

I giovani
non conoscono
la paura

Nell' «inferno» del NURBURGRING ha ritrovato la vittoria ALEX RIBEIRO il pilota brasiliano che ha «sponsor» GESÙ

Ribeiro vola al 'Ring,
«protetto» da uno
sponsor a dir
poco eccezionale

In basso, la gioia
di Alex, sul podio
con Eddie Cheever
e Keke Rosberg

In hoc signo vince!



DALL'INVIATO

NURBURG - Una gara seria, su un circuito serio, con piloti seri. Questa la frase detta scherzando (ma non troppo) a chi ci chiedeva, la settimana scorsa, cosa saremmo andati a vedere. E siamo venuti sul Nurburgring, a vedere la terza prova del campionato europeo della Formula 2, che è proprio stata una «gara seria, su un circuito serio e con piloti seri».

Un arrivo come quello che ci hanno offerto Ribeiro, Rosberg e Cheever, ruota a ruota, è già fatto inconsueto sui percorsi «normali». Sul «Ring», poi, diventa fatto storico, perché questo tracciato che — ahimè — è perduto per la F. 1, resta il grande giudice delle vere qualità individuali. Di arrivi in tre praticamente sulla stessa linea non ne avevamo mai visti, sul Nurburgring, e forse non ne vedremo altri. Per cui diciamo che siamo stati particolarmente fortunati ad assistere a questa gara.

Fortunato lo è stato anche Alex Dias Ribeiro, per essere riuscito a vincere questa corsa che lo ripropone tra i piloti di alto rango, e che finalmente ha assecondato la sua classe ed il suo co-



raggio, che sono notevoli. Per lui ci voleva, questo successo, a ri-dargli fiducia ed a riportargli la considerazione di tutti, dopo che per due anni egli aveva dovuto mortificarsi a guidare delle Formula 1 che ne avevano appannato la fama. Noi che lo abbiamo sempre seguito con attenzione e simpatia, cercando di valutare fin dove fosse lui e dove fosse la macchina, ad impedirgli di emergere anche in F. 1, ne siamo contenti.

Contentissimo lui lo era, tanto che sul podio ha avuto atteggiamenti e smorfie da ragazzino entusiasta, facendo allegria. Contento anche perché, come dicevamo, è stato anche fortunato, oltre che bravissimo. La sua fortuna è stata la sfortuna di Giacomelli, che era riuscito finalmente a passare in testa e sembrava avviarsi a ripetere le due vittorie dell'inizio della stagione. Stavolta non era stato facile, per Giacomelli, perché il fatto di essere stato il più veloce in prova non era servito a fargli prendere la testa della corsa, sorpreso dallo scatto di Ribeiro che dalla se-

Franco Lini

EIFELRENNEN Formula 2

30 aprile 1978 - Gara internazionale di velocità in circuito valida quale terza prova del campionato d'Europa conduttori di Formula 2

- Autodromo: Nurburgring, di metri 22.800
- Organizzazione: ADAC, Nordheim, Oberlander Ufer 144, Colonia (Germania Federale)
- Condizioni del tempo: PROVE, venerdì asciutto poi pioggia, sabato coperto ma asciutto, GARA, variabile, pista asciutta
- Direttore di corsa: Kurt Bosch
- Spettatori: 45.000 circa

Così (in 36) alla via

Kajjo Rosberg (Chevron-Hart) 7'12"4	Bruno Giacomelli (March-BMW) 7'11"5
Alex Ribeiro (March-Hart) 7'13"2	Eddie Cheever (March-BMW) 7'12"9
Marc Surer (March-BMW) 7'16"0	Ingo Hoffmann (March-BMW) 7'14"2
Brian Henton (March-Hart) 7'17"3	Axel Plankenhorn (Ralt-BMW) 7'16"5
Piero Necchi (March-BMW) 7'18"2	Piercarlo Ghinzani (March-BMW) 7'17"9
Eie Elgh (Chevron-Hart) 7'19"4	Riccardo Patrese (Chevron-Hart) 7'18"3
Jochen Mass (Chevron-Hart) 7'19"6	Alberto Colombo (March-BMW) 7'19"5
Derek Daly (Chevron-Hart) 7'19"9	Manfred Winkelhock (March-BMW) 7'19"8
Elio De Angelis (Chevron-Ferrari) 7'22"2	Rudolf Doetsch (Chevron-Ferrari) 7'20"1
Peter Scharmann (March-BMW) 7'24"3	Roberto Marazzi (March-BMW) 7'22"9
Riccardo Zunino (March-BMW) 7'24"7	Rad Dougall (March-BMW) 7'24"4
Boy Hayje (Chevron-Hart) 7'27"8	Beppe Gabbiani (Chevron-Ferrari) 7'27"2
Norman Dickson (Boxer-Hart) 7'28"2	Don Breidenbach (Chevron-Hart) 7'28"2
James King (March-BMW) 7'29"1	Giancarlo Martini (Chevron-Ferrari) 7'29"1
Giacomo Agostini (Chevron-BMW) 7'32"8	John Briggs (Chevron-Hart) 7'29"4
Wolfgang Locher (March-BMW) 7'36"7	Bernard De Dryver (March-BMW) 7'35"7
Ariel Bakst (Ralt-BMW) 7'40"1	Michael Kortzen (Maco-BMW) 7'40"1
Dieter Kern (Renault Alpine) 7'50"4 n.p.	Sandro Cinotti (Chevron-BMW) 7'40"5
Carlo Giorgio (March-Hart) 8'19"3	

Così (in 25) al traguardo

1. Alex Ribeiro (March-Hart), 9 giri in 1.06'34"2, media 185,232 kmh; 2. Rosberg (Chevron-Hart) a 0"1; 3. Cheever (March-BMW) a 0"6; 4. Surer (March-BMW) a 8"0; 5. Henton (March-Hart) a 11"0; 6. Hoffmann (March-BMW) a 11"6; 7. Colombo (March-BMW) a 27"6; 8. Mass (Chevron-Hart) a 27"9; 9. Elgh (Chevron-Hart) a 28"4; 10. De Angelis (Chevron-Ferrari) a 42"1; 11. Scharmann (March-BMW) a 1'04"9; 12. Marazzi (March-BMW) a 1'15"6; 13. Zunino (March-BMW) a 1'45"0; 14. Hayje (Chevron-Hart) a 1'50"1; 15. Kortzen (Maco-BMW) a 2'21"0; 16. Dickson (Boxer-Hart) a 2'53"4; 17. Locher (Chevron-BMW) a 3'12"7; 18. Agostini (Chevron-BMW) a 3'45"9; 19. Martini (Chevron-Ferrari) a 4'08"0; 20. De Dryver (March-BMW) a 1 giro; 21. Plankenhorn (Ralt-BMW) a 2 giri; 22. Giacomelli (March-BMW) a 2 giri; 23. Briggs (Chevron-Hart) a 2 giri; 24. Breidenbach (Chevron-Hart) a 2 giri; 25. King (March-BMW) a 3 giri.

Giro più veloce: l'8. di Rosberg in 7'17"3, media 187,985.

Campionato Europeo Formula 2 (dopo 3 prove)

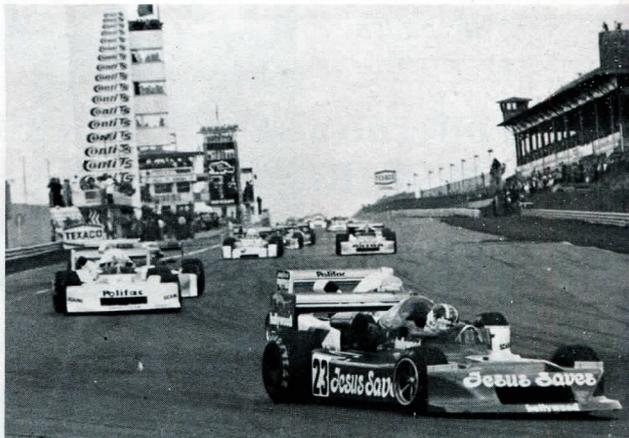
	Thruxton	Hockenheim	Nurburgring	Totale
Giacomelli	9	9	—	18
Surer	6	6	3	15
Ribeiro	—	2	9	11
Rosberg	—	1	6	7
Cheever	3	—	4	7
Hoffmann	—	4	1	5
Dougall	4	—	—	4
Colombo	—	3	—	3
Winkelhock	2	—	—	2
Henton	—	—	2	2
Daly	1	—	—	1

I giri più veloci di ognuno

Pilota	tempo	giro
Rosberg	7'17"3	8.
Ribeiro	7'17"7	8.
Cheever	7'17"9	8.
Hoffmann	7'19"1	8.
Surer	7'19"2	9.
Henton	7'20"2	7.
Elgh	7'20"6	9.
Colombo	7'20"8	8.
Plankenhorn	7'21"6	5.
Giacomelli	7'21"9	4.
Mass	7'22"6	9.
De Angelis	7'23"0	8.
Necchi	7'23"1	3.
Scharmann	7'24"3	7.
Marazzi	7'24"7	7.
Winkelhock	7'25"1	3.
Daly	7'25"2	3.
Briggs	7'27"4	7.
De Dryver	7'29"4	6.
Hayje	7'30"0	6.
Zunino	7'30"9	6.
Kortzen	7'32"4	6.
Martini	7'32"6	8.
Locher	7'34"1	7.
Dickson	7'35"0	7.
Dougall	7'35"6	3.
King	7'35"7	4.
Bakst	7'39"9	5.
Breidenbach	7'40"1	7.
Cinotti	7'40"5	3.
Giorgio	7'40"6	3.
Ghinzani	7'40"7	1.
Agostini	7'43"5	8.
Patrese	7'48"4	3.

Tutti i tempi delle prove

Pilota	vettura	venerdì		sabato	
		I	II	I	II
Giacomelli	March-BMW 782	7'13"8	6	7'11"5	23'20"2
Rosberg	Chevron-Hart B42	7'12"4		7'16"9	7'14"1
Cheever	March-BMW 782	7'19"2		7'18"9	7'12"9
Ribeiro	March-Hart 782	7'24"9		7'17"2	7'13"2
Hoffmann	March-BMW 782	7'28"5		7'17"7	7'14"2
Surer	March-BMW 782	7'17"0		7'21"9	7'16"0
Plankenhorn	Ralt-BMW RT1	7'20"9		7'18"4	7'16"5
Henton	March-Hart 782	7'20"1		7'25"0	7'17"3
Ghinzani	March-BMW 782	7'27"2		7'17"9	7'19"9
Necchi	March-BMW 782	7'39"4		7'23"6	7'18"2
Patrese	Chevron Hart B42	7'21"1		7'19"7	7'18"3
Elgh	Chevron Hart B42	7'20"8		8'06"6	7'19"4
Colombo	March-BMW 782	7'19"5		7'26"7	7'19"8
Mass	Chevron Hart B42	7'22"3		7'21"3	7'19"6
Winkelhock	March-BMW 782	7'22"6		7'22"6	7'19"8
Daly	Chevron-Hart B42	7'19"9		7'21"3	7'20"3
Doetsch	KWS-Chevron Hart	7'32"5		7'23"2	7'20"1
De Angelis	Chevron Ferrari B42	7'23"3		7'24"2	7'22"2
Marazzi	March BMW 782	7'48"6		7'25"3	7'22"9
Scharmann	March BMW 782	7'30"3		7'23"3	7'35"9
Dougall	March BMW 782	7'28"8		7'33"3	7'24"4
Zunino	March BMW 782	7'28"5		7'24"7	7'25"6
Gabbiani	Chevron Ferrari B42	7'31"9		7'27"9	7'27"2
Hayje	Chevron-Hart B42	7'29"8		7'27"8	—
Breidenbach	Chevron-Hart B42	7'35"4		7'35"2	7'28"2
Martini	Boxer-Hart PR 276	7'39"1		7'31"5	7'28"2
King	Chevron BMW B40	7'38"1		7'43"4	7'29"1
King	March BMW 782	7'38"1		7'43"4	7'29"1
Briggs	Chevron Hart B42	7'31"1		7'29"4	7'30"7
Agostini	Chevron BMW B42	7'32"8		7'33"5	7'44"7
De Dryver	March-BMW 782	7'38"8		7'35"7	—
Locher	Chevron BMW B40	7'50"2		7'41"2	7'36"7
Kortzen	Maco BMW 278	7'40"1		7'48"7	—
Bakst	Ralt BMW RT1	8'01"1		8'00"3	7'40"1
Cinotti	Chevron BMW B42	7'40"5		—	—
Kern	Renault-Alpine-Gordini	7'50"4		—	—
Giorgio	March-Hart 742P	—		8'19"3	7'53"3
Mingotti	March-Hart 772/P	12'43"2		9'01"6	8'17"7



CONTINUAZIONE DA PAG. 21

conda linea si era portato subito avanti, grazie anche alla cattiva coordinazione di Rosberg, che ha scaldato troppo la frizione. E Ribeiro in testa è stato quasi impossibile da superare. C'era riuscito Surer, con un tentativo dei suoi (vale a dire un poco azzardato, ma andato bene), però per lo svizzero è durata poco, con una sbandata che ha costretto anche Ribeiro a rallentare. Giacomelli ne aveva approfittato ed era diventato primo, passando in testa alla fine del quinto giro.

E' stato a questo punto, che si è manifestata la fortuna di Ribeiro per la prima volta, perché il motore di Giacomelli ha cominciato a perdere colpi, tanto da permettere al brasiliano di tornare al comando. La seconda volta la fortuna lo

ha aiutato nel finale, quando chi gli era dietro, Cheever e Rosberg, ha tentato di superarlo. Cheever c'è persino riuscito, a metà del penultimo giro, ma ha poi dovuto desistere perché in rettilineo anche il suo motore è calato, e gli altri lo hanno superato. Per Ribeiro la fortuna è venuta nel momento in cui Cheever gli è stato a fianco, in piena velocità, e le due macchine si sono toccate lateralmente, con le ruote a contatto. Non è accaduto nulla, ma poteva essere catastrofico. E' invece andata bene ad entrambi.

Ribeiro, alla fine, non lo ha detto chiaramente, ma si capiva che in quei momenti delicati egli di certo aveva invocato quello che è il suo « sponsor », il Gesù salvatore che egli porta in giro per le piste chiaramente scritto sulla sua macchina e sulla sua tuta, in una forma di missionarismo che è nuovissima ma nella quale egli crede fermamente.

A chi gli chiedeva se era preoccupato della pressione che gli facevano quelli alle sue spalle rispondeva:

« Moltissimo. Giacomelli non mi ha mollato di un centimetro. Poi Cheever e poi Surer. Nel finale, con Cheever, sono accadute cose incredibili. In un rettilineo lungo mi era a fianco e mi ha toccato parecchie volte con le gomme. Ho avuto l'impressione che ad un certo punto le nostre ruote fossero legate insieme. Ho pensato che bisogna pur morire un giorno o l'altro... ed ho tenuto duro. Però sono stati momenti molto emozionanti! ».

Gli è andata bene, e gli è andata bene anche quando lo ha attaccato Rosberg, che lui non ha lasciato passare.

Rosberg dice che « se in un'altra corsa sarò davanti a Ribeiro di sicuro lui non mi passa. E' stato incredibile il vedere come la sua macchina fosse diventata sempre più larga, nelle ultime fasi. Però queste sono le corse, e non ho niente da rimproverare a nessuno. Salvo a me stesso per aver troppo scaldato la frizione in partenza. Poi non ho potuto recuperare subito perché davanti c'era la macchina di Necchi, che andava fortissimo e che perdeva anche un sacco di olio, per cui ho dovuto stare attento a non scivolare. Quando Necchi si è fermato ho potuto riagganciare gli altri ».

Fortunato, quindi, Alex Ribeiro, ma anche molto bravo, perché non si vince sul "Ring" se non si è bravi, e soprattutto in una corsa come questa.

Una corsa molto seria e molto bella. Cinque, sei macchine tutte insieme, è spettacolo che sul "Ring" pochissimi hanno mai veduto. Il

A sinistra, le F. 2 si avventano nella curva Sud subito dopo il via. Al comando è Ribeiro, che è scattato meglio di Giacomelli, semicoperto. Terzo è Surer. Qui sotto, sfortunato rientro di Patrese in F. 2. Il padovano, con la Chevron-Hart, ha concluso la gara con un testa-coda. A destra, Dougall, in prova, fa passare Agostini, che prosegue il suo « apprendistato »



privilegio lo hanno avuto quelli di stavolta. Che vi siano state tante macchine insieme dice anche, però, che se c'è un certo livellamento tecnico c'è stato anche tanto agognino della miglior qualità, in questi piloti della Formula 2 che meriterebbero la fama e gli onori che hanno quelli della F. 1. Si battono tutti ai veri limiti delle loro possibilità, senza tatticismo, senza riserve, e questo è vero sport della più pura acqua. Il risultato è che si può assistere ad una corsa come questa, entusiasmante.

Nella quale Giacomelli è quello che ha perduto più di tutti. In fondo nemmeno tanto, visto che ai fini del campionato gli avversari diretti non hanno guadagnato tanto. Però considerando i meriti egli può davvero recriminare. Miglior tempo in prova, con una azione putissima ed efficace, della vera qualità dei grandi piloti, Giacomelli poteva ben sperare nella vittoria.

Un altro che ha perso molto è stato Piero Necchi. Unico ad utilizzare le gomme Pirelli P. 7, Necchi ha avuto una bella sommetta di disavventure in prova, riuscendo soltanto per poco tempo a forzare. In gara è stato la sorpresa per molti, rimontando con tanta autorità da lasciare sbalorditi anche gli av-

versarsi che se lo vedevano filar via. Aveva agganciato il gruppetto dei primi, alla fine del secondo giro (durante il quale aveva ottenuto anche il miglior tempo assoluto) e poi aveva anche tentato di avanzare ulteriormente. Il suo motore, però, ha ceduto, e così non abbiamo potuto vedere fino a che punto anche in Formula 2 la gente debba cominciare a preoccuparsi di gomme radiali.

Ci si attendeva, o almeno qualcuno attendeva, un nuovo confronto tra Patrese e Giacomelli, ma non poteva esserci. Innanzi tutto Patrese era un poco disorientato, confessando che doveva rifar tutto da capo, perché tra F. 2 e F. 1 le cose sono molto differenti. Eppoi non è che a lui, come a Mass, siano capitate le macchine migliori. Le Chevron in generale, e quelle della ICI in particolare, non erano all'altezza delle March. Quella di Rosberg al secondo posto la si deve alle qualità del finlandese, acrobata sommo. Quindi per Patrese, a parte l'errore in gara, le speranze non erano molte. Così come vi è stata frustrazione per Mass, che onestamente avrebbe voluto ripagare con risultati sonanti i dieci milioni di lire (22.000 marchi) che gli hanno offerto come premio di ingaggio per a-

verlo alla partenza. E persino Derek Daly, pilota numero uno e fisso della squadra, non ha fatto molto, anzi egli è stato uno dei perturbatori, con un bel numero di collisioni con questo e con quello.

Vi è stata anche la vittoria del motore Hart, a dare a questa corsa il tono della eccezionalità. I motori BMW sono andati ancora bene e forte, ma non con la resistenza abituale. Ha ceduto del tutto quello di Giacomelli, sono calati quelli di Cheever e di Hoffmann, ed anche quello di Surer. Non sappiamo di quello di Winkelbock, perché egli è stato eliminato per incidente. Certo che per la BMW questa è stata una brutta giornata, anche se nel finale si sono rifatti battendo la Ford nella gara silhouette.

A proposito di motori, registriamo il fatto che De Angelis finalmente è riuscito a terminare la gara. Non è che le due macchine coi motori Ferrari abbiano fatto scintille, ma almeno pare che siano stati risolti i problemi di surriscaldamento, del resto non imputabili ai motori. Resta, ci sembra, un problema di utilizzazione e di mantenimento della potenza, quello che c'era anche nella F. 1 e che da tempo è stato risolto. Rimane comunque il problema del telaio, soprattutto adesso che alla Chevron manca il cervello principale. De Angelis ha però finito la gara, ed è già un passo avanti. Gabbiani invece non ha nemmeno potuto concludere il primo giro.

