

**MERZARIO commosso ad****ASSISI: «È il più bel gran premio della mia vita»**

V8/blog scans

**Il buon samaritano**

V8/blog scans



V8/blog scans

Arturo Merzario ha appena ritirato, dalle mani del sindaco di Assisi, il premio « Samaritano », istituito in memoria di Giancarlo Tofi, che Merzario si è meritato per il suo altruismo nei confronti di Lauda, al Nurburgring

PETRIGNANO D'ASSISI - Si è fermato un intero paese per festeggiare Arturo Merzario, o meglio per attestare al pilota comasco tutta la stima di cui gode presso gli abitanti di questo paese a pochi chilometri da Assisi, che credono nella solidarietà umana. E' quanto è successo a Petrignano per la consegna del « IV Samaritano — Trofeo Giancarlo Tofi ». Per Merzario sono venuti fra gli altri anche il sindaco di Assisi e molte autorità civili e militari. Ed Arturo Merzario ci ha confessato alla fine della cerimonia di essersi realmente commosso. « Sono abituato — ci ha detto — a tutt'altre cerimonie. Questa con il suo carattere spontaneo mi ha realmente commosso. Per la prima volta ho avuto un sincero riconoscimento di quello che ho fatto, e spero di essermi realmente meritato questo premio ».

La cerimonia si è aperta con un discorso del Sindaco di Assisi che aveva recato con sé, scortato dai vigili urbani, il gonfalone della città. Il primo cittadino di Assisi ha avuto parole di richiamo alla figura di San Francesco, che viene solennemente celebrato proprio quest'anno e che per primo ci ha insegnato a vivere anche per gli altri. « Il Samaritano di oggi è Arturo Merzario — ha proseguito il Sindaco — e noi siamo fieri di averlo qui per esprimergli tutta la nostra ammirazione e la nostra gratitudine, anche perché ci fa ancora credere che nel mondo ci sia fratellanza ».

Ha preso poi la parola un componente della Giuria internazionale che ha attribuito il Premio, il quale ha letto il verbale della seduta e la motivazione con la quale il « Samaritano 1976 » è stato assegnato ad Arturo Merzario. La motivazione dice: « Durante lo svolgimento del Gran Premio di Germania al Nurburgring, accortosi che la vettura del concorrente Niki Lauda, urtato il bordo della pista aveva preso fuoco, si arrestava immediatamente e, incurante del grave pericolo costituito sia dalle fiamme che dal sopraggiungere di altre vetture, si lanciava in soccorso del pilota austriaco, riuscendo a liberarlo dalle cinghie di sicurezza dopo notevoli sforzi e nonostante fosse egli stesso attaccato dalle fiamme. Con l'aiuto di altri soccorritori, lo trasportava al bordo della pista, dove Lauda poteva essere poi raccolto da una autoambulanza. Esempio non frequente di coraggio, di altruismo; di umanità, virtù queste che si aggiungono in Arturo Merzario all'alta perizia tecnica e al valore sportivo che gli vengono universalmente riconosciuti ».

E' quindi toccato al dottor Mario Sbrillo fare il suo discorso, nel quale ha ricordato la storia del « Samaritano » che è intitolato alla memoria di Giancarlo Tofi, un giovane industriale morto mentre soccorreva un ciclista infortunato. Il dottor Sbrillo ha avuto bellissime parole

per Merzario ed ha proposto a tutti di ricordare anche gli atti di bontà in questa società che ormai ne vede sempre meno. Ha poi ringraziato la Rai di Perugia ed il nostro AUTO-SPRINT, nella persona del nostro direttore, Marcello Sabbatini, che per primi hanno capito il valore del premio.

Si è poi proceduto alla premiazione effettuata dal Sindaco di Assisi. Poi Arturo Merzario ha detto alcune brevi parole: « Vi ringrazio di tutto. Non sono un grande oratore, ma posso solo dirvi che spero di essermi meritato questo premio che rappresenta il più bel gran premio della mia vita ».

Quindi Merzario è stato letteralmente sommerso dal pubblico presente e si è prestato volentieri alle mille foto che sono state scattate. Poi bambini delle elementari lo hanno voluto tutto per loro: non perché era un pilota di Formula Uno, ma perché era stato bravo, leale, coraggioso e soprattutto altruista.

Claudio Porrozz

**«Gentiluomo» FIAT a Torino**

TORINO - Nell'ambito delle manifestazioni del Salone dell'Auto di Torino sono stati premiati 19 gentiluomini della strada, persone che si sono distinte in atti di coraggio, e che spesso hanno pagato con la vita questa loro umanità disinteressata. All'ultimo momento nei « Gentiluomini della strada » è stato aggiunto anche Arturo Merzario che è stato premiato dall'avv. Luca Montezemolo con una targa della FIAT in segno di gratitudine per il coraggioso gesto in occasione del GP di Germania, quando il comasco salvò il pilota della Ferrari Lauda dalle fiamme.

● **CERCA UNO SPONSOR** Marco Rocca che nella prossima stagione vorrebbe seguire l'esempio di Giacomelli trasferendosi in Inghilterra per disputare i campionati Shell e BP di Formula 3. Il 21enne ragazzo torinese che si è già messo in luce con la F. Italia si recherà a giorni presso le « factory » inglesi per prendere accordi e sembra ci sia già una certa preferenza per la Ralt.

● **E' UN PO' INCERTO** sul suo futuro di pilota Alberto Colombo che non sa se continuare con la F. 2 oppure tornare in F. 3 a causa dei costi sempre crescenti. Intanto ha costituito un team privato e per « rientrare » nelle spese ha addirittura aperto una officina di assistenza per vetture di serie e da corsa con i due meccanici della ex-squadra azzurra: il Franchino ed il « Cinese ».

che perdevano circa un secondo al giro, dall'altra una lotta molto serrata fra l'Alfetta pilotata da Dini e la Datsun di Van der Merve, idolo locale. Il veloce ritmo imposto da Dini fa sì che la Datsun, dopo una lotta accanita, si ritiri per noie al motore.

Ritiri anche della Mazda e della BMW di Loos. Nella ora susseguente scompariva per noie al cambio la Ford Escort di Hezemans e Schenken, terzi assoluti fino a quel momento, e la BMW di Peterson e Fitzpatrick. L'Alfetta pilotata da Merzario passava dalla nona posizione alla sesta. Unico colpo di scena alla penultima ora, un brevissimo ma violento scroscio di pioggia, che poneva i piloti nel dubbio se cambiare le gomme o proseguire.

La BMW di Scheckter le cambiava, accumulando però un giro di penalizzazione. Intorno alla macchina lavoravano più meccanici del dovuto. Nessun danno alla sua posizione di leader avendo acquisito a quel punto

KYALAMI - Con un po' di confusione per quanto riguarda la regolamentazione della corsa, con la gr. 2 '75 (alias gr. 5 '76 senza alettoni e alleggeriti) e il gr. 2 attuale inclusi nella stessa categoria, e sotto un cielo che non lasciava prevedere niente di buono, con solo 5 minuti di ritardo, sabato 6 novembre prendeva il via la 1000 Km. di Kyalami.

Lo schieramento di partenza vedeva nella prima fila la BMW di Peterson e la Ford Escort di Heyer seguite, in seconda fila, dalla BMW di Nilsson e dalla seconda Ford Escort di Hezemans. I tempi delle due BMW non rispecchiavano i valori reali in quanto le macchine, bloccate il mercoledì a Città del Capo, avevano potuto provare solo il giovedì pomeriggio, prima sotto la pioggia e poi con il buio.

L'Alfetta di Merzario-Dini, qualificatasi con il tempo di 1'40"5 partiva in quinta fila con il nono tempo assoluto. Le prime due ore di corsa, vedevano da una parte il duello fra le due BMW e le due Ford Escort

**NEO-CLASSIFICA PER LA 6 ORE A KYALAMI****Quarti MERZARIO e DINI**

# Anche PARMALAT sponsor d'exportazione

MILANO - La Parmalat aveva invitato 150 persone alla presentazione dei suoi campioni dello sci e dell'automobilismo al circolo della stampa a Milano per le 20,30. Nella stessa sala alle 19 era terminata un'altra manifestazione e circa cento persone erano rimaste in sala per vedere i campioni dell'industria parmense, mandando in questo modo in « tilt » l'organizzazione mangereccia... Alla fine però tutti gli appetiti sono stati accontentati... e dissetati con abbondanti dosi di champagne.

La Parmalat sponsorizza, oltre ai campioni di sci, anche quelli dell'automobile ma si è ben guardata, seguendo l'esempio di altre industrie, nazionali (vedi Fiat, Martini e Alfa Romeo) di dare i propri soldi a piloti italiani, anzi. Lo sponsor Parmalat ha infatti presentato al pubblico i piloti ricevuti sul palco dalla splendida attrice Stella Carnacina: Regazzoni, Reutemann, poi gli assenti Lauda e Fittipaldi, e infine Munari e Verini entrato quest'ultimo a far parte della « scuderia » per il rotto della cuffia (tanto che



Stella (Carnacina) assieme alle « stelle »: Verini, Munari, Regazzoni, Reutemann, Thoeni. Con Lauda e Fittipaldi, fa parte della « scuderia Parmalat »

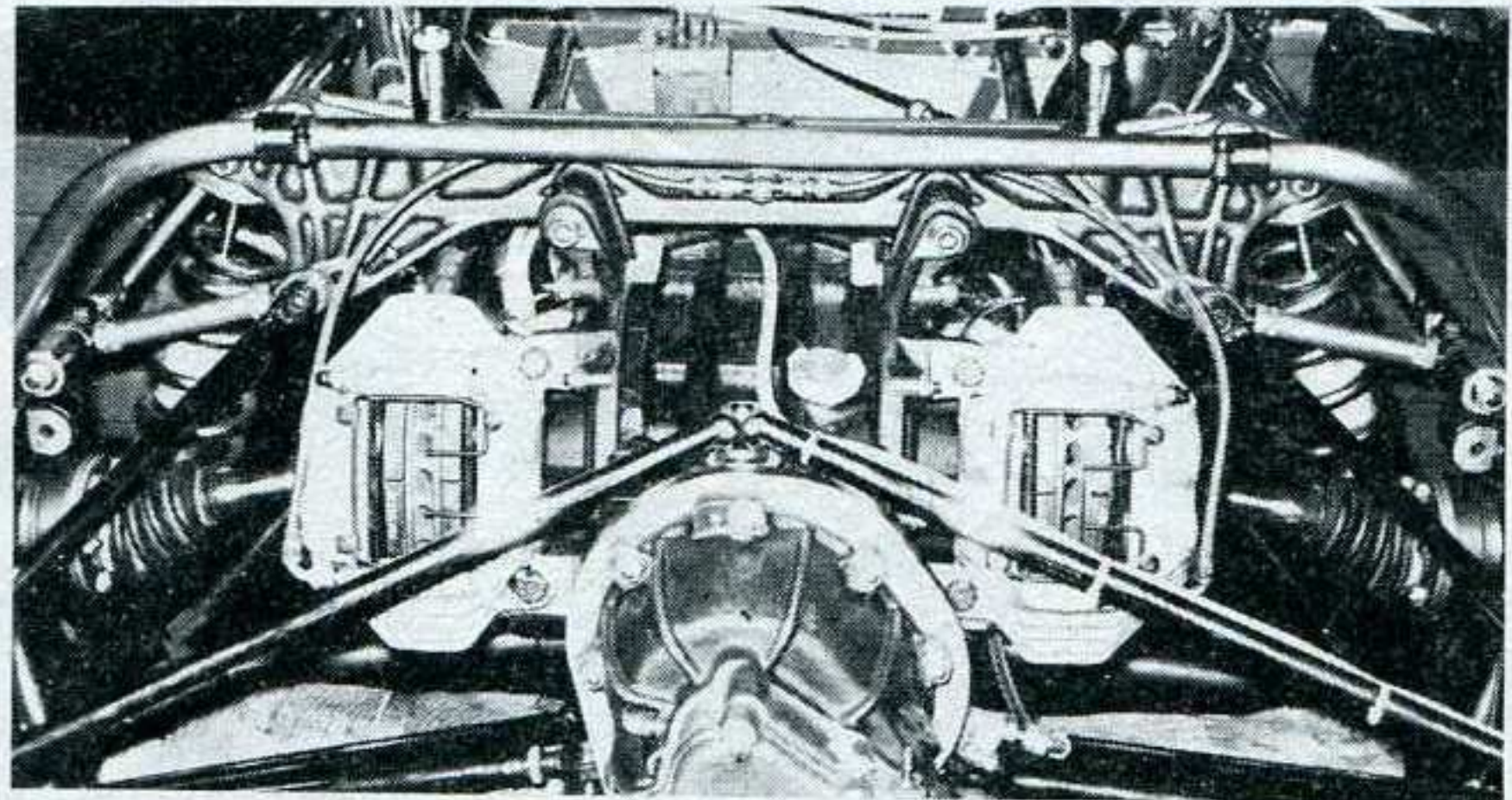
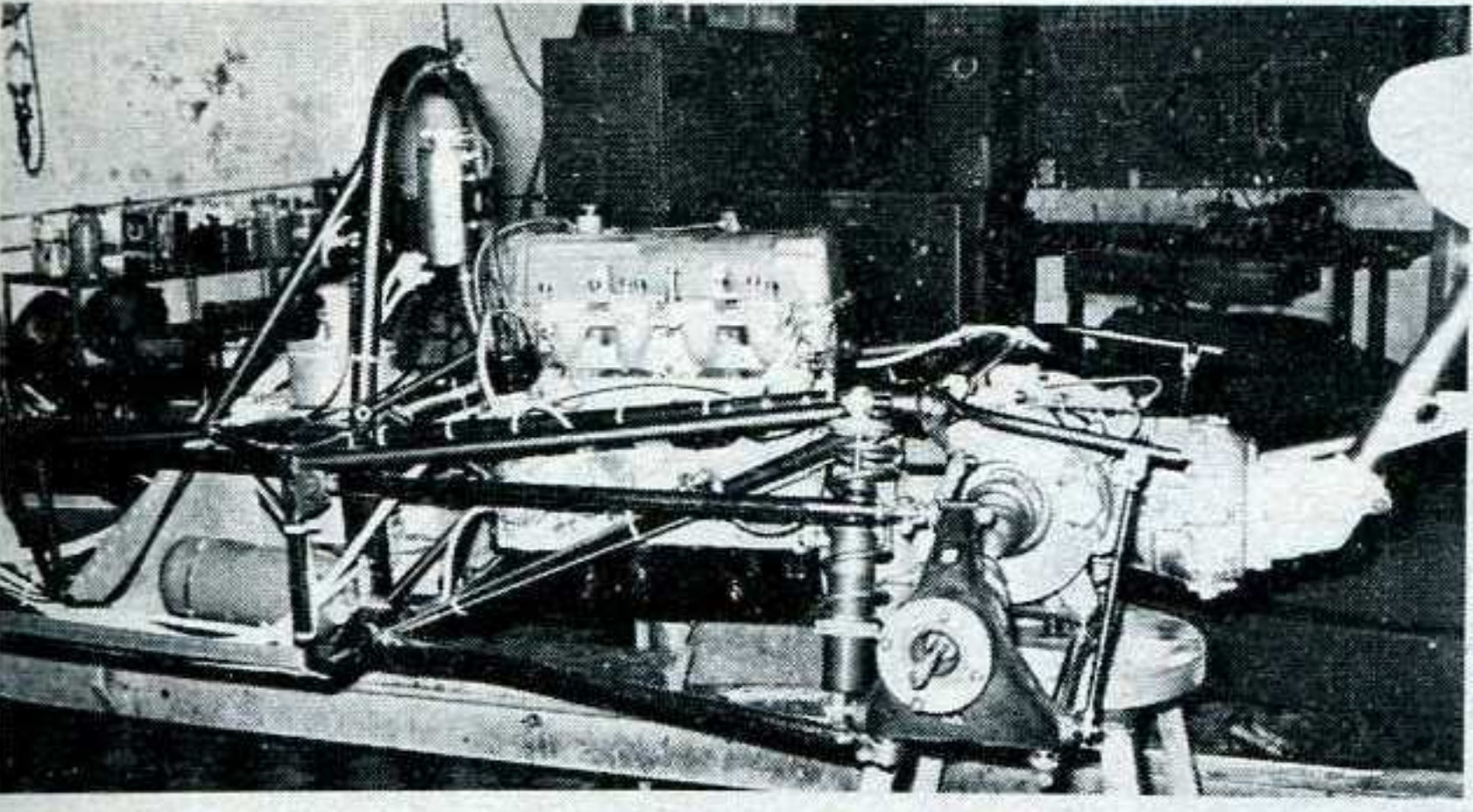
il suo nome non appariva nemmeno nel comunicato stampa distribuito).  
A Lauda e Regazzoni sembra sia stata confermata la cifra dell'anno scorso per portare il nome Parmalat (30 milioni) mentre a Fittipaldi pare siano stati pagati 80 milioni per due anni, in quanto la Casa del « grana » sta per aprire uno stabilimento in Brasile ed è molto interessata a Emerson. La cifra di Munari e Verini non si è saputa.  
A questa manifestazione hanno parte-

cipato anche il DT della squadra di sci Cotelli oltre agli azzurri dello sci. La Parmalat ha infatti istituito il trofeo « Ski World Parmalat » che verrà disputato nel '76-'77 e '78 che verrà assegnato alla nazione che alla terza edizione avrà totalizzato il maggior punteggio, secondo il regolamento FIS nelle specialità dello sci alpino. Il trofeo consiste in una scultura « di valore inestimabile » del maestro Francesco Messina rappresentante una danzatrice araba.

Sotto, il retrotreno della versione '77 della monoposto Osella Super Ford. Le geometrie sono nuove

## OSELLA '77

Nella Sport PA5, si nota la nuova traversa posteriore fusa in magnesio, ben nervata e controventata



L'aspetto generale della PA5 ricorda quello della sport che l'ha preceduta. Fra le differenze, la presa d'aria motore a « goccia », il retrovisore centrale (che però forse toglie aria alla presa motore), e la « bavetta » per aumentare l'effetto-suolo. La si nota dietro alla ruota anteriore, segnata da una freccetta

già quattro giri di vantaggio sulla Ford di Heyer, vincitore della corsa l'anno scorso.

Gli altri piloti di testa, Dini compreso, che ha dato il cambio a Merzario, preferivano continuare con le slick e la decisione si rivelava giusta. Nel giro di mezz'ora la pista ritornava infatti asciutta. Nell'ultima ora tutte le posizioni di testa rimanevano uguali, od alme-

no così si pensava. Con 243 giri, applaudito dal suo pubblico, Jody Scheckter chiudeva trionfalmente la 1000 Km. Secondi, a 4 giri Heyer-Ludwig, terza la Camaro di Wisell mentre per il quarto e quinto posto, per un errore dei cronometristi la suspense si protraeva fino al giorno dopo. L'Alfetta aveva la meglio con 228 giri.

Dietro, con una ventina di secondi di distacco si piazzava la BMW 350 locale pilotata da Tim Schenken e da Eddy Keizan. Finalmente il buonumore ritorna sul viso dell'ing. Bianco, « big-boss » dell'Alfa Sud Africa che non aveva proprio digerito che la sua Alfetta gr. 2 '76 sia stata fatta correre con le ben più veloci vetture del gr. 2 '75. Alla luce dei fatti, però, l'Alfetta si è dimostrata una macchina forse più lenta, ma estremamente robusta e completamente a suo agio sulle lunghe distanze. Unico rammarico, quello che la corsa fosse solo di 1000 km.

1000 KM DI KYALAMI, gara internazionale di velocità e durata. Autodromo di Kyalami (Johannesburg, Sud Africa) di metri 4.104. 6 novembre 1976.

- LA CLASSIFICA DEFINITIVA
1. Jody Scheckter-Gunnar Nilsson (BMW 3.5), 243 giri;
  2. Heyer-Ludwig (Ford Escort) 239 giri;
  3. Wisell (Chevrolet Camaro) 230 giri;
  4. Merzario-Dini (Alfa Romeo Alfetta GT) 228 giri;
  5. Schenken-Keizan (BMW 350) 228 giri;
  6. Wertmuller-Charlton (Mazda RX3) 221 giri;
  7. Blackburne (Ford Capri 3.0) 215 giri;
  8. Lavoire-Martin (BMW 350) 210 giri;
  9. McIntosh (Ford Cortina V6) 209 giri;
  10. Woodel-Gibbs (Mazda RX3) 205 giri.

# ACCUSATO DI AVER CAMBIATO LE CARTE

## Temporada in pericolo per Bernie?

BUENOS AIRES - In Argentina si è seguito con molto interesse lo svolgimento della corsa F. 1 del Fuji, trasmessa direttamente per radio, anche se Reutemann non era della partita. Dato che in generale il pubblico è ferrarista, si attendeva con ansia una affermazione di Lauda e il suo ritiro ha lasciato molta gente veramente sconcertata. Una Ferrari vincitrice della Coppa dei Costruttori e con Lauda ancora campione del mondo, rientrava fra le speranze degli argentini anche perché in gennaio i piloti F. 1 saranno qui per l'inaugurazione del Mondiale '77. Ma le cose sono andate altrimenti e ora la curiosità è volta su Reutemann in pieno allenamento a Fiorano.

Qui si spera molto in una sua affermazione all'inizio della « temporada », anche se Lole sa di avere in patria molti detrattori che non gli perdonano di essere arrivato subito alla F. 1 e di essere un pilota vincente. Le sue vittorie vengono sottolineate da grandi titoli, ma ogni ritiro viene acerbamente criticato sotto tutti gli aspetti. Ma Lole sa che al Municipale in gennaio avrà tutto il pubblico dalla sua e che si vedranno riapparire quegli striscioni con « forza Ferrari » ritirati fin dalle ultime gare 1976.

Ma c'è un grosso interrogativo! Alcuni giorni or sono le tre società che avevano preso in appalto la corsa sembravano aver raggiunto un preciso accordo con Ecclestone ed avevano iniziato i preparativi perché, in gennaio, tutto fosse perfetto. Ma all'ultimo momento le cose sono cambiate e le tre società si sono ritirate dall'impresa per « il cambio delle carte in tavola », conseguenza delle maggiori richieste dell'Associazione costruttori, dell'Associazione piloti e, si dice, anche della FIA.

L'Automobile Club argentino è quindi nei pasticci, pur essendo cosciente delle proprie responsabilità in merito all'organizzazione della competizione iridata, l'ACA dice che tutto dipenderà dalle decisioni della FIA in merito all'organizzazione di una competizione titolata da parte di privati e soprattutto se, in caso affermativo, la corsa godrà dei previsti punteggi mondiali.

