

**LEGGETE SUBITO**

*Lo speciale*



**TORINO**  
con la  
scossa



*Gli altri servizi*

**12** STEWART prova la McLaren

**18** Tecnica F. 1 da improvvisazione

**20** AGO soffre di sovrasterzo

**22** Le mimiposto F. 1 boom-USA

**62** Doppio turbo Porsche da F. 1?

**64** KITTY la rossa indiana-brivido



*Le rubriche*

**3** CALENDARIO delle corse

**domenica SPRINT**

**12** Il diario di HUNT

**34** La ZANZARA

**54** TUTTE-SPRINT

**56** SCRIVETECI resteremo amici

**58** KARTING-attualità

**80** COMPRA VENDITA



**DOVE lo vedete in Italia**



**TELESPRINT anche il sabato**

● TELESPRINT viene trasmesso da TELECIUCCO 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 68. 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 fonozucch **TOTOROOMBO** 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	58 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 Monte Faeto 51 5° Corticella Monte Canate	39 5° 51 5° 55 5°
TELECIUCCO	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 Campania	ROMA, provincia e LAZIO NAPOLI e costa tirrenica (di prossima apertura)	Guadagnolo	66 5°
			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**

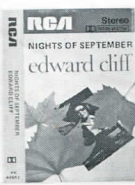
Come sapete, chiamando il numero indicato a fianco nei giorni di prove e di gare automobilistiche, risponderà TELESPRINT, il servizio speciale d'informazioni istantanee per i lettori di AUTOSPRINT. Non dovrete porre domande: la speciale segreteria telefonica ha inserito in automatico tutte le notizie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

**Le notizie quotidiane**

● Ricordiamo che la nostra collaborazione con «Teledario Express» non si limita solamente al «TELESPRINT» del venerdì, ma **TUTTE LE SERE** nell'ambito delle **NOTIZIE SPORTIVE** saranno inserite anche notizie di automobilismo e di motociclismo, fornite grazie alla collaborazione di AUTOSPRINT e del gemello «motosPRINT».



scelta da DANIELA MIMMI



**EDWARD CLIFFE**  
Nights of September (RCA)

In macchina, quando guidiamo, tutti noi preferiamo sentire della musica allegra, veloce, disimpegnata. Ma c'è anche il momento in cui, invece può far piacere sentire della bella musica, lenta. In questi casi niente di meglio che inserire nel mangianastri questo «Nights of September» di Edward Cliffe. Molto apprezzato e conosciuto un po' in tutta Europa, Inghilterra compresa in Italia invece Cliffe non è molto famoso, o almeno fino a questo disco. Sorretta da un ottimo arrangiamento, da una grande orchestra, questa musica scorre dolcemente tra assoli di pianoforte e ampi spazi creati dalla sezione archi. È su tutto questo c'è la voce di Edward Cliffe, una bella voce, molto calda, dolce e virile allo stesso tempo. Tra i pezzi più belli vi consiglio di ascoltare la bellissima «Nights of September» che dà il titolo al disco e alla cassetta, la dolcissima «Sky», «Love is the answer», «December nights» e «First of may» che fu portata al successo qualche anno fa dai Bee Gees.



**20 TOP HITS NOSTALGIA**  
(Derby DBR 82013)

Ancora una cassetta-raccolta sempre della Derby a confermare la tendenza delle case discografiche a riservare uno spazio particolare alla musica da auto. Anche questa volta sono raccolti su un unico nastro venti pezzi di differenti autori e cantanti: il risultato quindi è una cassetta interessante e piacevole, soprattutto per quelli sulla trentina. I pezzi infatti sono del periodo 50-60, e rappresentano quindi un periodo musicale ben definito che va dal rock'n'roll alla musica leggera di netto stampo americano, ancora un po' gershwiniano. Si va infatti da «Only you» dei Platters, a «Petit Fleur» di Benny Goodman, da «Half heaver half headache» di Gene Petney, da «Rock around the clock» di Bill Haley, a «Put your head on my shoulders» di Paul Anka, da «Mc Arthur park» di Richard Harris a «California Dreaming» dei Mamas and Papas.



**20 TOP HITS N. 2**  
(Derby DBR 10015)

La case discografiche ormai hanno finalmente capito l'importanza che le musicassette hanno nell'ambito delle vendite discografiche, e finiscono, più o meno tutte, per riservare particolari settori o generi della loro musica alla produzione su cassetta da sentire in auto. È il caso della Derby che ha pubblicato una serie di cassette-antologia tra le quali questa «20 Top Hits» che raccoglie alcuni dei brani che, durante lo scorso anno, hanno avuto più successo. Ne è uscito un nastro molto divertente, diverso, e susseguirsi di brani che ci fanno subito tornare alla mente le serate estive, il mare. Infatti in questo «20 hits» troviamo la famosissima «Ti amo» di Umberto Tozzi, «A woman in love» e «Rock around the clock» di Celentano, «Mile» del Giardino dei Simplichi, il tema del film «Rocky» riadattato in chiave «disco» dai Thymn Heritage, «Io canto e tu» di Gianni Bella, il vecchio, ma sempre bellissimo rock'n'roll di Loredana Berté, «Vieno» di Fausto Leali, «Sexy Fonny» di Benito Ugo, fino alla più recente e bellissima «Un'isola» di Alice.



UN SOGNO ITALIANO

# FERRARI risponderebbe così?...

Egredo ingegner Ferrari, l'unica volta che ho avuto il piacere di incontrarla di persona, l'ormai lontano 1. aprile 1974, fu in occasione di una sua presenza, effettuata in punta di piedi, all'autodromo di Imola consacrato alla memoria del suo diletto figlio Dino. Ricordo come se fosse oggi, le fui presentato da Marcello Sabbatini, direttore di Autosprint, e mentre con mano preoccupata le versavo un Martini rosso che lei mi aveva chiesto, dicendomi che era l'unico aperitivo da lei bevuto, promisi a me stesso di poterla « intervistare » un giorno.

## UN DUBBIO 'ANTICO

Questa occasione non mi si è mai presentata. Mi permetta ora, e non me ne voglia, se trovo questa occasione per formularle alcune domande alle quali tutti gli italiani che vanno o sono all'estero, specie i tifosi della Ferrari, forse sognerebbero che lei desse risposte così.

Per esempio, se le chiedessi:

« Ing. Ferrari, oggi si diventa assemblatore o costruttore di Formula Uno con una sola prospettiva — guadagnare soldi —, lei perché divenne costruttore nel lontano 1946? », sono sicuro che tanti vorrebbero lei rispondesse:

« Sin da allora era mia convinzione che le grandi industrie automobilistiche italiane, proprio perché grandi, prima o poi avrebbero abbandonato lo sport automobilistico attivo, quindi il desiderio di mantenere sempre alto il prestigio del lavoro tecnico italiano nel mondo mi portò a diventare costruttore ».

E ancora, ora che è riuscito

in pieno nel suo intento cosa ha messo a punto affinché, tra cent'anni, anche senza di Lei il nome Ferrari possa essere sempre messaggero del genio tecnico italiano nel mondo?

## LA FERRARI CONTINUERA'

« Per prima cosa ho separato la Ferrari Gestione Sportiva dalla Ferrari Automobili S.p.A. Poi ho messo tanti di quei "legati" nel mio testamento in modo che gli italiani possano andare orgogliosi di vedere una vettura italiana correre e vincere con il nome Ferrari anche quando avrò raggiunto la pace dei sensi. Naturalmente ciò sarà valido sino a quando esisteranno le corse e lo sport dell'auto ».

Ing. Ferrari, dopo 36 anni di attività sportiva, ormai famoso in tutto il mondo, quale è la cosa che vorrebbe fare e che sino ad oggi non ha fatto?

« Dopo aver vinto due campionati del mondo con Alberto Ascari, è mio desiderio trovare un pilota italiano a cui affidare una Ferrari e vincere contemporaneamente il campionato del mondo e la coppa costruttori. Così sarebbe tutto italiano, il braccio e la mente ».

## I SOGNI ITALIANI

Ingegnere Ferrari, queste — ripeto — non sono le sue risposte, ma certo come desidererebbero fossero tanti italiani, soprattutto oggi che l'Italia ha molto bisogno di mantenere alto il nome ed il prestigio, non solo della sua industria tecnica ma più che mai ora del suo potenziale umano.

Franco Bonaventura

# Vorreste dare un passaggio ai Pink-Floyd?

Pensate sia impossibile? Se il vostro apparecchio di bordo è collegato con i favolosi altoparlanti **JENSEN**, l'illusione è quasi perfetta: la maestosità della "Pastorale" o la furia scatenata dei Pink-Floyd invadono la vostra auto creando le più eccitanti sensazioni sonore. Come nella realtà. Come sicuramente non avete mai sentito prima d'ora, indipendentemente dalle dimensioni e dal modello della vostra automobile.

E tutto questo è possibile perchè gli stupendi **JENSEN** sono gli unici altoparlanti al mondo ad altissima fedeltà appositamente costruiti per l'uso in automobile; potete scegliere tra **48 modelli** diversi quello che più si adatta alla vostra auto ed ai vostri gusti.

**JENSEN è il numero 1** degli altoparlanti per auto in America, Inghilterra, Danimarca, Germania, in poche parole, in tutto il mondo! **JENSEN** è ora disponibile anche in Italia. **Richiedeteci il depliant illustrativo e l'indirizzo del punto di vendita della vostra città usufruendo del tagliando allegato.**



studio gian cravero

# JENSEN

SCHILLER PARK, ILLINOIS 60176 U.S.A.

Agente esclusivo per l'Italia:  
**GENELC srl**  
C.so Francia, 30  
10143 TORINO  
Tel. (011) 747015

**TAGLIANDO** da spedire alla **GENELC srl - C.so Francia 30 - 10143 TORINO**  
Vogliate inviarmi **gratuitamente** il depliant illustrativo e l'indirizzo dei punti vendita nella mia zona.

Nome e Cognome \_\_\_\_\_  
Indirizzo \_\_\_\_\_  
Città \_\_\_\_\_  
Codice \_\_\_\_\_





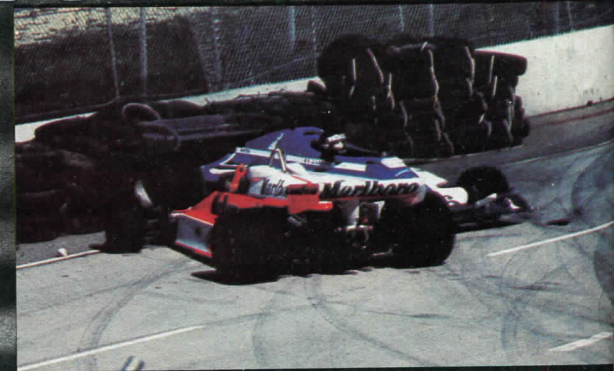
DA KYALAMI A  
LONG BEACH  
VIA SILVERSTONE

## Pilota di LAUDA ecc.

LONDRA - Dopo il GP del Sudafrica ho passato alcuni giorni a casa, a Marbella, giocando un po' a golf e una bella partita di squash sui nuovi campi vicino a casa mia. Martedì, prima del «Daily Express» a Silverstone eravamo di nuovo al lavoro per la «Philip Morris», il che comportava un viaggio a Ginevra, dove sono stato fortunato potendo fare una veramente bella partita di squash con Ed Muscar, un sudafricano e attualmente campione svizzero. Una battaglia che è durata un'ora e abbiamo fatto un pareggio morale perché, sebbene avessi vinto per un soffio, avevo il vantaggio di essere più fresco, in quanto Ed aveva già giocato per quindici minuti prima che arrivassi.

Oltre a godermi interamente questa partita, ero anche particolarmente contento della mia buona condizione fisica dopo una partita tanto lunga. Tanto contento che ho celebrato il fatto a cena quella sera, mangiando e bevendo più del solito e in allegria compagnia degli uomini della gerarchia Marlboro e dei miei compagni di promozione, i signori Lauda e Agostini, in un tentativo del subconscio di fare rientrare le cose nel normale...

Il viaggio di ritorno a Ginevra quella sera si sarebbe quasi concluso in lacrime, poiché la polizia svizzera faceva un controllo stradale di routine, il che è una prova difficile da superare perfino nelle migliori condizioni. Per fortuna il consulente sportivo del-





la Marlboro, Patrick McNally, trovava delle foto con l'autografo di Agostini e mio, che sono state accettate come sostituti eccellenti per i documenti che, per caso, non ci si era portati appresso.

La mattina dopo siamo partiti allo spuntare dell'alba con la « Air Lauda » in direzione di Marienhamn, un'isola tra la Finlandia e la Svezia, un luogo noto per il fatto che lì le ragazze svedesi si rifugiano per approfittare della vendita di bevande alcoliche senza tasse doganali e della mancanza di leggi che regolano le vendite sulla nave traghetto

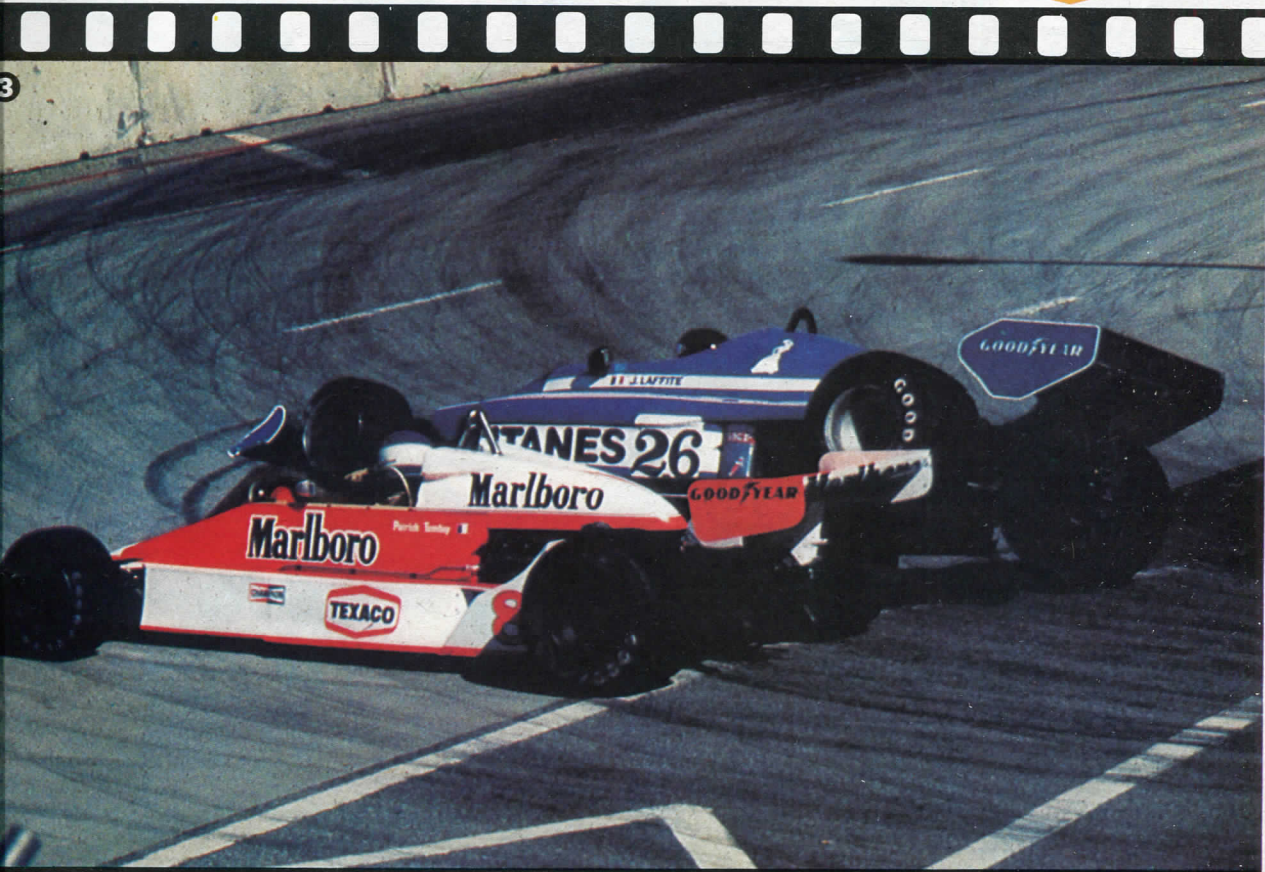
**James Hunt**

**CONTINUA A PAGINA 17**



Ecco com'è finita la gara di Hunt a Long Beach. Il pilota inglese si è dichiarato « sconvolto » dalla sua stupidità...!

A Long Beach, nel corso della disputa del GP USA West, non si sono urtati solo Villeneuve e Regazzoni, ma anche Laffite e Tambay, proprio sul finire della gara. Alla fine del rettilineo principale, all'imbocco del tornante, Laffite tenta un'entrata « lunga ». Nella sequenza che mostriamo, ecco la Ligier montare sulle ruote destre della McLaren di Tambay, che a sua volta aveva percorso la sua solita traiettoria stretta certo che Laffite fosse troppo indietro per infilarlo. La Ligier, pur dopo il pesante atterraggio, riuscirà a ripartire, mentre un visibilmente seccato Tambay abbandona la sua McLaren che, nell'urto, ha avuto la peggio (foto ARGON)



8



9



CONTINUAZ. DA PAGINA 15

notturna che collega l'isola con la terra ferma. Avevo avuto la fortuna di viaggiare su quella nave già nel 1970, quando mi recavo in Finlandia per una corsa e fu un viaggio memorabile.

In questa occasione la nostra permanenza è stata breve e ristretta al lavoro. Dopo avere partecipato ad una conferenza stampa ben affollata veniva poi proiettato per gli spettatori il film Marlboro sul campionato mondiale 1977, mettendo naturalmente ben in mostra i loro piloti e il campione mondiale «super ratto». Il film portava giustamente il titolo «LA FENICE». E quando Niki Lauda ha cominciato ad indagare sul significato di questo titolo, gli hanno spiegato la storia mitica dell'uccello che è stato bruciato diventando cenere, ma solo per risorgere più bello di prima. Niki era divertito, ma voleva sapere che cosa fosse andato male nel suo caso.

In quel pomeriggio abbiamo proseguito per la Steszia per continuare il nostro viaggio promozionale, sfortunatamente senza Agostini il quale ha dovuto tornare in Italia per provare la sua F. 2 il giorno successivo.

Dopo altre ventiquattro ore di conferenze stampa a Stoccolma, abbiamo nuovamente preso il volo, e questa volta l'«Air Lauda» disponeva di un equipaggio supplementare per il lungo viaggio a Londra. Veniva assunto come aiuto-pilota il co-co-pilota... James Hunt! Così sopra il Mare del Nord c'è stato il mio primo tentativo ai comandi di un aeroplano. Ma questo non era certo un sollievo per i passeggeri!

Le prove per la corsa di Silverstone continuavano di lena.

Durante le prove sull'asciutto avevo un sacco di difficoltà per mettere a punto la macchina e non ero mai veramente competitivo nei confronti della Lotus e la Brabham. Mentre valutavo il «grip» che ci sarebbe voluto e la levigatezza «a tavola da biliardo», ho trovato difficile «sentire» ciò che la mia macchina stava facendo. Mi sembrava quasi spettrale! Comunque è una cosa di cui non mi lamenterei mai, poiché è lo stesso per tutti: alcuni sono riusciti a assettare la loro macchina, io no...

Il vero problema però è arrivato il giorno della corsa. Benché piovesse abbastanza forte, non era proprio un diluvio. Eppure non soltanto la pista non si prosciugava adeguatamente, ma dimostrava ulteriormente il suo carattere spettrale, dando l'impressione che fosse tutta un'unica immensa pozzanghera o una normale superficie bagnata.

Benché mi riserbai un giudizio finale sul nuovo tipo di pista, ho il sospetto che non possa avere successo nel futuro. Mi di-



spiace moltissimo per la direzione di Silverstone, che ha speso una barca di soldi e di sforzi per migliorare l'impianto. In quasi tutti gli altri campi, come per esempio i nuovi box, i loro sforzi sono stati invece un indiscusso successo.

La mia corsa è stata estremamente breve, quando sono uscito di pista sul fiume d'acqua alla Abbey, insieme a quasi tutte le altre macchine in corsa. Ho fatto un testa-coda e sfortunatamente il motore si è spento e il motorino di avviamento non era abbastanza forte per riaccendere un motore umido. Ho parcheggiato la mia macchina vicino a quella di Clay Regazzoni, fornendo in questo modo due bersagli a Mario Andretti, quando anche lui è uscito di pista in testa-coda due giri più tardi. Dopo, mi ha spiegato scherzosamente che, considerato il fatto di esser sicuro che io avrei fatto lo stesso per lui, egli aveva scelto di urtare la macchina di Clay, piuttosto che la mia...

Niki Lauda, nel suo viaggio di

ritorno da Silverstone a Gatwick in elicottero, è stato costretto a fare un atterraggio fuori programma su un campo scelto in fretta per porre rimedio a note minori al rotore. Sono ripartiti dopo pochi minuti, ma l'intero incidente è stato trasmesso per radio a Bernie Ecclestone, il quale seguiva in un altro elicottero. E poiché era solo in parte informato stava cominciando a preoccuparsi.

Sono tornato a Londra la domenica di Pasqua allo scopo di accompagnare la mia ragazza «Hot Lions» a Brands Hatch per il suo debutto in corsa in occasione della corsa femminile il lunedì di Pasqua.

«Hot Lions» ha aperto la procedura dando una festa mattutina per venti e rotti sostenitori, tra cui anch'io, prima di partire per le prove. La sua esperienza in pista si limitava a una breve sessione di prove con Tony Lanfranchi la settimana precedente. Sono stato orgoglioso del suo risultato di aver fatto tre testacoda senza essere doppiata. La

ospitalità di Brands Hatch era generosa come sempre e personalmente ho passato una delle giornate più rilassanti e piacevoli che avevo avuto in occasione di una corsa da molto tempo.

Ed eccoci a Long Beach. Sono arrivato martedì e mi sono preso due giorni di tranquillità per adattarmi al fuso orario, preparandomi per le prove. Il punto saliente delle prove era il cronometraggio, e gli onesti cronometristi dipendevano da una macchina difettosa, senza ricorrere alla normale procedura di cronometraggio a mano. Sono riusciti a sbagliare non un tempo in maniera sporadica, ma almeno una mezza dozzina! L'esito di una lunga discussione è stato che ci si è messi d'accordo (commissari e costruttori) di prendere la media dei cronometraggi dei vari teams. Per fortuna questi tempi erano molto simili l'uno all'altro, e poiché nessuno cercava di tirare la fortuna dalla propria parte, la discussione è durata «solo» tre ore.

Le mie sessioni di prove in entrambe le giornate erano una lotta: la McLaren sembrava non trovare risposta alla supremazia dei dodici cilindri, alle gomme Michelin, che funzionavano bene e al superbo telaio Lotus.

Le prove sono andate ragionevolmente bene per Patrick Tambay e per me, ma la cosa migliore che potevamo fare era di correre in fondo al primo gruppo. Perciò la nostra strategia per la corsa era di equilibrare la macchina il più possibile, in modo che fosse facile da guidare e cercare di arrivare con una corsa costante, facendo affidamento alle sfortune degli altri piloti più veloci.

Purtroppo è capitata a me la prima sfortuna, commettendo un stupido errore al quinto giro. E mi sono eliminato da solo. Arrivando sul rettilineo dei box ho toccato il guard-rail all'apice della curva, piegando la ruota anteriore destra. Un altro capitolo vergognoso delle mie prestazioni a Long Beach in particolare e delle corse stradali in generale. Ero sconvolto dalla mia stupidità in un momento in cui il team sta facendo degli sforzi più che umani per fare sì che possa tornare tra i primi.

Il mio compagno di squadra Patrick ha ulteriormente aumentato la delusione, incorrendo in un incidente proprio alla fine, dopo una corsa costante, quando sembrava avere il quarto posto in tasca.

Ed ora Montecarlo, che sfortunatamente non è mai stato una riserva di caccia felice per me o il team Marlboro-McLaren. Siamo tutti molto decisi e benché non saremo probabilmente molto competitivi, cercheremo disperatamente di arrivare in zona punti.

j. h.

dalla ricezione ..... all'ascolto  
L'ALTA FEDELTA' IN AUTO è

# zendar

antenne e altoparlanti Hi-Fi

per il miglior "rendimento" della Vostra autoradio e "stereo" player

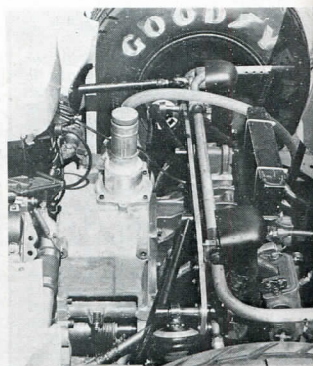
presso i migliori rivenditori e installatori di autoradio - ZENDAR REGGIO EMILIA - ITALIA





DOPO LONG BEACH È SEMPRE LA LOTUS CHE GUIDA LA CLASSIFICA TECNICA A PUNTI, MA I MOTORI AD OTTO CILINDRI RISENTONO DEI C.V. IN MENO

# L'improvvisazione jolly a Montecarlo



Sulla Copersucar (sopra) il serbatoio olio è ora nel distanziale fra motore e cambio. A destra, le due diverse aerodinamiche provate sulla F5A; a destra della foto è la nuova

**L'**ALTALENA di F.1 continua, ma è una altalena che dovrà, prima o poi, favorire la Ferrari. Per ora, dopo quattro corse, abbiamo Andretti a pari punti (18) con Reutemann, ma la Lotus conduce nettamente nel punteggio della Coppa Costruttori con 27 punti contro i 18 della Ferrari. Secondo il sistema di punteggio che abbiamo proposto all'inizio di stagione, e che tiene conto del risultato complessivo delle due macchine di una stessa squadra e tiene conto anche delle squadre con una sola macchina, il vantaggio della Lotus è ancora maggiore.

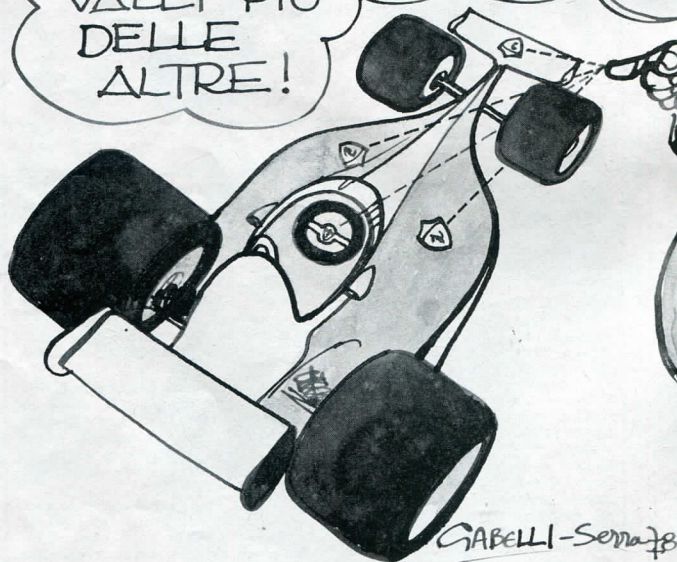
Già dopo la quarta prova abbiamo questi punteggi: Lotus 41,5 punti; Tyrrell 25,5; Ferrari 21,5; Brabham 21; Copersucar 20; Ligier 18 e Williams 14.

Perché, allora, diciamo che l'altalena dei risultati-gomme finirà per premiare la Ferrari? Perché finora il giudizio complessivo è stato falsato dalle disavventure di Villeneuve, il quale è stato privato di due sicuri piazzamenti da altrettanti incidenti nei quali ha avuto, se non colpa, almeno una partecipazione attiva. Quando avrà finalmente imparato a non mettersi nei guai, allora la tradizionale affidabilità delle Ferrari avrà modo di mettersi in luce, facendo guadagnare punti ai suoi piloti ed al tempo stesso riducendo le possibilità dei suoi avversari.

Rimane naturalmente l'incognita delle gomme: la Michelin ha scarsa esperienza sui vari circuiti mentre la Goodyear corre dappertutto da anni; se con questa poca esperienza la Michelin ha però conseguito due brillanti vittorie, bisogna pur convincersi che la superiorità dei radiali esiste e che alla Ferrari sanno come sfruttarla. Il fatto che la T3 vada già così bene sin dalle prime uscite conferma che l'evoluzione da un modello all'altro si svolge senza scosse, utilizzando tutto il buono ed aggiungendo qualcosa di meglio ad ogni cambiar di modello.

In sostanza, che cosa ha detto Long Beach sul piano tecnico? In primo luogo che le Ferrari potevano fare comodamente un 1-2 da manuale; ne avevano

GLI AVVERSARI POSSONO FARE QUELLO CHE VOGLIONO, TANTO LA MIA MACCHINA AVRÀ SEMPRE 4 CAVALLI PIÙ DELLE ALTRE!



tutte le possibilità pratiche, anche perché le Alfa-Brabham non hanno trovato ancora tutta la affidabilità di cui hanno bisogno. Parliamo un momento del difetto alla accensione, la «centralina», come è stato detto. Questi impianti di accensione elettronica sono italiani, della Marelli, ed hanno rimpiazzato analoghi sistemi stranieri non solo sulle Ferrari e sulle Alfa ma anche su altre vetture; in generale sono molto sicuri, ma statisticamente è chiaro che qualche volta si possono rompere, e questa volta è successo a Lauda.

Come in tutte le cose tecniche, una volta accertato il difetto si fa in modo che non torni a

succedere; lo stesso discorso vale per il guasto (di carattere meccanico questa volta) alla vettura di Watson. Senza questi contrasti la corsa avrebbe avuto uno svolgimento ancora più avvincente di come è stato. Ed è un vero peccato perché la vista di quei primi giri ha confermato che la lotta era ristretta ai motori a 12 cilindri, nel senso che questo deve essere l'anno di questi motori.

Le macchine coi motori ad 8 cilindri cominciano a sentire la mancanza di potenza; certo, Lotus e Tyrrell sono sempre a ruota ed anche gli outsiders come la Arrows di Patrese nella corsa in Sudafrica e la Williams di

Jones in USA hanno per qualche momento mostrato una superiorità che però non è durata. Si dirà che questi sono teams più piccoli e con pochi mezzi e che quindi non riescono ad avere motori freschi e tutto il resto. Verissimo, ma sfortunatamente la formula 1 è diventata costosissima e bisogna avere un sacco di soldi per poter seriamente aspirare alla vittoria; diversamente anche il progettista geniale che «centra» in pieno il problema della aderenza su un dato circuito, non serve a molto se poi il motore si ferma a metà.