Per noi ci sono state altre note positive. Colombo non aveva potuto, in prova, dare il massimo, soprattutto per un errore dei suoi meccanici. In gara è andato invece molto bene, anche se si è trovato a far « sponda » a molta gente fuori traiettoria, tanto che la sua macchina era tutta ammaccata, alla fine, per gli urti subiti, da parte di molti. Non è riuscito a terminare « nei punti », ma ha fatto una bella corsa. Come ha fatto Marazzi, il quale anzi ha avuto il merito di ottenere una qualificazione molto onorevole e poi di portare a termine la corsa, nonostante avesse l'handicap rilevante della non conoscenza del circuito. E sapete cosa vuol dire, qui.

Chi poteva sperare in un risultato molto buono era Ghinzani, ben qualificato. Invece anche lui è stato vittima delle traiettorie fantasiose di Daly, subendo un urto che gli ha rotto una ruota e quindi lo ha appiedato. Ghinzani poteva puntare, crediamo, alla lotta col gruppetto dei primi.

C'era anche Giacomo Agostini. E la corsa l'ha finita. Senza grandi sprazzi, d'accordo, ma l'ha portata fino in fondo. Il suo apprendi-

stato continua, e sarà ancora lungo. Egli è troppo permeato della tecnica di guida delle due ruote, per potersi di colpo assuefare alle quattro. Però qui aveva un motivo di soddisfazione: « Sugli altri circuiti, quelli facili, "loro" mi danno un secondo al chilometro. Su questo che è difficilissimo me ne danno solo mezzo. Vuol dire che sto migliorando. Nelle curve veloci vado come "loro", ma in quelle lente debbo imparare a far scivolare la macchina, cosa che è contraria ai miei istinti radicati con le moto, con le quali questo genere di esercizio è proibitissimo ».

Modestamente (e per uno che è abituato alla gloria massima è gran cosa) Agostini andava in giro ad ascoltare, a cercare di imparare. Lasciamolo continuare in pace. Se alla fine non verrà fuori, sarà di certo lui il primo a dirlo.

E' tornato alle corse anche Giancarlo Martini, guidando la macchina che da Pau in avanti avrà l'argentino Guerra. Scarso allenamento e macchina rimasta quella dell'anno scorso non potevano certo permettergli grandi cose. Martini guiderà la Chevron ICI nella gara di Vallelunga, e poi farà qualche corsa di F. 1. Nel frattempo speriamo che la Chevron della Everest sia aggiornata, in modo da permettere all'esordiente argentino di non avere anche lo svantaggio di un mezzo sorpassato nettamente.

C'erano altri tre italiani, in questa corsa. Cinotti ha avuto un sacco di guai, non riuscendo a provare che pochissimo. In gara ha dovuto fermarsi subito, col motore surriscaldato. Carlo Giorgio ha penato moltissimo nei pochi giri di prova che ha potuto fare, ed è partito solo perché il tedesco Kern (Renault) ha dato forfait. Poi si è fermato col cambio senza olio. E Mingotti, oltre ad avere scelto una occasione molto difficile per esordire, non ha quasi nemmeno potuto provare.

A vedere le corse erano venuti anche dei Ministri locali. Sono quelli che hanno appoggiato sempre il Ring, a ragione, e che adesso hanno deciso la costruzione del nuovo tracciato corto e « facile » che sarà utilizzato da quelli della F. 1 dal 1981 (i lavori iniziano in questi giorni). Hanno ribadito, però, che se la F. 1 è un elemento indispensabile per far quadrare i bilanci del grandioso impianto, per le gare a contenuto sportivo sarà ancora usato il tracciato tradizionale. Le espressioni non sono nostre, ma loro. E noi le condividiamo. Il Nurburgring è sempre valido, più che mai.



Le Chevron Ferrari non hanno impressionato neppure al Ring. Per lo meno, stavolta De Angelis è arrivato alla fine, decimo, dopo una buona gara



A sinistra, Dickson in difficoltà con la Boxer all'entrata del Karussell. Sopra, il 4 cilindri Brian Hart ha dato un grosso dispiacere ai BMW

ROSBERG SUBITO

DRAMMA ANTE-VIA

E son stati subito spintoni...

NURBURGRING - C'è stato un dramma prima della corsa quando Keke Rosberg è uscito di pista nella sessione di riscaldamento. Si è rotto un attacco inferiore della sospensione davanti. Per fortuna Rosberg ha potuto prendere il via, perché la macchina ha potuto essere riparata in tempo.

Giacomelli ha fatto una buona partenza, mentre Rosberg è rimasto indietro, ma Ribeiro ha fatto una partenza ancora migliore, imboccando la prima curva davanti a Giacomelli, seguito da Surer, Cheever, Henton e Hoffmann, quando il lotto attaccava la stretta curva Sud. Qualcuno urtava Colombo da dietro, ed è quasi uscito di pista, lasciando passare un bel numero di vetture, ma tutti sono riusciti a compiere indenni la curva.

Quando le macchine passavano davanti per il primo giro il lotto era ancora compatto come se avesse fatto un giro a Silverstone e non i 22 e passa chilometri del Ring. Ribeiro conservava il comando in maniera convincente, nonostante fosse sotto la pressione di Giacomelli, che aveva dietro di sé Surer, Cheever, Henton, Hoffmann e Necchi, tutti ben piazzati, seguiti a loro volta da Patrese, mentre Rosberg era distaccato perché aveva bruciato la frizione.

TRE TESTACODA PER PATRESE

Certamente una tale andatura non poteva durare senza che qualcosa succedesse. Invece durava, e alla fine del secondo giro solo Ghinzani mancava. Si era esibito in spintoni con Daly appena prima del Karussell e Ghinzani è tornato ai box a piedi, per lui la corsa era finita con la rottura di una ruota anteriore e con la sospensione piegata.

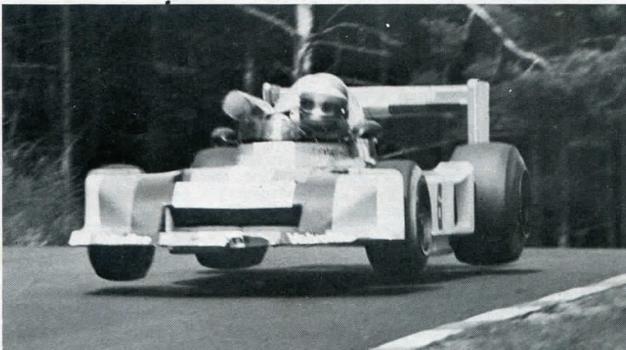
La battaglia per il comando era serrata, Ribeiro aveva ancora un leggero vantaggio su Surer, che si era infilato nella curva Sud per passare Bruno all'inizio del terzo giro. Cheever era sempre al quarto posto e Necchi al quinto. Henton era retrocesso all'ottavo posto alla fine del secondo giro, mentre Patrese era sesto, seguito da Rosberg, che stava risalendo dopo che la frizione si era raffreddata.

A metà del terzo giro la corsa di Patrese è arrivata ad una conclusione spettacolare. Quando andava in pieno, in quarta, ha perso il controllo della Chevron, ha fatto tre testa-coda, lasciando enormi tracce sulla pista di tutte le quattro ruote e non sarebbe servito a niente cambiare le gomme, poiché aveva anche urtato e non aveva più possibilità di piazzarsi bene.

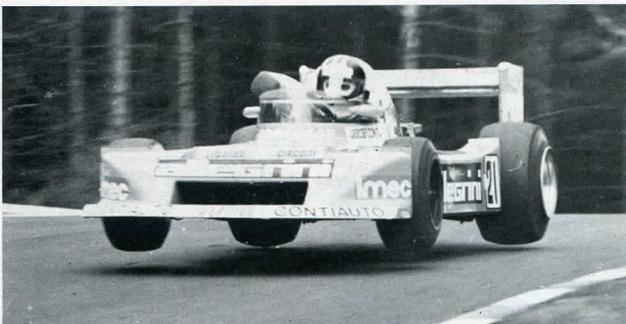
Anche senza Patrese la lotta per il



Marc Surer e la sua March-BMW al salto del Brunchen. Lo svizzero è giunto quarto, una manciata di secondi dopo il trio di scatenati che hanno dominato la corsa, primo comunque fra i suoi colleghi del temibile «Junior Team»



Eddie Cheever avrebbe anche potuto vincere, stavolta, se non fosse stato per un calo del suo motore e per noie ai pneumatici. A proposito dei quali, notate la deformazione centrifuga, specie dietro, a pneumatico sollevato



Ghinzani è stato molto sfortunato al Ring, dovendo subire le «delicatezze» di Daly che gli ha rotto un cerchio. Sotto, l'assetto «cabrato» in prova del povero Colombo, mandato fuori coi tamponi sotto le sospensioni



primo posto rimaneva intensa, le due March ufficiali erano attaccate alla vettura di Ribeiro, seguite a loro volta da Cheever, poi Necchi, seguito da Rosberg che ora premeva. Poi era la volta di Plankenhorn, in brillante posizione, davanti a Hoffmann. Ingo aveva scelto di usare meno alettone, ma questo faceva sovrasterzare troppo la vettura, e aveva quasi fatto un testa-coda, perdendo quattro posti al primo giro. Dietro questo gruppo Daly e Mass si davano battaglia in lotta per il decimo posto, mentre Winkelhock, Colombo e De Angelis seguivano, anche loro lottando.

Al quarto giro si è rotto il motore di Necchi e Rosberg ha danneggiato il musetto contro il cambio della vettura di Necchi. Bruno ha nuovamente sorpassato Surer e all'inizio del quinto giro tentava di passare anche Ribeiro nella scivolosa curva Nord, e ha fatto un testa-coda. Poi Surer ha nuovamente superato Ribeiro, quando questo ha commesso il primo errore. Tuttavia il suo primo posto non è durato a lungo, perché alla fine del giro Ribeiro è passato di nuovo in testa, quando Surer ha fatto un testa-coda dopo il salto del Pflanzgarten. Per fortuna non ha danneggiato niente, ma il motore si è arrestato, accendendosi però al primo colpo e così Surer ha potuto tornare in pista al sesto posto. Anche Bruno ha ripreso i suoi attacchi a Ribeiro, ma proprio quando stava per superarlo il suo motore cominciava a dare accensioni irregolari, per noie elettriche, e così Bruno ha perso sempre più terreno e posizioni.

RIBEIRO-CHEEVER GOMITO A GOMITO

La battaglia Daly-Mass si è decisa nel frattempo a favore di Mass, quando Daly è uscito di gara per rottura della frizione. Anche Mass, come Daly, accusava noie con le gomme sotto il caldo sole che era uscito per la corsa, così anche Cheever, il quale ha solo potuto tenere il passo con i primi, senza essere in grado di sfidarli. Dopo la corsa ha detto che una gomma posteriore se ne stava andando subito dopo la partenza.

Nelle fasi finali la lotta per il comando era tra tre macchine: la March Hart di Ribeiro, la Chevron Hart di Rosberg e la BMW di Cheever, e Ribeiro ha dovuto lottare per la vittoria, come mai prima.

Ad un certo punto Cheever e Ribeiro venivano giù per un rettilo fianco a fianco e in questo modo hanno anche affrontato la chicane. Nessuno dei due voleva mollare. Era incredibile!

Dopo Cheever, era Rosberg che attaccava Ribeiro. Negli ultimi tre giri queste tre macchine erano come incollate, certamente questa è stata una delle corse migliori che il Ring abbia mai visto. All'ultimo giro Ribeiro è riuscito ad infilarsi per primo nella chicane, mentre Rosberg ha staccato all'ultimissimo momento ma non aveva più possibilità di passarlo prima del traguardo. Ribeiro alzava la mano salutandola la folla, seguito da una lunghezza da Keke, mentre Cheever è arrivato con solo mezzo secondo di ritardo.

Con sette secondi di svantaggio Surer si è aggiudicato il quarto posto, dopo una lotta accanita con Henton, ed ha potuto passarlo nell'ultimo giro

GIACOMELLI e C. (quasi) come le F.1

Comunicato ufficialmente dagli organizzatori, che avevano predisposto dei rilevamenti attraverso cellule fotoelettriche che (giurano) davano risultati attendibilissimi, abbiamo avuto le cifre relative alle velocità delle varie macchine in due distinti punti del circuito del Nürburgring.

La prima cifra è quella della presunta velocità massima, che non si raggiunge (come si potrebbe supporre) alla fine del lungo rettilineo che è nella parte finale del tracciato, ma nella parte finale di un settore molto veloce, in discesa, che è al chilometro 5,5 del circuito, nel luogo chiamato Schwedekreuz (Croce svedese). Come potete vedere le velocità massime sono elevatissime, molto vicine a quelle della F.1, anzi diremmo più elevate di quelle della F.1, che essendo più pesanti debbono iniziare a frenare prima, in questo punto (la retta in discesa è seguita da una curva a sinistra abbastanza impegnativa).

La seconda cifra dà la velocità in un punto che è altamente spettacolare, posto a qualche centinaio di metri dopo il punto in cui sono state scattate le fotografie dei « salti » che vedete in queste pagine. Il luogo è il Pfanzgarten, uno dei punti preferiti dagli spettatori più avvertiti, ed è preceduto sia dal salto di Brunchen, sia da una ripida discesa immediatamente seguita da una ripida salita in curva. Le velocità in questo punto sono ancor più indicative di quelle della velocità massima, perché danno la misura sia della efficienza delle macchine sia soprattutto del coraggio e della abilità dei piloti.

Guardate bene e vedrete che non è a caso che i più veloci in questo punto siano stati Giacomelli e Ribeiro, seguiti da Hoffmann, Ghinzani, Rosberg, Zunino, Winkelhock, Cheever, Necchi. Salvo quella di Rosberg tutte le macchine più veloci erano delle March, ed anche questo dice qualcosa.

ro. Henton si è aggiudicato un meritato quinto posto, seguito da Hoffmann il quale, a sua volta, ha avuto una lunga battaglia con Plankenhorn.

Lo sfortunato tedesco ha rotto il motore a solo due giri dalla fine. L'olio è uscito sulle gomme provocando un testa-coda, ed ha terminato la sua corsa incastrato nelle reti.

Con un ulteriore svantaggio di undici secondi Colombo si è piazzato settimo, dopo che si era urtato con Mass, piegando una ruota anteriore e danneggiando il musetto. Mass si è classificato ottavo, essendo risalito dal diciannovesimo posto dopo una brutta partenza. Eje Elgh ha disputato una bella corsa, arrivando alle spalle di Mass.

ALTRA GARA « NO » PER IL FERRARI

De Angelis ha tagliato il traguardo al decimo posto, ma distaccato, seguito da Scharmann, Marazzi e Zunino. Zunino stava quasi per rinunciare verso la fine, quando la maneggevolezza e lo sterzo della sua March diventavano sempre più pesanti, alla fine aveva le mani gonfie dallo sforzo.

Bakst non è arrivato alla fine, uscendo di pista con la sua Ralt, mentre Dougall si è dovuto ritirare al sesto giro per rottura del motore, mentre Boy Hayje ha fatto un testa-coda della curva Nord.

Senza dubbio questa corsa sarà uno dei punti salienti della stagione F2 1978 e Ribeiro è stato un vincitore meritevole « In un momento in cui ne avevo veramente tanto bisogno », ha detto dopo, con il suo berretto « Jesus Saves » in testa, a rafforzare la sua affermazione.

Jeff Hutchinson

VELOCITA' Istantanee

PILOTA	at km 5,5	al «salto»
B. GIACOMELLI	292,02	223,47
E. CHEEVER	291,27	219,42
J. MASS	290,16	215,73
M. SÜRER	288,17	214,32
B. HENTON	287,36	218,59
J. RING	286,56	216,94
D. DALY	286,37	218,18
R. PATRESE	286,36	210,98
R. ROSBERG	286,25	220,72
R. ZUNINO	283,14	220,68
M. WINKELHOCK	282,96	220,68
I. HOFFMANN	282,69	222,39
G. GABBIANI	282,37	217,96
P. NECCHI	280,05	220,47
B. HAYJE	278,45	210,21
S. CINOTTI	278,26	—
D. RERN	278,19	—
P. GHINZANI	278,15	220,90
G. AGOSTINI	276,14	215,12
G. MARTINI	274,28	198,55
A. RIBEIRO	274,15	223,47
J. BRIGGS	274,14	219,84
A. COLOMBO	272,36	204,25
A. BARST	272,18	187,45
P. SCHARMANN	267,58	219,84
R. DOETSCH	264,63	212,15
A. PLANKENHORN	264,58	219,58
M. RORTEN	264,58	205,98
R. DOUGALL	264,28	216,74
N. DICHSON	262,37	215,89
B. DE DRYVER	258,67	202,81
D. BREIDENBACH	258,23	198,10
R. MARAZZI	258,16	213,33
W. LOCHER	248,26	207,56
E. DE ANGELIS	243,51	211,76
E. ELGH	219,25	217,97
C. GIORGIO	—	195,58
S. MINGOTTI	—	191,52

...e BRUNO giura che nel record è stato frenato!

NURBURGRING - Tra gli iscritti alla terza prova del Europeo F. 2 erano i piloti di F. 1 Jochen Mass, Derek Daly e Keke Rosberg e poiché i tempi di alcuni piloti erano scesi già al di sotto dei 7'20" nelle prove non ufficiali, la prospettiva era una buona corsa. L'anno scorso tutti erano rimasti sorpresi del tempo di Patrese, 7'14"0, ma questa volta parlavano tutti del finlandese « volante » Rosberg che aveva registrato un 7'12"4 con la Chevron Hart B42 di Fred Opet.

La seconda sessione di venerdì è stata cancellata per un ritardo nel programma e perché aveva cominciato a piovere, perciò sabato mattina c'era un'atmosfera tesa perché queste ultime due ore avrebbero deciso le posizioni dello schieramento.

Venerdì Giacomelli aveva registrato il secondo miglior tempo, ma era fiducioso di poterlo migliorare. Robin Herd spiegava che era solo perché avevano provato con i serbatoi pieni, ma nessuno voleva crederci. Effettivamente era strano perché Bruno aveva registrato un ottimo 7'13"8, meglio di oltre tre secondi di tutti gli altri.

Alla fine della prima sessione di sabato Giacomelli aveva ottenuto la terza pole position consecutiva quest'anno con un fantastico 7'11"5, e così nella sessione finale non ha neanche più provato. Bruno stesso non sembrava neanche tanto emozionato, dicendo che avrebbe potuto essere ancora un po' più veloce con alcuni piccoli accorgimenti. « E sono stato ritardato nel mio giro più veloce », ha aggiunto.

Keke Rosberg era molto deluso di aver perso la pole, che riteneva molto importante per lui, anche se ammetteva che non avesse una importanza effettiva in una corsa come quella. Aveva effettuato solo un giro velo-

CONTINUA A PAGINA 26

j. h.



Solite «botte» nel campionato tedesco cor. 5 fra la BMW di Cheever (a sinistra) ed Heyer, che (vedi titolo) «voleva proprio menarlo»...

Zwischenfall beim Meisterschafts-Rennen auf dem Nürburgring

Ford-Star Heyer wollte sich auf BMW-Fahrer Cheever stürzen

Erfolg für das Kölner Georg-Loos-Team in der Division über zwei Liter

Von Herbert Liedtke

Eddie Cheever stürzte. Teamchef Erich Zerkowitsch hielt seinen Kopf. «Die Herren müssen auch aufpassen, wenn sie auf dem Nürburgring fahren, sonst können sie verlieren».



Le emozioni di PETERSON e la rissa HEYER-CHEEVER

NURBURG - Chiamato a correre nella gara del campionato tedesco per le macchine « di produzione », vale a dire del gruppo 5, Ronnie Peterson avrebbe dovuto essere la vedette di richiamo per questa gara che ha opposto, nella classe duemila, lo squadrone della BMW alle due Ford Escort ufficiali di Heyer e Armin Hahne.