Un portavoce ufficiale dell'autorità sportiva argentina ha comunque detto che è ferma intenzione dell'ACA organizzare la « temporada » anche a costo di mettervi danaro proprio, tuttavia con un tangibile contributo governativo altrimenti la cosa non sarebbe realizzabile. E se dovesse saltare il G.P. argentino per la faccenda dei privati, lo stesso rischio lo correrebbe quello del Brasile che da tempo è pure organizzato da privati.

a. c. b.

● TUTTO O.K. dopo la verifica tecnica chiesta da Paparuso dopo la gara di Magione, per il comasco Cairoli che in Umbria si è aggiudicato il titolo nazionale della F. 850. Il motore di Alloni è stato completamente smontato dall'ing. Lancioti ma non vi sono state sorprese.

Micaela Gioia



due Carlos argentini, Duran pugile e Reutemann il pilota

LA FERRARI PER  
ORA CERCA PISTE  
SENZA RIFERIMENTI

# 7000 a IMOLA

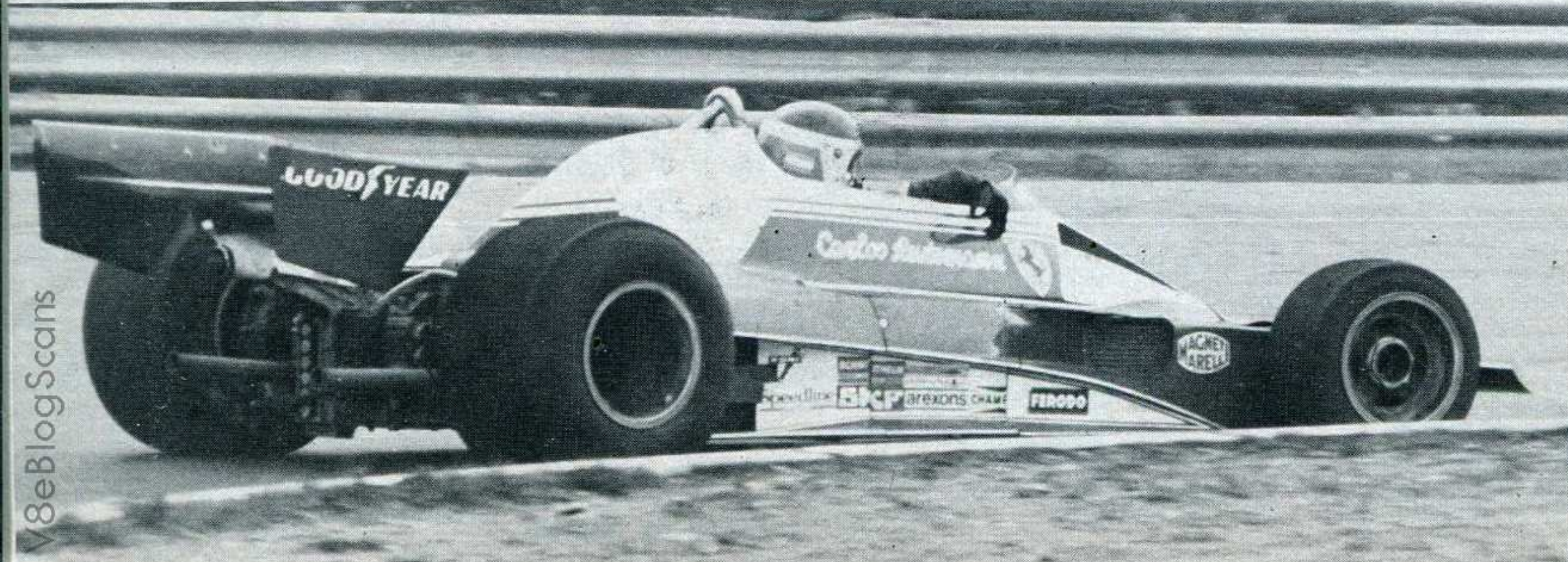


Reutemann e Forghieri ad Imola. Prossimo appuntamento al Mugello



Il pubblico non si è fatto scappare l'occasione di vedere — gratis — la Ferrari ad Imola, ed è accorso numeroso in entrambe le giornate. Il «Lole» ha fatto il miglior tempo in 1'37"113

## per Carlos e Newman



**SPECIALE AUTOSPRINT**

IMOLA - L'attore Paul Newman, il pugile Carlos Duran e circa settemila persone sono state il corollario di due giornate di prove alla pista di Imola della Ferrari. Reutemann e il dott. ing. Forghieri, usciti dalla « tana » di Fiorano hanno provato ripetutamente alcune decine di gomme Goodyear in vista della stagione 1977.

Reutemann ha girato moltissimo sul tracciato imolese giudicato dall'argentino molto bello e sicuro (quando verranno fatte le ultime modifiche già approvate). La Ferrari F. 1, portata sul ciucuto Dino Ferrari era la 025 (di Regazzoni), la cosiddetta vettura laboratorio, allungata e allargata per far posto alle dimensioni maggiori di Reutemann.

Mercoledì, approfittando di una giornata di sole eccezionale, l'argentino ha compiuto 87 giri, battendo il record che appartiene a Larrousse (Matra) che aveva ottenuto 1'40"8, (in prova nel '74 il miglior tempo era stato di Beltoise 1'40" 1), alla fine della giornata dopo aver girato ripetutamente in 1'37"3. Reutemann che si sta rivelando un collaudatore coi fiocchi spiccava infine la migliore performance della giornata in 1'37"113.

La vettura di Reutemann aveva ulteriori aggiornamenti delle soluzioni di quella portata in Giappone per Lauda, con la bielletta della sospensione posteriore più corta per « tormentare » di più le gomme e mandarle in temperatura.

La Goodyear era presente in grandi forze con decine e decine di treni di gomme. Le mescole conosciute sono state usate parecchie volte, come le 51-13 e le 52-11, ma il tempo Reutemann lo ha fatto con « misteriose » gomme portate dalla Casa americana senza nessuna sigla stampigliata.

### E adesso al MUGELLO

IMOLA - La Ferrari e Reutemann saranno la prossima settimana (giovedì, venerdì e sabato) a provare al Mugello. Il programma del d.t. ing. Forghieri, ha lasciato un po' sconcertati sia i meccanici che i piloti della Ferrari, in quanto non prevede giornate di prove in circuiti (come a Le Castellet) dove si possano fare paragoni, cronometri alla mano, e dove a fine mese andranno tutte le squadre di F. 1. Il programma di massima di prove Ferrari è il seguente: a fine del mese a Vallelunga per andar peoi probabilmente il 4 dicembre alla pista FIAT di Nardò per studiare l'aerodinamica della macchina, in quanto l'anello di Nardò velocissimo permette interessanti studi di penetrazione.

ta. Potrebbero essere pneumatici appositamente costruiti per la 312 T3.

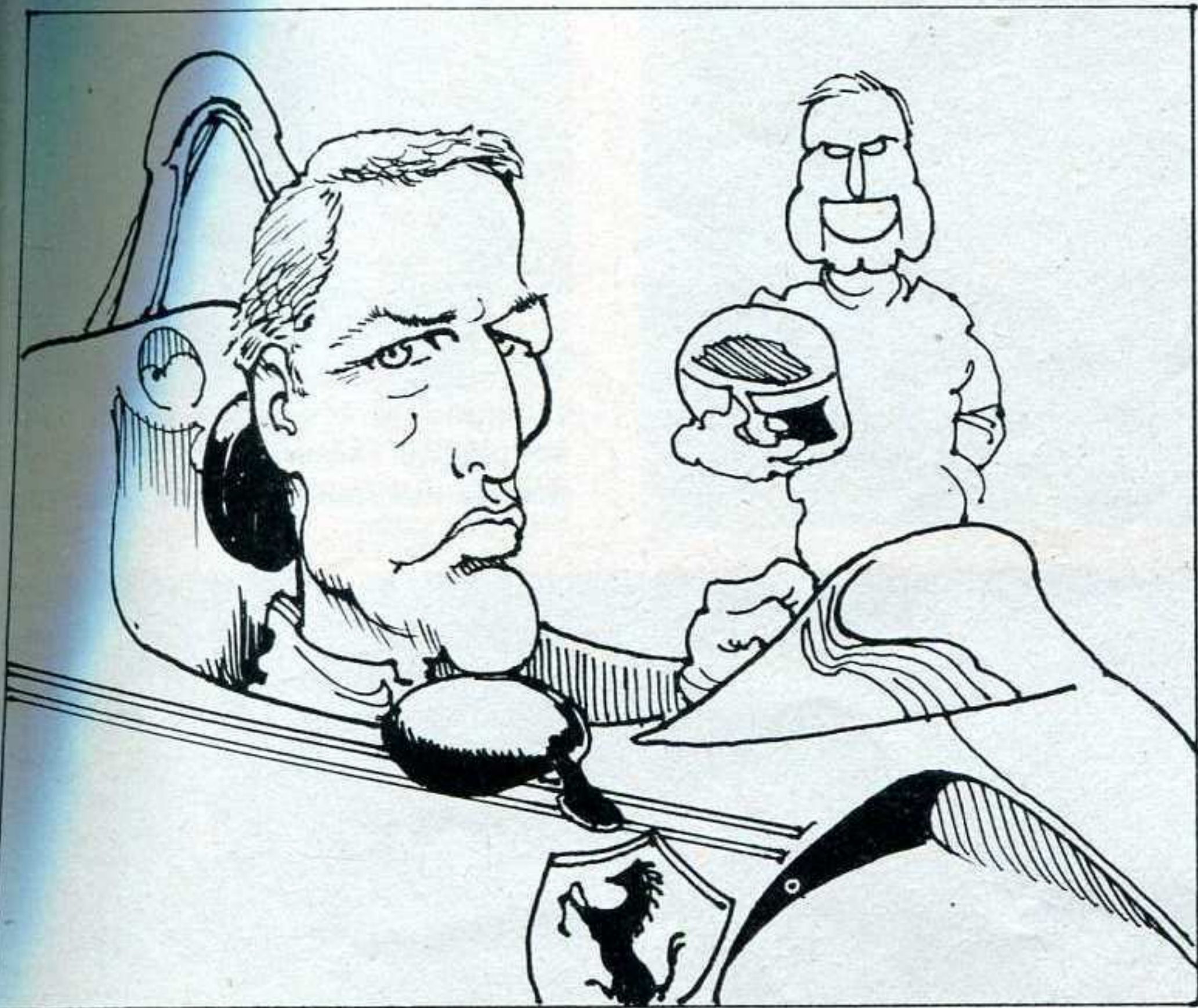
Un tecnico della Goodyear ci ha anche detto che le gomme chieste da Ferrari per la soluzione del ponte De Dion (anteriore e posteriore) sono quasi pronte e presto verranno consegnate, (si ha l'impressione che la soluzione DD sia peraltro accantonata).

Paul Newman, accompagnato dal rappresentante della Ferrari in USA mr. Mir, ha seguito interessato le prove. Era stato dal giorno prima a Maranello, per provare una 308 GTB4 con la quale potrebbe fare alcune corse in USA assieme al suo amico pilota Elliot Forbes Robinson, abbandonando in questo modo la Triumph TR6 che gli ha dato quest'anno tante soddisfazioni. Newman si è detto un entusiasta del « cavallino » e, accompagnato da Reutemann, ha fatto alcuni giri della pista... Però su una 124 familiare... non si sa mai...

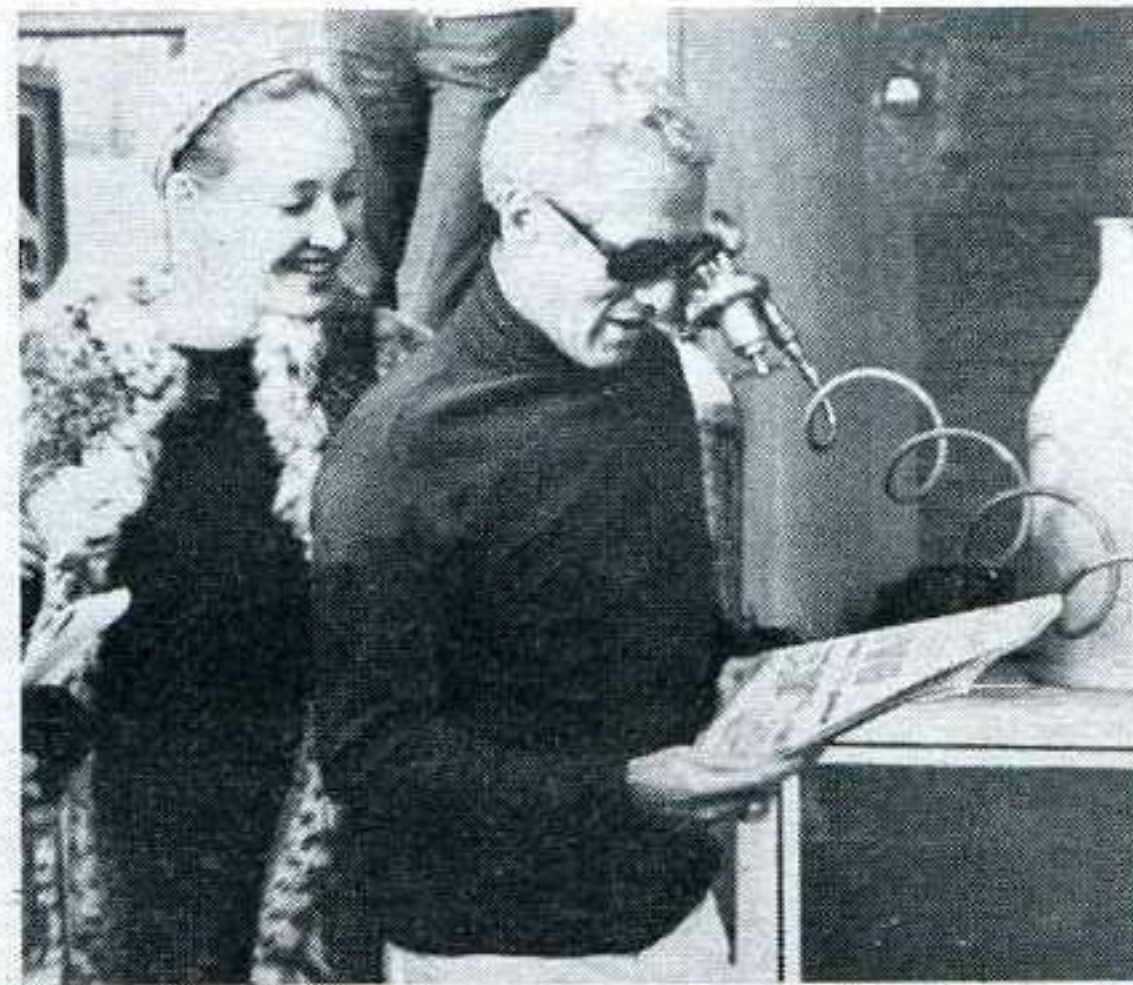
Ghedini, « organizzatore elettronico », aveva installato a Imola una serie di « marchingegni » da fantascienza che segnavano tanti dati della Ferrari, quali accelerazione (su una base di 8 metri) e la velocità massima presa dopo la curva del « Tamburello », che è stata di 272,980 Km/h. Sono state provate altre soluzioni di sospensioni e molle più tenere sulla Ferrari oltre a

# Paul Newman alla Ferrari!

SOSTITUIRÀ NIKI LAUDA NEI G.P. USA?



Maranello - Paul Newman in visita di cortesia alla Ferrari (foto Massimo Vallese)



Paul Newman, ed una sua figlia (ne ha sei) legge motoSPRINT. A destra, l'attore nei panni (veri) del pilota



VENIVA DA UN TRIONFO TRA FOLLA ENTUSIASTA

## In volata PAUL 1- a ATLANTA



Newman dopo la sua vittoria ha detto: «La mia miglior corsa»

ATLANTA - Il Paul Newman che abbiamo visto ad Imola, ammirare le evoluzioni di Reutemann, è stato la « star » ad Atlanta, la scorsa settimana, per il « Gran National » che la Sport Car Club of America ha organizzato a mo' di chiusura delle attività agonistiche motorizzate in USA. Ventuno categorie tutte zeppe di vetture e nomi più o meno noti che hanno arricchito la manifestazione di fine settimana alla quale hanno assistito oltre 70 mila spettatori.

Molto attesa la « Classe D production » nella quale emergeva la figura di Paul Newman, attore-pilota al suo quinto anno di guida. Il 51enne divo di Hollywood, dopo aver ottenuto la pole position alla vigilia a bordo della Triumph TR6 alla media di 149,410 kmh è partito deciso, ma contrastato da Lee Mueller che su Triumph TR7 è riuscito a rimontarlo.

Il duello è durato sino all'ultimo giro quando Newman con un guizzo dall'interno, ha « preso » Mueller e lo ha distanziato di due macchine sul traguardo mentre la folla delle tribune sembrava letteralmente impazzita.

Le Triumph, scese col proposito di « reclamizzare » la vettura che viene descritta alla TV americana come « il cuneo per i "drivers" intelligenti » (sic!) hanno portato via il primo ed il secondo posto. Quindi la Porsche di La Cava e l'Alfa Romeo di Allen Ford si sono inserite nel mezzo, ostacolando un piazzamento migliore a due altre Triumph.

Newman, con Rober Redford, Al Pacino, Jack Nicholson e Robert De Niro è uno dei « big » della cinematografia USA. Il suo « Buffalo Bill e gli indiani » (della De Laurentis) è stato criticato aspramente dalla stampa. Ma Newman considera il film « uno dei migliori della mia intera carriera ».

Attualmente sta girando ad Hollywood un film nel quale ha la parte di un giocatore di hockey su ghiaccio (il titolo del film non è stato ancora scelto) e a New York, al Madison Square Garden ha girato le parti principali di partite.

Nonostante le sue ripetute « promesse » di abbandonare il cinema, Newman è sempre sulla breccia. Il suo « agent », ha dichiarato che l'attore ha tre copioni pronti per il futuro. Newman giustifica così questa contraddizione:

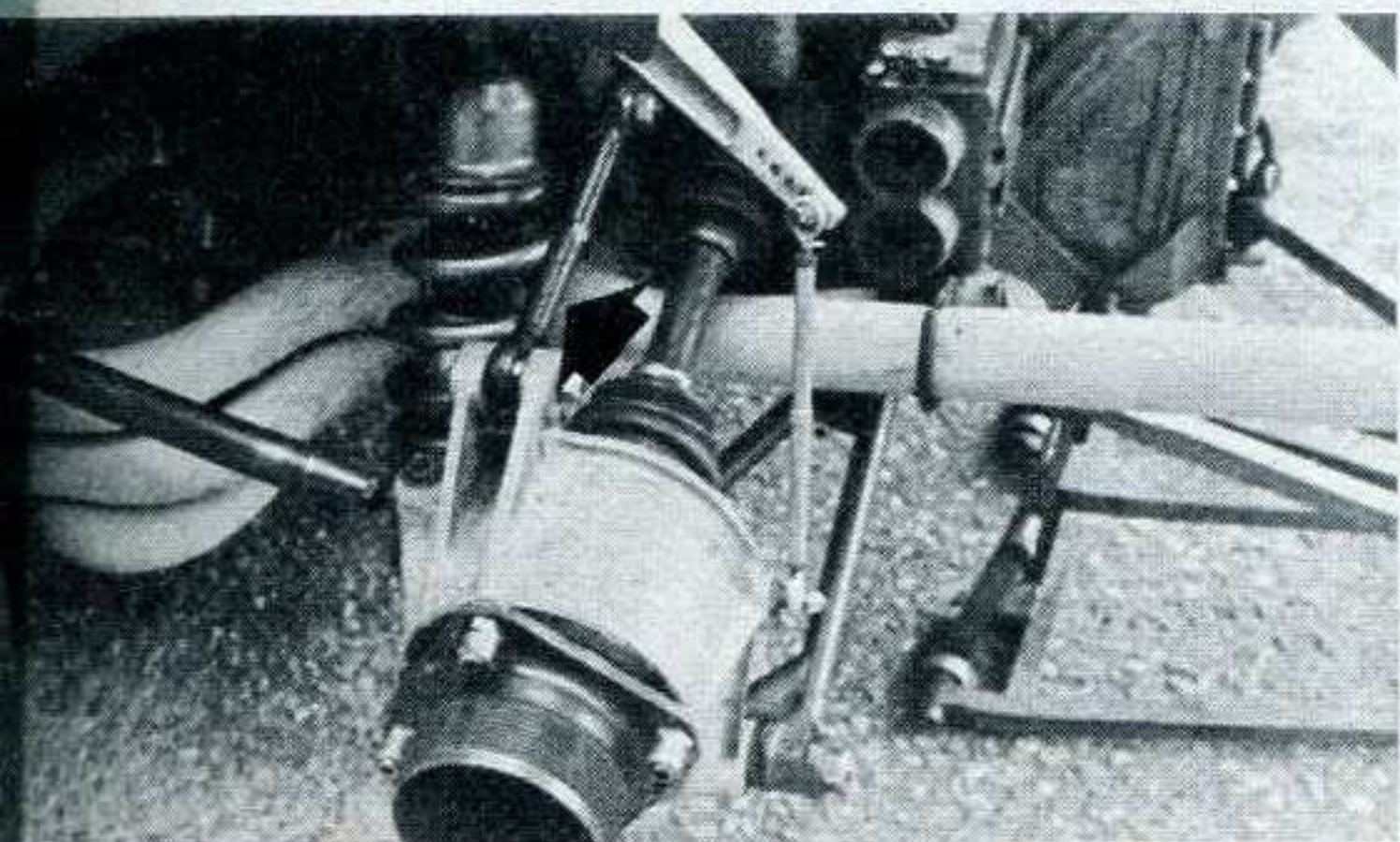
« E' vero, penso spesso di ritirarmi dalle scene, ormai sono vecchio, non ho più nulla da dire dinanzi alla macchina da ripresa. Dipendesse solo da me, mi dedicerei interamente ai miei due... amori: le auto da corsa e la birra. Ma ho figli da mantenere e certo Hllywood mi fa offerte che... non posso rifiutare ».

