

LEGGETE SUBITO

Lo speciale



6 FERRARI difende il DINO F. 2



Gli altri servizi

12 STEWART prova la LIGIER F. 1

14 AURORA (F. 1) al tramonto?

16 Da Long Beach due « grane »

Come aiutare MERZARIO

52 GUIDA '78 al SALONE Torino

54 Novità RITMO per giugno



Le rubriche

3 CALENDARIO delle corse

domenicaSPRINT

34 La ZANZARA

42 Il GIORNALE-SCUDERIE

46 TUTTE SPRINT

48 SCRIVETECI resteremo amici

50 KARTING-attualità

65 COMPRA VENDITA



DOVE lo vedete in Italia



TELESPRINT anche il sabato

● TELESPRINT viene trasmesso da TELECIOCOCCO e TELE SAN MARCO ogni venerdì alle ore 21,45 in collegamento per Toscana, Veneto, Pianura Padana, Emilia e Umbria; viene ripetuto alle 23,45 sui canali 58 e 66. Dalle stesse trasmissioni viene replicato alle 16,15 del sabato. Nella stessa giornata di sabato viene trasmesso alle ore 16 da TELENORD che lo replica, poi, alle ore 21,30.

● Ricordiamo che le telefonate per la soluzione del fonozuc TOTOROCCO debbono essere fatte dalle 9 alle 12 del solo giorno di SABATO.

RETE	ZONA	DETTAGLIO	ANTENNA	CAN. BAN.
TELENORD	Lombardia	PAVIA o ZONA MILANO per un raggio di 45 km dal centro	Centro Milano	63 5°
	Piemonte	ZONA TORINO	Montoso	46 5°
TELE S. MARCO	Veneto, Emilia, Marche, Nord	PADOVA, VENEZIA o Veneto centro orientale	Nord Ventolone	44 5°
		Fascia costiera ALTO ADRIATICA fino ad ANCONA	Sud Ventolone	39 5°
TELEXPRESS	Emilia	Bologna fino a PIACENZA e dall'Appennino ad Ovest di Piacenza in direzione Milano	Sud Ventolone	39 5°
			Monte Faeto Corticella Monte Canate	46 5° 55 5°
TELECIOCOCCO	Toscana	FIRENZE e zone limitrofe	Secchiatta	40 5°
		VERSILIA fino a Livorno e Pisa	Monte Meto	51 5°
TELECENTRO	Umbria	TOSCANA ALTA (Lucca, Pisa, Livorno, Fucecchio, Empoli, Prato, Firenze, Volterra, Siena)	Pizzorne	59 5°
		TOSCANA BASSA (Siena Sud, Perugia, Orvieto)	Cetona	51 5°
TELE NAVONA	Lazio	ROMA, provincia e LAZIO	Guadagnolo	66 5°
	Campania	NAPOLI e costa tirrenica (di prossima apertura)	Monte Faito	66 5°
TELE LIGURIASUD	Liguria	LA SPEZIA e zone limitrofe	Monte Parodi	29 4°

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

(051) 45.54.48

Come sapete, chiamando il numero indicato a fianco nei giorni di prove e di gare automobilistiche, risponderà TELESPRINT, il servizio speciale d'informazioni istantanee per i lettori di AUTOSPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria telefonica ha inserito in automatico tutte le notizie a disposizione che verranno aggiornate col passare delle ore.

La nuova RUBRICA del RELAX

Musica in auto



STEFANO ROSSO ... e allora senti che ti fo (RCA PK 31333)

Personaggio contraddittorio, strano, shockante, Stefano Rosso passa la vita nel tentativo di scandalizzare il prossimo, di lasciarsi interdetto, di stupirlo. Lo fa nella vita e lo fa nelle sue canzoni, anche se in qualche caso è cambiato sensibilmente da « Una storia disonesta », l'LP che lo rivelò, inaspettatamente al grande pubblico, lo scorso anno. Amarcordo, diventate, assolutamente matto. Stefano Rosso ha raccolto subito i favori sia del pubblico che della critica, proprio per quel suo modo di fare sfuggente, strano, divertente, imprevedibile. Questo suo nuovo disco « ... e allora senti che ti fo » è, secondo il suo metro, l'album della maturità. Ha abbandonato alcune sue posizioni estremistiche, forse è un po' meno allegro, meno ottimista. Si direbbe quasi che questo LP sia stato pensato! Tra i brani più belli e divertenti di questa cassetta, ricordiamo « Colpo di stato », « Libertà... e scusate se è poco », « Bologna 77 », « Domani è un altro giorno ».



RICCARDO COCCIANTE (RCAPK 31332)

Dopo essere passato da opposti estremi (dalla disperazione pessimistica dei primi LP all'irrealismo ottimismo e poesia di « Margherita ») Riccardo Cocciantone sembra, in questo suo nuovo lavoro, aver trovato il suo equilibrio, sia come uomo, ma soprattutto come musicista. Ricco di sfumature bellissime, di poesie delicate, di atmosfere da sogno, questa musica, che in segno per il cantautore italo-vietnamita l'inizio di una nuova fase, è nata molto probabilmente da una serie di esperienze che hanno dato a Cocciantone una nuova dimensione della vita e dell'amore: non più amore tragico e drammatico, non più amore irrealista e fittizio, ma amore vero, reale, umano, con tutti i suoi risvolti, dolci, tristi, belli, brutti. Arrangiato in modo ottimo da Cocciantone insieme a Giovanni Tommaso e Marco Luberti che ha scritto tutti i testi, questa cassetta ha un fascino tutto suo particolare, racchiuso nell'assolo di pianoforte, nella sezione archi, nei passaggi orchestrali ricchi di sfumature e di colore. E su tutto questo naturalmente la dolcezza di Cocciantone, la sua professionalità, il suo gusto musicale. Tra i brani più belli di questa interessante cassetta ricordiamo « Notturno », « Storia d'amore », « La lunga strada ».



MECO Encounters of every kind (RCA)

Meco Monardo, italo-americano, compositore, arrangiatore e produttore, divenne di colpo famoso lo scorso anno con la versione « disco » di « Star Wars » che, nonostante il fatto deprecabile di modificare una musica bellissima come quella di John Williams eseguita dalla Philharmonic Orchestra di Londra, risultò essere piuttosto divertente. Dopo quell'esperimento, Meco che brilla per furbizia, ha sensibilmente variato il suo discorso musicale con questo suo nuovissimo « Encounters of every kind », sempre galattico, ma molto meno « disco-music ». Questo nastro, narra, in musica, una serie di incontri extragalattici, avuti dal suddetto Meco. In pratica è il risultato di un viaggio che Meco avrebbe compiuto nell'universo. Ecco quindi, tra brani quasi sinfonici, tra sprazzi quasi dixieland, le voci dei nostri amici extragalattici, tutto sommato molto divertenti. Il nastro scorre bene, con le sue tante trovate, i suoi suoni, i suoi momenti allucinanti, ed è ancora una volta la prova della sua versatilità e creatività.

MENTRE il solito imperversante GIACOMELLI andava a vincere da dominatore anche le due manches della gara di Hockenheim nel nome di Jim Clark, c'è stata per noi italiani, per fortuna mitigata dallo straripante potere del piccoletto della squadra junior, la doccia fredda della « crisi » dei motori Dino Ferrari. A dire il vero ci aspettavamo un po' tutti (e anche alla Ferrari) un qualcosa di più dai sei cilindri modenese, che pure venivano da prestazioni onorevoli delle gare precedenti, nelle quali per una serie di motivi non erano riusciti

a esprimere la loro potenza. Hockenheim, con il suo allungo in mezzo al bosco, doveva essere il tracciato giusto. Alla Ferrari avevano ulteriormente potenziato i loro motori, e questa ultima serie era stata fornita ai due teams italiani che li montano sulle vetture Chevron. Ma le cose non sono andate come dovevano andare. Entrambi i piloti, De Angelis e Gabbiani, assieme ai loro managers, hanno accusato decisamente i propulsori, rei di sentire un po' troppo la temperatura primaverile della Germania e in tutti i casi di essere calati di potenza

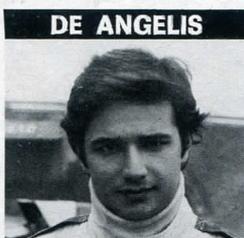
dopo una decina di giri ad Hockenheim. Questo in realtà è successo. Lo si è visto visivamente, a occhio nudo, per entrambi i piloti, che sono con acrobazie diverse riusciti a tenere posizioni di mezza classifica. Quello di De Angelis addirittura, a un certo punto, entrato ai box, non è più stato in grado di ripartire. Non sarà facile, a così poco tempo dalla gara, trovare i perché, anche se tutto questo è molto importante per i piloti e la Ferrari. Questo comunque il resoconto, e le dichiarazioni delle parti in causa.

È ESPLOSA LA «GRANA» CONTRO I MOTORI FERRARI DOPO LE PRIME DELUSIONI '78

DINO F.2 sotto accusa



L'acqua alle stelle... e quell'ELIO



Valvole? Mah... ci manca un tecnico



Il calo c'è ma (per noi) non per temperatura



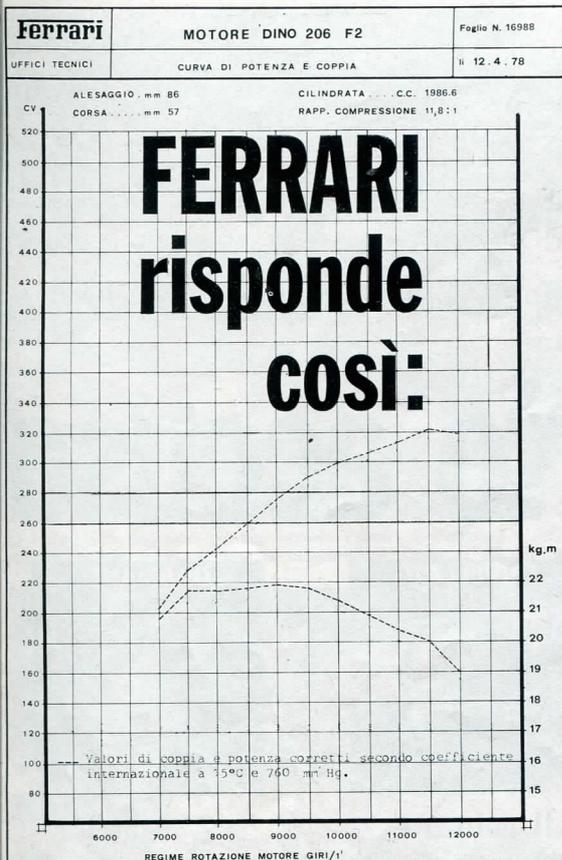
400 giri spariti chissà perché

● **GIANCARLO MINARDI** direttore sportivo del team Everest, raggiunto per telefono due giorni dopo la gara: «Io sono molto arrabbiato con l'ambiente in genere, e con la stampa, anche con voi. Non mi aspettavo veramente un trattamento del genere. Tu sai che abbiamo fatto tutto il possibile, io e i miei ragazzi. Il fatto è che questi motori sono inspiegabilmente calati, le temperature salivano alle stelle. Ce ne eravamo già accorti in prova, e per questa ragione abbiamo allargato la bocca della presa d'aria anteriore. So che c'è del nervosismo nel mio team: al momento non ho ancora parlato con il mio pilota, che se l'è squagliata da Hockenheim senza dirmi niente. Avevamo in programma di andare a provare al Nurburgring, e io ero già pronto a montare un altro motore. Senza nessuna ragione De Angelis è tornato in Italia. Ora dovrò darvi qualche spiegazione. Ed è inutile che si accusi il mio team di carenze tecniche. Abbiamo visto cosa è stato in grado di fare Paul Owens della Chevron quando ci ha messo le mani lui, con i suoi aggiustaggi. A parte il fatto che non sono certo che abbia realmente modificato qualcosa, abbiamo migliorato di soli tre decimi. Non parliamo poi delle accuse di Brancatelli. Lui ormai ha chiuso con il team Everest. Vedrai che per la prossima gara andrò a ripescare un pilota che voi avete definito gentleman (Martini - n.d.r.) e vi accorgete se il mio team è o non è in grado di gestire delle macchine di F. 2. Il fatto vero è che i motori non andavano, non c'è altro da dire. Sono progressivamente calati, finché quello di Elio non è più partito dai box. E la batteria tirava il motorino d'avviamento. Segno che si è rotto qualcosa. Ma già anche l'altro era finito con l'acqua oltre i 100°».

● **ELIO DE ANGELIS** pilota del team Everest: «La mia delusione è stata grande sotto tutti gli aspetti. La realtà vera è che a noi manca un tecnico in grado di sistemare bene la macchina. I ragazzi del team Everest lavorano con passione, ma non basta. Quando è arrivato Paul Owens, che bene o male queste macchine le ha costruite, le cose sono subito cambiate. Non sono andato al Nurburgring per una ragione molto semplice: non avevamo più motori a disposizione. Mi sembrava inutile andare con un motore che se ne stava già andando, quello delle prove, che era arrivato con la temperatura acqua a 110°. Non parliamo di quello della corsa: quando mi sono fermato avevo l'acqua a 125 gradi e l'olio a 90 gradi. Poi comunque non è più ripartito, penso per un problema di valvole. Comunque era già calato di quattro-cinquecento giri, ma non mi chiedere perché. E' inspiegabile. Forse la temperatura. Non avevamo mai fatto prove con una temperatura del genere: prima, sia a Fiorano che a Thruxton era molto più freddo. Poi a Hockenheim c'è un lungo rettilineo, dove i motori stanno a 12.000 giri per un venticinque trenta secondi, sempre in pieno. Potrebbe darsi che questa situazione li abbia messi in difficoltà. Comunque lo vedremo quando li apriremo. Bisognerebbe lavorare molto, anche sul piano della squadra. Ma speriamo di sistemare le cose al più presto».

● **PINO TRIVELLATO** direttore sportivo del team omonimo, di ritorno dalle prove del Nurburgring: «Io sono abbastanza ottimista anche se i motori non hanno dato il risultato che ci aspettavamo. Effettivamente sono calati, anche quelli che aveva Beppe Gabbiani sulla sua Chevron, ma da noi le temperature erano regolari. Non mi so spiegare il perché. Pensa che dopo le prove libere del mattino eravamo veramente soddisfatti. Beppe ha girato in due minuti netti con il pieno, realizzando il terzo tempo di quella sessione: solo un paio erano andati sotto i due minuti. Pensavamo veramente di fare una bella gara. Al via, alla prima chicane la macchina partita molto bene aveva già guadagnato sei o sette posizioni. Poi è calata a vista d'occhio e Beppe mi ha detto di aver dovuto fare diverse acrobazie per non precipitare fino in fondo. So che i motori di De Angelis hanno avuto problemi di temperatura e per questo ho parlato con Paul Owens, e assieme a lui abbiamo deciso di provare qualche modifica all'entrata dell'aria nel radiatore anteriore, magari andando attorno al labbro inferiore, ma senza toccare il "pacco radiante", il radiatore, che mi sembra più che sufficiente. Ora andremo alla Ferrari con questi motori e suggerirò di fare dei test al banco prova con una certa temperatura abbastanza elevata, per vedere se la potenza rimane inalterata o cala sensibilmente. Di più non posso dirti. Ma io sono comunque ottimista».

● **BEPPE GABBIANI** pilota del team Trivellato: «Io sono rimasto abbastanza male, perché mi ero illuso dopo le prove libere di fare una bellissima gara. Avevo dei riferimenti precisi: avevo superato Colombo in mattinata con una estrema facilità e mi era sembrato che il motore andasse veramente molto forte. Poi dopo i due giri di ricognizione mi sono salite un poco le temperature, ma non sopra livelli di guardia. Io l'ho subito detto, comunque alla prima staccata ero già settimo. Poi in accelerazione mi sono ripassati davanti tutti. Il motore insomma è calato di tre-quattrocento giri subito, anche se le temperature rimanevano accettabili. Io non me lo so proprio spiegare. Mi dispiace non ci fosse l'ing. Caruso, qualcuno della Ferrari, che si potesse rendere conto sul posto di come stavano le cose. Adesso andarglielo a raccontare... Nella seconda manche sono partito con lo stesso motore, e anche lì non ho più visto naturalmente i giri e lo stesso motore, al Nurburgring dopo un solo giro è partito. Ne abbiamo messo un altro e con quello ho girato abbastanza bene. Ma non mi chiedere il perché del calo a Hockenheim: vorrei saperlo anch'io. Mi è sembrato come se stesse grippando leggermente, ma senza rompersi o accusare una rottura precisa. Tra l'altro riferimenti non ne ho: a Thruxton ho guidato male, ma a Hockenheim no. E lì, se non si ha tutta la potenza del motore, c'è poco da fare».



Le curve di potenza del Dino F. 2: sotto, la freccia indica il radiat. Chevron

DA MARANELLO SI REPLICA: GUARDATE PIUTTOSTO IMPIANTI E RADIATORI

«Venga al banco chi vuol vedere i nostri 320 cv»



MARANELLO - Alla ricerca dei «cavallini» perduti abbiamo pensato di andare questa volta decisamente alla fonte e ci siamo rivolti alla Ferrari. Abbiamo trovato, è giusto riconoscerlo, un immediato interesse per questo problema che ha evidentemente scottato anche Maranello, e l'ingegner Enzo Ferrari in persona ci ha ricevuti per un colloquio mentre pensavamo di incontrare gli ing. Bussi e Caruso. Nel colloquio, durato più di mezz'ora, si è parlato di tante cose, inerenti questo campionato europeo di F. 2 iniziato certamente non sotto una buona stella per la Ferrari.

Il Commendatore era appena rientrato, ma ci ha ricevuto subito, e immediatamente, come sua abitudine, ha tirato fuori una documentazione adeguata per rispondere alle nostre domande.

«Vede» ha cominciato «qui abbiamo le velocità di punta registrate da una apparecchiatura a Thruxton dalle quali si deduce che le nostre macchine erano le più veloci... ma mi sa che in F. 2 stia succedendo come in F. 1, dove il signor Andretti, che non sempre è il più veloce, riesce spesso a vincere i Gran Premi».

Effettivamente la lista delle velocità, pubblicata anche su AUTOSPRINT, dà ragione al quattro volte ventenne di Maranello, il quale per continuare la nostra conversazione preferisce subito attaccare.

«Guardi, le mostro un documento riservatissimo, una cosa che non ha mai visto nessuno dei suoi colleghi. Questa è la curva di potenza del motore di F. 2 che i due teams di Minardi e Trivellato hanno avuto a Hockenheim. Giudichi lei se non è un motore onesto. I cavalli sono quelli che può leggere, con una utilizzazione che va da 7.000 a 12.000 giri, una gamma che gli altri motori non hanno. Noi abbiamo messo sullo stesso banco prova un motore BMW, un buon motore: abbiamo ottenuto 293 cavalli. Noi non possiamo fare di più».

Eccoli quindi i 320 cavalli di cui si parlava. Sul diagramma sono molto chiari, ma in pista a Hockenheim qualcuno è mancato all'appello.

«Mi dicono che le temperature del motore di De Angelis fossero a 125 gradi quella dell'acqua» è sempre Ferrari già perfettamente documentato «ed è chiaro che con queste temperature il sei cilindri non può andare. Per rinfrescare 320 cavalli ci vogliono radiatori più grandi».

Gli facciamo notare che i radiatori sono gli stessi, come capacità refrigerante, della Chevron Ferrari che ha vinto la gara di Misano, dell'agosto scorso con almeno una trentina di gradi di temperatura...

«Allora l'impianto è stato fatto male. Insomma, bisogna adeguarsi alla potenza. I cavalli sui nostri banchi prova ci sono, e quando vuole vederli non ha che da chiederlo».

A questo punto Enzo Ferrari è già «carburo» perfettamente, sicuro e imbattibile come i suoi motori. Noi continuiamo comunque a provocarlo, insinuando che qualcosa, in questi ultimi motori per Hockenheim può non aver funzionato, che può aver giocato un brutto scherzo la temperatura pri-



Dopo le due sessioni di prove ufficiali a Hockenheim è scoppiata la «grana» tra De Angelis e i suoi meccanici. Elio ha preteso che l'assetto fosse rifatto secondo i dettami Chevron: si vede infatti Paul Owens al centro, mentre contro di lui Minardi sembra puntare un indice accusatore

maverile, per la prima volta a livello di una ventina di gradi... A questo punto Ferrari alza il telefono e chiama l'ingegner Caruso, che sta smontando proprio il motore di De Angelis e parlotta con lui.

«Caruso sta smontando il motore, ma per ora non ha trovato niente di anormale, se non della sabbia all'interno dei condotti. Comunque è ancora prematuro, visto che io non ho parlato con nessuno, né con Minardi o con De Angelis, né con Trivellato e Gabbiani. Sono solo arrivati questi due motori di De Angelis e stiamo smontandoli: certo mi meraviglio che abbiano lasciato andare le temperature così alte. Almeno i termometri dovrebbero saperli leggere: non avranno bisogno della balia dietro... Io credo di aver loro dato dei motori onesti. Ma al momento non sono in grado di fare niente di più. L'impegno della F. 1 è troppo grande. Non posso distaccare Forghieri o qualche altro ingegnere per risolvere i loro problemi. Lo scorso anno avevo mandato Borsari, uomo di grande esperienza, ma poi fu lo stesso Minardi a chiedermi di non mandarlo più perché interferiva con il suo capo meccanico, quello jugoslavo. Mi dica lei, cosa dovrei fare?».

Gli ricordo che la BMW, fabbrica di motori che già la stagione scorsa aveva affidato motori ufficiali a squadre private, per ottenere i risultati che sta ottenendo ha dovuto «comprare» la squadra ufficiale March. Ferrari sorride...

«Sa benissimo che non potremo mai arrivare a questo. Lei conosce la storia di questi nostri motori, come sono nati, perché, e quanto abbiamo dovuto lavorare per renderli competitivi. Ma di più non intendiamo fare, piuttosto piantiamo lì tutto. Ora comunque è prematuro prendere decisioni precise. Devo ancora parlare con tutti quanti, che spero di sentire in settimana. Poi vedremo che tipo di decisioni prendere. Ora devo scappare: la saluto e la ringrazio. E quando vorrà vedere questi motori non ha che da chiederlo. Noi non abbiamo segreti per nessuno».

Leopoldo Ganetoli

LE DIFFICOLTA' FINANZIARIE GIA' ATTANAGLIANO I PARTECIPANTI ALLA SERIE «B» INGLESE DELLA F.1

AURORA al tramonto?

AURORA AFX FORMULA ONE CHAMPIONSHIP

Nato quest'anno sulle ceneri del campionato Shellsport gruppo 8, il campionato per vetture di Formula 1 sponsorizzato dalla industria di modelli Aurora è anche noto come «Formula 1 di serie B», e si svolge in Inghilterra con una puntata a Zandvoort. E' stata la risposta inglese all'idea, avanzata dagli organizzatori imolesi, di una «Coppa Europa» di Formula 1 riservata ai teams «non FOCA».

24 marzo Oulton Park (1. Trimmer)	29 maggio Thruxton
27 marzo B. Hatch (1. Trimmer)	24 giugno Oulton Park
16 aprile Snetterton	30 luglio Mallory Park
1. maggio Mallory Park	28 agosto Brands Hatch
15 maggio Zandvoort	10 settembre Thruxton
21 maggio Donington	24 settembre Snetterton

LONDRA - Una cosa che le corse di Pasqua della serie Aurora AFX hanno dimostrato è che c'è molto poco, fra le cose sbagliate nel concetto di una serie di F. 1. di seconda categoria, che non potrebbe essere aggiustato con i soldi. Ci sono buone macchine e ci sono buoni piloti disponibili per guidarle, non c'è semplicemente denaro sufficiente per impegnarli. Quando inizierà l'estate ci saranno più macchine a disputare la serie Aurora, ma la questione è se alcuni dei piloti iniziali ci saranno ancora; per esempio, Geoff Lees dispone di fonti finanziarie sufficienti solo per disputare le prime quattro corse; a meno che non si trovino altri soldi la Ensign, iscritta da Mario Deluotti, forse dovrà essere noleggiata da un altro pilota...