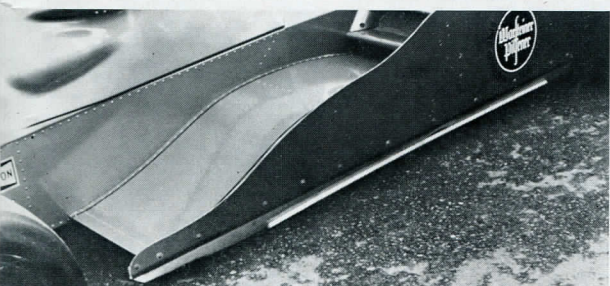
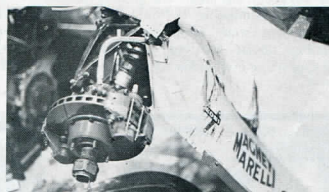
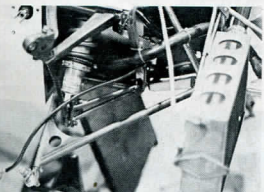
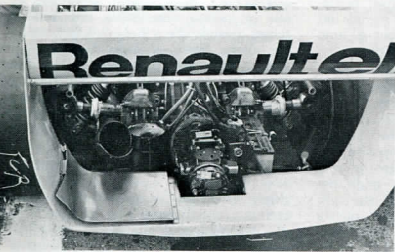
Tra quindici giorni vedremo sul «circuitto-verità» di Monaco come sarà la situazione in fatto





La protezione in lamiera posta sull'alettona inferiore della Renault Turbo per evitare bruciature per la vicinanza dello scarico

Sotto, avantreni Surtees. A sinistra l'attacco del portamozzo rotto da Brambilla; a destra la sospensione strappata da Keegan



La complessa sezione alare laterale delle Arrows sarà tolta per Montecarlo

di telai e tenuta di strada; a Montecarlo, infatti, la potenza dei motori conta in modo assai relativo dato che la velocità massima non è mai molto grande e quindi occorre più ripresa che potenza assoluta. Conta invece moltissimo l'insieme dei freni, delle sospensioni e dell'equilibrio generale della vettura con particolare riguardo alla tenuta delle gomme.

I radiali Michelin saranno un vantaggio? Forse, ma non del tutto certo; c'è un qualcosa di più preciso nel comportamento dei radiali rispetto ai convenzionali, che richiede un rigore scientifico nella guida, quasi da robot; sul circuito di Montecarlo, invece, ci

sono momenti e punti in cui ci vuole forse un poco di improvvisazione. Vedremo.

E' anche ben nota la difficoltà di «interpretare» correttamente la regolazione delle sospensioni, nel caso cambi il tempo tra le prove e la corsa, cioè in particolare se fa bello durante le prove ed è poi umido il giorno della corsa, eventualità che è assai frequente a Monaco.

Ora, la variazione da secco a umido cambia le cose a tal punto che la vettura che andava male sull'asciutto va bene sul bagnato. E siccome non c'è tempo né modo di fare le prove con tutte le combinazioni possibili di durezza di barre, di molle, di

MACCHINA	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	USA - WEST	TOTALE
LOTUS	13	5	11	15 + 10 : 2 = 12,5	41,5
TYRRELL	6	3	10,5	12 + 0 : 2 = 6	25,5
FERRARI	3,5	9	—	18 + 0 : 2 = 9	21,5
BRABHAM	7,5	7,5	6	—	21
COPERSUCAR	2	15	—	—	3 20
LIGIER	—	2	8	—	8 18
WILLIAMS	—	—	10	—	4 14
McLAREN	8	—	—	—	— 8
ARROWS	—	1	1	6 + 2 : 2 = 4	6
ATS	—	4	1,5	—	— 5,5
WOLF	1	—	—	—	— 1
SHADOW	—	—	—	—	1 1

ammortizzatori, ecc., finisce che è una questione di intuito o meglio una lotteria.

E' questo non tanto perché i tecnici siano incapaci di capire i segreti della messa a punto, quanto perché oggi si viaggia al limite dell'aderenza, ed una piccolissima differenza può voler dire moltissimo. Non si spiega altrimenti come vetture che lo scorso anno andavano molto bene come la Wolf e la McLaren oggi stiano in posizioni secondarie, pure avendo gli stessi mezzi di prima e le stesse gomme degli altri. O sono vere le illazioni che da Goody per certo il fatto che la Goodyear fa esperimenti, dando gomme diverse a ciascuna squa-

dra e chi azzecca quelle giuste va più forte? Si spiegherebbero così gli exploits di Patrese e Jones; difficile dirlo, anche se di fronte a certi improvvisi spunti di velocità si può crederlo.

In queste condizioni la carta vincente ci sembra ancora e sempre quella su cui il costruttore può contare perché la può controllare, e cioè la affidabilità dell'insieme e la potenza del motore; ecco perché dicevamo all'inizio che il campionato di quest'anno alla lunga dovrebbe essere favorevole alla Ferrari, cioè alla squadra che a parità di altri fattori ha il motore potente ed una affidabilità a tutta prova.

Gianni Rogliatti



اېت شېتېخ



АВВГАЕЖЗИКЛ

ဂဗကခဃငစည

اېت شېتېخ چېچېچ نۆزدر شېشش

ממנוןהקטמאכנרה

Il grosso problema nell'adattamento di **AGOSTINI** alla F.2 è nel sovrasterzo, che già **NUVOLARI** sintetizzò così:

# È come correre su due moto

**C**HE GIACOMO AGOSTINI non ce ne voglia, anche se possiamo benissimo immaginare qualche difficoltà da parte sua nel mantenersi calmo e rispondere con gentilezza a certe nostre domande con le quali l'abbiamo un po' «sfruciliato» a Hockenheim.

D'altronde, l'abbiamo visto esprimere tanto e sincero stupore di fronte a tempi di qualificazione realizzati da rivali imprevisi (e marpioni) da darci l'impressione che qualcosa vada fatto per abbreviarne l'apprendistato. Noi di **AUTO-SPRINT** aspiriamo quanto lui, o forse quasi, ad annoverarlo in tempo utile fra coloro che si battono con buone chances e rinunceremo volentieri a queste osservazioni se non le ritenessimo un contributo doveroso, o per lo meno opportuno.

Osservandolo nel misto del «Motodrom» badense, e pur apprezzandone gli sforzi, staviamo mentalmente un questionario

da sottoporgli; ritoccando le domande man mano che lo vedevamo combattere con le reazioni della sua Chevron-BMW.

Inutile trascrivere qui parola per parola un'intervista nella quale ci facevamo paladini degli ignoranti di cose motociclistiche e chiedevamo se, correndo in moto, esistono cose del demonio come sovrasterzo, sottosterzo, geometrie, relativi angoli nonché relazioni fra causa ed effetto. Ma riporteremo nella sua essenza una risposta che ci sembra alquanto rivelatrice.

Avevamo fatto un caso pratico: «La macchina presenta un comportamento sciagurato, diciamo un sovrasterzo da rollo che impedisce di "tener giù" dove gli altri lo fanno. Agostini, oggi, è in condizioni di individuare la causa del difetto e di chiedere l'adozione dell'opportuno rimedio?»

La risposta di Ago ci confermava quanto in precedenza eravamo arrivati ad im-

maginare. Ovvero che, a parte le accurate messe a punto del telaio e la scelta ottimale di taratura dei gruppi molla-ammortizzatore, la moto esige molto dai suoi campioni ma non sul piano di una solida conoscenza della dinamica.

Aggiungeva però l'Uomo di Loveve che, con l'aiuto di Pino Trivellato e della sua esperienza, non è affatto il caso di provvedere con urgenza a colmare questa lacuna. Tant'è vero che, successivamente interpellato in proposito, escludeva deciso di volersi dare a uno studio accelerato della materia onde poter concedere la precedenza a cose più importanti. Non vorremmo che questa convinzione, che rispettiamo comunque, fosse anche il risultato di un ritornello in voga per cui oggi, fra gomme-miracolo e motori-bomba, la Formula 2 e le corse in genere sono assai meno difficili di quanto molti vogliono far credere.

Questa convinzione ci induce a rite-

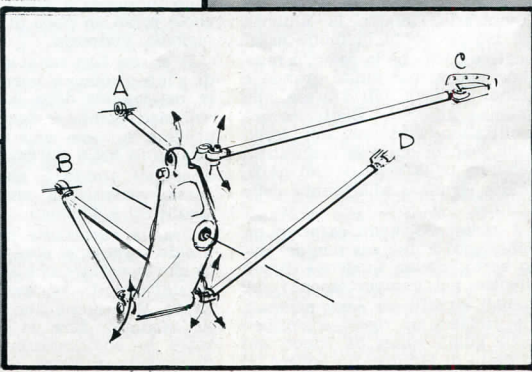
nerne dionisiaca l'ipotesi che il pilota odierno, pur se baldanzoso ed assuefatto alla bagarre, possa contare su un più facile e rapido inserimento che non ai tempi quando c'era Lui, caro lei... Mentre allora, forse, la capacità di improvvisare, unita ed armonizzata ad un «surplus» di doti naturali, poteva dare ai provenienti dal motociclismo (anche perché il kart non era stato ancora inventato) maggiori chances di sedersi al volante e andar forte di primo acchito.

Ciò non toglie che Tazio Nuvolari, sempre mordace e forse ispirato dalle prime esperienze, consigliasse ai cronisti faciloni che attendevano risultati-lampo dal suo passaggio alle quattro ruote di... provare a correre su due motociclette! E' un'immagine efficace nella sua immediatezza e ci vien bene per illustrare certe determinanti differenze. In moto, la relazione causa-effetto nel controllo del veicolo è assai più diretta e percepibile da



Anche in moto esiste naturalmente il sovrasterzo, che si evidenzia in particolare nella tecnica da speedway qui rappresentata. In effetti la manovra dell'acceleratore serve a favorire la perdita di aderenza della gomma posteriore con relativa intraversata del telaio rispetto alla direzione di marcia. Un forte angolo di controsterzo sapientemente applicato permette di stabilire condizioni di equilibrio dinamico aiutata anche dal piede che poggia a terra scivolando sul terreno. (Si adopera una apposita suaola di ferro a incidenza positiva onde evitare che «punti» in terra)

Schema indicativo di una sospensione posteriore dal quale si possono osservare quattro punti A, B, C e D, attorno ai quali possono oscillare bracci e puntoni in un arco di cerchio. Ciò significa che gli estremi esterni di tali elementi mobili percorreranno degli archi di cerchio variando nello spazio la posizione del montante o portamozzo. E' a sua volta questo vale a dire (specie per quanto riguarda i puntoni) che la ruota verrà invitata a divincolarsi in senso sterzante allorché la sospensione si deforma nell'arco del suo scuotimento. Non abbiamo minimamente parlato di rollo e del suo effetto sulla posizione dei punti A, B, C e D. Non ne parleremo perché non è certo questa la sede adatta. Ma anche nel sapersi districare in questa scienza della confusione, non siamo certi, può trovarsi l'inizio della riscossa di Mino





parte del conduttore e la «geometria» giusta, curva per curva, uno se la va a cercare con sinuose movenze del sedere. Servono 27° di camber negativo per negoziare la Sachs Kurve? OK, giù una bella abbattuta e via a manetta, senza neanche pensare che in effetti la scelta dell'angolo ottimale la fa il Padre Eterno per interposti e vagosimpatici automatismi di un marceggio che si chiama «conduttore».

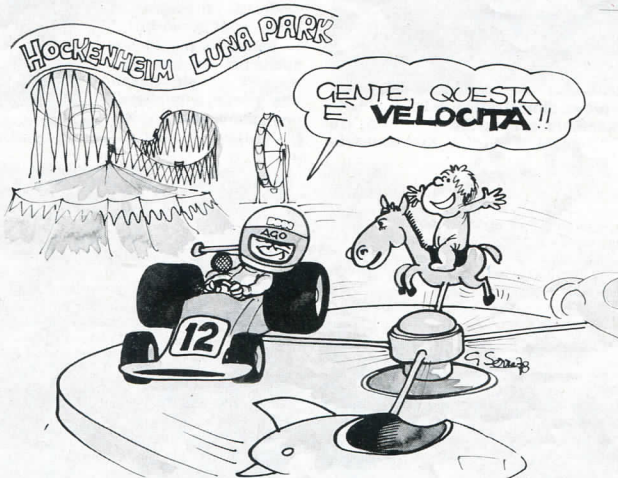
In automobile il sedere, considerato come fondo schiena, serve ancora ma si trova ad operare in condizioni di assai minor vantaggio, più o meno come colui che assiste allo striptease dall'ultima fila di una gradinata. Si ha a che fare con il «transfer lag», o transitorio di ritardo, che prolunga nel tempo e nello spazio la già lodata relazione causa-effetto, dandoti magari la falsa impressione che qualcosa stia accadendo mentre ciò in effetti è accaduto da un po'. Allora correggi e sono, poscia, cavolfiori di tua proprietà in quanto l'inopportuna correzione fa sì che ciò che segue abbia luogo a velocità doppia.

Tanto di cappello al motociclista che sa mantenere sotto controllo uno scodinzolio dovuto a disallineamento delle ruote. Indubbiamente ci vogliono abilità e sangue freddo per rimediare prima che sia tardi all'innesco di fenomeni oscillatori. Però, a parte la nostra calda esortazione ad eliminarne le cause anche se di moto si tratta, detta esibizione di virtù può materialmente configurarsi solo a patto che il virtuoso costituisca, con quanto mamma gli fece, buona parte di un sistema asservito.

Il che dà ragione ad Agostini quando osserva che i suoi avversari attuali non hanno mai provato la fatica fisica e che correre in moto a Hockenheim significa arrivare con la bava alla bocca. Nessuno può negare che FAR PARTE di un congegno richieda maggior dispendio di energie che non un semplice CONTROL-LARE il congegno stesso; Bruno Giacomelli sembra faccia del suo meglio per dimostrarlo, quando scende pacioso dalla



Non ostante l'impegno ed il buon materiale a disposizione, Agostini di gare di F.2 ne ha disputata solo una, qualificandosi quasi per caso a Thruxton, cui si riferiscono queste immagini, con la Chevron-BMW (CANETOLI)



vettura per salire sul podio fischiettando una canzone.

Per concludere riconosciamo ad Ago una voglia di fare e una condizione fisica invidiabili, che lo possono senz'altro condurre dove egli stesso ha dichiarato di voler arrivare, possibilmente alla svelta. Nello stesso tempo sottolineiamo in rosso che le regole del gioco sono cambiate e che, se anche in macchina si corre seduti, non bastano la pratica e l'esperienza di chi sta al box per interpretare e filtrare gli arcani messaggi dell'asfalto.

Niente bava alla bocca come in moto, quindi, ma è pur vero che in macchina si rischiano ben altre e disdicevoli seccazioni se il veicolo non è a punto e ci si vuol battere ad armi pari col Bruno, col Keke o col Jean Pierre detto anche «Ciabatta di Piombo».

Ed è anche tempo di riconsiderare una favola folkloristica per cui il motociclismo sarebbe la logica e migliore propedeutica per chi voglia correre in automobile e trovarsi bene. Una volta, forse, quando l'automobile stessa stava a quello che oggi è diventata come un Bleriot sta a un Mirage. Allora i limiti psico-fisici non venivano nemmeno chiamati per nome e qualunque ragazzaccio in vena di scherzi poteva togliersi lo sfizio di giocare al superuomo. Le tecnologie dell'epoca erano in fondo le vere responsabili del rischio intrinseco poiché includevano nel gioco una maggior probabilità di mettersi la macchina per cappello causa cedimenti meccanici e/o ingenuità costruttive.

Tornando ai nostri chiari di luna e riferendoci ancora ai tempi di Hockenheim ci sembra lecito un ultimo parallelo: i 3 secondi che stanno fra 2'07" e 2'04" sono più facili da «levare» di quel misero decimo che divide l'1'59"1 dall'1'59" secco. Per arrivare a lavorare su quest'ultimo intervallo è importante mettersi in condizione di capire bene ciò che succede.

Giuliano Orzali

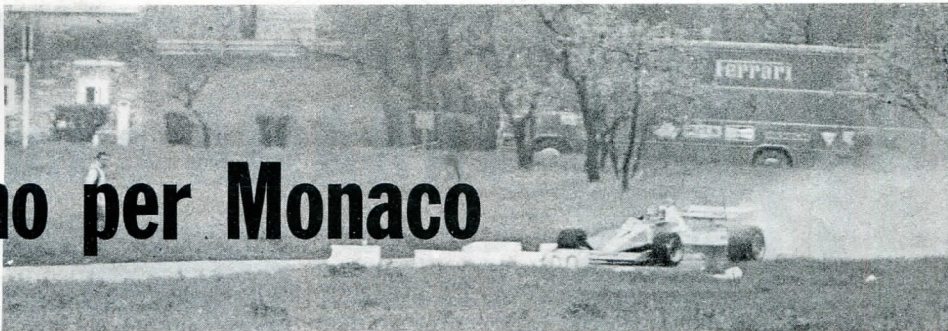




**VILLENEUVE MOLTO  
FORTE SUL BAGNATO  
NEI TEST A FIORANO**

# 2" in meno per Monaco

Villeneuve impegnato a Fiorano sia dalla chicane che dalle enormi pozzanghere ➔



**FIORANO** - Finalmente la Ferrari ha potuto provare sul suo circuito di Fiorano. Ha potuto provare con il solo Villeneuve, visto che Carlos Reutemann non si è ancora ristabilito dalla forma influenzale che lo ha colpito. Il pilota argentino è giunto a Fiorano nella mattinata di martedì 18 aprile ma il suo morale non ci è sembrato certo alle stelle, nonostante la bella vittoria di Long Beach. Le sue attuali condizioni hanno pertanto consigliato un ulteriore periodo di riposo essendosi considerato più importante l'impegno di questa settimana al Jarama. Il pilota è rimasto a Maranello ed ha seguito da vicino il lavoro dei tecnici e di Villeneuve.

Gilles si è impegnato veramente al massimo, sbizzarrendosi sia sul bagnato che sul terreno asciutto. Al termine delle prove il pilota ha compiuto in totale circa 250 giri che gli consentono di sommare altri 750 km sul suo carnet di lavoro. Ora non dovrebbero poi mancare troppi km ai famosi 20.000 ipotizzati quale «base» per poter essere a livello di efficienza della F. 1.

Con il bagnato il «bimbo» si è dimostrato molto forte nonostante la pista fosse realmente inondata d'acqua. Una pioggia battente che ha messo in stato di allarme i fumi ma che ha impedito di raggiungere i soliti posti di «osservazione» per allagamento delle zone limitrofe del tracciato. Tre varianti hanno notevolmente rallentato la progressione della T3 costringendo la stessa a violente frenate ed altrettanto violente accelerazioni. Le variazioni longitudinali poi di assetto hanno completato l'opera dando ai tecnici un ampio riassunto delle situazioni ipotizzabili.

Il pilota si è ambientato molto bene al circuito lento e con ciò sembra proprio voler ipotecare la prima fila per Montecarlo. Parlare di tempi ci sembra inopportuno visto che nel corso delle prove le varianti sono state modificate per ricercare dati differenti. La soddisfazione dell'ambiente è concreta e si accenna a 2-2"5 in meglio rispetto alle precedenti edizioni (con chicane nel '77) della T2 con gomme americane. Alle prove sono stati presenti anche alcuni tecnici della Michelin che potranno così preparare il materiale necessario.

**La FERRARI T.3  
di turno al JARAMA**

**FIORANO** - Contrariamente a quelli che erano i suoi programmi della settimana passata, la Ferrari ha deciso di andare a fare un po' di prove anche lei al Jarama, prima del GP di Monaco. Infatti, è partita lunedì scorso una T3 per l'autodromo madrilenno, dove era attesa da Reutemann e da Villeneuve. Della spedizione fa parte anche l'ing. Forghieri.

## Più radiatore al DINO F.2 (ma tempi alti)



Elio De Angelis prova la Chevron-Ferrari dotata di presa d'aria anteriore maggiorata. Sotto e in basso, la 512 BB per Le Mans con le più recenti novità aerodinamiche



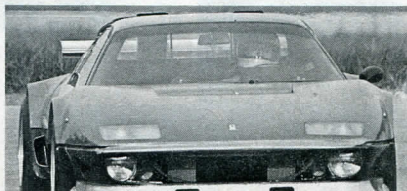
**FIORANO** - Appena Gilles Villeneuve ha definito le modifiche da apportare alle vetture per la gara di Montecarlo, il circuito di Fiorano è ritornato alla sua versione «normale» per poter immediatamente ospitare il Team Everest di F. 2. Eliminate le tre varianti, si è data la possibilità ad Elio De Angelis di scendere in pista con la sua vettura dotata di un motore appena revisionato ed i grado di erogare la famosa potenza che la Ferrari dichiara per i suoi motori, con il diagramma riportato nella scorsa settimana su **AUTOSPRINT**. Presente alle prove l'ing. Caruso che non sembra aver riscontrato particolari avarie sui propulsori che hanno ceduto al G. P. «Memorial Clark».

Le alte temperature riscontrate hanno consigliato una ricerca della soluzione a questo problema lavorando sulla carrozzeria. Si è ampliata la presa d'aria anteriore che consente così una maggior immissione a favore del radiatore dell'acqua. Poi si è cercato di creare le maggiori depressioni nella parte interna della carrozzeria onde favorire il passaggio dell'aria attraverso i radiatori posteriori dell'olio. Questi radiatori infatti sono piuttosto incassati ed hanno una piccola superficie che viene investita direttamente dall'aria. Ora con l'applicazione delle bandelle che troviamo anche applicate davanti alle ruote anteriori si vuole creare una depressione che faccia convogliare l'aria attraverso le superfici radianti senza dover ricorrere a particolari applicazioni esterne.

Elio non ha forzato molto ed i tempi sul giro sono rimasti un po' lontani dai suoi limiti record. Anche le frequenti soste ai box, con la necessità di assidui interventi, hanno interrotto spesso il progressivo svilupparsi dell'azione non consentendo pertanto di poter ottenere un risultato cronometrico particolare. Piuttosto si saranno assunte quelle note che potranno consentire di avviare all'inconveniente registrato.

**Alessandro Stefanini**

## Spoiler da F.1 per B.B.



● La BB512 si sta trasformando radicalmente verso quella che dovrebbe essere la sua versione definitiva, destinata alla 24 Ore di Le Mans. Il miglioramento della vettura è evidente, nel suo comportamento generale, ed i tempi fatti registrare confermano questi miglioramenti. Ora il record ufficioso sul giro è fissato in 1'25"9 e questo migliora il precedente limite di De Angelis di 1" abbondante.

Il pilota romano era anche lui presente a queste pro-

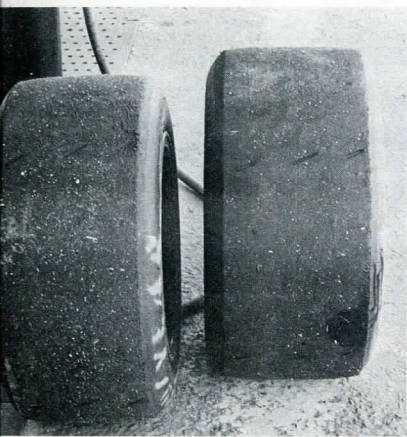
**CONTINUA A PAGINA 28**



VIETATI I BOXES AI GIORNALISTI PER I TEST GOODYEAR IN SPAGNA (E C'ERANO DIVERSE VETTURE NUOVE)

# JARAMA clima da 007

A sinistra, queste gomme anteriori « dimenticate » nel box Brabham fra una prova e l'altra sono di aspetto inconsueto per la Goodyear. Si suppone siano le famose radiali tanto attese. Sotto, sospensione posteriore e sezione di coda della nuova Ligier, tipo JS9



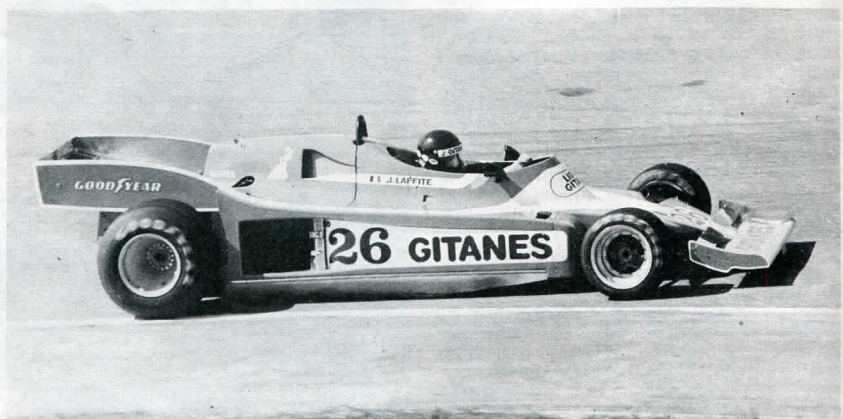
Vista frontale della nuova Ligier. Nella parte anteriore si nota l'abbandono dell'ala tipo Ferrari, a favore di un'ala unica integrata da due semiali regolabili. Sotto, Laffite in azione con la nuova macchina. Queste le sue misure vitali: passo 2700, carreggiata 1625/1610, peso 590 kg.

## CONTINUAZIONE DA PAG. 27

ve e si può notare che il miglioramento ottenuto non è solo da attribuirsi alle sue capacità di guida ma ad un effettivo evolversi della tecnica della vettura. Anche il collaudatore della Ferrari infatti ora gira in media in un paio di secondi meglio rispetto alla precedente versione della vettura. Si è lavorato molto sull'aerodinamica che sembra aver trovato ora un equilibrio interessante con l'applicazione di uno spoiler anteriore migliorato e l'ampio alettone posteriore che ci ricorda molto da vicino le linee utilizzate sullo spoiler della F. 1 312T3.

Lo spoiler anteriore ora è dotato di 2 prese d'aria per i freni anteriori, con particolare riferimento al disco, mentre il caliper, che risulta maggiorato, riceve l'aria tramite due inedite prese d'aria « Naca » che sono situate sulla parte laterale del muso davanti alla ruota. Il muso ora è in vetroresina così si possono ottenere pesi minori onde poter arrivare sotto il limite del 1000 kg. Modifiche anche alla sospensione posteriore che vede ora pneumatici più ampi che sporgono leggermente dal profilo della vettura. Per poter adottare tali pneumatici si sono utilizzati nuovi cerchioni scomponibili che supponiamo essere della Speedline.

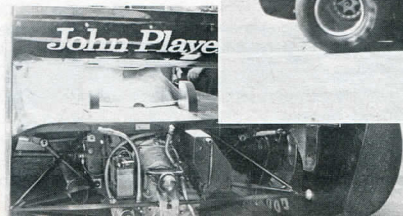
Il nuovo alettone posteriore è applicato a sbalzo tramite due supporti centrali che si innestano nella parte posteriore della vettura. Durante queste prove del giovedì la vettura era anche dotata di una apposita apparecchiatura in grado di rilevare le pressioni che si creano nelle prese d'aria utilizzate per alimentare il motore. Proprio in questa direzione pensiamo che si possa dirigere l'interesse dei tecnici visto che alcuni rangoli, ai regimi più alti, sembrano interrompere l'erogazione della potenza massima. Questo in particolare nella parte mista del tracciato.



A destra, quella che dovrebbe essere la linea definitiva della nuova Lotus 79. L'antenna è per la trasmissione dei dati elettronici dal pilota alla centrale posta ai box



La Lotus 79, dopo primi assaggi, subisce una costante evoluzione. Al Jarama essa aveva anche in permanenza il nuovo cambio Getrag, che ora pare avere una buona affidabilità e manovrabilità





## DALL'INVIATO

**MADRID** - Ognuno essendo padrone di fare i fatti suoi come meglio crede, limitiamoci a registrare certi avvenimenti così come si sono visti e vissuti. Però certe circostanze, nella loro originalità, richiedono almeno delle considerazioni, che nel caso specifico non sai se debbano essere umoristiche o irritanti.

Sulla pista spagnola del Jarama, dove tra cinque settimane si correrà il G. P. di Spagna, la Goodyear ha inviato quasi tutte le squadre che usano le sue gomme ad effettuare prove di pneumatici. Con lo scopo evidente da una parte di permettere la messa a punto delle macchine in funzione di certi tipi di gomme e specificamente per questo circuito, dall'altra di effettuare la sperimentazione di nuovi tipi di gomme, da utilizzare quale nuova « arma » nella battaglia che oramai è aperta tra la stessa Goodyear e la Michelin.

Dato il carattere particolare di queste prove, direttamente influenzato dalla situazione particolare che si è creata dopo Long Beach, noi comprendiamo che la Goodyear abbia dato importanza eccezionale alle tre giornate del Jarama, desiderando ovviamente che fosse mantenuto molto riserbo su quanto le prove hanno indicato. Non comprendiamo, però, che vi sia stato — come c'è stato — un atteggiamento ostile verso la stampa, che non è stata ammessa alle prove, con « cacciata » effettuata con modi abbastanza bruschi di coloro che (ignari) avevano varcato le soglie del circuito.

Proprio da parte della casa che ha inventato la ormai famosa frase « sono gomme rotonde e nere » che viene utilizzata in ogni corsa come risposta a chi chiede informazioni sui tipi di gomme di volta in volta usati.

Se il « gomme rotonde, nere, Goodyear » è valido a sviare ogni tentativo di conoscenza, è perché in effetti nessuno può essere capace, attraverso la semplice osservazione visiva, di stabilire che tipo di costruzione esista in un pneumatico, e che tipo di composizione chimica viene utilizzato per la miscela di vari composti che copre la costruzione (carcassa).

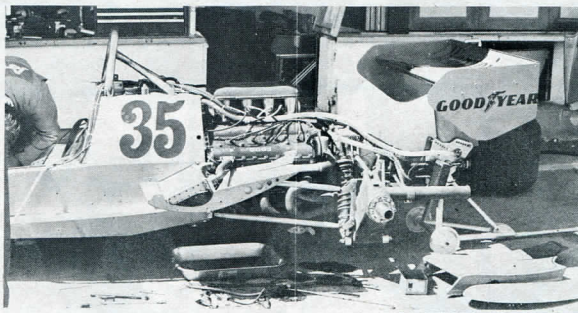
« Dicendo « nessuno » dico anche il più ferrato dei tecnici specializzati, figuriamoci i giornalisti; perché se qualcuno di loro fosse in grado di capire i segreti di una gomma soltanto osservandola... non farebbe il giornalista ma sarebbe di certo a caso di qualche ufficio ricerche avanzate.

Perché, dunque, aver coperto di tanto segreto, accompagnato da maniere poliziesche, le giornate del Jarama? Mistero. Il fatto comunque c'è stato: la Goodyear non ha voluto nessuno in pista durante le prove, ammettendo tuttavia anche quei ficcanaso dei giornalisti durante i periodi di non attività, nella pausa per la colazione. Se non fosse stato irritante, un comportamento del genere sarebbe stato umoristico.

Perché, vedete, è stato proprio durante questo « Lunch Time » che abbiamo scoperto quello che vedete nella nostra fotografia e che probabilmente era il grande segreto da tener nascosto, vale a dire la presenza di gomme che di certo erano differenti da quelle abituali e che verosimilmente sono quelle « radiali » che erano già state sperimentate in Sud Africa e che adesso sembrano pronte ad essere utilizzate. Differenti un poco nell'aspetto esterno, rispetto alle gomme abituali, ma in cosa e come è impossibile dire. Proprio per via del « rotonde e nere » che non lascia possibilità di indagine effettiva.