Lino Manocchie

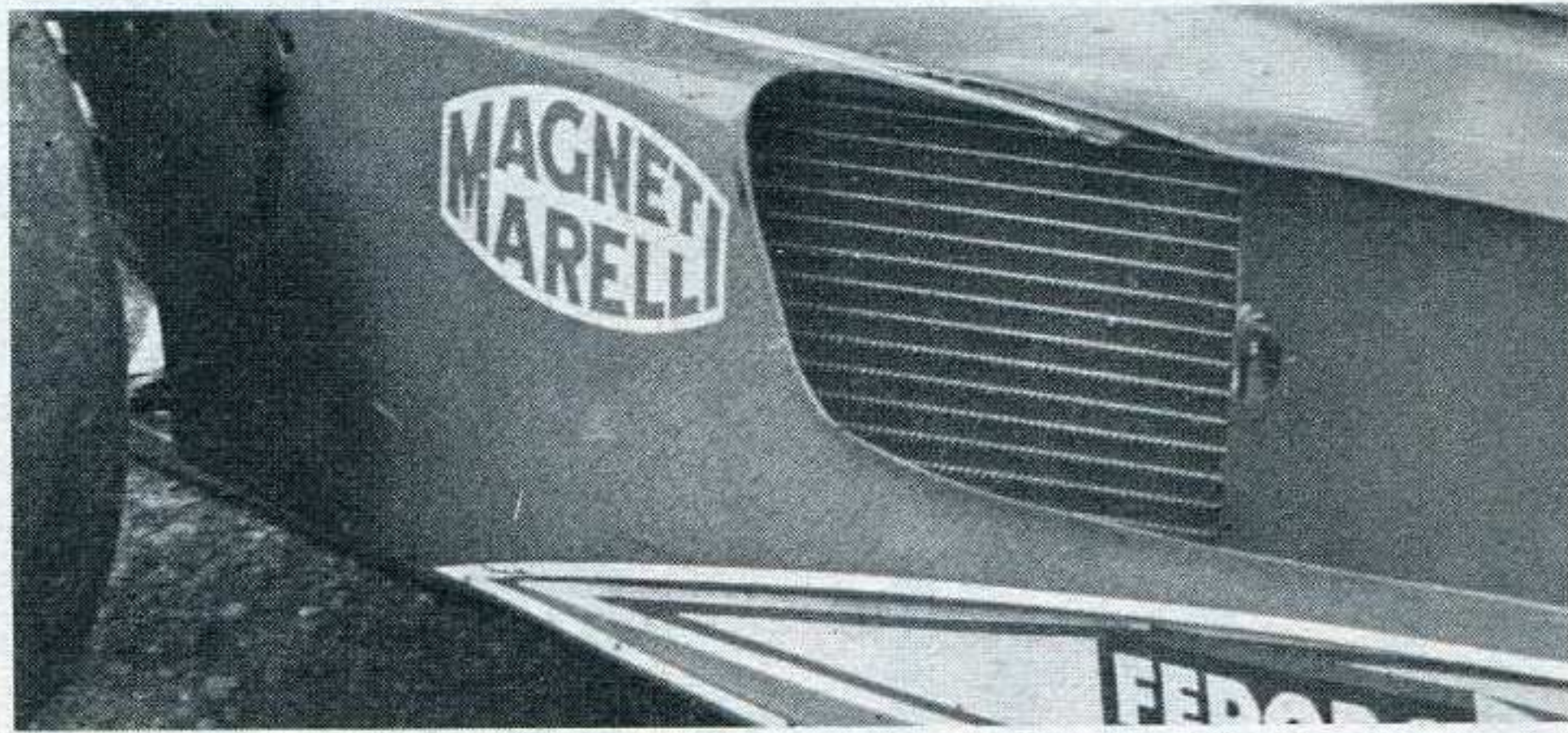
GRAND NATIONAL, gara valida per il campionato SCCA Atlanta (Georgia)

LA CLASSIFICA Classe D (Production): 1. Paul Newman (Triumph TR6) alla media di 146,370 kmh; 2. Lee Mueller (Triumph TR7); 3. Greg La Cava (Porsche 911 T); 4. Allen Ford (Alfa Romeo); 5. Bob Tullis (Triumph TR7); 6. Dennis Wilson (Triumph TR6).

cev.



Reutemann ha provato ad Imola anche con la sospensione posteriore tipo Fuji, con la bielletta superiore (segnata con la freccia) accorciata



Qualche novità anche nelle uscite d'aria. Reutemann ha già assorbito bene il clima di Maranello. In TV, ha sostenuto due interviste (una registrata ed una in diretta)

● Anche nel 1977 saranno due le squadre che seguiranno i piloti della Ferrari, Coughi sarà il capo-mecanico di Lauda, mentre Belletani ha preso il posto di Borsari, che dal prossimo anno non andrà più alle corse e a cui è stato assegnato l'incarico di responsabile del programma motori di F. 2 per il 1977.

● Il motore che i meccanici hanno cambiato nella notte fra mercoledì e giovedì a Imola portava il numero progressivo 81... Tanti infatti ne sono stati fatti dalla Casa del « cavallino ». E non era uno degli ultimissimi...



Un gruppo sospensione posteriore provato dalla Ferrari ad Imola. La Goodyear ha quasi pronte le speciali coperture previste per il De Dion integrale

diverse regolazioni di alettoni e incidenza dello spoiler anteriore. Nella serata di mercoledì (con un freddo siberiano) i meccanici all'aperto, in quanto non era venuta pronta la filiale Fiat di Imola, hanno cambiato il motore.

Al giovedì sono continuate le prove di gomme sotto l'attenta visione degli uomini Goodyear. Le prove, cui assistevano circa 5000 persone, sono però state disturbate dalla pioggia caduta in nottata che ha lasciato la pista bagnata per buona parte della mattinata. Nel pomeriggio, sempre dedicato principalmente alle gomme, non si è riusciti a migliorare il tempo del giorno prima, causa il freddo che non mandava in temperatura le gomme. Il

miglior tempo sul giro Reutemann lo ha compiuto in 1'37"3, mentre con le gomme della identica miscela che aveva Lauda in Giappone il miglior giro è stato cronometrato in 1'37"4.

Nella giornata di giovedì i giri compiuti da Reutemann sono stati 79, in un lasso di tempo abbastanza breve (circa 4 ore), da quando cioè si è asciugata la pista. Negli intervalli, Reutemann si è intrattenuto a parlare lungamente con il suo connazionale pugile Carlos Duran, venuto a fargli visita.

Il pubblico, che per questa manifestazione aveva avuto libero accesso al circuito, ha lungamente applaudito il duo argentino; così come ad ogni segnalazio-

ne che partiva dai box quando passava la Ferrari applaudiva se il tempo era buono, oppure si sentiva un mormorio di delusione...

La Goodyear, al termine della seconda giornata di prove, ha espresso il desiderio di tornare a provare a Fiorano per avere dei rilevamenti parziali dei tempi con le fotocellule che sono sul circuito, ma le prove sono state aversate dal maltempo e il record di Regazzoni con la T2, fatto con gomme Michelin, ha resistito (ancora per poco?) di appena due centesimi di secondo all'attacco di Reutemann.

BRAMBILLA È  
AL CASTELLET  
CON SURTEES

# «Prima provo, poi firmo...»

MONZA - E' ormai certo, il futuro di Vittorio Brambilla in Formula 1 si chiama John Surtees. Manca ormai solo la firma del pilota monzese a suggellare un accordo che è già sicuro. Abbiamo avvicinato Brambilla al ritorno da Londra, ove si era recato venerdì e sabato per mettere a punto gli ultimi particolari dell'accordo.

«Mi sono riservato di firmare dopo aver provato la vettura, infatti saremo da lunedì sino a venerdì al Paul Ricard per una serie di test dalle quali spero di trarre utili indicazioni. In questi giorni in Inghilterra stanno adattando la monoposto alle mie "misure". Solo dopo le prove deciderò se firmare il contratto con Surtees che, da parte sua, non aspetta che quello».

— La tua vettura porterà ancora i colori della Beta Utensili?

«Questo non lo so ancora. Se firmerò, avrò un contratto con Surtees, che non mi obbliga a portare sponsor. Spetterà poi a Surtees trovare degli abbinamenti pubblicitari. C'è la possibilità che faccia un accordo con la Beta ma sarà ad ogni modo un accordo con la squadra Surtees e non con Brambilla».

— E gli altri tuoi programmi futuri?

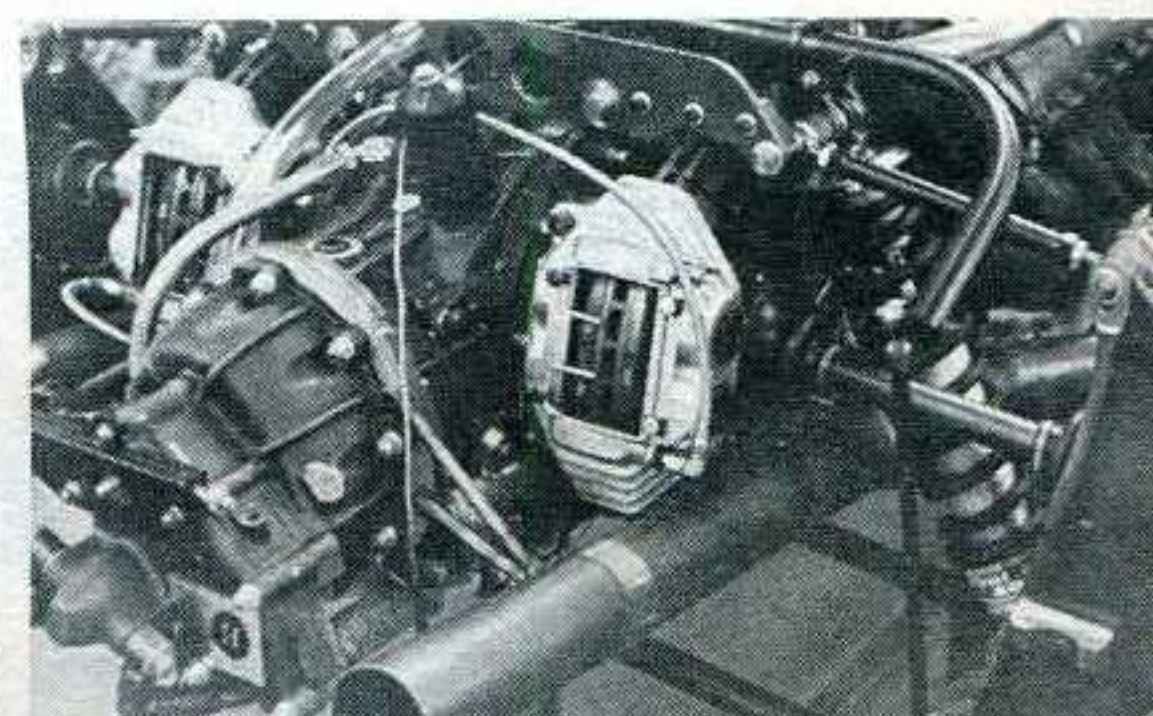
«C'è il programma con l'Alfa per il Mondiale Sport. Recentemente ho provato a Balocco la vettura senza turbocompressore e non so se sarà questa o quella sovralimentata a correre».

— C'è poi il motore Lancia per la Formula 2...

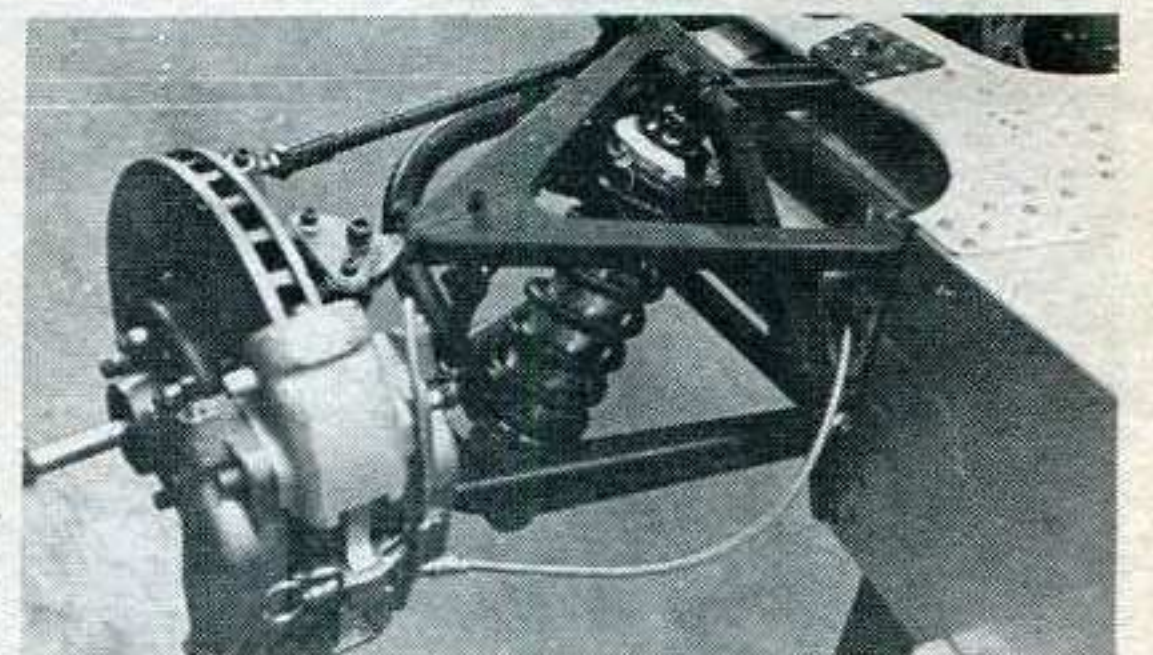
«Certo, il motore di Tino va avanti e ultimamente pare aver superato ogni problema. Al ritorno dal Castellet lo proveremo a Monza e l'anno prossimo lo monteremo su di un telaio nuovo (forse un Osella) per l'Europeo».

v. g.

● **HOLBERT PASSA ALLE STOCK** dopo aver trionfato quest'anno nell'IMSA Camel GT, il campionato americano per vetture gran turismo. Il popolare pilota della Porsche aveva già debuttato nella serie NASCAR a Charlotte, nella gara vinta poi dalla Chevelle di Donnie Allison, ma si era dovuto ritirare con la sua Ford in avaria solo dopo sette giri di corsa.



A sinistra, ecco come si presenta la nuova Formula 1 di Walter Wolf la WR1. Sopra, la tradizionale e nitida sospensione posteriore



Triangoli sovrapposti per la sospensione anteriore. Sotto, la linea decisamente a cuneo della Wolf



# Il kit da 1 milione \$

LONDRA - «Il Canada è stato molto buono con me per quasi 20 anni e sono orgoglioso di portare la bandiera canadese. Considero questo un team canadese e sono il primo canadese a mettere in piedi un team di F.1». Quella di Walter Wolf è l'unica squadra che si sponsorizzi da sola in F.1 e egli ammette che questo gli costi un milione di dollari all'anno, perciò ha probabilmente il diritto di sostenere quello che vuole, anche se sembra un po' strano. Infatti è nato in Austria e vive a Lugano, il suo progettista è nato a Londra, il suo direttore di team è nato in Persia, il suo pilota è sudafricano e il suo pilota per il lavoro di sviluppo è neozelandese.

Wolf è stato genuinamente commosso quando ha tolto la coperta della sua prima macchina di F.1 a Londra, davanti a un gruppo di rappresentanti della stampa, tra cui diversi canadesi, venuti a Londra per questa occasione.

Bisogna ammettere che c'è poco da emozionarsi per questa macchina, la quale sotto molti aspetti è tanto simile all'ultimo progetto di Postlethwaite. Nella WR1 Harveysi è concentrato per risparmiare del peso e a migliorare l'aerodinamica. La carrozzeria ha molte curve acute e per quanto riguarda i test nella galleria del vento, funziona bene

(però la velocità massima simulata era solo un po' più di 150 kmh). La carrozzeria è fatta di fibre di kevlar e carbonio, di cui si sostiene che pesi solo la metà di una carrozzeria in fibra di vetro (e costa cinque volte tanto). Il peso della carrozzeria è appena superiore ai 9 kg e l'intera macchina è proprio al limite legale di 575 kg. Si è perfino sostituito l'indicatore di temperatura con delle spie per risparmiare peso.

## Nove motori di scorta

Sotto praticamente tutti gli aspetti, si tratta di una «macchina kit» convenzionale con motore DFV. Il musetto è molto basso, e perciò la penetrazione è presumibilmente buona. L'alettone posteriore termina in due piastre terminali, che a loro volta sono sostenute da tubi di un diametro sorprendentemente grosso su un prolungamento che viene dalla scatola del cambio.

Il design è deliberatamente semplice e lineare. Dice **PETER WARR**: «Bisogna avere una macchina forte e semplice. Quando si fa tutto giusto, allora un pilota del calibro di Jody arriverà alla fine delle corse.

Significa anche che i meccanici possono compiere il loro lavoro adeguatamente tra una corsa e l'altra e questo è molto importante considerando il calendario del campionato di questi tempi». (Wolf ha detto che il personale consiste in 30 persone che lavorano sodo).

Le prime prove sono in programma a Le Castellet durante la terza settimana di novembre. La seconda vettura è già in costruzione e il team dispone di una scorta di 9 motori DFV.

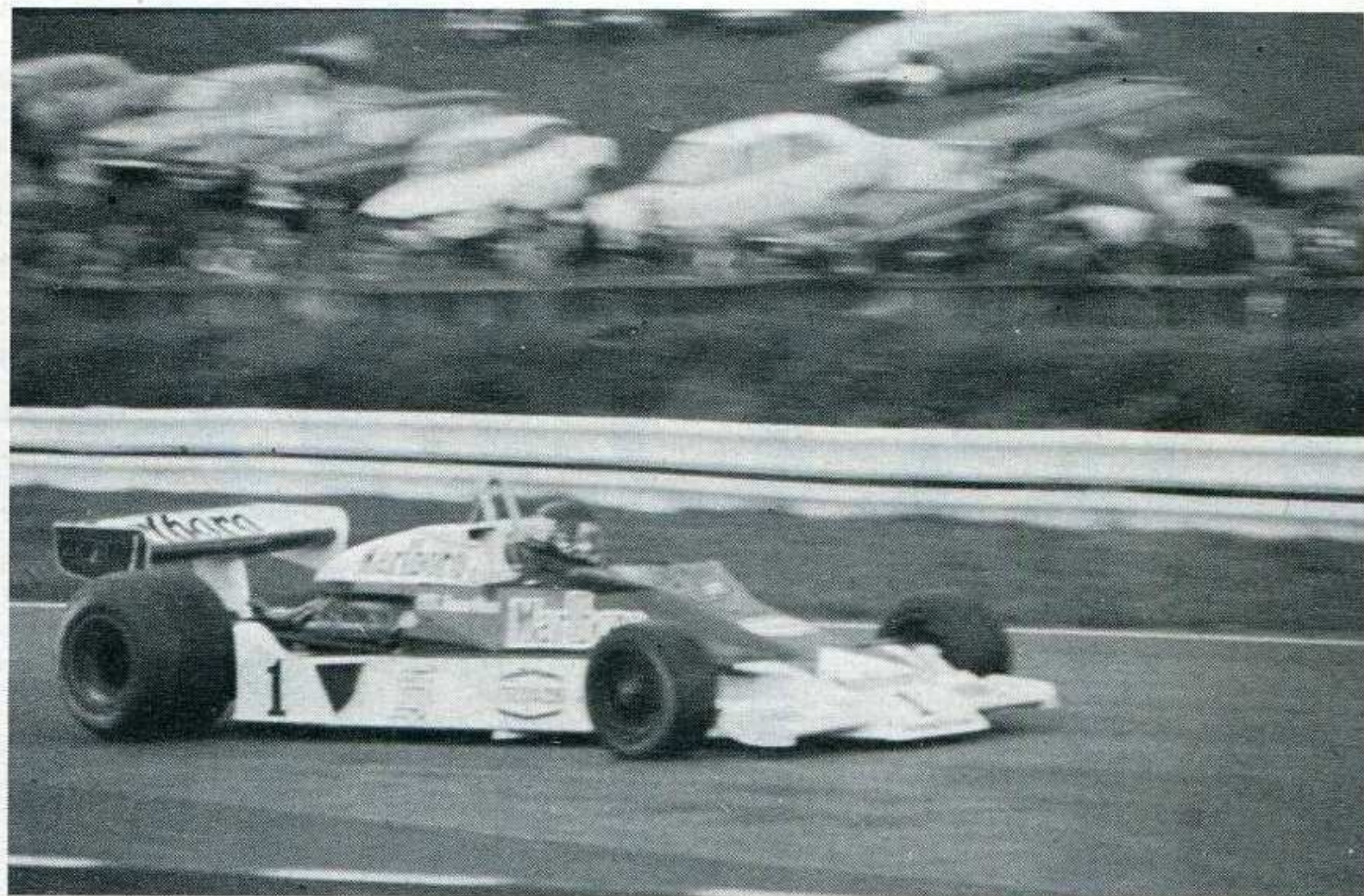
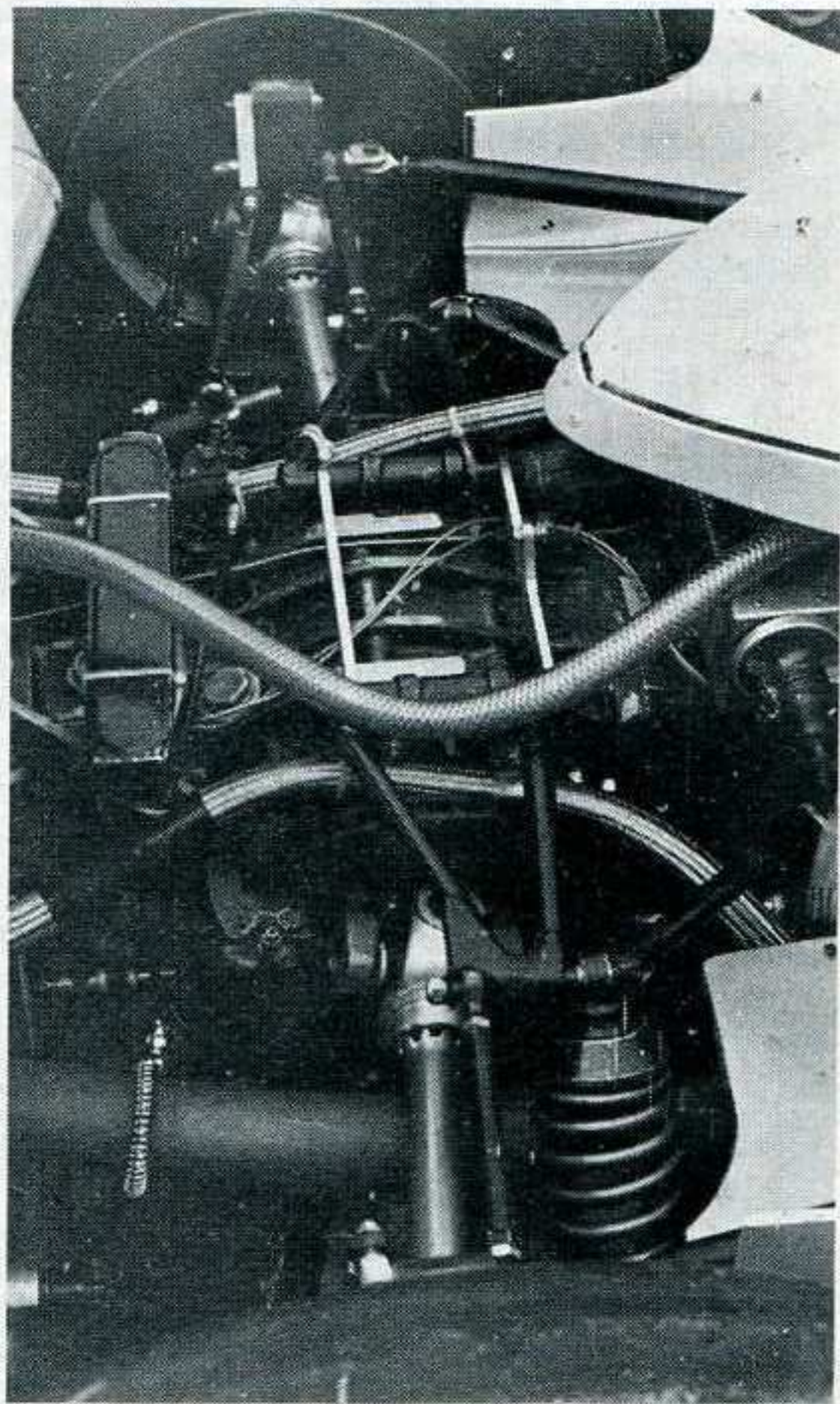
**JODY SCHECKTER**: «Un anno fa ritenevo che Walter non avesse la giusta ottica per le corse automobilistiche. Adesso sa che cosa sta facendo ed è riuscito a mettere insieme un team come questo».