Gli uomini finora in vista in quel campionato sono Tony Trimmer affiancato a Brands Hatch da Lees e Emilio Villota. A Brands Hatch Trimmer ha passato un po' di tempo con James Hunt ed è un po' ironico ricordare che sono stati rivali in F. Ford e F. 3, e che è stato più volte Trimmer a battere Hunt, non viceversa. Forse James è stato fortunato nella scelta dei teams successivi, mentre Trimmer sembra aver fatto sempre la mossa sbagliata. Dal punto di vista tecnico probabilmente c'è sempre poco da scegliere tra questi due; la differenza sta nel fatto

che Trimmer ha sempre calcolato le cose con troppa cura, non è mai stato disposto a correre rischi, a parte quello che uno possa pensare di un uomo che corre con un aggeggio come la Maki!

E così, Trimmer lotta per sopravvivere in un campionato secondario. Il suo terzo posto a Silverstone ha significato che poteva disputare le due gare di Pasqua. Il fatto di avere avuto successo in quelle corse significa che sarà in grado di continuare per le prossime gare Aurora, sperando sempre che non gli capiti niente di drasticamente costoso (come, per esempio, la rottura del motore).

LA McLAREN «FAMILIARE»

Naturalmente le corse Aurora hanno presentato forme familiari sotto colori non familiari, come per esempio le McLaren M23 di Trimmer e Villota. Forse la M23 è la macchina ideale per i concorrenti privati degli ultimi anni, facile da lavorarci su per i meccanici, con pochi difetti per il pilota, benché Villota ha impiegato le prime due gare quest'anno per riscoprire quanto la macchina è sensibile alla messa a punto dell'alettone anteriore (ha speso molto tempo per aggiustare la instabilità posteriore, prima di rendersi conto che bastava un semplice accorgimento all'alettone anteriore per risolvere il pro-



Sopra, Emilio Villota con la sua McLaren M23. Lo spagnolo si è comportato molto bene, per ora, accontentando di certo i suoi sponsors

Sotto, Geoff Lees con la Ensign N176 iscritta dall'italo-inglese Mario Deluotti. Lees spera di avere abbastanza denaro per continuare



Sotto, la Surtees TS19 del pilota irlandese Alo Lawler, insolita nel suo predominante colore arancione (fotocolors di DAVID HODGES)

Sopra, una sorpresa della serie Aurora a Brands Hatch è stata la prestazione, tutto sommato soddisfacente, della BRM P 207 di Pilette





Nelle due gare sino ad ora disputate della serie Aurora, Tony Trimmer ha vinto entrambe le volte. A sinistra, eccolo sul podio di Brands Hatch con Geoff Lees (alla sua destra) ed Emilio Villota. Qui sopra, ecco Trimmer con James Hunt, suo ex avversario nelle formule minori, tanti anni fa...

**GEOFF LEES
LA RIVELAZIONE**

La Ensign N 176 è bellissima nei colori rossi (e in che altro colore uno di nome Mario Deliotti potrebbe mai verniciare la sua macchina, se non rosso?). La macchina è stata modernizzata sotto molti aspetti ma ciò che ha attirato l'attenzione era la guida di Geoff Lees. Ha migliorato molto la sua fama in queste due corse dimostrando in questo modo come la sua decisione di iscriversi alla serie Aurora fosse giusta, perché con le sue fonti finanziarie limitate egli forse avrebbe dovuto lottare per qualificarsi semplicemente per le corse di F. 2. Se porterà a qualcosa il disputare questo campionato secondario di F. 1 è un'altra questione, perché sembra ora che l'abilità non sia il requisito primario per un pilota da corsa in questi tempi.

David Hodges

blema (ma anche il team McLaren si è trovato in una situazione simile nel passato). Finora Villota ha guidato cautamente, piuttosto che avventatamente, consapevole del fatto che i suoi sostenitori spagnoli si aspettano da lui, prima di tutto, che arrivi ben piazzato al traguardo.

Villota dispone di due McLaren M23 (di cui una è effettivamente una M25 convertita), motori DFV adeguati, una buona squa-

dra sotto la direzione del neozelandese Bill Robinson (che numero straordinario di neozelandesi si installano in ogni angolo dell'Europa automobilistica), e fonti adeguate. Disputerà, oltre alla Serie Aurora, i Gran Premi di Spagna e d'Inghilterra. Poiché è ben attrezzato e dispone di una certa bravura egli potrebbe anche vincere il campionato Aurora, e questo potrebbe essere un incoraggiamento per le corse spa-

gnole molto maggiore di quanto noi qui in Inghilterra o voi in Italia potete probabilmente immaginarvi.

**SI RIVEDE
LA BRM**

Abbiamo visto qualcosa, a Brands Hatch, che nessun appassionato si poteva aspettare di vedere nel 1977: la Stanley-BRM P207, che ha concluso una corsa,



Sopra, Tony Trimmer con la McLaren M23, una delle macchine migliori di questa serie Aurora AFX. Trimmer è in testa al campionato



Sotto, la March di Guy Edwards è sponsorizzata dalla Mopar, che è il distributore per l'Inghilterra delle parti di ricambio Chrysler

Sopra, Valentino Musetti partecipa alla serie Aurora con questa March modificata nei radiatori dell'acqua (fotocolors di DAVID HODGES)



il G.P. USA-west ha lasciato due «code»

Comunque le si guardi, le ultime COLLISIONI di SORPASSO confermano una necessità: PUNIRE i PILOTI «SCORRETTI»!

ECCLESTONE vuole 1 MILIONE di DOLLARI per il prossimo anno e LONG BEACH corre così ai ripari

F.1-INDY nel '79?

Che lo sport dell'auto sia uno sport pericoloso per definizione è, purtroppo, un fatto. Ma che a renderlo ancora, ed inutilmente, più pericoloso contribuiscano le scorrettezze dei piloti ed il lassismo degli organi preposti a controllarli, è scandaloso. I recenti avvenimenti di Long Beach, che hanno visto protagonisti il pilota in testa alla gara ed un pilota che stava per essere doppiato, hanno riproposto il problema dell'esercizio della disciplina nelle corse automobilistiche. In modo — almeno — da togliere agli scorretti di professione la voglia di rendersi pericolosi. Nel prossimo numero, affronteremo l'argomento mostrandovi tutta una serie di incidenti, anche gravi, successi in F. 1 la maggior parte dei quali poteva essere evitata. Un documento su cui i reggitori di questo sport dovrebbero meditare. Perché è colpa anche loro, che non applicano i regolamenti o non li fanno rispettare, se siamo al punto in cui siamo purtroppo arrivati. E' anche questa la conseguenza di quel «vuoto di potere» esistente ai vertici della CSI.

Nelle foto sotto, è appena finito il GP USA-West a Long Beach e Carlos Reutemann è allegrissimo, ai microfoni della CBS. Poi dà un'occhiata alla macchina: le gomme sono a posto, meno la carrozzeria. Sul fianco sinistro è ben visibile la «ruotata» di Lauda



SPECIALE AUTOSPRINT

LONG BEACH - Quasi non bastassero i diversi problemi che hanno punteggiato questo terzo Grand Prix californiano, quando sembrava che il sereno fosse spuntato sulla ridente Long

Beach — tornata calma e pacifica coi suoi pensionati sorridenti perché era scomparsa la rombante cacofonia — un fulmine a ciel sereno ha colpito gli organizzatori. Prima di partire per Londra, l'indifferente Bernie Ecclestone aveva stretto la vite chiedendo ancora più dollari per il Grand Prix 1979.

E' stato Christopher Pook, l'inglese-americano, presidente della «Long Beach Grand Prix Association» a confermarci la notizia non tralasciando di aggiungere: «Ecclestone ha creato una crisi, ma siccome Bernie è un mio amico sono certo che risolveremo amichevolmente la situazione. E' accaduto proprio ora che Long Beach cominciava a farsi rispettare, coi suoi 100 mila spettatori (75 mila paganti), ora che il trionfo assume una dimensione dilatata, aiutata anche dal trionfo della Ferrari».

In sostanza Ecclestone ha chiesto un milione di dollari — 200 mila in più di quest'anno — affermando che «prendere o lasciare andare la corsa».

In queste circostanze, per Pook non è rimasto altro che correre ai ripari. Rimedi provvisori, forse, dettati anche da una reazione eguale e contraria, la quale potrebbe materializzarsi o annullarsi qualora l'accordo venga raggiunto. Intanto, se il «boss» della F. 1 non cederà, a Long Beach si correrà una «F. 1-Indy», e tanto basta.

«Inviteremo chi vuol venire, aderenti o no alla FIA, portando qui il meglio della Formula USAC, con a capo A.J. Foyt, Andretti, Rutherford, Johncock, gli Unser e compagni», commenta Pook. Tutto dipenderà dalle circostanze che se non saranno positive, richiederanno un adattamento più finanziario che tecnico. «Noi non faremo morire Long Beach — conferma Pook —. Abbiamo un contratto decennale con il municipio e non

Lino Manocchia



CONTINUAZIONE DA PAG. 17

lo lasceremo sfumare per Bernie».

Decisione finanziaria? E proprio alcuni giorni dopo il Long Beach Grand Prix, allorché ha finalmente raggiunto una posizione che consente e di star lontani dai creditori e dai «contribuiti» esosi, per la prima volta abbiamo veduto il volto di Jim Michaelian, un'arcigno armeno fedele soltanto alle cifre, sorridente e cordiale. Per questo Grand Prix, dicevamo, Long Beach ha versato 800 mila dollari — metà dei quali sono andati al montepremi, ed il resto per i viaggi aerei per le macchine, meccanici ecc. da Londra in California.

«Autosprint» ha appreso che la maggioranza dei piloti USAC è disposta a scendere dalla vicina Ontario, gratuitamente, mentre è già pronto uno sponsor deciso a mettere sulla bilancia il monte premi.

Quando la notizia usciva dalla bocca di Pook, Ecclestone era già partito per Londra, portando seco nella misteriosa valigetta un contratto verbale col «Cesar Palace» di Las Vegas disposto a «perdere» un milione di dollari (dedurrebbero dalle tasse) onde sponsorizzare un «Grand Prix dei Casinò». Quest'ultima soluzione, tuttavia, resta incerta poiché è praticamente impossibile «arrestare» il traffico che conduce al Casinò (che ricavano 80 milioni di dollari alla settimana) per far girare i bolidi della F. 1, a meno che essi non traggano un grande guadagno (ovviamente impossibile) dalla corsa mondiale.

D'altro canto, una gara USAC-F. 1 a Long Beach appare altrettanto difficile per motivi tecnici. I «mostri» di Indy, pur se protetti da una organizzazione (la USAC) seria, ricca e decisa, sono adattati per girare in senso inverso alle lancette, sugli ovali di Indy, Ontario, Pocono, Milwaukee ecc., e pertanto dovrebbero subire una «plastica» tecnica molto costosa e rovinosa in quanto successivamente non risponderebbero alle caratteristiche del campionato americano sui cui monte premi posano 5 milioni di dollari.

Mentre per Long Beach la CBS TV ha riversato sui canali italiani francesi, austriaci, inglesi, messicani, canadesi, brasiliani e tedeschi la corsa che ha fruttato al LBGP qualcosa come 750 mila dollari, quanto sarebbe capace di produrre la Formula USAC? La «Promotional Service Corp.» di Long Beach ha fatto sapere di essere disposta a sborsare 300 mila dollari restandoli solidale con Pook il quale (in attesa del 18 aprile, giorno in cui si deciderà il destino di Long Beach) al momento sta sparando proiettili di cioccolata contro Ecclestone onde non offendere la suscettibilità del direttore dell'associazione costruttori F. 1.

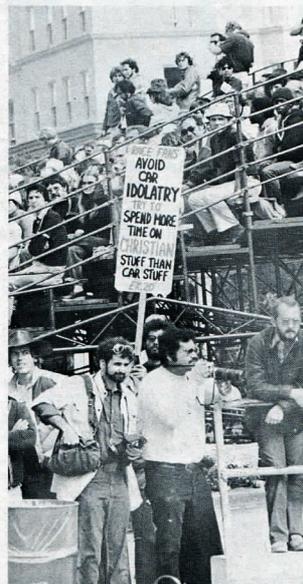
Non son pochi coloro che affermano «Ecclestone ha preso per la gola Long Beach, proprio al momento delle trattative per lo svolgimento del G.P. di quest'anno».

Infatti, al momento della ste-

sura dei contratti, si parlava di suddivisione tra la cittadina californiana ed il Giappone della spesa di trasporto, ma quando l'impero del sol levante ha ingranato la marcia indietro, Long Beach si è assunto l'intero onere, non privo di grandi sacrifici.

«Potete contare sul quarto G.P. — afferma Pook — in un modo o nell'altro, a costo di creare una F. 1 tutta "personale" che metterebbe a dura prova i nervi di Ecclestone che non potrà fermare gli "old boys" della USAC, molti dei quali appartengono alla FIA».

La diatriba scoppiata dopo la festa al circo, non ha minimamente offuscato il risultato più avvincente, concreto e promettente delle passate edizioni, per il quale sono accorsi tanti spettatori che hanno pagato da 12 a 45 dollari per uno dei 400 po-



Fra le cose curiose di Long Beach, anche la contestazione religiosa: il cartello dice che, per non idolatrare le auto, bisogna occupare più tempo con i problemi dello spirito

sti sulle tribune che per il 1979 verranno arricchite di altri 2000 posti a sedere.

Tirando le somme, al di fuori del risultato tecnico, vale ricordare che gli agenti hanno compiuto 16 arresti — per stato di ubriachezza — 50 mila salsicciotti arrostiti, 110 mila barattoli di birra, un paio di feriti — il più grave il ragazzo che si esibiva con lo «skateboard» che si è rotto una caviglia, 2 mila magliette con insegne, 400 macchine portate via dagli agenti e restituite previo il pagamento di una multa di 50 dollari.

Per il resto tutto bene, salvo la distribuzione di biglietti stampa a gente che non aveva nulla a che vedere con il giornalismo, l'ormai famosa «papera» dei cronometristi e qualche altra lacuna naturale per un'organizzazione giovane.

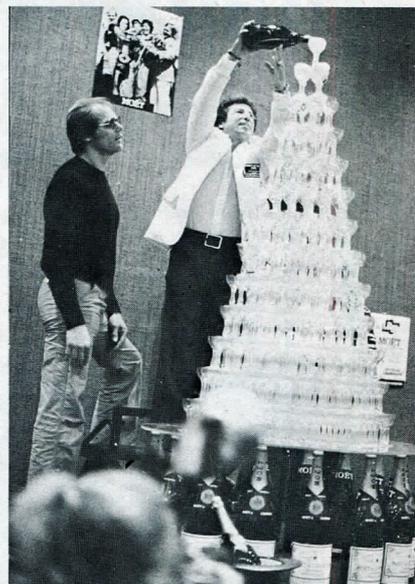
l. m.



La March 78B di Kenny Briggs in testa-coda durante la disputa della prova per vetture di Formula Atlantic prima del GP di Long Beach, vinta da Holmes

In F. 3 a Montecarlo i migliori F. Atlantic

● Con la sua ottima prestazione nella corsa di F. Atlantic nell'ambito del programma di GP a Long Beach, dove si era aggiudicato la pole position, Bobby Rahal si è assicurato l'occasione di disputare la prestigiosa corsa di F. 3 a Montecarlo. Rahal, tuttavia, aveva dovuto partire dal fondo del lotto perché aveva danneggiato la sua vettura al giro di ricognizione e ha dovuto fermarsi ai box per le riparazioni, dopo di che è risalito fino al terzo posto, prima di accusare altre noie meccaniche. Walter Wolf ha in programma di impegnare tre vetture di F. 3 a Montecarlo di cui una per Rahal. Anche il vincitore della gara F. Atlantic, Howdy Holmes, ha ottenuto l'occasione di disputare la F. 3 di Montecarlo. Il giovane pilota del Michigan è stato assunto da Fred Opert.



Come ricorderete, vi parliamo della «disavventura della Moët-Chandon, in un party prima del Gran Premio, con il crollo parziale della piramide di bicchieri che Andreotti sta riempiendo con gran cura. Poi Jean-Marie Dubois farà la «frittata»

● Oltre ad assistere al G.P. i tifosi di Long Beach hanno mangiato tra 70.000 ed 80.000 hot dogs; hanno bevuto 50.000 Pepsi-Cola e 40.000-50.000 birre. «Abbiamo venduto il 20% in più dell'anno scorso», ha detto il capo concessionario, e non sono neanche sorti i problemi riguardanti le concessioni e licenze dell'anno scorso. C'era anche un'immensa rampa per gli assi dello «skateboard» nel Convention Center e una daziatrice del ventre dava spettacolo per un pubblico di «VIP» al Padcock Club.

● Naturalmente si è verificato anche il fenomeno di vendita di biglietti al mercato nero, dove si chiedeva, per un biglietto del valore di 12,50 dollari, 25 dollari e più. Sono stati venduti anche parcheggi in zone di proprietà privata e gli automobilisti (circa 200) che avevano parcheggiato la propria macchina in queste aree hanno dovuto scoprire che dopo la loro macchina era stata portata via con il carro attrezzi. I tifosi hanno inoltre affollato le scale antincendio degli alberghi, i tetti e i recinti di sicurezza al di fuori del circuito stesso.

● Sono state arrestate solo sedici persone, ma tutti per reati minori. Anche i feriti sono stati limitati. Il caso più serio è stata la frattura di una caviglia di uno «skateboarder». Non si è registrato alcun incidente stradale serio.

● CHRIS POOK ha detto, circa i progetti per l'anno venturo, che ci vorranno indubbiamente più posti in tribuna (che quest'anno erano solo 40.000 e più passerelle per permettere agli spettatori di raggiungere i propri posti più agevolmente.

● Hanno offerto 50 dollari ad un giornalista per il suo biglietto box!

● Lo «Sky Room», al 13. piano del Breakers Hotel, vendeva un biglietto per tre giorni per «la migliore vista della città», che comprendeva un pasto la domenica a mezzogiorno, per il prezzo di 50 dollari.

● Al Kona Hotel era riservato un intero piano per il fine settimana per il prezzo di 5.000 dollari. Una stanza singola con balcone con vista sul circuito costava 1.000 dollari per il fine settimana.

● Il G.P. di Long Beach è stato trasmesso dalla televisione, oltre che negli Stati Uniti, Italia, Svizzera, anche in Giappone, Gran Bretagna, Messico, Canada, Argentina, Brasile, Germania Federale ed Austria.

● Quest'anno solo trentacinque abitanti di Long Beach sono stati trasportati da Long Springs a spese della LBGP per evadere la rumorosa manifestazione di G.P. e delle altre gare minori, il che è circa il 20% del numero di persone che hanno accettato questa offerta due anni fa.

ANATOMIA DI UNA VITTORIA CHE NON ARRIVA E DI UN DIVORZIO CHE OGNI G.P. DI PIÙ SEMBRA CONCRETARSI

ALFA ultima spiaggia

Lauda si sfilò il casco, abbandonando la sua BT46, muta causa l'impianto elettrico, a Long Beach: simbolo di un accoppiamento che tarda a dare frutti



E' COSTUME comune a tutti i mortali che quando un matrimonio non produce frutti cioè «figli», ci si reca dagli specialisti per accertarne le cause. Qualora poi, dagli accertamenti, dovesse risultare che una delle parti contraenti fosse quella responsabile, finanche il tribunale della Chiesa (la Sacra Rota) ne sancirebbe la separazione.

Supponiamo che un Gran Premio valido per il campionato mondiale conduttori di Formula 1 equivalga ad un anno di vita in comune di coppia. Il matrimonio Alfa-Brabham, da ben trentasette primavere, non riesce a «partorire» quel frutto tanto sperato: una vittoria. Nemmeno dopo aver consultato il più grande luminare della scienza «corsaiola» il prof. in «temporeggiatorologia» Niki Lauda l'unione ha dato il tanto bramato successo. La Brabham, come squadra, non vince un Gran Premio sin dal 1975,



La firma di Niki sul cruscotto della spider Alfa

quando al Nurburgring Carlos Reutemann, approfittando dei vari ritiri, si presentò con circa un minuto di vantaggio, primo al traguardo.

Da quel momento alla Brabham non si pensò più di evolvere il progetto BT44C e tutte le attenzioni furono rivolte a quella MARTINI BRABHAM ALFA ROMEO BT45 che doveva essere presentata alla stampa a fine ottobre dello stesso anno. Ben presto iniziarono lunghe discussioni tra la Casa inglese costruttrice di telai e quella italiana fornitrice dei propulsori.

A quel tempo, molte diatribe venivano appianate da un paciere d'eccezione quale il conte Vittorio Rossi di Montelera in rappresentanza dello sponsor Martini. Infatti, invece di sedersi a tavolino e cercare di discutere insieme quali fossero le deficienze che relegavano a ruolo di comparsa una macchina che sulla carta avrebbe dovuto vincere tutto, ogni contendente scaricava sull'altro le responsabilità dell'insuccesso. Le poche volte che si sedevano di fronte, l'ing. Chiti e il «patron» della Brabham Bernie Ecclestone, nonostante tutto, riuscivano a concordare tante cose che, se portate a termine, oggi non ci sarebbe bisogno di tante parole su un divorzio che sembra sempre più imminente, ma che nessuna delle due parti vuole ammettere.

Infatti sia l'Alfa Romeo che la Brabham aspettano il giudizio del giudice di pace, nella persona del direttore di corsa del successivo Gran Premio, per non divorziare. Ormai questa storia dura da troppo tempo ed è impellente che una decisione venga presa ed ogni contendente prenda le sue responsabilità. Visto che per quanto concerne l'Alfa Romeo, (risulta da tante dichiarazioni fatte alla stampa) i difetti sono da ricercarsi nel telaio che è carente in quanto a strutture di canalizzazioni, viene da domandarsi: perchè non mettono in pista una macchina tutta Alfa risolvendo da soli questi inconvenienti che secondo la Brabham non sono assolutamente esatti?

Certo, all'Alfa potrebbero continuare a fornire i propulsori alla Brabham e nello stesso tempo correre con una loro macchina e, chissà, spronare quella della Brabham a fare meglio. In tal modo avrebbero il piede in due staffe. Quindi si impone non un divorzio ma addirittura una convivenza extraconiugale con l'impegno di passarsi informazioni reciprocamente affinché si possa riuscire ad ottenere non una, ma tante vittorie.

All'Alfa Romeo hanno tanto materiale umano che appartiene a quella schiera del sapere italico che nulla ha da invidiare alle tecnologie degli altri paesi del globo. Perché non viene usato? Forse hanno paura di vincere? Avranno per caso dei problemi economici? Il materiale umano l'ing. Chiti è pronto ad usarlo, anzi ne ha una gran voglia in quanto lui stesso è persuaso che potrà far meglio da solo che in compagnia degli inglesi. Non ha paura di vincere in quanto è da anni che attende il momento per potersi misurare con tutte le sue forze intellettive in una sfida tutta italiana con la Ferrari.

I problemi economici non dovrebbero esistere, basta che dall'alto si destini una piccolissima parte di quel grande budget pubblicitario rivolto alla produzione di serie ed il gioco sarebbe fatto, con un immenso vantaggio pubblicitario per la Casa di Arese. Allora ci si domanda: «Presidente Cortesi (o, dovremmo dire meglio, dottor Moro), cosa sta aspettando: che gli altri si agguerriscano ed annullino quel grande vantaggio che i propulsori Alfa Romeo hanno?»

L'attesa in formula 1 è sempre deleteria. Quindi, affinché l'Alfa Romeo vinca, bisogna cominciare non al più presto ma addirittura subito. E' quello che lo sport automobilistico mondiale attende dall'Alfa ed è ora che i responsabili dell'Alfa Romeo, a fine gara, invece di sciorinare i motivi della mancata vittoria possano esprimere



«Niki Lauda Special Edition», dice il marchio sulla fiancata

re soddisfazione in quanto un altro colosso della tecnica italiana ha vinto.

Ormai, sin dal Gran Premio del Brasile 1976, l'opinione pubblica sportiva si è resa conto che gli inglesi lavorano per esclusione dei problemi. Quindi di questo passo, non l'auguriamo né alla Brabham né all'Alfa Romeo, passerebbe troppo tempo prima che venga una vittoria eclatante. Infatti i motivi per cui l'Alfa Romeo non vince in formula 1 vengono risolti uno per volta e magari quando sono tutti risolti capita che un motore si rompe, in quanto anche i propulsori sono soggetti a rotture. (C'è non è un mistero avviene con quella della Ferrari, della Matra, della Renault e, in quantità, della Ford).