Lo scontro c'è stato, e nonostante le previsioni che volevano le Ford vincitrici è stata la BMW di Hottinger (un giovane tedesco dalle qualità notevoli) ad imporsi davanti a Cheever ed Heyer, dopo che per la prima parte della gara la BMW di Ertl aveva staccato tutti. Peterson non ha preso la partenza, per la semplice ragione che era rimasto... senza automobile, letteralmente. Infatti ha avuto delle disavventure piuttosto emozionanti, con una spettacolare uscita di strada in prove libere il giovedì, causata dalla perdita di un pneumatico. Il che lo ha mandato a sbattere con molta violenza contro i guard-rails, ed ha provocato danni notevolissimi alla macchina.

Il venerdì mattina Peterson è stato ancora l'argomento di molti discorsi, per una nuova emozionante disavventura. Stavolta oltre al cedimento di una ruota ha avuto anche il distacco dell'allettone posteriore, ed in un settore difficile e veloce. Altra uscita di strada, altro urto violento, e stavolta la macchina non era più recuperabile, perché letteralmente smantellata. Dopo che Peterson ha preferito rinunciare anche alla possibilità di utiliz-

zare una macchina destinata ad altri, ed è rimasto a far da spettatore. I guai toccati a Peterson sono capitati anche ad altri, come Dieter Quester, che ha distrutto la sua BMW privata, e Bo Emanuelsson, anche loro per l'uscita di pneumatici dai cerchi.

Il fenomeno non si è ripetuto in gara, e quindi c'è da credere che siano state utilizzate gomme differenti. In gara, tuttavia, per la BMW e la Ford vi sono state altre emozioni, oltre quelle della battaglia per la vittoria. Eddie Cheever, partito in posizione arretrata rispetto ai primi, ha effettuato una

CAMPIONATO SPORT TEDESCO, vetture dei gruppi 4 e 5 - Nurburgring, 30 aprile 1978

LE CLASSIFICHE

1. Divisione: 1. Toine Hezemans (Porsche 935), 7 giri in 55'14"4, media 173,613 kmh; 2. Fitzpatrick (Porsche 935) 55'14"8; 3. Ludwig (Porsche 935) 55'15"1; 4. Wollke (Porsche 935) 56'41"1; 5. Konrad (Porsche 935) 57'22"9; 6. Merl (Porsche 935) 57'35"8.
2. Divisione: 1. Markus Hottinger (BMW 320) 7 giri in 59'50"7, media 168,716 kmh; 2. Cheever (BMW 320) 57'16"5; 3. Heyer (Ford Escort) 57'16"7; 4. Hahne (Ford Escort) 57'26"0; 5. Ertl (BMW 320) 57'32"8.

Classifica campionato

1. Hezemans punti 55; 2. Wollke 45; 3. Heyer 42; 4. Ertl e Hottinger 38; 6. Fitzpatrick 33.

eccellente rimonta, riuscendo a passare la Ford di Hahne e poi attaccando quella di Heyer. Il quale ha ovviamente resistito, fino a quando ha dovuto lasciare passare Cheever, ma standogli a pochi metri. La battaglia tra i due è stata furibonda e da quel che si è saputo a fine corsa ha avuto anche aspetti da «destruction derby», con gomitate violente in continuità. Cheever è riuscito comunque a mantenere la posizione, e prima di lasciare il Nurburgring in fretta ha avuto il tempo di dirci « Ma è matto, quel Heyer? ».

Questa gara si è svolta contemporaneamente a quella delle macchine della stessa categoria ma di cilindrata superiore. La partenza è stata data dapprima alle vetture da oltre 2000 e dopo tre minuti a quelle della classe 2000. Nella classe superiore c'era da vedere il comportamento della Toyota Celica Liftback turbo preparata da Schnitzer e guidata da Rolf Stommelen. Una macchina mostruosa, che è alle sue prime esperienze e che denuncia molti difetti. E' stata in gara per poco. Per il resto erano tutte Porsche Turbo, con la solita lotta tra le scuderie Kemer e Loos, finita stavolta con la netta e schiacciante vittoria di Loos che ha avuto tre macchine in testa (Hezemans, Fitzpatrick, Ludwig), facendole arrivare alla fine con uno schieramento a parata. Bob Wollke che forse poteva insidiare gli uomini di Loos ha perso terreno in una sbandata che gli ha danneggiato la parte anteriore della macchina.

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

cissimo nella prima sessione, mentre il resto del tempo lo aveva impiegato per migliorare la maneggevolezza della vettura.

Nella seconda sessione si è accorto che le gomme Goodyear americane erano più lente di quelle inglesi, ma doveva fare in modo che durassero. Sabato voleva migliorare il suo tempo con le gomme inglesi, ma sfortunatamente Fred Opert aveva comperato solo due gomme nuove e in questo modo la vettura sottosterzava nelle curve a sinistra e sovrasterzava nelle curve a destra e non ha potuto migliorare. Poi si è fermato ai box per montare un treno di gomme americane ma poi è cominciato a piovere forte e le prove erano finite.

Eddie Cheever era felice quando ha registrato il terzo miglior tempo in 7'12"9, sabato, ma anche lui si è lamentato delle gomme. «Una gomma anteriore si è dechappata e non ho spinto tanto quanto avrei voluto», ha detto Eddie.

Con un tempo più alto di soli tre decimi di secondo Alex Ribeiro ha ottenuto un'impressionante quarto posto. «Si tratta unicamente di una questione di fiducia per lui», ha detto Robin Herd. Venerdì sembrava teso e nervoso e sabato era rilassato e più fiducioso. Anzi, Alex era raggiante. Era uscito di pista venerdì, danneggiando la parte anteriore della sua March-Hart 782. Credeva che le bandiere dell'olio fossero fuori per niente, ma questa volta c'era veramente olio in pista. Ha sottosterzato ed è uscito di pista.

Ingo Hoffmann migliorava i suoi tempi ad ogni giro al volante della seconda March di Ron Dennis, e alla fine dell'ultima sessione girava in 7'14"2 equivalente al quinto posto nella griglia.

A quasi due secondi da Hoffmann c'era Marc Surer, mentre nella prima giornata aveva registrato il terzo miglior tempo con 7'17"0, tuttavia ha potuto migliorare solo di un secondo il giorno successivo, nonostante si impegnasse a fondo. «La macchina aveva una maneggevolezza strana», diceva Surer e più tardi si è scoperto che uno degli ammortizzatori posteriori era staccato.

A solo mezzo secondo da lui c'era il nuovo pilota tedesco Alex Plankenhorn, uno dei pochi tedeschi che si sta facendo strada senza l'appoggio ufficiale. Al volante della Ralt ex Ron Dennis a motore Faltz BMW egli girava ad una buona velocità, soprattutto quando si consideri che si trattava per lui solo della sua seconda corsa al di fuori della F. 3 Super Vau.

In quarta fila c'era Brian Henton con la bianca March. Era arrabbiato con se stesso perché era uscito di pista nella sessione finale, proprio quando cercava di migliorare il suo tempo con un nuovo treno di gomme. «Il mio piede era rimasto incastrato sotto il pedale del freno», ha spiegato Brian piuttosto imbarazzato. Perciò è entrato troppo veloce in curva, è uscito in sottosterzo, picchiando contro il guard-rail, danneggiando la parte anteriore della vettura. «Un danno che vale circa 500 sterline», diceva Brian, che non ha sponsor.

I primi degli «altri» piloti italiani, Piercarlo Ghinzani e Piero Necchi con le loro March-BMW erano in quinta fila, insieme. Ghinzani è riuscito di battere la March a gomme Pirelli di Necchi, che accusava noise al cambio venerdì e poi sabato con il motore Osella doveva lottare con accensioni irregolari.

Riccardo Patrese con la sua Chevron-ICI è partito dalla sesta fila con il suo miglior tempo di «solo» 7'18"3. Come per tutti i piloti Chevron-ICI, la macchina di Patrese era piacevole da pilotare ma non era molto veloce. La vettura sembrava avere soprattutto problemi di sottosterzo su questo circuito. Jochen Mass con l'altra ICI era addirittura in quattordicesima posizione e Derek Daly al sedicesimo posto, tutti molto vicini, ma lontani dalla March in testa.

Sia Daly che Maß si sono lamentati di una generale disorganizzazione del team, mentre la vettura di Patrese, diretta da Paul Owens della Chevron, aveva altri problemi, come di selezione marce, poi anche un «strano» treno di gomme. Tutto ciò ha contribuito a questo scarso tempo.

Eje Elgh ha piazzato la seconda Chevron-Hart di Opert in sesta fila di fianco a Patrese, avendo incontrato gli stessi problemi di maneggevolezza degli altri piloti Chevron.

In settima fila c'erano Mass e Alberto Colombo con le March. Colombo non era affatto contento del suo tempo di 7'19"4. La macchina sottosterzava fortemente, poi si sono accorti che era perché un meccanico aveva lasciato qualcosa sotto il musetto, che era troppo alto e faceva alzare la parte anteriore della vettura. Venerdì invece aveva registrato il quinto tempo.

In nona fila insieme a Daly c'era la March di Manfred Winkelhock, il terzo pilota March ufficiale, con un tempo di 7'19"0.

Lo specialista del Ring Rudy Doetsch con la Chevron Hart B 40 ex Klaus Ludwig si è qualificato in un credibile diciassettesimo posto, in testa alla nona fila con De Angelis, il migliore pilota a motore Ferrari. I motori Ferrari suonavano bene, ma nessuno di loro andava bene quanto suonava.

Giuseppe Gabbiani era in dodicesima fila con la Trivellato e Giancarlo Martini era in quattordicesima, Roberto Marazzi e Peter Scharmann si sono invece qualificati per la decima fila con le loro March 782 BMW, mentre Rad Dougall e Riccardo Zunino erano in undicesima. Dougall ha dovuto passare al muletto dopo



L'ultimo RING

ADENAU - Dopo tanti ripensamenti, studi, ricerche e pareri, quello che vedete nella piantina qui sopra riprodotta, tratta dalla rivista tedesca «Auto Zeitung», dovrebbe essere il tracciato definitivo del nuovo circuito del Nurburgring, nella sua edizione riveduta e corretta — praticamente snaturata — secondo i dettami di sicurezza attualmente vigenti. Più «piatto» (anche se abbastanza ondulato), con curve più naturali ed ampi spazi laterali, il nuovo 'Ring dovrebbe mantenere la zona di partenza-arrivo attuale (punto 2). Segnata nel punto 1 la curva che Bernie Ecclestone vorrebbe in più prima del traguardo. Il nuovo Nurburgring dovrebbe essere pronto per il 1981.

BERNIE = FOCA

HOCKENHEIM - Per parlare col sindaco dott. Kurt Butcher (presidente della società che gestisce il circuito di Hockenheim) con Wilhelm Hertz e col direttore generale della Hockenheimerring GmbH, sono arrivati ad Hockenheim i due capi della FOCA, gli inglesi Bernie Ecclestone e Max Mosley, i quali sono rimasti qui due giorni. I colloqui si sono iniziati domenica e sono proseguiti lunedì e si sono conclusi con la visita del Motodrom. Si è discusso soprattutto di problemi organizzativi che sono da risolvere in relazione al Gran Premio di Germania, prova del campionato mondiale di F. 1. La FOCA, da quando l'A.v.D. ha rinunciato a questo compito è co-organizzatrice della prova mondiale ed è responsabile degli aspetti finanziari della manifestazione sportiva, servendosi in parte non trascurabile della esperienza e delle possibilità della Hockenheimerring GmbH. Nella foto: Max Mosley e Gustav Schrank, direttore generale della Hockenheimerring GmbH.

Questa è la traduzione della didascalia che vedete sotto la fotografia ritagliata dal quotidiano di Hockenheim. Come si vede non vi si parla di iniziative personali, ma di FOCA (Formel-1-Association), con buona pace di chi continua ad affermare che l'affare del G.P. di Germania è un fatto privato di Ecclestone, nel quale la FOCA non c'entra per niente. E' certamente così, ma l'equivoco della identificazione Ecclestone-FOCA continua a sussistere, e trae in errore moltissima gente. Non solo i giornalisti di Hockenheim, credete. Credete che se Ecclestone non era presidente della FOCA gli avrebbero fatto tanto credito?



Ecclestone and Mosley in Hockenheim

Gespräch mit Bürgermeister Dr. Kurt Butcher, Vorsitzender des Weltemmerfahrtclubs, und den beiden Vertretern der FOCA, Max Mosley und Bernie Ecclestone, die den Gran Premio von Deutschland vorbereiten.

Si rompe dopo 10 ore a NARDÒ la MERCEDES DIESEL-turbo

LECCE - Tanti segreti per nulla. A Nardò, sulla pista della Fiat, la Mercedes non è riuscita a stabilire il nuovo record sulle 10.000 miglia. Ma non è dipeso da cause tecniche. Lo scoppio della ruota posteriore destra dopo 10 ore e 45 minuti di «corsa», se così possiamo definire la prova contro il tempo della casa tedesca, ha messo fine alle speranze che tutti, tecnici, piloti e staff dirigenziale della Mercedes, nutrivano. Erano speranze rivelatesi fino a quel momento fondate, visto che la vettura viaggiava in ottima media. Ma di che tipo di Mercedes si trattava? Non è stato facile sciogliere questo interrogativo data la copertura che l'azienda tedesca ha preteso per questo tentativo di record. Siamo stati tre volte all'impianto, ma siamo stati cortesemente bloc-

cati al di qua della barriera della pista. Niente informazioni e soprattutto niente foto.

Poi il «filtro» si è allentato leggermente e si è potuto sapere che la vettura era una derivazione del C 111 di 3000 di cilindrata; un motore a 5 cilindri Diesel turbo, con oltre 240 cavalli di potenza, un «mostro» di tutto rispetto con un spoiler e altre soluzioni aerodinamiche di avanguardia per adattarlo alla pista Ventosa del Salento. Quando la macchina si è fermata alle 10,45 di sabato 29, lo staff Mercedes non ha nascosto il proprio disappunto. Avrebbero voluto ritentare già lunedì, ma la pista non era disponibile a dimostrazione che questo impianto è veramente all'avanguardia in Europa per

le prove sui veicoli di qualsiasi categoria. E' qui infatti che si sperimentano le soluzioni nuove sui modelli di cui il mercato automobilistico e dei camion. E qui ritornerà la Mercedes tentare nuovamente il record in settembre-ottobre.

E' un appuntamento che Franco Trivellato, «factotum» italiano Mercedes a Nardò, ha già preso, speranza che vada meglio e, soprattutto, che questa macchina si possa vedere e fotografare. A meno che non possa già fare nei prossimi mesi piste di tutto il mondo. Anche sta è una speranza abbastanza fon-

Marcello Fa

che ha danneggiato la sua vettura contro il guard-rail in un'uscita di pista.

In dodicesima fila insieme a Gabbiani era la terza macchina Opert di Boy Hayje, anche lui uscito di pista nella seconda giornata di prove, danneggiando la sua vettura, ma non aveva a disposizione un muletto.

Don Briedenbach era il primo del team Tropicana Racing, diretto da Peter Gethin, a qualificare la sua Chevron, mentre il suo compagno di squadra John Briggs è uscito di pista venerdì e si è qualificato con il muletto a quattro posizioni più giù, insieme a Norman Dixon con la Boxer e James King che era alla sua prima uscita in F. 2 al volante della March BMW 782 di Bob Salisbury.

Agostini è andato a finire circa al trentesimo posto. L'asso delle moto non sembrava ancora a suo agio con il

modo di guidare una macchina da corsa, così diverso da tutto ciò che per tantissimi anni aveva fatto con il moto.

Bernard de Dryver, che era andato tanto bene sul 'Ring l'anno scorso era sfortunato questa volta, noise di surriscaldamento, tre motori bruciati durante le prove, ed ora il pilota belga non sa come continuare perché gli mancano i soldi.

La Chevron BMW B40 di Wolfgang Locher, la Maco BMW di Mike Kortzen, la Ralt RT1 di Ariel Bakst e la Chevron BMW B42 di Sandro Cinotti costituivano la fine dello schieramento. Ci sarebbe stata anche la Renault Alpine (nata Kaushen Elf) di Dieter Kern, ma non ha preso il via per noise al motore e in questo modo Carlo Giorgio, la prima riserva, ha preso il suo posto con la March-Hart 742P.

j. h.

AURORA AFX F.1

1. maggio 1978 - gara di velocità valida per il campionato Aurora AFX.

- CLASSIFICA:**
1. Geoff Lees (Ensign N176) 75 giri in 53'28"56 alla media di 182,88 kmh; 2. Trimmer (McLaren M23) 53'35"76; 3. Musetti (March 761) 53'38"97; 4. Villota (McLaren M23) 53'54"49; 5. Mather (Chevron B35D) 53'58"28; 6. Allison (March 761) 54'00"55; 7. Wilds (Ralt RT1) a un giro; 8. Cooper (Wolf Williams) a due giri; 9. McLaren (Chevron B35) a due giri; 10. Edwards (March 781) a due giri. Altri quattro arrivati.

GIRO PIU' VELOCE: Villota 41"23 alla media 189,67 kmh.

FA DIMENTICARE FREDDO E NEBBIOLINA A MALLORY P, LA BATTAGLIA TRA LEES, TRIMMER, MUSETTI E VILLOTA

Entusiasmano i «Vice» F.1

MALLORY PARK - Il campionato Aurora AFX si è ravvivato con una corsa estremamente bella a Mallory Park, con frequenti cambiamenti di posizione tra la battistrada fino agli ultimi giri. Vincitore con merito è stato Geoff Lees, seguito da Trimmer, Musetti e Villota.

Le prove si sono disputate in condi-

zioni atmosferiche proibitive. Faceva freddo, c'era un po' di nebbia, su una pista bagnata nella prima sessione, quando (sorpresa, sorpresa!) Pilette con la BRM ha registrato il miglior tempo. Quando le cose sono diventate più serie, nella seconda sessione, Trimmer si è aggiudicato la pole position con 41"51. Trimmer era contento, ma anche scoraggiato perché il suo team sta finendo i mezzi finanziari per poter continuare a correre con la sua McLaren M23.

Martini, ed era in sesta fila (45"49), perché una nuova frizione, montata sulla macchina dal team Dagiotti, si è rivelata difettosa dopo le prove. Il lento Jasaborowski non era venuto con la sua March 761, ma l'austriaco Gert Gerdbichter con un'altra 761 ha occupato l'ultimo posto dello schieramento, dopo un paio di vetture di F. 2 molto lente.

I PILOTI SUDAMERICANI DOMINANO IN INGHILTERRA IL TROFEO BP F. 3

Brasilian POWER

al comando, seguito da Warwick e Bullman, mentre Mansell si è iscritto alla terza fila al quarto posto. De Cesaris ha concluso il primo giro al nono posto. Warwick attaccava duramente nei primi giri, ma questa volta Piquet non commetteva alcun errore (ha detto dopo: «non potevo permettermi il minimo errore»). Bullman e Mansell hanno cominciato a distaccarsi da Serra, il quale, a sua volta, si stava distanziando da Thyrring. Nel frattempo il pilota del team nazionale spagnolo Jorge Caton è incorso nel primo dei cinque testacoda (ripetendo le sue prestazioni delle prove).

Quando si cominciava a delineare il quadro della corsa, diveniva chiaro che Warwick puntava sull'attesa, stando in agguato dietro a Piquet. De Cesaris saliva al settimo posto, quando Thyrring e Crowford sono entrati in collisione, continuando la loro gara dal fondo del lotto.

Mather ha piazzato la sua F 2 Chevron di fianco alla M23 di Trimmer, in prima fila, e quasi tutti ritenevano che si trattasse di un errore di cronometraggio. Si sospettava anche che la macchina fosse al di sotto del limite di peso e si prevedeva che sarebbe stata sottoposta ad una rigorosa verifica se si fosse piazzata bene in gara. In seconda fila c'era Allison con la March 761 (42"51). Contento, ma trovava la sua macchina un po' nervosa, dopo la Ensign N176 che aveva pilotata in prova a Brands Hatch. Il suo compagno di squadra Mopar, Guy Edwards, era al suo fianco con la March 781S (42"67). Valentino Musetti (42"69) era in terza fila con la sua March, accusando sempre noie di maneggevolezza, e la sua M23 non ha potuto essere ripartata in tempo per la corsa. Barson ha qualificato la sua Barson F. 2 in quinta fila (43"96), accanto alla Wolf Williams di Cooper (44"18).