**WOLF**: «Abbiamo il miglior team e credo che avremo una macchina fantastica». Ecco, il tempo ci dirà se la combinazione di una macchina efficace e un pilota grintoso sia quella giusta, e siamo impazienti di vedere come si comporta la macchina nei colori azzurro e oro con l'emblema della bandiera canadese.

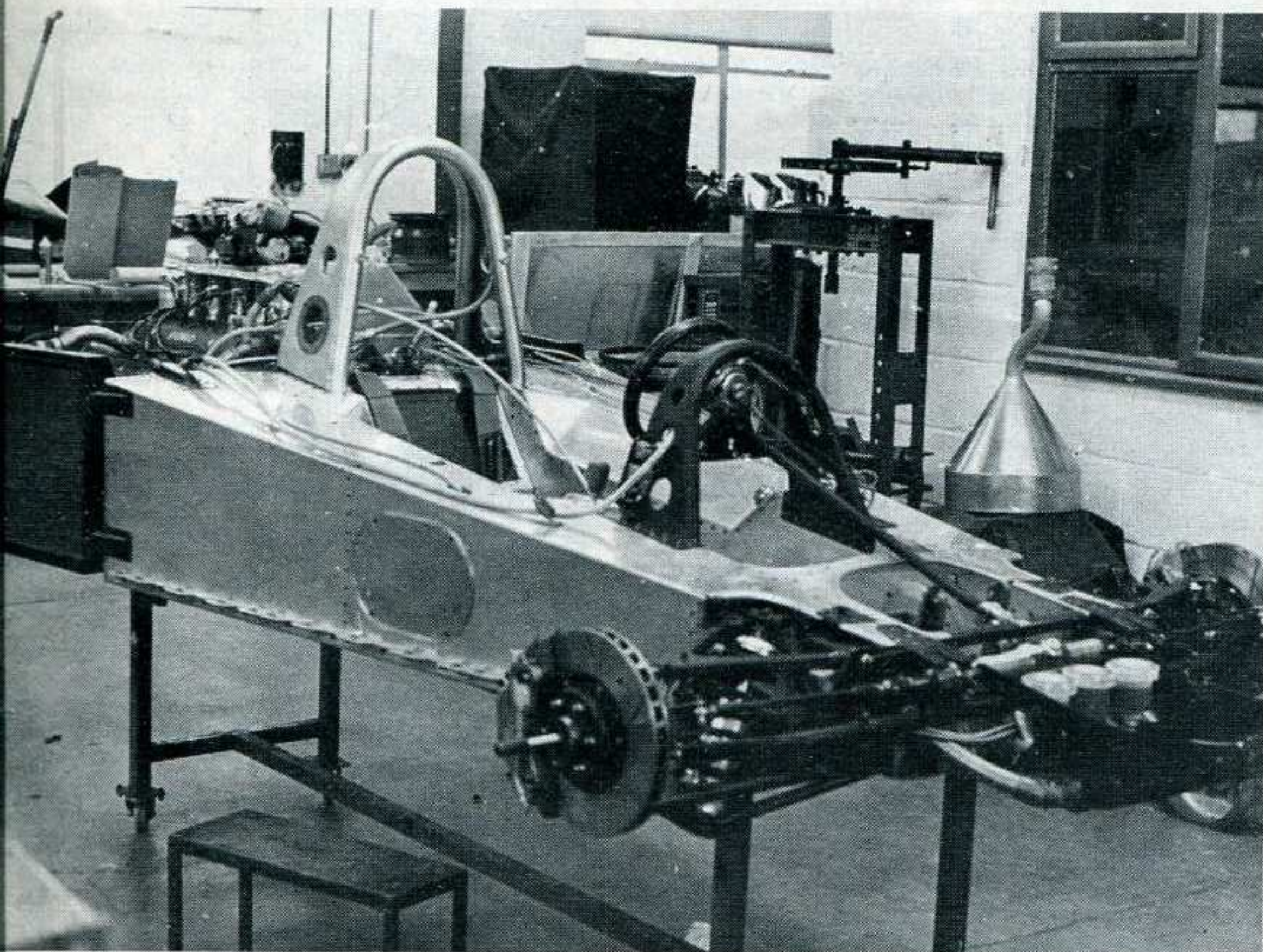
Ma c'è sempre, nella Wolf Racing, anche **CHRIS AMON**, che farà delle prove nell'ambito del lavoro di sviluppo con la WR1 («la sua grande esperienza sarà molto preziosa per il team», dice Wolf)

# La Mc LAREN

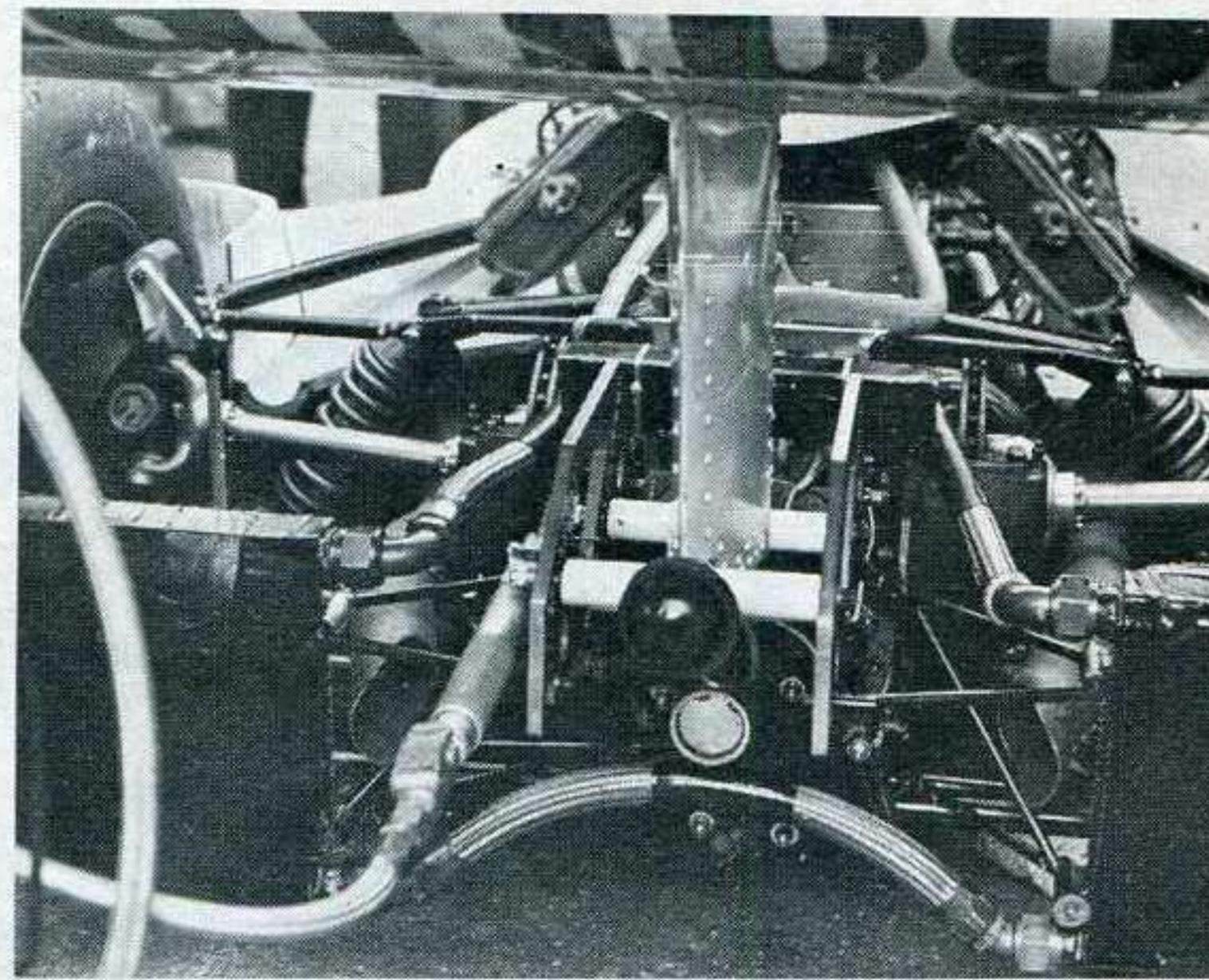
(ancora  
non M.26)  
già col n.1



LONDRA - La scorsa settimana a Brands Hatch, nel giorno dedicato dai suoi connazionali al suo trionfo, si è esibito in pista il neo-campione mondiale James Hunt al volante della McLaren M26, già con il suo bel numero 1 sulle fiancate. La messa a punto della più recente creazione di Coppuck procede senza fretta, ed è certo anzi che per le prime gare del mondiale 1977 Hunt avrà a disposizione la fidata M23 in una versione ulteriormente migliorata. La M26, nel suo procedere, fa quindi per ora da « laboratorio ».



Qui sopra, ecco Hunt a Brands Hatch compiere qualche giro con la M26, prontamente dotata del n. 1 che spetta al campione del mondo in carica. A sinistra e a destra, due scorci del retrotreno della M26, che per ora non è ancora in grado di competere. Si nota qualche novità, come il nuovo sistema di regolazione del supporto dell'alettone



## CLAY certo INDY ed ENSIGN

● TUTTO IL CHIASSO che si è fatto a proposito della nuova Lotus 78 potrebbe risolversi in una bolla di sapone, dal momento che la monoposto sembra sempre più nent'altro che la versione modificata della vettura '76. Pare invece che fosse stata progettata per questa macchina una trasmissione automatica, mai portata a termine per il costo straordinariamente alto.

La scocca estremamente rastremata della nuova WR 1 che piloterà Jody Scheckter. Postlethwaite ha avuto come obiettivo la riduzione del peso

e che sta mettendo in piedi un suo proprio team di F. 5000 che porterà i colori della Wolf.

Amon ha detto della F. 1: « Richiede troppo tempo e mi piacerebbe passare più tempo rilassandomi in Nuova Zelanda ». Per quanto riguarda la sua scelta di macchina: « Volevo tanto correre con qualcos'altro che una Lola e sono rimasto impressionato dalla Elfin ».

### A PETERSON piace la 6 ruote

E' sempre una sorpresa incontrare Warr in una funzione che non ha alcun rapporto con la Lotus: « Mi piaceva lavorare per il team Lotus, con un uomo che ha avuto tanto spesso ragione. Ciò che vorrei, adesso, è di non dover chiedere delle cose impossibili ai meccanici. Una volta Colin si era ispirato a quell'idea, abbiamo dovuto chiedere molto alla squadra e non credo che la gente si sia accorta fino a che punto i meccanici siano stati bravi ».

Adesso si sa che non è stato firmato un contratto tra la Penske e la Citybank per il 1977, prima della rottura inaspettata. La Citybank farà adesso da sponsor per Redman

in F. 5000 e sarà lo sponsor secondario per la Tyrrell di Peterson.

Ironicamente, il giorno in cui Scheckter era alla presentazione della Wolf, Peterson ha guidato per la prima volta la sei ruote a Silverstone. Sebbene avesse delle difficoltà ad infilarsi nell'abitacolo e a stare comodamente seduto (è più grosso di Scheckter o Depailler) è risultato contento nella sua uscita di acclimatazione. Depailler ha pilotato la seconda macchina per provare dei pezzi nuovi. Anche il team McLaren era presente a Silverstone il 9 novembre, effettuando prove di confronto con la M23 (guidata da Mass) e la M26 (pilotata da Hunt). La traiettoria di corsa era asciutta ed Hunt e Peterson hanno girato entrambi in 1'20"2.

David Hodges

● TRA MENO DI UN MESE sarà presentata sul circuito Paul Ricard la nuova Ligier Matra F. 1 edizione 1977. Lo ha rivelato Guy Ligier il quale ha aggiunto che proprio sul circuito francese si terranno i primi tests. La macchina differisce dall'edizione precedente per una nuova carrozzeria: si continua anche a parlare di un secondo pilota, ma per ora ancora niente di definitivo.

MILANO - Clay Regazzoni torna a correre nella stessa squadra di Jacky Ickx. Dopo cinque anni, lo svizzero ed il belga tornano a fare coppia, stavolta al volante della Ensign, come avevano fatto nel 1972 con la Ferrari. Anche se la notizia ufficiale sarà data soltanto quando questo numero di AUTOSPRINT sarà in edicola, possiamo dire che Regazzoni ha deciso di correre con la Ensign, alla quale porterà un notevole contributo finanziario, attraverso la sponsorizzazione di marche importanti.

Cosicché la Ensign avrà per la stagione 1977 un bilancio consistente, che le permetterà di costruire almeno quattro macchine, due per le corse, una di scorta ed una come vettura laboratorio sulla quale effettuare tutte le sperimentazioni possibili, per il continuo sviluppo e miglioramento.

Sappiamo di certo che la Tissot ha rinnovato l'accordo con la Ensign, e che alla Tissot si sono aggiunti adesso altri finanziatori. I nomi saranno conosciuti tra pochi giorni, e potrebbe esservi quello della Etienne Aigner la marca di prodotti di cui è legata a Regazzoni da tempo.

Assicuratosi così la stagione 1977 in F. 1, Regazzoni ha completato un programma di attività che è notevolissimo, perché ci ha detto di avere anche concluso accordi per una serie nutrita di gare della F. 2. E poi, a coronare il tutto, ci ha comunicato che di sicuro correrà a Indianapolis, o almeno sarà iscritto e parteciperà alle qualificazioni per la gara di Indianapolis del 30 maggio.

La Ensign correrà dunque con due macchine, e la sua sarà una presenza da seguire da vicino. I risultati delle ultime gare, prima con Amon e poi con Ickx, hanno dimostrato che la Ensign è una macchina dal potenziale molto alto, ma che aveva una certa fragilità, dovuta probabilmente alla carenza di quattrini che impediva di adottare soluzioni molto costose. Ora potranno esserci i mezzi per migliorare le vetture e renderle affidabili.

Nel frattempo, anche Jacky Ickx si sta preparando a rientrare. E' uscito dalla clinica di Bruxelles nella quale era stato dopo Watkins Glen, ed ha già iniziato la rieducazione delle gambe, con una serie di esercizi faticosi e dolorosi che il belga sta affrontando con molto coraggio. Egli è certo di essere pronto per l'inizio della stagione 1977, vale a dire per il Gran Premio d'Argentina.

Velocità  
negli altri  
emisferi

domenica **SPRINT**

## Battuti i favoriti Rutherford e Jones **JOHNCOCK** e **SCHUPPAN**



Johncock, finalmente campione della USAC



Vern Schuppan, vincitore (fortunato) a Macao

# campioni USAC e di Macao

PHOENIX - In un certo senso — perdonateci l'accostamento — il campionato USAC 1976 è quasi una «decalcomania» della formula 1 da poco terminata.

Anche qui c'è stato un duello elettrizzante sino al nastro d'arrivo tra Johnny Rutherford e Gordon Johncock, tenutisi a bada durante le ultime corse. Ma quando sul finale (proprio come Lauda e Hunt) tutti credevano che il texano, vincitore di Indy avrebbe conquistato i 150 punti di Phoenix, la sua McLaren ha fatto «cilecca» ed il driver di George Bignotti ha conquistato il suo primo titolo, meritatamente, anche se sul circuito di Phoenix si è piazzato secondo.

Per Rutherford sarebbe bastato un piazzamento al terzo posto, ma un pistone bruciato lo ha costretto alla resa verso la fine terminando così

sedicesimo tra il disappunto di molti, compreso Teddy Mayer che si aspettava un secondo alloro per la sua scuderia.

Anche per Johncock (come per Hunt) questo è il primo titolo, inseguito da anni, con prestazioni eccellenti spesso tradite dal mezzo meccanico, ma è anche un premio agli sforzi ed alla bravura del meccanico costruttore Bignotti il quale, negli ultimi due anni ha preparato un bolide che non teme concorrenti.

«Avevo già assaporato il dolce della vittoria, ora invece, provo l'agonia della sconfitta» ha detto Rutherford. «Se avessi perduto con grande distacco in classifica, mi sarei rassegnato, comunque il rivale che mi ha trafitto non è un novellino, inoltre è un caro amico».

Johnny Rutherford aveva ottenuto la pole position sul corto, difficilissimo circuito che si adagia alle falde delle colline dell'Arizona. La McLaren gli aveva consentito la media di 218,116 kmh, nonostante il caldo che nella vicina Tucson registrava 35 gradi, e tutto lasciava credere che il texano avrebbe apposto il suo «imprimatur» al campionato, vincendo l'ultima tappa decisiva.

Mario Andretti, alla terza corsa della stagione...americana si è piazzato tra i primi cinque svolgendo un tema ben preciso. La McLaren Penske, come dicemmo nell'ultimo servizio, non aveva i cavalli sufficienti per la vittoria. Tuttavia Mario, da vecchia volpe, non ha forzato attendendo il momento giusto, che è giunto sul finale, quando insieme all'ex compagno di scuderia Al Unser, con un «forcing» progressivo ha ridotto le distanze portandosi sotto la coda di Johncock che aveva assunto le redini allorché Rutherford abbandonava.

Al Unser ha avuto più fortuna di Mario ed ha stracciato Johncock sul rettilineo d'arrivo, Mario nonostante la sua decisione ed ostinatezza si è dovuto accontentare del terzo posto.

Vano lo spunto di Dallenback con la Wildcat di Bignotti e inutile lo sforzo di McCluskey entrambi superati dalla McLaren di Andretti.

**Lino Manocchia**

Gara di velocità per il campionato USAC  
PHOENIX, Arizona - 14 novembre.

LA CLASSIFICA:

1. Al Unser (Parnelli) alla media di 205,147 kmh; 2. Gordon Johncock (Wildcat Bignotti); 3. Mario Andretti (McLaren Penske); 4. Wallie Dallenback (Wildcat Bignotti); 5. Roger McCluskey (Eagle Offy).

### SPECIALE AUTOSPRINT

MACAO - Il pilota australiano Vern Schuppan si è aggiudicato per la seconda volta il Gran Premio Automobilistico di Macao, al volante di una Ralt.

Schuppan, che ha 33 anni, aveva vinto questa corsa già nel 1974. Quest'anno, alla 23. edizione del trofeo, la svolta decisiva che gli ha assegnato la vittoria è stata costituita dalla fermata ai box di Alan Jones, la cui March accusava noie al motore. La sosta gli è costata due giri di svantaggio sull'australiano che ha potuto proseguire lanciatisimo verso una vittoria che più nessuno gli ha insidiato.

Jones si è tuttavia preso una platonica rivincita, tornando in pista con grande grinta e determinazione, e conquistando il nuovo primato ufficiale del circuito: 2'21"44 il suo tempo sul giro (lungo 5,1 chilometri circa), che abbassa di quasi otto secondi il primato precedente, stabilito in 2'29"38 dall'australiano Kevin Bartlett, nel 1969.

Ma dopo questa impresa, per Jones sono ricominciati i guai: la sua macchina ha infatti esaurito la benzina al 38. giro, quando mancavano solo due giri per finire.

Al termine della gara Schuppan ha ammesso che all'inizio, secondo lui, era Jones l'uomo da cui guardarsi: «Tuttavia, ha aggiunto, non mi sono mai sentito veramente minacciato durante la corsa, e tutto è andato magnificamente».

La media del vincitore è stata di 149 chilometri orari circa (la corsa dell'anno scorso era stata vinta alla media di 140 kmh).

CONTINUA A PAGINA 32

## Il neo-Presidente CARTER a vedere NEWMAN come pilota a DAYTONA

NEW YORK - Domenica prossima Daytona ospiterà l'ultimo atto del campionato Camel GT della IMSA. Si tratta della 15. tappa che vede Al Holbert già campione consacrato, ma con i due posti d'onore aperti e a disposizione di Peter Gregg e John Busby, separati da tre punti.

La manifestazione che avrà in palio 28 mila dollari vede già un compatto stuolo di concorrenti. Sei Chevrolet Monza, sei Corvette, due BMW, due Porsche Turbo, una Ford Cobra II ed una dozzina di Carrera.

Ci sarà anche l'ex-dragster e pilota di formula 5000, Danny Ongais su Porsche Turbo mentre la Porsche Turbo della Vasey Polak della California verrà affidata ad Hurley Haywood. La corsa di 250 miglia sul misto di 3.84 miglia verrà divisa in due batterie e la finale.

Sempre sul misto di Daytona, avrà luogo l'ottava corsa valevole per il campionato IMSA Radial Challenger, serie che vede Carson Baurd e Don Deyenford, il primo su Colt l'altro su Datsun, contendersi l'ambito premio.

È prevista la presenza di Paul Newman (sempre in veste di pilota) e del neo-eletto presidente degli USA, Jimmy Carter.

CONTINUAZIONE DA PAG. 31

Più fortunato di Jones è stato il pilota dell'altra March, il neozelandese Graeme Lawrence, che si è piazzato al secondo posto. Anche Lawrence ha ottenuto il piazzamento d'onore approfittando delle disgrazie di un altro britannico: questa volta è stato il campione F.3 Rupert Keegan, costretto a ritirarsi al 25. giro, per un guasto al motore.

Terzo, su Chevron, si è piazzato il pilota di Hong Kong Albert Poon, ma era stato già doppiato dal vincitore della corsa. Il campione uscente di questo Gran Premio, John McDonald, ha ottenuto solo un mediocre nono posto.