Tutto questo, poi con la aggiunta

di altre situazioni curiose, che ci fanno sorridere: cacciati dai box, abbiamo seguito l'avvicinarsi delle macchine dai bordi di qualche curva della pista, e poi dalle tribune. E dalle tribune abbiamo potuto constatare come — in realtà — di giornalisti ve ne fossero parecchi, nei box. Un italiano, il quale era poco conosciuto e che era rimasto facendosi passare per socio di Frank Williams, un francese de « l'Equipe » mimetizzato nella squadra Ligier, una collega olandese accompagnata da una fotografa e che, pur essendo abbastanza vistosa (in ogni senso) è stata costantemente tra il box della Brabham e quello della Williams. Senza contare quattro o cinque giornalisti spagnoli che essendo totalmente sconosciuti al



mondo delle corse hanno potuto passeggiare tranquillamente in lungo e largo.

Ad ogni modo da vedere, per quanto riguarda le gomme, non c'era poi molto, nel senso che pur avendo saputo che la Goodyear aveva portato dodici tipi differenti di pneumatici, non era certo possibile stabilire quale dei dodici tipi fosse utilizzato in un particolare momento, e perciò non era poi possibile trarre conclusioni confrontative con altri tipi.

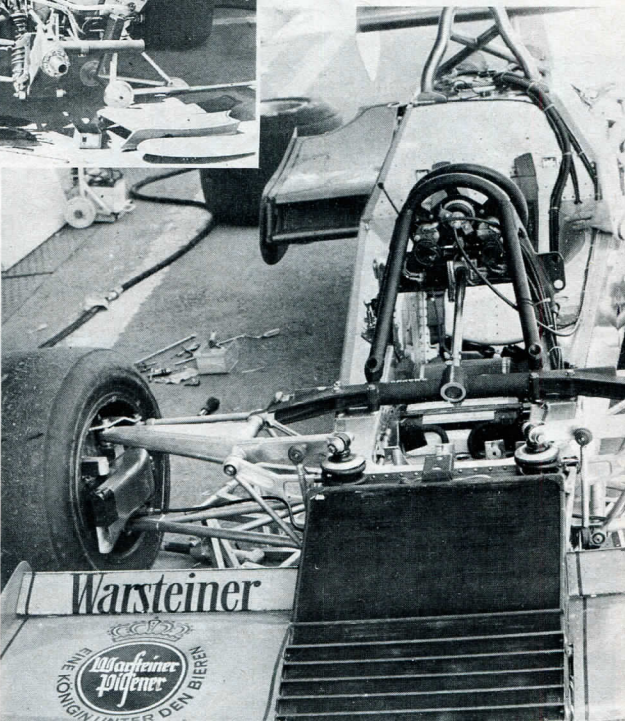
Hanno fatto le loro prove, ne avranno tratto le loro conclusioni, di sicuro, e adesso aspettiamo Montecarlo per vedere se il lavoro che hanno compiuto è stato valido o no, vale a dire se la rincorsa ad una superiorità della Michelin ha dato frutti. Quel che conterà, in fondo, sarà soltanto il responso della pista nel confronto diretto.

Queste prove Goodyear, per contro, hanno permesso di vedere la nuova Ligier JS 9 e la nuova versione della Lotus 79, oltre che di constatare qualche progresso su altre macchine. La evoluzione è in corso, costante, come al solito.

f. l.

		MARTEDI'	MERCOLEDI'	GIOVEDI'
Laffite	Ligier-Gitanes JS9	—	1'18"4	—
Andretti	Lotus-JPS 79	1'19"0	—	1'18"5
Andretti	Lotus-JPS 78	—	1'18"6	—
Peterson	Lotus-JPS 78	1'18"5	1'20"2	1'20"0
Lauda	Brabham-Alfa BT46	1'19"2	—	—
Patrese	Arrows FA-1	—	1'19"3	—
Jones	Williams-Saudi FW06	—	1'19"4	—
Scheckter	Wolf WR	—	1'19"6	—
Tambay	McLaren-Marlboro M26	—	1'19"7	—
Fittipaldi	Copersucar F5A	—	1'20"0	1'20"0
Hunt	McLaren-Marlboro M26	—	1'20"0	—
Stommelen	Arrows FA-1	1'21"3	—	—

Al Jarama, la Arrows ha provato con veste aerodinamica laterale ridotta, per Montecarlo. Sotto, si nota una delle raffinatezze di Southgate, cioè la fusione della scatola guida al cui prolungamento fa da supporto al bilanciamento superiore della sospensione



## IN ATTESA DELLA MICHELIN, LA GOODYEAR PUNTA SULLA LOTUS

# ANDRETTI sotto l'1'18"?

**JARAMA** - Martedì si sono effettuate unicamente prove di gomme e non si sono resi pubblici i tempi. Si è potuto sapere solo quello di Niki Lauda. Il giorno dopo Laffite ha rotto la scatola del cambio e non ha girato nel pomeriggio e anche Hunt ha girato pochissimo. Giovedì solo tre vetture hanno provato, le due Lotus e la Copersucar di Fittipaldi.

Niki Lauda ha girato solo il martedì e ha effettuato unicamente prove di gomme. Anche Rolf Stommelen ha provato martedì con la Arrows, ma non siamo riusciti a sapere i suoi tempi. Durante tutte queste prove è stato molto difficile ottenere delle informazioni perché le prove erano segrete. L'accesso era vietato alla stampa e tutti i tempi che siamo riusciti a procurarci ci sono stati comunicati, molto ufficiosamente, dagli uomini della Goodyear.

Pare che ora la Casa americana tenda a privilegiare soprat-

tutto la Lotus. Lo si è intuito dal fatto che Andretti ha svolto una enorme massa di lavoro, con entrambi i modelli, la vecchia 78 e la nuova 79. Pare anche che Andretti, con un tipo di pneumatici ultrasofistici, abbia fatto anche un giro sotto l'1'18", ma questo non ha trovato conferma.

Alla Arrows hanno provato la FA-1 senza le appendici alari laterali, ma pare che la macchina così sia molto squilibrata, per cui probabilmente la vedremo a Montecarlo nella solita veste.

Questa settimana la squadra della Michelin sarà sul circuito di Jarama per effettuare prove di gomme, e la pista è stata affittata solo per due vetture, cioè le misure di sicurezza, come ambulanze e pompieri, sono previste solo per due macchine. Perciò, poiché la Ferrari arriva solo con una macchina, è probabile che ci sia anche la Renault.

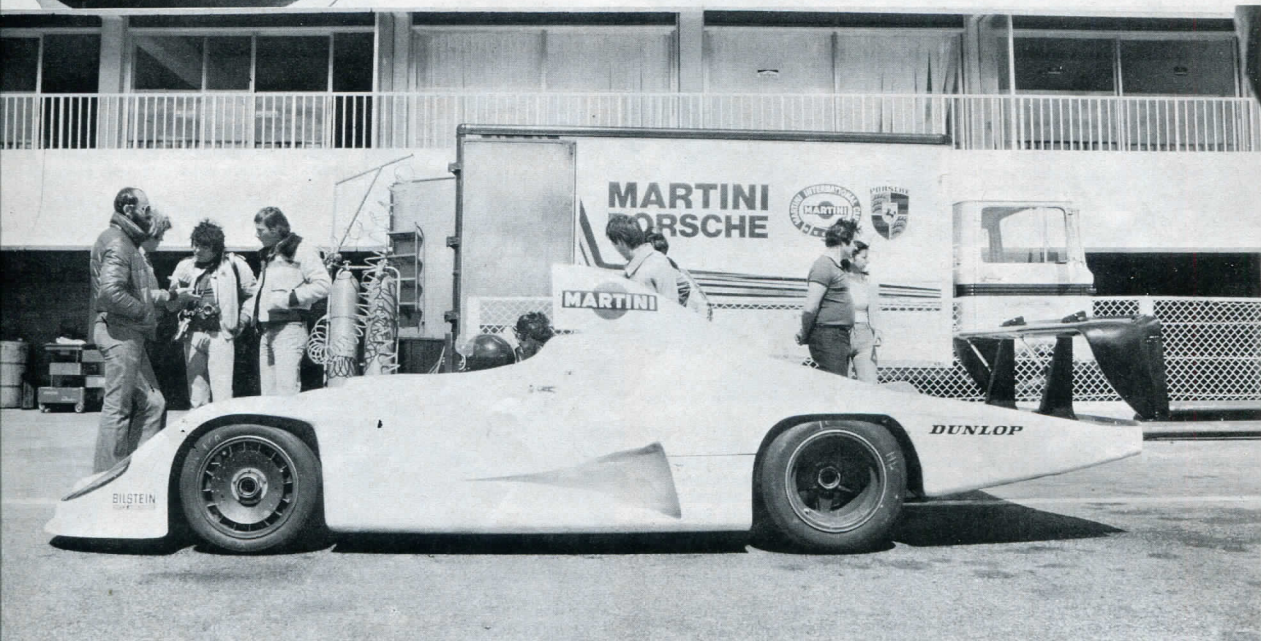
J. d. a.



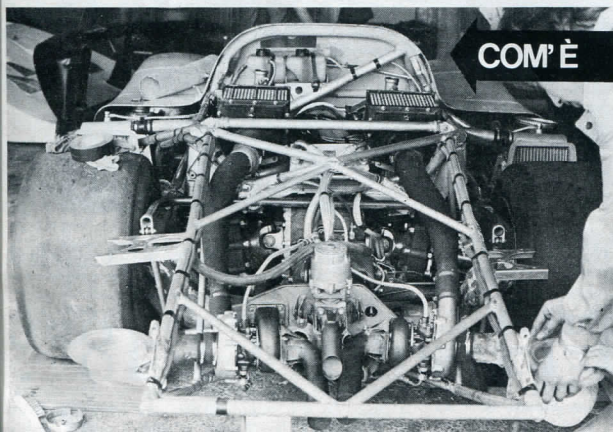


È CRESCIUTA LA CODA ALLA 936 PER LE MANS  
CON UN ALETTONE CERTAMENTE CURIOSO

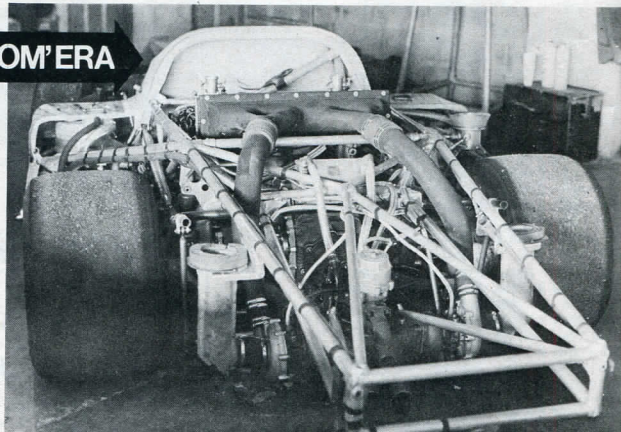
# PORSCHEEEEEEE



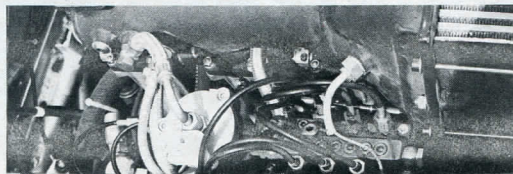
La nuova linea della Porsche 936 destinata a Le Mans. Molto affilata, e caratterizzata dalle prese d'aria laterali per il raffreddamento dei radiatori acqua destinati al raffreddamento delle testate. I cilindri restano raffreddati ad aria. L'alettone posteriore è di una forma molto originale



COM'È COM'ERA



Nelle due foto sopra, a confronto le Porsche 936 versione '78 (a sinistra) e versione '77 (a destra). La vettura nuova è caratterizzata dalle testate 4 valvole raffreddate ad acqua e dal doppio scambiatore di calore. La versione '77 mantiene l'alimentazione con il doppio turbocompressore ma ha il motore a 2 valvole completamente raffreddato ad aria



A sinistra, la pompa di iniezione del 6 cilindri 4 valvole assomiglia tanto ad una Kugelfischer, ed è piazzata sotto lo scambiatore di sinistra. A destra, il cruscotto aeronautico della nuova 936: oltre al solito contagiri, manometri per la sovralimentazione, per la benzina, termometri olio e per la temperatura di ciascuna bancata, eccetera



## DALL'INVIATO

**LE CASTELLET** - Appena andata via la Renault, che ha effettuato sul circuito Paul Ricard una ulteriore lunga messa a punto, con una prova generale di durata che è stata soddisfacente, ecco che sul circuito provenzale è scesa la Porsche, ancora una volta, anche lei per effettuare prove di messa a punto delle sue macchine, entrambe le Case avendo come obiettivo finale quello di essere preparate al meglio per la prossima 24 Ore di Le Mans (10-11 giugno).

La Porsche ha portato, stavolta, una vettura inedita, la 936 nella versione 1978, che con Ickx e Pescarolo ha effettuato soprattutto prove di aerodinamica, per la scelta definitiva delle soluzioni che saranno utilizzate a Le Mans; come si vede dalle foto la linea generale della macchina è simile a quella del 1977, con la stessa profilatura laterale. Tuttavia la lunghezza della coda è stata aumentata di una decina di centimetri, e soprattutto è stata modificata tutta la zona posteriore finale, con la adozione di un alettone completamente inedito, dalle caratteristiche curiose, in luogo dell'alettone classico sostenuto da due pinnature verticali come avveniva nel 1977.

STABILE  
IN VELOCITA'

Ciò ha fatto cambiare l'aspetto generale della macchina, che appare davvero molto filante, e dovrebbe dare una migliore penetrazione, e quindi maggior velocità massima, con maggiore stabilità alle alte velocità.

Il telaio è invece lo stesso del 1977, ovviamente con qualche adattamento reso necessario dalla presenza di organi nuovi, quali i radiatori laterali per il liquido

di raffreddamento delle testate. Il motore è lo stesso che sarà utilizzato sulla 935, naturalmente con cilindrata ridotta poiché la macchina è del gruppo 6. Sei cilindri orizzontali, con raffreddamento delle testate ad acqua e raffreddamento del blocco motore ad aria. Con la alimentazione a doppio turbocompressore ed iniezioni Bosch, questo motore dovrebbe disporre di circa 650 cavalli, il che darà alla macchina un rapporto peso-potenza molto elevato.

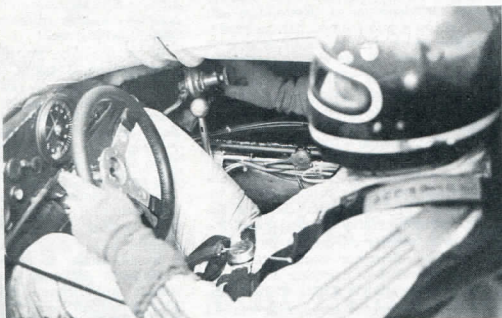
UNA SCELTA  
DA DEFINIRE

Le prove che la Porsche ha effettuato nei giorni scorsi avevano lo scopo di scegliere le soluzioni definitive per quanto riguarda certi particolari, in modo speciale la posizione delle prese d'aria di alimentazione del motore, che sono ottenute con due prese NACA sulla parte superiore del cofano motore. Abbiamo visto che sono state scelte due posizioni, una centrale ed una più arretrata, ma non sappiamo quale delle due sarà scelta definitivamente. Quel che è da sottolineare è che fin dai primi giorni questa nuova Porsche è stata molto veloce, con tempi sul giro assolutamente veloci, attorno al minuto e 48 secondi, con la possibilità di scendere ulteriormente.

A Le Mans vi saranno due macchine di questo tipo, guidate da Ickx-Pescarolo e da Gregg-Haywood, mentre per Wollek-Barth è stata scelta la versione 1977 dotata di motore a due valvole per cilindro. Le altre due macchine avranno motori con quattro valvole per cilindro, come la 935 che sarà guidata da Stommelen-Schurti.

f. i.

Alla destra del pilota, il manettino per la regolazione della pressione di sovralimentazione del turbo



# CINTURA NERA\*

ASA

## CON PULSANTE ROSSO

\* OMOLOGAZIONE EUROPEA (E2)



Nata dall'esperienza BANG le nuove autocinture ASA ne riassumono le caratteristiche fondamentali: sicurezza nell'uso, praticità, sobria eleganza.

In più tutta l'esperienza L'AUTOACCESSORIO, la più importante organizzazione al servizio di chi guida.

Richiedetele al Vostro accessorista di fiducia; oggi le autocinture ASA sono convenienti anche nel prezzo.

**MEGLIO PENSARCI SUBITO!**



### nell'inconfondibile confezione

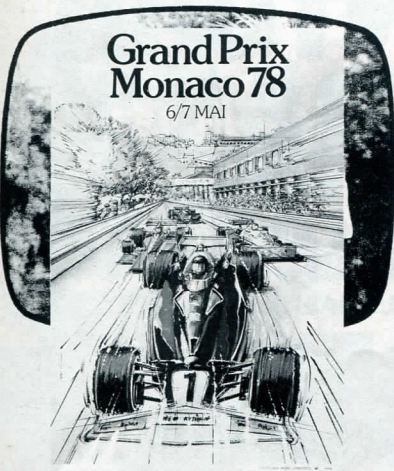
in vendita presso i migliori negozi di accessori o direttamente all'autoaccessorio via Pirelli, 5 - Milano  
nelle versioni • normale • braccio rigido • avvolgitore automatico

garantito da: **L'AUTOACCESSORIO MILANO**

Via G. B. Pirelli, 5 - Tel. 63.98.95



Grand Prix  
Monaco 78  
6/7 MAI



4 MILIARDI (CON I BIGLIETTI) È L'INTROITO DEL G.P.

# TV gratis a MONTECARLO

## C'è pubblicità per 1 miliardo

**MONACO** - Il Gran Premio di Monaco, che si corre sul circuito cittadino di Montecarlo, non a caso viene definito, dal punto di vista economico, «la gallina dalle uova d'oro». Certo che, promozionalmente, è il Gran Premio che dà uno spazio vitale a tutte quelle aziende che in un modo o nell'altro vogliono avere quella presenza di prestigio che attualmente offre lo sport dell'automobile. Quest'anno gli organizzatori monegaschi per accentuare ancora di più la resa pubblicitaria dei cartelli esposti lungo le tortuose strade della ridente cittadina della Costa Azzurra, hanno fatto i loro conti ed hanno concesso (udite, udite!!) niente po' po' di meno che i diritti televisivi gratuiti a tutti coloro che, televisioni private o di stato, volessero mandare in onda il Gran Premio di Monaco. A questo punto il gesto magnanimo del Principato sembrerebbe quanto mai suicida se si dovesse fare il paragone con gli altri organizzatori che attendono l'interesse della televisione per alleviare, a detta di quest'ultimi, i pesanti «deficit» che l'organizzazione di un Gran Premio comporta. Visto che, oggi come oggi, i miracoli non li fa nessuno, viene spontaneo il cercare di analizzare come mai gli organizzatori del Gran Premio di Monaco abbiano potuto far organizzare ha capito che una presenza pubblicitaria, più è grande l'«audience», più diventa valida, e quindi coloro che ne vogliono beneficiare debbono pagare di più.

L'unica televisione che ha apportato dei capitali nelle casse degli organizzatori è stata la CBS americana, ma per questa l'interesse è differente e si discosta notevolmente dal fatto puramente di trasmissione sportiva. Infatti in America un programma sportivo, viene spezzettato per poter inserire degli «spots» pubblicitari il cui costo si aggira sui 40.000 dollari ogni 30 secondi. In questo caso i monegaschi hanno venduto i diritti ad utilizzare le riprese del loro Gran Premio a scopo pubblicitario quindi è più che logico un addebito extra.

In apertura abbiamo parlato di «gallina dalle uova d'oro» ed ora vediamo il perché il Gran Premio di Monaco è definito tale. Un calcolo approssimativo non è difficile da farsi. Prendendo per buone le cifre riguardanti le presenze di spettatori paganti comunicate dall'Automobile Club di Monaco l'anno scorso, (cinquantatremila spettatori paganti) e facendo una media sul costo dei singoli biglietti si arriva ad un incasso per il solo giorno del Gran Premio e per le prove di due miliardi e seicentocinquanta milioni di lire.

Aggiungiamo a questa cifra l'incasso per il trofeo riservato alla Formula 3 che si corre il sabato, e calcolando che vi assistano la metà degli spettatori convenuti per il Gran Premio, ci troviamo ad aggiungere altri settecentotrentotto milioni per quanto concerne l'incasso della vendita biglietti d'ingresso.

Visto il listino prezzi della pubblicità tabellare che si aggira sulle 160.000 lire al metro quadro, il calcolo degli incassi diviene facile. Lungo le strade che ospitano il Gran Premio si calcola che in detta occasione tra le passerelle pedonali e l'esposizione di striscioni vari lungo tutto il percorso, tranne la parte coperta del «tunnel», si aggira sui 7.000 metri quadri disponibili, i quali per il fattivo interessamento del sig. Poggi vengono quasi sempre venduti tutti un anno per l'altro.

Ricapitolando, la fattiva organizzazione monegasca, per ogni Gran Premio organizzato può iscriverne nella voce «entrate» le seguenti cifre:  
**BIGLIETTERIA:** tre miliardi trecentotantotto milioni;

**CARTELLONISTICA PUBBLICITARIA** ed altre forme di pubblicità: un miliardo centosessantadue milioni.

Non avendo il Principato di Monaco altre attività agonistiche concernenti l'automobilismo da sostenere, tranne il Rally, con una cifra in bilancio di quattro miliardi cinquecentoquaranta milioni di lire, può senz'altro permettersi il lusso di offrire i diritti televisivi gratuitamente.

In tutto il nostro discorso non è stato possibile calcolare le cifre di entrate per tutti coloro che operano con commerci vari nel principato: dai bar ai ristoranti, agli alberghi, ai commercianti e, perché no, al Casinò municipale.

SI RINNOVA IL PIÙ ANTISPORTIVO MECCANISMO F.O.C.A.

# OTTO piloti allo sbaraglio per DUE posti nelle prove!

Il Gran Premio di Monaco ripropone, e stavolta addirittura in maniera drammatica, il problema assurdo ed antisportivo delle prequalificazioni alle quali debbono sottoporsi i piloti «paria» non appartenenti a scuderie associate alla FOCA. Lo ripropone con meccanismo che è già stato impiegato a Long Beach, ma con accenti molto più intensi, perché se a Long Beach vi erano otto piloti alla ricerca di quattro posti, a Monaco i piloti saranno nove (se andranno tutti a tentare l'avventura) per soltanto due posti. Quale possa essere lo stato d'animo di questi nove uomini, nel momento in cui scenderanno in pista, potete immaginarlo. Nemmeno Nerone avrebbe potuto immaginare di dare tante possibilità di «sopravvivenza» ai gladiatori che scendevano nella arena del Circo Massimo a sbandellarsi. C'è riuscita la FOCA, con la complicità colpevole della CSI che non solo non ha saputo trovare soluzione ai problemi che essa stessa ha creati, ma non ha nemmeno la sensibilità che dovrebbe avere nella difesa dei principi sportivi più elementari.

Come vedete anche dall'elenco, i nove che dovranno tentare la impossibile avventura sono: **Derek Daly** (Hesketh), **Hector Rebaque** (Lotus), **Brett Lunger** (McLaren), **René Arnoux** (Martini), **Keijo Rosberg** (Theodore), **Riccardo Patrese** (Arrows), **Rolf Stommelen** (Arrows), **Arturo Merzario** (Merzario) **Danny Ongais** (Shadow).

Di loro soltanto due potranno arrivare ad aggiungersi agli altri 22 che l'ineffabile sistema di qualificazione d'ufficio indica come privilegiati in competizioni che di privilegiati non dovrebbero averne. Venti sono quelli che appartengono alle squadre FOCA, gli altri due sono Jabouille con la Renault e Jones con la Williams. Ripetuto che comunque non dovrebbero esserci qualificati d'ufficio, cioè privilegiati, perché (lo ripetiamo ancora, fino alla noia) stiamo parlando di corse del campionato mondiale piloti, e quindi corse che dovrebbero permettere a tutti i piloti di misurarsi in parità con gli altri, vogliamo rilevare una ulteriore smentita. Rappresentata dalla scelta di Jabouille e Jones ad aggiungersi ai venti FOCA, sulla base di criteri che proprio non riusciamo a ca-

pire. La Renault è una grande casa, e non sarà certo io a volerne la esclusione, soprattutto perché dalla presenza della Renault nasce la speranza di un radicale cambiamento, nel prossimo futuro, del panorama della Formula 1, con l'ingresso di altre grandi marche che possono portare a livelli qualitativi e di prestigio migliori degli attuali. Chiaro quindi che la presenza della Renault ci sta bene, anzi ci è graditissima. Però fino ad oggi la Renault e Jabouille di prestazioni di rilievo non ne hanno offerte, salvo quella di Kyalami, che è stata notevole (nella giornata delle cattive scorie Michelin), perché Jabouille era davanti alle Ferrari, in gara. Visto che la scelta dei due da aggiungere ai venti FOCA è stata fatta, affermando, sulla base del potenziale di competitività di ognuno, quella della Renault ci lascia perplesso. E spero che nessuno abbia da ridire su questa nostra opinione. Quella di Jones, per contro, ci sta benissimo, perché l'australiano merita davvero di essere in lizza, più di altri che sono «figli della FOCA». Quel che ha fatto Jones a Long Beach dimostra che si può tentare di vincere anche senza essere di una squadra di alto nome e senza avere tutti gli accessori migliori (leggi gomme). Però se è «sì» per Jones, perché deve essere «no» per Patrese? Jones ha fatto una gran corsa a Long Beach, ma Patrese ha fatto una buona corsa a Rio (con una macchina nuova e non a punto, ha sbalordito a Kyalami, non vincendo come meritava solo perché gli si è rotto il motore, ed a Long Beach è stato protagonista di primo piano, con la rimonta dopo essere stato intruppato all'inizio, la sfortuna di una gomma forata, la nuova rimonta che lo ha portato al sesto posto. Quel che è valido per Jones deve esserlo tanto più per Patrese, non vi pare? Lui però (e con lui gli altri otto) l'avallo della FOCA non ce l'ha. E così è tra i paria, tollerati. Ed è qui che il discorso deve farsi, una volta tanto, serio ed onesto. Perché ripetiamo ancora, deve essere la FOCA a stabilire chi può e chi non può correre? Chi è, la FOCA, per arrogarsi questo diritto? Il campionato mondiale è DEI PILOTI, ed è messo in palio dalla FIA-CSI. Poiché il regno di questo giuoco lo fa la CSI deve essere la CSI a stabilire chi può e chi non può correre. Sulla base di qualità che sia-

no il prodotto delle attività sportive in pista, non della appartenenza a questa o a quella squadra. Altrimenti non c'è più un campionato del mondo dei piloti, ma quello delle squadre, o peggio degli sponsors. Invece è la FOCA, ed insieme alla FOCA sono gli organizzatori, a fare una scelta di principio che è del tutto iniqua ed antisportiva. Scelta che è compiuta in funzione di interessi materiali, commerciali e pubblicitari, che niente hanno a che vedere con lo sport.

Sì, lo so cosa volete dire, che le corse sono anche un fatto economico e che per far quadrare i bilanci occorrono anche queste cose. Lo so, ma non posso ammettere ed accettare che siano soltanto queste considerazioni a determinare chi può e chi non può correre. Salvo che non si voglia uscire dalla ipocrisia e dire le cose come sono, e cioè che le corse sono soltanto un grande spettacolo. Nel qual caso, però, lasciamo perdere il titolo di campione del mondo! In tutto questo la colpevole è la Commissione Sportiva Internazionale. Quando a Monza, l'anno scorso, la CSI rese pubbliche certe sue decisioni, io scattai in piedi trattando i suoi membri con parole che furono persino insultanti. C'era la speranza che una denuncia pubblica fatta in quel modo, e ascoltata e raccolta da decine di giornalisti, facesse riflettere e soprattutto facesse capire la necessità di cambiare e di riportare i fatti sportivi a...fatti sportivi. Visto che la CSI non ci arrivava da sola, ad avvertire quale fosse il vero interesse del loro sport, glielo abbiamo detto noi giornalisti. Prevedendo, come era facile prevedere, che si sarebbero prodotte situazioni come questa di Monte Carlo. Dobbiamo accorgerci che abbiamo urlato in orecchie sorde, o quanto meno in orecchie collegate tra loro da condotti diretti, entra da una parte ed esce dall'altra. Adesso siamo qui a constatare i danni. Come lo constateranno gli spettatori di Monte Carlo, ai quali suggeriamo, nei momenti di pausa della attività in pista, di esprimere quello che deve essere lo sdegno di tutti gli sportivi veri, inalberando cartelli o scandendo in coro parole appropriate. Che potrebbero essere, ad esempio: FOCA=MAFIA.

Proviamo a far rumore in tanti?



Aumentano  
le speranze  
italiane

# domenicaSPRINT



Il giovane milanese della F.3 all'inseguimento di Olofsson nell'europeo dopo la vittoria

## Un FABI ...massimo a ZOLDER



Teodorico Fabi e la sua March hanno finalmente vinto una prova dell'Europeo F. 3, la quarta per la precisione, a Zolder. Dopo le manches vinte da Bleekemolen e Gaillard, il pilota italiano si è affermato perentoriamente nella finale. Ora Fabi è al terzo posto nella classifica provvisoria del campionato europeo 1978

### ZOLDER F.3

23 aprile 1978

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

#### Così al traguardo

##### 1. batteria

1. Michael Bleekemolen (Chevron B43) 16'14"46 - media 157,447 kmh; 2. Olofsson (Ralt Toyota) 16'15"98; 3. Kennedy (Argo JM1) 16'19"64; 4. Albertin (Ralt Toyota) 16'22"61; 5. Bardino (Martini MK) 21B) 16'25"36; 6. Pedersoli (Ralt RT1) 16'28"60; 7. Schlessed (Chevron B38) 16'35"15; 8. Schaefer (Ralt BMW) 16'37"70; 9. Campos (Argo JM1) 16'46"58; 10. Colonna (Chevron B38) 16'48"98; 11. Prost (Martini MK 21B) 16'49"30; 12. Wettstein (Ralt RT1) 16'50"24; 13. Horst (Wolf Dallara) 17'02"23; 14. Smith (Chevron) 17'02"37; 15. Gruet (Ralt Toyota) 17'14"20. Giro più veloce: Olofsson (Ralt) 1'36"08, media 159,658 kmh.

##### 2. batteria

1. Patrick Gaillard (Chevron B43) 16'21"82 - media 156,273 kmh; 2. Fabi (March) 16'22"71; 3. Luyendijk (Lola T 670) 16'25"15; 4. Dieudonne (Chevron B38) 16'40"23; 5. Korten (Maco Toyota 378) 16'42"23; 6. Lechner (Ralt RT1) 16'46"58; 7. Wietzke (Ralt RT1) 16'58"52; 8. Niesgemeier (Maco 38'47"94; 3. Bleekemolen (Chevron B43) 39'17'03"33; 10. Spellerberg (Ralt RT1) 17'04"96; 11. Caton (Ralt) 17'05"93; 12. Vejud (Ralt RT1) 17'16"53; 13. Bovy (Chevron B43) 17'21"27; 14. Wicks (Maco 376) 17'38"18; 15. Greil (KWS Chevron) a 1 giro. Giro più veloce: Fabi (March) 1'36"12, media 159,625 kmh.