Franco Bonaventura

Qui sotto, l'Alfa spider «personalizzata» da Niki Lauda presentata ai clienti americani della casa italiana durante il Gran Premio Stati Uniti Ovest



RINVIATI I TEST A FIORANO

IL MALTEMPO evita verifiche alla malattia di REUTEMANN

FIORANO - Settimana di passione, quella appena trascorsa, in casa Ferrari. Tutti i programmi previsti per le prove delle vetture da inviare a Montecarlo sono saltati. Si è iniziato con il mancato arrivo di Reutemann e Villeneuve che hanno lamentato differenti «inconvenienti». Per il pilota argentino una fastidiosa febbre, molto elevata, con una irritazione alle vie respiratorie (però dall'Argentina si è saputo che si era recato invece a una festa del Governatore di Santa Fe'). Lunedì Carlos ha raggiunto Fiorano per riprendere il lavoro. Villeneuve invece è rimasto intrappolato nel caos dei voli, causato dagli scioperi in atto presso la compagnia di bandiera ed è giunto a Maranello con 24 ore di ritardo. Il suo arrivo è peraltro coinciso con il persistente protrarsi di una perturbazione che ha impedito totalmente ogni attività sul circuito di casa.

Villeneuve non ha comunque perso tempo fiancheggiando i tecnici nel lavoro di preparazione della vettura all'interno del reparto corse. Un colloquio diretto per poter risolvere quelle che possono essere le necessità di questa nuova vettura arrivata già ad essere vincente nella sua prima giovinezza. Non estranee a questa superiorità anche le gomme che trovano nella Michelin una assidua presenza al fianco della Ferrari con alcuni tecnici già a Fiorano per poter adeguatamente preparare l'operazione «Montecarlo».

Il G.P. più importante, forse, dal lato dell'interesse pubblicitario, con la impossibilità di effettuare delle prove preventive nonostante il lasso di tempo che lo distanzia dalle altre corse. I problemi presenti, anche per un futuro più prossimo, debbono essere risolti, ora, onde poter affrontare con una maggiore tranquillità la fase successiva della stagione agonistica che vede i G.P. susseguirsi ogni 15 giorni.

La pioggia è rimasta fedele compagna per tutta la settimana tranne quando si è deciso definitivamente di posporre tutti i programmi. Al venerdì infatti una tregua che avrebbe potuto permettere di fare qualche ora di prove ma Villeneuve era già stato lasciato libero di ritornare in famiglia a Cannes (e per non andare in Fiera allo Stand Fiat ha accusato tonsillite). Il tempo passato nel reparto corse non è però tempo perso, per cui da lunedì, Bernacca permettendo, il lavoro seguirà per alcuni giorni prima di passare alla fase finale nella settimana successiva.



Dopo il «dritto» a motore spento alla fine del rettilineo, Lauda attraversa la pista e torna ai box

PATRESE sfida in F. 2 GIACOMELLI al «Ring»

PADOVA - Forse c'è una qualità di Riccardo Patrese che non avevamo ancora sottolineato a sufficienza. Il suo carattere ormai ci è familiare, la sua determinazione e grinta l'abbiamo ancora negli occhi, con quella fantastica galoppata di Kyalami. Ma non ci eravamo forse mai resi conto della sua enorme sportività, che sta dimostrando in questi giorni.

«Sai», mi dice per telefono «ho deciso che farò la prossima prova dell'Europeo di F. 2, la gara al Nurburgring». La prima cosa che ci premuriamo di dirgli è che, con un Giacomelli di questi tempi, affiatato, in forma, e con una macchina a punto come la March-BMW, c'è solamente il rischio di andare a prendere una solenne «paga».

«Lo so bene, cosa credi: conosco quanto valga Bruno, sarà certamente migliorato e a giudicare dalle ultime corse, e dai recenti successi, sarà probabilmente imbattibile. Ma io ci provo. Tu sai che se parto, parto per vincere. D'altronde Paul Owens della Chevron me lo ha chiesto in ginocchio. Tu sai quanto gli sono amico, quanto alla Chevron hanno fatto per me. Io non me la sento di dirgli di no. Poi credo realmente che sia una buona macchina, e se riesco a metterla a punto al Nurburgring posso ancora difendermi. Speriamo che il motore Hart sia all'altezza! ».

Certo che per un pilota già sufficientemente affermato un rischio del genere potrebbe sembrare controproducente. Ma Riccardo è un ragazzo che ancora queste alchimie di valutazioni non se le pone, di quelli che ancora corrono col cuore. E certamente lo farà per amicizia nei riguardi della Chevron, non per altro, senza curarsi dei se e dei ma.

«L'Unica cosa che mi mette un poco in difficoltà, e che mi ha dato da pensare, è il fatto che la mattina dopo la corsa del Nurburgring devo essere assolutamente in pista al Paul Ricard per provare la nuova Arrows per Montecarlo. Sai South-

gate ha fatto una vettura per i tests priva delle appendici laterali, il più leggero possibile, sempre per un miglior inserimento sul tortuoso tracciato di Monaco. Dovremo fare diverse prove, e abbiamo la pista solo questo giorno a disposizione per cui dovrò esserci per forza. Per la gara del Nurburgring non mi preoccupo. D'altronde ci sono forti di piloti come Mass e Jarier che costantemente arrivano alle spalle di Giacomelli. Non mi sembra un gran disonore. Al massimo farò anch'io quella fine lì ».

Già che siamo in discorso gli allunghiamo gli ultimi tempi ufficiosi fatti registrare la settimana scorsa in prove libere: Keke Rosberg, entusiasta della nuova Chevron, con il motore Hart della gara di Hockenheim ha fatto registrare un sensazionale 7'15"8 davanti a Giacomelli 7'22"5, Ribeiro 7'24", Mass che ha fatto diverse prove con molle e ammortizzatori 7'26", poi Daly 7'30", Beppe Gabbiani dopo aver cambiato un primo motore 7'32", Eje Elgh 7'34" e infine Giacomo Agostini, che ha rotto un BMW ed ha fatto registrare 7'42". Strepitoso il tempo di Rosberg dicevamo, che si è avvicinato sensibilmente al record ufficioso della pista, detenuto proprio da Riccardo Patrese, che la scorsa stagione fece segnare quel fantastico 7'15"3 in prove di qualificazione.

«Sono andati veramente forte» commenta Riccardo. «Ora io comunque sto partendo per le prove Goodyear al Jarama in Spagna, poi da là prenderò un aereo per spostarmi in Inghilterra dove voglio provare questa Chevron Hart, che dovrebbe essere la vettura laboratorio "ufficiale" della Chevron. Solo dopo queste prove, se sentirò la macchina veramente a posto, penserò al Nurburgring, solo allora prenderò una decisione finale, ma penso proprio già da adesso che sarò in gara. Poi si vedrà. Io ho buone speranze di potermi difendere in maniera egregia. Anzi, ti dirò di più: potrei anche tirare a vincere!».

VILLENEUVE discolpato sempre più

MODENA - Villeneuve non ha troppa colpa in quello che è successo a Long Beach — ci dicono dal reparto corse della Ferrari — abbiamo potuto esaminare attentamente la vettura. In particolare i segni delle ruotate che sono impresse sulla fiancata della vettura. Non si tratta dei segni lasciati dall'impatto con pneumatici della pista ma di quelli lasciati dalle gomme di Regazzoni ».

— Come mai allora Gilles ha dichiarato di assumersi una percentuale di colpa?

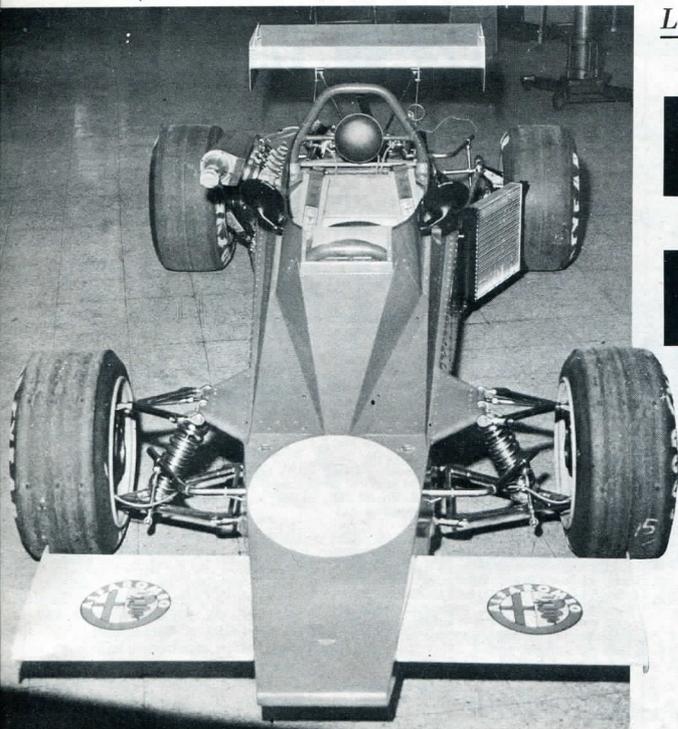
«Gilles è ancora nuovo dell'ambiente — rispondono — e si è lasciato prendere dall'inesperienza. Si tratta eventualmente di dichiarazioni rilasciate a caldo, forse anche sotto un leggero stato d'animo di agitazione. Per freddi che si possa essere penso che dopo un incidente, anche senza conseguenze, ci si trovi pur sempre in uno stato di choc. Era in testa ad un G.P., davanti a Lauda. Una situazione in cui molti vorrebbero trovarsi. Aveva controllato la situazione con freddezza, ma si è lasciato ingannare dal significato letterale del regolamento e dal comportamento di Clay ».

Solo la FERRARI non prova (per ora) al JARAMA

MADRID - Da lunedì, con un tempo abbastanza favorevole, sono iniziate al circuito madrilenno del Jarama le prove organizzate dalla Goodyear in vista dei prossimi Gran Premi. Infatti, si provano nuove gomme per i circuiti lenti, per cui si potrà eventualmente specializzare un tipo di gommatura valida anche per il prossimo

GP in programma, quello di Montecarlo. Al Jarama sono presenti Brabham, Lotus, McLaren, Wolf e Copersucar. A proposito della vettura brasiliana, Fittipaldi assistito da Caliri proverà — oltre che le gomme — anche nuove soluzioni aerodinamiche destinate alla nuova monoposto.

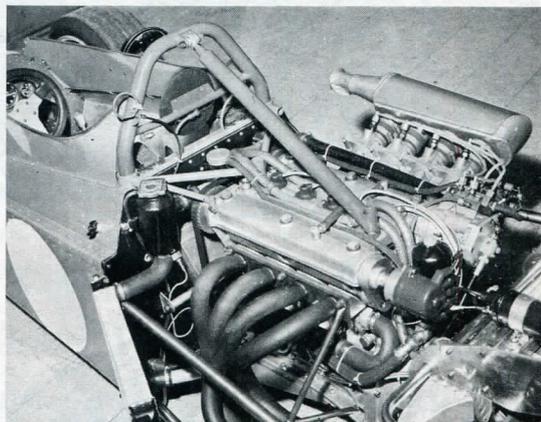
Le Ferrari e la Michelin non hanno utilizzato questa seduta di prove, preferendo svolgerle questa settimana — tempo permettendo — a Fiorano. La Ferrari peraltro sarà al Jarama dopo Monaco, per una seduta di prove private in vista del GP di Spagna del 4 giugno.



La linea spigolosa con andamento cuneiforme della nuova Branca F. 3: la monoposto, molto leggera, ha sospensioni tradizionali. A destra, un particolare del motore Alfa Romeo completamente rifatto da Wainer Mantovani

L'AVRÀ SOTTANELLI (SPONSOR CERCASI)

BRANCA *Alfa* F.3 a buon costo



BUSCATE - «Vedrai che anche questa volta, solo perché è fatta in Italia, non interesserà a nessuno». E' Lino Branca che parla, soddisfatto per la sua ultima creazione, ma come al solito avvelenato da quella vena di pessimismo che mantiene da diversi anni. «Tu lo sai, se non viene dall'Inghilterra non può andare bene. Purtroppo i nostri piloti, i nostri sponsors regionano ancora tutti così. Io comunque una possibilità onesta, a buon mercato e penso anche competitiva, a un pilota italiano la vorrei offrire. E credimi, a prezzi veramente competitivi».

Aquilino Branca, lui una passione inestinguibile l'ha ancora, veramente, per la F. 3, che ha visto nascere dopo le esperienze della F. Junior. E anche quest'

anno ha fatto il suo sforzo, tecnico ed economico, ed è riuscito a fare una monoposto di F. 3 che ha abbinato a un motore italiano. Un tentativo veramente lodevole, che gli auguriamo sia un successo. La monoposto, una monoscocca cuneiforme essenziale, l'ha realizzata nella sua officina di Buscate, nei pressi di Milano, mantenendo le stesse linee della Super Ford che ha fatto correre nelle passate stagioni. Le sospensioni, anteriori e posteriori sono di architettura tradizionale con alcune parti in titanio: davanti triangoli sovrapposti con molle e ammortizzatori esterni, dietro braccetti inferiori paralleli, doppi puntoni di reazione e braccetto superiore.

Il radiatore acqua è piazzato in po-

sizione centrale, nella parte sinistra, con una piccola angolazione rispetto alla linea longitudinale: il cambio è un Hewland FT 200, leggermente più pesante del Mark 9 ma molto più affidabile. Il motore, e questa è una soluzione cara a Branca (ma pare anche a tutti gli altri italiani, come Dallara e Tino Brambilla) è completamente portante, ben bloccato sopra da un triangolo in tubi completato dall'irrigidimento di un puntone che si va ad applicare sull'arco di sicurezza. Al motore, tramite una flangia è applicato il cambio e sopra questo una traversa alla quale vengono applicate le sospensioni e i supporti dell'alettone, oltre alla barra antirullo posteriore.

La linea di tutta la vettura è molto fi-

lante, spigolosa, con andamento cuneiforme: il peso è contenuto nei 440 kg, il passo è di 2290 mm e le carreggiate di 1320 mm.

E veniamo al motore, seconda componente basilare di quest'accoppiata tutta tricolore. Branca si è servito del propulsore che Wainer Mantovani, un altro personaggio al quale era legato già dai tempi della F. Junior ha ottenuto partendo dal motore dell'Alfa Romeo Giulietta. Su questi motori Alfa Romeo Wainer lavora con passione da anni: ha provato diverse soluzioni, e pare che questa ottenuta con la maggiorazione di un motore che nasce 1300 di cilindrata sia la più felice. L'alesaggio e la corsa sono passati a 86 mm: l'albero motore è a otto contrappesi, le bielle in titanio, i pistoni speciali. Ma la maggior novità sta nel fatto che il comando dei due alberi a cammes, su quali a loro volta sono calettati lo spinterogeno e la pompa Kugelfischer, sono mossi da una ghiaia dentata esterna al posto della tradizionale catena metallica di distribuzione. Il motore è alimentato da un impianto ad iniezione indiretta e dotato di lubrificazione a carter secco. Al banco prova di Branca ha fornito 160 cavalli a 5900 giri, con una coppia in basso molto favorevole, rispetto al tradizionale Novamotor, che Branca sostiene non superi, tranne in casi particolari, al suo banco, i 156 cavalli allo stesso regime di rotazione.

«E questo non è ancora il motore definitivo — aggiungeva il costruttore — ma ne avremo un paio a disposizione già dalle prime gare. Ora io stesso farò i primi collaudi in pista, poi penso che la macchina sarà affidata a Dino Sottanelli, un pilota bravo e tecnico sfortunato. La gestione, sportiva e finora in pista la affiderò a mia figlia Lina, che tu sai quanto è brava e competente. Per il debutto comunque penso sarà dopo Vallelunga, perché per quella data mi sa che non ce la faremo. E speriamo che Sottanelli riesca a trovare qualche buono sponsor. Ne ho veramente bisogno: chissà se c'è ancora qualche italiano vero, che voglia avere la soddisfazione di veder correre una macchina tutta tricolore!».



La carrozzeria ha il muso avvolgente. I radiatori acqua sono posteriori, sdoppiati ai lati delle fiancate paralleli ai puntoni di reazione posteriori. Le sospensioni sono tradizionali: davanti con bracci oscillanti di diversa lunghezza, fatti anche in modo da facilitare gli interventi di regolazione dell'assetto; dietro con bielletta superiore e bracci paralleli inferiori. Gli ammortizzatori sono Spax, le pinze Lockheed, con freni posteriori entrobordo. I cerchi scomponibili sono stati realizzati dalla Robmotor stessa. L'obiettivo è naturalmente quella di arginare lo strapotere delle Osella, anche se Ballabio è alle sue prime esperienze in monoposto avendo corso solo con vetture Turismo e nei Rallyes. Quanto prima verrà affiancato dal promettente kartista Roberto Pietropoli.

g. d.



Profumo di Dulon

VALLELUNGA - Si è vista per la prima volta a Vallelunga, in occasione della gara inaugurale del Campionato Super Ford 1978, la nuova Dulon MP 21 di Fulvio Ballabio, sponsorizzata da Courreges, che però non ha corso per problemi tecnici legati alla messa a punto della nuova macchina. La Dulon MP 21, che in Italia è importata dalla «Robmotor» di Torino, è un'interessante realizzazione in tubi quadrati che, per la forma particolare del telaio, a sezioni triangolari, dovrebbe garantire una notevole rigidità.

can.

SANCITA A MELBOURNE

L'INDIPENDENZA: MA COME (E CHI) SI VOTERÀ?

La C.S.I. diventa F.I.S.A.

E' fatta: il 12 aprile a Melbourne il congresso annuale della FIA ha ratificato definitivamente il nuovo statuto della Commissione Sportiva Internazionale, sancendo la nuova autonomia di gestione, che non è soltanto un fatto amministrativo, ma che in realtà rappresenta una svolta importantissima nella vita dello sport automobilistico internazionale.

Dal 12 aprile 1978, quindi, la CSI è diventata autonoma, pur restando nell'ambito della FIA, il che in altre parole significa che, d'ora in avanti, la gestione degli affari sportivi sarà indipendente.

La nuova strutturazione sarà un fatto compiuto in maniera effettiva in ottobre, quando attraverso elezioni a suffragio diretto verranno nominati i dirigenti massimi dello sport internazionale. Presidente, membri del Direttorio, presidenti delle varie commissioni, saranno eletti nel quadro delle nuove norme statutarie. Poiché in ottobre scade anche il mandato dell'attuale presidente della CSI, Pierre Ugeux, si può presumere che questa scadenza sarà anche l'occasione per un completo rinnovamento anche nelle persone chiamate a dirigere la CSI.

Che tra l'altro probabilmente non si chiamerà più CSI ma prenderà il nome di Federazione Internazionale dello Sport dell'Automobile (FISA).

Benissimo. L'avvenimento era scontato (pur se anche a Melbourne vi è stata qualche opposizione) e non vi erano dubbi che l'autonomia della CSI sarebbe diventata un fatto reale, sulla base del documento stilato dalla commissione di lavoro presieduta da Carpi De' Resmini. Il primo passo davvero importante è adesso un fatto compiuto.

Ora tuttavia si presentano i problemi effettivi, quelli della partenza del nuovo ciclo, e sono i più delicati. Innanzi tutto abbiamo detto che in ottobre si voterà a suffragio diretto, per la elezione di membri che non saranno scelti in funzione della nazionalità ma, almeno teoricamente, in funzione delle competenze specifiche. Una gran bella cosa, ma è lecito chiedersi: chi saranno i votanti?

Cosa significa suffragio universale diretto? Se a votare saranno ancora gli stessi personaggi attuali, scegliendo tra di loro, queste elezioni saranno fatte a circolo chiuso, quindi saranno viziata da una effettiva mancanza di democraticità che renderà vana la dizione «suffragio universale».

Può darsi che il gruppo di persone che ha portato avanti in questi tempi il progetto di riforma, giungendo alla autonomia, abbia già pensato a fare in modo che da qui ad ottobre vi siano effettivamente delle modifiche sostanziali nelle procedure di designazione delle rappresentative, ed in questo caso saremmo lieti di constatare che le nostre preoccupazioni sono infondate.

Potrebbe però darsi il caso che ciò non sia avvenuto e non avvenga, ed in questo caso è evidente che le elezioni di ottobre saranno una mascherata. Cosa preoccupante perché significherebbe

f. l.



La Porsche 935 del team Kremer di Henri Pescarolo e Bob Wollek, vincitrice della «4 Ore» di Digione, 3. prova del mondiale marche. Per questa gara, Kremer era tornato al motore con un solo turbo

PESCAROLO-WOLLEK con la Porsche 935 turbo nella ridotta 1000 KM. di DIGIONE FRANCIA-CHEEVER terzi assoluti in 2000

Mondiale scuderie

DALL'INVIATO

DIGIONE - E' stata la Porsche della Scuderia Kremer, guidata da Bob Wollek e Henry Pescarolo, a vincere la terza prova del campionato Mondiale Marche. Campionato che nelle dizioni ufficiali e nelle tabelle statistiche viene ancora definito «dei costruttori», cioè «marche», ma che noi ribattezziamo campionato «delle Scuderie», visto che di marche ve n'è una soltanto per ognuna delle tre categorie ammesse, vale a dire il gruppo 5 tre litri, il gruppo 5 due litri ed il gruppo 4.

Diventato per forza di cose monopolio della Porsche, al punto che la squadra ufficiale della marca evita accuratamente di parteciparvi per non rompere le scatole ai suoi ricchi clienti, la massima categoria è solo ed esclusivamente movimentata dalla rivalità delle varie scuderie private, che si danno vera battaglia non tanto in funzione del campionato ufficiale CSI (che a loro non interessa) quanto in funzione dei tanti marchi che la classifica finale della Coppa Porsche distribuisce alla fine di ogni anno.

Ogni tanto si sente dire che la BMW è pronta ad aggiungersi alla Porsche per rendere «palpitante» questo campionato, ma in realtà la BMW ha fatto qualche tentativo, tanto per coerenza con le sue idee (che sono state determinate per la scelta della ineffabile categoria delle silhouettes) e per fare qualche esperienza utile al fine di prepararsi a correre con la nuova macchina. Anche stavolta si era parlato molto di una BMW guidata da Peterson e Stuck, ma a Digione non è arrivata.

Così le Porsche, orfane di avversari, si battono tra loro e poiché si tratta di macchine molto care ed in continua evoluzione, essendo pochini quelli che possono permettersi di aggiornare il materiale, ecco che sono pochine le Porsche in gara. Ormai è chiaro che siamo ridotti al confronto tra quelle della Scuderia Kremer e quelle della Scuderia Loos: gli altri fanno da riempitivo.

Nella categoria più «sana», vale a dire il Gruppo Quattro delle macchine gran turismo, altrettanta noia, dal punto di vista confronto di marche, visto che non c'è nemmeno la probabilità che qualcuno spunti fuori e nella categoria delle due litri stessa situazione, con la differenza che le scuderie che si battono tra loro qui non sono nemmeno private, ma sono quelle delle varie filiali BMW in Europa.

Dimentichiamo, quindi, questa dizione. Campionato Marche che è penosa, frutto della insipienza di chi ha dato retta a chi parlava più forte, ed adottiamo quella del Campionato Scuderie, molto più aderente alla realtà.

In fondo, se non ci fosse di mezzo il prestigio di un titolo FIA, potrebbero essere anche corse divertenti, perché i piloti che vanno in pista sono animati tutti dal sacro fuoco, ovviamente, desiderando vincere, e quindi sul piano sportivo queste sono gare tirate. Il guaio è che queste corse sono dette di Campionato Marche...

Quello che abbiamo visto è stato interessante solo se io si proietta verso Le Mans. Le macchine della massima categoria che abbiamo viste qui, quelle dei primi posti, avevano delle soluzioni tecniche avanzate, nella evoluzione che è in corso alla Porsche, con la adozione del doppio turbo e di altre modifiche anche strutturali delle vetture. In proiezione Le Mans, quindi, abbiamo visto che le macchine a doppio compressore hanno qualche vantaggio, ma anche tanti svantaggi, quali un eccessivo consumo di lubrificante e qualche altro guaio accessorio. Tanto è vero che la Scuderia Kremer, che ha un'eccezionale esperienza ed anche molto acume, ha fatto marcia indietro e dalla soluzione a due turbo usata in precedenza è tornata al turbo-compressore unico, col risultato che ha vinto la corsa.