**GRAN PREMIO DI MACAO**, gara internazionale di velocità in circuito. 14 novembre 1976

**LA CLASSIFICA**

1. Vern Schuppan (Ralt RT1-Hart) 224 chilometri in 1.38'54"68, media 148,679 kmh; 2. Lawrence (March 762) 1.40'42"31; 3. Poon (Chevron) a 1 giro. **Giro più veloce:** Alan Jones (March 762) in 2'21"44, media 150,509 kmh

## In vigilia la PORSCHE RS di ADAMCZYK

**MACAO** - Il tedesco Adamczyk su Porsche Carrera RS ha vinto la Guia 200, gara di apertura del nutrito week-end sportivo di Macao.

La vittoria di Adamczyk è stata ineccepibile. Egli ha condotto in testa dall'inizio alla fine e si è imposto con il tempo di due ore 47.17 secondi, riuscendo ad avere la meglio su altri 45 concorrenti lungo i 244 chilometri della gara.

Al secondo posto, distanziato di 25,72 secondi, il giapponese Tachi, vincitore delle ultime due edizioni della corsa, su una Toyota GT elaborata da se stesso.

Terzo, ad un giro, l'americano Sweeney pure su Carrera RS. La Mini Cooper del pilota di Hong Kong Bing-kan è finita in mare, ma egli se l'è cavata con un grande spavento e qualche escoriazione.

## L'auto-jet di NEEDHAM a 1015 kmh.?

**NEW YORK** - Entro la prossima settimana, se le condizioni atmosferiche lo consentiranno, Hal Needham tenterà di battere il primato mondiale di velocità a bordo del «car-jet» «S.M.I. Motivator» costruito da Bill Frederick.

Il tentativo dovrebbe aver luogo sul deserto Alvord dello Stato dell'Oregon. Contemporaneamente, Kitty O'Neil tenterà di annullare il record mondiale su tre ruote detenuto da Lee Breedlove, consorte del famoso Craiff Breedlove che conquistò il record assoluto, presto superato da Gary Gabelich.

«Se il clima non sarà avverso, prometto di ottenere una media superiore alle 631 miglia (1015 kmh) ottenute dai vari mostri nel deserto salato di Bonneville nello Stato dello Utah», ha detto Needham.

Il nuovo jet a quattro ruote è azionato da perossido di idrogeno ed ha compiuto già nove tentativi senza successo.

# NON È BASTATO A BIGLIAZZI VINCERE PER I TROPPI PUNTI LASCIATI CORRENDO ALL'ESTERO

# Chiapparini campione assoluto **TURISMO '76**



Alcune delle Turismo protagoniste dell'ultima del campionato gr. 2 a Vallelunga. In primo piano l'Alfetta di Bigliuzzi, primo della 2 litri, quindi la BMW di Finotto, primo della oltre 3000, la BMW di Vallebona e, indicato con la freccia alle spalle di Finotto, il neo-campione assoluto Angelo Chiapparini, con l'Alfa Romeo GT Junior 1600

**VALLELUNGA** - Come un'anziana attrice, la pista di Vallelunga trova il sapore del successo nelle manifestazioni fuori stagione, quando il pubblico è quello fedele, appassionato, disposto a passare su tante cose in cambio dello spettacolo vero. Questa volta impresario era la Scuderia Vesuvio, in nome di Natale Nappi, e il cartello prevedeva in primo piano il Gr. 2 per l'assegnazione del titolo e i gruppi 5 e 6 senza validità per via della limitazione massima a 2000 delle cilindrata per il circuito piccolo.

Così se il vincitore assoluto per la media, è stato Cosimo Turizio con la sua Sport March BMW (115,201 la media), i veri protagonisti sono stati i piloti del Gr. 2 dove Chiapparini ha conquistato il titolo senza rinunciare a rischi che avrebbe potuto evitare (ma che bravo è stato e quanto spettacolo!) ed ha preceduto con una vittoria in più Bigliuzzi, vincitore indisturbato della classe 2000. Laganà con la sua 500 che ha voluto regalarci il successo prima di esalare l'ultimo respiro oltre l'arrivo e Carena che con la vittoria di oggi nella 700 è balzato da ottavo a quarto nella classifica assoluta del Campionato oltre a strappare in extremis il titolo di classe allo sfortunato Padrone.

## Campione per un soffio

**CLASSE 500.** E' l'unica gara con auto della stessa cilindrata visto l'affollamento di piloti e sono molti a restare esclusi dallo schieramento. Laganà che già in prova ha dato quasi un secondo al migliore degli altri e oltre due al suo avversario per il campionato, Busi, parte deciso e se ne va. La lotta è molto accesa

con Morabito che precede Anastasi, Busi, Aimaro e tutti gli altri. Ma nessuno degli altri immediati inseguitori è destinato a finire la gara: prima Busi tocca all'uscita del semaforo e si ferma, poi Anastasi va ai box quando è secondo, quindi Morabito si rovescia alla Viterbo e più tardi anche Aimaro romperà.

La corsa però è molto bella perché per ogni auto che si ferma se ne fanno sotto altre. E' il caso di Pezzella, «Ragus», Sebastiani ed Esti che animano la parte centrale della gara insieme a Santoro che dopo un tenace inseguimento prende contatto.

Il finale è emozionante perché Laganà comincia a perdere secondi a causa di un problema di motore. Il suo vantaggio scende da 20" fino a pochi metri e «Ragus» che ha avuto ragione di Pezzella dopo mille tentativi, arriva sul traguardo a meno di 2". Sconvolgimento anche alle spalle con Sebastiani e Esti che si passano più volte e Santoro che li divide acciuffando il quinto posto ad Esti che termina sesto.

**CLASSE 600 E 700.** Vedo una gara ogni tanto di queste auto e ogni volta resto allibito dal numero di rotture di motori. Questa volta su 20 partenti solo otto sono arrivati al termine dei 23 giri della gara (38,4 Km.) di cui due, vincitore incluso, col motore già andato. Malgrado ciò la corsa è stata splendida. Padrone, primo nel campionato, è primo anche nello schieramento. Carena, diretto rivale, in terza fila preceduto anche dalle velocissime 600 di Niclot e Magdalone. Attardato invece Tibeli, perderà anche il titolo delle 600.

Al via Padrone resta imbottigliato e Carena balza al comando trascinandosi Nocci, Magdalone, Segalini, Cesarini e Padrone con gli altri in coda. Padrone e

Niclot risalgono mentre si attarda subito Magdalone ma davanti Segalini, che ha preso il comando, si è trascinato dietro Nocci e Carena e nessuno li raggiungerà più. Nocci però si ferma dopo sette giri alla «S» e molti altri protagonisti spariscono: Colello, Magdalone, Fuochi, Cesarini, Facchetti che occupano i posti subito alle spalle dei primi.

L'ecatombe è soprattutto fra le 600 e quando sparisce anche Niclot proprio nel momento in cui sembrava minacciare i primi due, sono Perri e Gentili a capeggiare la classifica di classe con «Tibeli» che grazie ai ritiri guadagna posti

## Chiapparini onora il titolo

**CLASSE 1600-2000-3000 OLTRE 3000.** I due principali favoriti per il Campionato assoluto, Chiapparini e Bigliuzzi, sono rispettivamente il migliore della 1600 e delle 2000 con l'Alfa GTV il primo e l'Alfetta Autovama il secondo. Ma davanti a tutti è Finotto che scatta con la sua BMW e s'invola. «Dino» con l'altra BMW resta attardato e Bigliuzzi e Chiapparini lo precedono. Le cose si stabilizzano presto però e al terzo giro Finotto e «Dino» sono ormai lontani con Bigliuzzi terzo e primo della 2000, Chiapparini quarto e primo della 1600 e poi l'Alfa di Ghislotti e la BMW di Vecchione, entrambe 2000.

Chiapparini a questo punto ingaggia una lotta senza quartiere con Ghislotti e fa di tutto per non farsi passare. Quando l'avversario riesce, prontamente lo ripassa e se tutto questo è bello per lo spettacolo ci si domanda perché rischi tanto il titolo visto che Bigliuzzi, davanti, è sicuro primo delle 2000. Dai e dai, Ghislotti si gi-





**CHI GODE E CHI SI ARRABBIA**

A sinistra, Cosimo Turizio, felice vincitore assoluto del Trofeo Nappi. Sopra, Nocci, un poco meno felice



Sempre molto positivo, Francesco Cerulli Irelli ha condotto alla vittoria la AMS ufficiale davanti all'altra AMS di Bernasconi

A sinistra, Luciano Galluzzo «Stradivarius» primo fra le 1600 gr. 5

## TURIZIO nel Trofeo NAPPI

14 novembre 1976

Gara nazionale valida per il campionato italiano di Gr. 2.

● **Organizzazione:** Scuderia Vesuvio, via Orazio, Napoli

● **Autodromo:** Vallelunga, circuito piccolo di 1670 metri

● **Ora di partenza:** dalle 9 in poi

● **Condizioni climatiche:** prove con pioggia, corsa con pioggia al mattino e sole al pomeriggio

● **Spettatori:** 1000 circa

● **Direttore di corsa:** Romano Fazio

● **Le Pagine:** organizzazione 8; sicurezza 8

**Piloti:** più combattivo Chiapparini, meno combattivo Fideli, più sfortunato Padrone, meno sfortunato Cerulli.

**Macchine:** più efficace BMW, meno efficaci le bicilindriche Gr. 2 in generale, più fortunata l'Alfa GTA - Angelini di «Stradivarius», meno fortunata Abarth 700 di Segalini.

### Le classifiche

#### GRUPPO 2

**Classe 500:** Vincenzo Laganà in 25'30"6 media 86,413 kmh; 2. «Ragus» 25'32"5; 3. Pezzella 25'33"3; 4. Sebastiani 25'48"6; 5. Santoro 25'50"4; 6. Esti 25'50"9; 7. Santoni a 1 giro; 8. Chiavacci a 1 giro; 9. Pezzola a 4 giri; 10. «Pago» a 5 giri; 11. Alloggia a 5 giri; 12. Buccolo a 8 giri; 13. «Dival» a 10 giri. (tutti su Fiat Giannini). **Giro più veloce:** Laganà 1'07"5 media 89,066 kmh.

**Classe 600:** 1. Annibale Gentili in 25'52"9 media 85,172 kmh; 2. Perri 25'54"1; 3. Guarini 26'04"7; 4. «Tibelli» 26'15"8; 5. Di Francesco a 5 giri; 6. Amighini a 7 giri; 7. Niclot a 11 giri (tutti su Fiat Abarth). **Giro più veloce:** Niclot 1'05"7 media 91,506 kmh.

**Classe 700:** 1. Giovanni Carèna in 25'42"5 media 89,644 kmh; 2. Segalini 25'49"6; 3. Antonini a 1 giro; 4. Padrone a 7 giri; (tutti su Fiat Abarth). **Giro più veloce:** Nocci e Padrone in 1'05"8 media 95,731

**Classe 1000:** 1. Gino Trolese (NSU) in 26'07"4 media 80,548; 2. Bozzanca (Fiat Abarth) 26'51"3; 3. Jovino (Fiat Abarth) a 3 giri; 4. Piacentini (A 112) a 4 giri. **Giro più veloce:** Piacentini in 1'09"9 media 86,008.

**Classe 1150:** 1. Adriano Certini (Fiat 128) in 25'52"7 media 85,183 kmh; 2. Scala (Fiat 128) 26'07"9; 3. Fogliano Luisa (Fiat 128) a 1 giro; 4. Ammirati (A 112) a 2 giri; 5. Pacetta (Fiat 128) a 9 giri. **Giro più veloce:** Pacetta in 1'07"3 media 89,329 kmh.

**Classe 1300:** 1. Romeo Galmozzi (Fiat 128 C) in 25'39"2 media 89,836 kmh; 2. «Orfeo» (AR GTA) 26'07"7; 3. Chiapparini (AR GTA) 26'16"1; 4. Colzani (Fiat 128 C) 26'18"5; 5. Riccitelli (Simca Rallye) 26'33"8; 6. Notaro (Simca Rallye) a 1 giro; 7. Mulas (Simca Rallye) a 1 giro; 8. Ortali (AR GTA) a 1 giro; 9. Baldanzi (Simca Rallye) a 1 giro. **Giro più veloce:** Colzani in 1'05"4 media 91,925 kmh.

**Classe 1600:** 1. Angelo Chiapparini in 26'53"5 media 96,877 kmh; 2. Alfano a 1 giro; 3. «Roland» a 2 giri; 4. Fracastoro a 2 giri; 5. Guarducci a 2 giri; 6. Rossi a 4 giri (tutti su AR GTJ). **Giro più veloce:** Chiapparini in 1'00"9 media 98,719 kmh.

**Classe 2000:** 1. Amerigo Bigliuzzi (Alfetta GT) in 26'44"5 media 97,421 kmh; 2. Ghislotti (AR GTV) a 1 giro; 3. Vecchione (BMW) a 1 giro; 4. Vallebona (BMW) a 14 giri. **Giro più veloce:** Bigliuzzi in 1'00"4 media 99,536 kmh.

**Classe 3000:** 1. Giovanni Morabito (Opel Commodore) 26'20"6 media 83,679 kmh;

**Giro più veloce:** Morabito 1'09"1 media 87,004 kmh.

**Classe oltre 3000:** 1. Martino Finotto (BMW) in 25'57"7 media 104,207 kmh; 2. Nappi (BMW) 27'17". **Giro più veloce:** Finotto in 56"3 media 106,785 kmh.

#### GRUPPO 4

**Classe 1300:** 1. Raffaghello, (Alpine) in 17'42"9 media 84,819 kmh; 2. De Vito (Fulvia Z) 17'50"4; 3. D'Agostino (Fiat X-1/9) a 1 giro; 4. Lione (Fulvia Z) a 2 giri; 5. Argenio (Fulvia Z) a 7 giri. **Giro più veloce:** Raffaghello in 1'09"5 media 86,502 kmh. **Classe 1600:** 1. Domenico De Sanctis (Alpine) in 17'30"1 media 85,876 kmh; 2. Fiore (Alpine) a 1 giro; 3. Peruvini (Alpine) a 1 giro. **Giro più veloce:** De Santis in 1'06"1 media 90,951 kmh.

**Classe 2000:** 1. Ciro Nappi (Fiat 131 Abarth) in 16'44"5 media 89,774 kmh; 2. Redolfi (Porsche 914/6) 17'05"5; 3. Frisori (Porsche 914/6) a 1 giro. **Giro più veloce:** Nappi in 1'05"2 media 92,207 kmh. **Classe oltre 2000:** 1. Roberto Nardini (Porsche Carrera) in 17'27"1 media 86,123 kmh. **Giro più veloce:** Nardini in 1'08"5 media 87,765 kmh.

#### GRUPPO 5

**Classe 700:** 1. «Roby» (Fiat Giannini) in 25'48"7 media 78,480 kmh; 2. Pezzolla (Fiat Abarth) a 1 giro; 3. Sessa (Fiat Giannini) 25'58"7; 4. Fiorillo a 2 giri; 5. Mari a 3 giri; 6. Della Rocca a 4 giri (tutti su Fiat Giannini). **Giro più veloce:** Mari, 1'14"1 media 81,131 kmh.

**Classe 1000:** 1. Lucio Casciaro (Fiat Abarth) 25'35"4 media 82,277 kmh; 2. Varese (Fiat Abarth) a 2 giri. **Giro più veloce:** Varese in 1'08"4 media 87,893 kmh. **Classe 1300:** 1. Antonio Guarini (AR GTA) in 26'11"5 media 80,338 kmh. **Giro più veloce:** Ferri (AR GTA) in 1'08"8 media 87,382 kmh.

**Classe 1600:** 1. «Stradivarius» (Alfa Angelini) in 25'04"3 media 99,913 kmh; 2. Filippini (Ford Escort) 25'31"9; 3. Tolfo (AR GTA) a 1 giro; 4. Papiri (AR GTA) a 2 giri; 5. Rampa (Alpine) a 4 giri. **Giro più veloce:** «Stradivarius» in 58"1 media 103,476 kmh.

**Classe 2000:** 1. Potenza (BMW) in 25'48" media 97,093 kmh; 2. Caliceti (Alpine) 25'53"4; 3. Daverio (Alpine) a 1 giro; 4. Di Tonno (Ford Escort) a 8 giri; 5. Ruoso (Escort) a 11 giri; 6. Sacchini (Escort) a 11 giri. **Giro più veloce:** Finotto (Escort) in 57"6 media 104,375 kmh.

#### GRUPPO 6

**Classe 1300:** 1. Cerulli (AMS) 15 giri in 13'40"5 alla media di 109,908 kmh; 2. Bernasconi (AMS) 14'25"1; 3. Robin Hood (AMS) 14'25"3; 4. Gallo (AMS) a 1 giro; 5. Ernesti (AMS) a 1 giro; 6. Niumento (Simca) a 1 giro; 7. Pellegrino (Chevron) a 5 giri; 8. Francisci (Chevron) a 8 giri. **Giro più veloce:** Cerulli in 53"2 media 113,007 kmh.

**Classe 1000:** 1. «Gero» (AMS) 14 giri - 14'30"8 media 96,655 kmh; 2. Magdalone (AMS) a 1 giro; 3. Tisci (Dallara) a 1 giro; 4. D'Agostino a 1 giro; 5. Tagliaferri (Abarth) a 1 giro. **Giro più veloce:** «Gero» 55"1 media 109,110 kmh.

**Classe 2000:** 1. Turizio (March) 15 giri in 13'02"8 media 115,201 kmh; 2. «Amphicar» (Osella PA 4) 13'16"1; 3. Barberio (Chevron) 13'18"4; 4. Ciuti (Osella) 13'32"9; 5. Maglione (Porsche) a 2 giri. **Giro più veloce:** Turizio in 51"4 media 116,736 kmh.

**Classe 1600:** 1. Sebastiani (Chevron) 14 giri 13'22"4 media 104,895 kmh; 2. Fracastoro (Lola) a 3 giri; **Giro più veloce:** Sebastiani in 56"1 media 107,155 kmh.

## De Bagration bis in Spagna

BARCELONA - Già vincitori del Rally di Spagna tre settimane fa, De Bagration e il suo fedele navigatore Barbeito hanno dominato anche il rally di Catalogna, disponendo di un mezzo, la loro Stratos, che quando funziona come deve, risulta in Spagna attualmente imbattibile. Il loro dominio è stato nettissimo nonostante la presenza della debuttante Seat 1430-1800 prototipo a iniezione di Antonio Zanini, costretto al ritiro alla nona speciale, ma già comunque in ritardo sulla Stratos. Con Zanini fuori corsa l'unico uomo che poteva impensierire De Bagration era Juan Fernandez (giovane fratello dell'ex campione della montagna) ma la sua vecchia Porsche, al suo quinto anno di gare, non sopportava i sobbalzi delle ultime speciali su terra e il cambio cedeva leggermente, tanto da facilitare l'ascesa al secondo posto di Canellas

Javier Del Arco

12. Rally di Catalogna — Rally internazionale valevole per il campionato spagnolo, coeff. 4 — Barcelona 13-14 novembre 1976.

#### La classifica:

1. De Bagration-Barbeito (Lancia Stratos) 2.51'04; 2. Canellas-Ferrater (Seat 1430-1800) 2.54'45; 3. Fernandez-Cortel (Porsche Carrera) 2.54'51; 4. Aleix-Codina (Porsche Carrera) 2.54'52; 5. Cid-Cobo (Simca 1000 rallye) 3.03'27; 6. Fernandez-Brasa (BMW 2002 T11) 3.05'30; 7. Zorrilla-Kaibel (Simca 1000 Rallye) 3.05'40; 8. Buixeda-Lecina (Simca 1000 rallye) 3.08'24; 9. Franquesa-Brucart (Seat 1430-1800) 3.09'04"; 10. Rottier-Cunillera (Seat 1430-1800) 3.09'29.

### L'AMS fa il bis

**GRUPPO 6 - 1600 E 1300.** Le sorprese: Francisci, che subisce l'iniziativa della AMS di Cerulli, dopo essere passato al comando con la sua Chevron si ferma e deve rinunciare. Così Cerulli vince senza fatica davanti a «Robin Hood» che ha passato Gallo. La seconda sorpresa è quella di «Gero» che partito ultimo dal corridoio dei box per un guaio alla sua AMS 1000 riesce a vincere ugualmente la classe. Non sarebbe successo se avesse tenuto la AMS di Mauro Franco che era stato a lungo in lotta con le 1300. Secondo molto vicino Magdalone.

**GRUPPO 6 - 1600 E 2000.** Poco storia per Turizio che domina da lontano con la sua March BMW e né l'Osella di «Amphicar» né la Chevron di Barberio possono far molto contro il napoletano. Movimenta la corsa Ciuti che da secondo si gira al semaforo e volendo ripartire subito coinvolge l'Osella di Casciaro che si ritira. Ciuti termina quarto. Nella 1600 la Chevron di Sebastiani parte avanti ma viene superata da Fracastoro. E' però ancora Sebastiani a passare e vincere.

Gabriela Noris

### Nappi onora il « suo » trofeo

**GRUPPO 4-1300, 1600, 2000 E OLTRE.** La gara inizia di buon mattino con la Fiat 131 Abarth di Nappi che sull'asfalto bagnato vince dopo una bella lotta con la Porsche di Redolfi che conclude con una bella escursione a due. Nappi è il più svelto a ripartire e vince. Nella 1300 vince l'Alpine Renault di Raffaghello, nella 1600 quella di De Santis e nella oltre 2000 del solitario Nardini.

### Silhouettes poco incisive

**GRUPPO 5 - 700, 1000 E 1300.** Gara con pochi spunti. La Escort di Ferri, favorito, parte male e anche la GTA di Guarini deve cedere alle Abarth 1000 di Casciaro e Varese. Varese va in testa poi si gira, scende e quando riparte è molto staccato. Intanto Ferri arriva finalmente al comando ma poco dopo è fermo nel prato. Anche l'Alfa è ritardata da una sosta ai box. Vince così Casciaro davanti a Guarini e al primo delle 700 «Robi», che precede di almeno un giro tutte le bicilindriche regolando Pezzotti e Sessa. Sfortunato in questa classe Mari a lungo in testa prima di fermarsi.

**GRUPPO 5 - 1600 E 2000.** Disfatta delle 2000 e splendido successo di «Stradivarius» sulla GTA di Angelini. Finotto prende la testa con la Escort e se ne va davanti a Camathias e Ruoso con altri u-

ra alla «S» e Vecchione lo passa. Ma in un ultimo guizzo Ghislotti ha di nuovo la meglio.

guali e Filippini con la Escort 1600. Uno dietro l'altro i primi spariscono. «Stradivarius» che aveva avuto la meglio su Filippini, si trova con il cammino aperto per un successo assoluto insperato. Nella 2000 è Potenza primo con la BMW ma Caliceti con la Alpine Renault, partito atardato, è risalito ormai fino ad averlo a portata di mano. Sembra fatta, invece Caliceti si gira e deve accontentarsi del secondo posto davanti a Daverio.