Geoff Lees disputava la sua ultima corsa al volante della Ensign che prenderà

In una delle gare minori (F. Ford) Almo Capelli, la cui Tiga porta decals AUTOSPRINT così come Pilette, era deluso del suo terzo posto, perché il suo motore non tirava bene ai bassi regimi. Trimmer e Edwards bruciano tutti gli altri alla partenza, mentre Musetti e Pilette hanno fatto una cattiva partenza. Sembrava all'inizio che Mather tenesse a freno un gruppo di macchine di F. 2, e in questi primi giri solo Allison ha trovato il modo di passare, portando la piccola Chevron al terzo posto.

Al decimo giro Trimmer si stava staccando da Edwards, poi c'era un vuoto tra lui ed Allison e un altro tra Allison e Mather, il quale effettivamente spingeva forte e guidava molto bene. Villota era quinto, un po' distaccato dalla macchina F. 2 davanti a lui, ma resistendo agli attacchi di Lewis Stanley che stava alle sue spalle Musetti e Pilette che si passavano a vicenda. Gerdbichter veniva doppiato dai battistrada al decimo giro, ma presumibilmente i piloti debbono pure imparare a guidare una F. 2 da qualche parte.

Quando Trimmer ha doppiato il pilota austriaco, il motore della sua M23 è stato in quel momento il suo margine di vantaggio non aumentava più. Villota e Lees hanno sorpassato entrambi Mather, si sono avvicinati a Allison e poi c'è stata un'accanita battaglia per il terzo posto. Anche Musetti ha passato Mather, e si è liberato di Pilette.

Al ventesimo giro Lees ha passato Villota definitivamente e due giri dopo il pilota spagnolo era sceso all'ottavo posto, dopo essere stato fortemente ritardato quando doveva doppiare il lento austriaco. Al ventisettesimo giro Lees e Musetti hanno sorpassato Allison. Tre giri dopo un altro motore BRM è scoppiato e Louis Stanley si è voltato da una parte (l'unica volta in cui questa macchina era arrivata al traguardo quest'anno è stato quando lui era stato assente...).

Poi Lees ha superato Edwards, piazzandosi secondo, e si metteva all'inseguimento del battistrada Trimmer. Al trentottesimo giro anche Musetti ha passato Edwards, e cominciava progressivamente a ridurre le distanze sulle due vetture davanti a lui.

Il motore di Trimmer suonava sempre più malato: «Penso che si sia rotta una valvola, non tirava affatto oltre 8000 giri», ha spiegato Trimmer. Al 47. giro Lees si è voltato verso il comando.

Dopo dieci giri c'erano ancora cinquanta metri tra il primo e il secondo e il secondo e il terzo, e al sessantesimo giro Musetti ha sorpassato Trimmer, piazzandosi secondo. Quattro giri dopo Musetti rallentava momentaneamente, quando le pompe cambiate entravano in funzione e su il carburante nella secca curva a sinistra, e Trimmer era nuovamente al secondo posto. Negli ultimi giri Villota cercava di attaccare Musetti, ed è riuscito a passarlo per piazzarsi terzo, ma spingendo troppo per prendere anche il pilota in seconda posizione, il pilota spagnolo ha quasi fatto un testacoda nel tornante cedendo il suo posto a Musetti.

Mather ha concluso la gara al primo posto delle macchine di F. 2, senza essere stato doppiato, dopo che la sfida con Wilds è fallita, perché si è sentito male.

E' stata una corsa splendida e duramente combattuta, che faceva molto possibile al pubblico il freddo e la nebbiolina. Lees è stato veramente un vincitore meritevole, ma lo rivedremo al volante di una macchina F. 2? Anche il futuro di Trimmer è dubbio, e potrebbe darsi che non possa disputare la prossima corsa Aurora a Zandvoort. Questo è un peccato per entrambi, perché entrambi hanno possibilità di vincere questo campionato, che sta mostrando segni di buone prospettive.

F. 3 A DONINGTON - 30 aprile 1978 valevole come prova del campionato BP

● Condizioni atmosferiche: coperto, freddo, umido, pioggia leggera, foschia.

- LE CLASSIFICHE:**
1. Nelson Piquet (Ralt RT1) 33'27"5 alla media di 141,95 kmh; 2. Bullman (Chevron B38 Nova) 33'29"8; 3. Serra (March 783 Nova) 33'31"1; 4. Mansell (March 783 Nova) 33'31"7; 5. Johansson (Argo JMI Nova) 33'41"2; 6. De Cesaris (Ralt RT1 Nova) 33'53"5. Giro più veloce: Serra, 1'18"9 alla media di 143,70 kmh.

Bullman ha completato la prima fila della griglia (1'20"0).

Chico Serra ha eguagliato questo tempo e aveva anche registrato il miglior tempo della prima sessione sul bagnato, ma è stato handicappato dal dosatore del gas incastrato nella seconda. Al suo fianco c'era Thyrring (1'20"3). Andrea de Cesaris ha disputato delle prove incoraggianti ottenendo il primo posto in terza fila con un tempo di 1'20"4. Nel tentativo di migliorare questo tempo verso la fine della sessione uscito con una ruota sulla erba ed è scivolato fuori pista. Al suo fianco di sabbia» di Donington ha evitato che la sua Ralt urtasse fortemente contro il guard-rail e in questo modo ha danneggiato solo leggermente il musetto. Johansson (Argo 1'20"6) e Mansell (March 1'20"7) hanno completato la terza fila in quarta fila c'erano Crawford, il quale gode di un temporaneo sostegno finanziario di una locanda per poter continuare il suo programma agonistico 1978 e Richard Morgan (1'20"7 e 1'21"1).

Un altro pilota con un budget piuttosto limitato, Ian Flux (1'21"1) si trovava in quinta fila assieme alle due March 783 Unipart a motori Dolomite (Taylor 1'21"7 e Nedell 1'21"8). Questo team si sente ancora scoraggiato per il fatto che gli organizzatori di Monaco non hanno accettato la loro richiesta di iscrizione, secondo loro, a causa di tempi non competitivi.

Man mano che si componeva lo schieramento di partenza una leggera pioggia cominciava a cadere tra la nebbia, tuttavia la pista non era veramente bagnata, perciò le condizioni facevano intendere che la corsa sarebbe dipesa dalla scelta delle gomme. Piquet si è subito piazzato

Benché la guida di Piquet fosse a volte un po' troppo focosa, conservava il comando e l'attenzione si concentrava su Bullman, il quale si stava avvicinando alla coppia in testa e Serra, al quarto posto, stava inseguendo Mansell. Dietro il brasiliano c'era un grande vuoto prima che arrivasse Johansson. Al diciassettesimo giro Serra passava Mansell dopo di che si è portato alle spalle di Bullman. Non è riuscito però a superare il pilota britannico, e più tardi si è esprato lamentando di una manovra che lo ha costretto ad uscire di pista, danneggiando leggermente il musetto della sua March.

Al ventiduesimo giro Warwick ha rallentato al box per rottura di un ammortizzatore posteriore, permettendo in questo modo a Piquet di concludere tranquillamente gli ultimi tre giri, tagliando il traguardo con due secondi di vantaggio su Bullman. Serra è arrivato terzo, deluso, ma ora si trova al comando del campionato.

De Cesaris ha disputato una corsa isolata, accusando noie di maneggevolezza. Nel mondo dell'auto-cross c'era molta attesa per questo appuntamento, dopo la prima prova disputata sulla pista di Villessa a Gorizia.

Circa 6.000 spettatori, 123 iscritti, dei quali 1.000 hanno verificato e il nuovo record del giro, ottenuto dal bresciano Enzo Maccarivelli in 1'05"5, sono le note di maggiore spicco di questa appuntamento sulla pista di Spresiano.

6.000 spettatori a SPRESIANO e nuovo record

SPRESIANO - Apertura alla grande sulla pista permanente di auto-cross dove la locale pro-loco e la scuderia Bielle-Roventi hanno allestito una gara a carattere nazionale valevole quale seconda prova del campionato Triveneto della specialità. Nel mondo dell'auto-cross c'era molta attesa per questo appuntamento, dopo la prima prova disputata sulla pista di Villessa a Gorizia.

Circa 6.000 spettatori, 123 iscritti, dei quali 1.000 hanno verificato e il nuovo record del giro, ottenuto dal bresciano Enzo Maccarivelli in 1'05"5, sono le note di maggiore spicco di questa appuntamento sulla pista di Spresiano.

SERRA imita PIQUET

SILVERSTONE - La terza corsa del campionato Vandervell di F. 3, disputata sul circuito club di Silverstone è stata vinta da Chico Serra (March) alla media di 168,22 kmh davanti a Derek Warwick, il quale ha scelto di correre con la sua nuova March 783. Il leader del campionato Nelson Piquet (Ralt) è arrivato terzo, davanti alla March 783 Dolomite del team Unipart, pilotata da Needel e Taylor. Ian Flux ha piazzato la sua Ralt al sesto posto. Serra ha anche registrato il giro più veloce in 54"42 alla media di 171,15 kmh.

- LE CLASSIFICHE**
- Gruppo 1: 1. Ivano Orlandi (Fiat 500) 1'04"11; 2. Grassetto (Fiat 500) 1'04"46"6; 3. Boso (Fiat 126) 1'13"16; 4. Meisina (Fiat 500) 1'13"24; 5. Pittò (Fiat 500) 1'13"32; 6. Marcante (Fiat 600) 1'13"52"2.
- Gruppo 2: 1. Barbut Franco (VW Maggione) 1'04"52"2; 2. Bergoni (Fiat 128) 1'10"19"3; 3. Rinaldi (Fiat 128) 1'10"24"4; 4. Broggio (Simca) 1'10"55"5; 5. Merlino (Simca) 1'12"00"0; 6. Poligno (Fiat 128) 1'32"6"1.
- Gruppo 3: 1. Renato Bortoletto (VW Maggione) 1'05"56"6; 2. Carraro (Porsche) 1'10"79"9; 3. Carraro Walter (VW) 1'10"84"4; 4. Meri (Porsche) 1'12"28"5; 5. Savirò (VW) 1'15"22"2; 6. Zaccaron (Matra).
- Prototipi: 1. Claudio Peila 1'02"23"3; 2. Maccarivelli 1'03"35"3; 3. Pezzo 1'11"4"4; 4. Testoni 1'11"5"5; 5. Marchesini 1'12"29"4; 6. Zanetti 1'15"6"3; 7. Zardo.

TRAGEDIA AEREA
INDY A LUTTOScompare
lo staff
USAC

RUSHVILLE - Un «Piper Navajo Chief» noleggiato dalla USAC per il trasporto degli addetti che avevano operato nella corsa di Trenton di domenica scorsa, è precipitato durante un violento temporale, in un campo di granturco della cittadina di Rushville, a pochi chilometri da Indianapolis.

Dal tremendo impatto le nove persone a bordo sono decedute. L'aereo dopo l'urto è esploso creando un immenso cratere, fiamme e fumo, mentre i resti delle vittime sono stati raccolti e composti dagli accorsi sul luogo del disastro.

Le vittime sono: Frank Del Roy (Franco De Rosa), direttore tecnico della USAC di 65 anni, Ray Marquette 48, ex giornalista e vice press, delle relazioni pubbliche della USAC, Shim Malone 47, supervisore del settore midget car, Stan Morley 65, addetto alla registrazione, Don Peabody, supervisore delle «sprint» car, Ross Teegarden 57, vice direttore tecnico, Bruce White 27, dottore del centro medico, Judy Phillips 40 segretaria, Don Mullendore 54 pilota.

Li conoscevo tutti, ottimi amici, gente che conosceva il mestiere e che con ferma cortesia faceva rispettare i regolamenti della USAC. Sono caduti al pari di piloti nell'abitacolo di uno «marmitta» e vice press, di ritorno da una giornata a Trenton un po' confusa ma avvenente.

Frank Del Roy, figlio di oriundi baresi aveva cominciato a seguire macchine ed ovali all'età di 19 anni.

Non era soltanto un «agente» capace di far tipicamente l'uscita al carburatore o del «booster», ma un esperto che ha aiutato la USAC a divenire una organizzazione tanto ed orgoglio delle quattro ruote USA.

Avevamo parlato a Trenton con Frank e ci aveva promesso che a giorni avrebbe dettato una presentazione della 500 Miglia del Memorial Day.

«Quando si vive tanti anni in mezzo a queste magnifiche creature — mi disse un giorno — non ci si può distaccare tanto facilmente. Nel 1979 mi ritirerò, tanto, qualcuno sta seguendo le mie orme».

Ma anche Ross Teegarden che da Del Roy stava imparando i minimi dettagli, è caduto, insieme a Ray Marquette, l'asso del giornalismo automobilistico americano. A Ray erano stati assegnati trofei, placche e coppe da rifornire un museo, eppure l'occhialuto, placido direttore delle relazioni pubbliche era rimasto il «buon Ray» che si rimboccava le maniche per aiutare tutti.

Ray Marquette e Frank Del Roy erano i sostenitori dell'otto cilindri nella USAC e quando Parnelli Jones per primo applicò il Cosworth alla macchina di Al Unser, Del Roy aprendo le braccia e guardando il cielo esclamò: «Ora si che possono chiudere gli occhi. Una nuova era si apre per Indy».

Fu Del Roy a sostenere l'idea del risparmio di carburante e della conseguente sicurezza con la limitazione di velocità. Frank, con fare modesto disse: «Mi criticano, ma noi non vogliamo carnicine per la velocità».

Esso, occhialuto, con la cuffia costantemente alle orecchie sotto la direzione di Del Roy, ben pochi incidenti per errore umano si registrarono. Instancabile, nonostante i 65 anni, silenzio, Frank era il buon papà dei piloti che lo amavano e rispettavano.

Bandiera a mezz'asta per Indianapolis, quest'anno. Scomparso Tony Hulman, anima dello speedway, scomparsi otto tra i più importanti collaboratori dell'équipe King — capo del settore corse tipo Indy — resta un vuoto che non può essere colmato in breve tempo.

Alla «orfana» USAC, alle famiglie degli scomparsi, ai dirigenti rimasti vada il deferente omaggio di AUTOSPRINT e dei suoi lettori che seguivano di volta in volta con rinnovato interesse, l'operato di questi magnifici uomini.

l. m.

Con mini-turbo salta 13 auto!

MONROE - Nick Knievel, fratello minore del «diavolo volante» Evel Knievel, ha compiuto uno spettacolare volo su 13 «compate» allineate, fianco a fianco, a bordo di una «minicar» azionata da motore turbo. Oltre 4 mila persone hanno assistito all'eccezionale salto motorizzato che non ha precedenti.

Evel Knievel, come noto ha compiuto tutti i salti immaginabili ma a bordo di una motocicletta, mentre il fratello minore è riuscito a «volare» a bordo di una quattro ruote. Nick che è un ex-rivenditore di macchine usate di Eugene nell'Oregon ha iniziato la sua carriera di «saltatore» lo scorso autunno. In quel periodo tentò un salto, ma uscì fuori della pedana «di atterraggio» e con la macchina frantumata riportata la rottura di un paio di costole.

Evel Knievel, invece, nel suo corpo ha oltre 45 pezzi di fili d'argento ed acciaio che reggono gli arti tutti screpolati in seguito a cadute multiple. Un suo ultimo tentativo di saltare il fiume Mississippi a bordo di un missile fallì, ma ricevette egualmente per l'occasione circa un milione di dollari.

«Continuerò nelle imprese di mio fratello, ma a bordo di questa minicar», ha commentato il giovane Knievel.



Pedro Cabarcos, vincitore della Classe B con la Escort a «El Pinar»

Battute dai freni
le 128-IAVA
in Uruguay

MONTEVIDEO - Organizzato dall'Associazione uruguayana del Volante e patrocinato dalla fabbrica di pneumatici Funsa e dal giornale «El País», è iniziato all'autodromo di El Pinar il campionato nazionale del Turismo gruppo 1. Nella prima delle otto prove che porteranno punti, sono risultati vincitore in tre serie con somma dei tempi, Pedro Cabarcos (Ford Escort 1600 nella classe B e Pedro Sehabiague (Morris 1275) nella classe A.

Nella classe B, dopo l'abbandono di De Vita (Escort) all'inizio della seconda serie, non ci sono stati più problemi per Cabarcos che, del resto, aveva una macchina superiore alle altre. Al secondo posto si è classificato Gustavo Trelles dopo una lunga lotta con Luis Etchegoyen e dopo che quest'ultimo è stato squalificato per invasione di pista. Da lamentare l'assenza della squadra ufficiale Fiat che, peraltro, sarà presente già nella seconda prova in programma il 7 maggio sullo stesso autodromo.

Nella classe minore Sehabiague, con l'unico Morris in gara, ha avuto ragione di tutte le Fiat 128 IAVA alle prese con gravi problemi di freni, dovendosi utilizzare il circuito esterno. Secondo Berges, terzo Pipo Castro e quarto Gustavo Gutierrez.

Horacio Patrone

Sospesa per l'acqua
la notturna cadetti

MONZA - La prova del Trofeo Cadetti che avrebbe dovuto corrersi sabato 29 aprile sul circuito junior di Monza, è stata sospesa per il violento acquazzone che si stava abbattendo su Milano.

Il calendario del Trofeo per ora proseguirà regolarmente, gli organizzatori recupereranno la gara mancante in settembre, mese in cui hanno delle date di riserva.

EMANUELSSON VINCE DA
PSICOLOGO IN SVEZIAPerdono le
ruote
i rivali

RING KNUTSTORP - Tutti i favoriti hanno vinto comodamente alla prima prova del campionato svedese, disputatasi domenica 23 aprile. Stefan Johansson ha portato la sua Argo ufficiale ad una facile vittoria. Bo Emanuelsson ha guidato per tutta la corsa con la sua Super Star Camaro e la Escort BDA di Leif Nilsson era in classe da sola.

Dopo tre giri della corsa di F. 3 il motore di Johansson cominciava a dare accensioni irregolari e la Ralt di Torbjorn Carlsson gli si è avvicinata. Ma Stefan gli ha decisamente tolto ogni possibilità di sorpasso nella prima curva e Torbjorn ha perso il suo impeto, perdendo terreno mentre il terzo posto rimaneva nelle mani del veterano Ulf Svensson con la Ralt.

Mancavano Anders Olafsson, Slim Borgudd e Mats Nygren, che avevano tutti preferito correre a Zolder.

Il campione Super Star dell'anno scorso Emanuelsson ha battuto i suoi avversari con la psicologia. Si è presentato con una macchina tutta coperta di polvere. «Non l'ho toccata dall'anno scorso», diceva e nessuno gli ha creduto. Uno dei suoi principali rivali, Peer Norlander (Peter) ha rotto una ruota posteriore alla partenza. Ulf Granberg (campione del 1976) è rimasto alle spalle di Emanuelsson finché anche lui ha perso una ruota al decimo giro. Reine Wisell non è un corridore sprint e i dodici giri erano troppo pochi perché si potesse lanciare seriamente. Negli ultimi giri ha messo sotto pressione Leif Sjostrand, che si trovava in seconda posizione.

Nella classe turismo la Escort di Leif Nilsson avrebbe potuto trovare un avversario in Thomas Lindstrom al volante della potente Scirocco GTI e in Jan Lundgardh con la Dallara X 1/9. Ma Lindstrom è stato spinto fuori pista, arrivando infine sesto e Lundgardh è stato squalificato già nelle prove. Kurt Simonsen ha portato la sua Dallara al settimo posto, partendo dall'ultima fila.

Tege Tornvall

CORSE AL RING KNUTSTORP - Gare valide per il campionato svedese - Ring Knutstorp 23 aprile 1978.