##### Finale

1. Teo Fabi (March) 38'39"79 - media 158,734 kmh; 2. Olofsson (Ralt Toyota) 38'47"94; 3. Bleekemolen (Chevron B43) 38'54"67; 4. Albertin (Ralt Toyota) 38'55"86; 5. Luyendijk (Lola T 670) 39'59"37; 6. Gaillard (Chevron B43) 39'06"84; 7. Schlessed (Chevron B38) 39'15"33; 8. Pedersoli (Ralt RT1) 39'17"83; 9. Schaefer (Ralt BMW) 39'29"49; 10. Prost (Martini MK 21B) 39'34"92; 11. Colonna (Chevron B38) 39'48"54; 12. Caton (Ralt) 39'49"84; 13. Schwarwilen (Argo JM1) 39'58"64; 14. Bovy (Chevron B43) 39'57"89; 15. Kennedy (Argo JM1) 40'13"34; 16. Dieudonne (Chevron B38) 40'54"11.

#### Campionato Europeo di F. 3

(dopo 4 prove)

	ZANDVOORT	NURBURGRING	ZELTWEG	ZOLDER	TOTALE
Olofsson	3	9	9	6	27
Bleekemolen	6	3	6	4	19
Fabi	4	6	—	9	19
Lammers	9	1	2	—	12
Albertin	—	2	3	3	8
Gaillard	2	—	4	1	7
Kennedy	—	4	—	—	4
Luyendijk	1	—	1	2	4

#### SPECIALE AUTOSPRINT

ZOLDER - Quasi trentacinque mila persone sono accorse all'autodromo di Zolder attratte dalla bella giornata, dall'entrata gratuita ma soprattutto dall'entrata che si prometteva veramente interessante, valida per l'Europeo di F. 3. E infatti la gara ha confermato le aspettative, con debutti interessanti come la Martini con motore Renault e la Wolf Dallara affidata a Horst.

Ventidue piloti hanno preso il via per la PRIMA BATTERIA, in programma su 10 giri del circuito. All'abbassarsi della bandiera nazionale olandese Bleekemolen prende il comando seguito da Olofsson, Kennedy, Albertin, Bardino e Pedersoli. Le posizioni rimanevano inalterate a metà corsa, con Bleekemolen sempre al comando con qualche

centinaio di metri di vantaggio. Si erano nel frattempo fermati Borgudd e Von Lewis, mentre Bousquet lo avrebbe fatto poco dopo. La seconda parte della gara non ha avuto mutamenti: da registrare lo sforzo di Olofsson che otteneva il giro più veloce.

Al via della SECONDA BATTERIA Fabi si trovava affiancato a Lammers: l'olandese era più rapido al via, ma alla chicane pasticciava, uscendo nelle reti e Fabi che perdeva qualche attimo a Fabi che venne infilato da Gaillard, che al secondo passaggio manteneva la posizione di testa. Intanto il belga Dieudonne si batteva per la quarta posizione, ma ripassava ottavo dopo una uscita alla curva Tcix. In testa le posizioni non cambiavano, anche se a metà corsa Fabi attaccava fortemente Gaillard senza riuscire a passarlo. La corsa finiva con queste posizioni: da notare l'arresto di Rothengatter e la bella rimonta di Dieudonne.

Per la FINALE erano i due vincitori edie battere, Bleekemolen e Gaillard che si trovavano in prima fila. Il francese prendeva una bellissima partenza, ma era Fabi a passare in testa alla fine del primo giro davanti a Kennedy, Olofsson e Bleekemolen. Nei primi giri della gara, impennata su 24 tornate, le posizioni non mutavano. Al quinto giro Kennedk entrava ai box e Olofsson prendeva la seconda posizione a 4" da Fabi. Per la quarta piazza Gaillard e Bardino si scambiavano "cortesia", ma era Albertin, autore di una rimonta prodigiosa, a mettere in difficoltà i due francesi. Fabi intanto menava a suo piacimento la corsa, mentre Bardino risaliva al terzo posto, ma sarebbe poi stato tolto di classifica e sul podio, assieme a Fabi e Olofsson, salirà Bleekemolen. Quarto finirà Albertin, davanti a Luyendijk e al francese Gaillard.

André Royez

## PATRESE al Nurburgring con una Chevron-Hart F.2

DONINGTON - Riccardo Patrese, come avevamo già anticipato la settimana scorsa sarà al via della gara di F. 2 al Nurburgring il 30 aprile. Lo ha definitivamente deciso dopo una sessione intensa di tests sul circuito di Donington dove ha messo a punto al meglio la nuova Chevron B 42 con il motore Brian Hart. Dopo aver percorso più di trecento chilometri, distreggiandosi tra vetture di tutti i generi, moto comprese, che provavano su quel circuito, pur con una situazione atmosferica non eccezionale (pioveva a tratti) è riuscito a girare un secondo meno del suo tempo dell'ultima gara della stagione scorsa, cioè a spiccare un buon 1'05"4. «La macchina è difficilmente migliorabile essendo già molto buona» ci ha detto al telefono «comunque mi sembra sia molto veloce. Anche il motore, il nuovo Brian Hart che ora ha nuove frizioni, mi sembra abbastanza buono, con una utilizzazione da 8 a 10.000 giri. Non saprei fare paragoni con il BMW, che forse spingeva un poco di più: comunque con l'Hart vedevo più giri in fondo al rettilineo, a parità di rapporti. Ora comunque vedremo al Nurburgring. Poi correrò il giorno dopo al Ricard a mettere a punto la mia nuova Arrows: a Montecarlo non posso permettermi il lusso di presentarmi con una macchina non perfettamente a punto, per acciuffare una dei due posti a disposizione per i non FOCA per accedere alle prove».



## G.P. Campagnano

23 aprile 1978

Gara di velocità valida per i campionati italiani F. 3 e F. Italia

● Organizzazione: Vallelunga SpA, Campagnano di Roma

● Autodromo: Vallelunga, 3.200 metri

● Ora partenza: 10.30

● Condizioni climatiche - PROVE: tempo variabile; CORSA: asclutto temperatura mite

● Spettatori: circa 6.000

● Direttore di corsa: Romano Fazio

## LE CLASSIFICHE

## Formula 3

1. batteria: 1. Stohr (Chevron) 15'04"4 alla media di 152,852 kmh; 2. Pardini (Ralt) 15'10"4; 3. Bagnara (March) 15'15"9; 4. Baldi (Ralt) 15'29"1; 5. Micangeli (Ralt) 15'34"4; 6. «Cipo» (March) 15'35"1; 7. Consonni (Ralt) 15'40"6; 8. Buda (Chevron) 15'44"6; 9. Daccò (March) 15'48"4; 10. Piccolomini (March) 15'49"1; 11. Valentini (Chevron) 15'49"7; 12. Fardini (Chevron) 15'11"2; 13. Farina (Ralt) a 1 giro. **Giro più veloce:** Stohr in 1'14"7 alla media di 154,216 kmh.

2. batteria: 1. Niccolini (March) 15'23"1 alla media di 149,756 kmh; 2. Campomponi (Ralt) 15'24"7; 3. Pescia (March) 15'28"7; 4. Bianchi (March) 15'29"6; 5. Manzoni (Ralt) 15'29"9; 6. Coloni (Argo) 15'32"1; 7. Cappellotto (Ralt) 15'37"8; 8. Bozzetto (Modus) 15'39"6; 9. Segalini (Ralt) 15'51"7; 10. Pinton (Modus) 16'31"3; 11. Stefano (March) a 1 giro. **Giro più veloce:** Niccolini in 1'15"1 alla media di 151,578 kmh.

FINALE: 1. Siegfried Stohr (Chevron) 25'02"3 alla media di 153,344 kmh; 2. Pardini (Ralt) 25'09"7; 3. Bagnara (Ralt) 25'25"9; 4. Pescia (March) 25'26"5; 5. Campomponi (Ralt) 25'30"3; 6. Coloni (Argo) 25'49"3; 7. Manzoni (Ralt) 25'45"1; 8. «Cipo» (March) 25'45"8; 9. Cappellotto (Ralt) 25'45"8; 10. Consonni (Ralt) 25'54"1; 11. Marco Micangeli (Ralt) 25'54"9; 12. Bozzetto (Modus) 25'58"1; 13. Daccò (March) a 1 giro; 14. Buda (Chevron) a 1 giro; 15. Pinton (Modus) a 1 giro; 16. Stefano (March) a 1 giro; 17. Piccolomini (March) a 2 giri. **Giro più veloce:** Stohr in 1'14"4 alla media di 154,338 kmh, nuovo record della pista.

## Formula Italia

1. batteria: 1. Bellini 11'27"8 alla media di 134,169; 2. Rossi 11'27"9; 3. Ponti 11'28"2; 4. Tuzi 11'36"4; 5. Vernacchini 11'50"1; 6. Stefano 11'56"2; 7. Loino 11'58"2; 8. Desperati 12'09"1; 9. Astratti 12'10"6; 10. «Scorpione» 12'10"7; 11. Paganelli 12'24"9; 12. Micangeli 12'25"2; 13. Buratti a 1 giro; 14. «Maeba» a 1 giro; 15. Calcaterra a 2 giri; 16. Negro a 3 giri; 17. Franceschini a 4 giri; 18. Betti a 5 giri; 19. Pellini a 6 giri. **Giro più veloce:** Rossi in 1'24"6 alla media di 136,170.

2. batteria: 1. Corradi 11'31"4 alla media di 134,244; 2. Squarisi 11'31"5; 3. Regosa 11'32"1; 4. Alboreto 11'34"4; 5. Conti 11'45"8; 6. Rubini 11'52"2; 7. Ferrazzani 12'01"2; 8. Sebastiani 12'02"1; 9. Mellaro 12'03"9; 10. Fiorese 12'04"1; 11. «Lucio» 12'31"1; 12. Vullio 12'32"8; 13. Benusiolo 12'33"9; 14. Alvisti 12'41"9; 15. Greco 12'43"8; 16. Bollito 12'53"8; 17. Cardelli a 1 giro; 18. Pittini a 1 giro. **Giro più veloce:** Regosa e Corradi in 1'24"9 alla media di 135,689.

FINALE: 1. Carlo Rossi in 22'50"2 alla media di 134,502; 2. Ponti 22'53"1; 3. Bellini 22'53"3; 4. Corradi 22'54"4; 5. Squarisi 22'55"3; 6. Tuzi 23'01"2; 7. Regosa 23'11"2; 8. Alboreto 23'19"1; 9. Rubini 23'19"2; 10. Fiorese 23'24"3; 11. Desperati 23'29"1; 12. Vernacchini 23'31"7; 13. Sebastiani 23'41"6; 14. Loino 23'45"7; 15. Ferrazzani 23'50"9; 16. Lucio a 1 giro; 17. Paparelli a 3 giri; 18. Conti a 4 giri. **Giro più veloce:** Bellini in 1'24"3; alla media di 136,154 kmh.

## Challenge FISA

## GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Bologni (A 112) 12 giri in 22'09"7 alla media di 103,973 kmh; 2. Lazzaretti 22'10"1; 3. Ubertini 22'15"5; 4. Musante 22'15"9; 5. Dicasmirro 22'26"4; 6. Mani 22'37"9; 7. Zampardi 22'38"3 (tutti su A112 Abarth). **Giro più veloce:** Bologni in 1'49"1 alla media di 105,688 kmh.

Classe 1150: 1. Festuccia in 21'35"1 alla media di 106,740 kmh; 2. Lumini 21'36"3; 3. Bartoli 22'06"9; 4. Russi 22'07"3; 5. Casula 22'07"8; 6. «Antares» 22'10"3; 7. Rainbo 22'18"5; 8. «Iver» 22'18"7; 9. «Peter» 22'50"7; 10. Bortolotti a 3 giri; 11. Reva a 4 giri (tutti su A 112 Abarth 70 HP). **Giro più veloce:** Festuccia in 1'46"1 alla media di 108,576 kmh.

Classe 1300: 1. Betti 20'59"4 alla media di 109,766 kmh; 2. Vilella 20'03"1; 3. Miodolini 21'16"9; 4. Bottazzi 21'28"6; 5. Focardi 21'32"9; 6. Facciolla 21'51"2; 7. Gallo 22'09"7; 8. Belfiore 22'20"6; 9. Farbis a 1 giro; 10. Loppolo a 1 giro; 11. Valente a 6 giri; 12. Graziani a 6 giri (Tutti su Simca Rallye 2). **Giro più veloce:** Betti 1'42"9, alla media di 111,953 kmh.

Classe 1600: 1. Gonzi (Golf VW) 20'29"2 alla media di 112,463 kmh; 2. Coppi (Golf) 21'19"2. **Giro più veloce:** Gonzi in 1'41"1 alla media di 114,059 kmh.

Classe 2000: 1. Cangiolini (Alfa Romeo) 21'05"1 alla media di 109,280 kmh; 2. De Vito (Opel Kadett) 21'09"9; 3. Chellini (Alfa Romeo) 21'23"4; 4. Spinello (Alfa Romeo) a 1 giro; 5. Galliano (Opel Kadett) a 1 giro; 6. Chimenti (Alfa Romeo) a 1 giro. **Giro più veloce:** Cangiolini in 1'42"9 alla media di 111,953 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Murri (Opel Commodore) 20'34"7; alla media di 111,962; 2. «Nainfe» (Opel Commodore) 20'41"1. **Giro più veloce:** Murri in 1'41"2 alla media di 113,793.

## GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Agosta (Fiat X-1/9) 20'07"7 alla media di 104,972 kmh; 2. Salamina (Matra Bagheera) 20'08"7; 3. Pelle (Fiat X-1/9) 20'13"5; 4. Menichetti (Fiat X-1/9) 20'14"1; 5. Scurti (Fiat X-1/9) 20'25"5; 6. Papanti (Fiat X-1/9) a 5 giri. **Giro più veloce:** Agosta in 1'48"1 alla media di 106,666 kmh.

Classe 1600: 1. Sanguolo (Alpine) 19'54"5 alla media di 115,730 kmh; 2. De Boni (Alpine) 20'25"8; 3. De Sanctis (Alpine) 20'36"7; 4. Falcinelli (Alpine) 20'53"7; 5. Mersi (Lancia HF) a 1 giro. **Giro più veloce:** Sanguolo in 1'37"8 alla media di 117,791 kmh.

Classe 2000: 1. «Amerix» (Alpine) 20'54"3; 2. Zocchi (Alpine) a 1 giro. **Giro più veloce:** «Amerix» alla media di 113,274 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Nardini (Porsche) 19'42"9 alla media di 118,865 kmh; 2. Alberici (Pantera) 20'14"1; 3. Antonello (Pantera) a 1 giro. **Giro più veloce:** Nardini in 1'37"2 alla media di 118,518 kmh.

## Come mai così forte lo psicologo?

● Dopo l'11"14"3 che Stohr aveva fatto segnare nelle prove libere di venerdì abbassando di 2 decimi il record di Nelson Piquet, c'era da allarmarsi per i suoi avversari che non riuscivano a scendere sotto l'1'15". Allora la March ha mandato a Vallelunga Alberto Colombo per poter capire «come mai questo Stohr va così forte con una macchina che non è la "migliore"».

● Lo studio dello psicologo Stohr è diventato molto affollato dopo la sua vittoria di Misano.

● Sono previsti per lunedì e martedì a Vallelunga tests di gomme che la Dunlop farà effettuare a Mauro Baldi per la sua Formula 3: le gomme al momento sono due tipi, di cui uno è da «tempi».

## IL PILOTA ROMAGNOLO APPARE

## SENZA PIÙ AVVERSARI IN ITALIA

## STOHR da europeo



I primi della finale di F. 3, a Vallelunga, ripresi al tornante: sono nell'ordine Pardini, Stohr all'interno e Bagnara. Saranno secondo, primo e terzo

VALELUNGA - Gran Premio Campagnano di F. 3 che aveva il sapore delle grandi adesioni del F. 2, quando la pista romana si riempie di pubblico. Il pubblico è venuto numeroso, circa 6.000 persone evidenziano così la validità di promuovere iniziative nelle scuole. La gara di F. 3 è stata dominata come nelle precedenti da uno Stohr, che sembrava andasse a spasso. Ha azzeccato la buona partenza in finale, cosa che non gli era riuscito in batteria, e se ne è andato accumulando circa mezzo secondo al giro e abbassando pure il vecchio record di Piquet di un decimo. Ma a dire il vero Stohr non ci sembrava molto impegnato.

C'è chi dice che ha una macchina molto a punto ed una organizzazione perfetta, e questo è vero. Altri affermano che è molto allenato e sarà vero anche questo, ma i fatti finora parlano chiaro: se ne va via molto facilmente. Vedremo se nelle prossime concomitanze con l'Euro F. 3 il pilota riminese darà una conferma della sua classe con un lotto di piloti internazionali; al momento del campionato italiano è lui l'uomo da battere. Dei suoi avversari l'unico che ha tentato in qualche modo di arginare lo strapotere del Sigfrido è stato

Pardini secondo in finale e in batteria, l'unico che è riuscito a staccarsi dagli altri e a prendere un discreto margine. Ancora la sua vettura non è completamente a punto e vedremo nelle gare future se riuscirà a dire qualcosa di più.

## Brutto volo di BALDI

La vera battaglia c'è stata comunque alle spalle di questi due piloti. Prima tra Bagnara e Niccolini con quest'ultimo che arginava in tutti i modi gli attacchi del pilota emiliano. Poi Bagnara è entrato deciso alla curva del tornante e lo ha superato, dopo che le due macchine si sono urtate. A rimetterci è stato Niccolini che ha dovuto fermarsi con una ruota out.

Brutto volo invece quello di Baldi che stava nel gruppo di rincalzo insieme a Micangeli, Coloni, «Cipo» e Bianchi. Le due macchine di Baldi e Bianchi sono venute a collisione all'uscita del tornantino col risultato che il campione Renault '77 dopo essersi «librato» in aria è ricaduto sull'asfalto all'uscita del semaforo. Per fortuna che non veniva nessuno!



## NICCOLINI spinge, ma...

1. **BATTERIA** - Brutta partenza di Stohr, mentre Pardini coglie l'attimo giusto e va in testa seguito da Bagnara. Ma la cosa dura poco perché il riminese infila Bagnara al tornantino dopo un giro e Pardini ai «cimini» al giro successivo portandosi al comando della gara che guiderà fino alla fine dei dodici giri. Quarto è Baldi che riesce a guadagnare una posizione ai danni di «Cipo» che verso la fine verrà raggiunto e superato anche da Micangeli, che aveva dovuto accontentarsi di un tempo di qualificazione basso, perché ha provato solo sul bagnato.

2. **BATTERIA** - Vanno via Niccolini, che vincerà la batteria e Campominosi (2. cl.) mentre Bianchi, che ha problemi di assetto fa da tappo a Pescia, Manzoni, Cappellotto e Coloni. Poi Pescia, con la sua nuova March riesce a superare Bianchi e ad installarsi in terza posizione mentre Coloni si aiuta a guadagnare una posizione (6.) ai danni di Cappellotto con un tamponamento al tornantino.

**FINALE** - Parte bene Stohr, che prende subito un buon margine a ruota lo segue Pardini, Campominosi, Niccolini e Bagnara; leggermente staccati il resto del gruppo. La gara si delinea quasi subito per le prime due posizioni mentre per la terza vi è lotta fra i tre piloti che seguono. Questo permette agli inseguitori di riavvicinarsi al gruppetto poi Niccolini all'ottavo giro si ritira in seguito alla toccata con Bagnara, mentre Pescia riesce a staccarsi dagli altri ed avvicina il pilota Emiliano dopo aver superato Campominosi. Alle loro spalle è lotta serrata tra Micangeli, Coloni, Baldi, «Cipo», Manzoni e Bianchi che guadagna posizioni fino a raggiungere Baldi poi la collisione tra i due e il volo di Baldi al 10. giro. Questo sconvolge un po' le posizioni del gruppetto che vede le posizioni rivoluzionate con Coloni, Manzoni, «Cipo» e via via gli altri. Gli altri giri non hanno avuto episodi degni di rilievo, oltre alla galoppata solitaria di Stohr che aumentava il suo vantaggio a 17".

## FORMULA ITALIA

## ROSSI in barba ai rivali

**VALLELUNGA** - La finale di F. Italia ha visto un'altra vittoria di Rossi che è riuscito ad agguantarla dopo una strenua lotta a fasi alterne con Bellini che aveva preso il comando della gara. Il 22enne pilota di Cureggio, che aveva tagliato la barba in occasione della sua prima vittoria a Magione la scorsa volta, ha così rafforzato la sua posizione nel campionato «che deve per forza vincere» — come ha detto lui stesso — altrimenti sarà costretto a smettere, perché non mi potrei permettere di passare in F. 3».

In finale Bellini parte molto bene andando in testa seguito da Corradi, Rossi, Squarise, Ponti, Regosa, Tuzi e via via gli altri. A metà gara un po' di caos in seguito ai testa-coda spettacolari di molti piloti, traditi dalla pista sporca di olio. Una di queste vittime è Regosa, che dall'ultima posizione dopo una bella rimonta riuscirà ad agguantare il settimo posto. Il duello in testa si risolve a favore di Rossi, che riesce ad allungare e lascia Ponti e Bellini a duellare per il secondo posto, quest'ultimo handicappato da un motore che perdeva 200 giri sulla salita dei Cimini. Alla fine dei sedici giri transita primo Rossi con 3" di vantaggio su Ponti e Bellini e 9" su Corradi che con Squarise si gioca la posizione in volata.

La prima batteria aveva visto una bella vittoria di Bellini davanti a Rossi e Ponti, nell'ordine dopo un duello serratissimo e molto entusiasmante. Brivido alla curva Roma quando Betti, incolume, capotava più volte sulle balie di paglia.

La seconda batteria era più combattuta. Molte volte si sono scambiate le posizioni Corradi, Squarise e Regosa che giungeranno così nelle prime tre posizioni, mentre Alboreto ha mantenuto la sua quarta posizione riuscendo a staccarsi dagli altri insieme agli altri tre.

## SHOW di testacoda nel F.I.S.A.

● Il Gran Premio Campagnano aveva in carnet anche una prova valida per il Challenge FISA.

Sono stati effettuati tre raggruppamenti. Quello delle classi 1000-1150 ha vissuto del duello entusiasmante tra Festucci, Lumini e Bortolotti, che hanno avvicinato la gara con colpi di scena continui che rendevano molto incerto l'esito finale. L'ha spuntata Festuccia che ha «stracciato» pure il record per la classe portandolo a 1'46"1, dopo che la sua «ombra» Bortolotti esce alla Roma al 9. giro e si ritira. Secondo è il bravo Lumini mentre Bartoli si piazza terzo davanti ad un Russo in crescendo.

Nella 1000 è primo Bologni dopo una iniziale lotta con Musante (4.) e Lazzarretti e Ubertini (2. e 3. nell'ordine).

Nel secondo raggruppamento Gonzi ha fatto da padrone vincendolo e con esso la sua classe. Ha guidato in testa sin dal primo giro, seguito dal bravo Murri (1. cl. oltre 2000) e da «Nainfe» mentre la muta degli inseguitori era guidata da Coppi con alla ruota Betti (1. cl. 1300) Vilella, e Cangiolini (1. cl. 2000). Splendida rimonta di De Vito che dall'ultimo posto risaliva fino al settimo dopo aver fatto 15 sorpassi mentre Vilella impegnava vittoriosamente un duello entusiasmante con Cangiolini, che si era risvegliato quando ha visto De Vito (2. cl. 2000) avvicinarsi minacciosamente.

Il raggruppamento del Gr. e 3 è stato dominato dallo «show» di testacoda esibiti da Antonello con la sua Pantera. Riesce ad andare in testa Nardini (1. cl. oltre 2000) che controlla Sanguuolo (1. cl. 1600). Antonello, a causa delle gomme non rotdate sbatte alla Roma e sarà costretto a fermarsi al box (bandiera nera) per allargare il parafango che tocca la ruota poi improvviserà nella rimonta il suo «show». Nardini viaggia tranquillo, Sanguuolo è staccato ma non ha problemi per la sua classe mentre Alberici (1. cl. oltre 2000) è tranquillamente terzo.

Lottano per il quarto posto De Boni, De Sanctis e Falcinelli (cl. 1600) che giungeranno nell'ordine. Ottavo è «Amerix» (1. cl. 2000) mentre Agosta e Salamina giungeranno nell'ordine 1. e 2. della cl. 1300 dopo un estenuante duello.

Gaetano Dima

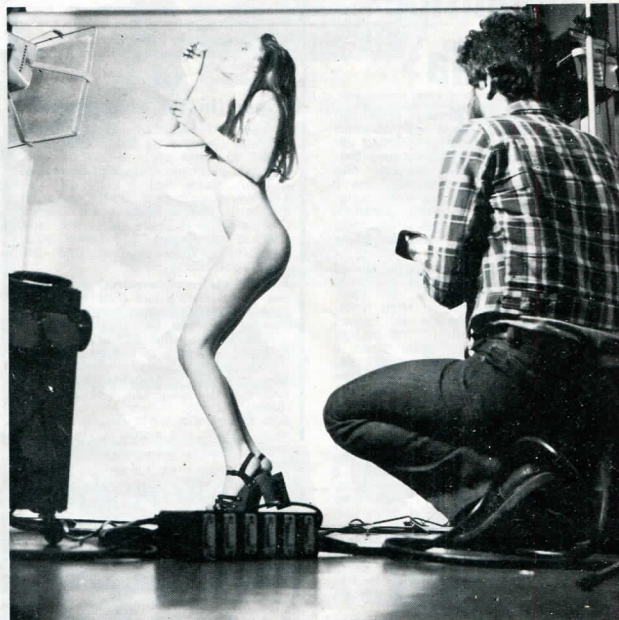
## Riapre IMOLA a maggio con l'EURO F. 3

Esattamente una settimana dopo la prova di Montecarlo, che non è valida per nessun titolo (francese a parte) riprende la serie Europea di F. 3 con la prima corsa in Italia, il 1. Gran Premio Outsider Jeans che si correrà il 14 maggio a Imola, e sarà naturalmente valido anche per il campionato tricolore. La corsa che avrà tra l'altro il patrocinio AGIP e farà parte del Trofeo Marlboro World Championship Team, si articolerà in due batterie di 10 giri ciascuna, dalle quali usciranno i 26 partecipanti alla finale, questa su 20 giri, pari a 100 km. Le iscrizioni alla gara si chiuderanno sabato 6 maggio, presso l'A. S. Bologna, le verifiche sportive e tecniche saranno fatte il venerdì 12. Le prove, con vetture suddivise in due gruppi, si faranno sabato: le due batterie prederanno il via alle 12,10 e alle 13 della domenica, mentre la finale si correrà come ultima gara alle 17,40.

Come gare di contorno ci saranno due batterie e finale per le Super Ford, e una gara per le Renault 5 Alpine, naturalmente valevoli per i rispettivi trofei di marca.

## SCUOLA RADIO ELETTRA LA PIU' GRANDE ORGANIZZAZIONE EUROPEA DI STUDI PER CORRISPONDENZA

ricorda a tutti gli appassionati il suo corso per  
**FOTOGRAFO PROFESSIONISTA**  
o fotoamatore evoluto



### UN CORSO COMPLETO

Il corso di fotografia, è stato studiato in modo da creare una formazione artistica e tecnica di alto livello. Le lezioni del corso sono state redatte in modo semplice, di facile comprensione, pur mantenendo inalterata l'indispensabile precisione richiesta dalla materia.

### UN CORSO RICCO DI MATERIALI

Fin dall'inizio del corso, gli allievi riceveranno con le lezioni i materiali per la formazione di un completo laboratorio bianco-nero e colori. Oltre al materiale fotografico, vaschette, torchio per stampa a contatto, spirali, 300 componenti ed accessori da camera oscura, il corso comprende un ingranditore professionale con portafili per il colore, per negativi fino a un formato di 6x9; un timer da camera oscura, una smaltatrice elettrica; un completo parco lampade. Il tutto resterà di proprietà dell'allievo.

### UN CORSO COMODO

Sarà lo stesso allievo a regolare l'invio delle lezioni e dei materiali, secondo la propria disponibilità di tempo. Ogni lezione si paga direttamente al postino e costa mediamente poche migliaia di lire.

### UNA GARANZIA DI SERIETA'

Tra i vostri conoscenti c'è certamente qualcuno che ha frequentato uno dei tanti corsi Scuole Radio Elettra. Sia un tecnico in elettronica, il elettrotecnico, in elaborazione dei dati al calcolatore... chiedete il suo giudizio.

**IMPORTANTE: AL TERMINE DEL CORSO LA SCUOLA RADIO ELETTRA RILASCIAMO UN ATTESTATO DA CUI RISULTA LA VOSTRA PREPARAZIONE.**

### VOLETE SAPERNE DI PIU'?

Fate anche voi come ormai oltre 100.000 giovani in tutta Italia, che sono diventati tecnici qualificati grazie ai corsi della Scuola Radio Elettra Ritagliate, compilate e spedite il tagliando pubblicato qui in basso. Riceverete gratuitamente senza alcun impegno da parte Vostra un interessante catalogo a colori sul corso di fotografia sugli altri corsi della Scuola.



**Scuola Radio Elettra**  
Via Stellone 5/472  
10126 Torino

PRESA D'ATTO  
DEL MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE  
N. 1391



PER CORTESIA, SCRIVERE IN STAMPATELLO

SCUOLA RADIO ELETTRA Via Stellone 5/472 10126 TORINO  
INVIATEMI, GRATIS E SENZA IMPEGNO, TUTTE LE INFORMAZIONI RELATIVE AL CORSO

### DI FOTOGRAFIA

Nome \_\_\_\_\_

Cognome \_\_\_\_\_

Professione \_\_\_\_\_ Eta \_\_\_\_\_

Via \_\_\_\_\_ N. \_\_\_\_\_

Comune \_\_\_\_\_

Cod. Post. \_\_\_\_\_ Prov. \_\_\_\_\_

Motivo della richiesta: per hobby  per professione o avvenire

Tagliando da compilare, ritagliare e spedire in busta chiusa (o incollato su cartolina postale)





**PRIMA VITTORIA F. 3 DEL BRASILIANO SERRA**

**BULLMAN squalifica «gialla»**

**OUTLON PARK** - Il giovane brasiliano Francesco «Chico» Serra ha ottenuto la sua prima vittoria nel campionato BP di F. 3 a Oulton Park in circostanze controverse. Serra è arrivato secondo «in pista» dietro a Philip Bullman, ma i commissari sportivi gli hanno dato ragione quando Serra ha protestato sostenendo che Bullman avesse preso il comando quando erano fuori le bandiere gialle sulla scena di un incidente.

L'unica macchina di un certo rilievo che mancava alla partenza era quella di Derek Lawrence, importante principalmente perché rappresenta un altro tentativo di sfida alla supremazia dei motori Nova. La vettura è fornita di un motore Chevrolet Vega, preparato dalla Titan, e Lawrence dice che è molto buono sul banco di prova, che girava veramente bene (ma la promessa non è ancora sufficientemente reale, per la corsa). Per la prima volta, però, il team Unipart, che impegna due March a motore Triumph-Dolomite, si è sentito incoraggiato dai tempi di prova di Needell e Taylor, che si sono qualificati per la terza (60'0) e quarta fila (61'6). La prima fila era composta dal solito trio: Piquet (58'3), Warwick, ancora sulla Ralt invece della prevista March (58'4) e Chico Serra (58'9).

In seconda fila c'era il promettente Philip Bullman (Chevron) e Jim Crawford (Globe). Mansell e Thimo avevano piovato la terza fila insieme a Needell, mentre De Cesaris era in quarta fila accanto a Taylor.