**A PERGAMINO È SUCCESSO DI TUTTO: 30 MORTI 20 FERITI - MACCHINA IN VOLO SULLA FOLLA - ABBATTUTA LA TORRETTA DI UN SEMAFORISTA - CROLLO DELLA TRIBUNETTA DEI CRONOMETRISTI**

# Chi era lo jettatore?

**BUENOS AIRES** - Tre morti e una decina di feriti hanno trasformato, a Pergamino, una bella festa del Turismo Carretera in una vera e propria tragedia e hanno indotto le autorità sportive argentine a diramare l'ordine di sospensione di tutte le corse su strada fino al termine del 1976.

La competizione di Pergamino si svolgeva su un triangolo formato da strade nazionali e provinciali e il pubblico vi assisteva, sistemato ad una distanza di circa dieci metri dalla sede della corsa. Nella prima serie di otto giri, Di Palma rompeva il motore e lasciava una larga scia di olio sulla quale slittava un altro pilota giunto a tutta velocità. La macchi-

na senza più controllo colpiva una torretta dove un segnalatore azionava i semafori (per la prima volta in funzione in questo tipo di corsa), ferendo gravemente l'uomo. La base della torretta era ancora in mezzo alla strada quando arrivava un'altra vettura che per evitare l'ostacolo, colpiva la banchina partendo in un volo di circa 50 metri ad una altezza di circa 2 metri e mezzo, rimbalzando tre volte di punta. Il pilota senza gravi danni restava svenuto nell'abitacolo, mentre il suo secondo restava illeso.

Mentre arrivavano le prime ambulanze in senso contrario alla corsa, il pubblico invadeva la sede stradale cercando di fer-

mare gli altri concorrenti che in quel punto potevano sviluppare una velocità di circa 240 kmh. Davanti all'improvviso ostacolo, risultava difficile al primo pilota arrestare di colpo un mezzo di circa 1500 kg. e la vettura infilava un buco in mezzo alla folla, uccidendo tuttavia tre spettatori che agitavano camicie e cartelli e ferendone almeno una decina. Mentre al traguardo giungevano le notizie allarmistiche sulla sciagura, per pura fatalità crollava anche la tribunetta dei cronometristi, ferendo però non gravemente altre persone. La corsa veniva naturalmente sospesa e quindi scattava il dispositivo restrittivo dell'ACA.

a. c. b.

## 333 Minuti

13-14 novembre 1976

Rally Nazionale con coefficiente ?

● **Organizzazione:** Jolly Club Mario Angiolini con la collaborazione dell'AC Varese

● **Percorso:** Cassinetta di Biandronno-Bisnago e ritorno per un totale di 264 km.

● **Ora di partenza:** 20,01

● **Condizioni climatiche e temperatura:** pioggia al via e poi nuvoloso senza pioggia

● **Direttore di corsa:** Nino Maffezzoli  
Le **Pagelle:** organizzazione 9, sicurezza 9

### Così al traguardo

**Classifica assoluta:** 1. Vudafieri-Bonaga (Lancia Stratos) in 1.03'22"; 2. Canè-Orlando (Porsche) a 37"; 3. Cuccirelli-Giubbilei (Porsche Carrera) a 2'04"; 4. Vacchini-Mercandelli (Opel Manta) a 3'39"; 5. Billia-Schenone (Fiat Abarth 124) a 4'19"; 6. Brambilla-Cislighi (Lancia Stratos) a 4'50"; 7. Uzzeni-Fogagnolo (Fiat Abarth 124) a 5'52"; 8. Gerbino-Cresto (Opel Kadett GTE) a 6'26"; 9. Bilardo-Gargiulo (Opel Ascona) a 6'59"; 10. Ponti-Bonenti (Lancia Stratos) a 7'02".

#### GRUPPO 4

**Classe oltre 1300:** 1. (1) Vudafieri-Bonaga (Lancia Stratos) 1.03'22"; 2. (3) Cuccirelli-Giubbilei (Porsche Carrera) 1.06'24"; 3. (4) Vacchini-Mercandelli (Opel Manta) 1.07'01"; 4. (5) Billia-Schenone (Fiat Abarth 124) 1.07'41"; 5. (6) Brambilla-Cislighi (Lancia Stratos) 1.08'12"; 6. (7) Uzzeni-Fogagnolo (Fiat Abarth 124) 1.09'14"; 7. (10) Ponti-Bonenti (Lancia Stratos) 1.10'24"; 8. (11) Lazzati-Poloniato (Lancia Beta Coupé) 1.10'29"; 9. (11) Renati-Rosolen (Opel Ascona) 1.10'35"; 10. (13) Decè-Zanda (Alpine Renault) 1.10'48"; 11. (15) Galante-Mazzoni (Fulvia HF 1.6) 1.11'28"; 12. (18) Bardelli-Garcia (Fiat Abarth 124) 1.11'42"; 13. (19) Podio-Cianci (Fiat Abarth 124) 1.11'50"; 14. (21) Villa-Casarotto (Fiat Abarth 124) 1.12'59"; 15. (30) Sioli-Isanz (Lancia Beta Coupé) 1.14'17"; 16. (39) Varisto-De Toma (Fiat Abarth 124) 1.15'58"; 17. (41) Fianza-Bizzozzero (Fiat Abarth 124) 1.16'34"; 18. (42) Marchesini-Isanz (Fulvia HF 1.6) 1.16'38"; 19. (58) Casiraghi-Magnani (Fulvia HF 1.6) 1.19'39"; 20. (62) Bacchella-Nosotti (Alpine Renault) 1.20'50"; 21. Foglietti-Bazzan (Fulvia HF 1.6) 1.24'46".

**Classe fino a 1300:** 1. (14) Pirovano-Beretta (Alfasud TI) 1.11'; 2. (22) Romanello-Mancardi (Alfasud TI) 1.13'04"; 3. (28) Ferri-Storello (Simca Rally 2) 1.14'05"; 4. (29) Della Canonica-Bernasconi (Fulvia 1300) 1.14'08"; 5. (40) Maggi-Ravera (Simca Rally 2) 1.16'21".

#### GRUPPO 1

**Classe oltre 1600:** 1. (8) Gerbino-Cresto (Opel Kadett GTE) 1.09'48"; 2. (9) Bilardo-Gargiulo (Opel Ascona) 1.10'21"; 3. (20) Maneo-Maneo (Opel Ascona) 1.11'59"; 4. (25) Galfetti-Introzzi (Opel Kadett) 1.13'22"; 5. (27) Bosisio-Bosisio (Opel Ascona) 1.14'; 6. (32) Belfiglio-Toscani (AR GTV) 1.14'38"; 7. (33) Pozzi-Romanelli (AR GTV) 1.15'09"; 8. (43) Bettega-Albertoni (Opel Kadett GTE) 1.16'43"; 9. (44) Fancelli-Fiorini (Opel Ascona) 1.17'01"; 10. (54) Muraro-Passera (Opel Kadett GTE) 1.18'59"; 11. (75) Garofalo-Vitale (Opel Ascona) 1.45'04".

**Classe fino a 1300:** 1. (37) Mariani-Uglietti (Alfa Sud TI) 1.15'55"; 2. (47) Bergamaschi-Bellina (Simca Rally 2) 1.17'34"; 3. (55) Bentivoglio-Tinivella (Simca Rally 2) 1.19'25"; 4. (57) Fratini-Corti (Fiat 128 C) 1.19'35"; 5. (61) Malfatto-Berisonzi (Simca Rally 2) 1.20'23"; 6. (63) Prestinoni-Tibiletti (A. R. GT Jr) 1.21'09"; 7. (69) Castiglione-Turati (Simca Rally 2) 1.25.21.

**Classe fino a 1150:** 1. (33) Pozzi-Romanella (A 112 Abarth) 1.15'10"; 2. (38) Mirri-Mazzanti (A 112 Abarth) 3. (46) Torchio-Galvani (A 112 Abarth) 1.17'11"; 4. (51) Agostoni-Sesana (A 112 Abarth) 1.18'14"; 5. (59) Pons Fabrizio-Zappia Gabriella (Abarth A 112) 1.19'55"; 6. (66) Fonda-Ledda (Abarth A 112) 1.23'44"; 7. (68) Gnemmi-Rossi (A 112 Abarth) 1.25'51".

**Classe fino a 1000:** 1. (48) Riccomini-Primerano (A 112 Abarth) 1.17'39"; 2. (52) Bendini-Cimatti (Fiat 127) 1.18'15"; 3. (56) Nicolazzi-Colzani (Fiat 850 C) 1.19'30"; 4. (65) Giuliani-Rizzardi (A 112 Abarth) 1.22'17"; 5. (71) Moreni-Persico (Fiat 127) 1.34.38.

Le classifiche dei Gv. 2 e 3 assieme alle prove speciali saranno pubblicate nel prossimo numero.

### Queste le date delle gare in circuito

4 Varano ACVE	Gr. 1, 2, 3, 4, 5, 6
4 Magione	Gr. 1, 3, K.250 (gr. 4 e 5?)
11 Monza	C.M.C. F. 1
17 Santamonica	F. IT
18 Pergusa	C.E. GT
18 Imola	F. 3 (+ ?)
18 Varano ACCO	Gr. 1, 2, 3, 4, 5, 6
18 Vallelunga	Gr. 6
25 Monza	F. 3
25 Magione	Gr. 6 Sport
Ottobre 1977	
2 Mugello	C.E. GT
2 Varano	F. IT e gr. 5, 6
9 Vallelunga	C.E. F. 3
9 Vallelunga	C.M. MARCHE
9 Monza	(1. gara di riserva)
9 Monza	Gr. 2 Turismo
16 o 23 Magione	F. 3
Novembre 1977	
6 o 13 Magione	F. IT e F. 850
20 o 27 Magione	Gr. 2, 4 e 5

N. B. Le gare richieste con validità per i titoli CSAI sono in nero; le gare valide per i titoli FIA sono in maiuscolo.

## L'AICA chiede meno campionati e più soldi alle Case

**MILANO** - Mentre la CSAI ancora doveva decidere ufficialmente riguardo la regolamentazione « scratch » dei campionati italiani, ed altre « cosucce » del genere assurdamente rimandate per mesi, martedì 9 novembre i membri dell'AICA (Associazione Circuiti) si erano riuniti per stabilire la bozza di calendario da sottoporre alla CSAI prima della discussione sul calendario nazionale che si terrà a Roma il 4-5 dicembre.

I rappresentanti dell'AICA hanno dato mandato a Baccigaluppi, presente anche come « osservatore » della CSAI assieme a Maffezzoli, di portare al Consiglio Sportivo Nazionale la richiesta di arrivare, nel più breve tempo possibile, ad una riduzione dei campionati, Trofei e Coppe e di arrivare ad una loro razionalizzazione. Giusto, si tratta di un'esigenza già sentita negli scorsi anni, ancora prima che in sede CSI aumentasse, per « scissione », la quantità dei campionati con la creazione del discusso gr. 5 e del relativo contorno di Coppe di classe.

Per quanto riguarda i trofei di Marca, nella riunione AICA è stato deciso di elevare del 25 per cento il contributo richiesto alle varie Case per le loro gare promozionali. Sarà utile a questo proposito conoscere il parere degli interessati, cosa che l'AICA si propone di fare in una riunione all'Hotel Santina, di Roma, il 23 novembre alla quale sono invitati i rappresentanti dell'Alfa, della Renault, della Ford e della Simca-Chrysler.

Marzo 1977	
6 Magione	F. IT - Gr. 3
20 Mugello	C.E. MARCHE
20 Varano	F. 3
20 Magione	F. 850 - Gr. 4
20 Monza	F. Monza - F. IT
27 Monza	C.E. TURISMO
Aprile 1977	
3 Vallelunga	Turismo gr. 2
3 Varano AC PR.	F. IT - Gr. 5 e 6
10 Magione	Sport - Gr. 2, 4 e 5
17 Casale	F. 3
17 Varano	Gr. 5 e 6
23-25 Magione	Gr. 1, 3, 4, 5
24 Vallelunga	F. 3
24-25 Enna	Gr. 1, 2, 3, 4, 5, 6
24 Monza	C.M. SPORT
Maggio 1977	
1 Imola	C.M. MARCHE
1 Varano ACVR	Gr. 1, 2, 3, 4, 5, 6
8 Mugello	C.E. TURISMO
15 Vallelunga	C.E. F. 2
15 Varano ACMN	F. IT - Gr. 2, 3, 4, 6
22 Monza	F. IT - Gr. 1, 3, 5
22 Magione	TROFEO AVVENIRE - F. 3
22 Pergusa	C.E. TURISMO
29 Imola	C.E. F. 3
29 Varano ACBS	Gr. 2 Turismo e 3, 4, 5
Giugno 1977	
5 Vallelunga	C.M. SPORT
12 Pergusa	C.E. F. 3
12 Magione	Gr. 6 Sport - F. 850
12 Varano ACPD	Gr. 1, 2, 3, 4, 5, 6
12-17 ? ACTO	Giro d'Italiaff gr. 2, 4, 5
18 Santamonica	F. IT (notturna)
19 Pergusa	C.M. SPORT
19 Imola	F. 3
25 Santamonica	F. Monza (notturna)
26 Monza	C.E. F. 3
26 Varano ACPN	Gr. 1, 2, 3, 4, 5, 6
Luglio 1977	
3 Santamonica	F. 850 (notturna)
10 Mugello	C.E. F. 2
17 Pergusa	Gr. 4 GT e gr. 5 Silhouette
16 Santamonica	F. IT (notturna)
24 Pergusa	C.E. F. 2
31 Santamonica	F. 3
Agosto 1977	
7 Santamonica	F. 2
14-15 Magione	F. 3 - F. IT
15 Santamonica	Gr. 6 Sport
20 Santamonica	C.E. GT
20 Varano ACPR	Gr. 2 Tur. e gr. 5, 6 - (F. 3?)
Settembre 1977	
Monza	C.E. GT e ?
Casale	F. 3
Vallelunga	Gr. 2 Turismo

BESOZZI CORRE INFORTUNATO DA NAVIGATORE (!) MA CON IL SUO COEQUIPIER - PILOTA ESCE DI STRADA

È il campione TRN '76

# VUDAFIERI ce l'ha fatta!

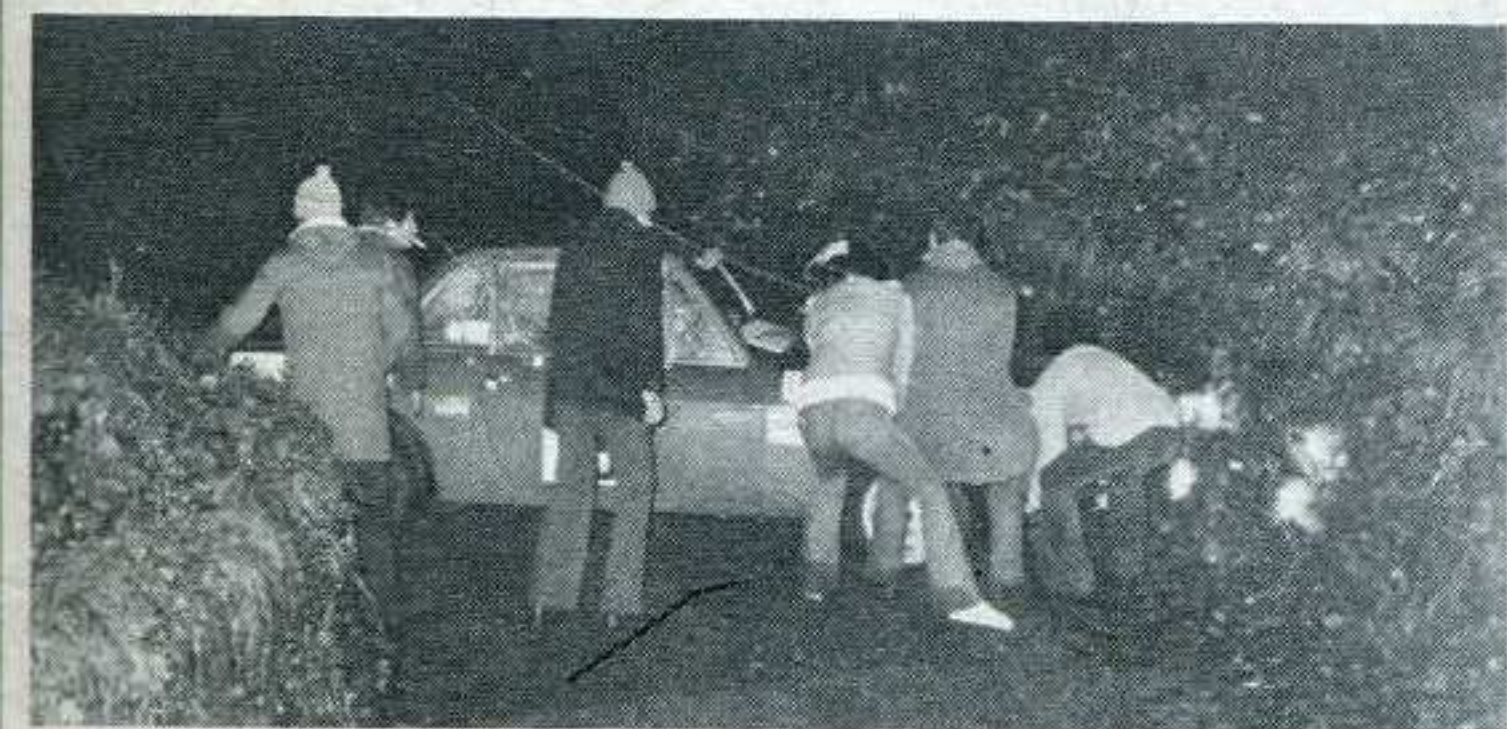
Adartico Vudafieri (a destra del titolo) è riuscito a spuntarla, contro l'avversario di sempre Besozzi, vincendo 333 e TRN



Il fondo viscido per il maltempo che ha dato tregua al Rally solo pochi momenti prima del via ha giocato brutti scherzi a molti concorrenti. Questa è la Stratos di Bellostà, per l'occasione in coppia con la Vanzi, dopo una « musata »



In questa curva, l'Alfa Romeo GTV della coppia Pozzi-Romanelli è andata diritta, urtando con una certa violenza il basso muretto che la delimita. Una frotta di spettatori è sulla macchina, riuscendo a rimetterla nella direzione giusta e dandole una mano anche a sistemare un passaruota piegato nell'urto



Qui sopra, anche la Lancia Fulvia di Maffei-Coppa è rimasta « incastrata ». A destra, Krattiger-Selmin alle prese con la spalletta di un ponte



128 a confronto: quella di Sangiorgi-Concaro (n. 86) è andata in testa coda, ed ora i due assistono al passaggio della vettura successiva, di Bastiani

VARESE - Quando l'ultimo concorrente ebbe tagliato il traguardo finale, posto all'interno dello stabilimento Concord di Cassinetta di Biandronno, la signora Renata Angiolini e Dante Salvay, organizzatori e menti direttive di questo settimo « 333 Minuti », tirarono un sospiro di sollievo e di legittima soddisfazione.

« E' andato tutto bene — ci hanno detto — nonostante la paura della pioggia che ha continuato a cadere sino a qualche minuto prima della partenza. Tutti i partecipanti hanno gareggiato con cosciente preparazione e la vittoria ha premiato il più bravo fra i bravi. I veri sportivi, locali e no, che hanno fatto in gran numero ai concorrenti sono stati veramente magnifici nel loro appassionato interesse verso questa manifestazione ».

In realtà le parole dei due dirigenti del Jolly Club trovano il loro fondamento in dati inoppugnabili ed hanno per questo, ottenuto il consenso dei partecipanti che hanno definito il « 333 Minuti » un rally stupendo, una corsa interessante, un percorso impegnativo reso ancora più duro dalla scivolosità dell'asfalto e con prove speciali che obbligavano ad una guida tirata ed attenta senza pause distensive.

L'edizione di quest'anno era imperniata sull'incontro diretto Vudafieri-

Besozzi (per l'occasione il pilota del Jolly non ancora perfettamente guarito dalle ferite riportate al Rally di Puglia aveva demandato la guida della sua Stratos al consocio Magnani limitandosi molto malinconicamente al ruolo di copilota) che si giocavano in questa gara la conquista del Trofeo Rallies Nazionali.

Ha vinto, come preventivato da una specie di rapido referendum svoltosi a poche ore dalla partenza sui principali favoriti della competizione, Vudafieri. Ben coadiuvato da Bonaga, l'alfiere della Grifone-Padova Corse è riuscito non solo ad inscrivere la prima volta il suo nome nel « libro d'oro » della gara ma, approfittando del ritiro del suo diretto rivale, ad aggiudicarsi matematicamente il Trofeo R.N. Vudafieri ha strabillato, anche chi come noi, ne conosceva da tempo le doti, correndo con molta arcortezza senza abbandonare la proverbiale grinta che gli ha permesso di aggiudicarsi quattro delle otto prove speciali in programma (due ex-aequo con Cane e Magnani).

Il nostro entusiasmo per l'equipaggio vincitore pone su di un piedistallo di valore la prova del duo Besozzi-Magnani con i quali avremmo visto volentieri condiviso il premio meritissimo della sua vittoria. Il minimo divario — che divideva il duo della

Jolly dal vincitore (11", prima che una sbandata sul viscido asfalto durante la penultima prova non avesse causato un testa-coda che mandava la loro Stratos ad incocciare un muretto con la conseguente rottura di una ruota e del braccetto della sospensione destra che causava il loro ritiro) sta a dimostrare che la nostra osservazione non è campata in aria.

Il secondo posto conquistato da Cane nella graduatoria finale ha veramente sbalordito soprattutto considerando i tempi spiccati nelle prove speciali. Si tratta di un pilota che conosce appieno il mestiere di rallyman e i 37" di distacco dal vincitore (compresi i 6 racimolati per una partenza anticipata) ne sono la piena conferma. In classifica troviamo poi il giovane Cuccirelli che ha dimostrato al « 333 Minuti » le sue effettive possibilità che non sono poche. Inseguendo il quarto posto assoluto si sono inseriti nel novero dei migliori Vacchini, Billia e Brambilla.

Troppo lungo sarebbe rifare la cronaca di questa settima edizione del « 333 Minuti » dalla partenza alla linea di traguardo anche se essa potrebbe risultare interessantissima. Ogni concorrente ha infatti un diario di bordo tutt'altro che monotono. Da quelli cui la dea bendata non volle offrire la propria assistenza (Lipran-

di, Sola che con una 131 Fiat Abarth preparata dalla Sivama aveva alla sua prima uscita dimostrato le sue qualità, Crugnola, Bettega), a coloro che più fortunati o più preparati sono riusciti a portare felicemente a termine la fatica.

