



Ickx e quel mattacchione di Mass festeggiano, nel solito modo, la felice conclusione del mondiale marche di B. Hatch, che hanno vinto due volte...

DUE FILOSOFIE (E DUE REALTÀ) OPPOSTE IN UN ANNULLAMENTO PER RISCHIO-PIOGGIA



La corsa fantasma



L'avvio della prima parte della gara di Brands Hatch, con Ickx davanti a Wollek ed Hans Stuck



Ronnie Peterson al volante della nuova e velocissima BMW 320 due litri sovralimentata, che in prova ha qualificato in prima fila accanto alla Porsche 935 ufficiale di Jacky Ickx e Jochen Mass

SONO stato colpito dalla reazione della stampa in seguito all'interruzione, dovuta alla pioggia, della « Sei Ore » di Brands Hatch. Ma ricordiamoci prima che cosa è accaduto.

La partenza fu data all'ora prevista sotto la pioggia e la corsa è stata condotta con passione durante un'ora e un quarto. A quel momento le condizioni atmosferiche erano tali che il direttore della corsa ha deciso di sospendere per impedire ai piloti di prendere troppi rischi. Non penso che il suo gesto possa essere criticato.

Una seconda partenza avvenne un po' più tardi e secondo il regolamento internazionale questa seconda corsa annullò la prima. Di nuovo, gli ufficiali di gara hanno applicato il regolamento e non si può criticarli. Però gli osservatori ed il pubblico ne hanno sottolineato il carattere ingiusto (almeno per Brands Hatch).

Effettivamente, quella prima corsa ebbe luogo e fu intensamente contesa (con tutte le conseguenze d'un tale confronto), fu seguita con passione dal pubblico: e poi s'è dovuto cancellare tutto. Che ne pensa il « vincitore della corsa che non è mai avvenuta », come mi chiamano in Inghilterra?

Non so se i piloti « professionalizzati » di oggi la penseranno come me, ma io sono convinto, in compenso, che il mio parere sarà quello dei piloti della mia epoca, e delle epoche precedenti.

Per il pilota che sono, i due aspet-



Sotto l'acqua battente la 935 di Sindel-Steckkonig, giunti quinti assoluti

ti primordiali della corsa sono: il piacere che provo correndo, e la soddisfazione ulteriore di essermi battuto. La eventuale vittoria, l'ovazione, il podio, i fiori, il guadagno, sono certamente benvenuti, ma lo sono come complementi e conferme della

riuscita, molto più che per loro stessi.

Il « vincitore della corsa che non è mai avvenuta » non rimpiange quindi l'annullamento ufficiale perché, per lui, questa corsa esiste ancora.

Si potrebbe forse obiettarci che

non parlerei così se non avessi vinto ugualmente (con Jochen Mass) la seconda corsa, ufficializzata come unica « vera » e valida. Non penso. Quando si vive la quindicesima stagione di competizione, si sono conosciute tante sfortune che vi hanno indurito; si è imparato ad accettarle come una realtà intaccabile. In tal caso, la corsa che si era quasi vinta rimane in voi, non quella che non si è vinta.

Ma questa è l'opinione di un pilota. Quella di un concorrente (che partecipa alla corsa tramite il suo pilota) non è necessariamente la stessa.

Il problema non si è posto a Brands Hatch: siccome la Porsche monopolizzava i sette primi posti, avrebbe in ogni modo vinto la corsa ufficiale, anche se la vettura ufficiale fosse stata ritardata o eliminata. Ma è precisamente perché non è successo, questa volta, che possiamo parlarne in tutta libertà di spirito, e misurare le conseguenze drammatiche, per un costruttore rappresentato meno universalmente in pista, derivate dall'annullamento ulteriore di una corsa preparata, gareggiata e vinta (annullamento dovuto all'applicazione legittima del regolamento).

Non bisogna andare oltre per capire che il regolamento sopracitato dovrebbe essere modificato. Ma qual è la soluzione da adottare?

La soluzione più semplice sarebbe di aggiungere i numeri di giri ed i tempi realizzati durante i due « spezzoni » della corsa, come si fa tradizionalmente nel motocross (che

6 ORE VALLELUNGA

23 ottobre 1977

GARA di velocità in circuito valida quale prova finale del Mondiale Marche e finale del Challenge FISA gr. 3

- Organizzazione: Valledlunga SPA, Campagnano di Roma
- Autodromo di Valledlunga di 3.200 m
- Condizioni climatiche, tempo buono, Foschia e pista umida per gare g. 3
- Spettatori circa 1000
- Direttore di corsa: Romano Fazio

LE PAGELLE: Organizzazione 8; Sicurezza 8.

PILOTI: più combattivo CLENT; più sfortunato FACETTI-MONTICONE; meno sfortunato, CIACCIARELLI.

MACCHINE: Più efficace, DALLARA X 1/9; meno efficace, PANTERA (KABI-BO); meno fortunata, PORSCHE (MONTICONE)

Così (in 17) al via

«Dino»-Moreschi (Porsche 935 Turbo) 1'17''72	Finotto-Facetti (Porsche 935 Turbo) 1'16''23
Micangeli- Pietromarchi (De Tomaso Pantera) 1'21''52	«Victor»-Monticone (Porsche 935 Turbo) 1'19''22
Capra- Gottifredi-Haldi (Porsche 935 Turbo) 1'22''48	Camathias- Ghislotti-Finotto (Ford Escort 2000) 1'21''84
Lombardi-Leim (Porsche Carrera 3000) 1'24''81	Bernabei- Picchi-Del Fante (Porsche Carrera 3000) 1'23''61
Di Gioia-Agazzotti (Porsche Carrera RSR) 1'25''21	Moretti-Schon (Porsche 934 Turbo) 1'25''80
Lundgard-Simonsen (Porsche 3000) 1'25''56	Nardini-Ripani (Porsche Carrera RSR) 1'25''28

«Spiffero»-
«Baronio»
(De Tomaso Pantera)
1'28''34

Rampa-Francisci (Alfa Romeo GTA) 1'29''11	Gargan-Bombolotti (Dallara X-1/9) 1'28''76
«Kabibo»-«Willer» (De Tomaso Pantera) 1'30''67	Manini-Curatolo (Dallara X-1/9) 1'29''85

I piloti in neretto sono quelli che hanno preso il via

Così (in 9) al traguardo

- 1) «Dino»-Moreschi (Porsche) 249 giri, 796.800 km alla media di 132.756 kmh.
- 2) «Victor»-Monticone (Porsche) 248 g.
- 3) Micangeli-Pietromarchi (Pantera) 241
- 4) Lombardi-Leim (Porsche) 240 giri, primi della 3000.
- 5) Di Gioia-Agazzotti (Porsche) 238 giri.
- 6) Bernabei-Picchi (Porsche) 227 giri.
- 7) «Spiffero»-«Baronio» (Pantera) 213
- 8) Manini-Curatolo (Dallara) 204 giri.
- 9) «Kabibo»-«Willer» (Pantera) 182

Giro più veloce: Facetti (Porsche 935) 1'17''2 media 149.222 kmh.

Camp. Mondiale Marche (finale)	DAYTONA	MUGELLO	SILVERSTONE	NURBURGRING	WATKINS GLEN	MOSPORT	BRANDS-HATCH	VALLELUNGA	PUNTI VALIDI
Porsche	20	20	20	20	20	20	20	20	120
BMW	—	—	10	12	—	12	3	—	37
De Tomaso	—	—	—	—	—	—	—	12	12
Jaguar	—	—	—	—	—	10	—	—	10
Ferrari	8	—	—	—	—	—	—	—	8
Chevrolet	6	—	—	—	—	1	—	—	7
Lancia	—	3	—	—	—	—	—	—	3
Dallara	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Ford	—	2	—	—	—	—	—	—	2

PLATONICO E SBIADITO EPILOGO PER LE SILHOUETTE
CON DINO-MORESCHI NEL FINALE SU VICTOR-MONTICONE

Beffa tra Porsche



«Dino»-Moreschi e «Victor»-Monticone, primi e secondi nella 6 Ore di Valledlunga che ha chiuso il secondo anno del mondiale marche gruppo 5. In testa fino a poco dal termine, i torinesi sono stati costretti a rallentare per la progressiva rottura del differenziale della loro non più freschissima Porsche 935 con turbocompressore

VALLELUNGA - Una «Sei Ore» con la beffa finale: questo l'unico motivo che ha fatto un po' risvegliare l'animo sopito dello sparuto pubblico di questa gara valevole per il Campionato Mondiale Marche. Campionato del resto che aveva perso ogni interesse con le Porsche ufficiali della Scuderia Martini, che hanno stravinto e che qui a Valledlunga non erano presenti.

E' stata un po' la sagra delle squadre private, visto che anche l'unica BMW che aveva una veste di ufficialità (quella vettura che doveva essere guidata da Grano e Cheever) non ha preso il via per l'incidente in prova di cui leggerete a parte. Gara noiosa dunque, di quelle che il pubblico non apprezza, perché dopo poco si riduce ad una monotona processione di vetture, che danno ben poco spettacolo. Ma si sa, è un po' la formula di questo mondiale, che potrebbe essere definito la «Formula Porsche».

E la beffa finale, come dicevamo, è stata proprio per la stanca Porsche di «Victor»-Monticone, che dopo essere stata per cinque giri al comando della gara si è vista sfumare la vittoria negli ultimi cinque minuti per colpa del differenziale senza olio.

«Comunque siamo soddisfatti — dice Monticone — Forse dovevamo tirare, ma avevamo paura di rompere. Va bene lo stesso, considerando che questa macchina ha sul groppone il Giro d'Italia e altre gare e non è mai stata toccata».

A dire il vero la media dei vincitori «Dino»-Moreschi è stata inferiore a quella di Ickx dello scorso anno, ma i guai non sono mancati neppure a questo equipaggio che, verso l'inizio si trovava una ruota, la posteriore sinistra, che tendeva ad allentarsi e il mozzo di conseguenza si era tutto smangiucchiato. Hanno però tenuto duro e la soddisfazione è arrivata anche se aiutati dal caso.

«Dino», l'alfiere della Scuderia Vesuvio, era emozionatissimo e non aveva capito le segnalazioni dal box, per cui è arrivato al traguardo e non sapeva di aver vinto. Regularissima invece la gara

di Micangeli e Pietromarchi, che hanno avuto nella fatica l'unica loro nemica. Soddissfattissimo dunque il preparatore Sala, che ha seguito personalmente la gara della Pantera.

Quarti la Lombardi e Leim, che hanno avuto ragione di una macchina, che pur non avendo grossi guai, aveva tante piccole cose imperfette. Comunque sono stati i primi della classe 3.000. Regolari pure Di Gioia ed Agazzotti, mentre il sesto posto di Bernabei-Picchi-Del Fante è proprio merito di quest'ultimo, che ha voluto portare caparbiamente fino alla



L'avv. Girolamo Capra e signora: ovvero, i gentlemen esistono ancora

fine una macchina senza freni, resistendo pure al desiderio poco sportivo di Bernabei di ritirarsi, perché oramai non era tra i primi tre.

Un'ultima parola infine per gli assenti dalla classifica. Facetti è stato sfortunato ed ha rotto un semiassale, a gara appena iniziata, mentre Camathias e Ripani si sono fermati mentre erano in ottima posizione per un guasto all'alimentazione. Arrabbiato soprattutto quest'ultimo dopo che aveva da poco tra le mani la vettura portatagli dal bravo Nardini tra i primi.