Franco Lini



1000 KM. DIGIONE

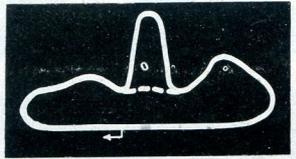
16 aprile 1978

Terza prova del Campionato Mondiale Marche

- Autodromo: Digione di metri 3800
- Organizzazione: ASAC Bougogne - BP 412 - 21000 Dijon
- Condizioni atmosferiche: cielo parzialmente coperto, temperatura 6°
- Direttore di corsa: Amedée Pavesi
- Spettatori: 4000

Così (in 22) al via

Porsche 935 (Wollek-Pescarolo) 1'20'46	Porsche 935 (Hezemans-Ludwig) 1'20'44
Porsche 935 (Konrad-Merl) 1'22'73	Porsche 935 (Fitzpatrick-Cheever) 1'21'15
BMW 320 (Surer-Kottulinski) 1'23'81	BMW 320 (Neve-Grohs) 1'23'45
Porsche 935 (Lafosse-Ballot Lena) 1'24'54	Porsche 935 (Schornstein-Winter) 1'23'94
Porsche 935 (Haldi-Muller) 1'25'30	BMW 320 (Emanuelsson-Carlsson) 1'24'88
BMW 320 (Quester-Walkinshaw) 1'26'01	BMW 320 (Francia-Cheever) 1'25'69
Porsche 935 (Casoni-Malet) 1'30'47	Porsche 934 (Holup-Doren) 1'29'93
Porsche 934 (Pallavicini-Bernhard) 1'34'34	Porsche 935 (Drees-Kauwertz-Hannlein) 1'34'01
Porsche 934 (Bussi-Salam-Segolen) 1'34'95	Porsche Carrera (Bourdillat-Bernard) 1'34'85
Porsche Carrera (Verney-Striebig) 1'35'74	Porsche 934 (Leim-Simonsen) 1'35'63
Porsche 934 (Kristoffersen-Sindel) 1'36'54	Porsche 934 (Salamin-Vial) 1'36'27



Così (in 16) al traguardo

1. Porsche 935 (Wollek-Pescarolo) 169 giri pari a 642 km alla media di 159,930 kmh; 2. Porsche 935 (Fitzpatrick-Cheever) a 3 giri; 3. BMW 320 (Francia-Cheever) a 4 giri; primi della classe due litri; 4. BMW 320 (Carlsson-Emanuelsson) a 4 giri; 5. Porsche 935 (Lafosse-Ballot Lena) a 7 giri; 6. Porsche 935 (Schornstein-Winter) a 12 giri; 7. BMW 320 (Surer-Kottulinski) a 18 giri; 8. Porsche 934 (Pallavicini-Bernhard) a 20 giri, primi del gruppo 4; 9. Porsche 934 (Leim-Simonsen) a 22 giri; 10. Porsche 935 (Drees-Kauwertz-Hannlein) a 23 giri; 11. Porsche 934 (Bussi-Salam-Segolen) a 23 giri; 12. Porsche 934 (Bourdillat-Bernard) a 23 giri; 13. BMW 320 (Neve-Grohs) a 26 giri; 14. Porsche 934 (Salamin-Vial) a 32 giri; 15. Porsche 934 (Verney-Striebig) a 36 giri; 16. Porsche 934 (Holup-Doren) a 50 giri. Giro più veloce: Hezemans (Porsche 935) 1'21'70 media 167,441 kmh.

I giri più veloci di ogni macchina in gara

935 Hezemans-Ludwig 1'21'70	935 Wollek-Pescarolo 1'21'90	935 Heyer-Fitzpatrick 1'21'91	935 Konrad-Merl 1'23'51	935 Haldi-Muller 1'23'53	BMW 320 Surer-Kottulinski 1'24'37	BMW 320 Neve-Grohs 1'24'41	BMW 320 Emanuelsson-Carlsson 1'24'58	935 Lafosse-Ballot Lena 1'24'60	BMW 320 Francia-Cheever 1'25'16	BMW 320 Quester-Walkinshaw 1'25'32	935 Schornstein-Winter 1'26'79	935 Casoni-Malet 1'30'01	934 Holup-Doren 1'27'72	935 Drees-Kauwertz 1'31'85	934 Kristoffersen-Sindel 1'32'37	934 Pallavicini-Bernhard 1'32'34	934 Bussi-Salam 1'34'04	934 Leim-Simonsen 1'34'29	934 Bourdillat-Bernard 1'34'67	934 Verney-Striebig 1'35'37
-----------------------------	------------------------------	-------------------------------	-------------------------	--------------------------	-----------------------------------	----------------------------	--------------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	------------------------------------	--------------------------------	--------------------------	-------------------------	----------------------------	----------------------------------	----------------------------------	-------------------------	---------------------------	--------------------------------	-----------------------------

Campionato Mondiale Marche (dopo 3 prove)

	Dijona	Mugello	Digione	TOTALE
Porsche	20	20	20	60
BMW	—	12	12	24
Ferrari	3	—	—	3
De Tomaso	—	3	—	3

TUTTI I TEMPI DELLE PROVE

Vetture	Equipaggio	Sabato	Domenica
Porsche 935	HEZEMANS-LUDWIG	1'22'86	1'20'44
Porsche 935	WOLLEK-PESCAROLO	1'22'24	1'20'46
Porsche 935	FITZPATRICK-CHEEVER	1'23'12	1'21'15
Porsche 935	KONRAD-MERL	1'24'98	1'22'73
BMW 320	NEVE-GROHS	1'25'32	1'23'45
BMW 320	SURER-KOTTULINSKI	1'24'10	1'23'81
Porsche 935	SCHORNSTEIN-WINTER	1'23'94	1'29'05
Porsche 935	LAFOSSE-BALLOT LENA	1'25'99	1'24'54
BMW 320	EMANUELSSON-CARLSSON	1'26'80	1'24'88
Porsche 935	HALDI-MULLER	1'31'47	1'25'30
BMW 320	FRANCIA-CHEEVER	1'39'68	1'25'69
BMW 320	QUESTER-WALKINSHAW	1'26'16	1'26'01
Porsche 934	HOLUP-DOREN	1'34'38	1'29'93
Porsche 935	CASONI-MALET	1'30'47	1'31'31
Porsche 935	DREES-KAUWERTZ-HANNLEIN	1'40'29	1'34'01
Porsche 934	PALLAVICINI-BERNHARD	1'35'34	1'34'34
Porsche Carrera	BOURDILLAT-BERNARD	1'37'20	1'34'85
Porsche 934	BUSSI-SALAM	1'40'74	1'34'96
Porsche 935	LEIM-SIMONSEN	1'37'54	1'35'63
Porsche 934	KRISTOFFERSEN-SINDEL	—	1'36'54
Porsche 934	VERNEY-STRIEBIG	1'36'87	1'35'74
Porsche 934	SALAMIN-VIAL	1'36'27	1'40'80
Porsche 934	PREBEN-EBERHARD	1'37'03	—
Porsche 934	ZBINDEN-KOFEL	1'32'73	—

CSI cambia

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

che l'inizio della nuova epoca avverrà in condizioni infelici, con tutte le conseguenze che ciò può comportare per l'avvenire.

Quel che è urgente ed estremamente importante è che vengano chiarite le idee e l'inizio della nuova vita dello sport dell'automobile avvenga in condizioni accettabili. Altrimenti, tutto quel che è stato fatto finora sarà stato inutile, ed avrà avuto come conseguenza la gestione degli affari sportivi da parte di un gruppo separato dalla FIA, piuttosto che dalla FIA, senza che nella sostanza le cose siano davvero differenti.

Per questo occorrono innanzi tutto e soprattutto enunciazioni di principio che rappresentino la base solida per iniziare un cammino nuovo. Occorre, in altre parole, una precisa scelta politica che dia allo sport dei principi costituzionali ben chiari e da seguire rigidamente.

E' quel che è mancato finora. E, se le situazioni che abbiamo vissute e subite negli ultimi anni sono state spiacevoli, è proprio perché è mancata sempre una precisa politica sportiva, il che tradotto in altre parole significa che nella realtà i vari governi che si sono succeduti alla testa dello sport automobilistico internazionale non hanno mai saputo governare. Quel che è indispensabile, dunque, è che si giunga alla stesura di una vera carta dello sport, che contenga in condizioni non equivocate e non equivocabili i principi di una filosofia da trasformare in modo di vita.

Ci auguriamo che ciò avvenga, e vorremmo tanto che la gente che è adesso impegnata in questa azione spesso «spersonalizzarsi», sappia rinunciare alle ambizioni individuali, per aver presente solo quel che è l'effettivo interesse dello sport.

Oddio, è chiaro che le botti danno il vino che hanno, e quindi dipenderà sempre dalle persone come tali, quel che si può fare e si farà. Però, almeno, che vi sia della buona fede!

A discutere di questi problemi, a dare un contributo effettivo alla stesura di queste «carte» statutarie, dovrebbero essere chiamate tutte le parti che sono coinvolte nello sport dell'automobile. Le stesse che, a mio parere, dovrebbero poi essere chiamate a quelle elezioni a «suffragio universale diretto» che debbono indicare i nuovi dirigenti.

Queste parti sono:

● I PILOTI, vale a dire la base stessa e la ragione principale di esistenza delle corse;

● I COSTRUTTORI;

● GLI ORGANIZZATORI;

● LE SCUDERIE;

● I PROPRIETARI DEI CIRCUITI, i titolari di quelle grandi prove stradali che non si svolgono su circuiti fissi ma che sono comunque il terreno di azione.

Infine la OPINIONE PUBBLICA, la gente che va a vedere le corse e che con la sua presenza ne permette la vita economica.

Escluderei, e spero che lo si faccia, gli operatori economici che dalle corse traggono beneficio, sfruttandone i lati più appariscenti, ma che non hanno nessuna ragione di interferire nella conduzione dello sport, come invece è purtroppo accaduto negli ultimi anni. Pare che nessuno si sia accorto della incongruenza di aver messo gli «sponsors» in una posizione di forza effettiva, come è avvenuto negli ultimi tempi. Salvo poi lamentarsi di certe storture che ne sono derivate.

Gli sponsors, di qualunque estrazione siano (e quindi anche quelli che producono e vendono cose attinenti con l'automobile) sono semplicemente degli sfruttatori delle situazioni che appaiono loro favorevoli al raggiungimento dei loro fini.

Chi fabbrica e vende sigarette o aperitivi, o latte o altro, ed ha scelto l'automobilismo per servirsene da supporto pubblicitario, non fa della filantropia gratuita, credetemi. Lo fa con calcoli precisi di convenienza. Lo si accetta, in quanto può dare taluni benefici. Anche se molte volte sono solo apparenti, ma che sia poi lui a influenzare il modo di fare lo sport è inaccettabile.

Bene, adesso nasce una nuova epoca dello sport dell'automobile. Noi che sia-

mo sempre stati dalla parte dei «rivoluzionari» che volevano il rinnovamento, non possiamo che rallegrarci di quanto è accaduto. E speriamo che il prossimo futuro sia quello che è auspicabile: vale a dire una costruzione che si inizia su basi solide e chiare. Staremo molto attenti a quel che accade.

L'autonomia della CSI non è un traguardo finale, ma un punto di partenza.

Mondiale scuderie

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

Quella che abbiamo vista è stata una corsa interessante anche per la presenza delle gomme della Pirelli sulla BMW Osella di Francia e Cheever, macchina che ha finito benissimo, col terzo posto assoluto e con la vittoria di classe, nonostante che la sua preparazione sia stata forzatamente ridotta, perché le modifiche apportate dopo il Mugello (alla ricerca della rigidità del ponte posteriore) non avevano potuto essere adeguatamente messe a punto, visto che nelle prime prove la macchina si è fermata troppo presto. A causa di un altro guaio che la affligge (ma non lei sola) dato dalla carenza di alimentazione, proveniente dal sistema serbatoio-pompe, anche questo affliggente ma che adesso è in via di soluzione.

Con una macchina così, che avrebbe potuto essere a punto, se le cose fossero andate secondo programma, Cheever e Francia hanno marciato proporzionalmente molto bene grazie, credo, proprio alle gomme radiali della Pirelli, che hanno potuto compensare in parte gli altri nei. Un poco come accade alla Ferrari attuale con le Michelin.

Proprio delle gomme, a fine gara, ci parlavano con allegria Enzo Osella e Truffo, venuto qui a far da direttore sportivo, perché la corsa ha provato che dal punto di vista della efficienza e della resistenza le P. 7 sono state eccezionali. Noi che abbiamo visto cosa succedeva alle altre gomme, con pezzi di notevole spessore e grandezza che si staccavano (uno ci ha quasi colpiti in faccia) possiamo ben dire che avevano ragione.

Questa della Pirelli, in fondo, è stata l'unica cosa di un certo interesse, visto che tutto quello che accade alle gomme della Casa italiana in pista, d'ora in avanti, deve essere osservato con molta attenzione, in funzione del prossimo ingresso della Pirelli nella massima categoria, cosa che adesso nessuno più smentisce.

Il curioso è che la macchina di Francia e Cheever era dotata di un motore «normale», vale a dire proveniente dalla Casa, mentre su quella di Quester-Walkinshaw era stato montato un motore preparato da Osella (che si è rotto per una grande perdita di olio).

Visto come sono andate le cose Francia e Cheever debbono essere contenti, anche se loro avrebbero preferito potersi impegnare più a fondo con una macchina a punto perfettamente. Visto che ormai le carenze sono individuate ecco che per la coppia le prospettive sono abbastanza rallegranti.

Vorremmo tornare sulla faccenda delle silhouettes, ma sarebbe una affazione per tutti, per noi a scriverne e per voi a leggerne. Basti rilevare quel che si vedeva ad occhio in pista: tra le Porsche turbo gruppo 4 (che già sono elaborate e migliorate rispetto alla versione di base) e quelle gruppo 5 che teoricamente ne sono derivate, non vi è più nessun rapporto di parentela nemmeno lontana.



QUASI INCREDIBILE NEL «CONTORNO» A DIGIONE

Ex-aequo in ALFASUD!

DIGIONE - Fatto senza precedenti nella corsa del Trofeo Alfasud francese, disputata sui quindici giri prima della Quattro Ore Marche, si è vista una gara combattutissima con parecchie macchine vicinissime nei primi giri, per ridursi ad un duello incredibile tra quella di Gourserol e quella di Vignes, che negli ultimi sei giri sono stati costantemente ruota a ruota. All'arrivo Gourserol che era dietro Vignes è uscito di scia a un centinaio di metri nel tentativo di sorprendere l'avversario, ed infatti a poche decine di metri dal traguardo egli aveva un leggero vantaggio. Solo che arrivati sul traguardo le due macchine erano esattamente allo stesso livello, con assoluta impossibilità di indicare un vincitore. Un caso pressoché irripetibile, ma che si è prodotto e che ha costretto a dichiarare due vincitori a pari merito, fatto davvero unico almeno per questa categoria.

TROFEO ALFASUD - Prova valida per il campionato francese - Digione, 16 aprile 1978
LA CLASSIFICA
 1. Vignes e Gourserol, 15 giri in 28'40"79, media kmh 128,185; 3. Lemetayer; 4. Delafosse; 5. Fournier; 6. Gultret; 7. Cuyenet; 8. Martinez; 9. Petel; 10. Corine Koppenague; 11. Rondeau; 12. Di Domenico a 1 giro; 13. Quintard a 1 giro; 14. Bonnet a 4 giri.
Giro più veloce: Lemetayer in 1'45"10 media 130,161 kmh.

CRONACA DELLA «4 ORE»

FITZ subito fuori per il turbo K.O.

SPECIALE AUTOSPRINT

DIGIONE - Quando veniva dato il segnale di partenza era la macchina rossa e gialla di Hezemans a lanciarsi davanti a Wollek: il lotto era impressionante quando affrontava la prima curva con le piccole BMW che facevano più fracasso dei turbo Porsche.

Fitzpatrick si è messo al terzo posto dopo il via, ma il fracasso che faceva la sua macchina era ancora più forte di quanto avrebbe dovuto essere. Uno dei tubi del turbo perdeva. «L'ho sentito subito al via, ma ho continuato a spingere per tre giri. Dimentavo sempre peggio e così mi sono fermato ai box per farlo riparare, il che mi è costato tre giri», ha detto Fitz dopo. Con ciò la sua corsa era già rovinata, ma doveva seguire ben altro.

Dopo di che Konrad ha preso il terzo posto, ma anche lui si è dovuto fermare ai box poco dopo perché aveva bruciato la guarnizione della testata, e si doveva ritirare definitivamente. Anche Jean Louis Lafosse ha perso poco dopo il suo terzo posto, dovendosi fermare ai box perché una gomma posteriore era uscita dal cerchio, un problema che gli è costato molto tempo anche in seguito, perché si è dovuto fermare altre due volte per lo stesso motivo. Ma anche quando le gomme Dunlop rimanevano al proprio posto alla macchina di Ballot-Lena non avevano una terribile instabilità, «sittavo a destra e a sinistra», ha detto Ballot-Lena.

In questo modo già all'inizio della corsa si cominciava a formare il quadro della gara, benché in questi primi giri l'attenzione si concentrasse unicamente sulle due vetture in testa, che stavano dando uno splendido spettacolo. Prima della fine del primo giro Wollek ha preso il comando, poi è stato Hezemans a mettersi in testa alla fine del terzo giro. Dopo dieci giri Wollek ha ripreso il comando, ma lo ha plevato, tenendo per un altro giro prima che Hezemans lo passasse di nuovo.

Alla fine della prima ora, quando i primi cominciavano a fermarsi ai box era di nuovo Hezemans a piazzarsi in testa con un margine di vantaggio molto superiore: Wollek si fermava per fare rifornimento e per montare gomme fresche. Mueller-Haldi si trovavano a quel punto saldamente in terza posizione.

gli Fitzpatrick stava recuperando il suo tempo perso fornendo uno spettacolo piuttosto interessante, mentre cercava di risalire il lotto delle agili 2 litri.

Tuttavia Hezemans non è rimasto a lungo al comando, perché ha lasciato il volante a Ludwig, ma poco dopo il pilota tedesco era di nuovo fermo ai box per noie ad una ruota posteriore: i bulloni di fissaggio usati sulle ruote BBS alla macchina di Loos, avevano cominciato a spaccarsi. Veniva montata una nuova ruota, ma dopo poco Ludwig era di nuovo ai box per altre noie con le ruote. Quando finalmente la macchina funzionava di nuovo bene era retrocessa al terzo posto, dietro a Mueller e Haldi, mentre Wollek-Pescarolo, in testa, si erano distaccati dal lotto. Pescarolo ha fatto sperare per un attimo il team Loos, quando si è fermato ai box fuori programma, poco dopo che aveva preso il volante per fare rifornimento di olio. Ma si era trattato piuttosto di una precauzione che di una effettiva necessità.

Fitzpatrick-Heyer avevano lottato duramente e si trovavano al quarto posto alla fine della seconda ora, mentre Neve stava sfidando Kottulinsky per il quinto posto e per il comando di una classe 2 litri. Cheever era rimasto l'unico nello stesso giro, Walkinshaw e Quester cominciavano ad accusare noie con il motore, e poco dopo si sono dovuti ritirare per rottura del motore. La Porsche di Casoni-Malet ha dovuto abbandonare perché i problemi con il turbo erano accenti nelle prove, non sono migliorati: del resto la situazione è rimasta calma durante la parte centrale della corsa. Pescarolo conservava il comando, nonostante avesse noie con le gomme posteriori.

Neve ha disputato una grande corsa, man mano che si avvicinava a Kottulinsky, passando in testa della classe 2 litri, ma non per molto, perché poco dopo era costretto a fermarsi ai box, perché il motore era piuttosto malandato.

Anche alla terza ora la situazione è rimasta quasi invariata tra i bistrada. Wollek conservava il suo vantaggio in testa di un giro su Haldi-Muller. E c'era sempre la macchina Gelo al terzo posto nello stesso giro di Muller, ma non era la stessa macchina. Poco prima che iniziasse la terza ora, quando Ludwig doveva fermarsi al box per passare il volante a Fitzpatrick, imboccava la corsia dell'entrata dei box accelerando con il differenziale bloccato. Si sentiva uno strappo e la macchina arrivava lentamente ai propri box. Fitz è saltato in macchina,

Jeff Hutchinson

CONTINUA A PAGINA 28

Dalla neve del sabato al guizzo di «PESCA»

DIGIONE - «Un altro bicchiere di vino Claude?» chiede Jean Louis Lafosse. «No, grazie. Forse dovremo provare nel pomeriggio e non voglio addormentarmi». Claude Ballot-Lena finisce la sua bistecca e intrattiene gli altri con racconti, su come un vecchietto come lui sia riuscito a passare per il finestrino della sua Dodge stock car in occasione delle recenti Daytona 500. «Mi sono allenato con la Renault R5 di mia moglie per una settimana prima. Dopo di ciò tutto è settimane». Bob Wollek entra nel ristorante e il suo compagno francese alza il braccio e lo saluta con «Heil!». In un altro angolo del ristorante sono Toine Hezemans, John Fitzpatrick, Georg Loos, che esamano con attenzione il menu francese.

Siamo al ristorante «De l'Aeroporto» e sono le 11.30. Fuori dalle finestre appannate la visibilità è ridotta a pochi metri. Digione si trova nella morsa di una vera bufera di neve, e le prove avrebbero dovuto iniziare da due ore e mezzo, e a questo momento non si sa ancora se verranno effettuate le prove o se si disputerà questa gara del campionato Mondiale Marche.

I box sono deserti. Verso le 13,00 la neve comincia a diminuire e si decide di effettuare novanta minuti di prove il sabato e un'altra ora domenica mattina. Ma poiché la partenza era originariamente prevista per le ore 11,00, la corsa doveva essere ridotta a quattro ore, il che non sembrava preoccupare nessuno.

Le qualificazioni di sabato si sono disputate su una pista bagnata e ad un certo punto la piccola BMW 320 I 2 litri di Tom Walkinshaw era la più veloce, ma man mano che la pista si cominciava ad asciugare le più potenti Porsche 935 Turbo hanno iniziato a dominare la battaglia per la pole position. Dopo le vittorie a Daytona e al Mugello si prevedeva che le Porsche avrebbero vinto anche questa volta, anche perché la BMW turbo destinata a Ronnie Peterson-Hans Stuck non era arrivata dopo i problemi al Mugello. Si era dovuto progettare e fabbricare nuovi pistoni, ma a causa dei loro impegni in F. 2 e delle altre gare alla BMW non si è avuto il tempo di collaudarli prima della corsa. Ora Peterson dovrebbe pilotare questa macchina in occasione della gara nazionale di gr. 5 al Nurburgring.

Come al solito la lotta per la pole position era tra le Porsche 935 del '78 dei due teams tedeschi Kremer e Loos. Alla fine della prima giornata Bob Wollek-Henri Pescarolo occupavano la pole position, ma nell'ultima ora di domenica, sotto un cielo limpido ed azzurro e un ben accetto sole era la vettura Loos di Toine Hezemans-Klaus Ludwig a rubargli la pole, solo per un centesimo di secondo, nonostante anche Wollek avesse migliorato il suo tempo di sabato di due secondi.

Fitzpatrick-Hans Heyer erano in seconda fila. Il team Loos aveva avuto un momento di panico quando, domenica mattina, Fitz passava davanti ai box, trascinandosi dietro del fumo. «E' il quarto motore che abbiamo perso quest'anno», ha detto John, mentre i meccanici si mettevano al lavoro per cambiare il motore prima della corsa. Si sospettava la rottura del pistone. «Sembra che i doppi turbo accusino noie di surriscaldamento. Con un solo

CONTINUA A PAGINA 28

Il mondiale silhouette ci starebbe bene la «silhouette» di Gianni Cielocuro, il simpatico pilota genovese che corre con una BMW gr. 2

E tra poco vedrete che saranno due cose ancora più distinte. La ipocrisia di una categoria del genere, oltre che i risultati infelici sulle corse, impoverite come non avrebbe dovuto essere permesso, sono evidenti. La «vecchia» CSI ne ha la responsabilità, frutto di incapacità ad immaginare le conseguenze dei suoi atti. Forse che la «nuova» CSI che ci apprestiamo ad avere sarà capace di rimediare? E' quello che tutti speriamo.