Per una volta il pilota brasiliano ha fatto una migliore partenza di Warwick e si è portato al comando, seguito da Piquet, per sette giri le vetture di Piquet e Warwick si sono toccate. Poi è accaduto l'incidente a Bright, quando, secondo Serra, Bullman si è portato al comando nel punto in cui erano fuori delle bandiere gialle per l'incidente. Bullman ha conservato il comando benché Serra ha recuperato molto terreno, avvicinandosi a lui entro tre lunghezze. Il team Ron Dennis ha naturalmente formalmente protestato, e prima di avere il risultato ufficiale della corsa abbiamo dovuto aspettare che i commissari avessero concluso la loro riunione. Il problema consisteva nel fatto che non bastava una testimonianza ufficiale, poiché tutti i commissari erano occupati a portare soccorso a Bright, il quale per fortuna non è rimasto ferito gravemente.

Infine veniva deciso che Bullman fosse escluso dalla classifica finale, così Serra ha potuto festeggiare la sua prima vittoria in F. 3 e molti ritengono che ne seguiranno molte altre per questo giovane pilota brasiliano promettente.

**d. h.**

**F 3 A OULTON PARK - 23 aprile 1978 gare valevole per il campionato BP LA CLASSIFICA**

1. Chico Serra (March 783 Nova) 30 giri in 29'56"1; 2. Taylor (March 783 Swindon Dolomite) 30'18"9; 3. Crawford (Chevron B. 43 Nova) 30'19"7; 4. Needell (March B. 783 Swindon Dolomite) 30'29"5; 5. Thyringer (Ralt RTI Nova) 30'31"8 giro più veloce: Serra 58'6 alla media di 163,49 kmh.

**Euro Turismo al SALZBURGRING**

23 aprile 1978

Gara internazionale valida quale quarta prova del campionato d'Europa Turismo gruppo 2

- Autodromo: Salzburgring, di metri 4240,63
- Organizzazione: OEASC
- Condizioni atmosferiche: asciutto, fresco, ventilato
- Spettatori: 10.000.

**Cosi (in 13) al traguardo**

1. Martino Finotto-Carlo Facetti (BMW) (1. della classe oltre 3000) 139 giri in 3.30'42"90, alla media di 167,94 kmh; 2. Hahne-Datzmann (Zakspeed Escort RS) (1. della classe fino a 2000) giri 137; 3. Heyer-Schickentanz (AMG Mercedes 450) giri 134; 4. Bergmeister-Siegrist (VW Scirocco) (1. della classe fino 1600) giri 133; 5. Hegels-Tibor (BMW 2002) giri 130; 6. Regvart-Suster (VW Scirocco) giri 125.

**Arrivati, ma non classificati per l'Europeo:** 7. Lombardi-Giani (Fiat 128 coupé) giri 124; 8. Chiapparini-Chiapparini (Alfa Romeo GTA) giri 120; 9. Vojtech-Engel (Skoda 130 RS) giri 120; 10. Matozaca-Beckers (Alfasud) giri 118; 11. May-Daiber (BMW) (1. della classe fino a 3000) giri 117; 12. Capra-Lepri (VW Scirocco) giri 115; 13. Goeltz-Schwarz (BMW) giri 105.

**Giro più veloce:** Carlo Facetti al 4. giro in 1'27"59 alla media di 170,40 kmh.

**Il motore ha tradito FITZ**

**SALISBURGO** - Sin dalla partenza le due BMW italiane si sono messe al comando (Ghino-Fitzpatrick hanno la macchina con cui Qvester ha corso l'anno scorso, è che è stata venduta per 750.000 scellini), seguiti da Hans Heyer, mentre Armin Hahne, il fratello più giovane dell'ex-pilota tedesco di GP stava in agguato con la sua velocissima Zakspeed Escort, al quarto posto. Già dopo cinque giri si è avuto un avvenimento decisivo. Nella curva Fahrerlager John Fitzpatrick ha fermato la sua BMW. Con la totale rottura del motore, per lui e Umberto Grano la gara era finita.

Quando, al quindicesimo giro, la Mercedes AMG si è dovuta fermare per la prima volta al box per cambiare le gomme, Hahne ha preso il secondo posto, mentre Heyer ha dovuto lottare per recuperare terreno. E così l'ordine è rimasto fino alla fine. Quando poi la Mercedes cominciava ad accusare anche noie con i freni e la trasmissione, la Scirocco di Bergmeister-Siegrist si è pericolosamente avvicinata alla Mercedes, ma l'equipaggio Mercedes ha potuto ancora nettamente distanziare la piccola Scirocco nelle fasi finali.

La corsa è diventata drammatica anche per i veloci jugoslavi Regvart-Suster con la loro Scirocco. Al penultimo giro la macchina si è fermata davanti alla linea del traguardo, Regvart si è

informato sulla situazione, spingendo infine la sua vettura sulla linea, il che gli ha assicurato il sesto posto, e con ciò l'ultimo che conta per la classificazione.

Delle ventotto vetture partite tredici hanno raggiunto il traguardo, ma solo sei si sono classificate per il campionato europeo, perché le altre sette non avevano coperto il numero di giri necessari, cioè il novanta per cento del vincitore, 125 giri. Perciò si può dire che sono veramente stati punti a buon mercato...

Lella Lombardi ha avuto più sfortuna degli altri, insieme al suo compagno Carlo Giani. A loro mancava un mezzo giro soltanto per arrivare in zona punti con la loro Fiat 128 coupé...

Va notato il fatto che la Skoda era venuta con due macchine ufficiali al Salzburgring, mentre finora i cecoslovacchi si erano impegnati quasi esclusivamente nella loro gara nazionale, il GP di Brno. Evidentemente questa corsa, dopo l'assaggio al Mugello, doveva essere un test per la prova di Brno, che si disputerà il 5 giugno, mentre l'11 giugno segue la prova successiva del campionato di turismo europeo all'Oesterreichring e per quella data si può già contare su alcune nuove macchine. Il team Skoda 130 RS con Bobek-Horsak non si è purtroppo potuto qualificare per la corsa.

**Hannes Ch. Steinmann**

**FACETTI - FINOTTO MATTATORI BMW**

**Gioco in 5 giri per «dueffe»**

**SALISBURGO** - Martino Finotto e Carlo Facetti con la loro BMW 3,3 CSL hanno ottenuto punti facili in occasione della prova del campionato europeo turismo al Salzburgring. I due più veloci in prova hanno vinto senza difficoltà con due giri di vantaggio davanti la coppia tedesca Hahne/Datzmann con la Escort e con altri tre giri di vantaggio su un'altra coppia tedesca Hans Heyer/Clemens Schickentanz sulla tanto attesa Mercedes 450 coupé.

Già dopo cinque giri la vita era relativamente facile per Finotto/Facetti, perché i loro compagni di marca (ma rivali di team) Umberto Grano/John Fitzpatrick erano già usciti di gara.

Già l'elenco degli iscritti ha fatto capire che al Salzburgring sarebbe stato relativamente facile aggiudicarsi dei punti per il campionato. Quarantacinque teams si erano iscritti, di cui trentacinque avrebbero dovuto essere ammessi alla corsa, ma non tutti erano venuti, e in questo modo quasi tutti, con l'eccezione fatta di quelli veramente lenti, si sono qualificati. E mentre di solito in occasione delle corse di turismo valevoli per il campionato europeo almeno alcuni piloti locali creano un po' di agitazione, qui non si è verificato.

Non era presente, perché era andato a pesca, Dieter Qvester, l'asso austriaco di turismo, il quale avrebbe voluto un ingaggio di soli 20.000 scellini per una BMW Luigi (macchina con quattro meccanici), ma il capo dell'organizzazione Willy Loewinger non ha voluto neanche trattare...

Campionato Europeo Turismo	GIRI				TOTALE
	B. HATCH	MONZA	MUGELLO	SALISBURGO	
+3000 BMW	20	20	20	20	80
Mercedes Chevrolet	12	15	—	15	30
3000 Ford	20	20	—	—	60
Vauxhall	15	—	—	—	15
BMW	—	—	15	—	15
Opel	12	—	—	—	12
2000 BMW	20	20	—	15	55
Alfa	15	15	—	—	30
Ford	—	8	—	20	28
Opel	—	8	10	—	18
1600 Volkswagen	20	20	20	20	80
Alfa	—	15	—	—	15
Audi	—	—	15	—	15
1300 Alfa	12	—	—	—	12
Ford	15	20	20	—	55
Fiat	20	12	—	—	32

Classifica Conduttori	GIRI				TOTALE
	B. HATCH	MONZA	MUGELLO	SALISBURGO	
Facetti	15	20	—	20	55
Finotto	15	20	—	20	55
Grano	20	—	20	—	40
Bergmeister Siegrist	10	8	8	10	36
Heyer	10	8	8	10	36
Schickentanz	—	12	—	12	24
Koenig	8	15	—	—	23
Weitrowski	8	15	—	—	23
Watkinshev	20	—	—	—	20
Fitzpatrick	—	—	20	—	20
Francia	—	10	10	—	20
Bigliazzi	—	10	10	—	20
Xheneval	—	—	15	—	15
Uberti	—	—	15	—	15
Hahne	—	—	—	15	15
Datzmann	—	—	—	15	15

**CAOS A TRENTON**

**TRENTON** - Bisognerebbe tornare a Long Beach per far capire come inefficiente sia il servizio cronometristi-segnalatori in questo Paese, che, come avemmo modo di dire dalla California, ha mandato l'uomo sulla luna ma ancora non riesce a creare un buon gruppo di cronometristi.

Ecco i fatti. Vigilia: Mario Andretti in prova sfiora il record della pista e non lo eguaglia per 5 centesimi di secondo. Poi la sua Alfa-Loren-Penske comincia a sentirsi male: alla trasmissione (che viene riparata e cambiata due volte), poi il «booster» del turbo non consentono a Mario di qualificarsi primo, e in base al sorteggio dovrà tentare per ultimo.

Partenza rapida, soltanto lenta per Andretti il cui cambio non funziona e il pilota di Nazareth non solo perde terreno, ma in

curva sfiora la ruota anteriore destra con la sinistra di Johncock. Ricca fumata, un po' di confusione, ma i due «veterani» rimettono i boldi in equilibrio.

Prima luce gialla dopo pochi giri per l'uscita fuori corsa di Rice. Dodicesima passata: duello accanito tra Ongais e Snea che viene rimontato dall'hawaiano. Bobby Unser, sfortunato, rientra al box con il motore fuori uso.

Altro rifornimento a luce gialla. Snea dopo il rifornimento rientra al box e perde due giri. Secondo il tabellone luminoso si hanno queste posizioni: Ongais, Andretti Johncock, Krisloff e Foyt. Sono in gara soltanto 14 dei 22 partiti.

Ottantesimo giro: Andretti rientra con la ruota posteriore destra rotta. Perde un giro, riparte, ma al giro seguente è fermo col mo-

tore che fuma.

Ormai sembra che Ongais abbia vinto, ma quando il quadro ripete le posizioni da Johncock primo, seguito da Foyt, Snea, quindi Ongais ed infine Rutherford e Krisloff, che si era appena ritirato.

**I. m.**

**200 MIGLIA TRENTON, 23 aprile, valida per il campionato USAC LA CLASSIFICA**

1. Gordon Johncock (Wildcat Bignotti); 2. A. J. Foyt (Foyt Coyote); 3. Tom Snea (McLaren Penske); 4. Danny Ongais (Parnelli-Cosworth); 5. Johnny Rutherford (McLaren Cosworth); 6. Steve Krisloff (Wildcat-Bignotti).

**ONGAIS battuto dalle «luci»**



## AGO cerca un «maestro»

MISANO - Anche GIACOMO AGOSTINI continua il suo allenamento con la F. 2 Chevron BMW, che ha portato al Santamonica di Misano venerdì mattina. Inseritosi tra i tanti motociclisti che provavano, a cavallo delle ore dei pasti, Giacomo ha fatto diversi giri e pur con la pista sporca ha abbassato di un secondo il suo record personale portandolo a 1'15"5. Comunque è emersa l'incapacità dell'ex motociclista a sistemare l'assetto della sua macchina, problema che gli è ancora molto ostico. La prossima volta, d'accordo con Trivellato, pensa di ricorrere a prove comparative, magari con un pilota più esperto, per cercare di «capire» i segreti della messa a punto, che diventano basilari per macchine di quel tipo. In pista tra l'altro anche il debuttante Mingotti, che coraggiosamente pare voglia andare a correre al Nurburgring, con la March 772 Hart che fu di Giacomelli.

## NECCHI si rinfranca



Il cartello è eloquente: è di Piero Necchi e della sua March-BMW 782 il nuovo record ufficiale di Vallelunga. Merito, anche, dei P7 della Pirelli

VALLELUNGA - «Sono contento perché così siamo riusciti a venire fuori dalla situazione che era venuta a crearsi ad Hockenheim. Il risultato di Vallelunga conferma le premesse del Mugello». Così Piero Necchi ha commentato il suo nuovo record ufficiale del tracciato di Vallelunga, facendo fermare le lancette dei cronometri su l'08"70 dopo una successione di giri molto vicini al miglior tempo. Il miglior tempo per la F. 2 era di Bruno Giacomelli che nelle prove ufficiali dello scorso anno aveva fatto segnare l'09"2, lasciando mezzo secondo di margine dietro di lui. Con Necchi a Vallelunga erano scesi dal lunedì tutto lo staff dell'ASTRA con in testa i fratelli Bertuzzi, suoi sponsor, il manager Forti, l'ing. Stirano e il tecnico della Pirelli. «Siamo partiti nelle regolazioni — ha detto Stirano — ragionando come con le gomme tradizionali e cioè essendo veloce il circuito abbiamo provato a girare con poco carico aerodinamico per offrire meno resistenza; ma evidentemente la strada scelta ad Hockenheim era sbagliata, allora siamo venuti qui a Vallelunga, che presenta delle analogie con la pista tedesca, con un tratto veloce ed un altro misto, abbiamo così potuto verificare che le nostre supposizioni erano esatte, cioè coi radiali bisogna andare molto carichi. Le gomme sono veramente buone e i risultati non dovrebbero mancare». L'assetto dunque per il tracciato romano è stato trovato e anche bene a giudicare dal tempo e dalle temperature delle gomme che nelle tre sezioni era perfettamente identica!!! (Cosa molto rara e che indica il perfetto adattamento della gomma ai cinematismi della sospensione e viceversa). Le gomme portate a Vallelunga erano le P7 Corsa radiali siglate 38W 028 per il treno posteriore e le 48 VV 023 per l'anteriore.

g. d.

## GREGG «stacca» ONGAIS

ROAD ATLANTA - Trentanove alla partenza, soltanto la metà all'arrivo. Ciò spiega ampiamente quanto dura sia stata la Road Atlanta, quarta tappa del campionato IMSA di quest'anno. Come la maggioranza aveva previsto, Peter Gregg ha fatto da padrone assoluto, contrastato soltanto dal poderoso spettacolare, multiforme Danny Ongais il quale, con la sua turbo Porsche, è rimasto nel medesimo giro, diviso soltanto da 15 secondi dal vincitore.

La corsa, che ha mietuto molti concorrenti, questa volta non ha visto una procezione di Porsche, come avvenne a Talladega e del resto anche a Daytona. In terza posizione la Camaro di Carl Shafer è riuscita a resistere anche se con un giro di distacco, quindi un'altra Porsche s'è innestata tra i primi cinque e quindi la Corvette di John Paul è arrivata con due giri dal vincitore. Una corsa veloce, avvincente, zeppa di record ad opera dei due grandi personaggi: Gregg e Ongais. Il primo si qualificava alla media primato di 180,208 kmh, poi vinceva ad una media record di 172,163 kmh, mentre Ongais, tanto per non essere da meno compiva il 18. giro alla media mozzafiato di 183,426 kmh stabilendo un nuovo primato della pista e di stagione. Da segnalare la splendida prova fornita dal sempre fortunato Giampiero Moretti che con la sua Porsche turbo, al 38. giro doveva

rallentare con il motore sballato terminando così in quarta piazza, mentre avrebbe potuto, sicuramente conquistare il terzo posto senza l'inconveniente tecnico. Anche lo sponsor di Danny Ongais, Ted Field, proprietario della ditta Interscope, terminava sesto a bordo di una Porsche identica a quella di Ongais, ma a tre giri da Gregg. Hurley Haywood, partito bene, ha dovuto rallentare sensibilmente dopo il primo arco (20 giri della gara) tanto che al 33.º giro si è ritirato con noie troppo serie al motore.

l. m.

Gara internazionale valida come 4. prova del campionato IMSA

ROAD ATLANTA 20 aprile 1978

LA CLASSIFICA

1. Peter Gregg (Porsche turbo) che compie i 40 giri alla media di 172,163 kmh.; 2. Danny Ongais (Porsche turbo); 3. Carl Shafer (Camaro) ad un giro; 4. Giampiero Moretti (Porsche) a due giri; 5. John Paul (Corvette); 6. Ted Field (Porsche turbo) a tre giri; 7. Don Whittington (Porsche turbo); 8. Ray Hay (Corvette); 9. Kenper Miller (BMW); 10. Dave Heinz (Monza) a 4 giri.

"Unielekra"  
regolabile  
elettricamente

Beta coupé

per traino  
roulottes

al tetto

al cofano

al parafrangente

arca  
retrovisori  
TORINO

corso orbassano 402/21 · tel. 300432  
10137 torino (italy)



# Trofeo CARACCILO

23 aprile 1978

Gara internazionale valida per il campionato europeo sport per piloti

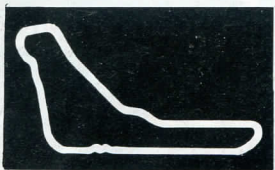
- **Organizzazione:** AC Milano, corso Venezia 43
- **Autodromo:** Monza, pista stradale di metri 5800, 55 giri pari a km 319
- **Ora di partenza:** 15.33
- **Condizioni del tempo:** PROVE asciutto per la prima sessione, pioggia per la seconda. GARA, inizio buono, poi temporale. Temperature da 18° a 8°
- **Direttore di corsa:** Gianni Restelli
- **Spettatori:** 6000

## Così (in 29) al via

Giorgio Francia (Osella PA 6) 1'46"15/100	Brancatelli-Capoferri (Lola T 286) 1'47"81/100
Joerg Obermoser (Toj SG 206) 1'49"14/100	« Gimax » (Osella PA 6) 1'50"59/100
R. Jost (Porsche turbo 908/3) 1'51"31/100	Chevaleye-Trisconi (Inaltera) 1'52"84/100
Grandjean-Plastina (Osella PA 2) 1'53"32/100	Danilo Tesini (Osella PA 6) 1'53"65/100
Silvano Frisori (Osella PA 4) 1'53"71/100	Luigi Moreschi (Osella PA 6) 1'53"73/100
Milano-Pozzo (Osella PA 6 BMW) 1'53"76/100	Marcello M. Gallo (Osella PA 6) 1'54"36/100
Daniel Brillat (Cheetah BMW G 601) 1'54"70/100	« Robin Hood » - « Gero » (Chevron B 36) 1'55"49/100
Charly Schirmer (Lola T 296) 1'55"62/100	Galliotto-Lovato (Chevron B 36) 1'55"98/100
Kurt Hild (Porsche 908) 1'58"02/100	Anastasio-De Bartoli (Osella PA 5) 1'58"35/100
Barberio-Rocca (Osella PA 5 BMW) 1'58"41/100	Smith-Charnell (Chevron B 31) 1'58"58/100
Arcadio Pezzali (Osella PA 5) 1'58"58/100	Phillips-Beasley (De Cadenet Lola) 1'57"08/100
Francesco Cerulli (A.M.S. 277) 1'57"52/100	Roasio-Rasch (Osella) 1'57"88/100
Pier Ugo Prati (March BMW) 1'58"06/100	Giacomo Comegna (Osella PA 5) 1'58"36/100
Striebig-Verney (Toj) 1'58"95/100	Solinas-Virgilio (Osella PA 6 BMW) 1'59"27/100
Benusiglio-Pal-Joe (Osella PA 5) 2'00"22/100	

## CLASSIFICA EUROPEO SPORT

- 1. categoria**  
Jost punti 40; Phillips-Beasley 15.
- 2. categoria**  
Francia e Obermoser 20; Cerulli 18; McLaren e « Gimax » 15; Schirmer 12; Rocca, Barberio e Frisori 10; Charnell, Smith, Grandjean e Plastina 9; Gallo 5; Parpinelli e Moreschi 4; Raymond, Solinas e Virgilio 3; Riegel e Brillat 2; Prati 1.

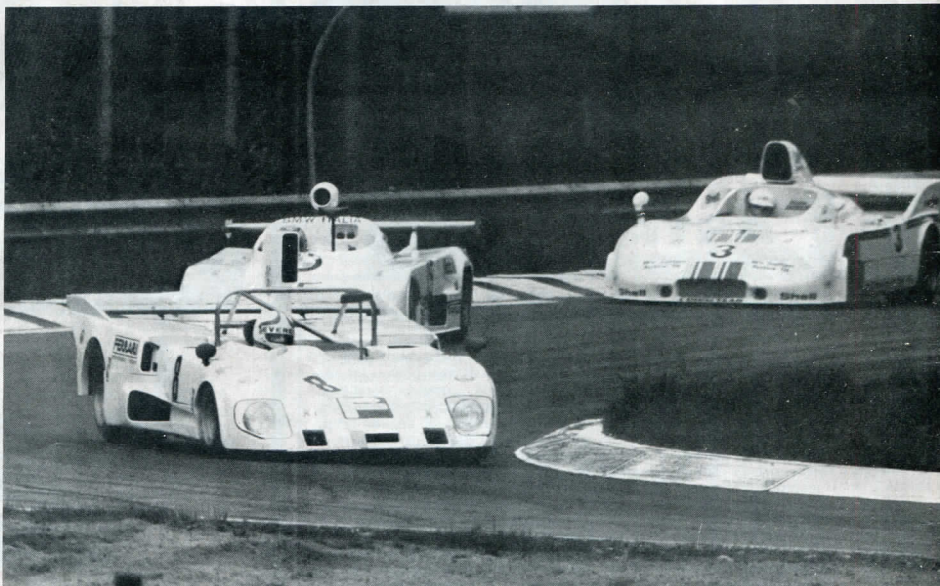


## Così (in 17) al traguardo

1. Reinhold Jost (Porsche Turbo) 55 giri in 1.51'17"3, media 171,985 kmh;
2. Obermoser (Toj SG 206-BMW) 53 giri;
3. « Gimax » (Osella PA6 BMW) 50 giri;
4. Cerulli (AMS 277 1600) 49 giri;
5. Frisori (Osella PA4) 49 giri;
6. Grandjean-Plastina (Osella PA2) 48 giri;
7. Gallo (Osella PA6) 48 giri;
8. Moreschi (Osella PA6) giri 48;
9. Solinas-Virgilio (Osella PA6) giri 48;
10. Brillat (Cheetah-BMW) 47 giri;
11. Prati (March-BMW) 46 giri;
12. Phillips-Beasley (Lola De Cadenet 3000) 45 giri;
13. Roasio-Rasch » (Osella) 44 giri;
14. Galliotto-Lovato (Chevron B36) 43 giri;
15. Benusiglio-Pal Joe » (Osella PA5) 41 giri;

LA MANCANZA DI BENZINA HA TOLTO NEL DILUVIO ANCHE LA SPERANZA DI ASSISTERE AL RECUPERO DI FRANCIA CONTRO LA PORSCHE-TURBO DI JOST

# MONZA diventa come LE MANS?



Brancatelli (Lola 3000), Francia (Osella 2000) e Jost (Porsche 3000) in variante all'inizio della gara, che sarà poi vinta (sotto) dal tedesco che vediamo sfrecciare salutato dalla bandiera a scacchi nella pista inondata

16. Anastasio-De Bartoli (Osella PA5 1600) 41 giri;
17. Schirmer (Lola T 296) 41 giri. Giro più veloce: il 21. di Jost in 1'47"0, media 195,140 kmh.

## I RITIRI QUANDO PERCHÉ

Hild	8. giro	motore
Pezzali	10.	frizione
Barberio	10.	motore
Brancatelli	11.	frizione
Smith	16.	motore
Striebig	18.	frizione
Chevaleye	29.	motore
Comegna	33.	—
Pozzo	35.	—
« Robin Hood »	31.	avviamento
Francia	41.	carburante
Tesini	48.	uscita

## In un giro di prova Merzario k.o.

MONZA - Moltissime macchine iscritte per questa gara del campionato europeo, ma in realtà alle verifiche se ne sono presentate molto meno. Le condizioni della pista per le prime prove sono state molto buone, anche se il cielo non era completamente sgombro.

Durante la prima sessione si è verificata la rottura del motore sulla Osella Ferraris di Arturo Merzario, che ha potuto compiere soltanto un giro lanciato. Poiché il regolamento prevedeva che per essere qualificato un pilota dovesse compiere almeno cinque giri, senza far distinzioni tra piloti esperti e non, Merzario non ha potuto continuare anche perché un altro articolo del regolamento indicava che la qualificazione doveva essere effettuata con la macchina da utilizzare in gara, e quindi egli non ha potuto utilizzare una Osella BMW dato che la sua aveva motore Ferrari.

I tentativi di recupero di Merzario alla

gara sono stati inutili proprio per la applicazione del regolamento.

Anche sulla Porsche di Jost si è rotto il motore, per cui il tedesco non ha potuto effettuare le prove della seconda sessione, che comunque non avrebbero potuto permettergli di migliorare il suo tempo. Obermoser aveva portato a Monza anche la macchina da tre litri ma la rottura del motore Cosworth gli ha impedito di utilizzarla per cui ha preferito puntare tutto sulla preparazione della macchina col motore BMW 2000.

Durante le prove della prima sessione la Osella di Parpinelli è uscita di strada ed è rimasta molto danneggiata per cui non ha potuto continuare, il che ha impedito ad Anna Cambiaghi di scendere in pista.

Alla fine delle prime prove i tempi ottenuti sono stati eccellenti per Giorgio Francia che ha effettuato le prove sia con la macchina da 2000 sia con quella da 1600 cc di Pezzali, sulla quale Francia era riserva. La Lola di Brancatelli-Capoferri ha ottenuto un buon tempo ma inferiore alle sue possibilità per cedimento della frizione.

La seconda sessione di prove si è svolta sotto la pioggia e quindi non ha modificato le posizioni, per cui ai fini dello schieramento di partenza sono stati validi i tempi della prima.





MONZA - Nonostante tutto, nonostante l'impovertimento ed il declassamento cui la CSI ha costretto le gare per le macchine Sport, la ex-1000 km. di Monza», ridotta ad una distanza da gran premio, avrebbe potuto essere una gara interessante. Lo è stata di certo di più di quanto lo sia stata la domenica prima quella di Digione, che pur era titolata per un campionato mondiale, e lo è stata almeno per il fatto che di marche diverse ce n'erano di più qui che in Francia.

Tuttavia, è chiaro che davanti al quadro della partecipazione attuale c'era solo da rimpiangere i tempi fantastici delle battaglie tra Ford e Ferrari, tra Ferrari ed Alfa Romeo, tra Ferrari, Alfa Romeo e Porsche e Matra. Vere grandi battaglie di costruttori, che oggi dobbiamo solo rimpiangere, accontentandoci di un simulacro che i nomi dei vari costruttori di telai e le marche dei motori che si possono vedere non riescono a far sembrare appetibile.

Nella povertà cui ci ha costretti il governo sportivo, che non si è mai preoccupato di far vivere (se non fiorire di più) le corse che davvero interessano la gente, questo trofeo Caracciolo di Monza 1978 — in fondo — avrebbe potuto essere anche divertente.

Invece ci si son messe di mezzo le circostanze, sia con la eliminazione di qualche macchina capace di ravvivare il quadro generale, sia con la scarsità del pubblico che nel «ponte» delle festività nazionali (un ponte che molta gente ha ritrovato con piacere), a far sì che anche stavolta non vi siano stati i grandi motivi di richiamo. Eppoi ci si è aggiunto anche il tempo, con la giornata infame della vigilia, che di sicuro ha tenuto lontani anche quelli che nonostante tutto sarebbero comunque venuti all'appuntamento di primavera di Monza.

L'impovertimento del parco macchine è stato accentuato dalla involontaria defezione di Arturo Merzario, che avrebbe dovuto guidare la interessante Osella dotata del motore otto cilindri due litri del milanese Romeo Ferraris, un motore che abbiamo sempre seguito con attenzione perché molto ben concepito ma che purtroppo non ha mai potuto essere sviluppato come avrebbe meritato, per la solita faccenda della mancanza dei tanti mezzi che sarebbero stati necessari. Per cui adesso anziché essere stato migliorato si rivela fragilissimo, e Merzario ne ha fatto le spese non riuscendo a compiere nemmeno il numero di giri minimo per la qualificazione.

Così, anche se le speranze erano soltanto quelle di poter fare bella figura nelle prove ed animare almeno l'inizio di gara, questa attrattiva è mancata. Forse si sarebbe potuto evitare questa assenza, con una soluzione che era nella facoltà dei commissari sportivi, e che di certo non avrebbe trovato l'opposizione di nessuno dei concorrenti, ma non c'è stata, questa possibilità.

Mancato Merzario, è mancata anche la Toj tre litri, che la Pirelli avrebbe voluto vedere in gara ma che Obermoser non ha potuto scegliere, perché alla Cosworth in questo momento non hanno tanto tempo per revisionare i motori che non siano destinati alla formula 1. Dopodiché il parco delle macchine della massima cilindrata si è ridotto, parliamo di macchine di primo piano, alla Porsche 908-03 di Jost, unica macchina veramente efficiente del lotto. Avrebbe potuto esserci anche quella di Brancatelli e Capoferri, ma le possibilità velocistiche della macchina e la qualità dei piloti sono state pregiudicate dalla fragilità della frizione, ripetutasi.

Le prove tuttavia avevano messo in testa alla gente la speranza che ci fosse una bella sorpresa da parte della Osella-BMW di Giorgio Francia, autore del miglior giro nelle qualificazioni e che in gara ha tenuto fede alle premesse.

Macchina molto a punto, pilota in gran forma (e lo ha dimostrato anche l'eccellente tempo ottenuto anche con la macchina da 1600 cc), e soprattutto le gomme radiali della Pirelli, le P 7 Corsa che lo hanno aiutato notevolmente nella prestazione. Invece, come legge nella cronaca, Francia ha dovuto cedere proprio nel momento in cui il tempo incattivito gli offriva la possibilità magari di ripetere la prodezza del Nurburgring.