LA SEI ORE

FACETTI dura poco (semiassale)

1. ORA Partenza al fulmicotone di Carlo Facetti, che si avvantaggia subito su Moreschi, «Victor» e Micangeli. Il pilota milanese tira subito ad un ritmo molto sostenuto e fa segnare il giro più veloce al terzo giro in 1'17''2 ma al quinto è già k.o. a causa di un semiassale che si rompe, e cede la prima posizione a Moreschi che è seguito da vicino da «Victor». Più distanziato Micangeli, quindi Picchi poi Camathias, la Lombardi e Moretti in lotta tra di loro e Capra che controlla Lundgard, che dopo una mezz'ora di gara si ferma con un pistone rotto. Si ferma anche Picchi, che ha difficoltà coi freni.

Alla fine della prima ora conduce la gara «Victor», seguito da «Dino» a un minuto, quindi è Micangeli che condurrà una gara molto regolare, poi Camathias con l'Escort che si fermerà dopo un'ora e 20' di gara per noie di alimentazione. Quinto è Moretti seguito da Capra, da Lella che sta facendo una bella gara, nonostante il mezzo che ha a disposizione. Segue Di Gioia, su cui sta recuperando Nardini.

2. ORA Domina sempre «Victor», che cede la guida a Monticone. Si ritira Haldi con il mozzo anteriore sinistro rotto mentre Ripani, che dà il cambio a Nardini mentre erano in sesta posizione si fermerà nel corso della terza ora, per noie di alimentazione. Lella cede la guida a Leim, che però sta poco bene. Mentre a metà della seconda ora risale di posizioni Bernabei, allo scadere della 2. ora guida Moreschi davanti a Monticone, Pietromarchi, Schoen (che è alle prese con

COMPROMETTE ANCHE I PROGRAMMI
CON FERRARI L'INCIDENTE BMW

Per una sospensione il polso di CHEEVER

VALLELUNGA - Spettacolare incidente, con lievi conseguenze, quello occorso ad Eddie Cheever nelle prove libere di sabato. Fino alla sera di venerdì era alquanto dubbia la partecipazione dell'americano di Roma a questa gara del Campionato Mondiale Marche, perché Eddie voleva il « placet » della BMW di Stoccarda.

La macchina l'aveva iscritta la BMW-Italia, in vista di una operazione che dovrebbe vedere impegnati, su queste macchine, i migliori piloti italiani del momento. Cheever è stato prescelto per il primo assaggio, anche in virtù del fatto che conosceva la vettura, con la quale aveva corso due mesi fa in coppia con Villeneuve. Nelle prove di sabato, Cheever aveva cominciato a girare da poco quando nello affrontare il curvone ad una velocità di oltre 200 Km/h, la vettura non girava ed andava a cozzare violentemente contro il guard-rail, impennandosi.

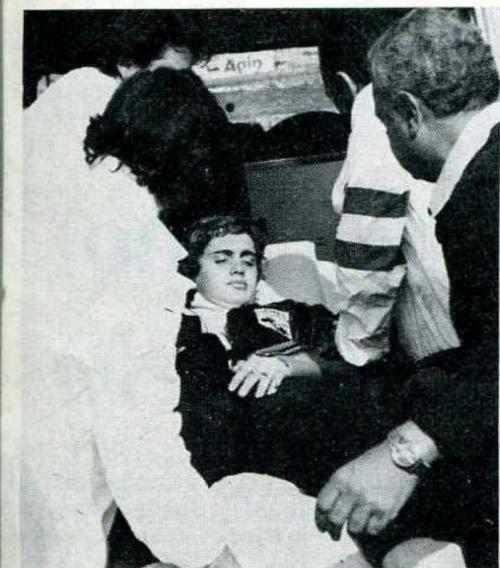
« L'ho visto alzarsi almeno a quattro metri da terra — ha detto «Dino» che lo seguiva — poi è ricaduto di muso ed ha capitombolato. Io e Finotto che eravamo dietro ci siamo fermati per soccorrerlo. Ma Eddie stava benissimo, per nulla impaurito, aveva solo male alla mano. Io invece, a ripensarci, mi sento rabbrivire ».

Il pilota italo-americano ha riportato la frattura di tre ossa della mano sinistra, che lo terranno fermo per almeno trenta giorni. Circa le cause che hanno determinato l'incidente, pare sia stato accertato un cedimento della sospensione anteriore sinistra, la stessa che Gros aveva danneggiato in un « fuori » al semaforo il venerdì e che non era stata sostituita nella notte tra venerdì e sabato.

Cheever era calmissimo, unico rammarico era quello di non poter provare (la Ferrari) nei prossimi giorni:

« Sono andato per curvare, ma la macchina è andata dritta, non ha risposto per niente. Non ho avuto il tempo di fare nessuna manovra d'emergenza ».

Dalle dichiarazioni dei piloti che seguivano e dalla dinamica dell'incidente in quella curva che si fa in pieno con un raggio abbastanza largo, è evidente l'ipotesi cedimento meccanico.



La BMW 320 aspirata di Eddie Cheever non è ridotta molto bene, dopo lo schianto nella discesa dopo il traguardo conseguente alla rottura di una sospensione. In tal modo, Grano ha fatto da spettatore... Nella foto in alto, il giovane italo-americano dolorante al polso sinistro fratturato

una macchina che non vuole saperne di stare dritta) quindi Leim primo delle 3000. Primo delle 2000 è Rombolotti con la Dallara X1-9 di Trivellato.

3. ORA Dopo sette minuti dall'inizio della terza ora si arrende Schoen con il fusello anteriore destro ko, mentre risale la vettura di Bernabei al quinto posto, che diventa quarto allo scadere dell'ora davanti alla Lombardi e Rombolotti. Primo è sempre «Victor», che insieme al suo coéquipier sta conducendo una gara molto regolare, secondo è «Dino» che si è dovuto fermare per fare avvitare la ruota posteriore sinistra che si allenta. Terzo è Micangeli.

4. ORA La classifica non subisce sconvolgimenti. Moreschi, che dà il cambio a «Dino», monta gomme più dure e la macchina pare vada meglio. Picchi accusa vibrazioni in frenata, comunque scende e sale Bernabei.

5. ORA A metà ora «Baronio» passa in settima posizione mentre Rombolotti si ritira per rottura del motore. Bernabei cede la guida a Picchi, dopo aver spurgato i freni, però si ferma dopo poco con il pedale che va giù. Sale Del Fante, che era terza guida, e che porterà fino in fondo, nonostante le difficoltà, la vettura fino al sesto posto finale, resistendo anche allo scoraggiamento che gli poteva causare la continua «minaccia» di Bernabei di ritirare la vettura, per via della posizione che non era tra le prime tre.

6. ORA Inizia con «Victor» in testa seguito da Moreschi, da Micangeli, Leim, Agazzotti, il generoso Del Fante, «Spiffero», che cede la guida a «Baronio», Curatolo e «Kabi-bo» che resiste con la sua Pantera ad ogni sorta di avversità. Sonnacchiosa la gara fino a 30' dalla fine quando «Dino» si sdoppia di un giro dei cinque di svantaggio dalla macchina di «Victor» che pare in difficoltà e si ferma al box ripetutamente. Perde olio dal differenziale, fuma vistosamente. A 12' dalla fine «Dino» è primo e beffa Monticone che riesce a mantenere la posizione. Il resto della classifica rimane invariato.

Gaetano Dima

AVEVA CONFIDATO (PRIMA DEL VOLO) IL FERRARISTA AMERICANO

«Non mi sento inferiore a VILLENEUVE e non voglio sciupare una stagione F.1»

SPECIALE AUTOSPRINT

VALLELUNGA - Eddie Cheever in relax all'autodromo di Vallelunga, in attesa di iniziare le prove con la BMW 320 GR. 5 iscritta dalla BMW Italia e sponsorizzata dalla «Enny Young».

«Con questa macchina — dice Cheever — ho fatto tutto il campionato tedesco e poi ho corso a Motorsport in coppia con Villeneuve. Sì, posso dire anch'io di essere stato al fianco del grande Villeneuve»...

L'attacco polemico (riferito anche in TELESPIRINT) anche se detto con il sorriso sulle labbra, è evidente. A Eddie Cheever brucia essere stato messo in disparte da Enzo Ferrari a favore del franco-canadese.

«Non posso sindacare io le scelte dell'ing. Ferrari. Lui ha molta più esperienza di me nel valutare i piloti. Perciò se ha creduto che Villeneuve possa essere più bravo di me o di tanti altri, non posso che inchinarmi al suo giudizio».

— Allora ti va bene di essere tenuto in naftalina?

«Io non so ancora che programmi il commendatore abbia per me, però posso dire quali possono essere le mie ambizioni per il mio futuro. Dopo due stagioni in F. 2 ritengo di essere maturo per il salto in F. 1. Certo ho bisogno di espe-

rienza, di allenamento, ma credo di avere dimostrato di meritare il salto. Mi si accusa di essere troppo giovane. Come pilota, credo non conti la carta di identità ma il curriculum, se poi la mia faccia è da ragazzo pazienza, vorrà dire che metto un paio di baffi finti...».

— Ma insomma, resti o vai via?

«Ripeto, devo parlare con Ferrari per definire i miei programmi. Certo non posso puntare a fare una stagione in F. 2 con contorno di F. 1. Posso tutt'al più fare della F. 2 come contorno ad una stagione vera e piena in F. 1. D'altronde, non voglio nemmeno fare una stagione con una Surtees o con una Ensign. Da questo punto di vista essere alla Ferrari è il passo più importante, poter lavorare a Fiorano per un pilota alle prime armi come me è importantissimo».

«Però anche l'ing. Ferrari deve capire che l'allenamento in prova non è quello che ti dà una corsa. Io di sbagli ne ho fatti molti e tanti ne farò ancora perché ripeto di non avere esperienza, però con questo non voglio dire che potenzialmente dentro non mi senta all'altezza di fare quello che altri piloti hanno fatto o stanno per fare».

— Ma da cosa ti viene questa sicurezza?

«Dai risultati. Sono due anni che faccio il professionista ed i miei

risultati mi fanno credere di non dover chiedere niente a nessuno per rischiare di salire stabilmente su una F. 1».

Ma se Ferrari per il 1978, come si fa nel calcio, ti desse in prestito ad un altro team di F. 1 ovviamente con diritto di riscatto?

«Se fosse un team di quelli validi non avrei bisogno di consigli, andrei subito. Ma, ripeto, una squadra di secondo piano non mi interessa. A Fiorano ho visto cosa è la Ferrari, cosa può dare ad un pilota desideroso di imparare come me una organizzazione come quella modenese, e quindi io punto a restare con loro».

— E se Ferrari ti dicesse: «La F. 1 la do a chi è più veloce tra te e Villeneuve...?».

«Accetterei senza esitazioni. Non ho paura, l'ho detto: quello che mi interessa, a questo punto della mia carriera, è di non sciupare una stagione».

— A 19 anni sciupare una stagione? Ma allora è vero che vuoi vincere il mondiale e poi a 25 anni ritirarti?

«Certo mi piacerebbe vincere il titolo prima dell'età in cui lo vinse Fittipaldi, ma queste cose si dicono

Eugenio Zigliotto

CONTINUA A PAGINA 32



Si avviano alla partenza le 17 vetture protagoniste della 6 Ore. In prima fila, sulla destra dello schieramento, la sfortunata 935 di Carlo Facetti

CONTINUAZIONE DA PAG. 31

così per dire come dire "voglio la luna"...