Anche e soprattutto gli organizzatori. Questi di Digione hanno dovuto ringraziare una fortuna sfacciata, che ha permesso di salvare in qualche modo la corsa. C'è stata la tempesta di venerdì e sabato, ad impedire lo svolgimento del programma come era previsto. A cambiare tutto ed a obbligarne la riduzione della corsa a quattro ore. Poi però è venuto fuori il sole, a permettere l'afflusso di un certo numero di appassionati della zona, non proprio tanti, ma abbastanza da non lasciare vuoti gli spalti naturali di questo circuito che è divertente. La corsa è stata così salvata, e proprio per fortuna, perché mentre i piloti erano sul podio a ricevere fiori e coppe, è ricominciata la bufera di neve. Fosse accaduto mezz'ora prima chi sa cosa sarebbe successo.

Nonostante ciò gli organizzatori di Digione adesso sono stufi. «Queste non sono gare», dicono, e per l'anno prossimo essi vogliono rinunciare alla gara per il titolo, che tanto non ha nessuna attrazione per i veri costruttori. Solo che non sanno da che parte voltarsi. Noi suggeriamo loro di organizzare una corsa tipo Le Mans, vale a dire senza titolazioni che tanto non servono, ma aprendo le porte a tutti. Ed è un suggerimento che diamo anche agli altri, che sono costretti ad arrampicarsi incredibili sui vetri, pur di riuscire a salvare le loro tradizioni.

f. l.

La cronaca

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

ha smontato le ruote, ma non quella posteriore sinistra. Avevano scoperto che il semiassale era rotto. Non c'era niente da fare.

Hezemans al volante della macchina di Fitzpatrick è salito al terzo posto (di nuovo), mentre la BMW italiana prendeva il quarto posto perché la vettura di Surer accusava noie di surriscaldamento, guadagnando anche il comando della classe 2 litri, seguito alle spalle dalla macchina svedese.

Quando mancava una mezz'ora alla fine si è svolto l'ultimo atto del dramma, in un momento in cui l'interesse era concentrato sulla lotta per il secondo posto, con Hezemans che si stava rapidamente avvicinando a Muller. Alla fine della corsa le due macchine sembravano essere alla stessa altezza al momento in cui avrebbero dovuto tagliare il traguardo. Ma le cose non sono andate a finire in questa maniera. Muller passava davanti al box in una nuvola di fumo, e la sua squadra ai box lo ha visto imboccare la corsia dei box, ancora avvolto nel fumo, che emetteva il motore ormai rimasto senza olio. Non c'era niente da fare. Poi anche Hezemans ha perso l'ultima occasione che forse aveva di raggiungere la macchina in testa con un vantaggio di un giro, quando si è fermato con una ruota posteriore allentata.

Cheever ha dovuto spingere forte per tenere a bada Emanuelsson negli ultimi giri e alla fine la vettura svedese era distaccata di soli quindici secondi, dopo una bella corsa, specialmente per il pilota di rally, per il quale si era trattato del primo assaggio di una corsa con macchine da turismo in circuito.

Le prove

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

turbo non abbiamo mai avuto dei problemi di affidabilità», spiegava Fitz.

Per questo motivo la vettura di Wollek-Pescarolo, una macchina nuova per questa corsa, era fornita di un solo turbocompressore. «Da circa 400 giri in meno in rettilineo, è più difficile da pilotare per il ritardo del gas e la potenza brusca, ma speriamo di guadagnare in affidabilità», ha detto Pescarolo.

La seconda macchina Kremer di Dieter Schornstein-John Winter disponeva del doppio turbocompressore, come quella che Wollek-Pescarolo avevano usato al Mugello. E' stato Pescarolo a registrare il miglior tempo nella se-

conda macchina nelle prove di sabato.

Di fianco alla vettura Loos in seconda fila erano la 935/78 di Franz Konrad-Volkert Merl. Konrad ha registrato un ottimo tempo, mentre il suo compagno di squadra Merl era notevolmente più lento.

La prima delle 2 litri BMW era la vettura belga di Patrick Neve-Harald Grohs al volante della macchina preparata da Faltz. I loro compagni di squadra Walkinshaw-Quester (preparazione Faltz) erano più lenti di quasi tre secondi. Avevano montato per questa corsa un motore preparato da Osella, come quello del team italiano Giorgio Francia-Eddie Cheever, ma quella macchina era su gomme Pirelli, mentre la vettura di Quester usava le Goodyear.

Marc Surer-Fredy Kottulinsky erano più lenti di soli quattro decimi della 2 litri di Grohs, davanti alla seconda vettura Kremer Porsche Turbo e Jean Louis Lafosse-Claude Ballot Lena con la Porsche 935/77, con turbocompressore unico, come tutte le macchine '77. La BMW Svezia era pilotata da Bo Emanuelsson-Ingvarg Carlsson, campione svedese rally '77, il quale ha preso il posto di Anders Olofsson, che correva in F. 3 in Austria. La coppia svizzera Claud Haldi e Herbert Muelle si era piazzata in quinta fila e aveva di fianco la Porsche 935/77 svedese.

Le due BMW 320 a motore Osella di Francia-Cheever e Quester-Walkinshaw seguivano dopo di loro.

La prima Porsche gr. 4 di Gerhard Holup-Edgar Doren era davanti alla Porsche 935/77 di Mario Casoni-Dino Malet. Questa macchina, però, faceva degli scherzi; per nessuna ragione evidente il motore portava la spinta del suo turbo fino a circa 2 atmosfere o a 700 CV. Casoni era preoccupato di dover correre sul bagnato domenica: il pensiero d'averne d'un tratto 700 CV quando non se lo aspettava, non lo eccitava particolarmente. E anche dopo avere sostituito gran parte dei pezzi inutilizzabili, la vettura accusava sempre lo stesso difetto e non era certo se il team avesse preso il rischio di correre in queste condizioni, rischiando anche di rovinare il motore.

Il resto del lotto di 22 macchine era composto da alcune Porsche 934 e alcune Carrera normali, di cui la macchina più lenta aveva 16 secondi di svantaggio sulla macchina battistrada, il che significava che sarebbe stata doppiata circa ogni cinque giri.

j. h.

70 ISCRITTI

alla 24 ORE

(mancano però i nomi dei piloti)

28 turbo a LE MANS

(e anche 6 FERRARI)

LE MANS - L'Automobile Club de l'Ouest, organizzatore della 24 Ore di Le Mans in programma il 10-11 giugno prossimi, ha diffuso l'elenco delle vetture iscritte alla gara. Dopo questa prima selezione sono iscritti 70 equipaggi (i nomi sono in maglioranza da svelare), che dovranno essere ridotti a 55 nelle prove di qualificazione. Sono ben 28 le vetture col turbo e, in quanto a marche di vetture, ci sono ben 25 Porsche, 6 Renault e 6 Ferrari.

La 24 Ore di Le Mans non è valida per alcun campionato, e quindi come è ormai consuetudine ammette al via anche le vetture americane della serie IMSA e le cosiddette Gran Turismo Prototipo, cioè vetture non omologate FIA che sono peraltro preparate secondo un regolamento specifico.

GLI ISCRITTI

CORSA BIPOSTO (gr. 6) oltre 2000

De Cadenet-Lola	3000
De Cadenet-Lola	3000
De Cadenet-Lola	2998
Ibe IBH/1	2996
Martini-Porsche 936 Turbo	2996
Martini-Porsche 936 Turbo	2996
Martini-Porsche 936 Turbo	2996
Toj SC 303	298
Renault-Alpine A442 A Turbo	2795,8
Renault-Alpine A442 A Turbo	2795,8
Renault-Alpine A442 A Turbo	2795,8
Renault-Mirage M.9 Turbo	2794,4
Renault-Mirage M.9 Turbo	2794,4

fino a 2000

Cheetham G. 601	2000
Lola T.294	2000
Chevron B.36	2000
Sauber C.5	2000
Lola T.296	2000
Lola T.294/6	2000
Lola T.296	1998
Chevron B.31	1998
Lola T.297	1997
Chevron B.36	1996
Chevron B.36	1996
Chevron B.36	1996
Lola T.294 S	1950
Lola T.294 S	1950

PRODUZIONE SPECIALE (gr. 5)

Daimler-Benz	4489
Porsche 935 Turbo	4200
Porsche 935 Turbo	4200
Martini-Porsche 935 Turbo	4200
Porsche 935 Turbo	4200
Porsche 935 Turbo	4200
Porsche 935 Turbo	4200
Porsche 935 Turbo	4200
Porsche 935 Turbo	4200
Porsche 935 Turbo	3920
Porsche 935 Turbo	3920
B.M.W. 320	2000
Lotus Esprit	1973

GRANTURISMO PROTOTIPO (GTP)

Aston Martin Turbo	7476
W.M. Turbo	3729,6
W.M. Turbo	3729,6
Inaltera	3000
S.K.F. M 378	2989
W.M.	2850
Alpine-Renault A.310 V.6	2664

VETTURA IMSA

Chevrolet-Monza	5735
Ferrari Boxer (USA-Chinetti)	4942
Ferrari 512 BB (USA-Chinetti)	4942
Ferrari 512 BB (Pozzi-Francia)	4942
Ferrari 512 BB (Pozzi-Francia)	4942
Porsche 935 Turbo	4200
Porsche 935 Turbo	4200
Porsche 935 Turbo	4200
Porsche 934 Turbo	4188
Porsche 934 Turbo	4188
BMW 3,5 CSL	3500
BMW 3,5 CSL	3500
Porsche Carrera RS	2995
Porsche Carrera	2992
Ferrari 308 GTB (USA-Chinetti)	2927

GRANTURISMO (gr. 4)

Porsche 934 Turbo	4193
Porsche 934 Turbo	4191,6
Porsche 934 Turbo	4188,8
Porsche Carrera RS	2998
Porsche Carrera	2996
Porsche Carrera	2996
Porsche Carrera	2994
Ferrari 308 GTB	2946

ROHRL CON LA STRATOS NEL RALLY-SAAR

Due morti nella foresta

SAARBRUCKEN - Il pilota ufficiale Lancia-Fiat Walter Rohrl ha ottenuto la sua prima vittoria casalinga insieme al copilota Christian Geistdoerfer, al volante della Stratos 270 CV.

Questo rally è stato funestato da un tragico incidente. L'ex copilota di Achim Warmbold, Hanno Menne, trentatreenne campione tedesco 1975 e tre volte vincitore del Giro d'Europa, era salito sul sedile del navigatore del nuovo pilota Dieter Scholl, anche lui trentatreenne, nella seconda curva. In una lunga curva a destra nella speciale di Lauterbach Scholl ha perso il controllo della vettura, uscendo di strada. La macchina si è lanciata a piena velocità nella foresta. Un terribile bilancio: entrambi i piloti sono morti sul luogo dell'incidente.

In occasione del 7. ADAC Saarländ Rally, terza prova del campionato tedesco rally, e prova valevole anche per il campionato europeo rally, Rohrl-Geistdoerfer si sono aggiudicati una netta vittoria assoluta su un lotto di 117 partecipanti di cui 21 sono arrivati alla fine della gara. Rohrl si era portato subito in testa dopo il via per il percorso lungo 1100 km, che portava attraverso il Saarland fino su sul Nurburgring, registrando i migliori tempi nelle trenta speciali, su una lunghezza complessiva di 260 km. Neanche il favorito di questo campionato tedesco Reinhard Hainbach poteva frenare Rohrl.

I concorrenti hanno dovuto lottare con il tempo capriccioso d'aprile: pioggia, neve,

ghiaccio, nebbia e un bel sole. Il solito duello gr. 1 tra Holger Bohne (Ford Escort) e Achim Warmbold (Opel Kadett) si è deciso a favore di Bohne-Diekmann.

Rolf Nieborg

7. ADAC SAARLÄND RALLY - Valido per il Campionato Europeo - Saarbrucker 14-16 aprile 1978.

LA CLASSIFICA

1. Rohrl-Geistdoerfer (Lancia Stratos) 8353; 2. Hainbach-Linzen (Ford Escort RS) 8842; 3. Bohne-Diekmann (Ford Escort RS) 8973; 4. Hero-Kopper (Porsche Carrera) 9001; 5. «Didi»-Lux (Fiat 131 Abarth) 9029; 6. Auck-Ehm (Ford Escort) 9125; 7. Demuth-Fischer (Toyota Celica) 9148; 8. Knollmann-Hopfe (Audi 90) 9153; 9. Warmbold-Zimmer (Opel Kadett GTE) 9186; 10. Ronz-Middendorf (Ford Escort) 9332.

EUROPEO PILOTI RALLIES (dopo 12 prove)

Alen	Fiat-Abarth	115
Carello	Lancia Stratos	100
Vatanes	Ford Escort	80
Hainbach	Ford Escort	75
Toivonen	Sunbeam Avenger	67
Wittmann	Opel Kadett	62
Brookes	Ford Escort	60
Bohne	Ford Escort	57
Sulc	Porsche Carrera	47
Zanini	Fiat-Abarth	45

● LA LUBIAM dopo aver sponsorizzato per anni altri sports come la boxe, il baseball e la pallacanestro, dopo il timido ingresso nelle automobili con le Alfa Romeo che corsero il Costa a Costa, pare intenzionata a entrare in questo sport più concretamente. I suoi colori appariranno sulla Osella duemila sport con la quale correranno in coppia «Amphicar» e Moreschi.

● Nessuna delle parti dipartimentali coinvolte (Arrows e Shadow) è disposta a fare commenti sull'attacco del Sunday Times del 9 aprile, ma Ecclestone smentisce che la FOCA stia per nominare una commissione che dovrebbe esaminare le due macchine.

LO SVEDESE OLOFSSON (A SUO AGIO) SI CONSOLIDA LEADER

La neve «taglia» i partenti Un fuoristrada collettivo!

KNITTELFELD - In occasione della terza prova del Campionato Europeo di F. 3, disputatasi sull'Oesterreichring, le condizioni atmosferiche sono state assai insolite. Fino a venerdì prima della corsa la pista era coperta di neve, e solo gli spazzaneve hanno reso possibile le prove. Le forti cadute di neve che avevano coperto il circuito hanno anche impedito ad alcuni piloti e teams di affrontare il viaggio in Austria, e così invece dei cinquantun piloti iscritti solo trentaquattro si sono presentati alle prove.

E questo fatto, a sua volta, ha reso necessaria una modifica alle modalità dello svolgimento della corsa. Poiché gli organizzatori avevano ricevuto oltre cinquantun iscrizioni, si era programmato di disputare la corsa su due batterie e una finale, ma a causa del notevole ridimensionamento del lotto, si sono disputate invece due manches e la classifica finale veniva stabilita per la somma dei tempi. Piacevole sorpresa per i piloti: tutti si qualificavano.

Gli italiani in difficoltà sulla pista-fango

KNITTELFELD - Trentatré piloti di dodici nazioni (Danimarca, Svezia, Olanda, Gran Bretagna, Irlanda, Francia, Svizzera, Germania Federale, Italia, Austria, Argentina e Brasile) hanno preso il via per la PRIMA MANCHE. La pista era nuovamente asciutta, dopo che in mattinata aveva ancora nevicato leggermente, ma era circondata di un paesaggio innevato. Nonostante il freddo gelido 5.000 spettatori erano venuti ad assistere alla gara sorprendendo piacevolmente gli organizzatori.

Dopo il via lo svedese Anders Olofsson è vincitore del primo scorcio sull'Oesterreichring e battuto di stretta misura da Ghinzani nel campionato europeo della F3 dell'anno scorso, si mette al comando, mentre Ruggero Gruet (Valtellina Racing) ha dovuto fermarsi al box già dopo il primo giro. Dietro lo svedese seguivano Patrick Gaillard con la Chevron, Teodoro Fabi con la March del team Astra, l'olandese Michael Bleekemolen (Chevron), secondo a Zandvoort e quarto al Nurburgring e il più veloce questa volta in prova, e l'argentino Juanito Campos con la seconda Argo ufficiale, oltre a quella di David Kennedy.

Dopo otto giri, cioè un terzo della corsa, Olofsson aveva già otto secondi di vantaggio su Bleekemolen, nove su Fabi, dieci su Gaillard e undici su Daniele Albertin (Ralt), che era salito alcuni posizioni.

Non è più successo molto fino all'ultimo giro, ma lì il caos. Alla fine del penultimo giro, nell'uscita dalla chicane Hella Licht non meno di undici piloti sono usciti di pista, dopo che altri due avevano fatto un testa-coda, uscendo di pista, sporcando il manto stradale quando sono usciti dal fango per tornare in pista. I piloti che seguivano sono scivolati su questo fango inestinguibile scivolando. Per fortuna tutti i piloti sono rimasti illesi, anche la maggior parte delle macchine non sono state danneggiate. I piloti coinvolti erano Marzio Romano, David Kennedy e il suo compagno di squadra Juanito Campos, Bertrand Schaefer; Jacques Coulon con la March ufficiale, il danese Sirm Borguud, Oskar Pedersen, l'austriaco Hans Boyer, l'olandese Huub Rothengatter, il giovane pilota austriaco Markus Hoettinger e il francese Philippe Colonna.

Ora per loro contava unicamente tornare in pista e arrivare al traguardo. E vi sono riusciti, anche se un po' più indietro di quanto erano prima. Il più veloce a liberarsi dal fango era Marzio Romano, ed è infine arrivato davanti a Kennedy, Pedersen, Rothengatter, Coulon, Hoettinger, Colonna, Campos, Borguud, Schaefer e Boyer.

Per la SECONDA MANCHE Marzio, Kennedy, Campos, Hoettinger e Colonna non hanno più preso il via, mentre l'austriaco

Willi Siller è stato squalificato dopo la prima manche. Il pilota di Salisburgo aveva occupato un ottimo terzo posto, però, durante una verifica tecnica è stato scoperto che nel sistema di aspirazione della Chevron di Siller non c'era pressione, e perciò la macchina è stata squalificata per essere non conforme al regolamento.

I commissari sportivi avevano deciso, per quanto riguarda gli undici piloti usciti di pista nella prima batteria, che sono stati ammessi nella classifica con il tempo del penultimo giro, che avrebbero potuto prendere il via per la seconda batteria se si fossero sottoposti, una mezz'ora prima del via, ad un'ulteriore verifica tecnica, per fare controllare la sicurezza delle loro macchine dopo quella uscita.

Anche questa volta Olofsson è passato in testa subito dopo la partenza mentre il lotto sembrava già ben presto piuttosto sfoltito. Già al quinto giro si era ritirato Pedersoli per difetto allo sterzo e anche Svensson. Due giri dopo toccava anche a Coloni per difetto all'accensione. Nel frattempo anche Fabi, Reto e Lechner erano involontariamente usciti di gara.

Dopo otto giri Olofsson guidava con non meno di 20'9" secondi su Gaillard, Bleekemolen (21"6" di distacco), Albertin (23"3" di ritardo) e Lammers.

Ma prima del traguardo le cose si sono ancorate una volta drammaticamente. Olofsson ha potuto salvarsi, tagliando come primo il traguardo, ma solo con un margine di vantaggio di 47 centesimi, mentre tra il secondo Gaillard e il terzo Bleekemolen il distacco era di 86 centesimi.

● Come la Coppa Renault anche la gara Alfafud si è disputata su dodici giri, ma è interessante notare che le Alfafud sono più veloci di quasi un minuto sulla distanza della Renault 5 Alpine...

LA CLASSIFICA

1. Hans Fink 30'39"35; 2. Karl Wendlinger 30'46"11; 3. Dieter Tauchner 30'59"97.

Per quanto riguarda la classifica del campionato europeo questa terza prova ha portato pochi cambiamenti, perché anche questa volta i punti sono andati agli stessi piloti che già a Zandvoort e al Nurburgring sono entrati in zona punti. Questo significa che dopo tre corse e la possibilità teorica di diciotto vincitori di punti, solo otto piloti si sono aggiudicati finora punti per il campionato.

Anche una uscita di pista in massa nell'ultimo giro della prima manche non ha potuto cambiare niente a questo fatto. E' vero, undici piloti sono rimasti incastrati nella melma, ma i primi sei ne erano già andati e non sono rimasti coinvolti in questo sfacelo.

E' interessante che Bleekemolen ha vinto la corsa di F. Ford sull'Oesterreichring un anno fa: da allora il giovane pilota olandese ha fatto con successo il salto alla F. 3.

Hannes Ch. Steinmann

ZELTWEG F.3

16 aprile 1978

Gara internazionale di velocità in circuito valida come terza prova del Campionato d'Europa piloti di F. 3

Così al traguardo

1.a MANCHE
1. Anders Olofsson (Ralt-Toyota) 23'22" e 04; 2. Bleekemolen (Chevron) 23'29"33; 3. Gaillard (Chevron) 23'31"18; 4. Fabi (March-Toyota) 23'31"65; 5. Albertin 23'32"33; 6. Lammers (Ralt) 23'32"89; 7. Luwendijk (Lola) 23'36"08; 8. Nielsen (Ralt) 23'55"84; 9. Coloni (Argo-Toyota) 24'14"41; 10. Smith (KWS-Chevron) 24'17'58; 11. Von Loewis (Ralt) 24'17'76; 12. Svensson (Ralt) 24'18'09; 13. Wettstein (Ralt) 24'18"41; 14. Zeller (March-Toyota) 24'25"44; 15. Schnarwiler (Argo) 24'25"95; 16. Pati (Ralt) 24'26"37; 17. Reto (Chevron-Toyota) 24'47'57; 18. Lechner (Ralt) 24'51"52; 19. Schlessner (Chevron) 24'51"44; 20. Marzio (March-Toyota) a 1 giro; 21. Kennedy (Argo-Toyota) a 1 giro; 22. Pedersoli (Ralt) a 1 giro; 23. Rothengatter (Ralt) a 1 giro; 24. Coulon (March) a 1 giro; 25. Hoettinger (Chevron-BMW) a 1 giro; 26. Colonna (March) a 1 giro; 27. Campos (Argo-Toyota) a 1 giro; 28. Borguud (Ralt) a 1 giro.

2.a MANCHE

1. Anders Olofsson 23'19"53; 2. Gaillard 23'20"00; 3. Bleekemolen 23'20"86; 4. Albertin 23'22"49; 5. Lammers 23'24" e 87; 6. Luwendijk 23'33"11; 7. Coulon 23'48"56; 8. Nielsen 24'01"05; 9. Rothengatter 24'01"24; 10. Loewis 24'12"70; 11. Borguud 24'16"78; 12. Royer 24'17" e 04; 13. Wettstein 24'18"95; 14. Schaefer 24'21"15; 15. Smith 24'23"24; 16. Schnarwiler 24'24"98; 17. Zeller 24'29" e 50; 18. Pati 24'30"82; 19. Gruet 24'46"07; 20. Schlessner 24'58"99; 21. Weiss 24'24"05.

Giro più veloce: Gaillard (Chevron) in 1'54"53.

Classifica finale (per somma di tempi):

Classifica finale (per somma di tempi):	Zandvoort	Nurburgring	Zeltweg	TOTALE
1. Anders Olofsson 46'41"57; 2. Bleekemolen 46'50"19; 3. Gaillard 46'51"18; 4. Albertin 46'58"82; 5. Lammers 46'57" e 78; 6. Luwendijk 47'09"19; 7. Nielsen 47'58"89; 8. Von Loewis 48'30"46; 9. Wettstein 48'37"36; 10. Smith 48'40"82; 11. Schnarwiler 48'50"83; 12. Zeller 48'54"94; 13. Pati 48'57"19; 14. Schlessner 50'16"43; 15. Coulon 45'51"27; 16. Rothengatter a 1 giro; 17. Borguud a 1 giro; 18. Royer a 1 giro; 19. Schaefer a 1 giro; 20. Weiss a 2 giri.	3	9	9	21
2. Bleekemolen	6	3	6	15
3. Lammers	9	1	2	12
4. Fabi	4	6	1	10
5. Gaillard	2	2	4	6
6. Albertin	2	2	3	5
7. Kennedy	—	4	—	4
8. Luwendijk	1	—	1	2

Campionato Europeo di F. 3

Campionato Europeo di F. 3 (dopo 3 prove)	Zandvoort	Nurburgring	Zeltweg	TOTALE
Olofsson	3	9	9	21
Bleekemolen	6	3	6	15
Lammers	9	1	2	12
Fabi	4	6	1	10
Gaillard	2	2	4	6
Albertin	2	2	3	5
Kennedy	—	4	—	4
Luwendijk	1	—	1	2

L'asso dello sci Klammer sfiora la vittoria in R.5

KNITTELFELD - Si sono avute una serie di novità sensazionali in occasione della gara per la Coppa R5 Elf, la prima di questa stagione. Per la prima volta si sono viste in azione le Renault 5 Alpine di 93 CV in Austria, che si sono rivelate molto più veloci delle R5 usate finora. La prima cosa sensazionale era il miglior tempo in prova del discicista di sci Franz Klammer e la seconda il fatto che per molto tempo questo asso dello sci ha guidato la corsa, precisamente fino all'ultima curva, e la terza era l'annuncio che Klammer era passato ai professionisti statutisti dello sci.