Fosse rimasto in gara quando la pista era diventata bagnatissima, forse con le Pirelli da pioggia di cui si dice un gran bene, Francia poteva recuperare il distacco che Jost gli aveva dato nella quarantina di giri precedenti. Era un distacco che a ben guardare era minimo, perché nemmeno un minuto in quaranta giri era poca cosa, tenuto conto della differenza di potenza tra la Porsche turbo e la Osella BMW. Quel minuto, forse, Francia avrebbe potuto recuperarlo. Invece è rimasto senza benzina, e quindi la gara è fini-

## GIRO per GIRO

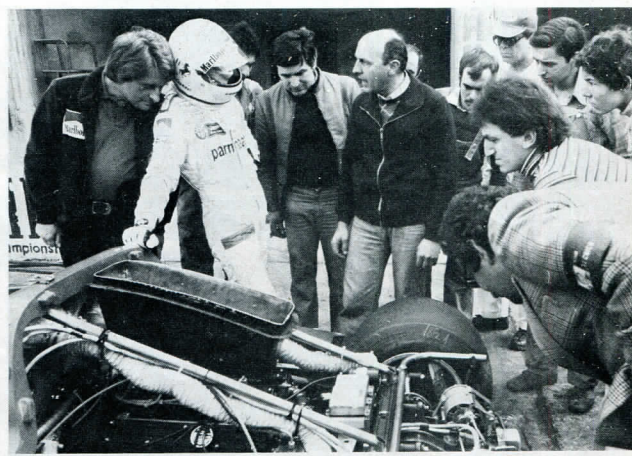
Brancatelli si fermava al box dove tentava di ripararla senza però riuscirci. Aveva ceduto la frizione che era già stata elemento negativo nelle prove.

Subito nei primi giri si fermavano ai box anche Charnell (Chevron), Benusi-gio, «Gimax» che perdeva due giri, e Barberio. Contemporaneamente a Brancatelli, entrava ai box anche Pezzali che pure abbandonava.

Jost continuava a comandare la gara ma Francia gli era vicino, mentre Obermoser veniva progressivamente staccato di parecchi secondi al giro. Dopo il 15. passaggio Obermoser entrava al box per effettuare il rifornimento, cosa che era piuttosto sorprendente ma che probabilmente faceva parte di un suo piano tattico, volto ad impedire che la necessità di un rifornimento si presentasse nel finale.

Dopo una sosta al box che si è prolungata parecchio, la Inaltera di Chevalley abbandonava sul percorso, probabilmente col motore fuori uso. Poco prima si era fermato al box la macchina di Striebigh, sulla quale si era prodotta una perdita del liquido di comando della frizione, che aveva inondato le parti arroventate del cambio, facendo uscire da sotto il cofano della macchina una grande fumata. La riparazione è stata impossibile.

Verso la metà gara, e mentre ci si attendeva che le macchine iniziassero le fermate per i rifornimenti, il cielo si è coperto velocemente di nuvole nere e basse, mentre verso le zone più lontane, ad



Angeleri, Merzario e Romeo Ferraris discutono chini sull'8 cilindri del preparatore milanese, che purtroppo si è rotto proprio all'inizio delle prove

ta davvero e del tutto quando l'uragano si è scatenato sopra Monza.

Alla Pirelli resta comunque la soddisfazione della vittoria tra le macchine da due litri, ottenuta con Obermoser e la Toj, ed è un risultato che vale.

Quella che dobbiamo considerare una prestazione di molto valore, in questa gara, è il quarto posto assoluto (ed ovviamente il primo tra le macchine da 1600) ottenuto da Cerulli Irelli con la AMS, macchina che pur con forme originali è anche bella da vedere, oltre che efficace in pista. Ovvio che le circostanze sono state di aiuto, nel raggiungimento di una posizione tanto alta in classifica, ma la costanza nella veloce marcia è stata la componente maggiore.

Nella tormenta ci hanno sorpresi gli inglesi della Lola De Cadenet. Non siamo riusciti a sapere esattamente chi era al volante della macchina quando la pioggia è caduta, ma lo spettacolo della Lola tanto veloce di Phillips o Beasley era davvero impressionante. Come qualcuno aveva detto di un pilota di F1, tempo fa, a «loro nessuno aveva detto che pioveva!»...

Molto forte è andato «Gimax», il milanese che corre quando gli affari glielo permettono, e che pur non avendo mai preteso di essere considerato un divo del volante continua ad essere costante nelle prestazioni di contenuto valido. Ha avuto anche lui qualche guaio in prova, ma in gara ha tenuto un bel ritmo, che lo ha portato al terzo posto assoluto, perduto da Tesini per un volo in «acquaplaning» nel finale...

Gli altri sono stati tutti bravi, impegnati nella corsa al limite delle possibilità di ognuno. Una bella gara, se non fosse stata per via del ricordo di altre corse ben più eccitanti, che la pista milanese ha ospitato in aprile da tanti anni a questa parte.

Adesso l'AC Milano sta pensando seriamente a cambiare. A cambiare mettendo da parte le ormai inutili titolazioni ed a mettersi sulla strada di Le Mans. E' quello che avevamo suggerito la settimana scorsa a quelli di Digione, e che saremmo lieti di veder fare a quelli di Milano. Oltre tutto organizzare in aprile una corsa «open» potrebbe essere una bella occasione per quelli che poi debbono andare a Le Mans in giugno. E Milano potrebbe diventare la prova generale delle 24 ore.

Ci stanno pensando e speriamo che lo facciano.

Franco Lini

## Candele in «corto» nel diluvio

MONZA - Schieramento e giro di lancio effettuati con molto ordine e pressoché nel tempo previsto. Un leggero ritardo di qualche minuto alla partenza non è stato criticabile, dovuto alla necessità di ispezione accurata della pista dopo che vi avevano corso le macchine del Trofeo Alfasud che avevano effettuato molte uscite di traiezione portando in pista sabbia e lasciandovi qualche pezzo di materiale plastico.

Francia è stato prontissimo a scattare al segnale ma la superiore potenza delle macchine da tre litri ha permesso a Brancatelli e Jost di passare subito in testa alla fine del primo giro, con Francia terzo e Obermoser quarto. «Gimax» e Pezzo seguivano immediatamente dopo.

Al quinto giro Jost riusciva a superare Brancatelli, che cominciava ad avere dei problemi con la frizione, tanto che nei giri successivi veniva avvicinato da Francia, fino a che al decimo giro la Lola di

Ovest, si notavano frequenti lampi. Pareva che il vento riuscisse a trasportare le nuvole più grosse verso una zona distante dal circuito, ma invece il temporale ha raggiunto anche la zona della pista e la pioggia ha cominciato a cadere con violenza improvvisa quando la macchina di testa stava per concludere il quarantesimo giro.

Proprio nello stesso tempo era scomparsa la Osella di Francia il quale tornava a piedi ai box raccontando di essere rimasto senza carburante, probabilmente per una perdita dall'orfeizio di riempimento che non chiudeva bene. Cosicché, mentre tutti si fermavano per cambiare le gomme e montare quelle da pioggia, Francia abbandonava.

Dopo la sostituzione delle gomme, che per molti ha richiesto moltissimo tempo, c'è stata una certa confusione nel computer dei giri compiuto da ognuno, ma di certo la Porsche di Jost era in testa seguita dalla Toj di Obermoser e dalla Osella di «Gimax», il quale però era in lotta con Tesini che ad un certo punto riusciva a superarlo. Tesini tuttavia sbandava alla fine del rettilineo, prima della prima variante, e finiva fuori strada, per cui per «Gimax» la terza posizione diventava sicura e tranquilla.

Sul finire, mentre la pioggia diminuiva e poi riuventava ad ondate, molte macchine camminavano coi motori brontolanti, per l'acqua che aveva messo in corto circuito molte candele di accensione.

## IMOLA sul... manifesto

● La pubblicità del Trofeo Caracciolo è stata fatta con locandine e manifesti riproduttori a pieno spazio una bella fotografia di un gruppo di macchine sport, capeggiate da una Alfa Romeo 33. La fotografia però riproduceva una fase della gara svolta sulla pista di Imola.

● Oltre che ad essere venuta in Italia per nulla, perché non ha potuto guidare nemmeno un giro in gara, Charlotte Verney ha subito sabato a Monza il furto della borsetta, sparita mentre essa stava facendo compere in un negozio di Monza. La borsetta è stata poi ritrovata, più tardi, svuotata del contenuto in danaro. Non così la BMW rubata a Obermoser.

● Anna Cambiaghi avrebbe dovuto guidare la Osella insieme con Parpini, ma la macchina è uscita di strada durante i primi giri di prova, slittando sull'olio lasciato da un altro concorrente.

● Questo Trofeo Caracciolo non ha avuto una grande pubblicità preventiva, anche perché l'AC Milano non si è dato molto da fare in questa occasione. Il massimo quotidiano milanese ha dedicato alla corsa soltanto pochissime righe e solo nei due giorni precedenti la gara. Domenica mattina, nelle poche righe di piombo dedicate all'avvenimento, è stato comunque capace di «inventare» una nuova categoria, parlando di «gara di contorno per macchine Turismo gruppo 1 e 3».





**DOMINA LA FORD  
NEL TRANS-EUROPA**

**DOMINIO NORDICO nel  
L'EURO-RALLYCROSS**

**SPICE  
due volte  
sul podio**

**Saggio  
ANTERO a  
Gropello**

ZOLDER - Tutti erano venuti a Zolder per le prove del campionato belga e per il Trofeo «Diners Club Trans Europa». Prima di tutto il sole poi un bel numero di piloti e poi anche le gare sono state molto belle.

Il britannico Gordon Spice è venuto a Zolder per dare una bella dimostrazione di bravura, salendo due volte sul podio. Non è mai stato realmente in pericolo in queste due gare, neanche quando Semoulin è venuto a sfidarlo. Oltre alla Trans Europa, Spice ha infatti vinto anche la prova del campionato belga.

Spice è andato subito in testa, alla gara Trans Europa ed alla fine del primo giro la sua Ford Capri ha già un certo vantaggio; dietro di lui la lotta si delineava immediatamente tra Brallard e Semoulin per il secondo posto. Alla fine del terzo giro le posizioni non sono cambiate. Al quarto giro Semoulin passa al secondo posto. Eddy Joosen deve fermarsi al box, mentre i fratelli Martin si trovano al quarto e quinto posto davanti a Frankenhout e Alain Dex. Al quinto giro, Spice è sempre al comando, Semoulin si è largamente distaccato. Al settimo giro Philippe Martin supera suo fratello Jean.

A metà corsa, dopo dieci giri, Spice è sempre in testa, seguito da Semoulin, Brallard, PH Martin, Jean Martin, Heijner, Alain Dex, Paulus e Saint Hubert. Thierry Tassin si è fermato al box, Eddy Joosen si ferma nuovamente anche lui. Nella classe fino a 1600, Saint Hubert rimane il dominatore, ma la lotta è appassionante tra Hohenester e Hottknecht. Al terzo giro Jeanard Michel Martin supera suo fratello, situazione che dura fino al quindicesimo giro. In testa sono sempre le stesse vetture. Al sedicesimo giro J.M. Martin non passa più, ma Dex ripassa Hackner.

Poi non succede più niente negli ultimi giri. Al quarto giro Jeanard Alain Peltier, non ha avuto l'autorizzazione di prendere il via perché si era presentato in senso contrario alla corsa...

GROPELLO CAIROLI - Un finlandese con una vettura svedese (Saab) nella prima divisione, ed uno svedese con vettura tedesca (Porsche) nella seconda divisione, si sono aggiudicati la vittoria nella tappa italiana dell'Europeo di Rally Cross che d'Italia, in verità, ha avuto solo la (buona) organizzazione. E' stato infatti un dominio incontrastato dei piloti nordici, tedeschi, olandesi, austriaci, belgi, svedesi in massa a Gropello con vetture eccezionali, con le vetture che ormai formano l'abitudine «mini circo» del Rally Cross.

Contro gli specialisti centro-nord europei e le loro potentissime vetture, non c'è stato nulla da fare ed i nostri sono spartiti quasi tutti nelle manche di qualificazione, non riuscendo a stabilire tempi validi per entrare nelle tre finali che assegnano i posti (quattro alla volta) dal primo al dodicesimo. Vittime illustre delle manche di qualificazione è stato anche Walfridsson la cui Volvo si è trovata a malpartito sul corto e sinuoso percorso di qualificazione. Nel Fiat Abarth divisione (che assegnava le piazze dal nono al dodicesimo) non facile per il Maggione di Emilsson che ha regolato senza eccessiva foga gli altri (tutti su Volkswagen) nella finale B «numero» di Kleint che arriva lunghissimo alla chicane e a tagliare letteralmente la curva.

Si trova così al comando fin dal secondo giro e vince ma verrà giustamente declassato all'ultimo posto. Lo svedese Mistro con un eccezionale Maggione si aggiudica così la finale B e il quinto posto assoluto.

Ma la lotta grossa è per la finale A che assegna le prime quattro piazze. Scatta al comando Braitneider (con una VW Turbo) e Antero alla prima curva è quarto ed ultimo. Al secondo curvone però «pasticcio» di Braitneider che con Ensetz (su Volvo ufficiale) si tocca ed esce strada. Ne approfitta Schanche che con un'ottima Escort scatta al comando. L'olandese però pecca di foga ed è protagonista di una escursione sui prati che permette al saggio Antero di passare al comando e vincere poi indisturbato.

Nella seconda divisione abbiamo assistito ad una bella finale C tra gli italiani: l'ha spuntata di poco la Fiat Abarth di Berutti sulle Fulvia HF di Galatini e Fasce. Regolare la finale B vinta con sicurezza dalla Porsche di Bubetz (un possibile protagonista Stenshorn si è arreso subito per rottura della sospensione anteriore). Spettacolare ancorché autoritaria la vittoria assoluta di Andersson nella finalissima A. In testa dall'inizio alla fine ha contenuto l'altro porchista Sande mentre più indietro hanno lottato invano la Stratos di Brentza e l'Alpine di Fassbender.

Il pubblico è accorso numeroso e la gara si è rivelata molto spettacolare.

**Vittorio Gargiulo**

Il volo di Roberto Orlandi, nel corso della finale del Trofeo Alfasud, risoltosi senza danni al pilota. Quello che cerca di evitarlo è Mariolini

**PER JERRY LA DURA TAPPA DEL TROFEO**

**«Numeri» ALFASUD  
ci rimettono i big**

MONZA - I quattordici giri della finale del Trofeo Alfasud, che hanno fatto da prologo al Trofeo Caracciolo, sono stati tutti da vedere, ed in fondo hanno offerto alle poche migliaia di appassionati venuti a Monza le uniche cose veramente divertenti della giornata. Con una bella serie di prodezze di rilievo ma anche con un bel po' di «numeri» che hanno movimentato ogni angolo della pista.

Trentadue macchine alla via (le prime sedici di ognuna delle due batterie) ed abbastanza equilibrio nei primi giri, con la formazione di gruppetti serrati nei quali ognuno faceva il possibile per non mollare. Qualche sbandata, qualche furbata per rubare le scie e sorprendere gli avversari, hanno fatto guadagnare o perdere posizioni, ma con una alternanza che è stata apprezzatissima.

Dopo pochi giri a guidare la corsa erano in sei, con «Jerry», «Toby», Campani, Calamai, Madiati e Martino, mentre gli altri erano poco lontani. Un gruppetto serratissimo nel quale la intenzione di non mollare era evidente in tutti.

All'ingresso della prima variante, dopo il rettilineo delle tribune, Calamai ha tentato di sorprendere gli altri ritardando la staccata, ma ha dovuto frenare bloccando le ruote, ed è poi salito leggermente sul cordolo interno, scomponendosi. Si è ripreso ed ha rimesso la macchina in linea, ma nel frattempo altre due macchine lo avevano affiancato, una per parte, per cui nella percorrenza della seconda ansa della variante si sono trovate insieme tre macchine, cosa impossibile. Una è passata, ma le altre due sono finite fuori strada, urtando di muso i guard rails esterni. Erano quelle di Calamai e di Toby, i vincitori delle due batterie di qualificazione.

In testa si è formato un nuovo gruppetto compatto, che ad un certo punto era guidato da Vasta, il quale era rinvenuto molto bene ed autorevolmente. Solo che Vasta ha anche lui ritardato troppo la staccata alla prima variante, finendo in testa coda ed insabbiandosi nel tentativo di uscire subito dalla pania con una accelerata. E qui egli ha perduto la gara,

come onestamente e senza cercare scuse ha detto.

«Jerry» che aveva preso il comando della corsa non lo ha più mollato mentre dietro di lui vi erano variazioni nelle posizioni. Il bolognese Demetrio Martino, recuperando molto bene, ha raggiunto i primi ed all'inizio dell'ultimo giro era al secondo posto, per farsi però ripassare alla fine del giro d'arrivo da Menes, mentre Molinari che aveva effettuato una eccellente gara fino a quel momento non riusciva a finire.

**TROFEO ALFASUD 1978, seconda prova. Monza, 23 aprile 1978.**

**LE CLASSIFICHE**

**1. batteria**

- 1. «Toby», 6 giri in 15'01"7, media 138,937 kmh; 2. Molinari 15'01"8; 3. Martino 15'05"6; 4. Valvassori 15'05"9; 5. Bertolini 15'05"0; 6. Orlandi 15'06"0; 7. Vasta 15'08"5; 8. Caramatti 15'08"8; 9. Mantovani 15'14"5; 10. Sbrulla 15'26"1; 11. Presenzini 15'32"2; 12. «Aton» 15'35"2; 13. Giuliani 15'43"2; 14. Goi 15'43"3; 15. Romano 15'43"7; 16. De Antoni 15'44"2; 17. Bernero 15'44"3; 18. Peris 15'48"1; 19. Bagnoli 16'11"0; 20. Spoldi 16'17"7; 21. «Giorgio» 16'20"5; 22. Properi 16'41"2; 23. Cossu 17'03"1. Giro più veloce: il 3. di Valvassori in 2'25"7, media 143,308 kmh.

**2. batteria**

- 1. Luigi Calamai, 6 giri in 15'00"2, media 139,169 kmh; 2. Madiati 15'00"3; 3. Campani 15'08"5; 4. «Jerry» 15'12"2; 5. «Menes» 15'18"0; 6. Cocchi 15'19"6; 7. Pluderi 15'21"1; 8. Mariolini 15'21"9; 9. Fusar Bassini 15'22"3; 10. Biselli 15'22"5; 11. De Sisti 15'30"7; 12. Scherri 15'38"9; 13. Rizzo 15'40"7; 14. Guarino 15'53"5; 15. Ravani 16'35"5; 16. Berruti 16'42"7; 17. D'Angelo 17'51"4. Giro più veloce: il 3. di Pelacchin 2'26"5, media 142,525 kmh.

**Finale**

- 1. «Jerry» 14 giri in 34'44"6, media 140,228 kmh; 2. «Menes» 34'47"3; 3. Martino 34'47"4; 4. Madiati 34'47"9; 5. Scherri 34'59"4; 6. Mantovani 35'07"5; 7. Valvassori 35'12"5; 8. Mariolini 35'13"5; 9. Cocchi 35'15"0; 10. Presenzini 35'15"3; 11. Fusar Bassini 35'25"5; 12. De Sisti 35'30"0; 13. Giuliani 35'41"2; 14. Pluderi 35'41"3; 15. Guarino 35'51"8; 16. Caramatti 35'51"9; 17. Romano 36'10"2; 18. De Antoni 36'22"1; 19. Rizzo 36'49"7. Giro più veloce: l'8. di Vasta in 2'25"6, media 143,406 kmh.

**TROFEO « DINERS CLUB TRANS EUROPA » - Gara internazionale per vetture gruppo 1.5 - Zolder, 23 aprile 1978**

**LA CLASSIFICA**

- 1. Gordon Spice (Ford Capri) 38'57"32 media 131,289 kmh; 2. Semoulin (Ford Capri) 39'09"56; 3. Brallard (BMW 520i) 39'13"72; 4. Martin (Ford Capri 3L) 39'50"07; 5. Frankenhout (Opel Comm. GSE) 39'58"20; 6. Alain Dex « Ford Capri 40'0"27; 7. Hackner (Opel) 40'08"84; 8. Bauer (KWS Escort RS) 40'17"28; 9. De Saint Hubert (VW Sirotco) 40'18"19; 10. Paulus (BMW 3.0i GSi) 40'20"20; 11. Menage (Opel Comm. GSE) 40'25"56; 12. Hottknecht (VW Sirotco) 40'35"48; 13. Hohenester (Audi 80 GTE) 40'35"58; 14. Weisheidinger (Opel) 40'53"35; 15. Carpentier (Ford Capri J) 40'57"76.

**MOSTARDINI  
e FIACCADORI  
nel tricolore monzese**

MONZA - Come era previsto dal regolamento, visto che il Trofeo Caracciolo era anche valido per il campionato italiano ecc. si è svolta la prima della gara internazionale anche una prova per il campionato nazionale riservato alle vetture di 1000 e 1300 cc. Ecco i risultati:

**GARE NAZIONALI, MONZA 23 aprile 1978**

- Classe 1000: 1) Alberto Mostardini (AMS) 15 giri in 33'22"2, media 156,427 kmh; 2) Cipolatti (GIPI-Ferraris) a 1 giro; 3) Sannes (Lola) a 1 giro; 4) Vecchiene (AMS) a 4 giri; 5) Basso (AMS) a 4 giri.
- Classe 1300: 1) Giuseppe Fiaccadori (GIPI) 15 giri in 32'06"8, media 162,549 kmh; 2) Provolò (Osella) 32'18"3; 3) Ferri (AMS) a 1 giro; 4) Basso (AMS) a 4 giri.
- GIRO PIU' VELOCE: il 12. di Fiaccadori in 2'05"8, media 165,977 kmh.

**Gropello Rallycross 23 aprile 1978**

**Gara internazionale valida per la Coppa d'Europa di Rallycross - Gropello (Pavia)**

**LE CLASSIFICHE**

- Classifica finale: 1. Antero (Saab) 3'59"2; 2. Schanche (Escort) 4'14"7; 3. Ensetz (Volvo 340 Turbo) 4'30"7; 4. Braitneider (VW Turbo) ritirato; 5. (primo della finale D) Njstrom (VW 1300) 4'07"3; 6. Grunstedt (VW Golf) 4'56"4; 7. Dam (BMW 416) 4'56"4; 8. Kleint (VW Golf) 4'56"4; 9. (primo a fine gara ma declassato per taglio di percorso); 9. (e primo della finale C) Emilsson (VW 1300) 4'08"8; 10. Katzian (VW Golf) 4'10"4; 11. Teurlings (VW Golf) 4'14"8; 12. Stenstrom (VW Turbo) 4'40"3.

- Classifica della seconda divisione: 1. Andersson (Porsche Carrera) 3'49"2; 2. Sande (Porsche Carrera) 3'52"4; 3. Bentza (Stratos) 3'58"5; 4. Fassbender (Alpine) 4'00"1; 5. (1. della finale D) Bubetz (Porsche Carrera) 4'03"9; 6. Martti (Porsche) 4'05"6; 7. Albers (Porsche) 4'05"7; 8. Stenshorn (Porsche) ritirato; 9. (primo della finale C) Berutti (Fiat Abarth 124) 4'25"2; 10. Galatini (Fulvia HF) 4'25"5; 11. Fasce (Fulvia HF) 4'26"7; 12. Isoardi (Fulvia HF) 4'35"9.



ANCHE 20 VETERAN (QUASI TUTTE FERRARI)

# 150 a via umbro

PERUGIA - Gli iscritti al secondo «Giro dell'Umbria» della nuova serie hanno già raggiunto il numero massimo di 150, e di essi faranno parte quest'anno anche 20 auto storiche, in gran parte Ferrari, che faranno così da «collegamento» fra la nuova edizione e le gloriose edizioni del Giro dell'Umbria, coppe Perugina.

Il campo degli iscritti è quest'anno molto buono, anche qualitativamente. Saranno al via in corso Vannucci, a Perugia, sabato 29 aprile, gli equipaggi Finotto-Facetti su Ford Escort, Micangeli-Pietromarchi su Pantera De Tomaso, la Stratos di Germano Nataloni, la Alpine 310 V6 di «Carter», la Porsche di Di Gioia, questi per il gr. 5.

Nel gruppo 4 le De Tomaso di Govoni e «Spiffero», la Ferrari 308 GTB4 di Del Ben-Besenzoni, le Porsche di Bianco, Nardini, Agazzotti, le Lancia Stratos di Magnani, «Glen Livet», Saccomanno, Leali e molte Alpine Renault.

Al via saranno anche le Renault 5 Kit per le quali il Giro dell'Umbria è prova valida per lo speciale Challenge Magione. Ricordiamo che il Giro dell'Umbria è valido per il campionato italiano velocità dei gruppi 2, 4 e 5. Ricordiamo ai concorrenti che le verifiche sono a Perugia, e non a Terni come precedentemente annunciato.

## Il programma

**VENERDI' 28 APRILE**  
ore 8:30-12 e 15-20: Verifiche a Perugia, piazzale Fosco della Cupa

**SABATO 29 APRILE**  
ore 11: Perugia, corso Vannucci partenze prima tappa  
ore 14: Gubbio, gara in salita Gubbio-Madonna della Cima

**DOMENICA 30 APRILE**  
ore 8: Gubbio, partenza seconda tappa  
ore 9:51: Gara in salita Boccastrabaria  
ore 14: Magione, partenza gara in pista  
ore 18: Cortona, arrivi seconda tappa

**LUNEDI' 1 MAGGIO**  
ore 9: Orvieto, gara in salita S. Giorgio-Colonneta  
ore 13: Magione, partenza gara in pista  
ore 15: Magione, fine gara

## I protagonisti

**AUTO STORICHE**  
1. Roberto Casone (Austin Healey 3000); 2. Giulio Dubbini (Ferrari 212 GT); 3. Tullio Ciferri (Lancia Aurelia B); 4. Mario Ferri (Osca Coupé 1600); 5. Massimo Colombo (Ferrari 250 GT); 6. Bruno Dal Monte (Austin Healey 3000); 7. Mario Pizzolotto (Ferrari 250 GT); 8. Eros Crivellari (Ferrari 2500 GT); 9. Fabrizio Violati (Ferrari 250 GT B).

**RENAULT 5 KIT**  
2. Caporilli-X; 3. Zanotti-Ferretti; 5. Cristofori-X; 9. Cherubini-Valenti; 10. Sangiulio-X; 11. Moralli-Conti; 14. Veneziani Sergio; 16. Lupi-Del Fante; 21. Lazari-Del Palma; 22. Cittadini-X; 24. Coscioni-X.

**GRUPPO 1 - C.S.A.I.**  
Classe 1150: 101. Bianchi-X; 102. Borrolotti-Compagnoni; 103. Giammaria-Giosia; 104. Bartoli-Bartoli; 105. Asciani-Falsetti; 106. Festiccia-Vagnozzi; 107. «Antares»-Lumini. Tutti a A 112.

**Classe 1300:** 112. «Leo»-Lazzaretti; 113. Brenni-Compagnoni; 114. Pierantoni-X; 116. Boldrini-Boldrini; 118. Canavoso-Quattara; 119. Balzani-Luca; 122. Vaccaro-Alteri; 121. Capolinsi-Cozzari; 122. Fabbris-X; 123. Gallo-X. Tutti su Simca R. 2.

**Classe 1600-126:** Nizi-X (Alfa Romeo GT); 127. Gonzi-Coppi (W. Golf); 128. Ursella-Stella (W. Scirocco); 129. Marangone-Croce (W. Scirocco).

**Classe 2000:** 141. Boari-Cimatti (Opel GTE); 142. Li Gobbi-X (Opel Kadett); 143. Degli Esposti-Dall'Olio (A. Romeo GT); 144. Castelli-X (Opel Kadett); 145. Fantaccini-Ciacci (Opel Kadett); 146. «Macris»-Palmato (Alfa Romeo GT); 147. Ragazzi-Bomato (Alfa Romeo GT); 148. Capone-Carpentieri (Opel Kadett); 149. Perugini-Doria (A. Romeo GT).

**Classe 2000:** 153. Salvatori-Murri (Opel Commodore); 154. Centi-Cesarini (Opel Commodore).

**GRUPPO 2**  
202. Topellini-201. Castellini-Pippi (Fiat 128); 202. Topellini-Campelli (Fiat 128); 203. Curtini-Drovandi (Fiat 128); 204. Poponi-Trippini (Fiat 128); 205. Nieri-Cam (Fiat 128); 206. Riccietelli-X (Simca); 207. Cato-Paganini (Fiat 128); 208. X-X (Simca); 209. Lo Jacono-Ferrato (A. 112).

**Classe 1300:** 211. Broccoli-X (Simca); 212. Rossi-Veschi (A. Romeo GTA); 213; Gonfiotti-Fruzzetti (A. Romeo GTA); 214. Bacchiotti-X (Simca); 215. Riccietelli-X (Simca).

**Classe 1600:** 220. Leone-Monticone (A. Romeo GT); 221. De Pasquale-Pacifico (W. Scirocco).

**Classe 2000:** 226. Bianco-Shippa (Opel 1900); 227. Cioscuro-Berto (BMW 2002); 228. Cipolli-Pini (Ford Escort 2000); 229. Solo-Cherini (A. Romeo GTV); 230. Bigliuzzi (A. fette GT); 231. Speciali-Vallucchio (Ford Escort); 232. Braga-Aifo (Ford RS 2000); 233. Prato-Romagnoli (Ford Escort).

**Classe 3000:** 236. Pugliese-«Targa» (BMW 3000); 237. «C.N.A.I.» (Opel Commodore).

**GRUPPO 3 C.S.A.I.**  
**Classe 1300:** 301. Menichetti-Innocenzi (Fiat X); 302. Caracciolo-Carattoli (Fiat X 19); 303. Papanti-Sordi (Fiat X 19); 304. Salamina-Salamina (Matra Bagheera); 305. Terracina-Proietti (Fiat X 19); 306. Tacchini-X (Fiat X 1,9).

**Classe 1600:** 309. Falcinelli-X (Renault Alpine); 310. Dal Pra-Battignani (Renault Alpine); 311. Brocci-Codino (Lancia H.F.); 312. Meris-Sossella (Lancia H.F.); 313. Franceschini-X (Alpine Renault 1600).

**Classe 2000:** 318. Comegna-Morelli (Fiat 124 Abarth); 319. Toffoli-Picco (Renault Alpine); 320. Saccomanno-X (Lancia Beta Montecarlo); 321. Panzeri-Bertocchi (Renault Alpine); 322. Galli-Soliani (Fiat 124 Abarth); 323. Chiampò-Rua (Renault Alpine); 324. De Carli-Vanelutti (Renault Alpine); 325. Chiarelli-Vatielli (Renault Alpine).

**Classe 2000 e oltre:** 331. Ridolfi-X (Porsche Carrera); 332. Viganò-Carli (Porsche Carrera); 333. Alberici-Leonardi (Porsche De Tomaso); 334. Cavriani-X (Porsche Turbo).

**GRUPPO 4 - GRAN TURISMO**  
**Classe 1300:** 401. Dall'Arìa-Luna (Fiat X 1,9); 402. Friso-Amadori (Fiat X 1,9); 403. Gelpi-Tarata (Fiat X 1,9).

**Classe 1600:** 405. Gugel-X; 406. Siena-Bandinelli; 407. Aguzzone-Cipriani; 408. Cianfini-Caracciolo; 409. Ivan-Giuchio; 410. Di Lorenzo-Scherri; 411. Turci-D'Averio; 412. «Vagabondo»-Audiisio. Tutti su Renault Alpine.

**Classe 2000:** 413. De Vito-X (Fiat 131 Abarth); 414. Taddeo-Bovio (Renault Alpine); 415. Avrandi-X (Renault Alpine); 416. Di Mena-Cianfini (Fiat 131 Abarth).

**Classe 2500:** 420. Malani-X; 421. Fortunati-Matolli; 422. Glenlivet-X; 423. Uguro-X; 424. Capuzzo-Ronfolo; 425. Saccomanno-Gorla; 426. Leali-Pasini; 427. Magagnani-X. Tutti su Lancia Stratos.