Purtroppo lo spazio non ce lo consente. Detto dei primi classificati rileveremo che nel gruppo uno si è affermato Gerbino (la sua prova deve essere considerata di rilevante valore se si considera che il pilota della Nord West Jolly si è piazzato all'ottavo posto assoluto) davanti a Bilardo (altro giovane che migliora di rally in rally) e che Ponti, Lazzati, Renati, Decè e Pirovano hanno saputo destreggiarsi bene finendo nei quartieri alti della classifica.

In coda ai 120 partenti italiani, 36 svizzeri si sono dati battaglia sullo stesso percorso per l'ultima prova del campionato svizzero Rally. In attesa del detentore del titolo Savary, la gara era imperniata sul duello Carron-Bering (Europeo della montagna gruppo tre) ma la lotta è terminata alla seconda prova per un fuori strada senza conseguenze di quest'ultimo e Carron non ha avuto difficoltà ad imporsi con il tempo di 1.06'35", distanziando Hotz di 3'11", l'altro Carron di 3'26" e Balmer di 3'31".

Carlo Burlando

# Rally VARSAVIA

6-7 novembre 1976

Rally internazionale valido quale ultima prova del campionato europeo Rallies Pilots

● **Organizzazione:** Automobile Club «Warszawski», 35 Nowy Swiat, 0029 Varsavia (Polonia)

● **Percorso:** 1240 chilometri, di cui 314 divisi in 30 prove speciali; di queste, 28 d'asfalto e 2 sterrate

● **Condizioni atmosferiche:** pioggia e nebbia

● **Direttore di corsa:** Jan Bronikowsky

## La classifica

1. Tomasz Ciecierzynski-Jacek Rozanski (Polski-Fiat 125 S) punti 9918,6; 2. Landsberg-Muszynski (Renault 5 TS), primi del gr. 2, 9980,4; 3. Bien-Jedaynak (Polski-Fiat 125 S) 10505,0; 4. Lattari-Borowsky (BMW 2002 Turbo) 10545,8; 5. Groblewski-Czerwoniec (Polski-Fiat 125 S) primi del gr. 1, 10895,2; 6. Ziemiński-Mierczaniec (BMW 2002 ti) 10909; 7. Varisella-Brzozowski (Polski-Fiat 125 S) 10948,2; 8. Maslowiec-Bialowas (Polski-Fiat 125 S) 10959,9; 9. Petersen-Bockelmann (Porsche Carrera) primi del gr. 3, 11038,0; 10. Wozowicz-Wozowicz (Polski-Fiat 125 S) 11061,2.

## Principali ritiri

Krupa-Mystkowski (Renault 12 Gordini) semiassie; Sulc-Weixelbraun (Porsche Carrera) malore del pilota; Stawowiak-Czyzyc (Polski-Fiat) accensione; Lundstrom-Sager (Toyota Celica) incidente; «Ronny»-Ampe (Porsche Carrera) cambio; Kynsilehto-Holmes (Polski Fiat) frizione; Moller-Peltonen (Simca 1100) incidente.

## I. IN CASA CIECIERZYNSKI

# Nella nebbia LANDSBERG

# domina ma sbaglia i conti



Il sorprendente Landsberg, che con la piccola R5 ha «rischiato» di vincere il nebbioso rally polacco, ultimo del campionato europeo per piloti

VARSAVIA - La Polski Fiat ha vinto il «suo» rally in Polonia quando Tomasz Ciecierzynski ha battuto di stretta misura la Renault 5 di Jerzy Landsberg, dopo un nuovo computo delle penalità che è seguito a delle inchieste sui tempi in alcune prove. La piccola ma potente Renault di Landsberg ha stabilito dei tempi sorprendenti nelle speciali nebbiose, tempi che Ciecierzynski non ha potuto uguagliare e soltanto quando i tempi di una di queste speciali venivano cancellati Ciecierzynski ha potuto vincere alla fine. Il computo dei risultati (la cosa peggiore della gara, quasi nessuno sapeva chi era il vincitore ancora 24 ore dopo la gara) è stato uno dei pochissimi difetti in una gara in cui i concorrenti si sono trovati di fronte a una sfida insolita, quella di dover lottare per diverse ore contro

a Varsavia per lui, che, in ogni modo, aveva veramente un ginocchio malamente ferito in un incidente.

Poi Stawowiak, il secondo pilota in termini di esperienza che esiste attualmente in Polonia, ha corso con una Polski Fiat invece che con una Fiat spider Abarth 124. La ragione è che c'è un rally la settimana prossima nella Germania Orientale valevole per il campionato dei Paesi dell'Est e lui ha buone possibilità di vincerlo.

La partecipazione dall'estero era buona, considerando il fatto che il campionato europeo era già deciso (questa era la prova n. 35, l'ultima). Da Cipro erano venuti Michael Koumas e George Kimonides, Wolfgang Sulc e Vic Dietmayer dall'Austria, Bengt Lundstrom e Hans Britth dalla Svezia, «Ronny» dal Belgio, Kyn-

fatto una buona partenza, ma Landsberg con la piccola Renault era a soli 18" dal vincitore finale. Anche Lundstrom andava bene, con il secondo miglior tempo.

Dopo la prova di velocità il rally si è diretto a nord verso la notte e la nebbia. Stawowiak ha dovuto ritirarsi quando ha avuto noie con l'accensione e Krupa si è fermato fuori strada in quanto gli si è rotto un accoppiamento nella sua Renault 12 Gordini. Dopo aver registrato alcuni ottimi tempi Lundstrom è andato fuori strada contro uno degli alberi che costeggiano le strade. E' stato fortunato di non farsi niente, ma la sua macchina è stata danneggiata.

Dopo dieci o undici speciali la nebbia è diventata veramente forte, ed era quello il momento che aveva atteso Lindberg. Di colpo guadagnava 12 secondi su Ciecierzynski, poi era al secondo posto dietro Sulc, ottenendo il miglior tempo. Poi alla speciale 19, di nuovo di 41 secondi più veloce. Un'altra speciale di nebbia e un altro miglior tempo, poi alla speciale 21 era più veloce di non meno di 134 secondi. Il suo tempo sembrava giusto, in un passaggio precedente della stessa speciale era stato più veloce di 4 secondi, ma gli organizzatori hanno alla fine dovuto negargli questo tempo. Di conseguenza ha perso il rally.

Verso la fine della notte Sulc ha commesso un errore in un trasferimento mancando la curva giusta e questo fatto gli ha fatto perdere dieci minuti e ogni possibilità di una buona posizione. Quando ha capito la situazione, ha abbandonato.

Landsberg è partito nella sezione del mattino dopo la sosta di due ore a Nidzica con un vantaggio di 110 secondi su Ciecierzynski. Sapeva che il tempo doveva migliorare, però, sperava che il suo vantaggio sarebbe bastato. Certamente il rally sarebbe diventato più facile, la maggior parte dei punti più difficili erano già passati. Moller è stato ritardato dalla rottura di un tubo dell'olio e, nel tentativo di raggiungere il prossimo posto di controllo senza penalità, ha picchiato contro un ponte; «Ronny» ha subito la rottura della scatola del cambio della sua Porsche. Lelio Lattari, un italiano che vive in Polonia adesso, correva con una BMW 2002 turbo per la prima volta e stava gradualmente salendo delle posizioni e anche Rolf Petersen dalla Germania con la sua Carrera proseguiva costantemente.

Dopo l'ultima speciale Landsberg ha fatto (male) i suoi calcoli valutando di aver vinto. Forse, quando ha finalmente appreso i risultati il giorno dopo, era in grado di riflettere. Per lui ci sarà comunque un'altra occasione per dimostrare quanto vale.

**Martin Holmes**

● Bill Gwynne e Howard Moore hanno vinto il Red Dragon Rally nel Galles del Sud al volante delle RS 2000 gruppo 1 del Team Hartford Motors. Secondo in questa nona prova del campionato «Motoring News» è arrivato Nick Briant e Dave Kirk con una RS 1800. Cyril Bolton e Nigel Raeburn si sono piazzati terzi con la loro Mini. Le condizioni erano decenti, il terreno era bagnato.



Qui sopra, un momento di brivido al Rally di Varsavia, quando la Polski di Josef Wazny ha sbandato ad un bivio seminando il panico fra gli spettatori. Sotto, il vincitore della gara, Ciecierzynski (Polski-Fiat)

la nebbia. Dopo aver sentito le storie, che raccontavano altri partecipanti, sulla velocità con cui la piccola rossa Renault di Landsberg passava nella notte con visibilità zero, si aveva l'impressione che quell'uomo fosse il vincitore morale di questo rally.

Il primo grosso colpo è arrivato due giorni prima della gara con l'annuncio, in occasione di una conferenza stampa, che Andrej Jaroszewicz, il pilota della Stratos, che è arrivato terzo nel campionato europeo negli ultimi tre anni, non sarebbe partito. Gli avversari scherzavano sul fatto che fosse cessata la fornitura delle macchine di plastica italiane, e di sicuro non c'era nessuna Stratos utilizzabile

silehto e Moller dalla Finlandia, e diversi piloti privati dalla Germania e dalla Danimarca.

Dopo diversi giorni di cielo limpido, prima del rally, i piloti stranieri cominciavano a sperare che le famose nebbie autunnali della Polonia non li avrebbero colpiti durante il rally. La mattina della partenza pioveva e questo chiaramente non sembrava un buon presagio. La prima speciale si è svolta a Debe, che significa «umido» e naturalmente una certa foschia sovrastava le strade bagnate. Qui non sono successi molti drammi, salvo che Kynsilehto non è arrivato oltre la prima curva, perché si è rotta la frizione della sua Polski ufficiale. Sulc, con la Porsche, ha



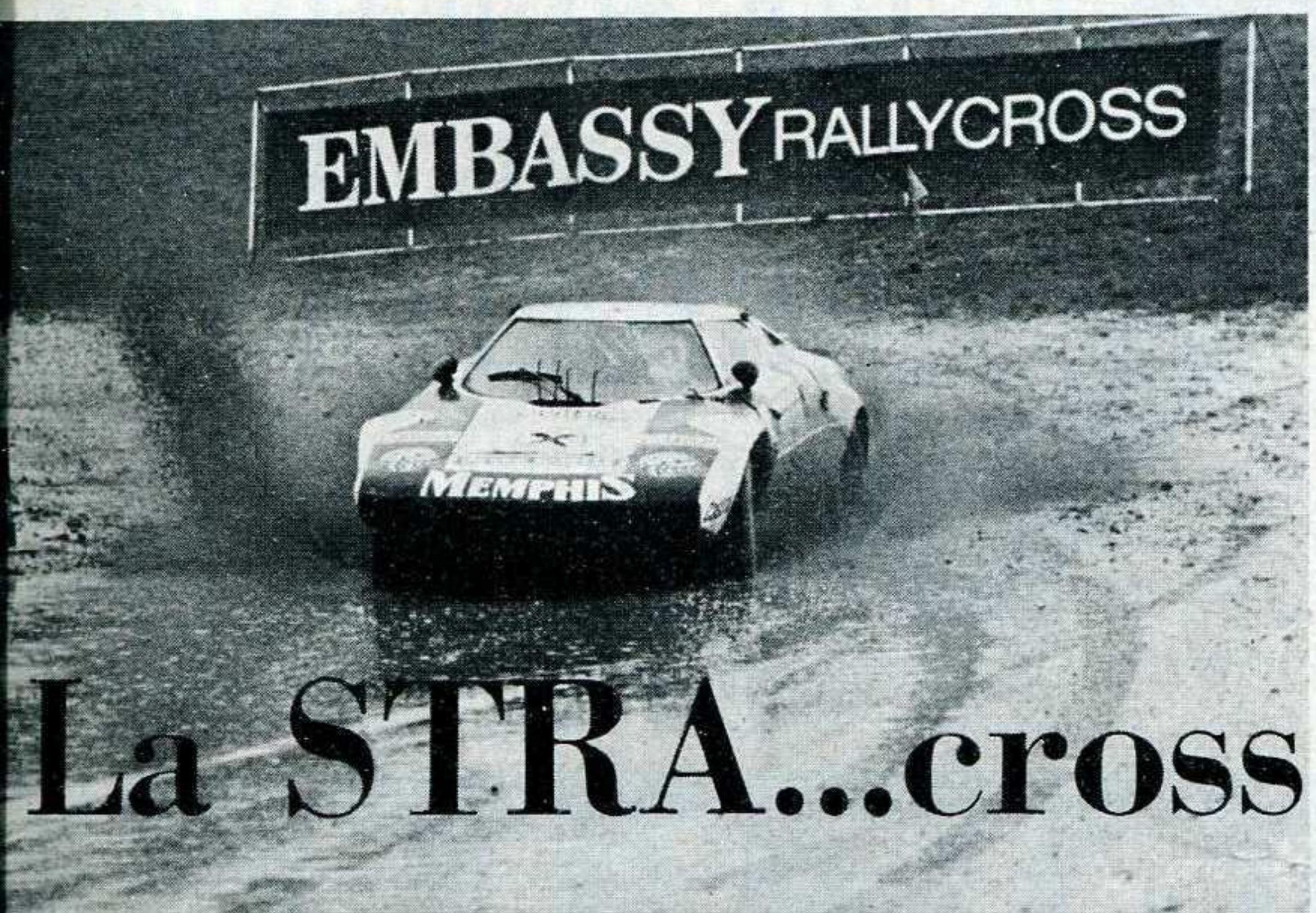
# Per le preferenze agli italiani WALDEGAARD con la FORD

LONDRA - Dopo il licenziamento di Waldegaard da parte della Lancia, la Ford ha fatto in modo che egli possa pilotare la RS1800 iscritta per Nigel Rockey al RAC. Stewart Turner della Ford ha commentato: «Non riesco a capire la Lancia, ma adesso che gli hanno tolto la macchina siamo anche troppo contenti a dargliene una noi per il RAC».

Waldegaard sarebbe partito con il n. 2 sulla Stratos come chiaro favorito alla vittoria in questa gara. Risulta che Rockey piloterà adesso una Chrysler Avenger.

Bjorn Waldegaard sarà nel team Ford Rally anche per il 1977 e piloterà una Escort RS1800 in occasione di prove scelte fra quelle valide per il campionato mondiale rally 1977, accompagnato dal suo solito navigatore Hans Thorszelius. Sarà la coppia n. 1 del team. Debbono ancora essere confermati i piloti delle altre due vetture del team ufficiale, però sarebbe ragionevole presumere che si tratterà di Vatanen e Clark e che perciò Makinen lascerà il team.

Si presume anche che la Ford si concentrerà sulle gare a terreno accidentato, come l'Acropoli, il 1000 Laghi e il Rac. In Inghilterra si ha l'impressione che Waldegaard sia diventato disponibile per pilotare una macchina che, sulla carta, non è la più competitiva oggi nei rallies, perché è scontento del trattamento «politico» che ha ricevuto in Italia e anche dei progetti della Fiat-Lancia nel '77.



LYDDEN HILL - Un'immagine del campione europeo di Rallycross, Franz Wurz, la cui Stratos è relativamente pulita per le condizioni del fondo. Uno dei vantaggi di riuscire a partire in testa. Si nota come davanti al parabrezza della sua vettura, vi siano ben quattro getti di liquido detergente

## MONTE jr.

13-14 novembre 1976 - Rally Internaz.

- **Organizzazione:** Casa della Gioventù Montecarlo.
- **Percorso:** Montecarlo-Montecarlo di km 502.
- **Ora di partenza:** 20,30 del 13 nov.
- **Condizioni climatiche:** pioggia, neve, ghiaccio
- **Le Pagelle:** organizzazione 6, sicurezza 6
- **Piloti:** più combattivo Robini; più fortunato Lunel; meno fortunato Boeris.
- **Macchine:** più efficace Porsche; meno efficace Ford Capri; più fortunata Simca Rally 2; più sfortunata Stratos.

### La classifica

1. Lunel-Guilbert (Porsche 911 RSR) 2. 2'16";
2. Robini-Pastoret (Opel Kadett GTE 1. di Gr. 1) 2.4'54";
3. Swaton-Cordese (Porsche Carrera 1. di Gr. 3) 2. 5'4";
4. De Meyer-Veran (Alpine A-110) 2.5'18";
5. «Tohine»-Quartino (Opel Kadett 1. di Gr. 2) 2.6'3";
6. Viano-Maillan (Simca Rally 2) 2.7'36";
7. Hons-Allione (Opel Kadett GTE) 2.07'54";
8. Lassaige-Macario (Simca Rally 2) 2.08'02";
9. Clavet-Gaudin (Simca Rally 2) 2.8'32";
10. Loubet-Toutafond (Opel Kadett GTE) 2.9'36"; seguono (39) Boeris-Motroni (Kadett GTE) 2.26'45"; (45) Bellan Garnevone (Fiat Abarth 124 Spider) 2.31'26"; (50) Lorenzin-Reale (Fulvia HF) 2.32'08"; (56) Raimondo-Frassone (Opel Ascona) 2.47'12".

# Al favorito la «corsa all'oro»

MONACO - Lo chiamano Rally Montecarlo Junior ma potrebbero tranquillamente ribattezzarlo Corsa all'oro: premi in denaro da far strabuzzare gli occhi per i primi di ogni classe e per i vincitori di gruppo l'iscrizione gratuita all'altro Monte, quello «vero» di gennaio, ed una borsa per concorrere ad una parte delle spese. Il tutto da giocare in una sola notte di gara su un percorso di poco superiore ai 500 km, preso a prestito per la maggior parte proprio dal rally più celebrato del mondo.

Tornata all'antico, la formula di gara che ha riaperto le porte ai gruppi 2, 3 e 4 dopo alcune edizioni riservate soltanto ai Gr. 1 era gioco forza che la parte del leone la facessero le macchine più sofisticate ma sia chiaro che le vetture di serie non hanno demeritato, anzi... ha vinto Lunel in coppia con Guilbert con una Porsche RSR confermando così i pronostici della vigilia, piuttosto favorevoli al provenzale.

Lunel ha comunque sudato e sofferto più del previsto: nelle prime fasi di gara ha dovuto contenere gli assalti di Ravot e Trecco, passati per l'occasione al volante della Stratos di Billia con tanta

## 1. TROFEO TRANSATLANTICA

14 novembre 1976

- **Gara nazionale di nuova regolarità**
- **Organizzazione:** Scuderia Mugello Corse e Scuderia 44
- **Percorso:** attorno a Tavernelle Val di Pesa, due giri di 119 km
- **Condizioni climatiche:** coperto con pioggia fino all'inizio della gara
- **Piloti:** più combattivi: Cellesi-Bacci, meno combattivi Rubbieri-Bertocci.

### Le classifiche

**Classifica assoluta:** 1. Mario Melani (Jeep 5000) penalità 2'39"4; 2. Cellesi (Fiat X1/9) 2'42"; 3. Presenzini (Alfasud) 2'46"8; 4. Cavoli (Alfasud Gr. 1) 2'47"; 5. Ciuffi (Duetto 2000) 2'47"1.

#### GRUPPO 1

**Classe fino a 850:** 1. Gaetano Di Carlo (Fiat 850) 4'18"4; 2. Artini (Innocenti Mini) 6'28"4; 3. Bellandi (Fiat 126)

**Classe fino a 1000:** 1. Fabiani (Fiat 127) 4'09"4; 2. Falconi (Fiat 127) 4'35"3; 3. Berti (Fiat 127) 4'41"3; 4. Selvaggi (A-112) 4'56"2; 5. Lazzari (Fiat 127)

**Classe fino a 1150:** 1. Paolo Migliorini (A-112 Abarth) 3'59"9; 2. Di Benedetto (Fiat 128) 4'14"2; 3. Spinelli (A-112 Abarth) 4'30"6; 4. Galantini (Simca R2).

**Classe fino a 1300:** 1. Giuseppe Cavoli (Alfasud T1) 2'47; 2. Barzi (Mini Cooper) 2'54"4; 3. Stagi (Simca Rally 2) 3'29"8; 4. Grassi (Simca Rally) 3'29"9;

5. Speranza (Alfasud T1) 3'36"9; 6. Alai (Fiat 128) 3'38"1; 7. Cozzi (Mini Cooper) 3'41"5; 8. Orlandini (Fiat 124) 3'59"7; 9. Cappenucci (128 Coupè) 4'00"4; 10. Bonzani (Fiat 131) 4'06"4; 11. Cataviani (Fiat 131) 4'14"9;

**Classe fino a 2000:** 1. Ivan Cipriani (Ford Escort) 2'55"5; 2. Noferini (Kadett GTE) 3'35"7; 3. Righi (Alfetta GT) 3'38"8; 4. Cerielli (Alfetta) 3'40"7; 5. Fioravanti (GTV) 4'00"9; 6. Paoli (Manta 1600) 4'03"; 7. Benassi (Fiat 125)

#### GRUPPO 3

**Classe fino a 1300:** 1. Valbonatti (Fulvia) 3'28"2; 2. Vannini (Fulvia Montecarlo) 3'30"2; 3. Papanti (Fiat X1/9) 4'01"1; 4. Guerrini (Simca 1200) 5'05"3;

**Classe fino a 2000:** 1. Farina (Alpine Renault) 3'49"1; 2. Fregoso (Fiat Abarth 124) 3'58"8; 3. Gasparri (Fulvia) 4'03"2; 4. Laurisi (Abarth 124) 5'27"3.

#### CATEGORIA SPECIALE

**Classe fino a 1300:** 1. Sergio Cellesi (Fiat X1/9) 2'42"; 2. Presenzini (Alfasud) 2'46"8; 3. Delli Guanti (Alfasud T1) 2'48"7; 4. Brinati (Alfasud T1) 3'22"5;

5. Vanzì (Simca R2) 3'25"7; 6. Piaggio (Alfasud T1) 3'35"7; 7. Barilli (Renault 1300) 3'44"4; 8. Forgieschi (Simca R2) 3'56"5; 9. Baldinelli (128 Coupè) 4'04"2;

**Classe fino a 1600:** 1. Umberto Bonuzzi (Renault 1600 Gordini) 2'57"6; 2. Trezzi (Alfa Romeo GTV 1600) 4'15"1; 3. Mazzioli (Renault 1600 Gordini) 19'59"9.

**Classe oltre 1600:** 1. Melani (Jeep 5000) 2'39"4; 2. Ciuffi (Duetto) 2'47"1. 3. Corti (Fiat 124 Abarth) t.n.c.; 4. Bertolotti (Escort) t.n.c.

# Dal fango la jeep di MELANI

TAVERNELLE VAL DI PESA - Una Jeep 5000 ha messo d'accordo il centinaio di concorrenti che ha preso parte al primo Trofeo Transatlantica di Nuova Regolarità disputatosi nel capitolo del Chianti-giano sulla distanza di 119 km metà della quale sterrati, o meglio infangati in seguito alle piogge cadute fino alla vigilia della gara.