Klammer ha tagliato il traguardo della corsa, disputatosi su dodici giri, con soli diciassette centesimi di svantaggio dallo sconosciuto austriaco Max Unterwandler, dopo che aveva registrato anche il giro più veloce in corsa con 2'33"83 alla media di 139,08 kmh.

Anche il famoso commentatore della

F. 1 Heinz Pruller ha partecipato a questa corsa ed è arrivato non soltanto, come previsto, ultimo, ma era distaccato anche di due minuti e otto secondi e un giro da Klammer. Questo significa che gli mancavano solo venticinque secondi al secondo giro di ritardo e questo su appena oltre trenta minuti di corsa; ma in compenso Pruller ha un rapporto altrettanto stretto con Klammer come lo ha con Niki Lauda.

Un vero fallimento la TRANS-EUROPA gr. 1 (10 alle prove, 7 all'arrivo)

KNITTELFELD - Un tale fallimento lo sport automobilistico austriaco non ha mai subito! Si ricordano corse di F1 poco

riuscite, corse deboli del campionato mondiale marche e prove di F2 poco interessanti o gare di turismo che sembravano corse da vagonne letto e ma non si è mai visto una corsa tanto squalida come la seconda prova del nuovo trofeo Diners Club Trans Europe. Dieci macchine si sono presentate alle prove, sette sono arrivate al traguardo.

TROFEO DINERS TRANS EUROPE - Gara internazionale per vetture Gr. 1 e mezzo - Osterreichring, 16 aprile 1978

LA CLASSIFICA

Classifica	1	2	3	4	5	6	7
Classa 1300	1. Walter Niesner (Fiat 128) 40'07"43; 2. Stoffel (Alfa Romeo) a 1 giro; 3. Pletzer (Simca) a 1 giro.						
Classa 1600	1. Alfons Hohenester (Audi 80) 39'21"93; 2. Hofknecht (Audi) a 1 giro.						
Classa 2500	1. Hartmut Bauer (Ford Escort) 39'14"6.						
Classa 3500	1. Fred Frankenhout (Opel Commodore) 38'20"67.						

Gara - MAGIONE

16 aprile 1978 - Gara nazionale di velocità in circuito

- **Organizzazione:** Scuderia Carpine, Magione (Perugia)
- **Condizioni climatiche:** PROVE, pioggia e vento - GARA, cielo coperto, vento e pista asciutta
- **Direttore di gara:** Walter Berardi

Così al traguardo

FORMULA ITALIA

1. batteria: 1. Franceschini 15'07"7 alla media di 98,485 kmh; 2. Rubini 15'15"2; 3. Fiorese 15'18"9; 4. Conti 15'24"4; 5. Regosa 15'28"5; 6. Gandione 15'38"9; 7. Lombardi 15'47"2; 8. Bianchi 15'58"6; 9. Maggioni a 1 giro; 10. Vullo a 1 giro; 11. Palladini a 1 giro; 12. Stracchi a 1 giro; 13. De Rosa a 3 giri.

2. batteria: 1. Bellini 15'45"6 alla media di 100,500 kmh; 2. Vernaccini 15'45"9; 3. Corradi 16'05"5; 4. Giugni 16'07"8; 5. Paganelli 16'22"1; 6. Foroni 16'31"8; 7. Santin 16'39"8; 8. Gonsaglia a 1 giro; 9. Astratti a 1 giro; 10. «Lucio» a 1 giro; 11. «Emiliano» a 1 giro; 12. Toni a 2 giri; 13. «Scorpione» a 10 giri.

3. batteria: 1. Rossi 15'09"2 media 97,997 kmh; 2. Alboreto 15'09"6; 3. Tuzi 15'21"6; 4. Passoli 15'41"7; 5. Marelli 15'42"6; 6. Arnotti 15'43"2; 7. Rossi O. a 1 giro; 8. Ferrari a 1 giro; 9. Rossi S. a 1 giro; 10. Ritrovato a 1 giro; 11. Cagarelli a 1 giro; 12. Frengi a 3 giri; 13. Livio a 5 giri; 14. Martoglio a 7 giri; 15. Mellaro a 9 giri; 16. Desperati a 12 giri; 17. Galli a 12 giri; 18. Ponti a 14 giri.

Finale: 1. Carlo Rossi, 21 giri in 20'38"5 alla media di 100,692 kmh; 2. Bellini 20'45"9; 3. Franceschini 20'50"4; 4. Conti 20'52"8; 5. Passoli 20'53"5; 6. Giugni 20'57"4; 7. Rubini 20'59"1; 8. Fiorese 21'11"1; 9. Regosa 21'34"4; 10. Foroni 21'36"; 11. Arlotti a 1 giro; 12. Marelli a 1 giro; 13. Campione a 5 giri. **Giro più veloce:** Bellini in 57"8" alla media di 102,768 kmh.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Terracina (Fiat X-1/9) 17'13"9 media 80,353 kmh; 2. Labanti (Fiat X-1/9) 17'18"2; 3. Salamina (Matra Bagheera) 17'25"; 4. Bana (Bagheera) 17'25"; 5. Menichetti (Fiat X-1/9) 17'27"9; 6. Mercaro (Fiat X-1/9) 17'33"3; 7. «Bloody Black Tiger» (Bagheera) 17'46"; 8. Cobetti (Bagheera) 17'47"4; 9. Raimondi (Fiat X-1/9) 17'47"8.

Classe 1600: 1. Sanguolo (Alpine) 17'02"3 media 87,154 kmh; 2. Falcinelli 17'35"8; 3. Mersi (Lancia HF) a 1 giro. **Giro più veloce:** Sanguolo 1'07" media 88,656 kmh. **Classe 2000:** 1. Cucé (Alpine) 17'23"6 alla media di 85,375 kmh.

Classe 3000: 1. Nardini (Porsche) 16'47"7 alla media di 88,416 kmh; 2. «Lormax» (Porsche) a 2 giri.

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Bologni (A 112) 18'32"8 media 80,138 kmh; 2. «Giuseppe» (A 112) 18'42"; 3. Musante 18'51"2; 4. Pancaldi 18'52"3.

Classe 1150: 1. Bortolotti 18'10"9 media 81,675; 2. Festuccia 18'15"6; 3. Bagnardi 18'17"6; 4. Bartoli 18'19"1; 5. Innocenti 19'09"9; 6. «Peter» 19'14"3; 7. Mercati a 1 giro (tutti su A 112 70 HP).

Classe 1300: 1. Boldrini 17'32"3 media 85,115 kmh; 2. Antonelli 17'32"1; 3. Riccitelli 17'48"1; 4. Pisella 17'55"31; 5. Pie-

IN F. ITALIA E R. 5 DUELLI AVVINCENTI

BELLINI al «muro» decide per ROSSI



Carlo Rossi precede Conti, Alboreto e Desperati nel corso della 3. batteria della F. Italia, da lui vinta con fatica

rantonni 18'04"5; 6. Facciola 18'08"8; 7. Broccolini 18'09"9; 8. Lotti 18'20"5; 9. Valente 18'14"9; 10. Franceschini 18'24"1 e 2; 11. Del Fiore 18'27"5; 12. Gallo a 5 giri; 13. Leo a 7 giri (tutti su Simca Rallye 2).

Classe 1600: 1. Gianfranco Gonzi (Golf) 17'22"8 media 85,841 kmh; 2. Coppi (Golf) 17'47"4; 3. Marangone (Scirocco) 18'05"2.

Classe 2000: 1. Cangionli 17'43"9 alla media di 83,746 kmh; 2. Spinelli 18'02"5; 3. Chimenti 18'24"9; 4. Schellemar a 1 giro (tutti su Alfa 2000).

Classe 3000: 1. Murri (Opel) 17'35", alla media di 84,554; 2. «Nainfe» (Opel) 17'39". **Coppa Renault 5 kit:** 1. Cittadini 18'09"1 media 81,808 kmh; 2. Del Gatto 18'19"9; 3. Morelli 18'23"5; 4. Lazzari 18'24"7; 5. Ferrini 18'41"7; 6. Ludi 18'45"3; 7. Coscioni a 3 giri; 8. Sanguolo a 6 giri.

MAGIONE - Pioggia a catinelle, autodromo che nelle vie di fuga era diventato un vero e proprio acquitrino, la curva del «Muro» che in uscita presentava una vasta zona allagata, sembrava proprio che la gara non si dovesse effettuare. Così infatti aveva deciso il direttore di gara visto il protrarsi dell'impraticabilità del percorso e il notevole ritardo che si andava accumulando per le prove. La cosa che preoccupava di più era la mancanza di drenaggio della curva del «Muro» per ovvii motivi di sicurezza.

Poi la volontà di non fare ritornare a bocca asciutta i piloti a casa, ha risolto il problema, creando un canale di scolo improvvisato. Ne hanno sofferto un po' le sessioni di prova, che sono state ridotte al minimo, falsando un po' le griglie di partenza, ma tra i mali è stato scelto senz'altro il minore.

Domenica cielo coperto, ma il vento forte ha spazzato le nubi e si è corso all'asciutto. Vittoria di Rossi nella Formula Italia che ha superato nel finale l'«eterno secondo» Bellini. Molto avvincente è stato il duello tra i due, un avvicinarsi di botta e risposta entusiasmante, poi Bellini si è girato alla curva del «Muro» e per Rossi sono finite le preoccupazioni. E' questa la prima vittoria del pilota di Correggio, che in molti ricorderanno protagonista involontario del pauroso incidente con Eddy Bianchi ad Imola, lo scorso anno.

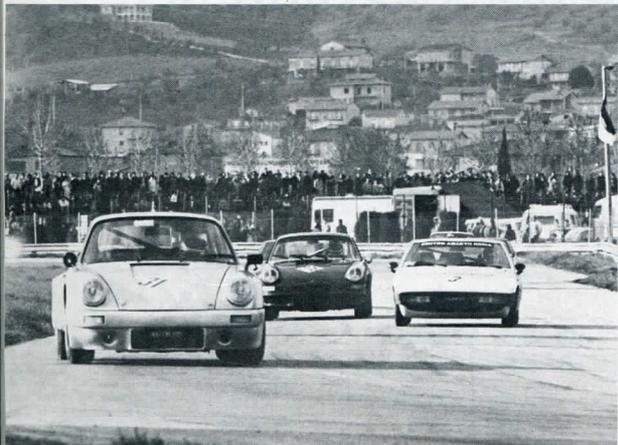
Prima gara della giornata il raggruppamento 1.000-1.150 del gruppo I. Va via subito il «giovanone» Bortolotti che domina tutta la gara controllando la rimon-

ta di Festuccia che si libera di Bartoli dopo un bel duello mentre nella classe minore Bologni riesce a tenere l'impatto con le sorelle maggiori, finché non si rompe lo scarico, poi sarà staccato ma arriva lo stesso quinto e vince la sua categoria con 10 secondi su Giuseppe.

Nel raggruppamento 1.600 e 2.000 e 3.000 del gruppo I c'è poco da dire. Le posizioni si normalizzano quasi subito con Gonzi (I. classe 1.600) che va via, secondo è Murri (I. classe 3.000) che dopo una sfuriata iniziale si accontenta di controllare Nainfe che a sua volta tiene a bada Cangionli (I. classe 2.000); Poi gli altri in fila indiana in una gara senza un sorpasso.

La 1.300 gruppo I. ha offerto l'usuale valido spettacolo. La vittoria è andata a Boldrini dopo che è riuscito a scavalcare Antonelli, che sembrava in un primo momento andasse via indisturbato e Gianfranco Riccitelli, che aveva il suo da fare alle prese con una vettura messa su alla meglio prima delle prove, dopo che aveva venduto la sua, al debuttante Facciola (terzo miglior tempo in prova ed ottimo sesto); quarto è Fielella rassegnato a controllare Pierantoni.

Il gruppo 3 aveva tutte le classi in raggruppamento dominate dal sornione Nardini (I. classe 3.000) che controllava il vantaggio sul bravissimo Sanguolo (I. classe 1.600). Terzo è Terracino (I. classe 1.300) mentre Labanti, partito dal fondo, supera Salamina che ha dovuto sfoderare tutto il suo mestiere quando si è trovato tra i piedi il doppiato «Lormax», che ha dato fastidio a mol-



Le gruppo 3 hanno corso assieme. Qui la Porsche di Nardini precede la Bagheera di Salamina e l'altra Porsche di «Lormax» nelle prime fasi di gara

3 CORSE 3 VINCITORI FRA LE R. 5

DEL FANTE sente l'odore di MONTECARLO



... ed infine scende, incolome (a sinistra). Qui sopra danza Apolloni inseguito da Padovan sempre con la Renault-Alpine

Al tornantino, Sforza si ribalta...

... poi rotola sul fianco...

SPECIALE AUTOSPRINT

MAGIONE - Non sembrava proprio che Gianbruno Del Fante riuscisse a vincere questa terza prova della coppa Renault 5 Elf. Infatti, nella batteria era sembrato quasi rassegnato alle spalle di Pizzi, poi in finale con una bella progressione il romano è riuscito ad imporsi con una notevole autorità. Senza dubbio il miraggio di essere ammesso alla gara internazionale che si svolgerà a Montecarlo in concomitanza con il Gran Premio di Formula 1 ha galvanizzato Del Fante stavolta in possesso di una vettura nettamente migliorata dopo le non esaltanti prove di Milano e Varano.

«Camaleo», dopo il giallo di Varano, voleva confermare la sua posizione di leader nella classifica, ed anche se non ha potuto niente contro Del Fante lo ha impegnato fino alla fine dei 30 vivacissimi giri di questa finale. Forse un attimo di indecisione nel superare Naddeo è stato determinante per l'anoncetano per perdere contatto con Del Fante.

1. **BATTERIA** - Dodici le vetture che prendono parte alla prima gara della giornata, non si schierano le vetture di Fornaro e Chiesa; al via Massimo Sigala è il più pronto, ma già dopo i primi giri il fiorentino Baldi prende il comando, mentre Giuliani conferma tutte le sue qualità insediandosi al terzo posto. Poi Baldi non riesce a contenere un Sigala abbastanza irruento, si scompone e lascia via libera anche a Giuliani. Intanto Sforza è protagonista di uno spettacolare quanto incontro capotamento al tornantino. Dietro, Salvatori è impegnato a fondo da Gardelli e Muratore - vede sfumare l'ammissione alla finale per delle noie al cambio.

2. **BATTERIA** - Schieramento completo in questa batteria con 14 vetture al via e Giancarlo Xella schierato al palo. Il bargamigo conduce per circa metà gara poi, pressato da Naddeo, viene superato da questi alla curva del tra-

liccio. Dietro, intanto, Ripani partito in 55. fila risale bene ed alla fine alla curva dei box sorprende Xella in difficoltà per la rottura del pedale dell'acceleratore; quarto finisce Meloni e quinto un magnifico Corti che risale dall'ultima posizione dopo essersi girato alla curva dei box. Trabassi si capota al «traliccio».

3. **BATTERIA** - Delle batterie questa è senz'altro la più tranquilla, con Pizzi che si insedia al comando delle 14

Sarà smantellata da giugno a FERRARA la pista di autocross

FERRARA - Per decisione del Consiglio Direttivo dell'Associazione Sportiva Autocross S. Martino, nei primi giorni del prossimo giugno inizierà lo smantellamento della pista autocross ferrarese e dei suoi impianti. La pista, di circa m. 1000, era stata inaugurata nel 1974 e su di essa, oltre a diverse gare non titolate, sono state effettuate fino a tutto il 1977, ben 23 competizioni a carattere nazionale.

Il numero medio di partecipazioni oscillava dalle 60 alle vetture, con la presenza assidua di una trentina di conduttori locali, componenti del Gruppo Sportivo S. Martino. Per il 1978 erano state iscritte a calendario quattro manifestazioni che non verranno effettuate, esclusa la terza Prova del Campionato Int. 2 C V Dyane Cross del 15 maggio.

La pista vivrà la sua ultima giornata sportiva il 21 maggio prossimo, con la 1. Prova Speciale del 13. Trofeo «Arrigo Gandolfi». Per fortuna è di prossima attuazione una nuova pista, operativa dal prossimo anno, sia per il motocross che per l'autocross.

● **REINE WISELL** biondo ex pilota di F. 1 svedese continuerà quest'anno a correre, come ha fatto nel '76 e '77 nella serie Super Star con una Camaro da 430 cavalli. Il suo compagno di squadra sarà il vincitore della serie '76 Ulf Granberg; il loro team è sponsorizzato dalla Sibylla, la maggior fabbrica svedese di «hot dogs».

COPPA RENAULT 5 ELF - Magione, 16 aprile 1978

LE CLASSIFICHE

1. **batteria:** 1. Massimo Sigala 23'01"2 alla media di 86,87 kmh; 2. Giuliani 23'06"8; 3. Baldi 23'08"3; 4. Salvatori 23'12"9; 5. Gardelli 23'14"1; 6. Muratore 23'18"2; 7. «Ritides» 23'35"3; 8. Fiorelli 23'40"9; 9. Panzironi a 1 giro; 10. «Jerry» a 3 giri; 11. Del Brana a 7 giri.

2. **batteria:** 1. Naddeo 22'46"5 media 86,935 kmh; 2. Ripani 22'46"8; 3. Xella 22'47"2; 4. Meloni 22'47"5; 5. Corti 23'10"9; 6. Ferrari 23'22"5; 7. Dignoni 23'24"8; 8. Simoni 23'28"9; 9. Ravasi 23'37"6; 10. Rubino 23'37"9; 11. Bobbi a 6 giri.

3. **batteria:** 1. Pizzi 22'40"7 media 87,304 kmh; 2. Del Fante 22'41"1; 3. Casprini 23'10"3; 4. Antonucci 23'11"6; 5. Baso 23'16"7; 6. Baldi 23'20"1; 7. Revello 23'27"7; 8. «Trudis II» 23'35"4; 9. Giorgi 23'36"2; 10. Seghezzi 23'45"4; 11. «RS» a 1 giro.

4. **batteria:** 1. «Camaleo» 22'40"7 media 87,304 kmh; 2. Conti 22'41"7; 3. Sigala Roberto 22'59"7; 4. Pedala 23'06"3; 5. Marino 23'15"3; 6. Apolloni 23'17"5; 7. Baliva 23'22"1; 8. Baldanzi 23'24"7; 9. Xella Massimo 23'29"4; 10. Finardi a 1 giro; 11. Cesarini a 2 giri.

Finale: 1. Gianbruno Del Fante 33'42"3, media 88,114 kmh; 2. «Camaleo» 33'44"7; 3. Conti 33'48"4; 4. Ripani 33'57"6; 5. Sigala Massimo 33'59"7; 6. Giuliani 34'00"3; 7. Meloni 34'01"7; 8. Corti 34'22"5; 9. Pedala 34'23"6; 10. Sigala Roberto 34'24"9; 11. Salvatori 34'25"4; 12. Gardelli 34'25"8; 13. Marino 34'26"1; 14. Baso 34'32"2; 15. Antonucci 34'32"6; 16. Casprini 34'34"9; 17. Baldi 34'39"5; 18. Naddeo a 3 giri; 19. Pizzi a 11 giri; 20. Xella Giancarlo a 11 giri. Giro più veloce: il 24. di Del Fante in 1'06" e 7. media 89,055 kmh.

Classifica Coppa dopo la 3. prova

1. «Camaleo» p. 31; 2. Ripani 26; 3. Del Fante 22; 4. Conti 20; 5. Xella Giancarlo 19; 6. Sigala Massimo 16; 7. Sigala Roberto 14; 8. Naddeo 12; 9. Salvatori 11; 10. Giuliani 9; 11. Pedala 7; 12. Corti 6; 13. Meloni 4; 14. Colleoni 1.

vetture, e Del Fante che si limita a seguirlo come un'ombra. Casprini proprio al termine dei 20 giri in programma è terzo dopo una rimonta che lo ha visto risalire dall'ottava posizione.

4. **BATTERIA** - Conti, autore del miglior tempo delle prove, conduce per i primi giri, poi è infilato alla «Branca» da «Camaleo», che alla fine con Pizzi sarà il più veloce delle batterie. I due imprimevano un ritmo velocissimo ed al funambolico Roberto Sigala non rimane che accontentarsi del terzo posto dopo aver respinto prima gli attacchi di Pedala e poi di Cesarini che proprio alla fine è costretto a fermarsi per il distacco del filo della bobina. Marino precedendo Apolloni e Baliva conquista l'ingresso in finale; al termine poi lo stesso Apolloni e Padovan vengono tolti di classifica per condotta scorretta.

FINALE - 20 le vetture ammesse alla finale che si disputa sulla distanza di 30 giri. Al via il più pronto è Pizzi che sorprende «Camaleo» schieratosi al palo per essere stato il più veloce delle quattro batterie. Alla curva dei box Conti, Sigala e Ripani si spingono e Massimo Sigala esce nel prato ripartendo nelle ultime posizioni. Naddeo poi al terzo giro si insedia in testa mentre Del Fante passato sesto al termine del primo giro, all'ottavo è già secondo dietro Pizzi. I due hanno sorpreso Naddeo alla staccata del «traliccio».

Nel giro seguente Del Fante è al comando, mentre dalle retrovie si assiste ad una entusiasmante rimonta di Conti che, con un ritmo impressionante risale fino alla terza posizione. Scompare intanto Pizzi che proprio sulla linea del traguardo rompe il motore. Stessa sorte attende anche Naddeo a tre giri dal termine. «Camaleo» partito male a lungo occupa la quarta posizione poi a metà gara accortosi che Naddeo lo tallona, lo supera tentando generosamente fino alla fine di riprendere il contatto con Del Fante.

Maurizio Masini

Gaetano Dima

DRAMMATICO RUSH A COLLEGE STATION (CON RUTHERFORD CONTRO IL MURETTO)

ONGAIS b. ANDRETTI A UNSER mascella K. O.

COLLEGE STATION - Sulla pista più veloce del mondo dove Andretti nel 1973 stabilì il record mondiale di 345,774 kmh. Danny Ongais ha vinto la 200 Miglia tipo Indy dopo aver conquistato la pole position girando alla media di 340,786 kmh. Al suo fianco, l'haawiano aveva Mario Andretti (336,28 kmh.) seguito da A.J. Foyt, Tom Sneva, Johnny Rutherford, Bobby Unser, Wallie Dallenback e Gordon Johncock, tutti con media non inferiore ai 350 kmh. Alla vigilia, era stato Al Unser, su Lola Cosworth a dare l'avvio. Per fortuna soltanto un cavalletto indolente di un girello di giri la sua macchina urtava il muretto e dal tremendo impatto il minore degli Unser riportava la frattura della mascella e veniva ricoverato con prognosi riservata. Dunque per questa velocissima 200 Miglia, una settimana prima di Trenton nel New Jersey, «test» importantissimo per le macchine che il 28 correranno ad Indianapolis, in prima fila e nelle altre tre, tutti motori V8 Cosworth che alla fine hanno dato scacco matto ai vecchiati Offenhauser.

La pista comunque pur essendo abbastanza nuova, non si presentava levigata, e numerosi avvallamenti mettevano in pericolo i piloti.

Lo stesso Foyt, alla vigilia ne prendeva una e rompeva la trasmissione ed una sospensione posteriore.

In gara, al texano capiterà press'a poco la medesima cosa. Una sospensione anteriore sballata e il ritiro a 20 giri dalla fine. Ma osserviamo la corsa che ha avuto due personaggi di rilievo: Mario Andretti e Gordon Johncock. Senza il duello alla Dartagnan di «Piedone» e di «Gordy» forse la corsa sarebbe stata meno attraente, anche se è stata infortuniata da un pauroso cozzo di Rutherford lanciato sul muretto alla velocità di oltre trecento all'ora. Per fortuna soltanto un cavalletto indolente per l'altro texano che si salvava dopo lo scoppio del pneumatico sinistro posteriore.