**Classe 3000:** 431. Agazzotti-Camurri (Porsche Carrera); 432. Besenzoni-Del Ben (Ferrari 308 GTB); 433. Bianchi-Bianchi (Porsche Carrera); 434. «Giacciarrelli-Tocci» (Porsche Carrera); 435. Nardini-Viella (Porsche Carrera).

**Classe oltre 3000:** 441. «Spiffero»-Elmer (De Tomaso Pantera); 442. Govoni-Patti (De Tomaso Pantera); 443. Bianco-Tommasi (Porsche Turbo).

**GRUPPO 5**  
**Classe 1300:** 501. «Cilena»-X (Fiat X 1,9); 502. Tisci-X (Fiat 128).

**Classe 1600:** 506. Rampa-Carotta (A. Romeo Angelini).

**Classe 2000:** 509. Faraci-Venturi (Porsche); 510. Manucci-Burello (A. Romeo GTA M); 511. Sacchini-Sacchini (Ford Escort); 512. Finotto-Facetti (Ford Escort).

**Classe 2500:** 516. Angelelli-X (Porsche); 518. «Carter»-Amaglio (Renault Alpine V. 6); 519. Nataloni-Graziotti (Lancia Stratos).  
**Classe oltre 3000:** 524. Di Gioia-X (Porsche Turbo); 525. Micangeli-Pietromarchi (Pantera De Tomaso).



Le gare di rallies minori sono combattutissime, ed a volte ci scappa il capotempo. Questa è la A 112 di Pescatore, nell'incomoda posizione in cui è venuto a trovarsi nel Trofeo «S. Maria Capua Vetere»

## IL PROMESSO «SOLE» LATITANTE A SIRACUSA

# I fidanzati - da - rally virtuosi nella pioggia

SIRACUSA - Quella che avrebbe dovuto essere una «boutade», cioè un «Rally del Sole» sotto la pioggia si è tramutata in effetti in una vera beffa che ha tenuto a battesimo la prima edizione di questo rally fermamente voluto a tutti i costi da Renzo Lauguidara, patron della Scuderia S. Paul organizzatrice della manifestazione, dopo il rinvio del 1. aprile e con una sola settimana di tempo disposizione per riprendere in mano le fila di tutto l'apparato organizzativo.

Infatti il prefetto Faldetta ha firmato il decreto per l'effettuazione della gara solo lo scorso sabato, cioè il 15, per cui l'essere riusciti a rimettere in piedi tutta la manifestazione è un grosso merito per tutti coloro che vi sono stati impegnati, ivi compresa l'equipe palermitana di Vicio Aquila e G. che ha cercato di «parare» le falle di organizzazione.

Alberto Carotta e Ornella Amara, i «fidanzati da rally» palermitani, hanno letteralmente spopolato questa manifestazione curata dalla scuderia siracusana. Con la loro Kadett GTE hanno dominato senza ombra di dubbio tutte e sei le prove speciali in programma (un totale di 36 km su 297 di rally), compresa quella particolarmente impegnativa su sterrato, la «Contessa», che ha dato un volto definitivo alla gara.

Il tempo indubbiamente ha detto la sua; ci sono state le condizioni «ideali» proprie di questo particolare tipo di competizione, cioè acqua, nebbia, fango che ha «allentato» il fondo di alcune prove speciali, e freddo, le componenti cioè che alla distanza hanno permesso ai più valdi di emergere.

Del «manipolo» di 36 macchine partenti, Carotta era fuori dal giro, più impegnato, senza mettere però da parte Bordonaro e De Luca, i due del team Golf, e «Bronson» pure lui su Opel e con navigatrice «Brigitte» (e in questo rally ben 4 sono state le donne che hanno fatto le navigatrici, molto dinamicamente alla luce dei risultati).

Il proprio fu «Bronson» a 3. stata tentata una certa reazione al predominio del concittadino, reazione però che dopo la tappa speciale ha dovuto «spuntarsi» contro una crepa del radiatore che ha messo in forse il proseguo della gara. Una tanica d'acqua providenziale ha però permesso al pilota di continuare, anche se con continui rabocchi.

Bordonaro è stato sempre alle costole di Carotta nel vano tentativo di insidiarlo, primo posto fino poi a crollare nella «Sortino-2», la sesta prova, mentre De Luca è stato più redditizio nell'arco di tutta la competizione, anche se in retroguardia del compagno di team, mentre Stagnitta e «Steno» e anche Spataro, hanno avuto degli alti e bassi per prevalere alla fine il secondo per somma totale di tempi. Resta sorprendente in questa atletra di alti e bassi la performance di una normalissima 127-903 del siracusano Manca, con navigatore Giunta, che nel tormento della prova di «Contessa» lo sterrato quasi un trattino di campagna, stretto e «affogato» dal fango e dalla pioggia, è sterrato quasi un trattino di campagna, stretto a spuntare un 6'20" come quinto tempo di prova un exploit che si è trasformato in 14. assoluto.

Valida anche la gara di «Joker» su Alfa GTV, della terza Gioia, Arena, Pucci con

macchine differenti ma con la scartante 112 Abarth, il 124 S e l'Alfasud, mentre poca fortuna hanno avuto le Peugeot. In questo bilancio non poteva mancare la spettacolarità della manifestazione; un «flash» per tutti; Pedagoghi, 1500 anime comprese galline ed asinelli, sveglia fino alle prime ore dell'alba, gente con tabari sulle spalle, ad assistere per la prima volta ad un rally.

## Nuccio Marino

## RALLY DEL SOLE - 21-22 aprile 1978 - Rally nazionale - Siracusa

**CLASSIFICA ASSOLUTA**

1. Carrotta-Amara (Opel Kadett GTE) 44' 30";
2. Bordonaro-Bartolini (VW Golf GTI) 48' 08";
3. De Luca-Leone (VW Golf GTI) 49' 05";
4. Steno-Casano (Opel Kadett GTE) 49' 43";
5. Spataro-Parrino (Opel Ascona AS) 49' 47";
6. Stagnitta-Inga (Opel Kadett GTE) 50' 16";
7. «Joker»-«Che» (AR GTV) 51' 07";
8. Bellanca-Natoli (Opel Kadett GTE) 51' 30";
9. Gioia-Geraci (A 112 Abarth) 51' 48";
10. Arena-Rossitto (Fiat 124 S) 51' 49";
11. Pucci-Mollica (Alfasud T1) 52' 06";
12. Priulla-Ferraro (Opel Kadett GTE) 53' 34";
13. Russo-Loreto (Peugeot 104 ZS) 53' 38";
14. Manca-Giunta (Fiat 127) 54' 23";
15. Pugliese-Viotti (AR GTV) 54' 32".

**Classe 1000 I.S.C. (14)** Manca-Giunta (Fiat 127) 54' 23".

**Classe 1150:** 1. (9) Gioia-Geraci (A 112 Abarth) 51' 48"; 2. (13) Russo-Loreto (Peugeot 104 ZS) 53' 38"; 3. (19) La Rizza-Sganadura (Peugeot 104 ZS) 58' 15"; 4. (20) Angel-Luca-Cocco (Peugeot 104 ZS) 48' 00"; 5. (21) Cierco-Ranzini (A 112 Abarth) 1h 01' 32"; 6. (27) D'Antiochia-Di Silvestri (A 112 Abarth) 1h 05' 07".

**Classe 1300:** 1. (16) Morreale-Morreale (Simca R-2) 55' 17"; 2. (17) De Filippis-De Filippis (Simca R-2) 56' 36"; 3. (18) Giannola-Sciortino (Simca R-2) 57' 52"; 4. (22) Maggio-Cierco (Simca R-2) 1h 02' 14"; 5. (25) Sorrentino-Gianuzzi (Simca R-2) 1h 04' 30"; 6. (29) Gianni-D'Alba (Fiat 131) 1h 08' 59".

**Classe 1600:** 1. (2) Bordonaro-Bartolini (VW Golf GTI) 48' 08"; 2. (3) De Luca-Leone (VW Golf GTI) 49' 06".

**Classe oltre 1600:** 1. (6) Stagnitta-Inga (Opel Kadett GTE) 50' 16"; 2. (7) «Joker»-«Che» (AR GTV) 51' 07"; 3. (8) Bellanca-Natoli (Opel Kadett GTE) 51' 30"; 4. (15) Pugliese-Viotti (AR GTV) 54' 32".

**GRUPPO 2**  
**Classe 1300:** 1. (14) Pucci-Mollica (Alfasud T1) 52' 06".

**Classe 2000:** 1. (1) Carrotta-Amara (Opel Kadett GTE) 44' 30"; 2. (4) «Steno»-Casano (Opel Kadett GTE) 49' 43"; 3. (5) Spataro-Parrino (Opel Kadett GTE) 49' 47"; 4. (12) Priulla-Ferraro (Opel Kadett GTE) 53' 34"; 5. (16) «Bronson»-«Brigitte» (Opel Kadett) 1h 04' 59".

**Classe 2500:** 1. (10) Arena-Rossitto (Fiat 124 S) 51' 49"; 2. (23) «Franco»-Pennis (124 Abarth) 1h 02' 17"; 3. (24) Rizza-Saetta (Fiat 124 Abarth) 1h 04' 59".

**Classe 1600:** 1. (28) Caporilli-Pinello (124 S) 1h 07' 12"; 2. (3) Giallombardo-Vazzana (Fulvia HF) 1h 51' 49" (F.T.M.).



DALL'INVIATO

**DIGIONE** - Divertente scoperta sul programma ufficiale della 1000 Chilometri di Digione, che dà un po' il parametro di questa gara nel depauperato mondiale Marche. L'elenco degli iscritti contiene anche una Porsche 934 turbo che avrebbe dovuto avere il numero 35 e che avrebbe dovuto essere guidata dai piloti RIMBORSO e SPESE, proprio così, Rimborso-Spese. La macchina non si è vista a Digione, per cui siamo rimasti a lungo con la voglia di sapere chi si celasse dietro pseudonimi del genere. Il mistero lo abbiamo chiarito quando finalmente abbiamo potuto vedere il telegramma che aveva chiesto la iscrizione, inviato dal Jolly Club Milano, che indicava la iscrizione di Finotto-Facetti e di Capra-Di Gioia, chiedendo alla fine quale sarebbe stato il rimborso spese. La ignoranza dell'italiano ha creato l'equivoco, per cui sono saltati fuori i due « nomi » abbastanza curiosi.

Un poco quel che era accaduto una f.l.

CONTINUA A PAGINA 64

SI È PARLATO A DIGIONE DI OTTO CILINDRI A DUE TURBO

# La Porsche fa pratica così per la F. 1 del '79

Sopra, il cartello che indica l'ingresso del circuito di Digione. L'ambientazione polare non necessita di ulteriori spiegazioni. In questa foto, la Porsche 934 di Holup-Doren è superata dalla BMW 320 di Surer-Kottulinski (LINI)





È scoppiata la grande  
PRIMAVERA BASF!

# Strappa la foglia... e vinci!



**152 STIOSFERA LAMY**



**532 CITIZEN E OMEGA**



**27 GARELLI EUREKA FLEX**

Vincere uno di questi favolosi premi è facilissimo: basta strappare la foglia incollata sulla cassetta gialla e... se hai vinto spedisce subito la foglia alla SASEA - Reparto MA - Via V. da Seregno 44 - 20161 MILANO e ti verrà immediatamente inviato il tuo premio!

Quest'offerta rimane valida per tutta la primavera a partire dal 31 marzo e terminerà il 30 giugno 1978

A fine luglio verrà pubblicato sui maggiori quotidiani l'elenco dei vincitori, dei premi e dei negozi della fortuna.

**BASF LH SM**  
Meccanica Speciale  
...ma anche  
premi speciali!



La bandiera del direttore di corsa sancisce la vittoria della Porsche 935 di Wollek-Pescarolo nella 4 Ore di Digione, con la quale il team Kremer pareggia il conto nelle vittorie nel Mondiale Marche con Loos



Sopra, tre BMW 320 a Digione: sono quella di Quester-Walkinshaw, quella Emanuelsson-Carlsson e quella di Francia-Cheever, terza assoluta e prima della classe 2 litri. Sotto, l'Alfasud di Gourserol scatta per la prova del Trofeo francese: alla fine sarà primo a pari merito con André Vignes



## CONTINUAZIONE DA PAG. 62

quindicina di anni fa, quando la Lotus aveva iscritto al G.P. di Siracusa Clark e A.N. Other (Another = un altro, maniera inglese di indicare pilota da designare, come noi facciamo con le XX), ed un giornale quotidiano, importante, scrisse che la Lotus aveva scoperto un nuovo giovane asso, certo Other che certamente doveva essere molto forte visto che era nella squadra ufficiale!

E già che siamo in tema di F. 1

proprio tra le quinte della giostra Porsche di Digione, le voci sulla preparazione effettiva di un ritorno della Porsche alla F. 1 si sono fatte sempre più consistenti. Da una fonte inglese è stato precisato che il ritorno dovrebbe avvenire nel 1979, con ovviamente motore a turbocompressore, probabilmente un otto cilindri a doppio turbo. E che le gomme che la Porsche utilizzerà sono le Dunlop, molto simili a quelle che la Porsche già utilizza per le gare di durata e che le hanno permesso di vincere a Le Mans nel 1977.



SULL'ASSE COLONIA-STOCCARDA SEMPRE PIÙ RISTRETTO IL MONDIALE «MARCHI» GR.5 A DUE SCUDERIE CONCITTADINE TEDESCHE: MA LOOS QUEST'ANNO SEMBRA BATTUTO

# KREMER di PORSCHÉ

SPECIALE AUTOSPRINT

COLONIA - Tredici anni fa Erwin Kremer decise che non ci fosse altra macchina su cui lavorare che la Porsche. Ne era innamorato, doveva dedicare le sue energie a quelle macchine. E nel 1977, egli ha nuovamente ricevuto la Coppa Porsche — per la quinta volta — il maggior riconoscimento per uno specialista Porsche. Negli ultimi anni Porsche e Kremer sono stati sinonimi di campionato mondiale marche, ed è stato Kremer che ha costruito la prima 935 che non sia uscita dalla fabbrica.

La recente vittoria di una vettura del team Kremer, nella prima prova del campionato sport tedesco al Nurburgring, doppiata da quella nel mondiale a Digione, ha rinnovato l'interesse per la «battaglia» interna che da anni si svolge fra il team Kremer ed il suo rivale George Loos, per la supremazia diciamo pure mondiale nel campo delle Porsche.

Sia Loos che i Kremer, Erwin e suo fratello più giovane Manfred, provengono da Colonia, ad un centinaio di chilometri dal Nurburgring. I Kremer hanno un garage con concessionaria Porsche, mentre Loos, semplicemente perché gli piace, compra direttamente le macchine a Stoccarda e le fa correre per suo conto. I suoi affari immobiliari finanziano il suo hobby per le competizioni.

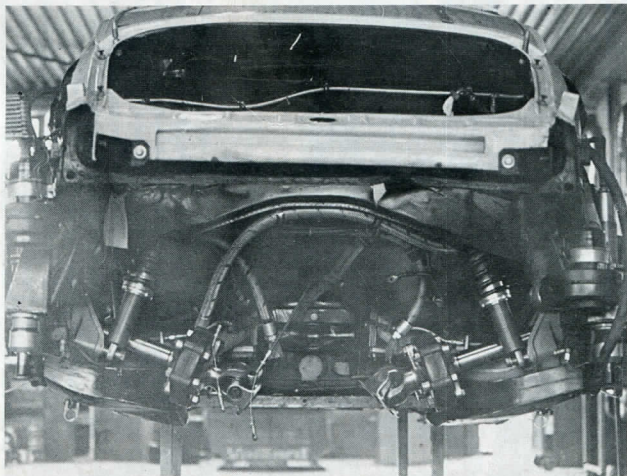
I Kremer, d'altro canto, hanno degli affari da pubblicizzare. Con dimostrazioni di professionalità e successi in corsa, loro possono attirare buoni sponsors e buoni piloti. E' vero che i due teams Porsche provengono dalla stessa città, ma esiste tuttavia una certa rivalità tra di loro, che a volte diventa perfino molto aspra. Comunque stiano le cose, entrambi sono validi esponenti del campionato mondiale marche e del campionato tedesco gruppo 5. Di fatto, la Porsche ha riconosciuto loro il suo sostegno, affidando in pratica le sue responsabilità in gruppo 5 ai due teams nel 1978.

Erwin Kremer, che ha ora 41 anni, e suo fratello Manfred 38, hanno cominciato i loro affari a Colonia nel 1964, in un garage che trattava tutti i tipi di macchine, con due meccanici, Willi e Hermann, che lavorano ancora per i fratelli Kremer e le loro macchine da corsa. I Kremer hanno impiegato solo un anno per rendersi conto di dove stavano i loro interessi, e nel 1965 hanno deciso di concentrarsi soltanto sulle Porsche. Solo tre anni dopo, hanno raggiunto il loro traguardo nelle corse, vincendo il campionato europeo Turismo gruppo 5, con vittorie a Spa, Brno e Monza. Lo stesso Kremer è arrivato terzo in questa serie. Dal 1969 fino alla fine del 1972 il team Kremer ha disputato entrambi i campionati mondiali, la coppa europea GT e il campionato tedesco. Nel 1970, l'anno in cui si sono trasferiti in locali più grandi a Colonia, lo stesso Kremer è arrivato secondo nella coppa europea in palio fra i piloti Porsche, e una Porsche Kremer ha vinto la sua classe a Le Mans. Nel 1971 Erwin Kremer ha continuato nel suo successo, vincendo la Coppa Porsche e le Porsche Kremer hanno vinto la loro classe GT in cinque corse su 1000 km del campionato mondiale marche, in quell'epoca disputato principalmente da macchine sport.

La Coppa Porsche è nuovamente passata a Kremer nel 1972 e '73, così come il titolo europeo GT. In quei tempi le Samson Kremer Porsche costituivano un'immagine familiare. Era John Fitzpatrick



Wollek precede Hezemans al Nurburgring, nella gara di gr. 5 per il campionato Sport tedesco, l'altro importantissimo «appuntamento» per Kremer e Loos assieme alla «Coppa Porsche» con i suoi premi in marchi



Una Porsche 935 in attesa del suo motore nell'officina dei Kremer, a Colonia. Dopo le prime esperienze dell'anno, Kremer è tornato al monoturbo

a vincere il primo dei due titoli nel 1972, ma per ragioni politiche Fitz è poi passato a Loos, mentre il pilota di Loos Clemens Schickentanz si è trasferito al team Kremer nel '73, dando al team Kremer i due titoli di quell'anno. Paul Keller era il pilota di Kremer nel 1974, ma benché si sia aggiudicato il campionato europeo GT, egli è arrivato solo secondo nella coppa Porsche. Con il declino del campionato europeo GT, l'unica vittoria di Kremer nel 1975 era quella dalla migliore Porsche nel campionato nazionale tedesco, con Helmut Kellners.

Il team Kremer ha presto preso l'iniziativa, quando il campionato mondiale marche diventò di gruppo 5 nel 1976. La Porsche ha costruito ciò che chiamarono 935 e Kremer ha fatto del suo meglio per copiarla. E' diventata la macchina non ufficiale più sviluppata dell'anno, con la quale sono arrivati tre volte secondi in sette corse disputate, ma non hanno mai ottenuto una vittoria determinante. Bob Wollek, tuttavia, ha vinto la coppa Porsche, disputando anche alcune gare GT in Europa e anche in Germania. Hans

Bob Costanduros

CONTINUA A PAGINA 66



# MOTOGEN®

Il nuovissimo, sorprendente prodotto che si aggiunge alla benzina per la cura del motore.

Motogen dissolve i residui carboniosi della camera di combustione, aumenta compressione e potenza, diminuisce considerevolmente i consumi di benzina: in definitiva è un guadagno per l'automobilista.

Motogen è brevettato in 22 Paesi ed è stato sperimentato dal Politecnico di Milano e dall'Isam.

Si trova in vendita presso la rete di distribuzione AMOCO, presso

«L'AUTOACCESSORIO» via Pirelli, 5 - Milano e presso i migliori negozi di autoaccessori.

se il motore è sporco.....

È MALATO

curalo con

## MOTOGEN

l'energetico che rinnova i motori e ne prolunga la vita

### DIMINUISCE:

- il consumo di benzina
- il consumo di olio
- l'ossido di carbonio

### AUMENTA:

- la potenza del motore
- la compressione dei cilindri

L.  
3.000

Si paga da sé ed è un guadagno per chi lo usa

Il prezzo di vendita al pubblico della confezione in blister-pack di 2 file è di L. 3.000

# RATLEC S.p.A.

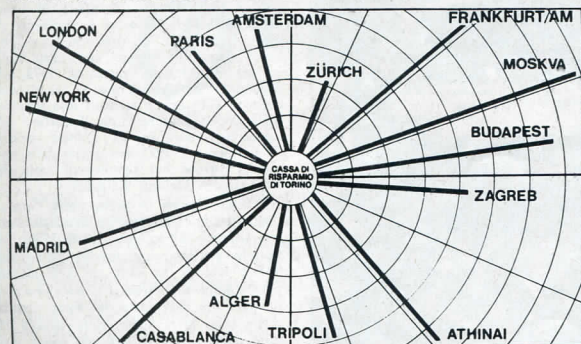
Via G. Negri, 10 - tel. (02) 806.288 - 874.379 - MILANO

## CASSA DI RISPARMIO DI TORINO

La Banca che Vi offre una assistenza completa e tutti i servizi bancari attraverso:

200 sportelli in Piemonte e Valle d'Aosta  
500 corrispondenti nel mondo  
4 sedi di rappresentanza a

### ROMA, LONDRA, FRANCOFORTE, NEW YORK



VIA XX  
SETTEMBRE 31  
TORINO

VIA  
SARDEGNA 40  
ROMA

WAX  
CHANDLERS'  
HALL  
GRESHAM  
STREET  
LONDRA  
EC2V 7 AD

ROSSMARKT 21  
6  
FRANCOFORTE

375  
PARK AVENUE  
SEAGRAM  
BUILDING  
NEW YORK  
10022. N.Y.



In attesa dell'arrivo della vettura al box di Hockenheim da sinistra Manfred Kremer, papà Kremer (col berrettino scuro) ed Erwin Kremer

### CONTINUAZIONE DA PAG. 65

Heyer era il secondo pilota della vettura di Wollek.

Nel 1976 i Kremer non hanno attirati molti sponsors, ma con l'eccellente sostegno da parte della Vaillant, una compagnia di riscaldamento, il 1977 è stato un anno pieno per Kremer. Tanto per cominciare, la competenza dimostrata con la 935 ha significato che, oltre a due Kremer 935 convertite, si sono presi cura delle macchine di Franz Konrad (il quale ha acquistato la Kremer 935 del 1976, più un'altra vettura) e del team Brambling, che dispone di un'altra 935. Inoltre il programma per il 1977 non consisteva solamente nella disputa del campionato mondiale marche, ma anche nel campionato tedesco gruppo 5, che come è ormai noto Wollek ha perso propria all'ultima corsa contro la 935 Loos di Stommelen.

### SPECIALISTA IN PORSCHE

Kremer è tornato a Colonia, rattristato che il Nurburgring avesse loro giocato un brutto tiro. La settimana successiva, tuttavia, si sono assicurati la quinta coppa Porsche, la seconda per Wollek.

L'operazione corse dà naturalmente una grande pubblicità all'altra facciata dell'operazione Kremer. Il titolo di «specialista Porsche» maschera forse la fortissima reputazione e la grande competenza dell'unico vero preparatore Porsche da corsa che esista. La sua reputazione è tale che, la mattina della mia visita, era arrivata una lettera dove si chiedeva l'autorizzazione di fare una visita dell'officina Kremer per 50 giapponesi in visita in Germania. Si sarebbero resi conto della sua competenza e avrebbero visto tutti i pezzi accumulati negli undici anni precedenti e che costituiscono la base dell'operazione Kremer.

Nel 1974 i Kremer hanno spostato la loro impresa da Colonia verso una zona commerciale sul lato nord della città, dove dispongono di più vasto spazio, non solo per espandersi ma anche per lavorare meglio. Sotto le direttive di Erwin Kremer (egli dispone di un segretario che si occupa del lavoro d'ufficio) lavorano quattro reparti, ognuno con tre o quattro persone. Prima di tutto c'è l'officina motori, diretta da Manfred Kremer. Trattano ogni cosa, da motori da corsa fino a motori normali per il traffico stradale, utilizzando la particolare gamma di pezzi Kremer per le corse, sprint, strada o rallies. Tra questi ci sono pistoni in titanio, fabbricati dalla Mahle in base alle specifiche Kremer, alberi a camme speciali su sue specifiche, bielle ed impianti di iniezioni a farfalla o a scorrimento, a seconda delle esigenze.

I motori che arrivano per essere rico-

struiti, non sono solo motori da corsa, rally, strada, ma perfino motori antichi. Quando sono completati tutti i motori vengono collaudati per due ore e mezzo sul banco di prova Schenk dei Kremer. Poi vengono controllati fino in fondo, le tolleranze vengono «strette» dove è possibile, viene controllata la bulloneria. C'è un lungo elenco di pezzi che debbono essere verificati, ma questo significa che i motori sono già rodati dopo la loro ricostruzione, e così non debbono tornare in officina. Le macchine possono essere preparate con specifiche di gruppo 3, 4 o 5, e loro possono lavorare su ogni tipo di motore dal 1600 fino ai 3300. Hanno già buoni contatti con gli Stati Uniti, ed attualmente stanno costruendo trenta motori all'anno solo per gli Stati Uniti, mentre costruiscono fino a 150 motori per i clienti tedeschi all'anno.

Willi Grossmann e il suo assistente Hermann, due meccanici che lavorano da molto tempo per Kremer, si occupano del reparto corse. Questo significa che per la maggior parte si debbono occupare delle due 935 e 934 di proprietà dei Kremer. Sono responsabili della 935 nel campionato tedesco e della macchina bianca del campionato mondiale. Dopo ogni corsa, il motore torna al reparto corse e Manfred lo fa ricostruire, mentre continuano a fabbricare i pezzi vitali della macchina che deve essere controllata.

In una sezione separata si trova il reparto carrozzerie, dove lavora il padre di Kremer, ora 63enne. Il reparto carrozzerie non è solo per macchine nuove. Durante la mia visita stavano lavorando su una SC del 1964, per la quale dovranno fabbricare tutti i pezzi a mano ed in alluminio, mentre di fianco a essa stava una vecchia Carrera, la cui carrozzeria stava per essere modernizzata con le specifiche della Carrera Turbo, ma non usando pezzi in fibra di vetro bullonati, ma solo acciaio. Se i Kremer fanno una cosa la fanno come si deve. Questo nonostante abbiano pezzi in fibra di vetro in vendita, fatti in base ad una progettazione di Kremer da un fornitore esterno e che ha anche eseguito le modifiche speciali sulla 935 da corsa.

### MAGAZZINO DA «FILIALE»

Dopo il reparto corse c'è una stanza dove si lavora sugli alberi a gomiti, alberi a camme e qualsiasi altra cosa che deve essere modificata, mentre il reparto pezzi di ricambio è uno dei più importanti dal punto di vista commerciale. Hanno sempre circa 150.000 pezzi di ricambio immagazzinati, e dispongono di due magazzinieri che si occupano di questo settore e, più importante ancora, spediscono i pezzi ai numerosi clienti dei Kremer in tutto il mondo. Il reparto pezzi di ricambio è stato messo in piedi du-



A destra, la verde 935 Vaillant è giunta al box, ed il team Kremer la «aggredeisce» per le operazioni di routine. I ragazzi di Kremer hanno fama di grande velocità e soprattutto precisione



Al lavoro nel reparto motori dei fratelli Kremer, nella nuova officina nei pressi di Colonia. Kremer costruisce anche parti speciali per tutti i motori Porsche, da velocità, rallies ed anche stradali



rante gli ultimi dodici anni. In questo modo, quando qualcuno ha telefonato per un pistone per una RSK di vent'anni fa, Kremer era in grado di fornirlo.

Sotto gli attuali uffici e officine si trova un seminterrato, che viene usato attualmente solo per accogliere pezzi di carrozzerie da corsa e un reparto di verniciatura. Qui, con un buono sponsor, Kremer vorrebbe creare un reparto completo da corsa, che può isolare dalla parte più redditizia

dei suoi affari. Hanno sempre l'idea di usare delle 935 nel campionato mondiale e lo stesso tipo di macchina nel campionato tedesco, ma questo significherebbe che si potrebbe accettare più lavoro nel reparto della preparazione di macchine da strada, poiché ci sarebbe più spazio.

Attualmente Kremer impiega all'incirca 14 uomini, non abbastanza per Le Mans, dice rammaricato. Per la classica 24

ore egli deve affittare degli uomini da altri garage di Colonia.

Si tratta di quel genere di efficienza che deve impressionare sia i clienti che gli sponsors. Kremer, senza dubbio, è un personaggio che affronta i suoi affari e l'attività sportiva con grande professionalità. Forse più nelle corse su lunga distanza, che nelle gare sprint, si vede l'impegno di un team e del suo direttore. In occasione delle fermate ai box, il team è

alla prova, gli errori commessi li sono visibili per tutti. Pochi possono dire che il team Kremer abbia sbagliato. Le loro macchine, l'aspetto, la preparazione, e il rendimento sono fuori discussione. In questa stagione la coppa Porsche non dovrebbe sfuggirgli, anche questa volta. Il team è forte, Kremer sceglie bene i suoi piloti.

E poi c'è sempre George Loos, che tiene all'erta i Kremer...

b. c.

# i "vincinebbia"

presenti al salone  
di Torino

STAND N° B15 PADIGLIONE 5°

AS si dedica da oltre 25 anni al problema del "viaggio nella nebbia" e da oltre 25 anni produce proiettori fendinebbia.

Oggi si avvale di una avanzata tecnologia, di materiali di alto livello, di lavorazioni eseguite con cura artigianale.

Il risultato della nostra esperienza è una gamma di proiettori apprezzatissimi che garantiscono sempre prestazioni di alta affidabilità.

AS partecipa alle prove del Campionato Italiano Rally e del Trofeo Rally Nazionale, equipaggiando con il proiettore 172 R. Montecarlo le vetture della scuderia dei Rododendri.

Distributore per l'Italia:

R.E.A.M. - Via S. Rocchetto 20 - 10143 Torino Tel. 75.83.46/76.02.05

Distributore per Torino:

Avogadro & Scanzo - C.so Orbassano 120 - 10136 Torino Tel. 39.03.18



avogadro & scanzo

ELETTROTECNICA di V. Avogadro & C. s.n.c.