— Da campione del mondo dovresti al giorno d'oggi curare anche le pubbliche relazioni, e questo almeno per adesso dicono che non è il tuo forte!

«Certo, essere l'immagine di una Casa o di uno sponsor è importante, ma questo non basta. E' sempre più importante guidare. Guardate Niki Lauda, lui riesce bene in tutte e due le cose perché è il migliore di tutti».

— Anche di Hunt o di Andretti?

«Non c'è dubbio, lui è un palmo e un braccio meglio di tutti. Chi dice che senza la Ferrari non vincerà più azzarda. Io credo, e lo ha dimostrato quest'anno che Lauda possa far vincere qualsiasi macchina; alla Brabham possono aspettarsi grandi soddisfazioni da lui, mi piacerebbe essere il suo allievo perché da un professionista così c'è tutto da imparare, in qualsiasi campo, non solo sulla guida».

— Ma se dici che a vincere è stato Lauda e non la Ferrari, non hai un po' paura se l'anno prossimo Ferrari ti dovesse affidare la monoposto di Niki?

«Ma io alla Ferrari se mi danno la F. 1 mica parto per essere subito campione del mondo... spererei solo di finire dentro i primi cinque del mondiale e credo — come ho detto — che se faccio esperienza e con il potenziale tecnico e organizzativo di Maranello questo non sia un traguardo impossibile. Magari, invece potrei vincere l'Europeo di F. 2».

— Con la BMW o con la Ferrari?

«A Monaco, sono sincero, mi hanno fatto offerte allettanti come d'altronde a Maranello, per la F. 2 nel 1978. Però ho detto che voglio pensare prima alla F. 1. Penso che senza tutti i miei errori avrei potuto vincere l'Euro F. 2 anche questo anno».

Cento piloti per la F. libera di MORROGH

VALLELUNGA - Finalmente arrivano le Gruppo 8. I regolamenti tecnici e sportivi sono stati approvati in settimana e la sesta gara club, che si svolgerà a Vallelunga la prossima domenica, il 30 ottobre, vedrà anche le vetture di formula libera. Elevato è il numero di iscritti che ha superato i cento piloti, cosa che pone problemi di organizzazione senz'altro rilevanti, visto che prove e gare saranno tutte in un giorno.

Tra i «mostri» di formula libera dovrebbe debuttare una stranissima F. Italia con tanto di alettone e gommoni da F. 3, con alla guida il pilota siciliano Gemma che sarà un cattivo cliente per il leader Calcagni. Iscritte anche le F. 3 di Bozzetto e di Ricciolo.

NELLE PROVE FACETTI RINUNCIÀ ANCHE AL VANTAGGIO DELLE GOMME DA TEMPO

Appiedato FLAMMINI

VALLELUNGA - Nessun equipaggio ufficiale, ma affollamento anche nelle prove libere per gli equipaggi privati, che già dal martedì con Finotto hanno cominciato ad «assaggiare» la pista campagnanese. Era presente pure la BMW-Italia, però, che aveva iscritto una vettura per Grano e Gros a cui poi si è affiancato Cheever. Purtroppo questa operazione non è stata molto fortunata perché la vettura è stata vittima di due incidenti analoghi. Il venerdì Gros è uscito al «semaforo» danneggiando seriamente la parte anteriore della vettura, che è preparata dalla Alpina dell'ing. Faltz.

In nottata sono stati spediti da Stoccarda i pezzi della carrozzeria che urgevano, ma non sono stati sostituiti né la sospensione, né la scatola dello sterzo. E sicuramente uno di questi organi ha ceduto nelle prove ufficiali di sabato, mentre stava provando Cheever.

Comunque la pole position è stata appannaggio della Porsche 935 di Facetti (1'16"23) e Finotto (1'17"58), che nella ultima sessione hanno rinunciato a montare le gomme «da tempo», visto che i loro avversari «Dino» e Moreschi si erano fermati rispettivamente su 1'17"72 e 1'19"13.

Con calma invece se la sono presa «Victor» (1'19"22) e Monticone (1'19"73) che sono scesi a Vallelunga giusto il venerdì e che non si sono persi in «sofistiche» di gomme puntando soprattutto ad aggiustare la macchina, per durare 6 ore. D'altronde anche la vettura ha sul groppone un bel po' di gare comprese il Giro d'Italia e senza che il motore sia mai stato toccato.

Eroico è stato invece il tempo di Micangeli (1'21"52) fatto con una vettura che soffriva di «male alle scarpe». Infatti le gomme posteriori scivolavano anche di 360 gradi sul tallone del cerchio rendendo impossibile il dominio della vettura in uscita delle curve. Hanno provato di tutto, anche ad incollare col mastice la gomma al cerchio, ma alla fine si decideva di sostituire con gomme da 15" invece dei 16", per la gara dell'indomani.

Sfortunato Haldi che rompe il motore della sua vettura il venerdì, su cui fa segnare comunque il 10. tempo assoluto. «Tempone» di Finotto (1'21"84) con la Escort G. 5 che divide con Camathias e Ghislotti. Poi troviamo l'equipaggio romano di Bernabei (1'23"61) e Picchi (1'23"99), che ritorna dopo un anno in pista in questa occasione.

La Lombardi (1'24"81) è sulla Porsche di Leim, sponsorizzata per l'occasione dai Vini Emiliani, ma le gomme sono quelle dure da gara e i rapporti non sono quelli adatti. Sfortunato infine Flammini, che non riesce a fare nemmeno un giro di ricognizione perché la Porsche che era stata iscritta dal proprietario «Corrado», che non ha la licenza adatta, viene ritirata dallo stesso appiedando così il pilota romano e il comandante Radicella.

g. d.

Mostra-mercato modellini a Verona

VERONA - Alla esposizione che si terrà nei locali della Fiera di Verona nei prossimi 29, 30 ottobre, 1 e 2 novembre con inaugurazione fissata per il 29 ottobre alle ore 10,30 del mattino, gli appassionati avranno modo di divertirsi in tutte le maniere. Infatti, gli organizzatori veronesi hanno previsto una esposizione di vetture da competizione come piatto forte della manifestazione con la McLaren di F. 1 e le Alfa 33 Sport iridate come «reginette», e decine di altre vetture (dalle F. 2, F. 3 Ralt, Chevron e March, alle Stratos alle Fiat 131 Rally, alle Alfasud) come damigelle d'onore.

Ma non è tutto. I visitatori infatti potranno ammirare i bolidi, oltreché in formato naturale, anche in mini-formato. Il ridimensionamento delle proporzioni tuttavia non rende i mini modellini di auto da competizione e di normale produzione esposti a Verona meno preziosi e prestigiosi di quelli a grandezza normale.

LA TRAGEDIA DELL'ESTORIL HA AVUTO UN'INSOLITA ECO IN VIGILIA A ROMA

Pugni (poi la mano) tra FINOTTO e GRANO

VALLELUNGA - Vigilia «di fuoco» quella romana per i gentlemen drivers. Infatti di ritorno dall'Estoril dove avevano corso la penultima prova del campionato europeo di vetture da turismo, Umberto Grano e Martino Finotto hanno dato fuoco a Vallelunga alle micce che avevano innescato in Portogallo. A dare lo spunto è stato involontariamente «Telesprint».

Infatti, il giovedì precedente la corsa, le nostre telecamere avevano inquadrato Cheever e Grano alla presentazione della loro BMW 320 gr 5 iscritta dalla BMW Italia che così ha fatto ufficialmente il suo ingresso nelle competizioni e sponsorizzata dalla «Enny Young». Dopo Cheever, Grano aveva risposto alle nostre domande parlando e spiegando nei dettagli il terribile incidente in cui era stato coinvolto all'Estoril. Il pilota veronese, scoperto adesso anche dal giornale della sua città (dato che l'avvenimento era luttuoso e non sportivo), ripeteva le sue accuse di incapacità agli organizzatori portoghesi incapaci di valutare le condizioni meteorologiche in cui gli ultimi minuti della «4 Ore» dell'Estoril avevano avuto svolgimento, con oscurità quasi totale. Inoltre Grano nella foga di mettere il dito sulla piaga rivolgeva le sue accuse anche contro altri piloti, rei di scorrettezze passibili di gravi sanzioni a norma di codice sportivo.

Grano in questa occasione, nel puntualizzare l'accanimento con cui da parte di certi piloti della turismo si persegue la rincorsa al titolo europeo, non esitava a fare riferimento alla parola «delinquenza». Poi, però, diceva che c'era stata anche dell'incoscienza come sempre — secondo lo stesso Grano — era avvenuto quando, con la pista bagnata, Finotto lo aveva sorpassato affiancandosi in terza ruota all'esterno di una curva veloce.

Finotto, arrivato a Vallelunga il giorno dopo, veniva premurosamente avvertito da qualcuno (che evidentemente ha interesse a seminare zizzania) dell'intervista di Grano. Solo che il senso delle frasi di Grano, nel resoconto al pilota milanese, veniva distorto per cui Finotto riteneva, stando alle sue dichiarazioni, che l'accusa rivoltagli da Grano fosse quella di guida «da delinquente» e non «da incosciente». Finotto sul cui temperamento focoso purtroppo le cronache hanno già avuto modo di esercitarsi, di fronte a questo perdeva subito le staffe e aspettato Grano dietro ai boxes, gli saltava addosso percuotendolo.

L'episodio dell'aggressione Grano aveva modo poi di raccontarlo in diretta durante una telefonata a «Telesprint».

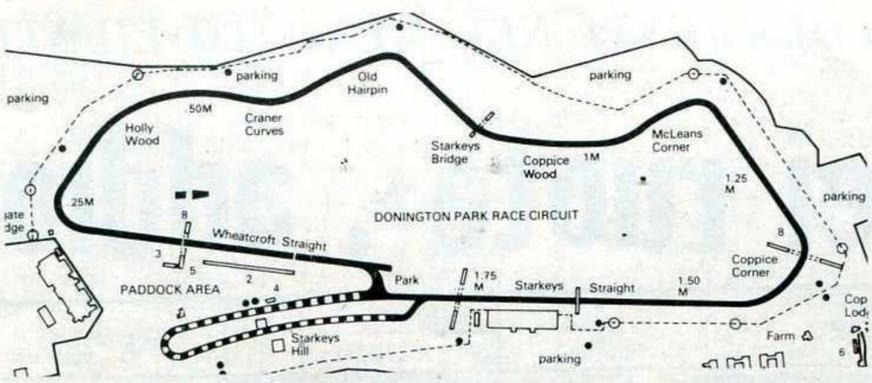
Ovviamente l'episodio, una volta superate le naturali ritrosie ad addivenire ad una spiegazione, poteva poi alla lunga risolversi nel miglior modo possibile. Infatti Grano e Finotto si davano la mano e tutto tornava apparentemente normale.

Tuttavia, anche se questo finale ha appianato una pericolosa tensione non c'è che da rimanere perplessi nel valutare come anche fra i gentlemen drivers — al pari dei loro più interessati colleghi professionisti di altre formule — lo sport stia progressivamente lasciando il posto a comportamenti che di sportivo non hanno più nulla. La facilità con cui certuni indossano, anziché i guanti da guida i guantoni da pugile, dopo che in pista gli sportelli delle macchine hanno già recato i segni di comportamenti dubbiosi, dà senz'altro da pensare.