Partenza a freccia di Andretti che distanzia Ongais di oltre 25 metri; dietro l'haawiano c'è Foyt e poi giunge Sneva. Ma a un certo punto Andretti rallenta sensibilmente. La carburazione non è perfetta e Mario perde tre piazze che riguadagna al decimo quando passa di nuovo in testa ed inizia un duello con Johncock veramente elettrizzante. Al 19. giro Rutherford urta il muretto e viene la prima bandiera gialla. Qui succede il caos. Riformamenti disordinati e Ongais diventa il leader mentre in seconda posizione Andretti battaglia con Johncock irriducibile. Ci sono stati momenti in cui solo l'abilità di Mario sta capace di evitare l'irreparabile in alcune curve quando i due erano fianco a fianco. Andretti, intanto nei rettilinei viene «misurato»: 378,115 kmh, e compie il giro dell'ovale di 2 miglia in 36''6. con una media di 315,364 kmh.

Al 40. giro Ongais è sempre primo mentre subito dopo passano Andretti, Johncock, Sneva, Dallenback. Si ritira Foyt ed il distacco tra Ongais e «Piedone» è di 14 secondi. La Mc Laren Penske di Andretti però risente evidentemente della ducazzata durante il primo arco della gara e non è in grado di riacquistare Ongais il quale alla fine avrà 20 secondi sul pilota iolamoericano.

A 20 giri dalla fine Bobby Unser su vettura Gurney si ferma al box col motore anarante; Johncock perde terreno ed è arrestato da un giro mentre il compagno di squadra di Andretti, Tom Sneva, riesce a superare Mario.

E' stata comunque una corsa mozzafiato, con medie da far venire la pelle d'oca che ha avvinco i 35 mila spettatori accorsi alla grande sagra texana. Domenica, 200 Miglia, sarà anticipata di Indianapolis. E ci saranno tutti!

Lino Manocchia

200 MIGLIA COLLEGE STATION - Gara internazionale per vetture USAC - College Station, 16 aprile 1978

LA CLASSIFICA

1. Danny Ongais (Parnelli - Cosworth) alla media di 279,161 kmh; 2. Tom Sneva (Mc Laren Penske); 3. Mario Andretti (Mc Laren Penske); 4. Gordon Johncock (Wildcat Binotti) ad un giro; 5. Wally Dallenback (Sugar Ripe Offy) ad un giro.

● **RIAPPARE IL «PANIERE»** di valutare per il pagamento delle forniture petrolifere agli Emirati Arabi Uniti. Lo ha reso noto il ministro del petrolio Mana-al-Oteiba, precisando che ciò si deve attribuire al ribasso del dollaro per colpa del quale gli Emirati hanno perso nel 1977 l'11,5 per cento.

Petty cede al taxista!

WILKESBORO - Quattro luci gialle, per 15 giri complessivi non hanno impedito a Darrell Waltrip di vincere la «Gwin Staley 400» di North Wilkesboro nella Carolina del Nord.

Nonostante alla vigilia Benny Parson avesse guadagnato la pole position, pochi giuravano che l'ex tassinaro di Detroit avrebbe battuto il plotone degli agguerriti avversari, con a capo Richard Petty «a secco» da mesi ed in cerca di rivincita. E Darrell Waltrip, combattendo a colpi di centesimi di secondo è riuscito a far fuori «king» Petty e lo stesso Parson che si erano mantenuti in testa con ostinatezza encomiabile.

Alla fine della combattuta gara di 250 miglia (400 giri) lo sprinter Waltrip è riuscito a trovare lo spiraglio da un gruppo di macchine e a tagliare il traguardo dinanzi all'attonito Richard Petty.

GWIN STALEY 400 - Gara per vetture stock organizzata dalla NASCAR - Wilkesboro, 16 aprile 1978

LA CLASSIFICA

1. Darrell Waltrip (Ford) che gira alla media di 148,671 kmh; 2. Richard Petty (Dodge Magnum); 3. Benny Parson (Oldsmobile); 4. Lenny Pond (Chevy); 5. Dave Marcis (Chevy).

MONZA SVIZZERA SNOBBATA DAI NOSTRI

STUDER fra i 200

MONZA - Come oramai è tradizione — dopo la sospensione delle corse su circuito decretato dal consiglio nazionale fin dal lontano 1955 su tutto il territorio svizzero — il «circo» elvetico dell'automobilismo sportivo è stato costretto anche per il 1978 ad emigrare all'estero per effettuare le proprie gare di velocità. Il circuito di Monza ha rappresentato la prima delle 7 tappe di questa lunga e costosa peregrinazione sui circuiti europei. Nelle due giornate monzesi oltre 200 piloti, un quarto dei licenziati ACS, hanno dato vita ad un programma nutrittissimo e senza interruzioni. Gli organizzatori hanno inteso dare per la prima volta un carattere internazionale alla manifestazione. Purtroppo le liste aspettative sono andate in parellone per la scarsa adesione di piloti stranieri. A tal proposito il direttore di corsa, Adriano Bottinelli, ci ha dichiarato che l'ACS per favorire la partecipazione di piloti italiani di formula, aveva addirittura ridotto la tassa di iscrizione da 250 franchi (circa 113.500 lire) a 66 franchi (30.000 lire). Malgrado ciò, nessuno si è presentato.

Per rimanere in tema di organizzazione aggungeremo che l'ammontare della spesa dell'intera manifestazione si è aggirata intorno ai 35 milioni di lire, parte dei quali recuperati dagli organizzatori con le tasse di iscrizione delle autovetture. Non deve meravigliare molto il fatto che la gara sia stata in grossa parte finanziata dagli stessi piloti partecipanti; per gli svizzeri ciò non rappresenta una eccezione, ma rientra nella norma.

Ritornando alle corse possiamo dire che la gara più attesa è vinta dal pilota più preparato delle autovetture. Patrick Studer su Chevron B 42, il quale però ha dovuto faticare molto per avere ragione della resistenza dello scatenato Mueller che aveva condotto la corsa in maniera autoritaria fino al settimo giro.

d. d.

CORSA A MONZA - 16 aprile 1978 - Gara internazionale valida per il campionato svizzero ed il campionato ticinese di velocità
● **Direttore di corsa:** Adriano Bottinelli
● **Percorso:** pista stradale di 5.800 metri
● **12 giri** ○ **Condizioni climatiche:** molto nuvoloso nelle prove, sereno durante la gara

LE CLASSIFICHE

Licenziati A e B

GRUPPO 1

Classe 1300: 1. Dietrich (Simca R3) 28'22''66; 2. Hollinger (Simca R3) 28'36''47; 3. Kiss (Simca) 27'21''48. G.p.v.: Dietrich in 2'30''98.

Classe 2000: 1. Schneiter (Triumph Dolomite) 26'40''59; 2. Komeltz (Kadett GTE) 26'41''74; 3. Zech (Escort) 26'51''47; 4. Eggenberger (Kadett GTE) 26'53''35; 5. Vogt (Kadett GTE) 26'54''36; 6. Ruegg (Ford Escort) 27'11''79; 7. Velly (Triumph Dolomite) 27'54''29; 8. Zocic (Kadett GTE) 28'29''20. G.p.v.: Schneider in 2'22''03.
Classe oltre 2000: 1. Egenter (Camaro) 26'39''07; 2. Ullmann (Commodore) 27'28''61. G.p.v.: Egenter in 2'21''80.

GRUPPO 3

Classe 1600: 1. Madoerin 26'42''28; 2. Hess 26'45''39; 3. Baeriswil 27'21''03; 4. Panzeri 27'30''02; 5. Andress 27'31''29; 6. Cogato

27'48''52 (tutti su Alpine Renault). G.p.v.: Madoerin in 2'21''12.
Classe oltre 1600: 1. Bossard 26'28''91; 2. Krucker 26'32''61; 3. Levenberger 26'43''15 (tutti su Porsche). G.p.v.: Krucker in 2'09''28.

R5 ALPINE CUP

1. Furrer 30'42''40; 2. Wellinger 30'42''51; 3. Luetscher 30'55''22; 4. Peter 31'07''23; 5. Heberard 31'14''37; 6. Hofmann 31'14''50; 7. Berger 31'15''93; 8. Riffel 31'16''07; 9. Tiffel 31'29''30; 10. Snucki 31'29''42; 11. Saegesser 31'07''35; 12. Mueller 31'42''06; 13. Taennler 31'45''25; 14. Salomon 31'57''96; 15. Ullmann 31'59''31. G.p.v.: Wellinger in 2'31''77.

GRUPPO 2

Classe 1000: 1. Druninger (Datsun) 29'08''31; 2. Lattmann (Datsun) 28'46''19. G.p.v.: Druninger in 2'36''96.

Classe 1300:

1. «Tango» (Alfa Romeo) 20'29''98; 2. Tschudin (Simca R2) 30'10''92; 3. Hadorn (Alfa Romeo) 30'14''22; 4. Kamm (Audi 50) 28'05''55; 5. Rebusci (Simca R2) 30'05''92; 6. Traversa (Simca R2) 30'26''00; 7. Bonara (Fiat 128 C) 28'47''06. G.p.v.: «Tango» in 2'25''67.
Classe 1600: 1. Wettstein (Scirocco) 28'13''95; 2. Eichmann (Scirocco) 28'15''39. G.p.v.: Eichmann in 2'19''17.
Classe 2000: 1. Beutler (BMW 320) 28'00''28; 2. Koening (BMW 2002) 28'22''46. G.p.v.: Koening in 2'16''93.
Classe oltre 2000: 1. Lips (Mazda RX2) 29'26''61. G.p.v.: Lips in 2'25''74.

GRUPPO 4

Classe 2500: 1. Claudio Magnani (Lancia Stratos) 26'16''72. **Classe oltre 2500:** 1. Marco Vanoni (Porsche Carrera) 26'19''63; 2. Foitche (Ferrari 308 GTB) 24'30''17; 3. Bianchi (Porsche Carrera) 25'43''41; 4. Sarteur (Porsche Carrera) 26'25''51. G.p.v.: Vanoni in 2'08''70.

GRUPPO 5

Classe 1300: 1. Willy Sprenger (NSU) 26'40''95. G.p.v.: Sprenger in 2'36''43. **Classe 2000:** 1. Fritz Straumann (Toyota Corolla) 26'10''41. G.p.v.: Straumann in 2'07''59. **Classe oltre 2000:** 1. Franz (BMW 320) 24'23''71; 2. Brandenberger (Porsche Carrera) 25'27''08; 3. Serrra (Porsche Carrera) 25'12''20. G.p.v.: Franz in 1'59''49.

GRUPPO 6

Classe 2000: 1. Straehl (March 76S) 22'51''54; 2. Ihle (Osella) 22'55''93; 3. Weltri (Artog) 22'56''77; 3. Lumer (Artog) 22'57''25; 5. Blanc (Lola) 23'27''27; 6. Granjean (Osella PA2) 24'04''03. G.p.v.: Straehl e Ihle in 1'52''18. **Classe oltre 2000:** 1. Capoferri (Lola) 22'29''82. G.p.v.: Capoferri in 1'51''13.

GRUPPI 7 e 8

1. e 2. Serie: 1. Galateo (Super Ford) 23'52''04. G.p.v. Galateo in 2'18''72. 3. Serie: 1. Pfister (March) BMW) 23'52''99; 2. Albert (Top BMW) 23'39''97. G.p.v.: Pfister in 1'54''34. 4. Serie: 1. Patrick Studer (Chevron B 42) 23'34''60; 2. Mueller (Willora RT 21) 23'38''08; 3. Latzer (Lola Mader F9) 23'38''85; 4. Dotta (March) 23'40''10; 5. Eichmann (Argo F) 23'45''56; 6. Huber (Argo F) 23'47''17; 7. Loosli (Chevron) 24'03''15; 8. Waelti (March) 743) 24'23''20; 9. Bitterlin (Lola) 23'46''56; 10. Conrad (Argo BMW) 23'55''52; 11. Ansermoz 24'09''91; 12. Eigenmann (Lola) 24'18''96; 13. Jeanneret (Hoggar) 25'24''35. G.p.v.: Dotta in 1'54''88.

IN F.1 AURORA E F.3

TRIMMER e WARWICK senza rivali

SNETTERTON - Tony Trimmer ha aumentato il suo vantaggio nel campionato Aurora AFX in occasione della corsa a Snetterton, la quale, sotto molti aspetti, è stata altrettanto deludente quanto la prima della serie, a Oulton Park. Almeno, questa volta, Trimmer per breve tempo è stato confinato al secondo posto, con il giovane Geoff Lees al comando. Ma il numero dei ritirati era rilevante, e solo tre macchine di F. 1 si sono classificate.

Trimmer era in pole con la sua M23 (58'1), con al suo fianco Geoff Lees, un pilota che sta migliorando a vista d'occhio, con la Ensign (58'5). Seguiva Pilette (58'7) con la BRM e poi Villota (M23, 59'1). All'inizio la corsa sembrava diventare interessante, poiché Geoff Lees guidava il lotto. Aveva tuttavia sbagliato la scelta delle gomme, e quando le gomme cominciarono a rovinarsi perdeva terreno e non ha avuto alternative che fermarsi al box. A quel punto Trimmer si era già saldamente installato al comando, seguito a distanza da Villota, che disputava un'altra delle sue gare prudenti. Teddy Pilette teneva la BRM al terzo posto, a distacco costante, ma poi si è dovuto ritirare per rottura del motore.

Anche Edwards doveva ritirarsi per noise al motore e anche le altre vetture di F. 1 uscivano di gara e solo due F. 2 sono arrivate al traguardo, ma troppo distaccate per essere classificate.

CORSA A SNETTERTON - 16 aprile 1978 - Gara internazionale gr. 8 per il campionato Aurora AFX - 55 giri

LA CLASSIFICA

1. Tony Trimmer (McLaren M23) 54'30''0, media 186,74 kmh; 2. Villota (McLaren M23) 55'08''0; 3. Lees (Ensign N 176) 55'43''0. G.p.v.: Trimmer, 58'2, alla media di 190,78 kmh, nuovo record.

BRANDS HATCH - Derek Warwick ha ottenuto la sua quinta vittoria in sei corse quest'anno e sta diventando sempre di più «l'uomo da battere». Benché questo potrebbe diventare sempre più difficile, perché sta visibilmente guadagnando fiducia in sé stesso corsa dopo corsa.

A Brands Hatch tuttavia, Nelson Piquet è arrivato vicino a Warwick e le due macchine erano state distaccate alla fine. E il risultato avrebbe potuto essere di più stretta misura ancora se l'altro pilota brasiliano «Chico» Serra non fosse stato ritardato nelle prime fasi da Ian Flux.

David Hodges

F.3 A BRANDS HATCH - Gara internazionale valida per il campionato BP

LA CLASSIFICA

1. Derek Warwick (Ralt) 22'36''3 alla media di 154,21 kmh; 2. Piquet (Ralt) 22'36''6; 3. Serra (March 783) 22'43''6; 4. Bullman (Chevron B 38); 5. Flux (March). Giro più veloce: Serra 44''2 media 157,73 kmh.



IL MALTEMPO IN SARDEGNA HA GUASTATO LE «GITE» MA HA DATO SIGNIFICATO RALLYSTICO ALLA FATICA



MVERINI e il prof

Dopo le tante defezioni della vigilia, era impossibile che non vencesse la Fiat Abarth 131 ufficiale di Maurizio Verini e del rientrante prof. Mannucci

SPECIALE AUTOSPRINT

PORTO CERVO - Ben difficilmente un rally alla sua prima edizione potrà mai annoverare tanto interesse come è accaduto per il «1. Rally della Costa Smeralda». Nonostante il coefficiente ai fini del Campionato Italiano fosse soltanto 1 — e non poteva essere diversamente per un rally alla sua prima edizione — una massa di concorrenti addirittura inaspettata si è presentata allo start ed un numero proporzionalmente ancora maggiore di personaggi ufficiali dello sport automobilistico nazionale non è mancato all'appuntamento con la Sardegna.

Ma la Sardegna ha voluto ridimensionare le cose e portarle ad un'atmosfera prettamente rallystica. Un freddo che da quarant'anni da queste parti non si ricordava, pioggia, grandine, neve addirittura, hanno ambientato la gara in dimensioni avventurosamente rallystiche. E chi pensava di venir qui a fare una bella «gita» ha dovuto, suo malgrado, vivere gli avvenimenti della gara secondo i più classici canoni del rally.

Sotto il profilo tecnico e sportivo il rally della Costa Smeralda non poteva dire molto, salvo il ritorno allo startato e l'ingresso nel settore del grosso sponsor Martini. Il motivo di maggiore interesse, alla partenza, era il ritorno di Mario Mannucci sul sediolino del navigatore, e Mario ha dimostrato anche agli «scettici» che è sempre il «professore» accompagnando Maurizio Verini alla vittoria con l'unica Fiat 131 Abarth Alitalia presente.

Dopo la forzata defezione di Bacchelli e della sua Stratos — Bernacchini aveva così assunto funzioni di coordinatore per l'assistenza alla 131 di Verini — erano ben poche le possibilità di battaglia per la vittoria assoluta. Un Ormezzano in gran forma con la Kadett gr. 2 a livelli sempre più interessanti di potenza ma con l'eterno problema di scaricarla a terra — Conero non ci dorme la notte, ma prima o poi la soluzione la trova, state pur certi —, un Cerrato che con la Kadett gr. 1, pur correndo in scioltezza, tiene uno stan-

dard di prestazioni fantastiche (in tutte le «speciali» meno una ha preceduto anche la 131 di Ceccato), un Lorenzelli grintoso ma con una macchina meno inappuntabile, non potevano certo rappresentare un pericolo per Verini e Mannucci.

Nella seconda speciale del prologo (un'idea di Dante Salvay) Ormezzano ha anche danneggiato un braccetto di una sospensione e la 131 di Verini e Mannucci ha così potuto sperimentare ulteriormente la iniezione Spica e collaudare nuove gomme Pirelli definite «Outers».

Nel rally vero e proprio, disputato venerdì in una lunga tappa di 730 km, tutte le caterate del cielo si sono riversate sulla Gallura e da qui sono derivate le uniche emozioni: Verini si è ritrovato a un certo punto in testa-coda sul viscido terreno trasformato in fango e le cose potevano prendere una svolta imprevedibile. Tutto è andato per il meglio, ma bastava poco a far perdere il successo alla Fiat. Infatti soltanto Ceccato, con la 131 della scuderia «4 Rombi» — la pregevole iniziativa dei concessionari veneti — ha rappresentato l'alternativa di riserva per la Casa torinese, così come Pasetti lo era stato in Sicilia, ed ha spezzato la lunga teoria di Opel, ed anche di Ford, nelle posizioni di classifica dietro il vincitore.

Qualcosa di più ci si aspettava dalle Porsche di Brambilla e Tauffer (il pilota veneto era l'unico ad aver effettuato an-

che l'ultima edizione del vecchio Rally di Sardegna nel 1968), ma le Carrera hanno ceduto al termine del prologo e lo svizzero Laederach, con una tranquilla gara, si è aggiudicato la classifica di gr. 3, un gruppo che continua a non avere protagonisti ai fini del campionato italiano.

Le note più interessanti sono derivate dagli spettacolosi tempi di Comini che nel corso del prologo con una Kadett gr. 1 era riuscito ad inserirsi al quarto posto della classifica, tra Cerrato e Lorenzelli. Ma alla prima speciale del rally, il venerdì mattina, i suoi sogni di gloria sono finiti fuori strada, smentendo anche miraboliche soluzioni di pneumatici di cui si parlava. Certo, se saprà meglio amministrare le proprie qualità potrà emergere, come è successo lo scorso anno per Cerrato che, contenendo l'irruenza, ha ormai raggiunto una notevole maturità.

Il nome a sorpresa è stato così quello di Balzano, un pilota locale, di Tortoli, un minuscolo paesino della Sardegna, che nell'isola s'era già fatto conoscere e che grazie al «Costa Smeralda» si è fatto notare precedendo al termine con la sua Kadett gr. 1 anche la Ford Escort dell'esperto Quaciarì che ha difeso l'onore della Ford che ha commesso un errore a non partecipare con Presotto, per l'ideale terreno che il percorso offriva alle sue caratteristiche.

Problemi di «budget» affliggono la

squadra — ma si stanno anche sperimentando nuove soluzioni — però crediamo che gli organizzatori, con l'ingente impiego di mezzi economici che c'è stato, grazie anche alla Martini, avrebbero acconsentito volentieri ad eventuali richieste.

Qui sorge spontaneo osservare che questo rally non poteva non riuscire bene. Quando ci sono le strade, la volontà, persone come Patterlini che sa coordinare, magnificamente ogni cosa, e soprattutto i soldi, non esistono problemi. Se questo può proiettare qualche ombra sui meriti degli organizzatori, va detto che c'è stata l'intelligenza di non voler fare da soli; si son chiamati a raccolta i migliori specialisti di organizzazione (Salvay, Rava) e tutto è filato liscio: commissari, cronometristi, servizio medico.

A livello informazione poi c'erano come di consueto il nostro Burlando e Mordenti, del servizio clienti Fiat, che tenevano magnificamente aggiornate le classifiche per la stampa, ed i maggiori dello sport automobilistico presenti in forze hanno potuto partecipare alla principessa premiazione (è raro trovare coppe così), con il soddisfatto sorriso del «tutto bene» (anche se abbiamo visto grandi manovre tra le quinte).

La «Costa Smeralda» verrà dunque promossa, sostenuta. Ed è giusto che sia così, perché più che altro, come ha detto Cesare Fiorio, la scarsa densità di popolazione e le strade ancora allo «stato brado» garantiscono condizioni che ormai in Italia è difficile ritrovare. Per di più sembra sia stato trovato l'accordo per far arrivare il rally anche sulle strade del nuorese ed i confini che si aprono a questo rally sembrano dei più rosei, visto che le ambizioni alla titolarità europea non sono affatto nascoste.

Altrettanto roseo futuro non si vede invece nei programmi dei vincitori Verini e Mannucci: dopo il Rally dell'Acropoli c'è un vuoto fino al Sanremo. E' l'unica amarezza che abbiamo rilevato nel dopocorsa dei vincitori, che contano su qualche sponsor per partecipazioni ufficiose alle gare del campionato italiano.

LA CRONACA

ORMEZZANO si danneggia subito

PORTO CERVO - Fin dalle verifiche le fila risultano ridotte. Oltre a Bacchelli mancano Pregliasco, Pittoni, Dus, Zandonà, e «Tchine», per citare i più noti. Il prologo di 197 km, con quattro speciali, si apre con la prova AUTOSPRINT: è breve ed i distacchi limitati ma già indicativi. Verini a spron battuto davanti ad Ormezzano, mentre Comini si inserisce a sorpresa al terzo posto. Bonzo, con la 131 della «4 Rombi» esce di strada e

CONTINUA A PAGINA 38

Renato Ronco



13-15 aprile 1978

Trofeo Martini, terza prova del campionato italiano rallys internazionali, coefficiente 1.

● **Organizzazione:** AC Sassari e Consorzio Costa Smeralda

● **Percorso:** partenza ed arrivo a Porto Cervo, prologo di 197 km e rally di 732: prove speciali 20

● **Condizioni atmosferiche:** freddo, pioggia e grandine

● **Direttore di corsa:** Adolfo Rava

Così (in 41) al traguardo

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Verini-Mannucci (Fiat 131 Abarth Allitalia) 3.28'36"; 2. Ormezzano-Rudy* (Opel Kadett GTE) 3.31'23"; 3. Cerrato-Guizzardi (Opel Kadett GTE) 3.37'22"; 4. Ceccato-Roggia (Fiat 131 Abarth) 3.37'07"; 5. Balzano-Griva (Opel Kadett GTE) 3.45'11"; 6. Quaciari-Orsetti (Ford Escort RS) 3.46'01"; 7. Laederach-Siggen (Porsche Carrera) 3.47'05"; 8. Molinari-Zallo (Ford Escort) 3.50'13"; 9. Del Zoppo-Bartolich (A.R. Alfasad) 3.52'11"; 10. Caranci-Saldarini (Fiat 131 Abarth) 3.57'48".

Classifiche di gruppo

GRUPPO 1

Classe 1300: 1. (29.) Manca-Carta (Fiat 128 C) 4.45'20"; 2. (30.) Pettinaro-Deidda (Peugeot 104 ZS) 4.45'21"; 3. (34.) Bai-Bol (AR Alfasad) 4.51'04"; 4. (41.) Frattini-Corri (Fiat 128 C) 5.54'34".