LE CLASSIFICHE:

F. 3
1. Stefan Johansson (Argo) 25'01"7. 2. Torbjorn Carlsson (Ralt) 25'07"4. 3. Ulf Svensson (Ralt) 25'08"4.
Giro più veloce: Johansson: 71"8 alla media di 110,3 kmh.

SUPER STAR

1. Bo Emanuelsson 14'32"5. 2. Leif Sjostrand 14'43"6. 3. Reine Wisell 11'44"4.

TURISMO

1. Leif Nilsson (Ford Escort BDA) 14'03"8.

Sotto, Stohr precede Consonni nella prima batteria della gara di Varano, stravolta dal maltempo. La Chevron del riminese è senza muso, perso in un urto al primo giro con la Ralt di Niccolini, che ha rotto una sospensione non potendo più ripartire

Stohr



VARANO - Quando una gara automobilistica termina nel modo in cui è terminata la 4. prova del campionato italiano di Formula 3 a Varano che ha visto l'improvviso successo di Baldi sul favoritissimo Stohr significa che qualcosa (se non tutto) non ha funzionato a dovere. Sfortunatamente le condizioni atmosferiche sono venute a rovinare quella che doveva essere la gara più bella dell'anno per questo autodromo. Ci si è messa anche un po' la sorte a mandare in aria alcuni ambiziosi programmi degli organizzatori varanesi che contavano di far correre anche lo svedese Olafsson che era venuto a ritirare la Dallara con la quale correrà a Montecarlo. Olafsson, però, sabato ha rotto il motore nel corso delle prove libere e il suo nome non è potuto entrare nella lista dei partenti. Oltre ad Olafsson sarebbe mancato nella giornata decisiva anche lo svizzero Pescia che ha seriamente danneggiato la nuova Delta, molto promettente, sempre nella giornata precedente la corsa.

Due probabili protagonisti, quindi, erano stati eliminati. Non rimaneva che sperare in un miglioramento delle condizioni atmosferiche. In mattinata, quando gli organizzatori avevano dato il via alle due sessioni di prova, le condizioni non erano buone, ma nemmeno tanto cattive. La pista era asciutta ed in tal modo Stohr poteva abbassare il record ufficiale della pista percorrendo i 1800 metri dell'impianto varanese in 47"75. Anche Bianchi e Fabi erano arrivati sotto il limite dei 47"80: Bianchi aveva ottenuto 47"76 e Fabi un 47"79 con la nuova Dallara.

Al termine della mattinata dopo la dimostrazione delle moto di epoca, ha cominciato a piovere. Le condizioni della pista sono andate via via peggiorando. Tuttavia tutte e tre le batterie sono state disputate regolarmente. Sono quindi scesi in pista i protagonisti della corsa

GIRO UMBRIA

29 aprile - 1 maggio 1978

● **Organizzazione:** Scuderia Carpine Magione (PG).

● **Percorso:** Gubbio, Orvieto, San Giustino sui due prove in pista nel circuito di Magione di 23 giri.

● **Lunghezza totale:** km 580.

● **Ora di partenza:** ore 11,00 del 29 aprile.

● **Condizioni climatiche:** tempo buono, pioggia per le ultime gare a Magione.

● **Direttore di corsa:** Walter Barardi.
LE PAGELLE: Organizzazione 6, sicurezza 5.

● **PILOTI:** più combattivo **De Vito**, più sfortunato **Micangeli**, meno sfortunato **Bigliazzi**. **MACCHINE:** più efficace **Pantera** di Micangeli, meno efficace **Alpine** di Cianfoni, più fortunata **Alfa** di Bigliazzi.

Così al traguardo finale

1) Bigliazzi-Sovani (Alfetta GT gr. 2) 58'20"9 primo del gruppo 2 e della classe 2000; 2) Micangeli-Pietromarchi (Pantera De Tomaso) 59'37"7 (primo del gr. 5 e della classe 3000); 3) De Vito-Gallo (Fiat 131 Abarth) 1'00'40"7 (primo del gr. 4 della classe 2000); 4) De Pasquale-Bruno (Scirocco) 1'00'50"5 (primo del gr. 2 e primo della classe 1600); 5) Di Gioia-Stoppato (Porsche Turbo) 1'01'25"4 (primo della classe oltre 3000 del gr. 4); 6) Pugliese-Tarta (BMW) 1'01'43"3 (primo del gr. 3 e della classe 2000); 7) Capuzzo-Runfola (Lancia Stratos) 1'01'45"6 (primo della classe 2500 del gr. 4); 8) Cipolli-Pini (Ford Escort RS) 1'02'25"1; 9) Spiffiero-Elmer (Pantera) 1'02'37"2; 10) Chiampo-Rua (Alpine) 1'02'52"2 (primo del gr. 3 della classe 2000); 11) Franceschini-Raimondi (Alpine) 1'03'00"7 (primo della classe 1600 del gr. 2); 12) Braga-Affo (Ford RS 2000) 1'03'10"6; 13) Panzeri-Bertocchi (Alpine) 1'03'31"6; 14) Saccomanno-Gorla (Stratos) 1'03'41"0; 15) Salvatore-Murri (Opel Commodore) 1'03'47"4 (primo del gruppo 1 e della classe 3000); 16) Neri-Cam (Fiat 128) 1'04'10"1 (primo della classe 1450 gr. 2); 17) De Carli-Vanelutti (Alpine) 1'04'13"2; 18) Boari-Cimatti (Opel GTE) 1'04'17"7; 19) Fiorelli-Giuliani (R5 Alpine) 1'04'18"0; 20) Sorci-Chierini (A.R. GTV) 1'04'19"6; 21) Conzi-Cotti (VW Golf) 1'04'23"7; 22) Bianchi-Bianchi (Porsche Carrera) 1'04'24"0; 23) Chiarelli-Vadielli (Alpine) 1'04'41"1; 24) Ragazzi-Boche De Toni (Opel Kadett) 1'04'48"3; 25) Melani-Romagnoli (Stratos) 1'05'05"8; 26) Siena-Bandinelli (Alpine) 1'05'16"1; 27) Toffoli-Picco (Alpine) 1'05'17"7; 28) Aguzzone-Cipriani (Alpine) 1'05'30"4; 29) Nigano-Carli (Porsche Carrera) 1'05'36"0; 30) Bellanca-Natoli (Kadett) 1'05'40"5; 31) Cristoforo-Lastrangelo (R5 Alpine) 1'05'41"6; 32) Boldrini-Boldrini (Simca R2) 1'05'55"6; 33) Castellini-Pitti (Fiat 128) 1'05'58"2; 34) Baldanzi-De Luca (Simca R2) 1'06'26"3; 35) Spezielli-Vallefucio 1'06'28"6; 36) D'Orta-Perugini (Alfa Romeo GT) 1'06'47"5; 37) Allibrandi-Motta (Alpine) 1'06'57"4; 38) Trenti-Campagnoni (Simca Rally 2) 1'07'03"9; 39) Coscioni-Cucchiari 1'07'08"0; 40) Degli Esposti-Dall'Olio 1'07'17"1; 41) Comilia-Morelli (Fiat 124 Abarth) 1'07'37"9; 42) Turchi-Daverio (Alpine) 1'07'40"4; 43) Leo-Lazzaretti (Simca Rally 2) 1'07'41"0; 44) Gallì-Soliani (Fiat 124) 1'07'44"5; 45) Ursella-Stella (Scirocco) 1'08'00"9; 46) Lazzari-Dal Palma (R5) 1'08'09"0; 47) Bortolotti-Campagnoni (A 112) 1'08'15"4; 48) Rangone-Croce (Sciocco) 1'08'15"4; 49) Nardini-Lungia (A 112) 1'08'18"7; 50) Mericchi Bianchi-Battucina (A 112) 1'08'33"3; 51) Menichetti-Innocenti (Fiat X 1.9) 1'08'41"9; 52) Lasca-ro-Carattoli (Fiat X 1.9) 1'08'43"9; 53) Bartoli-Bartoli (A 112) 1'08'48"4; 54) Festuccia-Zagnotti (A 112) 1'08'48"6; 55) Bianchi-Schippa (Opel) 1'08'53"6; 56) Gallo-D'Artagnan (Simca Rally 2) 1'09'00"9; 57) Cappono-Carpentiere (Kadett) 1'09'04"5; 58) Baliva-Del Gatto (R5) 1'09'07"2; 59) Caio-Pagani (Fiat 128) 1'09'13"6; 60) Acani-Salsetti (A 112) 1'10'11"5; 61) Catinadini-Pellegrino (R5) 1'10'15"5; 62) Dell'Aria-Luna (Fiat X 1.9) 1'10'24"9; 63) Friso-Amadori (Fiat X 1.9) 1'10'27"1; 64) Canavoso-Quartara (Simca Rally 2) 1'10'47"2; 65) Loiacono-Ferrato (A 112) 1'10'57"3; 66) Vagabondo-Audisio (Alpine) 1'11'33"2; 67) Cappellini-Cappellini (Fiat 128) 1'11'35"3; 68) Ceni-Cesarini (Opel Com-

modore) 1'14'24"4; 70. Joseph-Burello (Alfa Romeo GT) 1'15'47"6; 71. Brocci-Codino (Fulvia HF) 1'15'56"7; 72. Cianfoni-Caracciolo (Alpine) 1'16'12"2; 73. Rampa-Palungio (Alfa Romeo Angelini) 1'16'20"7; 74. Falcinelli-Capano (Alpine) 1'17'36"3; 75. Celsi-Parfia (Fiat X 1.9) 1'17'53"2; 76. Prato-Romagnoli (Escort) 1'19'12"3; 77. Ivan-Cattuccio (Alpine) 1'19'22"8; 78. Facchini-Capelli (Fiat X 1.9) 1'19'34"3; 79. Cherubini-Valenti (R5) 1'20'48"3; 80. Meonetti-Maddalene (A 112) 1'28'04"1; 81. Nainfe-Girini (Opel Commodore) 1'31'07"2; 82. Morelli-Mulas (R5) 1'32'33"4; 83. Bachiocchi-Vacalebre (Simca) 1'36"13"2; 84. Meone-Monticone (Alfa Romeo GT) 1'44'50"4.

Le classifiche intermedie

I TAPPA - 29 aprile

1. Sacchini-Sacchini (Escort) 2'17"0; 2. Nataloni-Graziotti (Stratos) 2'18"1; 3. Capuzzo-Runfola (Stratos gruppo 4) 2'18"6 (primi nel gruppo 4); 4. De Vito-Gallo (Abarth 131) 2'20"6; 5. Govoni-Patti (Pantera gruppo 4) 2'20"7; 6. Agazzotti-Amurri (Porsche Carrera 3000 gruppo 4) 2'21"7; 7. Bigliazzi-Sovani (Alfetta) 2'22"6 (primi del gruppo 2); 8. Pugliese-Tarta (BMW 3000 gruppo 2) 2'23"6; 9. Spiffiero-Elmer (Pantera gruppo 4) 2'23"8; 10. Riccietelli Sandro-Malandrin (Simca gruppo 2) 2'24"7; 11. Di Lorenzo-Schermi (Renault)

CON UN DRAMMA E UNA SORPRESA

SI DECIDE A MAGIONE IL GIRO BIS

Pioggia-regalo per BIGLIAZZI

MAGIONE - Risultato a sorpresa del 2. giro dell'Umbria nell'epilogo finale della prova di velocità nel circuito di Magione. Ha vinto il Giro infatti l'Alfetta Gruppo 2 dell'equipaggio Bigliazzi-Sovani, beffando le quattro vetture che stavano da-

stata data quando la pista andava asciugandosi. Quindi tutto era possibile, infatti la gara non è stata inferiore all'aspettativa. Micangeli è andato in testa, vincendo, ma non è riuscito comunque a colmare lo svantaggio mentre dietro di lui è arrivato



«Joe» Bigliazzi ha colto, con la sua Alfetta-Autovama, un'insperata vittoria assoluta, nel Giro dell'Umbria. Lo vediamo a Magione in testa al suo raggruppamento, terminato il quale la pioggia cadrà a rallentare gli altri

Alpine gruppo 4) 2'25"8; 12. Micangeli-Pietromarchi (Pantera gruppo 5) 2'26"2; 13. Bianchi-Bianchi (Porsche 3000 gruppo 4) 2'27"1; 14. Bianco-Tommasi (Porsche Turbo) 2'28"3 (squalificati in seguito perché hanno usato le eliche in salita); 15. Gianfranco Riccietelli-Antonelli (Simca gruppo 2) 2'28"9; 16. Chiampo-Rua (Alpine) 2'29"0; 17. Di Gioia-Stoppato (Porsche Turbo gruppo 4) 2'29"4; 18. Aguzzone-Cipriani (Alpine) 2'29"9; 19. Saccomanno-Gorla (Stratos) 2'30"1; 20. Nardini-Vinella (Porsche gruppo 4) 2'32"9.

II TAPPA - 30 aprile

1. Micangeli-Pietromarchi (Pantera) 28'13"2; 2. Agazzotti-Camurri (Porsche) 28'44"6; 3. De Gioia-Stoppato (Porsche) 28'50"2; 4. De Vito-Gallo (Fiat 131 Abarth) 28'05"6; 5. Capuzzo-Runfola (Stratos) 29'43"3; 6. Bigliazzi-Sovani (Alfetta) 29'45"3; 7. Spiffiero-Elmer (Pantera) 30'04"0; 8. Bianchi-Bianchi (Porsche) 30'05"7; 9. Saccomanno-Gorla (Stratos) 30'18"6; 10. Siena-Bandinelli (Alpine) 30'19"4; 11. Aguzzone-Cipriani (Alpine) 30'34"9; 12. Vagabondo-Audisio (Alpine) 30'35"1; 13. Allibrandi-Motta (Alpine) 30'42"0; 14. De Pasquale-Bruno (VW Scirocco) 31'13"2; 15. Rampa-Palungio (Alfa Romeo Angelini) 31'19"7; 16. Turchi-Daverio (Alpine) 31'34"0; 17. Cipolli-Pini (Escort) 31'35"1; 18. Caio-Pagano (Fiat 128) 31'35"2; 19. Melani-Romagnoli (Stratos) 31'35"9; 20. Joseph-Burello (Alfa Romeo GT) 31'40"9.

vanti a lui alla fine della seconda tappa di Orvieto nella classifica generale. Complice di Bigliazzi la pioggia, che improvvisamente ha bagnato la pista non appena il pilota tagliava vittoriosamente il traguardo della gara del raggruppamento del gruppo 2, ultima gara con il tempo buono. A questo punto il nervosismo serpeggiava fra i piloti dell'ultimo raggruppamento che vedeva nello schieramento l'equipaggio di Micangeli-Pietromarchi (primo assoluto) e Di Gioia-Stoppato che, dopo il ritiro di Agazzotti ad Orvieto per un bisticcio col preparatore Noce della Sportwagen, passava automaticamente secondo e infine gli equipaggi De Vito-Gallo e Capuzzo-Runfola terzi e quarti tutti con distacchi minimi.

Era chiaro che Bigliazzi a questo punto era favorito perché aveva terminato la sua gara sull'asciutto annullando il minuto e mezzo di svantaggio dal Pantera. La partenza dell'ultimo raggruppamento comunque è

De Vito che, con la sua 131 Abarth, ha entusiasmato gli spettatori di questo Giro fornendo prestazioni notevolissime sia in pista che in salita con una costanza e combattività eccezionale, che lo hanno premiato con una vittoria di gruppo, il 4. e di classe, la 2000.

La sorpresa, come per il primo posto, è venuta anche dal quarto posto assoluto conquistato con l'aiuto della pioggia da De Pasquale-Bruno con la loro Scirocco gruppo 2 che avevano avuto delle difficoltà col cambio nell'ultima prova di Orvieto. Ovviamente maggiormente penalizzato dalla pioggia Di Gioia, che ha trovato molte difficoltà a scaricare i cavalli della sua Porsche Turbo sull'asfalto umido, non riuscendo così a mantenere il proposito di attaccare la Pantera di Micangeli, che era dato per vincitore. Peccato perché nell'ultima salita, quella di Orvieto, Di Gioia aveva fatto segnare un tempo molto buono (4'26"9), terzo asso-



La Simca di Riccitelli e la Renault di Sanguuolo nel prato dopo l'urto. In alto, si sparge filler nella zona della tragica sbandata della R5

RICCITELLI ucciso dal suo olio...



Subito soccorso, Gianfranco Riccitelli è purtroppo spirato mentre veniva portato in ospedale. Lo sfortunato (a destra) aveva 40 anni



MAGIONE - Terzo giro del 4. raggruppamento che vedeva in pista nella seconda tappa le vetture della classe 1150 del gruppo 2 e le Renault Kit dello Challenge Magione. Gianfranco Riccitelli, nonostante le noie alla frizione che lo avevano preoccupato dopo la prova speciale del primo giorno a Gubbio e quella di S. Giustino, nella seconda tappa stava difendendo la sua seconda posizione di classe. Era a ruota di Caio che guidava la gara, seguito appunto da Riccitelli da Nieri e da Castellini. Dietro, leggermente staccate di circa quindici secondi, la muta delle R5 guidata da Sanguuolo. Al terzo giro alla curva Branca grossa fumata dal motore della Simca di Riccitelli che, accortosi della perdita d'olio, correttamente imbocca la via di fuga all'esterno della curva stessa. Dopo il grande caos, i quindici secondi successivi sono i secondi della morte. Avviene tutto in un susseguirsi velocissimo di eventi. Riccitelli scende dalla macchina, e si toglie il casco, mentre i commissari si muovono per segnalare l'olio nella zona della staccata e per coprire le macchie col filler. Riescono a passare indenni Nieri e Castellini che appena si rendevano conto dell'olio. Il pilota di Fabriano intanto, tradito dalla sua passione per la macchina, si avvicina al cofano posteriore della vettura aprendolo per controllare le cause della perdita d'olio. Sopraggiunge Sanguuolo, che non si accorge in tempo della situazione, oppure non riesce a vedere bene dove sta l'olio, tenta una frenata disperata, ma a ruote bloccate esce dritto e investe la parte posteriore sinistra della Simca, facendola rigirare di 180 gradi e colpire alla gamba destra lo sfortunato pilota anconetano che, sbalzato in aria, ricade sul parabrezza della Renault riportando probabilmente la frattura delle vertebre cervicali.

In un primo momento non ci si era resi conto della gravità della situazione. Dopo poco si capirà che qualcosa di molto grave era successo, è tutto un concitato sbracciarsi dei commissari di percorso, il delegato nazionale Fazio e il direttore di gara Berardi mandavano in pista l'ambulanza, che caricava Riccitelli per portarlo al pronto soccorso dell'ospedale di Perugia. Inutilmente si tentava la rianimazione durante il tragitto. Lo sfortunato pilota di Fabriano decedeva nel trasferimento senza aver ripreso conoscenza.

GIANFRANCO RICCITELLI aveva quaranta anni e un mese, lascia la moglie e un figlio di otto anni. Comproprietario di una concessionaria Simca a Fabriano, era animato da una invincibile passione per le auto e per i motori. Insieme al fratello Sandro formava una coppia conosciutissima nell'ambito del gruppo due. Correavano entrambi con le Simca che preparavano loro stessi nella loro officina. Il grosso cruccio di Gianfranco era la fragilità della meccanica della vettura di 1150 cc che riusciva a portare sempre in testa ma che spessissimo aveva noie meccaniche che lo costringevano al ritiro.

Poco prima dell'ultima gara di Magione, lo avevano raggiunto durante il trasferimento da San Giustino, mentre tentava disperatamente di mettere in concazione la frizione della vettura di resistere fino alla fine del Giro. In gara era un pilota coraggioso e corretto che non si arrendeva mai, uno di quelli che corrono col cuore in mano. Sempre sorridente con tutti, ci aveva detto poco prima di prendere il via: «Vedrai che quest'anno, riuscirò a far raggiungere alla 1150 la giusta affidabilità». Poco dopo invece questa sua passione per la meccanica lo induceva a distrarsi un attimo. La sfortuna ha fatto il resto.

luto, dietro allo spettacolare 4'23"8 di Runfola e al 4'26"4 di Sacchini. Runfola è andato molto forte nell'ultima salita dopo un po' d'incertezze nella prima prova speciale di Gubbio per difficoltà di manovrabilità del cambio consegnando la Stratos al suo co-pilota Capuzzo in terza posizione assoluta alla fine della prima tappa. Poi nella prima prova di Magione una errata scelta di pneumatici gli ha fatto perdere due posizioni.