Proiettori fendinebbia e accessori per auto

Sede legale:

Via S. Valfrè 18 - Tel. 55.68.14 - 10121 Torino

Stabilimento e sede amministrativa:

C.so Orbassano 120 - Tel. 39.03.18-10136 Torino





LE SORPRESE  
DEL RALLY-  
SMERALDA

# ROGANO si scopre AGA KHAN

**PORTO CERVO** - Quando nella hall dell'Hotel Cervo è arrivato l'ing. Rogano, reduce inatteso dall'Australia, ben pochi dei componenti CSAI presenti in gran parata al Rally della Costa Smeralda hanno saputo nascondere un certo imbarazzo. Strette di mano laconiche, qualche «come stai?», e chi era impegnato a far andare avanti il rally (qualcuno che lavora sul serio c'è) è sgattaiolato alla spicciolata. Il più sereno (ogni

CONTINUA A PAGINA 72 Renato Ronco

Nella foto sopra c'è tutto il Rally della Costa Smeralda. I vincitori Verini-Mannucci con la 131 Alitalia, la terra anche dura, il magnifico paesaggio e... la mancanza, occasionale, del sole. Sotto i magnifici Del Zoppo-Bartolich vera sorpresa assieme al locale (allievo di Cavallari) Balzano





CONTINUAZIONE DA PAG. 70

allusione è puramente casuale) era proprio lui, l'ing. Rogano. Calmo, sorridente, in vena di battute e di aneddoti, non sembra minimamente scomposto dalla bufera che un paio di settimane fa era passata sul suo capo. Al confronto, la bufera che ha imperversato sulla Costa Smeralda è una sciocchezza: ci riferiamo alle incredibili condizioni meteorologiche che hanno più volte annullato gli atterraggi sull'aeroporto di Olbia costringendo Fiorio, Ballestrieri e Maiga a notevoli ritardi e, ironia della sorte, D'Enrico dell'ufficio stampa dell'Alitalia, ad un viaggio notturno massacrante in pullman.

Un Rogano pimpante ha dunque «sgelato» l'atmosfera mentre lo stratega Saliti appariva sempre più a suo agio. I più «marpioni», allora, si son fatti avanti e pranzare al tavolo con Rogano ha rappresentato titolo preferenziale e di vanto. Chi l'avrebbe detto, 15 giorni fa? Dunque le funzioni di Rogano — giubilato CSAI — rimangono importanti, anche se tutto appare congelato. Non per nulla la riunione dei Giudici di Gara, dopo alterne discussioni e polemiche è stata rinviata in attesa che la nuova CSAI — ed in particolare il nuovo esecutivo — siano insediati.

#### UN «POOL» ANCHE PER L'AUTOMOBILE?

Chiaramente dall'ACI Sport, di cui Rogano è presidente designato, sono in molti ad aspettarsi qualcosa, ed anche di grosso. Non è un mistero infatti che l'ACI Sport si appresta a gestire un «budget» economico di grossa caratura, una fonte alla quale in molti vorrebbero attingere. E c'è anche chi teme che addirittura l'ACI Sport si muova per fagocitare attuali sponsor di manifestazioni sportive automobilistiche creando una sorta di pericoloso «pool» al quale si è da tempo arrivati con lo sci, poi con l'atletica ed ora con il tennis.

Quali saranno i criteri per la redistribuzione di tali fondi, è tutto nella mente di qualcuno (c'è sempre un'«anima nera») e c'è già chi ha fatto l'occhiolino a questa ingente massa di denaro. Ecco il grosso interrogativo: ma saranno poi anche i piloti a beneficiare di questi fondi? Appare una volta di più l'importanza che rivestiva l'elezione dei membri periferici della CSAI e che da troppi non è stata recepita.

Non c'era posto migliore della Costa Smeralda per avviare un simile discorso, nel «regno» dell'Aga Khan, nel contesto di un rally che per arrivare allo scopo che si prefigge — cioè l'europeo e sotto sotto (perché no?) qualche ambizione mondiale — non ha badato a spese, con l'appoggio del neo-rally sponsor Martini. In questa girandola di milioni che sta per iniziare il suo vorticoso movimento, la speranza che vogliamo esprimere è che ci sia lo spazio per i piloti perché ci preoccupiamo che qualcuno si dimentichi che gli interpreti dello spettacolo sono proprio loro.



In Sardegna c'era la terra e tutti si aspettavano una grossa prestazione dall'udinese Comelli. Ed il sempre polemico friulano non si è smentito girando che al successo ci sta facendo un pensiero (ATTUALFOTO)



Molto attesa era la sfida tra gli equipaggi femminili (ben sei nel Trofeo). Alla fine, però, ancora una volta ha vinto la solita Baresi (sopra) seguita dalla Vedovello (sotto). Si è solo all'inizio, però, e la lotta non manca



Infatti, a far da stridente contrasto con le fastose cerimonie e la ridondante ricchezza del rally, c'era la misera prospettiva — per i vincitori assoluti — di un programma futuro a dir poco dequalificante.

Il programma per questo equipaggio prevede il Rally dell'Acropoli — e la certezza assoluta non esiste neppure — e poi un vuoto assoluto fino al Rally di Sanremo e stop. Se poi pensiamo che anche per Carello, pilota indicato come candidato al titolo europeo, ci sono programmi limitati per cui se si arrischia a perdere qualche colpo nelle gare iniziali della stagione la sua scalata al titolo potrebbe anche subire una battuta d'arresto, vien da pensare che Bacchelli ha fatto all'EASA il più bel regalo, facendosi ingressare la gamba per il «crack» al menisco.

#### UN BUDGET ANCHE PER I PILOTI

Alla Fiat interessa il programma mondiale, su questo non si transige. Qui sono concentrati tutti gli sforzi, tutti i mezzi: purtroppo non tutti i piloti. A parte Munari — che sembra abbia radicalmente trasformato la 131 nel mesetto di prove che hanno preceduto il Rally del Portogallo, — sono i piloti stranieri ad assorbire il «budget» dell'EASA, ed auguriamoci che Carello riesca a passare al comando della classifica europea altrimenti c'è il rischio che Alen — il cui costo rientra nei budget delle filiazioni straniere della Fiat — torni fin troppo comodo.

Non parliamo di soddisfazioni per il pubblico italiano. I sardi han da essere ben felici di aver visto in gara una vettura ed un equipaggio ufficiali dell'Alitalia: sono dei privilegiati.

Ma in una simile concatenazione: CSAI, Serena, Alitalia, Fiat, Mondiale Marche, piloti, mercanti, certo i programmi italiani o per piloti italiani stonano proprio (almeno secondo certe mentalità). E la Pirelli che sponsorizza le Stratos? Strano che questo secondo sponsor EASA non si muova per rilanciare il suo nome sul mercato, ed in particolare su quello italiano, dove la concorrenza incomincia a premere.

Per rimanere al Rally della Costa Smeralda, Ormezzano sulla Kadett GTE di gr. 2 ha montato gomme Michelin speciali per la terra battuta e che hanno dato ottimi risultati. La Kleber continua ad allargare la sua fetta di clientela privata, la Michelin, che quest'anno ha messo in crisi la Goodyear in F. 1 ed in ginocchio la Pirelli al Montecarlo, sta affermandosi anche nel settore «terra». E la Pirelli lascerà ancora nel cantuccio i piloti italiani?

Ci pensi dunque l'ACI Sport a queste cose, e se vorrà acquisirsi rapidi meriti dia una mano ai piloti italiani. Anche a quelli dei rallies, ben inteso, visto che si rincorrono le voci che vogliono tutto riversato nella velocità.





## BATTUTE LE SKODA IN GERMANIA - EST!

# I 50 km. in meno di Groblewski

◀ La Polski-Fiat di Groblewski, in testa al Rally Pneumant fino a 50 km dal termine. A destra, il vincitore ▶



Ecco, a sinistra, la Skoda di Cisar-Soukup, secondi. A destra, vedete la vettura vincitrice, Moskvitch 2140

## L'UNGHERESE PIÙ CHE MAI PROFETA IN PATRIA

# FERJANCZ e poi più



Ferjancz vincitore del Rally Centrum con la sua Alpine Renault gr. 2. Sopra, il 2. Toth con la BMW, ha avuto noie di gomme

**MISKOLC** - Anche questa volta Attila Ferjancz è rimasto imbattuto nel suo Paese, l'Ungheria, al volante della nuova Renault 5 Alpine gr. 2, costruita a Dieppe insieme alla macchina del RAC di Nicolas. La partecipazione, sia qualitativa che quantitativa (86 equipaggi sono stati alla via) è stata molto migliore del solito. Il rally si è disputato su 634 km e comprendeva diciassette speciali e circa 50.000 spettatori hanno assistito alla gara.

Ferjancz si è subito portato in testa, aumentando gradualmente il suo vantaggio. Ha sbagliato solo una volta le gomme, usando le Michelin Racing in una speciale dove ha incontrato neve e ghiaccio, ed è stato sorpassato dalla sua ex-macchina, ottimamente pilotata da Jozsef Foeldes! Il suo vantaggio tuttavia era sempre di 2,5 minuti.

Anche il pilota BMW Toth aveva problemi di gomme, disponendo solo di un treno Michelin TB5, e così è rimasto anche questa volta secondo. L'altro favorito, Balatoni, è arrivato solo tredicesimo, perché ha incontrato molte noie meccaniche. Kovacs con la Jan-

speed-Shiguli ha registrato ottimi tempi, finché non si è bruciata la testata. In questo modo Gyula Simor si è piazzato meritatamente terzo. Il quarto arrivato, Foeldes, aveva solo problemi di adattamento, poiché pilotava per la prima volta una vettura a trazione anteriore. Va notato ancora l'ottavo posto di una VW maggiolino che sviluppa al massimo 70 CV! E poi il nono posto di Jozsef Toth al volante di una Fiat 132 non proprio adatta per i rallies.

**RALLY CENTRUM - Ungheria 24-26 marzo 1978**

### LA CLASSIFICA

1. Ferjancz-Tandari (Renault 5 Alpine) 6974 p.; 2. Tóth-Faludy (BMW 2002) 7120; 3. Simor-Pánics (Shiguli 1600) 7145; 4. Földes-Dékány (Renault 17) 7223; 5. Borsányi-Soós (Shiguli 1600) 7358; 6. Pengő-Gyuris (Shiguli 1500) 7463; 7. Gulyás-Gáll (Shiguli 1300) 7475; 8. Eisen-Kalmár (VW 1500) 7513; 9. Tóth-Barkó (Fiat 132) 7600; 10. Németh-Jóhárt (Shiguli 1300) 7608.

## A furor di popolo bis di regolarità in estate a Bolzano

**BOLZANO** - Giuliano Conte ha vinto la gara di regolarità automobilistica organizzata dal Moto Auto Club di Bolzano. La manifestazione, valida per il trofeo Renault, snodatasi lungo le strade della Bassa Atesina, a sud del capoluogo altoatesino, per complessivi 86 chilometri, ha riscosso grande successo, tanto che, al termine della premiazione, quasi a furor di popolo, è stato chiesto ai dirigenti del dinamico sodalizio bolzanino, la ripetizione della competizione alla fine dell'estate. Alla gara erano presenti 65 equipaggi.

Ecco le classifiche dei primi dieci:

1. Giuliano Conte punti 169; 2. Giorgio De Zullian 189; 3. Berto Baraldi 192; 4. Ivo Rossin 224; 5. Franco Berton 249; 6. Marco Piccoli 292; 7. Stefano Fieder 296; 8. Roberto Pholin 299; 9. Wilfried Anderland 307; 10. Antonio Dallamonica 333.

**BERLINO EST** - Una volta tanto, in occasione di questa prima prova della Coppa della Pace e dell'Amicizia, non ha vinto il team Skoda ufficiale, ma il pilota collaudatore Jakov Agitschew di Mosca. La gara si è svolta nella Germania Orientale e ha preso il via a Berlino Est. L'edizione di questo anno era estremamente dura: 174 equipaggi hanno preso il via, ma solo 18 sono arrivati al traguardo e di questi solo 10 si sono classificati. Poiché questa gara coincideva con l'euro-rally di Jugoslavia, molti favoriti hanno scelto di correre piuttosto in Jugoslavia.

Nella prima fase, Groblewski ha registrato un ottimo tempo, con la sua Polski Fiat ufficiale. Poi toccava ai gemelli Bolsih, con la Moskvitch ufficiale, a ottenere tre volte il miglior tempo, mentre Havel con la Skoda 130RS e Pavlik con una macchina analoga si sono ritirati presto. Alla fine del primo anello di 340 km. Groblewski era ancora al comando. Il secondo anello era valevole anche per il campionato rally nazionale della DDR. 82 teams sono riusciti a raggiungere nuovamente Berlino per la sosta, l'ordine era il seguente: Groblewski; Beyer (Wartburg 353); Paris (Polski Fiat); Agitschew (Moskvitch 2140).

Solo 34 equipaggi sono partiti per il secondo anello di 745 km, il tratto veramente difficile. Vukovich (Lada 1600) ha subito registrato tre volte il miglior tempo; ma aveva Sedivy (Skoda 130RS) alle spalle, finché quest'ultimo non ha dovuto abbandonare nella 12. speciale, lì anche Bolsih e Bublewicz (Polski Fiat) si sono ritirati.

Groblewski era al comando fino all'ultima speciale nonostante gli attacchi ed alcune noie, poi ha dovuto ritirarsi a soli 50 km dal traguardo, lasciando il primo posto a Agitschew seguito da Antonin Cisar con la Skoda 130 RS ufficiale.

**Andras Fekete**

**PNEUMANT RALLY - 30 marzo 1978**

### LA CLASSIFICA

1. Agitschew-Titov (Moskvitch 2140) 7991 p.; 2. Cisar-Soukup (Skoda 130 RS) 8123; 3. Ckhu-Diener (Lada 1600) 8840; 4. Beyer-Heinz Weigel (Wartburg 353) 9320; 5. Paris-Issmer (Polski Fiat) 9523; 6. Vukovich-Moskovskih (Lada 1600) 9613; 7. Ryzel-Lewandowski (Polski Fiat) 9723; 8. Uth-Grimm (Trabant 601) 10101; 9. Karamatov-Budinov (Lada 1600) 10541; 10. Seyfarth-Lichtenberg (Trabant 601) 13049.



## SESTA A RAYLOR NELLA 2. GARA

# Promette bene la mini - Sunb

**RAYLOR** (Gran Bretagna) - Già in occasione della sua seconda uscita la nuova macchina di sviluppo della Chrysler, la piccola Chrysler-Sunbeam, è arrivata sesta nel Raylor Rally, disputatosi due settimane fa, valido per il campionato britannico. La vettura era pilotata da Andrew Cowan e Mike Broad.

La Chrysler ha effettivamente iscritto due delle sue macchine più recenti; una era la versione 2 litri a doppio albero a cammes per Andrew. Questa macchina è attualmente una gr. 5 finché la macchina non venga omologata più avanti, e il motore con testata in lega sviluppa circa 230 CV, ma la vettura è ancora piuttosto pesante con i suoi 1000 kg circa.

La seconda macchina era una 1600 con motore della Avenger gr. 2 per Bernard Unett, per cui si trattava del primo rally forestale; questa macchina sarà presto omologata in gr. 1, ma non è andata mai bene in questa occasione. La vettura di Cowan, però ha fatto sperare bene, nonostante un'uscita di strada nella foresta di Wykeham, ed è arrivata sesta in alcune speciali velocissime.

La gara è stata vinta da Malcolm Wilson che ha in questo modo aumentato il suo vantaggio al comando del campionato Castrol-Autosport, di cui la gara di Raylor era la terza prova. Wilson ha già vinto due volte e si è una volta piazzato secondo al volante della sua Escort. Il suo più vicino avversario nel campionato è Brian Culcheth, ma questa volta è arrivato solo quarto con la Kadett GTE gr. 5, lasciandosi battere dalle più potenti Escort di Nigel Rockey e Paul Faulkner, che hanno approfittato delle speciali veloci, per piazzarsi al secondo e terzo posto. Terry Kaby con la Dolomite Sprint ha vinto il gr. 1 del campionato, davanti a Peter Clarke.

**Hugh W. Bishop**

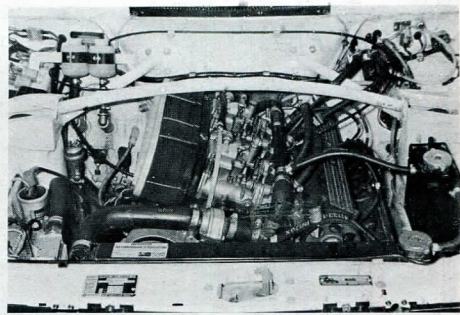
**RAYLOR RALLY**, gara valida per il campionato inglese. 8 aprile 1978

### LA CLASSIFICA

1. Wilson-Palmer (Ford Escort) 86'39"; 2. Rockey-Tucker (Ford Escort) 87'19"; 3. Faulkner-Peters (Ford Escort) 87'21"; 4. Culcheth-Syer (Opel Kadett) 88'12"; 5. Stokes-Jenkins (Ford Escort) 88'16"; 6. Cowan-Broad (Chrysler Sunbeam) 88'31"; 7. Hill-Jones (Vauxhall Chevette) 88'40"; 8. Thompson-Jamison (Vauxhall Chevette) 89'49"; 9. Laley-Goodman (Ford Escort) 90'28"; 10. Kaby-Rainbow (Triumph Dolomite S) 90'37".



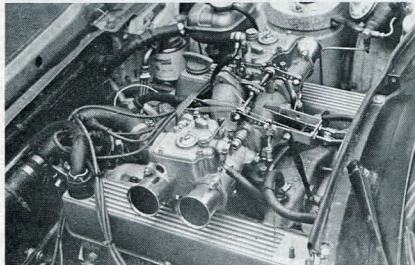
Al Rally Raylor, che ammetteva al via anche il gruppo 5, ha fatto il suo debutto la Sunbeam con motore 2000



Ecco il 4 cilindri 2000 a 16 valvole e 230 CV della Chrysler-Sunbeam portata al sesto posto da Andrew Cowan

## FELICE DEBUTTO CONTRO LE AFFATICATE ESCORT

# La TR7-V8 seconda in TV



Sopra, Tony Pond con la nuovissima Triumph TR7 a motore V8 sperimentata nel Rally-sprint per la TV

A sinistra, il motore V8 3,5 litri sperimentato sulla Triumph TR7

Sotto, un bel passaggio della Escort RS 1800 di Hannu Mikkola vincitore della prova



**LONDRA** - Un debutto molto promettente per la Leyland Triumph TR7 con il nuovo motore 3,5 litri V8 due settimane fa in occasione del mini rally specialmente disputato per la TV, in cui Tony Pond è arrivato secondo, poco distante dalla Escort RS 1800 di Hannu Mikkola. La gara chiamata «Rallysprint» era organizzata proprio per la TV. Era stato invitato un gruppo limitato ma scelto di diciotto piloti e ogni pilota poteva effettuare due prove, poi una corsa cronometrata di cui i primi otto passavano a una gara finale.

Ci si aspettava che le Ford Escort avrebbero dominato, certamente avevano il vantaggio della sprezza numerica, benché la Ford potesse mandare solo una vettura ufficiale, divisa fra Bjorn Waldegaard e Hannu Mikkola, che era venuto appositamente dal Portogallo. Anche Russell Brookes, John Taylor, Barry Lee e Kyosti Hamalainen erano al volante di Escort ed ugualmente John Bufum dagli USA. Anche Pentti Airikkala era venuto appositamente per guidare la Chevette 2.3, mentre Timo Salonen era al volante di una Fiat 131 Abarth, Stig Blomqvist aveva una Saab Turbo, la prima uscita al di fuori della Svezia e la Leyland aveva deciso di far debuttare la sua nuova speranza la TR7 V8 nelle mani di Tony Pond.

Leif Asterhag era presente con una Toyota Celica 2 litri, Billy Coleman con la Stratos Chequered Flag, Brian Culcheth con la D.O.T. Kadett GTE e c'erano anche due Datsun per Will Sparrow e Andy Dawson, ma con motori 1600 cc.

La Ford di Mikkola era la prima ad avere difficoltà, rompendo il cambio nella seconda corsa di prova. Dopo un intervallo, mentre veniva cambiata la scatola del cambio, iniziavano le prime corse cronometrate, principalmente su speciali in discesa. Waldegaard commetteva uno dei suoi rari errori, e con un mezzo testa-coda si è eliminato da solo. Hannu Mikkola era tuttavia rimasto a contatto e lui e Brookes erano distaccati solo di un decimo di secondo, ma Blomqvist, Taylor, Salonen, Hamalainen, Airikkala e Tony Pond si sono uniti a loro completando i primi otto posti. Questi otto hanno provato di nuovo questa speciale e Hannu Mikkola ha immediatamente migliorato il suo tempo di 2,7 secondi, registrando 106"2. Anche Brookes ha migliorato registrando 108"3, mentre Blomqvist e Pond hanno entrambi ottenuto 108"9. Hamalainen ha perso la sua occasione quando si è rotta la leva del cambio nella prima curva ma ha registrato lo stesso 110"0.

Ogni pilota era affiancheggiato da un giornalista, seduto in macchina con lui, perciò Brian James del «Daily Mail» deve aver fatto la corsa della sua vita, seduto al fianco di Hannu Mikkola, che ha ottenuto ancor una volta 106" netti, due secondi di vantaggio sul felicissimo Tony Pond, che ha fatto un eccellente debutto con la V8.



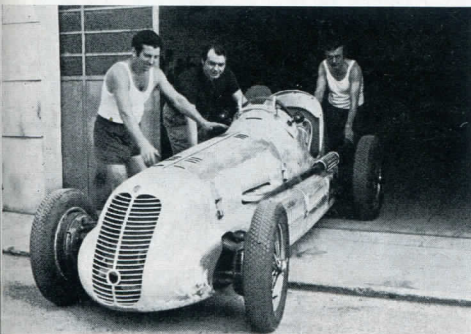
IL FIGLIO DI «MEDARDO ROSSO» SI DEDICA  
AL RECUPERO DELLE «DIVINE ANNI '40»

# Un'auto alla ...FANTUZZI

Sono tanti gli uomini che vivono di automobile. Ma solo lui vive alla «ricerca della linea perduta». Da più di dieci anni, a ritmo sempre più intenso, si è fatta viva una passione che è una necessità: quella di recuperare al funzionamento e alla bellezza (soprattutto alla bellezza!) delle auto che il tempo ha lasciato ai margini della vita, come scorie senza senso. Ce ne sono di tanti tipi: lui ha scelto le bellissime tra le belle, visto che la storia delle costruzioni automobilistiche può ormai parlare anche di «Divine» degli anni Quaranta e Cinquanta.

## UN ARTISTA DELLA LAMIERA

E' lui, Fiorenzo Fantuzzi, figlio di Medardo che ai suoi tempi veniva chiamato «Medardo Rosso» (ricordate questo nome di artista?) perché dalle sue mani



**Fiorenzo Fantuzzi (al centro) alle prese con una Maserati monoposto con la carrozzeria ancora grezza**

uscivano le carrozzerie, tutte rosse, di Maserati e Ferrari.

Bisogna andare molto cauti, battere piano sui tasti della macchina, dragare bene il pensiero e centellinare le osservazioni, perché Fantuzzi non è né un meccanico, né un ingegnere, né un progettista, né un carrozziere. Per lui bisogna copiare un termine nuovo. Farlo saltar fuori dall'alluminio (la sua materia!) a colpi di martello, manovrato con forza ma anche con quel pizzico di fantasia che fa dell'opera di Fantuzzi una ri-creazione. Nella sua lotta contro il tempo, contro la ruggine, contro l'incuria sa ripescare da un ammasso di rottami una carrozzeria, anzi una «linea» che sembrava perduta per sempre. La sua opera è richiestissima perché Fantuzzi è in grado di operare parlando da zero.

Si può rifare una carrozzeria avendo come bussola solo una fotografia? Fantuzzi l'ha fatto. Ecco perché nell'ambiente è considerato quasi un mago, uno stregone diabolico in gamba, da trattarsi con ogni cura e rispetto.

«Medardo Rosso» iniziò l'attività nel 1926. Chi conosce qualcosa di automobili-

simo, sa che quell'anno segna l'inizio della attività di una grande Casa che, nonostante tutto, rimarrà sempre «piccola»: la Maserati. Un uomo la guidava: Alfieri Maserati. Gli storici sono concordi nel concedergli la massima considerazione. Era progettista, motorista, corridore e amministratore. Forse, se la morte non l'avesse colto presto e di sorpresa, questo Alfieri sarebbe diventato il secondo gigante dell'automobilismo italiano, accanto ad Enzo Ferrari.

Fantuzzi aveva 18 anni e il suo primo lavoro consisteva nel realizzare le «centinature interne» delle vetture Maserati. Cominciando a costruire una macchina, il primo passo da fare sono proprio le «centinature interne»; poi si passa alla fase della lamieratura vera e propria. E fu lì che Fantuzzi cominciò ad emergere. Si trattava di tradurre in realtà un disegno, un'idea. Le sue mani erano forti e pesanti, ma celavano un'energia sottile

che diventava vellutata quando doveva realizzare le parti più difficili: le curvatura dei fianchi, dei parafranghi, dei cofani, delle code. E' strano, ma il destino dell'automobilismo si gioca da sempre nelle curve: chi guida l'auto diventa campione se sa curvare veloce; chi la costruisce diventa artista se sa esprimere armonia segnando la lamiera.

## DALLA MASERATI ALLA FERRARI

Nel 1940 — con quelle mani e con quella capacità — Fantuzzi si trasferiva da Bologna a Modena, assieme a Guerrino Bertocchi, per vivere fino all'ultimo le sorti della Maserati. Tra il '58 e il '59 la Maserati finì la sua epoca d'oro e Fantuzzi venne richiesto dalla Ferrari per occuparsi, naturalmente, delle carrozzerie delle formule uno e dei prototipi. In quegli stessi mesi, comprò a Modena un

**Cesare De Agostini**

CONTINUA A PAGINA 79



COLLEZIONE  
SPORTSWEAR  
PRIMAVERA-ESTATE  
1978



## CONTINUAZIONE DA PAG. 77

capannone, proprio dirimpetto all'aero-autodromo. Iniziò così una attività a singulto perché lo stanzone, l'«antro» rimaneva aperto solo due o tre giorni alla settimana. Tre anni dopo, nel 1961, il figlio di «Medardo rosso» — Fiorenzo — diventò ragioniere.

D'ora in poi è lui che bisogna tenere d'occhio. Le ore libere, e anche molte di quelle che avrebbero dovuto essere occupate dagli studi, Fiorenzo le aveva passate e continuava a passarle in officina. Questo però non gli impedì di iscriversi ad «economia e commercio». Studiando di notte, perché nel frattempo si era butato nel lavoro di carrozzeria assieme al padre, Fiorenzo macinò un bel po' di esami: quasi tutti. Arrivò anche ad impostare la tesi: «Aspetti economici e tecnici di una vettura di formula uno». Molto materiale venne raccolto in proposito, ma il passo decisivo non fu mai fatto perché proprio in quegli anni arrivò il «caso Tecno» che lo assorbì da principio alla fine. Tutte le carrozzerie delle macchine dei fratelli Pederzani vennero infatti costruite dai Fantuzzi: padre e figlio. Un

Dice solo che in quel suo primo lavoro si comportò da «naïf», nel senso che si permise molte «licenze» del tutto arbitrarie. Eravamo — ripeto — nel '67 o '68 e non era ancora nato l'imperativo del procedere nel restauro battendo la stessa strada del costruttore: le «sbandate» (cromatura, moquette ecc.) erano all'ordine del giorno.

A CENTO METRI  
DALL'AUTODROMO

Fu una maturazione lenta, per gradi. Oggi Fantuzzi è arrivato all'apice. Ma non è esatto dire che «fa tutto». Mette le mani solo su vetture che hanno caratteristiche particolari: o che sono state costruite in passato dal padre; o per le quali Fantuzzi stesso abbia raccolto una sufficiente massa di informazioni. Infatti non è una cosa da fare quella di andare da Fantuzzi con una Jaguar — ad esempio — da restaurare. «Con le Jaguar — dice — si va in Inghilterra, perché solo là le possono rifare alla perfezione e secondo il primitivo stile di costruzione». Ma se uno ha una Ferrari o una Maserati o un'Alfa Romeo, è obbligato — in coscienza — ad andare a Modena e infilarsi sotto quel piccolo capannone che sorge a cento metri in linea d'aria dall'aero-autodromo, ormai muto da anni.

Qualcuno può pensare che quest'ultima frase è la solita esagerazione del giornalista. Non esattamente. Se un uomo fortunato possiede una Ferrari GTO col muso da rifare, Fantuzzi è l'unico al mondo che può eseguire il lavoro in termini di assoluta precisione. E' un esempio, ma ce ne ne possono essere infiniti.

Dice ancora Fiorenzo Fantuzzi che ogni tanto gli capita di lavorare su macchine che sono poco conosciute anche dalle stesse Case che le hanno prodotte. In questo caso il lavoro assume un doppio sapore e una doppia fatica. E il risultato naturalmente ha valore doppio. Fu il caso di una incredibile Ferrari sport 6 cilindri in linea, 4900 cc. Un «mostro» di cui ne furono costruiti solo tre esemplari per la «24 Ore di Le Mans» del 1955. Una di quelle vetture — la tipo «121» — era affidata alla coppia Castelletti-Paolo Marzotto. Un tipo di macchina potentissimo ma che fu subito abbandonato a Maranello per la sua scarsa affidabilità. Una delle tre fu rinvenuta in stato comatoso e nel giro di qualche mese Fantuzzi la riportò al primitivo splendore. Ora la macchina fa parte di una importante collezione e testimonia un gusto ed anche una «rabbia» da parte del costruttore: la vettura era infatti destinata a combattere contro le potentissime e ben altrimenti affidabili Mercedes 300 SLR.

INNAMORATI  
DELLE CURVE

Oggi il catalogo delle auto rinate è lunghissimo. Fantuzzi sfoglia un album: macchine che hanno girato il mondo e furono conosciute per immagini solo in bianco e nero ora risplendono nei colori originali. Cofani e parafranghi sono un insieme di linee curve, dolci e seducentissime. «La mano del papà — dice Fiorenzo, guardando quelle foto — tendeva sempre ad addolcire un disegno».

Siamo in un'altra dimensione. Oggi la curva ha fatto posto al «piatto». «Penso che si sia arrivati alla soluzione del piatto — dice — anche per una questione di costo: un cofano piatto ad esempio costa molto meno di uno curvo. Però, dicano quello che vogliono, si tratta di cose impersonali».

Difatti nessuno si innamora di una cosa spigolosa. E le «divine» degli anni Cinquanta erano «tutte curve».

c.d.a.

COLLEZIONE SPORTSWEAR  
PRIMAVERA-ESTATE  
1978

PLANAD



Questa è la Ferrari vittoriosa a Le Mans nel '61 con Hill-Gendebien sopra prima del restauro e sotto dopo la cura-maquillage di Fantuzzi



Ecco una Ferrari Testa Rossa recuperata come meglio non si può

padre che si andava facendo via via sempre più robusto nel corpo e sempre meno in quella sua antica idea, di vedere cioè il figlio «dottore».

Mollò di colpo l'obiettivo, appena si rese conto che il figlio era nato per fare tutt'altro. Il «tutt'altro» iniziò — quasi per caso — nel '67 o '68. Qualcuno portò a Fiorenzo Fantuzzi una macchina vecchia, ormai fuori moda. Una macchina che, lì per lì, non dimostrava molto senso: una OSCA 1500 sport. Il proprietario era uno che aveva le idee piuttosto chiare. Voleva ripristinare la macchina per tenercela. Come testimonianza? Non ci ricordo? Come gusto del diverso? Non si sa. Fantuzzi comunque gliela rimise a posto. Non dice con quanta convinzione



# SISLEY