Soprattutto perché se in questa occasione, a Finotto è bastato che gli riferissero che Grano aveva detto una certa cosa perché Martino non sentisse nemmeno il bisogno di chiedere spiegazioni direttamente a Grano e invece pigliasse altrettanto immediatamente fuoco al punto di prendere a pugni il rivale, è segno che anche i piloti dilettanti a differenza di quello che succedeva fino a qualche tempo fa non danno nemmeno più per scontato che possano esistere le parole «cavalleria» e «sportività».

e.z.

FINALE FISA, gara per vetture del gruppo 3 CSAI - Vallelunga, 23 ottobre 1977
LE CLASSIFICHE
Classe 1300: 1. Ragazzi (X-1/9) 14 giri in 25'06"5 media 107,056 kmh; 2. Parrini (Lancia) 25'11"6; 3. Papanti (X-1/9) 25'11"8; 4. D'Agostino (X-1/9) 26'04"6; 5. Maragoni (Matra) 26'11"4; 6. Grassi (X-1/9) 26'24"4; 7. Bruni (X-1/9) 26'25"3. **Giro più veloce:** Ragazzi 1'46"4 media 108,270 kmh.
Classe 1600: 1. Marino (Alpine) 16 giri in 26'19"6 media 116,687 kmh; 2. Sangiuolo (Alpine) 26'24"2; 3. De Santis (Alpine) 26'24"6; 4. «Clent» (Alpine) 26'26"0; 5. Schreiner (Alpine) 26'48"8; 6. Lutman (Alpine) 27'02"0; 7. Simeone (Alpine) 27'12"6. **Giro più veloce:** «Clent» in 1'37"0 media 118,762 kmh.
Classe 2000: 1. Bergamaschi (Alpine) 16 giri in 27'02"0 media 113,637 kmh; 2. «El Paso» (Alpine) 27'02"5; 3. Muscolino (Alpine) a 1 giro. **Giro più veloce:** «El Paso» e Bergamaschi in 1'39"9 media 115,315.
Classe oltre 2000: 1. Ciacciarelli (Porsche) 16 giri in 27'39"9 media 111,042 kmh; 2. «Alebar» (Pantera) a 2 giri; 3. Pantaleoni (Porsche) a 3 giri. **Giro più veloce:** Pantaleoni in 1'38"6 media 116,954 kmh.



Le ore di Donington

sabato 29 ottobre
dalle 9 alle 10 prove ufficiali F.2 (1. sessione)
dalle 14 alle 15,30 prove ufficiali F.2 (2. sess.)
domenica 30 ottobre
dalle 10,45 alle 11,15 prove libere F.2
ore 13,30 gara F.2 (65 giri)

DE ANGELIS (CHEVRON-FERRARI) L'ALTRO MOTIVO PER DONINGTON

Debutta BRABHAM jr. in F.2



Rovinoso uscita di strada, di questa X-1/9 del FISA, all'uscita dalla «S»

FINALI FISA IN CLIMA... DA RALLY

Un gioco da Ragazzi per il... mostro MARINO

VALLELUNGA - Finale FISA da rally, si potrebbe dire. Come accadde lo scorso anno, una coltre di nebbia gravava sull'autodromo di Campagnano e questo ha portato ad un certo ritardo per quanto riguarda l'inizio di questa finale della Challenge FISA Gr. 3.
I raggruppamenti sono stati due, il primo dei quali, che vedeva schierate le vetture della classe 1300, ha preso il via quando la pista era ancora umida, ma con la visibilità buona. L'ha vinto Ragazzi, e senza discussione. E' partito in testa dall'inizio ed è riuscito ad avvantaggiarsi su Parrini, unica Fulvia nello stuolo delle X1-9, e su Papanti che ha fatto una bella gara rinvenendo molto forte e che ha trovato un osso duro nel pilota della Lancia.
Il secondo raggruppamento vedeva le classi 1600, 2000 e oltre 2000. Le Alpine hanno fatto la parte del leone dopo lo spunto iniziale della Pantera di «Alebar», che verso la fine della gara ha dovuto fermarsi ai box, con noie all'alimentazione, ma quando già era stato «fagocitato» da Marino e gli altri. Ha vinto il raggruppamento e la classe Marino, che al momento in cui scriviamo è ancora sotto verifica tecnica, e con un buon margine su Sangiuolo, De Santis e «Clent», che dalla prima fila da cui è partito si è ritrovato molto indietro per la pessima partenza dovuta alla frizione che strappava. Comunque ha rimontato benissimo ma ha trovato uno scoglio insormontabile in De Santis, con il quale ha ingaggiato una lotta da mozzare il fiato.
Primo della 2000 Bergamaschi e for-

tunato Ciacciarelli, che si è trovato la vittoria della classe oltre 2000 su ritiro degli altri due.
Nel raggruppamento delle 1300 prende la testa Ragazzi. Al terzo giro un episodio curioso: tenta di entrare in pista Pelle, che non si era presentato nella griglia, ma viene fermato dopo un giro. Al quarto giro Ragazzi aumenta il suo vantaggio, facendo segnare il giro più veloce, mentre è secondo a quattro secondi Parrini, quindi Papanti che sta recuperando, poi D'Agostino e Maragoni davanti al terzetto di Bruni, Blasetti e Grassi.
Al settimo giro Blasetti esce ai Cimini mentre Papanti fa segnare una serie di tornate veloci e attacca ripetutamente Parrini che viene superato alla «Roma», ma per poco perché riconquista la posizione e la tiene fino alla fine.
Nel secondo raggruppamento, pessima partenza di «Clent» dalla prima fila e prende il comando «Alebar» con la Pantera che fa da «tappo» nel misto. Seguono Marino, Bergamaschi, Sangiuolo, De Santis, Schreiner, Pantaleoni, e «Clent». Al secondo giro Marino infila al «semaforo» «Alebar», che viene superato al terzo giro anche da Sangiuolo e da De Santis. Ma la Pantera ha difficoltà ad arginare l'attacco di Schreiner, Bergamaschi e «Clent».
Ora la lotta per il secondo posto è a tre, e mentre Marino, che sta perdendo una ruota per i bulloni lenti, passa appena il traguardo e si ferma, secondo è Sangiuolo davanti a De Santis e a «Clent». Più staccati Schreiner, Bergamaschi (1. della 2000) e Lutman.

L'Europeo F. 2, iniziato quest'anno in Inghilterra, torna in Inghilterra per concludere la serie sulla pista di Donington, piccolo e nuovo tracciato proprio nel centro della Gran Bretagna. Motivi particolari, a campione ormai definito, ce ne saranno anche questa volta, soprattutto per una serie di debutti interessanti già in previsione della prossima stagione.

E prima di parlare dei debutti parliamo di quelli che «chiudono» con la monoposto della seconda formula. Innanzitutto i francesi, dominatori con i loro Renault V 6 da due anni, la scorsa stagione con Jabouille e quest'anno con René Arnoux, che chiuderanno in grande stile per non ripresentare più la squadra ufficiale la prossima stagione. A Donington hanno iscritto addirittura tre macchine, e faranno una grande festa attorno ad Arnoux che passerà alla F. 1 la stagione prossima con la debuttante Martini Cosworth. Altri che hanno intenzione di chiudere sembrano i tedeschi del team Kauhsen, che questa volta non si sono neppure iscritti con le loro monoposto mosse da Renault V6.

Un'altra squadra, che seppure iscritta non ci sarà (per metà, e senza le solite Ralt Ferrari) sarà la Everest, che sarà presente con Martini e De Angelis questa volta al volante di quella che potrebbe essere il tipo di vettura per la prossima stagione, la Chevron accoppiata al motore Ferrari con la quale ha corso recentemente (e vinto a Misano) Lamberto Leoni.

Gli altri debutti interessanti saranno un paio, uno di una macchina e uno di un pilota. La macchina sarà la nuova Chevron, prototipo del modello '78 probabilmente definita B 42, direttamente derivata dalla F. Atlantic che sembra avere molto successo. La monoposto avrà una scocca più stretta e anche carreggiate più strette e sarà affidata naturalmente a Riccardo Patrese, sul quale gli uomini della Chevron nutrono molta fiducia, anche per le sue buone qualità di collaudatore e la sua meticolosità nelle messe a punto. Il pilota debuttante sarà un australiano, con un nome famoso: si tratta di Geoff Brabham, che ha corso con alterna fortuna in gare di F. 3 quest'anno, e a fine stagione si appresta al debutto naturalmente con una Ralt.

Da seguire anche le macchine ufficiali March: è prematuro pensare di vedere già schierate le monoposto edizione '78, ma certamente qualcosa delle modifiche per il prossimo anno si vedrà, dopo le lunghe sedute di collaudo tenute in questi giorni a Silverstone. Iscritti dalla March Racing compagno, oltre a Giacomelli e Zunino, anche Alex Ribeiro e lo svizzero Surer, che debutta così in anticipo nella squadra ufficiale di Bicester (si parlava di lui da tempo come il secondo pilota ufficiale March per il '78).

Degli italiani, già detto di Patrese, Giacomelli, Martini e De Angelis, ricorderemo ancora Alberto Colombo e Carlo Giorgio, mentre di Ghinzani non si parla. Assenti invece Pesenti Rossi, Brancatelli e Leoni, la cui macchina è stata affittata a De Angelis.

Calendario F. 2 '78

- 27 marzo Thruxton, 9 aprile Hockenheim, 30 aprile Nurburgring, 15 maggio Pau, 28 maggio Mugello, 4 giugno Vallelunga, 18 giugno Rouen, 25 giugno Donington, 9 luglio Nogaro, 23 luglio Pergusa, 6 agosto Misano, 20 agosto Magny Cours, 3 settembre Zolder, 24 settembre Hockenheim, 8 ottobre Estoril

Salta CHEEVER nel «cast»

Numero e pilota	Vettura e motore
1 Ribeiro	March 772P BMW
2 Surer	March 772P BMW
3 X	Martini MK 22 R.
4 Arnoux	Martini MK 22 R.
5 Pironi	Martini MK 22 R.
6 Giacomelli	March 772P BMW
7 Zunino	March 772 Hart
10 Martini	Martini MK 22 R.
12 De Angelis	Chevron B 40 F.
13 X	Chevron B 35 Hart
14 Brabham	Ralt RT 1
15 Cheever	Ralt RT 1 BMW
16 Hoffmann	Ralt RT 1 BMW
17 Patrese	Chevron B 40 BMW
21 Rosberg	Chevron B 40 Hart
22 Royer	Chevron B 40 Hart
23 Young	Chevron B 40 Hart
24 Dickson	March 772 BMW
25 Bardinon	March 772 BMW
26 Maublanc	March 772 BMW
28 Colombo	March 772 BMW
29 Rouff	Ralt Ford BDG
30 Lawler	Lola T 462 Ford BDX
31 Russell	Lola T 450 Ford BDX
32 Mieusset	Martini MK 22 BMW
33 Sourd	Martini MK 22 BMW
34 X	Chevron B 40 Hart
35 Bakst	Ralt RT 1 BMW
36 Sullivan	Boxer PR 276 Hart
37 Kottulinsky	Ralt RT 1 BMW
38 De Dryver	March 772 BMW
39 Giorgio	March 742 Hart
40 Mather	Chevron B35 Ford

● Problemi più grossi invece usciranno per la rottura un po' repentina del rollbar della Ralt di Cappellotto a Magione. L'ing. Caneschi ha deciso di portare avanti la cosa e si presenterà alla CSI con la parte incriminata, che a un primo esame sembra non all'altezza della costruzione di Ron Tauriac.