Si è ritirato durante la prova di Magione nella seconda tappa anche Nataloni mentre difendeva il suo secondo posto assoluto conquistato a Gubbio (prima tappa) alle spalle di Sacchini. Il motore è andato arrostato dopo che ha perso l'acqua da un manicotto scoppiato. Banale anche il ritiro di Govoni mentre era quarto assoluto per la rottura dello spinterogeno della sua Pantera, che non gli ha permesso di raggiungere l'ultimo controllo orario della seconda tappa ad Orvieto.

Bella gara pure quella di Cipolli che con la sua Escort Gruppo 1 Internazionale si è ben difeso finendo ottavo assoluto e secondo del gruppo 2 classe 2000 alle spalle di Bigliuzzi. Molto combattivo «Spiffero» (nono assoluto) che ha effettuato belle prove e sarebbe stato di sicuro più in alto nella classifica generale se non avesse corso come altri nell'ultimo raggruppamento, quello della pioggia.

Il gruppo 3 lo ha vinto Chiampolo dopo il ritiro di Alberici col Pantera quando, in segno di lutto per la morte dello sfortunato Riccitelli, la Scuderia Benelli ha ritirato le sue macchine.

Un ultimo appunto sul servizio di cronometraggio che non è stato all'altezza di quello dello scorso anno. Alcune volte è stato poco tempestivo e ha creato momenti di imprecisione e di disagi.

Gaetano Dima



La «Panterona» di Mincangeli-Pietromarchi è stata beffata dalla pioggia, perdendo per circa un minuto il 1. posto

A destra, un ottimo terzo posto assoluto quello della Fiat 131 A. gr. 4 di De Vito-Gallo



ALPI OROBICHE

29-30 aprile 1978

Prova valida per il TRN coeff. 2

Bergamo

Organizzazione: AC Bergamo Via Maj, 16
Parco: 300 km tra le valli Brembana e Seriana

Condizioni climatiche: pioggia violentissima e banchi di nebbia

Così (in 49) al traguardo

1. Cola-Radaelli (Lancia Stratos) 30'41";
2. Codognelli-Rancati (Lancia Stratos) 31'00";
3. Francone-Francone (Fiat 131) 31'08";
4. Biasuzzi-Bernasconi (Lancia Stratos) 31'13";
5. Piva-Consuma (Opel Kadett) 31'20";
6. Cagalli T-Cagalli V. (Opel Ascona) 31'36";
7. Cola G-Bri-ghenti (Opel Kadett) 31'38";
8. Cavicchi-Rancati (Porsche 911 SC) 31'40";
9. Riva-Geraldo (Opel Kadett) 31'42";
10. Tortora-Del Zoppo (Opel Kadett) 31'43";

GRUPPO 1

Classe fino a 2000: 1. (7.) Cola G-Bri-ghenti (Kadett) 31'38"; 2. (15.) Cappelli-Todaschini (Kadett) 32'23"; 3. (19.) Bernini-Mazzi (Kadett) 32'46"; 4. (25) Bertin-Sormano (Kadett) 33'32"; 5. (26) Marchetti-Lumina (Kadett) 33'36"; 6. (36) Lucarini-Canali (Ascona) 35'48"; 7. (4) Gallizioli-Agilardi (Kadett) 38'50"; 8. (49) Gervasoni-Pesenti (Kadett) 53'49".

Classe fino a 1600: 1. (11) Bugané-Bugané (VW Golf) 32'00"; 2. (24) Bosasio-Mares (Alfasud Sprint) 33'28"; 3. (29) Bonalumi-Armani (VW Golf) 33'57"; 4. (35) Frattini-Scampicchio (128 C) 35'15".

Classe fino a 1150: 1. (23) Zani-Beltramo (Peugeot 104) 32'57"; 2. (28) Pegoraro-Bizzotto (Peugeot 104) 33'46"; 3. (38) Modica-Baglioli (A 112) 35'13"; 4. (40) Radaelli-Radaelli (A 112) 37'13"; 5. (43) Rasmio-Roncagli (A 112) 38'15"; 6. (45) Bertillo-Nasti (Fiat 128) 41'59"; 7. Vedovello-Brianzoni (A 112 70 HP) 50'49".

GRUPPO 2

Classe fino a 1300: 1. (37) D'Ambrabrate (A 112) 36'35"; 2. (41) Calderoli-Azzali (Simca R2) 37'17"; 3. (47) Castiglione-Curati (Skoda 120 S) 50'13".

Classe fino a 2000: 1. (5) Piva-Consuma (Kadett GTE) 31'20"; 2. (6) Cagalli (Ascona) 31'36"; 3. (9) Riva-Geraldo (Kadett) 31'42"; 4. (10) Tortora-Del Zoppo (Kadett GTE) 31'43"; 5. (16) Zuccali-Bonsaglia (Ascona) 32'27"; 6. (17) Penna-Rosso (Alfetta 1800) 32'29"; 7. (31) Leolli-Parini (Gordini) 34'49"; 8. (32) Cagozzi-Tenchini (Escort RS) 44'57"; 9. (39) Malinverno-Zella (Skoda 120 S) 37'00".

GRUPPO 3

Classe fino a 2000: 1. (22) Varisco-Melli

Zoppica il meccanismo dei RALLIES NAZIONALI



La violenta pioggia non ha rallentato Cola-Radaelli (a sinistra) ma ha giocato un tiro mancino alla Kadett (sopra) di Re-Madama in testa-coda

IL DRAMMA DI BRESCIA HA PESATO SUL PREALPI OROBICHE

COLA perderà i punti?

(HF 1500) 32'57"; 2. (30) Corno-Piovanò (Abarth 124) 34'12"; 3. (33) Buzzezza-Buzzezza (HF 1500) 35'05"; 4. (34) Schizzi-Fughetta (Abarth 124) 35'29"; 5. (42) Scandola-Zampieri (Abarth 124) 37'34".

Classe fino a 3000: 1. (18) Azzolari-Airoldi (Porsche Carrera) 32'40"; 2. (46) Redolfi-Cantoni (Porsche 911) 43'27".

GRUPPO 4
Classe fino a 2000: 1. (3) Francone-Francone (131 Abarth) 31'08"; 2. (12) Vernetti-Daimo (131 Abarth) 32'15"; 3. (13) Bersani-Migliorini (HF 1800) 32'21"; 4. (20) Caranci-Saldarini (131 Abarth) 32'47"; 5. (21) Botto-Giacca (131 Abarth) 32'54"; 6. (27) Cappelli-Casella (Lancia Beta) 33'37".

Classe fino a 3000: 1. (1) Cola-Radaelli (Stratos) 30'41"; 2. (2) Codognelli-Rancati (Stratos) 31'00"; 3. (4) Biasuzzi-Bernasconi (Stratos) 31'13"; 4. (8) Cavicchi-Rancati (Porsche 911) 31'40"; 5. (14) Torchio-Omodei (Porsche 911) 32'22".

BERGAMO - Il Trofeo dei Rallies Nazionali è profondamente in crisi. Si è già arrivati a maggio ed il meccanismo che per anni ha funzionato zoppica vistosamente. A parte si può leggere di Napoli dove, nella seconda gara stagionale a massimo coefficiente sono state classificate solo cinque vetture (Cesena docet) con qualche beffa per tutti coloro scesi al sud a caccia di punti; a Bergamo quasi certamente la gara non sarà ritenuta valida per mancato raggiungimento del chilometraggio minimo di speciali per poter chiamare seriamente questa gara un rally (seppur nazionale). L'ombra del drammatico incidente di Brescia ha preso la mano al direttore di gara e si dice anche al Presidente dell'AC Bergamo. Fatto sta che il TRN delle Alpi Orobiche è diventato una inutile passeggiata semplicemente costosa con una prova (che doveva ripetersi) annullata per frana, un'altra ridotta ad una distanza che i concorrenti, anche con i piedi legati, non potevano non restare nel tempo (ed anche questa si è corsa per niente due volte) e tutto quello che doveva essere un rally limitato a tre speciali, una di poco più di tre chilometri corsa due volte ed un assurdo tratturo di dodici chilometri dove anche le capre avrebbero voluto le gomme da neve e dove non si correva in auto ma si transitava più pensando ai danni che si facevano al mezzo che ad un tempo da rispettare. Tutto qui.

Ed è stato un peccato perché c'era gente come Cola, ancora una volta superbo, come Codognelli e come il magnifico Francone che meritavano di dominare (come hanno fatto) a gara ben più seria. Quando una gara termina con sei concorrenti in venti secondi e con dieci in appena un minuto è molto difficile stilare graduatorie di merito (non si è corso un Rally del Portogallo ma solo tre prove).

comunque il momento felice di Cola-Radaelli non può sfuggire così come il preciso ed immediato adattamento di Francone alla 131 (e non aveva provato, come suo solito). Anche Codognelli è stato forte e lui pure può recriminare guai sulla seconda speciale, quella che a molti è costata la gara bloccando con danni le speranze che pur l'inizio poteva suggerire (e dopo sperare di recuperare in una prova di quattro minuti era assurdo).

Tranne i primi tre, tutti gli altri hanno terminato scontenti, quasi tutti con l'amarezza di non aver capito subito che la gara sarebbe finita già prima di cominciare e che ogni estazione sarebbe costata sul bilancio finale. Così Biasuzzi poteva far meglio, così Piva, così il pur brillante vincitore del Gruppo uno, il secondo dei Cola (tanto per mantenere il dominio), così forse Cagalli che è stato, con la macchina a disposizione, bravo in assoluto. Ha da recriminare soprattutto Torchio, autore di una bellissima corsa vanificata da un ritardo in un seminario controllo orario (ma anche il simpatico Omodei ha il suo «mea culpa» da recitare), ed hanno da recriminare tanto quella simpatica banda di appassionati che hanno provato a mettere assieme un rally che tutto un complesso di cose ha annullato beffardamente (per i primi i patrocinatori dell'Alfa Romeo Guarnieri e Rampinelli).

Tra i diversi ritirati uno merita un accenno: Oppizzi, che con la sua HF, ritornato in una ambientazione-rally di dieci anni fa, ha trovato una delle giornate migliori senza però la soddisfazione dell'arrivo.

In breve è stato un rally dominato da Staepelaere, ma con ciò non meno interessante da seguire, poiché il suo tracciato e quello delle speciali era ben fatto.

André Royez

Carlo Cavicchi

STAEPELAERE con... Criterium!

BEAUMONT - Dopo cinquanta chilometri dalla fine della seconda speciale, si sapeva già che Staepelaere-Franssen (Ford Escort) non sarebbero stati battuti al «Criterium Lucien Bianchi». Annunciano la vittoria sin dalla partenza dando prova di una superiorità schiacciante. Agli altri non restava altro che aspettare eventuali note della Escort o l'errore del suo pilota.

Comunque Staepelaere non ha dovuto difendersi dagli attacchi, che forse qualche pilota straniero avrebbe potuto fare, come Vincent (Porsche) o Sclater (Chevette), i quali, per diverse ragioni, non hanno preso il via. Non crediamo che avrebbero potuto cambiare l'aspetto di questa gara, tanto era forte il pilota belga. Tuttavia la maggior parte dei piloti dietro di lui, non cessava di attaccare, particolarmente Colsoul-Lopez con la loro Opel Kadett gr. 2, ma anche «Didi» e «Lux» (Fiat Arbuti), Koob-Joseph (Porsche Carrera) e Dumont-Matere (Opel Kadett) questi ultimi leader del gr. 1. Ma non è successo niente e si sono ritrovati i piloti nello stesso ordine alla fine della prima notte. Staepelaere aveva già quasi tre minuti di vantaggio su Colsoul e «Didi», quattro su Koob e cinque su Dumont.

A questo punto erano rimaste in gara solo cinquantatré vetture, e la seconda notte, ben più dura della prima, poiché la pioggia aveva fatto la sua apparizione, doveva svolgersi assolutamente nello stesso modo della prima, con Staepelaere che ripeteva la sua tattica, aumentando ulteriormente il suo margine di vantaggio di un minuto ad ogni giro. Gli avvenimenti per gli altri piloti, pe-

CRITERIUM LUCIEN BIANCHI - 29-30 aprile 1978 - Rally Internazionale valido per il campionato d'Europa rallies piloti coefficiente 2.

● Organizzazione: Motor Union Charleroi. Belgio. ● Tracciato: 1100 km con 550 km divisi in 50 prove speciali. ● Partenza e arrivo: Beaumont (Charleroi).

LA CLASSIFICA

1. Staepelaere-Franssen (Ford Escort) 5:05'38"; 2. Colsoul-Lopez (Opel Kadett) 5:11'35"; 3. Dumont-Matere (Opel Kadett) 5:14'37"; 4. Chavan-Plas (Opel Kadett) 5:23'41"; 5. Kridel-Linden (Ford Escort) 5:25'05"; 6. Jacquemin-Destât (Simca) 5:26'06"; 7. Balthasar-Janssens (Porsche) 5:30'17"; 8. Lemay-Berkani (Porsche) 5:33'56"; 9. Stepan-Chargatrine (Opel Kadett) 5:36'46"; 10. Drogmans-Malay (Ford Escort) 5:36'55".

EUROPEO RALLIES PILOTI

(dopo 13 prove)

Alen (Fiat-Abarth) 114
Carello (Lancia Stratos) 100
Vatanen (Ford Escort) 80
Hainback (Ford Escort) 75
Toivonen (Sunbeam Avenger) 65
Wittmann (Opel Kadett) 60
Brookes (Ford Escort) 60
Staepelaere (Ford Escort) 60
Böhne (Ford Escort) 57
Sulc (Porsche Carrera) 47
Zanini e McRae 45; Dumont 44; Colsoul 42; Saari e Taylor 40; Warmbold 38; Caba 36; Vaananen 32; Günther, Vudafieri e Clark 30; Kvaizer 28; O'Connell, Couloumies, Knollmann, Salonen, Pasetti, Elmsore 24; Chavan 21; Sulc, Gronholm e Cerrato 20.

rò, non tardavano a precipitare. «Didi» e «Lux», che avevano già accusato note alla sospensione, si sono visti infine costretti a fermarsi per noise all'accensione. Poi era la volta del lussemburghese Koob (che si lamentava che la sua Porsche toccava sotto in certe speciali) a dover abbandonare per noise all'alimentazione, dopo aver già perso quattro minuti, e con ciò ogni possibilità di figurare bene. Perciò preferiva rinunciare. Tutto ciò ha portato Dumont al terzo posto. La sua Opel gr. 1 era decisamente notevole.

Chavan-Plas (Opel Kadett), che erano incorsi in un incidente nella prima notte, facevano una rimonta impressionante, e sono riusciti ad aggiudicarsi il quarto posto alla fine della gara, superando anche il lussemburghese Kridel (Ford Escort). Durante tutto questo tempo Staepelaere continuava solo la sua «cavalca-ta», vincendo quasi tutte le speciali, aumentando costantemente il suo margine di vantaggio.

Nelle ultime due «boucles», egli andava letteralmente a spasso, senza tuttavia mai concedere neanche un decimo di secondo ai suoi avversari. Ha concluso la prova con sei minuti di vantaggio. Va notato anche l'eccellente comportamento di Jacquemin-Destât (Simca), di Balthasar-Janssens (Porsche Carrera), per cui si trattava del ritorno ai rallies, e di Francis Lemay-Berkani (Porsche).

Rally Campania

29-30 aprile 1978

Prova valida per il TRN coeff. 4
Organizzazione: Giornale Roma ed A.C. Napoli

Percorso: Tra Napoli-Caserta e Avellino

Così (in 5) al traguardo

1. Altoè-Berto (Lancia Stratos) p. 711;
2. Uzzeni-Orlando (Porsche Carrera)
925; 3. Marchiol-Campels (Porsche Carrera)
950; 4. Casarotto-Serafini (Lancia
Stratos) 1023; 5. Carrotta-Amara (Opel
Kadett) 1822.

NAPOLI - L'incendio della Porsche Carrera di Tarantini-Ceci, quando gli stessi si trovavano in terza posizione, che a tre chilometri dall'arrivo della prova speciale di Montevergine ha assunto in breve una violenza inaudita, ha reso nulla la volontà di vittoria, le doti e l'agonismo di 35 piloti che sino a quel momento si erano battuti al limite delle loro possibilità, contenendo l'offensiva arrembante dei piloti più quotati che avevano avuto dalla loro anche la fortuna di non incappare nel rogo essendo partiti prima. Soltanto il giovane equipaggio palermitano, Carrotta-Amara, su Opel Kadett, seguendo ad un minuto la macchina incendiata, dopo aver tentato di aiutare lo sfortunato equipaggio, vista la inutilità dei suoi sforzi e dopo avere esauriti i propri estintori, proseguiva la prova giungendo al termine. Erano gli ultimi che ne avevano avuto la possibilità.

CLASSIFICA SPECIALE

1. Faber-Concaro (Opel Kadett) 600;
2. Crucitti-Ravera (Opel Kadett) 648;
3. Tratter-Barbini (Opel Kadett) 688;
4. Chiaramonte-Bertolini (Golf GTV)
727; 5. Rotondi-Concilio (Alfa G.T.)
770; 6. Nappi-Pane (Golf) 831; 7. Ciardiello-Parente (Opel Kadett) 839; 8. Parrino-Spadaro (Opel Ascona) 859; 9. Garofalo-De Simone (Fiat 124 Ab.) 879;
10. Prandini-Mongiorgi (Simca Rally) 881;
11. Amato-Rodino (Simca Rally) 932;
12. Langella-Frangi (Fiat 124) 1020; 13. Gascone-Merola (Alfa GT) 1050; 15. Ammirati-Ambrosio (Ford Escort) 1058; 16. Migliozi-Buonocore (A-112) 1072; 17. Vaccini-Veronesi (Opel Kadett) 1165; 18. Della Sala-Blu Max (Ford Escort) 1175; 19. Fidanza-Bencinaca (Alfa GTV) 1210; 20. Rabusin-Morelli (Alfa GTV) 1236; 21. Di Risio-Cavali (A-112) 1311; 22. Moro-Zanone (Simca Rally) 1367; 23. Borriello-Amirano (Porsche C.) 1403; 24. Pellegrino-Amirano (Simca Rally) 1458; 25. Simone-Frango (Opel Kadett) 1470; 26. Giovagnoni-Filippone (A-112) 1473; 27. Compierchio-Compierchio (Alfasud) 1603; 28. Tollis-Casillo (Fiat X-1/9) 1608; 29. Guida-Seio (Fiat X-1/9) 1714; 30. Piazzolla-Perrone (Opel Kadett) 1863; 31. Bientinesi-Tamburrino (Opel Kadett) 2084; 32. Rotondi-Valentini (Fiat 128 C.) 2091; 33. Capriotti-Pinello (Fiat 124) 2242; 34. Beppucci-Lepore (Fiat 124) 3948; 35. Mola-Carannante (Fiat 124) 4032.

COSI' LE SPECIALI

TENUTA SCHIAVONE - Casarotto (Stratos) in 6'32"; Faber (Kadett) 6'40"; Tarantini (Porsche) 6'40"; Cucirelli (Porsche) 6'42"; Uzzeni (Porsche) 6'43".

MONTEVERGINE - Altoè (Stratos) 20'46"; Cucirelli 21'37"; Tarantini 22'23"; Uzzeni 22'34"; Carrotta (Kadett) 22'36".

AQUAFIDIA - 8 piloti nel tempo imposto; 1. Casarotto 4'30".

FONTE MUFARELLO - Casarotto 5'11"; Uzzeni 5'25"; Altoè 5'27"; Carrotta 5'33"; Marchiol (Porsche) 5'35".