E proprio queste condizioni del terreno hanno permesso al fuoristrada guidato da Mario Melani del Panzer Club di Prato di vincere la regolarità organizzata dalla Mugello Corse in collaborazione con il Club Quadrato Quattro. Sono stati ben 94 equipaggi al via a conferma dell'interesse di questo tipo di gara che tuttavia cominciano però a porre già problemi economici agli organizzatori, in quanto la quota fissa di 10.000 lire per l'iscrizione ormai non copre più le spese, a cominciare dalla pesantissima polizza assicurativa.

Parè quindi urgente e necessario da parte della CSAI agevolare la quota alle spese attuali, maggiorandola a 15 o 20.000 lire. Tornando alla gara, questa si è svolta su due giri con sei prove speciali metà delle quali vinte da Melani che ha fatto segnare i migliori tempi. In corsa anche un'altra Jeep 5000, quella di Cancellieri che però si è ritirato in seguito ad un ribaltamento in prova speciale quando era in buona posizione. La presenza e la vittoria dei mezzi a quattro ruote motrici, ammessi come noto nella classe speciale, darà nuovo interesse nella regolarità in quanto si preannunciano massicce partecipazioni alle prossime manifestazioni; tuttavia la carta vincente per i veicoli 4x4 sembra essere il maltempo; altrimenti non hanno possibilità di competere per la classifica assoluta.

Nella gara del Chianti erano presenti anche alcuni velocisti, ma nella insolita veste di navigatori: Vittorio Ciardi con Noferini su una Kadett GTE e Sergio Bassi con Cellesi sulla Fiat X 1-9; in realtà questo equipaggio si può considerare il vincitore morale della gara in quanto si è piazzato al secondo posto assoluto alle spalle della potente Jeep 5000. Squalificato invece Rubbieri che con Bertocci era partito con la Golf 1600 gr. 4 ma che è tornato indietro in una prova speciale adducendo motivi respinti poi dai giudici di gara che li hanno così esclusi. Degne di attenzione anche le prove di alcune Alfasud in gara: quella «trofeo» di Presenzini, terzo assoluto, quella di Cavoli quarto assoluto e di Delli Guanti del Gruppo Speciale, sesto assoluto.

Marco Grandini

voglia di festeggiare questo nuovo connubio con una vittoria e poi, ritiratosi l'equipaggio di Graz, da quelli di «Tchine»-Guardino.

Il milanese di Monaco vincitore su queste strade due anni orsono con una Ascona questa volta aveva a disposizione una Commodore con motore appena rifatto da Virgilio Conrero che sviluppava circa 190 CV ed è stato bravissimo a sfruttare una pausa di Lunel per rifarsi sotto riducendo il suo svantaggio ai due terzi di gara fino ad una ventina di secondi. Nel finale poi il maggiore avversario di Lunel è stato Robini in coppia con Pastoret su una Opel Kadett di Gr. 1 che ha concluso al secondo posto.

In questo finale Lunel ha ristabilito le distanze ma la corsa di Tchine, primo fra l'altro nella prova speciale di Roquesteron e quinto assoluto, preceduto anche da Swaton-Cordes (Porsche) e De Meyer-Veran (Alpine A-110), è stata una delle cose più belle di questo Montecarlo Junior. Come è stata bella la prova di Robini vincitore «alla grande» del Gr. 1. Ancora una volta gli italiani hanno ignorato o quasi questa gara ed è

un peccato perché decisamente meriterebbe maggior considerazione fra i nostri.

I pochi presenti poi hanno avuto tutti diverse disavventure. Rizzi-Tanassi su Alfasud Gr. 2 addirittura hanno aperto la serie dei ritiri picchiando «secco» nella prima speciale. Li hanno seguiti Muratore-Bullani (128 Gr. 2) fermi nella seconda per la rottura del cambio e più avanti, alla sesta, Ferrari-Dani (Ascona) e Gianelo-Patrignani (Porsche Gr. 3) ed infine Noberasco-Damonte (Kadett Gr. 2), per cui, alla fine, dei nostri il migliore è stato Boeris in coppia con Motroni 39esimo assoluto con la sua Kadett Gr. 2.

Va subito detto però che il sonremese è stato rallentato nella sua gara da un errore di percorso che gli è costato 16' di penalità al controllo orario successivo alla quinta prova speciale e che nel finale si è trovato a correre con la vettura priva di ammortizzatori posteriori: Quarantacinquesimo Bellan su Fiat 124 Spider; anche lui in ritardo per un anticipo ad un controllo orario, stessa sorte toccata a Raimondo che ha concluso in 56esima posizione su Opel. Tra i due si è inserito, 40esimo, Lorenzin.

Guido Rancati

Anche la F.5000 approda fra i titoli F.I.A.

# Ossigeno FIRST

NEW YORK - Lanciata 10 anni fa la formula 5000, una sostituzione « cresciuta in casa » della F1 per americani e canadesi, cominciava a guadagnare rispetto internazionale circa 7 anni fa, quando i piloti europei iniziarono a riportare costantemente la vittoria finale.

Sfortunatamente, ci sono molti appassionati di corse attualmente in America che credono che la F5000 si trovi in declino, come capitò alla serie Can-Am, che non esiste più. Questa serie annuale, una volta molto famo-

sa, cominciò a perdere il suo interesse quando le McLaren/Chevrolet non avevano concorrenza, e ha ricevuto in fine il colpo di grazia dalle Turbo Porsche, quando questa vettura tedesca, sviluppata dal compianto Mark Donohue, ha sostituito la McLaren sul podio dei vincitori.

Sebbene, dal punto di vista finanziario, la F5000 sia molto più generosa verso i suoi

CONTINUA A PAGINA 54

Brian Redman, con la Lola T 332 C con motore Chevrolet preparato dalla Chaparral, ha vinto per la terza volta consecutiva il campionato americano della Formula 5000 (fotocolor A. MANNOCCHIA)



CONTINUAZIONE DA PAG. 53

piloti della F. 1, sono questi ultimi la «crema migliore del mondo» e nonostante entrambi i tipi di vetture non siano troppo diversi l'uno dall'altro nella velocità massima e media su circuiti identici, niente può sostituire il prestigio e il fascino della F1. Tutti gli sforzi di unire le corse di F5000 su entrambi i lati dell'Atlantico in un campionato mondiale F5000 (inclusa l'Australia e Nuova Zelanda) sono falliti. Si riteneva effettivamente che la meccanica meno costosa della F5000 avrebbe notevolmente ridotto il costo delle gare monoposto per i promotori di corse, per i proprietari di circuito e per gli organizzatori.

Alla conclusione della maggiore stagione di corse stradali sul continente nordamericano, dobbiamo riferire che, senza Can-



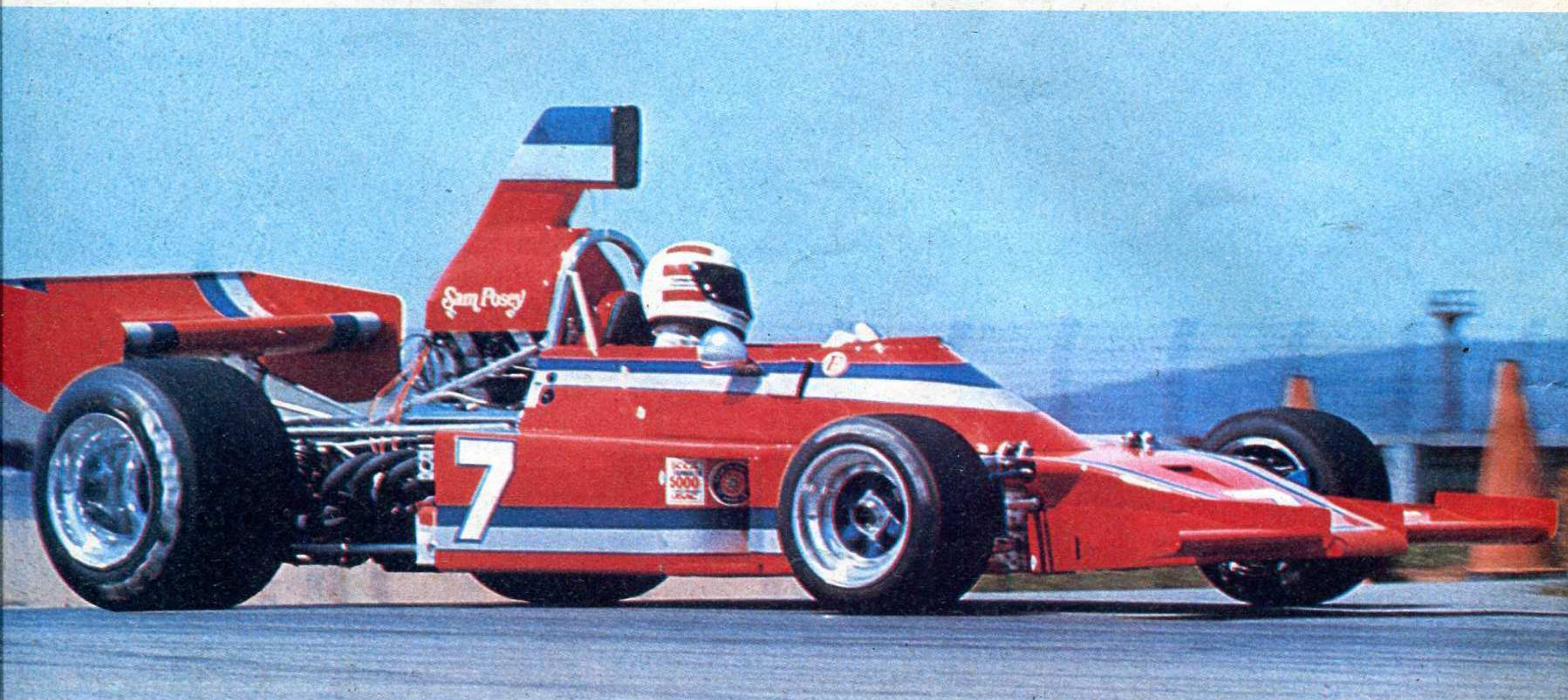
Una delle poche F. 5000 che non siano Lola, la Eagle, è stata usata da Brett Lunger che poi ha usato anche una Lola. Sotto, Sam Posey, che quest'anno ha alternato l'attività di pilota con quella di telecronista della ABC

30 IN ALTALENA

# REDMAN graziato da UNSER?

NEW YORK - Qui dicono: «Se Al Unser avesse preso parte a tutte le gare in programma, se ci fossero state almeno una o due tappe ancora, Brian Redman non avrebbe certamente vinto per la terza volta consecutiva il titolo americano della Formula 5000».

Ma siamo nel campo dei se e delle congetture che lasciano il tempo che trovano, mentre la realtà è che l'in-



Am, con la Trans-Am senza interesse (una combinazione un po' confusa di GT, berline, e vetture sport da 2 a 4 litri) e una F5000 incerta per tutto l'anno, non è stato l'anno migliore nella storia della SCCA.

La serie F5000 comprendeva una volta quasi 12 corse e quest'anno è stata ridotta a 7, di cui la maggior parte è stata sterile dal punto di vista finanziario. Grazie alla First National City Travelers Checks, che faceva anche da sponsor per la F1 di Penske, la F5000 apparirà nel programma FIA per il 1977; però questa non è una garanzia che questa serie (gli organizzatori sperano di avere 10 corse, il che sarebbe un miracolo) sarà un successo dal punto di vista sportivo.

La tecnica delle macchine è un genere di «ibrido» di motori americani Chevrolet — una eccezione è un Dodge — che vengono montati su telai inglesi. Negli anni passati la Eagle di Dan Gurney, di Santa Ana, ha

cercato di perfezionare un progetto Eagle F5000, però la vettura — Hunt l'ha pilotata perfino due volte — non ha mai avuto successo.

In modo analogo c'era un altro fabbricante di telai americano, Parnelli di Torrance, che sperava di costruire la sua macchina di F5000; ma entrambi, Parnelli Jones e Gurney, hanno dovuto decidere alla fine per la sempre vittoriosa Lola, che occupa praticamente un monopolio tra le vetture vincitrici. Il che è ironico: sarebbe come se Ferrari comperasse una McLaren per Niki Lauda...

Sebbene la serie sia a livello internazionale, ed oltre agli americani e canadesi vi siano eccellenti piloti inglesi, australiani, neozelandesi, e belgi, è evidente che negli USA si senta la necessità di un team interamente americano, composto da una macchina costruita in America e da un pilota americano che la porti alla vittoria.

Charles G. Proche

## CLASSIFICA FINALE FORMULA 5000 USA 1976

Brian Redman	132
Al Unser	112
Jackie Oliver	108
Alan Jones	96
Danny Ongais	78
Vern Schuppan	45
Warwick Brown	41
Teddy Pilette	37
Peter Gethin	23
Randy Lewis	20
Brett Lunger	18
Horst Kroll	11
Skeeter McKitterick	9
Sam Posey	8
John Cannon	8

glese silenzioso, che arrossisce facilmente, che rifugge i flashes, ha vinto, e convincentemente, dinanzi ad un gruppo di piloti più che buoni.

AL UNSER, il vincitore di Indianapolis, un po' come Mario Andretti, ha abbracciato con maggior interesse la 5000 anziché le 500 miglia tipo Indy, dove, tuttavia, ha fondato la sua ricchezza e la sua fama.

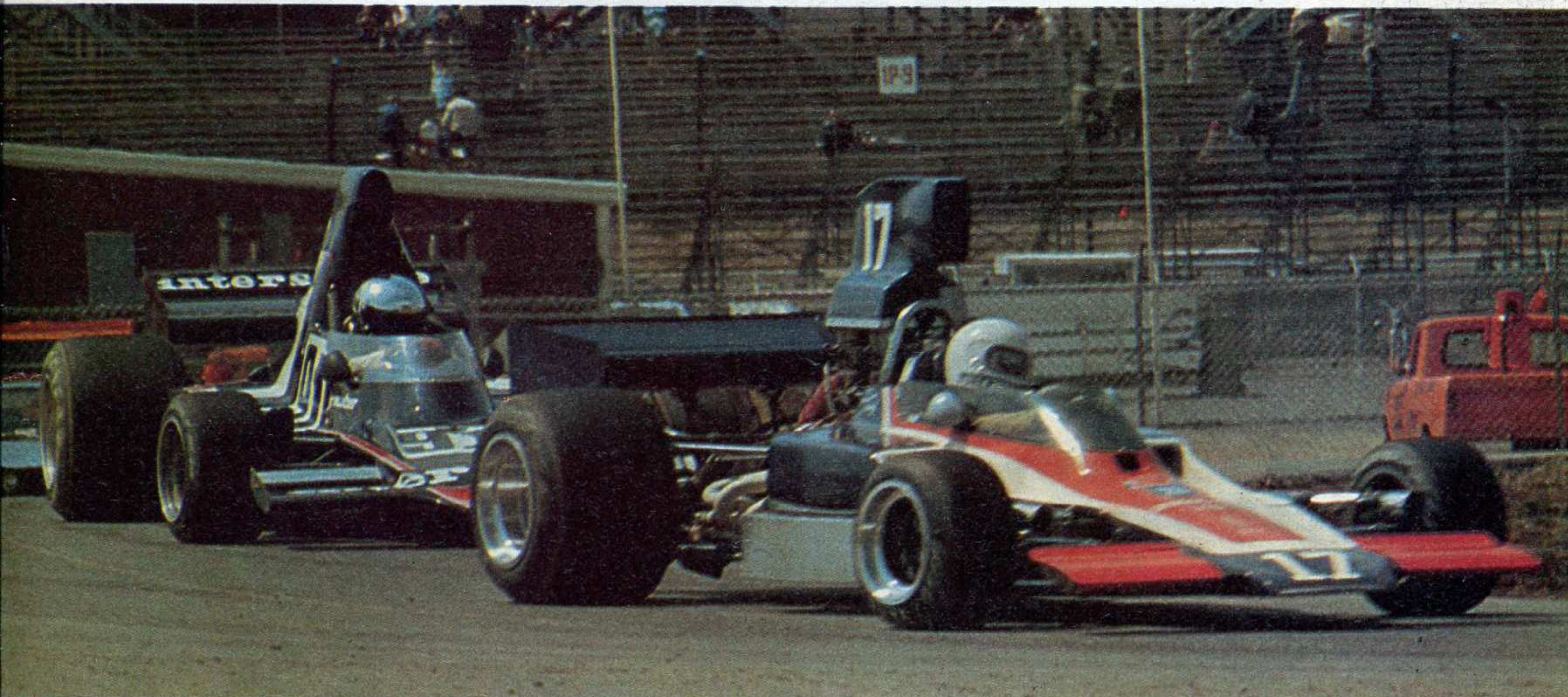
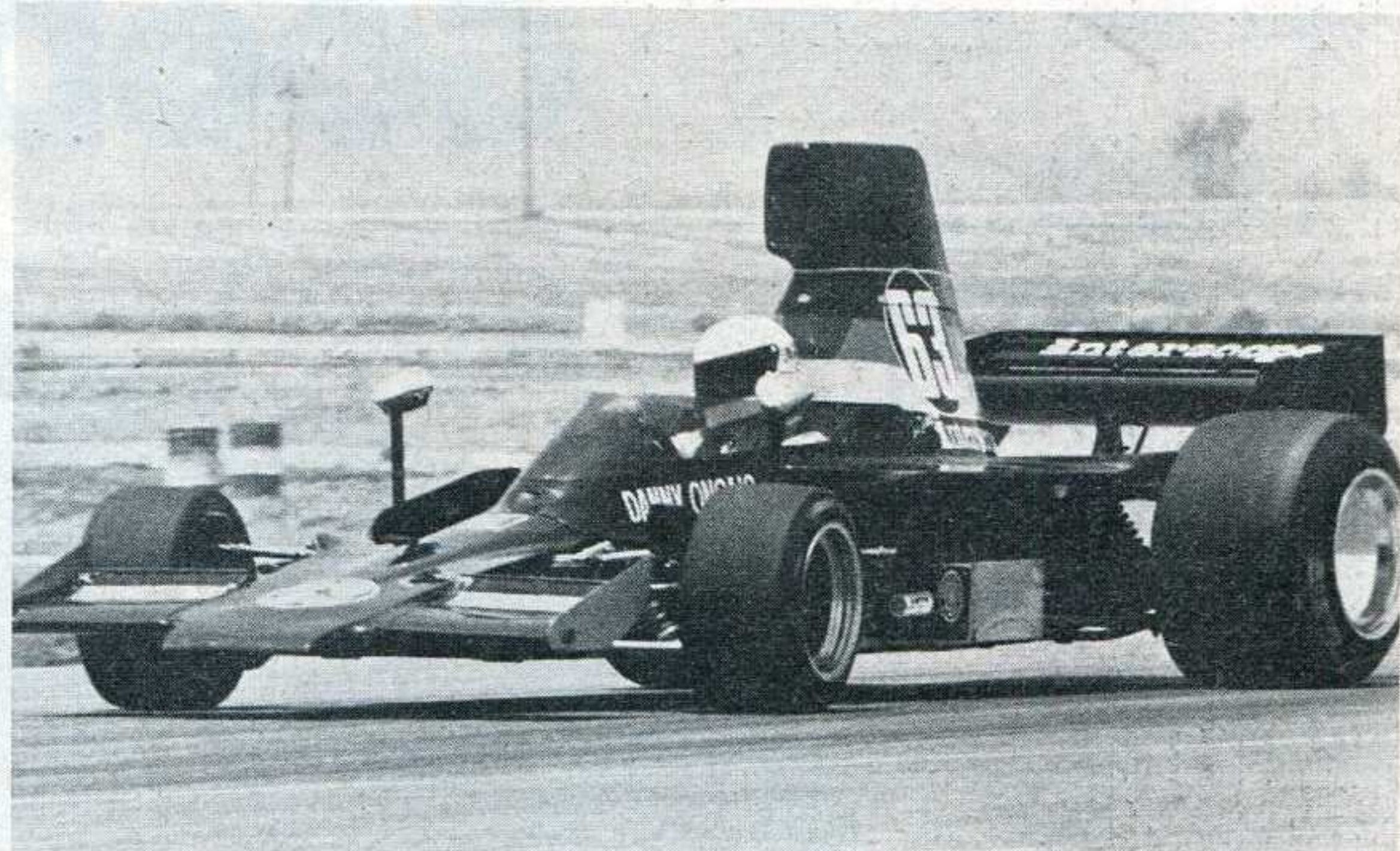
Dopo aver ottenuto posizioni mai al di sotto della quarta, ha chiuso il ciclo vincendo con prepotenza la corsa di Riverside in California, permettendosi anche di distaccare lo scatenato Jackie Oliver di 24 secondi e Brian Redman di 35 secondi.

Unser era al volante della Lola T 332 preparata da Parnelli Jones il quale si propone di ripresentarsi nel 1977 con un modello ancora più sofisticato.

Un altro «innovatore» è stato JACKIE OLIVER, il pilota della Shadow di Don Nichols, il medesimo della F. 1, il quale ha applicato alla Lola T 332 un motore Dodge che ha risposto, secondo Oliver, molto meglio dello Chevrolet dello scorso



Nella foto a sinistra, Brian Redman si appresta a superare, con la sua Lola, la Shadow a motore Dodge di Jackie Oliver. Sotto, al suo primo anno in Formula 5000, Danny Ongais, l'ex pilota di dragsters, è risultato uno dei migliori cinque della serie



Bob Lazier tallonato in curva da Danny Ongais, l'hawaiano ex pilota di dragsters che si è molto ben comportato nelle monoposto. Sotto, Ed Polley un neofita della F. 5000, con la Talon a Pocono (fotocolors A. MANOCCHIA)



Chaparral, di proprietà di Carl Haas e Jim Hall, ha lottato, ma è stato anche aiutato un po' dalla fortuna. Infatti Redman ha vinto soltanto tre tappe: quella di Pocono, Mid-Ohio e la seconda della Road America, mentre le rimanenti gare sono state divise tra i primi piazzati in classifica generale.

### Ingredienti del successo

Quest'anno 450 mila dollari in palio sono andati ai concorrenti i quali, l'anno prossimo, potranno contare su circa 700 mila dollari di monte premio, mentre gli spettatori che hanno toccato punte di 43 mila unità per corsa, sicuramente raggiungeranno le 50 mila unità!

Dunque la classe cinque litri ha gli ingredienti necessari a sopravvivere e divenire famosissima. Dollari, piloti, costruttori, piste non mancano. Come si può dubitare, dunque suo successo?

Lino Manocchia

### Il sogno proibito

Il sogno ambito di Dan Gurney, costruttore delle Eagle Jorgensen Lola 332 T, quest'anno non si è avverato. Il giovane VERN SCHUPPAN, l'australiano-californiano, ha detto che il campionato da poco conclusosi gli è servito « a far le ossa per la Formula Uno », dove spera di poter dire la sua parola. Ciò, logicamente, significa che nel 1977 non sarà più con Dan Gurney il quale ha il suo progetto F.1 ancora in altomare.

Quest'anno l'inglese della Boraxo