● Tra I MOTORI DI F. 3 nuovi per la prossima stagione ci sarà anche un propulsore di derivazione Alfa fatto da Altoni. E' ottenuto da un motore Alfa 2000 84 x 88,5 che darebbe a carburatori già una potenza molto vicina ai 160 cavalli. Il motore sarà provato al più presto sulla Chevron di Spreafico.

MAGIONE F. 3

23 ottobre 1977

Gara nazionale di velocità in circuito valida come ultima prova per il campionato italiano F. 3, challenge Super Ford e Ford RS 2000

- Autodromo: Magione di 1.650 metri
 - Organizzazione: Scuderia Carpine C.P. 8 - Magione
 - Spettatori: 4.000
 - Direttore di corsa: Walter Berardi
 - Condizioni atmosferiche: tempo buono, soleggiato, 13° in prova e gara
- LE PAGELLE: organizzazione 7, sicurezza 7; Piloti: più combattivo De Angelis, meno combattivo Leone, più sfortunato Necchi, meno sfortunato De Angelis
Macchina più efficiente: Chevron B 38

Così al traguardo

1. BATTERIA
1. Sigfried Stohr (Chevron) 17'19"5 media 144,285 kmh; 2. Pedersoli (Ralt T.) 17'41"6; 3. Farneti (Ralt) 17'42"0; 4. Cinotti (Ralt) 17'44"4; 5. Manzoni (Ralt) 17'44"7; 6. Triccerri (March 753) 17'58"8; 7. Consonni (March 753) a 1 giro; 8. Magni (Brabham) a 13 giri; 9. De Angelis (Ralt N.) a 14 giri.
Giro più veloce: Stohr (Chevron) 51"4 media 115,564 kmh.

2. BATTERIA
1. Piero Necchi (Chevron) 17'15"9 media 114,682 kmh; 2. Ghinzani (March 773) 17'17"5; 3. Messini (Chevron) 17'38"3; 4. Ragaiole (Ralt) 17'38"6; 5. «Cipo» (March) 17'49"5; 6. Pardini (March) 17'49"8; 7. Niccolini (Ralt) 17'51"4; 8. Bertaccini (March 753) 17'56"7; 9. Sergio Leone (Ralt) a 1 giro; 10. Rosei (March 773) a 2 giri.
Giro più veloce: Ghinzani (March) 50"9 media 116,699 kmh.

FINALE
1. Elio De Angelis (Ralt Nova) 30'14"1 media 114,602 kmh; 2. Ghinzani (March 773) 30'15"7; 3. Necchi (Chevron) 30'21"0; 4. Pardini (March) 30'40"3; 5. Ragaiole (Ralt) 30'48"3; 6. Pedersoli (Ralt T.) 30'55"3; 7. Manzoni (Ralt) 31'05"1; 8. «Cipo» (March) a 1 giro; 9. Triccerri (March) a 1 giro; 10. Bertaccini (March) a 1 giro; 11. Cinotti (Ralt) a 3 giri; 12. Farneti (Ralt) a 7 giri; 13. Consonni (March) a 7 giri; 14. Magni (Brabham) a 7 giri; 15. Leone (Ralt) a 14 giri.
Giro più veloce: De Angelis (Ralt) 50"3 media 118,091 kmh.
Nota bene: nella prima batteria Siegfried Stohr è stato escluso dalla classifica dai commissari sportivi per condotta di guida scorretta.

Super Ford

1. BATTERIA
1. Teo Fabi (Osella) 18'33"1 media 106,729 kmh; 2. Coloni (Osella) 13'41"1; 3. Grassi (Zedde) 18'56"0; 4. Vairani (Lola) 19'08"1; 5. Zurlo (Osella) 19'11"7; 6. Corolli (Lola) 19'21"3; 7. Ozzello (Merym) a 2 giri; 8. Bergami (Ermolli) a 3 giri; 9. Loprieno (Ford) a 3 giri; 10. «Lucas» (Ford) a 10 giri.
Giro più veloce: Fabi 54"3 media 109,392 kmh.

2. BATTERIA
1. Andrea De Cesaris (Osella) 18'19"1 media 108,088 kmh; 2. Bagnara (Osella) 18'27"7; 3. Corgna (Osella) 18'44"9; 4. Misini (Lotus) 18'46"2; 5. Giordano (Lotus) 19'05"2; 6. Coscia (Brabham) a 1 giro; 7. Fabiani (Osella) a 1 giro; 8. Montesano (Dulon) a 11 giri; 9. Stilo (Ford) a 15 giri; 10. Ruggeri (Ford) a 17 giri.
Giro più veloce: De Cesaris 54"2 media 109,594 kmh.

FINALE
1. Andrea De Cesaris (Osella) 23'49"9 media 107,227 kmh; 2. Fabi (Osella) 23'52"2; 3. Bagnara (Osella) 24'03"7; 4. Grassi (Zedde J.) 24'06"5; 5. Corgna (Osella) 24'25"9; 6. Fabiani (Osella) a 1 giro; 7. Giordano (Lotus) a 1 giro; 8. Zurlo (Osella) a 1 giro; 9. Coscia (Brabham) a 2 giri; 10. Vairani (Lola) a 2 giri; 11. «Stilo» (Ford) a 3 giri; 12. Loprieno (Ford) a 4 giri; 13. Misini (Lotus) a 6 giri; 14. Corolli (Lola) a 8 giri; 15. Coloni (Osella) a 13 giri.
Giro più veloce: Coloni 54"0 media 107,992 kmh.

Escort RS 2000

Werther Buda 28'07"5 media 88,000 kmh; 2. Panceri 28'11"3; 3. Accorsi 28'16"3; 4. Ghigno 28'17"3; 5. Revello 28'55"5; 6. Pizii a 1 giro.
Giro più veloce: Revello e Panceri in 03"9 media 92,957 kmh.

TRA GRAN «BUSSI» (E FULMINI)

DI FORZA IL GIOVANE ROMANO

DE ANGELIS per i capelli



Dall'espressione dei volti non è difficile capire come sono andate le cose a Magione: da sinistra Necchi, al centro De Angelis e a destra Ghinzani

FABI (contro COLONI) facilita DE CESARIS

MAGIONE - Dai al lupo, dai al lupo... ma il lupo non si è visto! Questa era la situazione dopo la giornata di prove nell'ambiente della Superford, riscaldata da scambi di opinioni abbastanza violenti tra i tifosi (non tutti molto corretti) di Enzo Coloni, idolo locale, e quelli del team di Teo Fabi che si accingeva a correre un'ultima platonica corsa, dopo aver vinto il titolo un paio di giorni prima con la riammissione in classifica nella gara di Misano, nella quale era stato tolto per irregolarità tecniche. Erano volate parole grosse, minacce, con conseguenti riunioni di piloti e preoccupazione per una situazione che stava sfuggendo dai criteri di sportività, in pista e fuori.

Fabi giustamente di queste cose non ne voleva sapere e non voleva rischiare di perdere la licenza (visto che ormai far saltare la licenza è diventato lo sport più in voga) a campionato già vinto. In più calcavano la situazione le polemiche scandalose a proposito di decisioni estemporanee e intempestive da parte della CSAI in merito a una discussa chiarificazione tecnica.

Tutto come dicevamo si è risolto per il meglio. In gara Fabi se ne è andato via di brutto, raggiunto solo da un De Cesaris voglioso di vincere a tutti i costi, e che naturalmente Fabi ha lasciato passare. Per Coloni, con un motore già strarinate in batteria non c'è stato molto da fare. Chi si aspettava da lui comunque qualcosa di scorretto è rimasto fortemente deluso. Il pilota di Magione,

rendendosi conto di non poter competere, ha lasciato passare tutti, prima di fermarsi in una nuvola di fumo, mentre il trio delle Osella, De Cesaris, Fabi e Bagnara si piazzavano ai primi tre posti. Gara quindi praticamente senza storia, con un De Cesaris ad altissimo livello e un Fabi, neovincitore del titolo non da meno.

Nelle batterie Fabi aveva prevalso nettamente su Coloni e Grassi nella prima, mentre nella seconda, fermo al secondo giro Ruggeri con il motore senza pressione olio, De Cesaris non aveva problemi a concludere solitario davanti a Gianluca Bagnara.

Veramente triste la gara con le RS 2000 sei sole macchine al via, col campione Tacus, che aveva il titolo già in tasca, in testa dall'inizio alla fine. Alle sue spalle hanno battagliato per qualche giro Accorsi e Panceri prima di stabilizzarsi con il secondo davanti ad Accorsi. A questa gara mancavano sia Luciano Tacus che Alessandro Braga, sottoposti a ritiro cautelativo della licenza dopo i fatti di Varano della settimana precedente.

● Reclamano a fine gara da parte del team di Ghinzani contro l'ammissione in finale di De Angelis. In effetti sarebbe dovuto partire al suo posto un altro concorrente e i commissari sportivi (con molta sportività) lo hanno ammesso. Il reclamo era quindi fondato, solo è stato presentato in ritardo rispetto ai termini prescritti sull'annuario CSAI.

Campionato Italiano Formula 3 (Finale)

	Varano	Magello	Vallelunga	Monza	Imola	Pergusa	Monza	Misano	Magione	Varano	Monza	Vallelunga	Magione	Punti validi
De Angelis	—	9	—	—	3	—	9	9	—	6	—	3	9	45
Ghinzani	—	—	—	—	9	6	3	4	6	—	9	4	6	40
Pedersoli	—	—	—	—	9	6	9	—	1	4	2	—	9	39
Necchi	—	—	—	—	4	—	4	6	—	9	4	6	4	35
Gabbiani	—	6	—	6	—	—	6	3	9	—	—	—	—	33
Farneti	6	—	6	—	—	1	—	—	—	1	6	—	—	20
Pardini	—	—	9	—	—	—	—	2	3	—	2	—	3	19
Ragaiole	4	2	—	3	—	—	—	—	—	3	3	—	2	17
Niccolini	—	—	3	—	—	3	—	—	2	4	—	—	—	12
Rosei	—	—	4	—	1	4	—	—	—	—	—	1	—	10
Verrelli	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Romano	—	3	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Spreafico	—	1	2	2	—	—	1	—	—	—	1	—	—	7
Campominosi	—	4	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	6
Albertin	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	4
Campana	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Carminati	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Stohr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Manzoni	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2
Avanzini	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Daccò	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1

SPECIALE AUTOSPRINT

MAGIONE - Agguantare un titolo italiano per la coda, partendo in coda dello schieramento dopo esservi entrato per chissà quali grazie divine, rimontare tutti ed essere anche baciato ulteriormente dalla fortuna a due giri dalla fine, questa è l'avventura che è toccata a Elio De Angelis nell'ultima e decisiva gara del campionato italiano di F. 3. Intendiamoci bene: il pilota romano ha fatto una corsa superba, dimostrando di essere il più forte al volante della macchina più forte. Questo tutti lo hanno capito, soprattutto il pubblico magionese che ha tifato apertamente per lui. Solo che dopo la battuta d'arresto in batteria, che lo ha visto irrimediabilmente fermo dopo soli sei giri di gara con il cambio inchiodato, nessuno, e forse nemmeno lui, si sarebbe aspettato di vincere la gara ed aggiudicarsi il titolo italiano. Impresa che gli è riuscita peraltro grazie all'infortunio capitato a Ghinzani, in testa alla gara, e quindi virtuale campione italiano fino a due giri dalla fine, quando per una sciocca collisione nel doppiaggio di Cinotti è volato il musetto della sua March.