MONTEVERGINE - Casarotto 20'36"; Altoè 20'53"; Uzzeni 22'01"; Marchiol 22'32"; Carrotta 25'18".

AQUAFIDIA - Casarotto 4'30"; Altoè 4'30"; Carrotta 4'33"; Marchiol 4'35"; Uzzeni 4'39".

FORINO - Carrotta 4'36"; Casarotto 4'39"; Altoè 4'43"; Marchiol 4'46"; Uzzeni 4'58".

FAITO - Marchiol 13'06"; Altoè 13'19"; Uzzeni 13'35"; Carrotta 13'51"; Casarotto 14'.

BLOCCATI A MONTEVERGINE I PARTECIPANTI

PORSCHÉ a fuoco solo premi d'onore

Inutilmente gli organizzatori tentavano di riportare nella normalità la prova, l'incendio continuava a divampare ed il tempo passava. Ne conseguiva che ad un certo momento nessun equipaggio avrebbe potuto pervenire al C. O. di Avellino senza incorrere nei fuori tempo massimo. Decidevano quindi di far rientrare questi equipaggi a Napoli e di diramare una classifica speciale per i soli premi d'onore che naturalmente non ha premiato i sacrifici di chi era venuto sino a Napoli alla ricerca dei punti nei vari campionati, anche di marca. L'organizzazione, pur volenterosa, probabilmente non poteva impedire quanto è successo (anche se i piloti avevano già fatto sapere che il passaggio a Montevergine era appena praticabile) ma è certo che è una vera beffa per i piloti gravati di spese notevoli ed inutili. Molti, poi, si sono lamentati dei controlli orari troppo "tirati", ma su questo si spera in un intervento della CSAI.

Stilare un commento ad una gara che vede solo cinque classificati non è facile, perché di avvenimenti oltre l'incendio ve ne sono stati anche troppi. Cominciamo con l'osservare che venerdì alle verifiche nel ruolo di favorito era nettamente balzato l'equipaggio della Grifone formato dai coniugi Casarotto, assetato di successo e di personale rivincita sulla sfortuna che lo aveva bersagliato nella passata edizione. Si sarebbe potuto darlo... sotto la pari al totalizzatore, eppure uno a dieci ad un allibratore. Ed il duo Casarotto, tenendo fede alle previsioni, attaccava subito lungo i 6 km tortuosi e stretti della prova speciale della tenuta Schiavone. I quotati Altoè, Cucirelli, Uzzeni, Carrotta, Marchiol, pur andando come fulmini non potevano fare altro che cercare di contenere, come hanno fatto, i distacchi.

Ma nella prova di Montevergine (primo passaggio) al povero Casarotto capitava l'infortunio che lo relegava all'ottavo posto della classifica provvisoria: si trovava la cassetta della benzina obbligatoria, per pericolo di rimanere senza carburante, a finire la prova a passo d'uomo. Degli scossoni abbiamo citati i più vistosi, se così si può dire, ma ne noteremo altri innestati o inseriti nel quadro della lotta, come quello che ha liquidato il bravo Cucirelli al termine della prova speciale di Montevergine (quando era secondo assoluto) per fusione del motore.

Questi scossoni hanno dato colore e vita alla gara zeppa di episodi interessanti e belli tanto da citare solo i più significativi, ad esempio quello dell'attacco di Altoè nella prova di Montevergine uno, attacco che gli permetteva la conquista della prima piazza, posto che non doveva poi più cedere nonostante la comparsa nella piazza d'onore di Uzzeni, vincitore del Gruppo 3 davanti al bravo Marchiol; quello della rimonta di Casarotto vincitore di quattro delle ultime cinque prove; dell'agile accanita resistenza del giovane duo palermitano Carrotta-Amara che, su Opel-Conrero, conquistava il successo nel Gruppo 2 ed il quinto posto assoluto; della vicacità e, perché no, della bravura di Faber, Crucitti, Tratter, Chiaramonte, Rotondi, Concilio, Nappi, Ciardiello che al momento dell'incidente seguivano i battistrada; del puntiglio dell'unico equipaggio femminile, Rabusin-Morelli, che sfortunate nella prova della tenuta Schiavone, riuscivano nonostante il motore della loro vettura zoppicasse, a rimontare posizioni su posizioni sino a classificarsi al ventesimo posto degli sbizzigriti piloti messi fuori causa dall'incendio.

Carlo Burlando

DASARA «poeta» della regolarità

LA SPEZIA - Quanto siano gradite ai piloti le gare del tipo Nuova Regolarità quando sono brevi e bene articolate nelle difficoltà regolamentari, lo ha ampiamente dimostrato il 4. Trofeo «Golfo dei Poeti» organizzato dalla A.C. Spezia e vinto dal veronese Dasara su Fiat 124 Abarth, che ha avuto la meglio sullo spezzino Bastianelli, vincitore del gruppo 1 che ha accumulato 8'1 di penalizzazioni in più.

La veloce galoppata per le strade dell'entroterra spezzino, lungo i 121 km di percorso vario intramezzato da 8 controlli orari e da 6 prove speciali tutte selettive, ha costituito la piattaforma sulla quale ha ruotato la manifestazione. Le prove speciali prescelte dagli organizzatori sono apparse particolarmente idonee per definire una netta selezione dei valori in campo.

Nella breve disamina delle varie classi, nella minima del turismo di serie il successo è arrioso allo spezzino Grandi su Autobianchi, davanti a Bergamasco su A 112 58 HP. Nella 1150 il pronosticato della vigilia, Pavanello al volante di una A 112 70 HP, non poteva fare a meno di aggiudicarsi la classe davanti allo spezzino Filippi distaccato di 13"3 e all'alfiere della Riviera Corse, Ravera. Nella 1300 vittoria del «grifonico» Forato che su Simca R2 ha avuto la meglio per 24"3 sullo spezzino Giannini terminato davanti al savonese Cirio.

Successo dello spezzino Bastianelli nella classe 2000 davanti ai portacolore dello A.C. Ivrea, Cormegna, ed alla brava Ivierito vincitrice fra il sesso gentile. Viviani che alla vigilia era tra i favoriti per l'assoluti si è giocato la piazza d'onore giungendo al controllo orario finale in anticipo.

Nel Gran Turismo di serie, classe 1300 dove le Fiat X1/9 predominavano, ha vinto il portacolore del CAS Fiat Barbera davanti al savonese Vincenzi su Lancia HF e alla Mara Mancina che anche in questa competizione ha messo in luce le sue doti. Nella classe fino a 2000 netta vittoria dell'alfiere dell'IAC Ivrea Rostagno che si è imposto alla guida di una Fiat 124 Abarth.

Nel Gruppo Speciale, detto del vincitore assoluto Dasara, non resta che porre in evidenza le belle prestazioni di Nozenzo, vincitore della classe 1300 davanti al savonese Bianchi e al «Grifonico» Tabaton, e di Tarabella finito alle spalle di Dasara precedendo il novarese Bacchella.

c. b.

● Nel corso delle verifiche, discussioni a non finire sulla possibilità di usufruire o meno dei pneumatici racing. In contrasto con il parere di alcuni concorrenti che rifacendosi alle prove di Ivrea e di Padova, dove a seguito telegramma CSAI che faceva riferimento al notiziario 8-77 (pneumatici gruppi 1 e 3 CSAI) nella gara piemontese e regolamento particolare nella gara veneta che escludevano dalle gare i pneumatici «racing», alla Spezia i commissari sportivi e tecnici applicando il capitolo uno della norma supplementare 13 ne consentivano invece l'uso.

Non sarebbe male che la CSAI, sia pure in periodo di «interregno», decidesse qualcosa in merito ».

TROFEO GOLFO DEI POETI, gara nazionale di regolarità - La Spezia, 23 aprile '78 LE CLASSIFICHE

TURISMO DI SERIE

Classe 1000: 1. Grandi (A 112 E) 3'59"2; 2. Bergamasco (A 112 58 HP) 4'04"2; 3. Valerio (Fiat 127) 4'21"8; 4. Zanchi (Fiat 127) 4'31"4; 5. Battistoni (A 112) 4'37"4; 6. Martinetti (A 112) 4'48"0; 7. Polloni (Fiat 127) 4'52"2; 8. Rocchelli (A 112) 4'53"1; 9. Calzolari (Fiat 127) 5'21"9; 10. Modona (A 112) 5'30"8; 11. Cerretti (Fiat 127) 5'38"9; 12. Cervone Rosanna (A 112) 5'39"6; 13. Franzini (Inn. Mini) 9'04"7; 14. Crivelli (A 112) 5'58"3; 15. Tos (Fiat 127) 6'07"0; 16. Sangarnani (A 112) 6'10"4; 17. Panti (Fiat 124) 6'10"0; 18. Filippi (Fiat 127) 7'59"7; 19. Carletti (Fiat 126) 9'32"0; 20. Bernardini (Fiat 126) 10'02"9.

Classe 1150: 1. Pavanello 3'50"6; 2. Doglioli 4'03"8; 3. Ravera 4'05"5; 4. Olivero 4'15"9; 5. Boldrin 4'44"5; 6. Covolo 4'44"4; 7. Costigliolo 4'47"3; 8. Messaggi 5'11"4; 9. Verdi 5'18"8; 10. Filippi 5'18"8; 11. Scricciolo 5'18"8; 12. Trio 7'37"1; 13. Cosc 8'30"9 (tutti su A 112 70 HP); 14. Coli (Fiat 128) 8'50"7; 15. Bonamini (A 112 70 HP) 10'43"4.

Classe 1300: 1. Forato (Simca R2) 3'08"0; 2. Simca R2) 3'32"3; 3. Cirio (Alfasud T1) 3'32"9; 4. Rosmarino (Simca R2) 3'46"6; 5. Giannesi (Simca R2) 3'51"1; 6. Castellani (Simca R2) 3'58"5; 7. Zuccarino (Alfa Romeo) 4'04"9; 8. Bittante (Fiat 128) 4'07"9; 9. De Luca (Alfasud Sprint) 4'09"3; 10. Vallinieri (Simca R2) 4'11"9; 11. Chiantellessi (Alfa Romeo) 4'12"9; 12. Santa (Alfasud T1) 5'08"7; 13. Trinefili (Fiat 128) 5'19"6; 14. Accolla (Alfasud T1) 5'26"0; 15. Cimma (Simca R2) 5'55"3; 16. Pinarello (Fiat 128) 6'45"0; 17. Gamberini (Simca R2) 12'47"6; 18. Perez (Alfasud T1) 14'41"6.

Classe 2000: 1. Bastianelli (Alfa Romeo GTV) 3'01"4; 2. Cormegna (VW Golf) 3'10"4; 3. Imerito (VW Golf) 3'15"1; 4. Doni (VW Golf) 3'35"4; 5. Bartoli (Opel Ascona) 4'52"5; 6. Viviani (Opel Kadett GTE) 5'02"2; 7. Vaccaro (Fiat 124) 13'01"3.

GRANTURISMO DI SERIE

Classe 1300: 1. Barbera (Fiat X-1/9) 3'09"6; 2. Lancia Fulvia HF) 3'27"1; 3. Forato (Fiat X-1/9) 3'48"9; 4. Gibelli (Lancia Fulvia Coupé) 3'51"5; 5. Ferin (Fiat X-1/9) 4'04"1; 6. Cola (Fiat X-1/9) 4'12"1; 7. Pasteris (Fiat X-1/9) 5'19"8; 8. Valliniera (Fiat X-1/9) 6'01"1; 9. Volpi (Lancia Fulvia Coupé) 8'12"0.

Classe 2000: 1. Rostagno (Fiat 124 Abarth) 4'10"3; 2. Sollani (Fiat 124 Abarth) 4'18"3; 3. C. Berant (Lancia Fulvia HF) 4'19"1; 4. Fusani (Fiat 124 Abarth) 4'21"6; 5. Cavagnolo (Lancia Fulvia HF) 4'38"3; 6. Benzi (Fiat 124 Abarth) 5'00"6; 7. Sammoglia (Lancia Fulvia HF) 5'53"2; 8. Melina (Fiat 124 Abarth) 8'14"7.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1300: 1. Nozenzo (Fiat 128 Coupé) 3'11"7; 2. Bianchi (Mini Cooper) 3'23"4; 3. Tabaton (A 112 70 HP) 3'30"6; 4. Costa (Simca 1200 SS) 3'37"4; 5. Ferratello (Simca 1000 S) 4'05"1; 6. Molino (Mini Cooper) 4'12"2; 7. V. V. (Simca 1100 T1) 4'13"3; 8. Menichetti (Alfasud T1) 4'21"9; 9. Capriotti (A 112 70 HP) 4'31"9; 10. Salestani (Renault RS TS) 4'32"7; 11. Miele (Alfasud) 4'33"9; 12. Barilli (Renault RS LS) 4'35"2; 13. Bonucci (Mini Cooper MK) 3'44"3; 14. Leone (A 112) 4'43"9; 15. Viaggiato (Alfa Romeo) 4'44"6; 16. Lapaconi (Lancia Fulvia) 1'3) 5'05"3; 17. Menichetti (Fiat Coupé) 5'15"7; 18. Lotorto (Simca Rally) 5'51"1; 19. Franceschini (Mini Minor MK3) 6'52"7; 20. Secchiari (Fiat 127) 7'02"7; 21. Rastello (Fiat 128) 7'21"7; 22. Baldassarre (Citroën Ami) 8'10"9; 23. Bindi (Fiat 850 C.) 8'12"2; 24. Cardillo (Fiat 850 C.) 8'21"2; 25. Tarca (Fiat 850 S) 11'55"3; 26. Adorni

Classe 1800: 1. Dasara (Fiat 124 Ab.) 2'53"3; 2. Tarabella Oriana (Lancia Fulvia HF) 3'14"2; 3. Bacchella (Renault Alpine) 3'21"1; 4. Laudi (Fiat 124 Abarth) 3'43"3; 5. Pantarelli (Fiat 124 Spd) 3'46"1; 6. Beni (Renault 12) 3'54"4; 7. Giambiasi (Alfa Romeo GTV) 4'15"8; 8. Suni (Fiat 124 Abarth) 4'17"5; 9. Sroch (Ford Escort RS) 5'20"5; 10. Rabellino (Ford Escort RS) 5'22"1; 11. Babina (Opel Manta) 10'41"9; 12. Giorgi (Alfa Romeo Giulia) 13'22"5.

147 IN ROMAGNA

La discesa decide per RAVAIOLI

TERME LA PANIGHINA - A Bertinoro per la terza edizione della Coppa Arcangeli di Nuova Regolarità se non sono state parecchie di cose su cui soffermarsi per esprimere alcune opportune considerazioni, c'è stato, come facilmente prevedibile, la sola affluenza di iscritti che aveva consigliato gli organizzatori a sdoppiare la manifestazione in due gare contemporanee con la sola differenza del nome; necessità che si è rivelata superflua perché i parenti, causa alcuni defezioni, si sono ridotti a 147 che sono appena tre in meno dei 150 massimi consentiti per simili gare.

Poi il solito pubblico numerosissimo ed indisciplinato, che sembra voler rischiare oltre ogni limite per la propria incolumità e le macchine di tutti i giorni a confrontarsi senza la minima esclusione e che hanno portato a risultati scontati ed a diverse piacevoli sorprese.

Non senza una punta di coraggio gli organizzatori hanno pensato di ripetere la manifestazione dello scorso anno che aveva avuto già il suo collaudo positivo e di invertire il senso di marcia di una prova speciale che diventava così in discesa.

Ne è venuta fuori la novità che come detto all'inizio ci induce a diverse considerazioni.

Non a caso quindi la ipotetica classifica assoluta, che in effetti non viene redatta ha visto il successo dell'Alfasud di Ravaioli, la macchina cioè non certo più potente ma il pilota più noto per il suo lontano passato di ottimo rallyista. Successo che è scaturito anche grazie alla squallida dell'equipaggio Mike-John causa i pneumatici non regolamentari.

La coppia sanmarinese composta da due noti rallyisti disponeva altresì di una delle vetture più forti viste alla partenza, una Escort 2000 gruppo uno ottimamente preparata.

Nei due gruppi specializzati del successo di Ravaioli nella categoria oltre 1300 ottima prova di Ercolani con il Golf GT 1 che si dimostra una delle macchine più valide per queste gare. Premiazione in serata con numerose coppe fra cui quella messa in palio dalle Terme la Panighina di dimensioni veramente inusitate.

Giuliano Canè

LE CLASSIFICHE

GRUPPO I
 Classe fino 1000: 1. Zaccaria-Limone (A-112) p. 1578; 2. Paneri-Paneri (A-112) 1666; 3. Conti (127) 1803; 4. Reghelin-Biele (127) 1840; 5. Albiconi-Lanzi (A-112) 1872; 6. Lagni (127) 1882; 7. Turetta-Trentin (4) 1911; 8. Panini-Ascarei (A-112) 1927; 9. Ugolini (A-112) 1968; 10. 1968; 11. Giamporro-Castella (127) 1999; 11. Giamporro-Fraslone (A-112) 2051; 12. Castellani-Ottaviani (127) 2091; 13. Rinaldi-Casamonti (Mini) 2124; 14. Zaccarelli-Casani (127) 2154; 15. Antico-Zaggia (A-112) 2167; 16. Galonaci-Ghirelli (A-112) 2187; 17. Antonelli-Antonelli (850) 2588; 18. Pillich-Ranconi (127) 2774; 19. Zattoni-Gardini (Simca) 3119.
 Classe fino a 1100: 1. Landozzi-Cappucci (A-112) 1549; 2. Cacci-Mancucci (A-112) 1616; 3. Scuro-Simonetti (A-112) 1628; 4. Innocenti-Benedetti (Peugeot) 104 1547; 5. Facchini-Volpinari (128) 1684; 6. Senesoni-Allegri (127) 1779; 7. Viola-Salvan (A-112) 1781; 8. Campori-Zangoli (128) 1915; 9. Turci-Baschetti (128) 2133; 10. Rado-Salvan (A-112) 2184; 11. Focaccia-Valmori (A-112) 2315; 12. Morini-Marcacchia (128) 2338; 13. Rinaldi-Forni (Skoda) 2457; 14. Leonardi (Escort) 2671.
 Classe fino a 1300: 1. Quaratesi-Ragazzi (Simca R-2) 1463; 2. Poggi-Mambelli (Simca R-2) 1468; 3. Vallinè-Brusafello (Simca R-2) 1527; 4. Calore-Michelotto (Alfasud) 1533; 5. Cavallin-Cavallin (Simca R-2) 1566; 6. Lusa-Rambelli (Simca R-2) 1616; 7. Zampetti-Fiesoli (Simca R-2) 1688; 8. Scatizzi-Poli (Simca R-2) 1691; 9.

Toni-Fabrizi (Simca R-1) 1763; 10. Martini-Tosoni (Simca R-2) 1780; 11. Gracini-Sverini (Simca R-2) 1827; 12. Gueronzi-Marinelli (Simca R-2) 1900; 13. Passasi-Lanzarini (Simca R-2) 2185; 14. Vicinò-Lucchi (Peugeot) 2387; 15. Cempitelli-Bertaccini (Escort) 2631; 16. Tugnoli (Alfasud) 2808; 17. Bussi-Bernacci (128) 2841.
 Classe oltre 1300: 1. Ricci-Ruggiero (Audi 80 GTE) 1291; 2. Rochi-Quercioni (Escort) 1372; 3. Mabuselli-Levaggi (Kadett) 1400; 4. Nardi (Ascona) 1538; 5. Ghirardo-Fiorretto (Peugeot) 504 1187; 6. Landi-Spazzoli (Ascona) 1940; 7. Nozzoli-Splighi (Kadett) 2133; 8. Ferrini-D'Altri (Manta) 2204; 9. Prati-Martelli (Ascona) 2483.