Classe 1600: 1. (22.) Canu-Gallu (VW Golf GTI) 4.21'11"; 2. (26.) Frattini-Pittalis (VW Golf GTI) 4.39'07".

Classe oltre 1600: 1. (3.) Cerrato-Guizzardi (Opel Kadett GTE) 3.37'22"; 2. (5.) Balzano-Griva (Opel Kadett GTE) 3.45'11"; 3. (6.) Quaciari-Orsetti (Ford Escort RS) 3.46'01"; 4. (11.) Addis-Mura (Ford Escort RS) 3.58'44"; 5. (13.) Pons-Pinto (Opel Kadett GTE) 4.05'43"; 6. (17.) Bortolotti-Bortolotti (Ford Escort RS) 4.10'08"; 7. (19.) Fren-Casanova (Ford Escort RS) 4.16'43"; 8. (20.) Cicconini-Bariassina (Opel Kadett GTE) 4.19'27"; 9. (21.) Sarzano-Tomasino (Ford Escort) 4.20'08"; 10. (23.) Masia-Pisu (Opel Kadett GTE) 4.26'28"; 11. (27.) Pallanca-Audibert (Ford Escort RS) 4.21'24"; 12. (31.) Gucci-Gucci (Opel Kadett GTE) 4.48'24".

GRUPPO 2

Classe 1000: 1. (24.) Perazzo-Montagna (Daf Volvo 63) 4.27'09"; 2. (38.) Amatori-Floris (NSU C) 5.15'38"; 3. (40.) Bonetto-Didonato (Fiat 127) 5.39'47".

Classe 1300: 1. (9.) Del Zoppo-Bartolich (AR Alfasad) 3.52'11"; 2. (25.) Schaeer-Demierre (Citroen GS X2) 4.27'34".

Classe 2000: 1. (2.) Ormezzano-Rudy* (Opel Kadett GTE) 3.31'23"; 2. (8.) Molinari-Zallo (Ford Escort) 3.50'13"; 3. (12.) Nico-Dal Ban (Opel Kadett GTE) 4.01'59"; 4. (14.) Saporiti-Sgatti (Opel Kadett GTE) 4.05'54"; 5. (32.) Cicognini-Coppa (Opel Kadett GTE) 4.48'55".

GRUPPO 3

Classe 2000: 1. (28.) Este-Rudaz (Fiat 124 Abarth) 4.45'14"; 2. (33.) Pierini-Trombi (Fiat 124 Abarth) 4.51'01"; 3. (35.) Peirani-Elia (Lancia Fulvia HF) 4.55'14"; 4. (39.) Madrau-Fresu (Lancia Beta 1.8) 5.39'12".

Classe oltre 2000: 1. (7.) Laederach-Siggen (Porsche 3000) 3.47'05"; 2. (37.) Tosca-Bosurgi (Porsche Carrera) 5.07'25".

GRUPPO 4

Classe 1600: 1. (15.) Marchesini-Cereda (Lancia Fulvia HF) 4.06'56"; 2. (16.) Soriano-Simonetti (Renault Alpine A 110) 4.09'48"; 3. (18.) Marchisa-Ceriani (Lancia Fulvia HF) 4.11'08"; 4. (36.) Raimondi-Marengi (Citroen GS) 4.57'58".

Classe 2000: 1. (1.) Verini-Mannucci (Fiat 131 Abarth) 3.28'36"; 2. (4.) Ceccato-Roggia (Fiat 131 Abarth) 3.41'07"; 3. (10.) Caranci-Saldarini (Fiat 131 Abarth) 3.57'48".

Le speciali

AUTOSPRINT: Verini 5'04"; Ormezzano 5'17"; Camini 5'22"; Cerrato 5'28"; Celesia 5'29".

AA CC SARDEGNA: Verini 15'00"; Ormezzano 15'20"; Cerrato 15'32"; Lorenzelli 15'52"; Ceccato 15'52".

CONRERO: Verini 3'19"; Ormezzano 3'22"; Lorenzelli 3'31"; Cerrato 3'31"; «Nico» 3'32".

OPEL 1: Verini 7'31"; Ormezzano 7'57"; Cerrato 8'05"; Comini 8'17"; Francone 8'18".

FIAMM 1: Ormezzano 16'24"; Verini 16'27"; Cerrato 17'05"; Ceccato 17'35"; Lorenzelli 17'37".

CASTROL 1: Verini 8'41"; Ormezzano 9'03"; Cerrato 9'23"; Balzano e Quaciari 9'36".

JOLLY CLUB 1: Verini 10'18"; Ormezzano 10'49"; Ceccato 11'13"; Cerrato 11'18"; Balzano 11'29".

FIAMM 2: Verini 17'06"; Ormezzano 17'16"; Cerrato 17'57"; Ceccato 18'19"; «Nico» 18'22".

CASTROL 2: Verini 9'17"; Ormezzano 9'38"; Cerrato 9'53"; Quaciari 9'58"; Ceccato 10'00".

JOLLY CLUB 2: Verini 11'00"; Ormezzano 11'24"; Cerrato 11'45"; Ceccato 11'49"; Quaciari 11'55".

PIRELLI 2: Ormezzano 14'04"; Verini 14'11"; Ceccato 14'29"; Cerrato 14'36"; Balzano 14'43".

LANA GATTO 4: Verini 13'25"; Ormezzano 13'42"; Cerrato 13'50"; Ceccato 13'58"; Balzano 14'23".

SILVY TRICOT A/1: Ormezzano 9'12"; Verini 11'13"; Cerrato 11'25"; Ceccato 11'25"; Balzano 11'54".

SILVY TRICOT B/1: Ormezzano 11'12"; Verini 11'13"; Cerrato 11'25"; Ceccato 11'44"; Laederach 11'45".

LANA GATTO 2: Verini 14'25"; Ormezzano 14'42"; Balzano 14'48"; Cerrato 14'53"; Ceccato 15'02".

SILVY TRICOT A/2: Ormezzano 9'53"; Verini 9'58"; Cerrato 10'02"; Balzano 10'08"; Laederach 10'19".

SILVY TRICOT B/2: «Nico» 12'48"; Verini 13'12"; Masia 13'17"; Ormezzano 13'23"; Cerrato 13'24".

AUTOBEZZA FORD: Ormezzano 10'00"; Cerrato 10'46"; Verini 10'47"; Ceccato 10'32"; Balzano 10'55".

OPEL 2: Ormezzano 8'09"; Verini 8'19"; Quaciari 8'49"; Ceccato 8'49"; Balzano 8'51".



Cofani aperti in Costa Smeralda. Sopra, per un testa-coda sull'asfalto viscido all'Opel di Saporiti. Sotto, per ebollizione alla X-1-9 di Aiolfi



LA CRONACA

CONTINUAZIONE DA PAG. 37

perde circa 6 minuti. Quaciari rompe lo scarico ma gli viene sostituito.

Nella successiva prova Ormezzano danneggia la sospensione. Montaldo ha dei problemi al cambio, la Mandelli si ferma in prova speciale per un banale guasto all'impianto elettrico. La Pons avrà così via libera per la classifica femminile.

Nella prova CONRERO e nella successiva OPEL 1 si fanno avanti Cappelli e «Nico». L'uomo del momento è Comini, sulla Opel-Carenini, mentre si spera che il vento ed il freddo cessino per ridare il volto tanto atteso alla Costa Smeralda.

Il mattino dopo non riparte Brambilla, che era venuto più che altro per collaudare la macchina e che era ottavo. «Forfait» anche di Cappelli e di Bonzo. Sulla ps. FIAMM 1 la prima sorpresa: arriva la pioggia e le strade si riempiono di pozzanghere. Vince la prova Ormezzano ma sia lui che Verini stanno nel tempo imposto. Sparisce Comini e la sua uscita di strada prelude ad una serie nutrita. Tauffer si ritrova con il motore appeso ai supporti rotti e rinuncia.

Nella seconda speciale, la CASTROL 1, tocca a Lorenzelli cedere: rotte le condutture dell'olio rimane bloccato, senza lubrificante. Approfittando del fatto che le prove si ripetono a mo' di circuito, al secondo passaggio Cerrato e Guizzardi, individuano il punto dove Livio è fermo e gli fanno il «lancio» delle latine di olio di cui si sono approvvigionati. Lorenzelli riesce così ad uscire dalla speciale. Un episodio che accumuna i piloti dei rallys.

Ancora Verini si aggiudica la prova JOLLY CLUB: la classifica non cambia ma peggiora il tempo, mentre si ritira anche Noberasco che era 11. Alla pioggia si aggiunge la grandine, e poi sul Limbara anche la neve. Inaudito, l'Aga Kan sa ora come fare per risolvere i problemi di siccità in uno qualunque dei suoi possedimenti: basta organizzare un rally...

Si fa sempre più notare il sardo Balzano, mentre anche Ballestrieri che fa l'apripista con Silvio Maiga esce di strada (il lupo perde il pelo ma non il vizio: scherzi a parte il loro lavoro è stato fondamentale per la perfetta riuscita della manifestazione). Alla ripetizione della prova CASTROL si ritira Montaldo con la Stratos per la rottura dell'attacco di un ammortizzatore. All'i ripetizione della JOLLY CLUB si ferma Mattiazzo che si ritrova, per fortuna in rettilineo, con un tirante della sterzo della 131 spezzato.

Intanto anche Del Zoppo, con l'Alfasud, risale posizioni e così Molinari, con la Escort, che non si fanno scrupolo di lasciarsi dietro la Porsche dei Laerach.

La mancanza di un'ambulanza al suo posto costringe il direttore di gara, Rava, ad annullare la prova PIRELLI 1, mentre il maltempo flagella piloti, commissari, cronometristi, spettatori. Per fortuna la ripetizione della prova PIRELLI, bellissima, con almeno 10 km di percorso visibili da un unico punto di osservazione, può essere effettuata.

Ma la classifica ha poca storia. C'è lotta tra Quaciari e Balzano per il 5. posto e tra «Nico» e Del Zoppo per il 9.

Anche «Nico» ha la soddisfazione di vincere una speciale, la SILVY TRICOT 2, ma quando ormai ha perso il contatto con i primi in classifica. Dalla falcidie di concorrenti si salvano soltanto in 41, ed è così dimostrato che un rally sulla terra richiede preparazione tecnica e di guida di alta scuola, e che è un'importantissima scuola di pilotaggio.



Con la Kadett gr. 1, Cerrato ha confermato tutto il ben di Dio. Ecco sparare fango e sassi in uscita di curva dura

ANCHE TABATON

«PAGA» NELLE A-112

Scivolano
i favoriti
1. COMELLI

PORTO CERVO - Quando giovedì pomeriggio la macchina di Tabaton, la prima delle 45 Autobianchi partecipanti al primo Rally della «Costa Smeralda» organizzato dalla Società Alberghiera Costa

A 112 ABARTH 70 HP - 2. prova del Trofeo 1978

Così (in 18)
al traguardo

1. Comelli-Siega 1.33'24"; 2. Pelli-Rolando 1.34'30"; 3. Bovati-Piazza 1.35'38"; 4. Guggiaro-Ambrosoli 1.37'03"; 5. Del Prete-Cianci 1.38'59"; 6. Perazzi-Costa 1.39'08"; 7. Rossi-Mariani 1.39'48"; 8. Falco-Di Genaro 1.45'53"; 9. Dini-Guidi 1.46'48"; 10. Medri-Picchi 1.47'03"; 11. Baresi-Boggio 1.51'19"; 12. Braghieri-Ravanelli 1.51'42"; 13. Vittadini-Secchi 1.52'36"; 14. Garau-Fadda 1.53' e 39"; 15. Vedovello-Ravanelli 1.54'33"; 16. Mirri-Lappo 1.58'36"; 17. Cucu-Piras 2.04'18"; 18. Marascu-Giornelli 2.25'51".

Le prove speciali A 112

Autosprint (tempo imposto 5')
Comelli-Siega 5'42"; Capone-Di Noto 5'43"; Gasole-Teresi 5'47"; Simontacchi-Genovesi 5'48"; Boni-Auteri 5'49".

AA.CC. Sardegna (15')

Tabaton-Rogano 16'52"; Cunico-Meggliolan 17'04"; Gasole 17'08"; Simontacchi 17'10"; Comelli 17'15".

Conrero (3'15")

Comelli 3'44"; Pelli-Rolando 3'48"; Cunico 3'48"; Tabaton 3'49"; Gasole 3'49"; Simontacchi 3'49".

Opel (6'40")

Cunico 8'45"; Gasole 8'45"; Brun-Delfino 8' e 47"; Tabaton 8'46"; Boni 8'49".

Fiamm (16'30")

Simontacchi 19'16"; Salvatori-Ghigi 19'27"; Tabaton 19'29"; Pelli 19'30"; Del Prete-Cianci 19'53".

Castrol (8'15")

Pelli 10'33"; Comelli 10'41"; Salvatori 10' e 44"; Bovati-Piazza 10'52"; Buggiari-Ambrosoli 11'14".

Jolly Club (9'00")

Comelli 12'25"; Buggiari 12'36"; Pelli 12'40"; Bovati 12'44"; Perazzi-Costa 12'49".

Pirelli (12'20")

Bovati 15'26"; Comelli 15'31"; Mirri-Lappo 15'39"; Pelli 15'41"; Buggiari 15'54".

SOLTANTO IN 50 A
S. M. CAPUA VETERERegolarità Sud
senza problemi
di affollamento

CASERTA - Se è vero che il bel tempo si vede dal mattino, allora le previsioni relative alla regolarità non sono splendide come al Nord, e difficilmente il limite dei cinquanta iscritti costituirà un problema per gli organizzatori meridionali. Purtroppo la nuova regolamentazione della CSAI e principalmente l'obbligo della licenza per il navigatore, determinerà qualche flessione nella parabola ascendente di questa specialità.

Solo cinquanta equipaggi si sono presentati ai nastri di partenza del «1. Trofeo Città di S. Maria Capua Vetere», gara nazionale di regolarità, organizzata dalla Caserta Corse con la collaborazione del Raem Team e il patrocinio della Pro Loco di S. Maria Capua Vetere.

Sin dalla prima prova si mettevano in luce il napoletano Ugo Rodinò (Simca R 2 gr. 1), che ritornava a gareggiare dopo una lunga assenza, e i casertani Mario Recavallo (Simca R 2 gr. 1) e Ferdinando Rossi (Fiat 127 gr. speciale). Quest'ultimo, in gran forma, assumeva il comando della gara e quando nella terza prova ha bucat una gomma è riuscito a contenere il distacco dai più diretti avversari. Superato il momento critico, il portacolori della Roma Corse (sez. Caserta) ha sfoderato l'attacco decisivo e si è assicurato la vittoria assoluta.

Oltre a Rodinò e Recavallo, nel gruppo 1 si sono distinti Santucci e i debuttanti locali Rendina e Muro; nel gruppo 3 Del Vecchio e Muollo hanno vinto le rispettive classi. Infine il gruppo speciale ha visto il successo di Rossi, Cascone, Tondi e Di Fulvio, questi, non essendosi costituita la classe 1800 cc, ha gareggiato nella classe 1300 con una Renault 12 Gordini, prevalendo agevolmente. Cause diverse hanno condizionato le prestazioni di Lepore, Lombardi, Guida e Belleppe.

Brivido per il pubblico nella seconda prova: l'irpino Pescatore, a causa del fondo sdrucciolevole, perde il controllo della A 112 che si capovolveva. Fortunatamente il pilota usciva incolume dalla macchina.

g. p.

«1. TROFEO CITTA' DI S. MARIA CAPUA VETERE» - Gara nazionale di regolarità valida per il Campionato Regionale - 9 aprile 1978

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Rendina-Lepore (A 112) 2' 23"4; 2. Muto-Maietti (Fiat 127) 2'28"3; 3. Rosa-Mirra (Fiat 127) 2'38"4; 4. Natale-Merola (A 112) 3'28"8; 5. Arduini (A 112) 3'35"1; 6. Paris (A 112 Ab.) 5'03; 7. Belleppe (Fiat 127) 46'03"8.
Classe 1150: 1. Santucci-Amiucci (A 412 Ab.) 2'18"6; 2. Trodella-Adinolfi (A 112 Ab.) 2' 38"3; 3. Angelone-Bucci (A 112 Ab.) 4'05".
Classe 1300: 1. Rodinò-Amato (Simca R2) 2'18"9; 2. Recavallo-Pacifico (Simca R2) 2'15"3; 3. Bissini-Lamburino (GT/E) 2'16"6; 4. Belfiore-Rosati (Simca R2) 4'00"9.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Muollo-Tema (Fiat X 4/9) 4'17"7; 2. Guida-Solo (Fiat X 1/9) 8'58"5.
Classe 2000: 1. Del Vecchio (HF 1600) 2'21"9; 2. Maccario-Preziosi (124 Spid.) 2'26"5; 3. Lepore-Blu Max (124 Ab.) 2'53"1; 4. Affinito-Pesci (HF 1600) 3'58"5.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1150: 1. Cascone-Isoldri (Dyane) 6' 35"1; 2. Isoldri (Fiat 126) 3'45"3.
Classe 1000: 1. Rossi-Iorio (Fiat 127) 2'01"6; 2. Della Peruta-Ievoli (A 112) 3'28"6; 3. Mastrogiorgio-D'Antonio (850) 5'55"8; 4. Graziano-Maione (Renault 5) 7'10"2; 5. Buono-D'Ambrosio (Fiat 850) 11'34"6.
Classe 1150: 1. Tondi-Grandizio (Peugeot 205) 3'55"3; 2. Rossetti-Piscopo (Fiat 128) 12'34"1.
Classe 1300: 1. Di Fulvio-Titanomario (R 12 Gor.) 3'07"6; 2. Faiola-Di Gioia (Fiat 128) 3'44"; 3. Muzzo-Franza (Simca 1100 TI) 4'11"; 4. Bianchi-Denzia (A.R.G.T. 1300) 4'15"9; 5. Lombardi-Guarino (128 coupe) 4'36"8; 6. Ghinoss-X (Giulia 1200) 4'51"4; 7. Sergio-De Marco (Mini Cooper) 5'03"8; 8. Casoria-Iovino (Alfasud TI) 5'25"7; 9. Ascione-Panebianco (Alfa Zagato) 6'05"6; 10. Vennarini-Tinacci (VW Golf) 7'21"8.



Comelli, al suo debutto stagionale, non ha tradito la sua fama di grande dimestichezza con lo sterrato

Mirri ne ha passate di tutti i colori anche stavolta, aprendo i capotamenti nella seconda speciale

Smeralda con il patrocinio della nostra rivista e della Martini e Rossi (che si consola così di essere uscita, almeno provvisoriamente dalla F. 1), si è presentata sul palco di partenza, fotografi e cine operatori si sono dati un gran daffare per riprendere pilota e vettura. E' sempre importante disporre della foto del favorito dopo averlo colto alla partenza confidando su una sua prestazione positiva.

Ma nel caso di Tabaton, che il responso della Targa-Rally sciala aveva dato come favorito, non è stato rispettato. Il successo ha infatti premiato il rientro del pilota della Carnia Corse, Comelli, che senza nulla concedere alla improvvisazione ha ottenuto una vittoria da gran campione dando una lampante prova di quelle doti già poste in evidenza nella prima edizione del Trofeo Autobianchi. La cavalcata vittoriosa di Comelli nella seconda parte del rally non ha mai avuto incertezze, dopo il fuoco artificiale delle sorprese registrate nella seconda speciale del venerdì, la **Castrol** (la più stretta e tortuosa) con il ritiro dei suoi più diretti rivali Tabaton e Simontacchi per la rottura della crociera del semiass, Cunico per uscita di strada e Gasole per la rottura del filtro dell'olio, che lo precedevano di pochi secondi al termine, del prologo.

Ovviamente la dura selezione registrata nella prova gli ha permesso di mantenere nelle ultime due prove una andatura prudenziale per non affaticare oltre il dovuto la vettura, particolarmente sollecitata dalle avverse condizioni meteorologiche. La vittoria di Comelli comunque è stata esemplare, oltre che per incisività, anche per intelligenza, avendo prima regolato la «concorrenza» in una posizione di inequivocabile sudditanza e poi lavorando di tattica per non mettere in pericolo un risultato praticamente già acquisito.

Un riconoscimento schietto va attribuito alla coppia femminile Baresi-Boggio undicesima assoluta e dominatrice della coppa delle dame dove sia la Vittadello

che la Boggio (costretta al ritiro dalla rottura della crociera del semiass), la Leroux (eliminata dopo una prima prova positiva per il riacutizzarsi del dolore al braccio destro) e la Boletti che ha «ligerato» con la spalletta di un ponte, hanno dimostrato di sapere fare.

Una cronaca breve. Velocissimo inizio di Comelli che si aggiudica la prova **Autosprint**, un falsopiano veloce sul mare, con il tempo di 5'42" davanti a Capone, Gasole e Simontacchi.

Nella prova **AA.CC. Sardegna**, un «misto» vario, lungo ed impegnativo, ecco il primo colpo di scena: Mirri arriva lungo in una curva e si adagia su un fianco perdendo tempo prezioso per rimettersi in carreggiata. Per un favorito che si perde nell'anonimato, un Tabaton a menare la danza: spicca un 16'52" davanti a Cunico (17'04") e Gasole (17'08").

Nella prova **Conrero**, molto breve con una discesa finale molto veloce, nuovo exploit di Comelli davanti a Pelli, Cunico, Tabaton, Gasole e Simontacchi, racchiusi nel breve spazio di un secondo. Il prologo si chiude con la **Opel**, una prova con salita tortuosa e discesa molto guidata: è Cunico ad aggiudicarsela in 8'45" davanti a Gasole, Brun, Tabaton, Pons.

Si riprende la mattina del venerdì con la prova **Fiamm**, la più lunga ed impegnativa che Comelli si aggiudica con un 19'16" davanti a Salvatori, Tabaton, Pelli, Del Prete. La prova **Castrol** vinta da Pelli vede i clamorosi ritiri di Tabaton, Cunico, Gasole, Simontacchi per i motivi detti all'inizio, di Boni (capotamento senza conseguenze per gli occupanti) e di Brun (rottura supporto motore).

A questo punto la gara è nelle mani di Comelli e le ultime due prove non cambiano il volto alla classifica e così, dopo un ultimo giusto finale, i 18 superstiti possono scendere al molo della Costa Smeralda per ricevere il giusto applauso tra due ali di folla presente nonostante la pioggia battente.

Carlo Burlando

L'assemblea GGG
rinviata
all'11 giugno

● Il consiglio direttivo del GGG (Gruppo Giudici di Gara) ha deciso di rinviare al giorno 11 giugno, sempre in Firenze, l'assemblea già indetta per il giorno 25 aprile. La decisione è stata presa in accoglimento di una richiesta della CSAI per consentire che sia insediato il nuovo Consiglio Sportivo Nazionale e che si proceda alla composizione del consiglio esecutivo della stessa CSAI.

Questo è il solo risultato apparente (ma certamente ve ne sono stati molti altri) delle «grandi manovre» che si sono svolte in Sardegna nell'ambito del Rally. Infatti, non mancava proprio nessuno, da Rogano a Salis a tutti i componenti della sottocommissione rally e molti esponenti dei Giudici di Gara.

Lo Bello «recupera»
il Rally del Sole

SIRACUSA - Solo sabato a mezzogiorno è stato dato l'«imprimatur» ufficiale per recuperare il «Rally del Sole-Trofeo Saint Paul» per la data del 21-22 aprile. Infatti solo a quell'ora il prefetto di Siracusa ha firmato il decreto per l'effettuazione della competizione che, in programma il 1. aprile, era stata rinviata in quanto la commissione di vigilanza non aveva voluto dare parere favorevole. Successivamente, grazie anche all'intervento dello sportivissimo ex arbitro onorevole Lobello, il problema è stato superato.

Con una sola settimana di tempo, dunque, tutta l'organizzazione riparte in movimento, anche se c'è il minore peso di alcune prove speciali eliminate, per cui solo 5 saranno quelle da disputare.

Verifiche il venerdì 21 dalle ore 9 alle 14 presso la Scarauto, Largo Medonato 27. Partenza alle ore 22 di venerdì da piazza Adda in Siracusa, arrivo previsto alle ore 4,22 sulla Piazza San Sebastiano a Melilli.