E' stato insomma un susseguirsi di colpi di scena terribili, di alternarsi di sfortune micidiali, che hanno rimesso le carte fino alla fine rendendo emozionantissima questa chiusura stagionale della F. 3. La gioia di De Angelis è stata certamente enorme, per la gara tiratissima coronata dalla vittoria finale, quanto la sconfitta, a due giri dalla fine del pur bravissimo Ghinzani, che al volante di una macchina su questo tracciato inferiore, ha veramente dato il massimo delle sue possibilità. Ecco perché ci sentiremo di accomunare in un trionfo i due piloti, che sono pur divisi da differenzissime caratteristiche tecnico-agonistiche, ma che rappresentano quanto di meglio la stagione '77 è stata in grado di darci. Alla grinta e alle capacità incredibili di un De Angelis, al suo primo anno di F. 3, abbiamo visto contrapposta una

I tempi delle prove

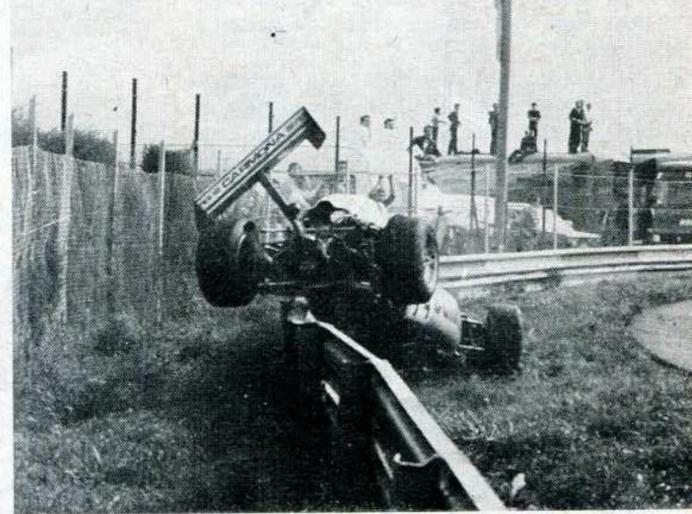
De Angelis	(Chevron)	50"5
Necchi	(Chevron)	117.623
Pedersoli	(Ralt)	50"9
Rosei	(March)	51"
Stohr	(Chevron)	51"1
Ghinzani	(March)	51"3
Cappellotto	(Ralt)	51"5
Pardini	(March)	51"5
Manzoni	(Ralt)	51"7
Cipo	(March)	51"8
Farneti	(Ralt)	52"
Niccolini	(Ralt)	52"
Bonetto	(March)	52"1
Bianchi	(March)	52"2
Messini	(Chevron)	52"2
Bertaccini	(March)	52"3
Cinotti	(Ralt)	52"4
Ragaiole	(Ralt)	52"7
Triccerri	(March)	52"7
Leone	(Ralt)	53"4
Consonni	(March)	53"7
Magni	(March)	54"
Daccò	(March)	54"3



Sopra, quasi a metà della curva del traliccio. Bozzetto in primo piano ha all'interno Bianchi, che forse lo aiuterà a volare e dietro Cinotti. A destra, si inizia con un looping rovescio...



...poi continua il ribaltamento con distruzione quasi totale della March che non salta il rail...



... e si ferma a cavallo del medesimo. Per lo sfortunato Bozzetto solo abrasioni agli arti

maturità di guida, una completezza e un equilibrio di un Ghinzani che in F. 3 è già maturato a sufficienza per passare alla formula superiore.

Della macchina abbiamo già detto. La Chevron partiva favorita, e giustamente sia De Angelis che Necchi potendo scegliere la avevano rispolverata per l'occasione. E con la Chevron sia Stohr che Necchi hanno vinto le batterie, mentre De Angelis ha vinto la finale e il debuttante Messini è arrivato terzo in batteria dopo una prova molto convincente.

Rimane da parlare ancora di un paio di cosette che val la pena di sottolineare. In primis la sfortuna di Piero Necchi che ha rotto la terza marcia (cosa peraltro già successa a De Angelis in mattinata nelle prove libere) e la conseguente considerazione che gli MK 9 della Hewland non sono più sufficienti e bisognerà ricorrere presto all'FT 200. E per ultimo la triste esperienza di Siegfried Stohr, che è stato tolto di classifica con processo per direttissima da parte dei commissari sportivi, che evidentemente hanno ravvisato una volontarietà in una toccata del medesimo nei riguardi di Pedersoli. Intendiamoci, la toccata c'è stata eccome. Ma in un circuito come Magione, stretto e tormentato, di toccate, e anche conseguenti ribaltamenti se ne sono visti a ripetizione. E non ci risulta che per analoghe intemperanze, ben più catastrofiche o ben più determinanti siano stati presi provvedimenti disciplinari non sono certo un toccasana, specie per i giovani che iniziano a correre. Ma soprattutto queste esclusioni non ci sembrano proporzionate ai tipi di « errori » se così li si può definire. Ma siamo alle solite. E' il momento della caccia alle streghe, e qualche testa deve pur cadere. Peccato che cadano sempre quelle dei poveri piloti, mentre qualche volta sarebbe meglio saltasse quelle di dirigenti incapaci o di censori domenicali in vena di estemporanee moralizzazioni che molte volte non riescono a svolgere il loro compito con precisione e cognizione di causa.

Bozzetto vola Stohr squalificato

MAGIONE - Brivido e macchine volanti nella PRIMA MANCHE, con Pedersoli e De Angelis in prima fila. Al via è Pedersoli che scatta meglio, e alle spalle spunta alla prima curva molto forte la Chevron azzurra di Stohr: pochi attimi dopo a fare il primo volo è l'incolpevole Bozzetto, che forse toccato da Bianchi salta su una ruota, capriola un paio di volte e si ferma con la sua March fortemente danneggiata a cavallo del guard-rail. Per fortuna per lui solo escoriazioni alle mani e a un gomito. Alla curva dopo, il tornantino, l'incidente che ha procurato l'esclusione di classifica di Stohr. Il pilota riminese imposta meglio la curva ed entra quasi affiancato alla Ralt di Pedersoli, che entrato stretto è costretto ad allargare probabilmente ad alleggerire per evitare di scivolare troppo esterno. Stohr al contrario essendo partito largo, a metà curva è già meglio impostato e schiaccia l'acceleratore, col risultato di tamponare Pedersoli e di scomporlo nella sua azione, favorendo il passaggio di De Angelis. Ancora alla curva dopo, alla esse dopo i boxes, brivido per Cappellotto che toccato involontariamente all'interno delle due ruote da Farneti si ribalta e nello strisciare perde anche la parte superiore del rollbar. Anche per lui per fortuna nessuna conseguenza fisica.

A questo punto, al primo passaggio, Stohr precede De Angelis, Pedersoli, Farneti e Cinotti e la situazione non cambia fino al sesto giro, quando De Angelis rimane fermo sul percorso col cambio bloccato. Da questo punto alla fine poco o nulla cambierà: Stohr aumenta sempre il suo vantaggio su Pedersoli, che procede a ritmo ridotto forse per una ruota non del tutto a posto, mentre nella lotta tra le altre Ralt la spunta Farneti che riesce a regolare Cinotti e Manzoni. A fine gara piombano su di lui gli strali della « giustizia » sportiva: il collegio dei commissari sportivi (Angelo Restelli, Giuliano Carrozzi, Paolo e Giancarlo Chiochini e Giovanni Beroli) su segnalazione di un commissario di percorso, senza neppure sentire le parti in causa, decretano l'esclusione dalla clas-

sifica in due e due quattro, togliendogli la possibilità di disputare la finale.

Rosei agevola Necchi e Ghinzani

Molto meno movimentata la SECONDA BATTERIA, con Rosei subito in testa seguito da Piero Necchi che lo infila al secondo passaggio al traliccio. Ghinzani è terzo, ma deve attendere poco prima di passare, agevolato da un dritto di Rosei sempre al traliccio. Alle loro spalle lottano Niccolini, Messini, Ragaiolo e Cipo, fino al quarto giro, quando Messini con una staccata decisa e un'entrata sul cordolo riesce a sopravanzare Niccolini al tornante. A questo punto le posizioni si stabilizzano, con Necchi solo al comando seguito per un gran pezzo da Ghinzani: terzo rimarrà Messini, che dovrà lottare forse più con la stanchezza e la sua inesperienza che con la macchina, davanti a Ragaiolo e Cipo.

Dall'ultima fila alla vittoria

Solo quindici i partenti per la FINALE, con Necchi e Pedersoli in prima fila seguiti da Ghinzani. Si schiera anche De Angelis, che entra grazie alla sportività di Niccolini che gli cede il posto. Alla fine, nonostante la manovra di scuderia di Minardi, viene a mancare Messini che all'ultimo momento si accorge di avere il comando della frizione rotto. Corsa per ripescare Niccolini, ma come seconda riserva viene schierato Leone. Al via scatta bene Necchi davanti a Pedersoli, mentre Cinotti sorprende Ghinzani che con un'entrata un po' garibaldina lo manda su due ruote al tornantino. Al primo passaggio Necchi è davanti a Pedersoli, poi Ghinzani, Farneti, Manzoni, Ragaiolo, Pardini e De Angelis che è già risalito fino all'ottavo posto.

E' chiaro che la corsa è tutta imperniata sull'inseguimento disperato di De Angelis, che ogni tanto trova qualche concorrente più duro da passare. Ghinzani dal canto suo forza i tempi e al terzo giro infila di brutto Pedersoli al traliccio. De Angelis intanto risale ancora, abbassando sempre il suo tempo sul giro,

ma trova prima Manzoni che lo tiene bloccato per un paio di giri, mentre Farneti compagno di scuderia si sbraccia per farlo passare in fretta. Cominciano i guai anche per Necchi che rompe la terza e deve lasciare il passo a Ghinzani, che così comincia a vedere la sua doppietta-europeo-tricolore alla Patrese '76. De Angelis continua la sua rimonta, segnata da applausi a scena aperta da parte del pubblico, che tifa solo per lui. Dopo essersi un poco stabilizzato sferra l'ultimo attacco e alla fine raggiunge e passa Pedersoli liberandosi del suo primo avversario per il titolo tricolore. Rimane ancora Necchi davanti a lui prima di agguantare Ghinzani che si difende come un leone, ma è chiaro che Necchi, già menomato senza la terza, e al volante di una Chevron (in questo caso le appartenenze a uno schieramento si faranno sentire) lo farà passare agevolmente al massimo. E così avviene infatti, e De Angelis non deve perdere un attimo della sua preziosa concentrazione nel passare Necchi, e si protende nella sua caccia disperata verso Ghinzani, che dal canto suo, avvertito il pericolo, mantiene un ritmo veramente formidabile. In più qualche decimo glielo regalano i compagni di March « Cipo » e Triccerri che per un paio di curve riescono a tenere la furia scatenata di De Angelis, che in questi passaggi segna quel 50"3 che sarà il nuovo record della categoria.

A cinque giri dalla fine Ghinzani ha ancora 4" di vantaggio su De Angelis, che è ancora in grado di prendergliene uno al giro. E a tre giri dalla fine il romano è aiutato da Cinotti, che con manovra poco accorta alla Branca (in fondo era doppiato più volte) non agevola il sorpasso di Ghinzani facendogli adirittura volare via il musetto.

Piercarlo ha un gesto di stizza, ma ormai il gioco è fatto per il suo avversario. Se c'erano dubbi che ce la facesse a prenderlo e passarlo ormai questi dubbi sono fugati, e De Angelis passa di forza alla curva del traliccio e si avvia verso il vicino traguardo, che per lui significa il titolo di campione italiano, oltre probabilmente alla conclusione della più bella e disperata corsa della sua pur breve carriera.