GRUPPO 3
 Classe fino a 1300: 1. Moschini-Valentini (Fulvia) 1831; 2. Montaldo-Coltro (Xl-9) 1900; 3. Salerno-Pittaro (Xl-9) 1916; 4. Ferrini-Nicolosi (Xl-9) 3337.
 Classe oltre 1300: 1. Pazzagli-Salvi (HF 1600) 1443; 2. Veronesi-Manfredini (Alpine) 1461; 3. Romagnoli-Poggioni (HF 1600) 1527; 4. Nicolini-Nicolini (124 Spider) 1532; 5. Manuelli-Zoli (Beta) 1540; 6. 1532; 6. Venturoli-Squorici (HF 1600) 803; 7. Gentili-Succi (Beta C) 1636; 8. Tucceri-Anselmi (HF 1600) 1683; 9. Bagardi-Chechi (HF 1600) 1766; 10. Sarti-Mandolesi (Beta C) 1815; 11. Rada-Rada (HF 1600) 1818; 12. Gerzel-Giovanini (124 SP) 1916; 13. Liverani-Muliani (124 SP) 2592; 14. Caraffoni-Pracucci (Abarth 1800) 2545; 5. Garattoni-Magnani (HF 1600) 2800.

GRUPPO SPECIALE
 Classe fino a 1300: 1. Ravaioli-Mazzoni (Alfasud) 1245; 2. Grassini-Rossi (De Tommaso Mini) 1539; 3. Casadei-Brunori (Simca) 1760; 4. Landi-Laboratore (Mini C) 1828; 5. Scatoloni-Piccoli (128) 1834; 6. 1828; 6. Scatoloni-Piccoli (128) 1834; 7. Ghini-Campagna (Escort) 1800; 8. 842; 7. Lombardi-Bartanzoni (HF 1300) 1918; 8. Bonetti-Ambrosini (Mini C) 1943; 9. Fabri-Bubbolini (Fiat 500) 1852; 10. Calandara-Foschi (Alfasud) 2014; 11. Vanucci-Benzi (HF 1300) 2105; 12. Criscione-Deli-Bianco (Escort) 2124; 13. Amadori (Fiat 500) 2199; 14. Prtellici-Cocchini (Fiat 127) 2233; 15. Bondi-Bicchi (Kadett 1000) 2253; 16. Mosconi-Cagnani (Fiat 500) 2277; 17. Minguzzi-Marini (Simca R-1) 2382; 18. Asola-Bicchio (Mini C) 2394; 19. Marini-Scaro (Simca R-2) 2430; 20. Tullini-Minola (124 SP) 2819; 21. Ciabattini-Tei (NSU TT) 2819; 22. Molari-Molari (Fiat 500) 3093; 23. Pieri (Fiat 500) 3534; 24. Pigrini-Ricci (Simca) 4576.

Classe oltre 1300: 1. Ercolani-Conti (Golf GT) 1306; 2. Bugli-Bartoli (124 sp) 1523; 3. Brogi-Lamini (Fiat 500) 1544; 4. Piazzi-Roselli (Fiat 125) 1598; 5. Simonelli-Bianchi (Fiat 125) 1612; 6. Berardini-Ricciardi (124 sp) 1646; 7. Sintoni-Carelli (124 sp) 1658; 8. Poggi-Fochi (Golf GT) 1688; 9. Fantini-Innocenti (Fiat Abarth) 1690; 10. Arfanti-Giordani (GT A.R.) 1694; 11. Piva-Metalli (Escort) 1802; 12. Bertolin-Cavali (124 sp) 1832; 13. Celli-Campagna (Alfa Zagato) 1832; 14. Mariani (124 sp) 1954; 15. Ghetti-Moratti (HF 1600) 1998; 16. Giuliani-Maggiaroni (Fiat Abarth) 2050; 17. Di Banella-Di Banella (Ford Mercury) 2066; 18. Bissioni-Ebissoni (Fiat 128) 2147; 19. Pinza-Lusi (124 sp) 2310; 20. Quinteri-Piani (124 sp) 2682.

BACCINO si regala sul campane

VIGONE TORINESE - Dopo mesi di pioggia continua e implacabile un primo maggio di quasi sole ha festeggiato la prima prova di regolarità del campionato italiano fuoristrada (la più lunga finora mai disputata in Italia) organizzata a Vigone Torinese dal simpatico romano Riccardo Baccino in collaborazione con i big della carrozzeria di fuoristrada (Miglietta, marito e moglie e Alberto Gaidano) e con l'appoggio tattico degli uomini dell'AC Torino. Fantastico e spettacolare il percorso dalle caratteristiche « a scacchi » con ben tre chilometri di guado continuo ogni giro nel torregio all'ice; ottima la formula di gara che unisce le caratteristiche del rally a quelle specifiche del fuoristrada classico per i piloti più veloci che inevitabilmente, qualche difficoltà di asseffazione soprattutto per i piloti più veloci che inevitabilmente hanno pagato cara la loro discontinuità. Vedi il caso di fuoristrada Molino inghilterra tempo in assoluto e Giardi trarati entrante in gara troppo veloce decisamente fuori misura. Peccato anche per Miglietta, alfine della Dajatsu, che terzo assoluto precipita al 12. posto per un banale salto di porta. Alla ribalta dunque i piloti più regolari, vince alla grande infatti il tranquillo boss del team Alfa di Parma, il tranquillo boss del team Alfa di Parma, Giovanniardi. Incredibile il carattere di Baccino, che con un'ottuagenera Campagna Diesel, regolandosi a occhio sull'ora del campione di Vigone, conquista un meritissimo quarto posto assoluto.

Giorgio Rosotto

4 X 4 - GARA DI FUORISTRADA - Vigone Torinese - 1 maggio 1978

LE CLASSIFICHE

1. Giovanardi (A.R. Matta) p. 3242; 2. Biade (Dajatsu 1600), 3549; 3. Crola (Uaz), 4597; 4. Baccino (Campagna Diesel), 5754; 5. Todini (Dajatsu), 6121; 6. Giardi (Proto-Alfa), 6206; 7. Manuelli (Zagato), 6270; 8. Andreolli (Dajatsu), 7368; 9. Quartinello (Toyota Prototipo), 7514; 10. Sibilla (Munga), 7555; 11. Loero (Munga), 7734; 12. Miglietta (Dajatsu), 8046; 13. Sartore (Jeep Renegade), 8294; 14. Martorelli (Uaz), 9030; 15. Lani (Uaz), 9171; 16. Pizzirani (Dajatsu), 9959; 17. Lanfranco (Jeep Renegade), 10.438; 18. Savio (Dajatsu 1600), 10.889; 19. Molino (Jeep Renegade), 11.368; 20. Ghidini (Alfa Matta), 12.114; 21. Rota (Jeep Renegade), 12.391; 22. Bertolini (Jeep Renegade), 15.262; 23. Vallega (Jeep Renegade), 14.454; 24. Marorelli (Uaz), 16.240; 25. Meschina (Puch) 16.232; 26. Belletti (Jeep Renegade), 22.172; 27. Fiori (Campagna Fiat), 27.484; 28. Tocci (Campagna Fiat), 36.829.

Giovani e... mucche motivi-spettacolo del mini-BASILICATA

POTENZA - «...Che questa manifestazione sia propedeutica per altre che organizziamo in Basilicata in questo settore dello sport automobilistico per offrire allo spettatore che abbiamo dato come il cronoscalatore della Briola-Salita...»

Con queste parole il presidente dell'Automobile Club Potenza dottor Francesco Solimena, nella sala ricevimenti nell'Hotel Dolomiti di Castelmezzano (PZ), ha dato il benvenuto ai numerosi piloti partecipanti al secondo mini rally di Basilicata, prova valida per la Coppa C.S.A.I. di regolarità prima zona. Oltre 60 i concorrenti provenienti da tutte le regioni incluse nella prima zona. Quanto al risultato tecnico della gara, il pronostico fatto alla vigilia che vedeva favorito, oltre ai piloti locali Conforti e « Il Liscio », anche Ciraci e Bavia si è avverato. Infatti, alla fine, il tarantino Peppi Ciraci si è imposto con il rendimento della sua Kadett GTE. Concorrerò in quasi tutte le dieci prove speciali, vanamente a fatto alla Bavia (Kadett GTE) « Il Liscio » (Lancia Zagato Conforti (Beta Coupé), e Codeleoni (Golf GTT). Ciò che ha favorevolmente impressionato è stata la larga partecipazione di giovani piloti esordienti tra i quali ha spiccato su tutti il potentino Mauro su Renault 5 Alpine, gruppo nella classe 1800 di Fizzitelli nella classe 1000. Intra nella classe 1150, Ruscitti nella classe 1300 e Ciraci nella classe 2000.

In gruppo 3 vittoria di Nuoro nella 1300 e Conforti nella classe 2000. In gruppo speciale « Il Liscio » nella classe 1300 e Mauro nella classe 1800. Nella per vetture diesel ha vinto Giacomo Pizzo (Mercedes 220 D), al suo esordio.

Durante la prova speciale su sterrato nel secondo giro, il potentino Gerardo Conforti per poco non ha trasformato la sua prova in una prova speciale dell'East Africa 70. Bavia a causa di un attraccamento improvviso della sede stradale di un branco di mucche (non sacre).

Mario Marinelli

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1
 Classe 1000 cc: 1. Pizzutoli-Ricos (Autobianchi A-112) 4'26"; 2. Sessa-Serio (A-112 E) 4'37"; 3. Marangoli-Milano (A-112 E) 4'38".
 Classe 1150: 1. Introna-Domenico (Autobianchi A-112) 3'20"; 2. Mazzoletti-Enrico (Golf GT) 3'20"; 3. Sinisi-Zaccagnino (A-112 70 HP) 3'21".
 Classe 1300: 1. Ruscitti-Motolese (Mini Cooper 1300) 2'55"; 2. Cioiara-Lentini (Simca R2) 3'58"; 3. Rondinelli-De Angelis (Alfasud TT) 3'59".
 Classe 2000: 1. Conforti-Salvi (Kadett GTE) 2'03"; 2. Bavia-Ascalone (Kadett GTE) 2'24"; 3. Di Giorgi-Chico (Kadett GTE) 2'54".
 GRUPPO 3
 Classe 1300 cc: 1. Nuoro-Deida (Fiat Xl/9) 3'09"; 2. Gligio-Piero (Fiat Xl/9) 3'28"; 3. Orsini-X (Fiat Xl/9) 4'45".
 Classe 2000: 1. Conforti-Santangelo (Be-

ta Coupé 2000) 2'46"; 2. Del Vecchio-Giuseppe (Lancia HF) 3'23"; 3. Giossini-Mosella (Lancia HF) 4'34".

GRUPPO SPECIALE

Classe fino a 1300: 1. « Liscio » « Liscio » (Lancia Zagato) 2'42"; 2. Tommasi-Angello (Renault 5 kit) 2'58"; 3. Romanello-Enrico (Alfa Romeo 1300) 3'17".
 Classe 1800: 1. Mauro-Lamone (R5 Alpine) 3'00"; 2. Boronzo-Gianella (Alfa GT) 3'07"; 3. Alfinio-Antonio (Lancia HF) 3'25".

GRUPPO PER VETTURE DIESEL

1. Pizzo-Vignola (Mercedes 220 D) 6'21"; 2. Ruocco-Ruscelli (Fiat 132 Diesel) 6'33"; 3. Silivera-X (Mercedes 220 D) 6'11".

NAVA-RAMPONI si ripetono a MORBEGNO con altri favoriti

MORBEGNO - Nebbia, terrore e pioggia incessante sono gli ingredienti che hanno messo a dura prova i 67 concorrenti del secondo Trofeo Valtourno Corse e Primo Trofeo Costenaro terza manifestazione di nuova regolarità organizzata dalla dinamica Compagnia Valtourno Corse.

Nelle classi minori scarsamente popolate, vittoria dei piloti locali Princa e Varisto peraltro dimostratisi autori di tempi prestigiosissimi. Nella classe C dominano nella Simca R2, lo spettacolo della stagione. Furio-Sorato che con una spettacolare vittoria nella seconda prova di Calcara si aggiudicavano la vittoria di classe ed un meritissimo secondo posto nella classifica assoluta.

Su bagnato si attendeva anche Nosenzo, capo classifica della coppa C.S.A.I., e così è stato, e vittoria meritissima ed assoluta. Nella classe F, il terzo posto assoluto; otto nella classe D, il secondo, nella E, nella E di Barbera, nella F di Supera, nel gruppo speciale oltre 1300 vittoria assoluta di Nava-Ramponi che hanno bissato il successo dell'anno scorso.

Secondo trofeo Valtourno Corse - Gara nazionale di regolarità - Morbegno 29-30 aprile

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1
 Classe A: 1. Trinca-Colonel Giovanni (Alfasud Abarth) 7:07; 2. Eliastro-Mario (Alfasud Abarth) 7:11; 3. Fratini-Chioretto (A-112 Abarth) 7:61; 3. Fratini-Rossi (Mini) 9:00; 8:28; 5. Parolo-X (Fiat 127) 8:69; 6. Negri-Passerini
 Classe B: 1. Varisto-Varisto (A-112) p. 726; 2. Brachi-Polini (A-112 Abarth) p. 748; 3. Moroni-Patriarca (Peugeot 104) 749; 4. Pavanello-Pavanello (A-112 Abarth) p. 750; 5. De Paoli-Garofalo (A-112)
 Classe C: 1. Forato-Forato (Simca R-2) p. 706; 7. Ferrari-Scherri p. 717; 3. Vallisneri-Brusafiero 736; 7. 4. Marchionni-Bultroni 741; 6. 5. Mancardi-Malinverdi 761; 5. 6. Salvietti-Puricelli 768; 4. 7. Cima-Soffritti 768; 4. 6. Gamberini-Gallo 788; 5. 7. 8. 9. Lionello-Morelli (Alfasud) 855; 7. 10. Merlo-Gianonelli (Alfasud) 958; 4. 11. Garox-Campari
 Classe D: 1. Cormegna-Zaccolo (Golf GT) p. 712; 8. Ferrario-Riva (Kadett GTE) p. 713; 7. 3. Bricchi-De Pompeis (Kadett GTE), 720; 7. 4. Ciocearelli-Cordellini (Escort RS3) 740; 5. 6. Lugo-Castelli (Triumph Dolomite) 757; 9. 6. Malgera-C. Bassi (Golf Diesel) 781; 7. 7. Roncelli-Cornali (Fiat 124) 855; 6.

GRUPPO 3

Classe E: 1. Barbera-Bachi (Fiat) p. 755; 3. 2. Ferin-Virotti (Fiat) 776; 3. Fogaro-Zorzi (Fiat) 777; 2. Nardin-Zotta (Fiat) 785; 7. 5. Pasteris-Tarabilla (Fiat) p. 807; 8. 6. Olivari-Rivetta (Fiat) 820.3.
 Classe F: 1. Superti-Quardo (Fiat 124) 730; 2. 2. Rostagno-Rostagno (iFAT 124 Abarth) 736; 6. 3. Salini-Cadario (Alpine A-110) 737; 8. 4. Fiume-Fiume (Alpine Renault) 742; 9. 5. Nobili-Mombardieri (Fulvia HF) 778; 6. 6. Perri-Grosina (Renault) p. 794; 9. 7. Rovedati-Giugni

GRUPPO SPECIALE

Classe G: 1. Nosenzo-Moresco (Fiat) p. 711; 0. 2. Spinetti-Fasina (R5 TSL) 722; 5. 3. Bellini-Raccanello (Fulvia) 732; 7; 4. Paperga-Isidoro (Alfasud TT) 738; 4; 5. Abbiati-De Toma (Simca R2) 739; 8; 6. Ratti-Sartriana (Simca R2) 747; 0; 7. 8. 14. Divina-Andreatti (Ford Escort) 849; 6.
 Classe H: 1. Nava-Ramponi (Fiat Abarth) p. 674; 3. 2. Dasara-Lorenzini (Fiat Abarth 124) 707; 5. 3. Fidanza-Fidanza (Fiat Abarth 124) 734; 2; 4. Della Vedova-Del Zoppo (Ford GT) 763; 9; 5. Liviani-Superti (Ford Escort) 898.5.

LA ZANZARA

rinvia al prossimo numero

NEL TROFEO (SEMPRE PIÙ ACCANITO)
DIVERSI NOMI NUOVI (PILOTI-TECNICI)

Un collaudatore ALFA si scatena

MONZA - Gara ad eliminazione, la seconda prova del Trofeo Alfasud a Monza. Infatti, molti dei protagonisti (o presunti tali) sono spariti di scena o nelle batterie o nella convulsa finale, dando veramente del lavoro ai pur solerti commissari di pista monzesi. I vincitori delle due batterie, «Toby» e Calamai, si sono eliminati a vicenda in finale; Drovandi non ha finito neppure il primo giro della sua batteria; il rientrante Piroli ha demolito la macchina contro il guard-rail, urtato da Pelachin all'ultimo giro della seconda batteria dopo essersi messo per traverso in chicane toccandosi con «Jerry».

Massimo Nardelli aveva la macchina che non andava, Vasta ha avuto dei problemi in prova che poi ha risolto, ma quando aveva concluso la sua bella rimonta,

segnalare che sia lui che «Jerry» e Schermi hanno superato indenni le verifiche tecniche post-gara. Schermi era forse il più contento del risultato monzese, cadutogli nel piatto quasi inaspettato dopo i problemi di cambio che aveva avuto in batteria.

Questa gara monzese è stata caratterizzata anche da una singolare procedura negli schieramenti delle batterie. Poiché durante il primo turno di prove ufficiali la pista era ancora bagnata, praticamente solo i concorrenti con i numeri pari, quelli del secondo turno, hanno provato con pista asciutta. Nel pomeriggio, alla ripetizione delle prove, la pioggia insistente ha tolto velleità a chiunque. Ecco perché, per «pareggiare» un po' le cose, i commissari sportivi hanno fatto gli schieramenti rag-



Al quarto giro della finale Alfasud, a Monza, i vincitori delle due batterie di qualificazione, Calamai (34) e «Toby», si sono eliminati a vicenda urtandosi per evitare un altro concorrente giratosi in mezzo alla chicane



Luciano Molinari, dopo essere arrivato secondo nella sua batteria, ha movimentato la finale con vari «numeri». Sopra taglia la variante dopo il traguardo (gli altri sono Vasta, Bertolini, Mariolini e Orlandi); sotto, eccolo in testa-coda alla Ascari mentre passano «Menes» e Giampiero Madiai

Classifica Trofeo Alfasud 1978	MUGELLO	MONZA	TOTALE
Calamai	9	—	9
«Jerry»	—	9	9
Drovandi	6	—	6
«Menes»	—	6	6
Martino	1	4	5
Campani	4	—	4
Valvassori	3	—	3
Madiai	—	3	3
Prezzenini	2	—	2
Schermi	—	2	2
Mantovani	—	1	1

in finale, ha osato troppo sbagliando una chicane. A proposito di Vasta, da segnalare il suo favoloso giro più veloce, che migliora di oltre 2" (dal 2'28"7 di Piroli lo scorso anno all'attuale 2'25"6) il record. Quello di Vasta non è stato un exploit isolato, anche altri si sono avvicinati a questo limite, per cui c'è da credere che il grosso guadagno è dipeso sia dalla tiratissima gara, sia dall'adozione obbligata del rapporto lungo, che permette di sfruttare appieno le scie.

Fra i primi sei del Mugello, solo Demetrio Martino è tornato in zona punti, con un bel terzo posto. A proposito di Martino, da



gruppando in una batteria i numeri pari, nell'altra i dispari.

Parlando di preparatori, da segnalare l'exploit dell'officina «Luicar», che si è presentata per la prima volta quest'anno in forma ufficiale, e che ha portato due giovanotti milanesi «Menes» ed «Aton», ad un debutto veramente notevole.

Altro debuttante di lusso è stato Leone Pelachin, partito in seconda fila nella sua batteria, e che fino all'ultimo giro ha battagliato con i primi fino all'urto con Piroli. Da notare che Pelachin, che fa il collaudatore all'Alfa di Arese, aveva sulla sua vettura l'ex motore di Piroli.



Sopra, siamo nuovamente alla chicane dopo i box, ed in testa-coda è Spoldi che ha dietro Prezzenini. E' una fase della prima batteria di qualificazione