Leopoldo Canetoli

Naufragio in stock degli assi USAC

CHARLOTTE (Sud Carolina) - La «500 Miglia» di Charlotte, nella Carolina, ha consacrato il sesto milionario della NASCAR: Benny Parson, vincendo la terza ultima tappa del campionato stock si è issato in seconda posizione dietro a Cale Yarborough il quale ha tenuto salda la piazza ottenuta ed è finito sulla scia dell'ex tassinaro di Detroit.

Richard Petty invece si è fermato al 72. giro con una sospensione rotta.

A questa 500 Miglia partecipavano anche due grossi nomi della USAC (Indy), A.J. Foyt, finito settimo a cinque giri ed il campione della suddetta categoria Tom Sneva, terminato 27. su 41 partenti, feratosi per la rottura della frizione al 194. giro.

Durante le 500 miglia si sono avuti 18 leaders che si sono alternati inscenando un duello elettrizzante. Benny Parson ha compiuto più giri in testa e al termine della combattuta competizione, ha portato via 3mila dollari.

David Pearson, invece, dopo un inizio velocissimo, ha dovuto rallentare ed ha perduto un po' di tempo al box per noie di alimentazione.

Per finire il campionato stock 1977 resta quindi il «gran gala» finale ad Atlanta, il 6 novembre, e si prevede che Cale Yarborough porterà via per la secon-

da volta il titolo nazionale, poiché al rosso pilota della Holly Farm sono sufficienti un centinaio di punti per vincere e qualsiasi piazzamento non oltre i primi cinque sarà bastevole.

«CHARLOTTE 500» gara stock organizzata dalla Nascar, 16 ottobre 1977.

LA CLASSIFICA

1. Benny Parson (Chevrolet) alla media di 235,701 kmh; 2. Cale Yarborough (Chevrolet); 3. David Pearson (Mercury) ad un giro; 4. Buddy Baker (Ford); 5. Darrell Waltrip (Chevrolet); 6. Richard Brooks (Ford) a due giri; 7. A.J. Foyt (Chevrolet) a cinque giri; 8. Neil Bonnett (Dodge); 9. Janet Guthrie (Chevrolet); 10. Bill Elliot (Chevrolet).

BAKER a muro ALLISON batte PETTY

ROCKINGHAM - Sull'ovale di un miglio, presenti circa 45 mila spettatori accorsi anche per la giornata era quasi primavera, Donnie Allison ha vinto la terza ultima tappa NASCAR. Lo scorso anno, Allison finiva settimo mentre Richard Petty che vinceva la edizione 1976, questa volta finiva secondo dinanzi a Darrel Waltrip e Cale Yarborough.

Allison era riuscito a piazzarsi in pole position alla media di 213,514 kmh con a fianco il neo campione 1977 Cale Yarborough, e dopo aver duellato con Petty e Waltrip, i due animatori di questa corsa della Carolina del Nord, ha finito per vincere con un leggero margine, mentre Petty nello sprint finale batteva proprio il campione dello sprint, Darrel Waltrip.

Numerosi testa-coda senza conseguenze. Buddie Baker ha compiuto lo «spin out» più sensazionale terminando contro il muro e sollevando fumo e polvere da uragano per fortuna cavandosela con un po' di paura.

Restano due gare, quella di Atlanta e quella di Ontario in California, poi la NASCAR andrà... in letargo sino a febbraio prossimo, quando riaprirà con la 500 miglia di Daytona.

«500 AMERICAN», ROCKINGHAM (North Carolina) - Gara di velocità organizzata dalla Nascar - 23 ottobre 1977

LA CLASSIFICA

1. Donnie Allison (Chevrolet) alla media di 182,750 kmh; 2. Richard Petty (Dodge); 3. Darrel Waltrip (Chevrolet); 4. Cale Yarborough (Chevrolet); 5. Dick Brooks (Ford).

Muore in midget il figlio maggiore di Mc Elreath

ARLINGTON (Texas) - Corsa tragica per James Mc Elreath che è andato a cozzare contro un avversario compiendo prima un volo spaventoso oltre il quadr-rail e poi schiantandosi contro un albero.

E' accaduto al primo giro, allorché dal gruppone cinque o sei macchine si toccavano terminando in tutte le direzioni. Mc Elreath, figlio maggiore dell'asso di Indy, Jimmy, è deceduto all'ospedale per ferite multiple. La corsa, vinta dal campione in carica delle vetture «sprint» su pista battuta, ha registrato molti incidenti dai quali si è salvato il vincitore Pancho Carter.

Alla penultima tappa del campionato «Midget-sprinters-USAC» Larry Rice guida il gruppo con 490 punti seguito da Bill Vukovic, Sheldon Kinser, Billy Cassella e Larry Dickson.



Ormezzano, dopo aver vinto il gr. 2, ha fatto l'assoluto a Saluzzo con la Kadett gr. 4 di Conrero in una gara difficile anche se priva dei soliti big

RALLY 100.000 TRABUCCHI

22-23 ottobre 1977

Rally internazionale (coeff. 1)

● **Organizzazione:** Pro Saluzzo con la collaborazione A.C. Cuneo

● **Sede:** Saluzzo

● **Percorso:** Saluzzo - Bibiana - La Morra - Brondello Valmala - Dronero - Saluzzo

● **Lunghezza:** 639 km

● **Ora partenza:** 18,01

● **Condizioni atmosferiche:** CORSA, pioggia e nebbia

● **Spettatori:** 10.000

● **Direttore di corsa:** Silvio Morero

LE PAGELLE: organizzazione 8, sicurezza 9

Così al traguardo

Classifica generale

1. Ormezzano-Rudy (Opel Kadett GTE) 2.52'04"; 2. Bertolo-Russo (Fiat Abarth 131) a 4'43"; 3. Cerrato-Guizzardi (Opel Kadett GTE) a 6'55"; 4. Novarese-Soro (Lancia Stratos) a 9'15"; 5. Leonetti-Pellegrino (Fiat Abarth 131) a 11'19"; 6. Ferrettino-Latino (Opel Kadett GTE) a 14'02"; 7. Cappelli-Bacino (Opel Ascona) a 14'34"; 8. Verneti-Daimo (Fiat 124 Abarth) a 14'41"; 9. Amante-Amante (Opel Kadett GTE) a 16'51"; 10. Andyson-Tomaselli (Opel Kadett GTE) a 17'32".

GRUPPO 1

Classe 1: 1. Craveri-Obert (36) 3.38'14"; 2. Angovono-Sellini (44) 4.10'27"

Classe 2: 1. Ghiotti-Lisa (18) 3.21'43"; 2. Zanig-Beltramo (25) 3.24'47"; 3. Bertasanna (27) 3.28'04"; 4. Lago-Franzero (31) 3.33'55"; 5. Rostagni-Rostagni (41) 3'52'46"

Classe 3: 1. Fragale-Fanengo (22) 3.24'25"; 2. Negro-Anzola (37) 3.39'14"; 3. «Eolo» Macario (40) 3.42'58"

Classe 5: 1. Cerrato-Guizzardi (3) 2.58'59"; 2. Ferrettino-Latino (6) 3.06'06"; 3. Andyson-Tomaselli (10) 3.09'36"; 4. Supato-Poggio (11) 3.13'32"; 5. Melano-Ovattaneo (13) 3.17'40"; 6. Poet-Bertaglia (17) 3.20'50"; 7. Rossi-Gargiulo (21) 3.23'49"

Classe 5: 1. Cappelli-Bacino (7) 3.06'38"; 2. Amante-Amante (9) 3.08'55"; 3. Penna-Deverganis (26) 3.25'25"; 4. Crucitti-Asteggiano (28) 3.28'33"; 5. Barbero-Manca (29) 3.30'31"

Classe 5: 1. Cappelli-Bacino (7) 3.06'38"; 2. Amante-Amante (9) 3.08'55"; 3. Penna-Deverganis (26) 3.25'25"; 4. Crucitti-Asteggiano (28) 3.28'33"; 5. Barbero-Manca (29) 3.30'31"

Classe 5: 1. Cappelli-Bacino (7) 3.06'38"; 2. Amante-Amante (9) 3.08'55"; 3. Penna-Deverganis (26) 3.25'25"; 4. Crucitti-Asteggiano (28) 3.28'33"; 5. Barbero-Manca (29) 3.30'31"

Classe 5: 1. Cappelli-Bacino (7) 3.06'38"; 2. Amante-Amante (9) 3.08'55"; 3. Penna-Deverganis (26) 3.25'25"; 4. Crucitti-Asteggiano (28) 3.28'33"; 5. Barbero-Manca (29) 3.30'31"

Classe 5: 1. Cappelli-Bacino (7) 3.06'38"; 2. Amante-Amante (9) 3.08'55"; 3. Penna-Deverganis (26) 3.25'25"; 4. Crucitti-Asteggiano (28) 3.28'33"; 5. Barbero-Manca (29) 3.30'31"

Classe 5: 1. Cappelli-Bacino (7) 3.06'38"; 2. Amante-Amante (9) 3.08'55"; 3. Penna-Deverganis (26) 3.25'25"; 4. Crucitti-Asteggiano (28) 3.28'33"; 5. Barbero-Manca (29) 3.30'31"

Classe 5: 1. Cappelli-Bacino (7) 3.06'38"; 2. Amante-Amante (9) 3.08'55"; 3. Penna-Deverganis (26) 3.25'25"; 4. Crucitti-Asteggiano (28) 3.28'33"; 5. Barbero-Manca (29) 3.30'31"

Classe 5: 1. Cappelli-Bacino (7) 3.06'38"; 2. Amante-Amante (9) 3.08'55"; 3. Penna-Deverganis (26) 3.25'25"; 4. Crucitti-Asteggiano (28) 3.28'33"; 5. Barbero-Manca (29) 3.30'31"

Classe 5: 1. Cappelli-Bacino (7) 3.06'38"; 2. Amante-Amante (9) 3.08'55"; 3. Penna-Deverganis (26) 3.25'25"; 4. Crucitti-Asteggiano (28) 3.28'33"; 5. Barbero-Manca (29) 3.30'31"

Classe 5: 1. Cappelli-Bacino (7) 3.06'38"; 2. Amante-Amante (9) 3.08'55"; 3. Penna-Deverganis (26) 3.25'25"; 4. Crucitti-Asteggiano (28) 3.28'33"; 5. Barbero-Manca (29) 3.30'31"

Classe 5: 1. Cappelli-Bacino (7) 3.06'38"; 2. Amante-Amante (9) 3.08'55"; 3. Penna-Deverganis (26) 3.25'25"; 4. Crucitti-Asteggiano (28) 3.28'33"; 5. Barbero-Manca (29) 3.30'31"

Classe 5: 1. Cappelli-Bacino (7) 3.06'38"; 2. Amante-Amante (9) 3.08'55"; 3. Penna-Deverganis (26) 3.25'25"; 4. Crucitti-Asteggiano (28) 3.28'33"; 5. Barbero-Manca (29) 3.30'31"

Classe 5: 1. Cappelli-Bacino (7) 3.06'38"; 2. Amante-Amante (9) 3.08'55"; 3. Penna-Deverganis (26) 3.25'25"; 4. Crucitti-Asteggiano (28) 3.28'33"; 5. Barbero-Manca (29) 3.30'31"

Classe 5: 1. Cappelli-Bacino (7) 3.06'38"; 2. Amante-Amante (9) 3.08'55"; 3. Penna-Deverganis (26) 3.25'25"; 4. Crucitti-Asteggiano (28) 3.28'33"; 5. Barbero-Manca (29) 3.30'31"

Classe 5: 1. Cappelli-Bacino (7) 3.06'38"; 2. Amante-Amante (9) 3.08'55"; 3. Penna-Deverganis (26) 3.25'25"; 4. Crucitti-Asteggiano (28) 3.28'33"; 5. Barbero-Manca (29) 3.30'31"

8. Zambruno-Pons (20) 3.22'44"; 9. Grandini-Ercole (32) 3.35'01"; 10. Albertengo-Piccato (39) 3.42'02"

Classe 3: 1. Novarese-Soro (4) 3.01'19"

Campionato Autobianchi A 112 70 HP

LA CLASSIFICA

1. Capone-Di Noto 2.00'21"; 2. Pelli-Poggio a 2'11"; 3. Facetti-Rizzardi a 3'04"; 4. Torchio-Omodei a 11'03"; 5. Falcetta-Bardelli a 11'33"; 6. Poluzzi-Maidag a 16'30"; 7. Perona-Vercellino a 47'26"; 8. Perazzi-Costa a 48'16"; 9. Baresi-Meli a 1.05'51"

Le prove speciali

Bibiana (tempo base 17') - Ormezzano 23'24"; Soja 23'56"; Riva 24'01"; Cesari 24'18"; Bertolo 24'18"

La Morra (tempo base 5') - Bertolo 6'07"; Ormezzano 6'08"; Genzone 6'08"; Cerrato 6'13"; Chiomio 6'20"

Brondello (tempo base 6') - Bertolo 7'35"; Ormezzano 7'37"; Genzone 7'41"; Sari 7'42"; Cerrato 7'54"

Valmala (tempo base 6') - Ormezzano 7'47"; Riva 7'51"; Bertolo 7'59"; Ceria 8'01"; Cappelli 8'01"

Dronero (tempo base 5') - Ormezzano 5'39"; Guasti 5'50"; Cappelli 5'55"; Crucitti 5'56"; Ferrettino 5'56"

Villafalletto (tempo base 5') - Ormezzano 5'50"; Cesari 5'51"; Cerrato 5'52"; Crucitti 5'54"; Ceria 5'58"

Torre S. Giorgio (tempo base 8') - Bertolo 8'30"; Ormezzano 8'56"; Cerrato 9'02"; Cesari 9'05"; Sola 9'24"

Prarostino (tempo base 6') - Ormezzano 6'54"; Bertolo 6'54"; Cerrato 7'10"; Cesari 7'24"; Cappelli 7'25"

Bibiana (tempo base 17') - Ormezzano 2'40"; Cesari 2'28"; Bertolo 2'37"; Novarese 2'56"; Cerrato 2'30"

La Morra (tempo base 5') - Bertolo 6'01"; Cesari 6'09"; Novarese 6'18"; Cerrato 6'20"; Sola 6'22"

Brondello (tempo base 6') - Ormezzano 7'30"; Bertolo 7'31"; Cesari 7'33"; Novarese 7'47"; Cerrato 7'50"

Valmala (tempo base 6') - Ormezzano 7'07"; Bertolo 7'20"; Cerrato 7'40"; Novarese 7'42"; Leonetti 7'42"

Dronero (tempo base 5') - Ormezzano 5'33"; Bertolo 5'39"; Cerrato 5'44"; Leonetti 5'45"; Ferrettino 5'46"

Villafalletto (tempo base 5') - Ormezzano 5'47"; Cerrato 5'50"; Ferrettino 6'00; Cappelli 6'00"; Guasti 6'04"

Torre S. Giorgio (tempo base 8') - Bertolo 8'47"; Leonetti 8'54"; Cerrato 9'04"; Crucitti 9'05"; Cappelli 9'05"

Prarostino (tempo base 6') - Ormezzano 6'49"; Cerrato 7'06"; Guasti 7'15"; Crucitti 7'20"; Leonetti 7'22"

Bibiana (tempo base 17') - Ormezzano 22'01"; Novarese 22'09"; Leonetti 22'43"; Cerrato 22'51"; Bertolo 22'55"

Brondello (tempo base 6') - Cerrato 7'57"; Ormezzano 7'59"; Bertolo 8'01"; Novarese 8'04"; Leonetti 8'04"

A soli 53 anni è morto l'ing. ZANDONA'



ROLETTO DI PINEROLO (Torino) - L'ing. Luigi Zandonà, già delle Esperienze Fiat, abituale «presentatore» delle vetture torinesi di nuova produzione ai giornalisti — finché è durata ai vertici Fiat la direzione tecnica Giacosa-Montabone — è scomparso immaturamente lunedì scorso 17 ottobre nel paese di Roletto dove si era ritirato e del quale era diventato Sindaco.

Entrato giovanissimo ingegnere in Fiat, aveva fatto tutta la trafila, dal tirocinio in sala motori alla specializzazione della messa a punto del veicolo completo. Dalla Giardinetta 500 col motore a soglia nel 1957 sino alle vetture del 1972, l'ing. Zandonà è stato il responsabile delle omologazioni. Poi passò alla organizzazione degli impianti sperimentali, dalla pista di prova a quelle della Mandria a Nardò. Ma era già cominciato un dissenso con i quadri rinnovati di vertice e, anche per l'insorgere dei primi sintomi della malattia che l'ha portato a soli 53 anni alla morte, si era allontanato dalla Fiat da circa tre anni.

Alla famiglia dell'ingegnere amico, col quale tutti i giornalisti avevano potuto dividere e apprezzare la convinzione fin passionale nel proprio lavoro e interessi automobilistici, le condoglianze più affettuose della redazione di AUTOSPRINT.

CON LA GR. 4 ANCHE FACILITATO SUBITO
DAL FUORISTRADA DEL RIVALE GENZONE

ORMEZZANO onora l'Opel-premio

SALUZZO (Cuneo) - La settima edizione del «Centomila Trabucchi» si chiama Federico Ormezzano. Questo nome indica la figura che l'ago ha ricamato sull'ordito dei 639 km. della gara. Il plotone (e per plotone intendiamo l'agglomerato dei 45 arrivati sui 103 partiti) è giunto con un ritardo di 4 ore ed oltre.

Ormezzano, favorito in parte dal ritiro forzoso del suo più diretto avversario Genzone, il vincitore della passata edizione uscito di strada, ma che già nella prima prova, per un guasto all'alternatore aveva denunciato un ritardo di oltre due minuti, si è scrollato dalle spalle le ruote delle altrui macchine. Bertolo, Cesari, Sola, Novarese hanno invano tentato di contrastargli la marcia alla vittoria.

Ormezzano ha dato spettacolo di stile e di destrezza acrobatica sui viscidici percorsi nello spettacolo di un paesaggio autunnale. Per lui, trionfatore del «centomila Trabucchi» che già nel suo carnet conta altri significativi successi ed in particolare per due anni consecutivi il «tricolore» nel gruppo 2 e l'assoluto al rally dell'Abruzzo, si impone adesso una politica di valorizzazione e sappiamo (o quanto meno speriamo) che la Opel, così attenta valutatrice di uomini, saprà farne un alfiere completo della sua squadra per la prossima stagione e di conseguenza del nostro rallismo, proteso alla ricerca di nuovi veri campioni.

L'epica cavalcata di Ormezzano (si è aggiudicato 11 delle 18 prove speciali in programma, vincendone una a pari merito con Bertolo che ha ottenuto il successo in altre cinque lasciando la diciottesima a Cerrato) applaudito e passionatamente seguito dall'ammirevole folla cuneese, non deve far scordare l'apporto determinante che al successo ha dato il bravo, bravissimo «Rudy» che ha letto sotto la pioggia ed in mezzo alla nebbia in modo esemplare le «note», che ha capito subito dopo la prima prova che alle sue spalle si era creato il vuoto e che solo una saggia impostazione di gara, basata sul controllo degli avversari e sul risparmio del mezzo meccanico avrebbe consentito il successo che è poi maturato.

E la macchina? «Perfetta» ha detto «Rudy». «Sensazionale» ha aggiunto Ormezzano, e in queste due affermazioni c'è la definizione completa del mezzo meccanico che ha consentito un exploit eccezionale. Una macchina che non avrebbe potuto fare meglio. Il trionfo per la Opel non poteva, infatti, essere più completo, ha vinto come non accadeva da molti rally: l'assoluto e la vittoria nei gruppi 1 con la Kadett GTE e 2, con l'Ascona, vale a dire, cioè, in tutti i gruppi ai quali le Opel hanno corso.

Un trionfo significativo proprio nel momento in cui sta prendendo piede l'ingresso della Ford nei rallies italiani e si annuncia nel gruppo 1 quello della 131 Fiat.

Per questo motivo il successo di Ormezzano-«Rudy», Cerrato-Guizzardi (terzi assoluti e primi del gruppo 1) e Cappelli-Bacino (settimi assoluti e primi del gruppo 2 con una Opel Ascona) assumono un significato del tutto particolare, indicativo di come una casa automobilistica come la Opel abbia una primogenitura da difendere.

Nessuno più di Conrero ha gioito e sofferto per questa vittoria, che segna definitivamente la consacrazione del suo gruppo 4, l'uomo che dispone nel suo taschino quella manciata di segreti che permettono alle sue vetture di imporsi dovunque.

Questa volta, con i campionati italiani già decisi, il Rally della Spagna, il Praelpi Venete, il prossimo Tour de Corse, non c'erano i personaggi di sempre, questo ha così permesso un'attenta analisi anche di molti che per vari motivi negli internazionali non corrono mai o molto raramente. In questo ci si riferisce soprattutto a Crucitti-Asteggiano che senza una penalità di 24' ad un con-

trollo orario per la rottura del tirante dell'acceleratore avrebbero terminato al sesto posto assoluto. La loro corsa è stata a dir poco splendida.

Prima di parlare di Leonetti che finalmente ha trovato una giornata di sole in un tempo autunnale e piovigginoso bisogna spendere due parole per i vincitori del Gruppo 2 Cappelli-Bacino che sia pure aiutati in un certo qual senso dai ritiri di Chiomio (fuori strada) e di Riva (rottura del motore) hanno conquistato un bel successo.

Ma occorre anche dire di Bertolo-Russo la cui corsa, nonostante i guai all'impianto elettrico e l'uscita di strada appena finita l'ultima prova, è stata impeccabile come del resto lo stanno a dimostrare le 6 prove speciali vinte, una in coabitazione con Ormezzano.

Il rally ha posto pure in evidenza Ferrettino, Amante, «Andyson» (peccato che, come ci ha detto la sua gentile signora, sia intenzionato a passare alla nautica) Lupato, Isolabella, Melano, Bosio (vincitore del Gruppo 3 con una Lancia HF) Gandolfo, Giovannini e Poet, nomi che raramente riscontriamo nelle alte sfere delle classifiche dei rallies internazionali.

Concludendo non possiamo dimenticare coloro ai quali la «dea bendata», non è stata prodiga di favori, da Montaldo a Mondino, Sola, Cesari, da Filippi a Morra, da Ceria a Francone, a Guasti.

Carlo Burlando

CAPONE incassa la tredicesima

SALUZZO - Questa volta nel Trofeo A 112 è successo proprio qualcosa di nuovo. Assenti i «big» del campionato ormai imprevedibili nelle rispettive posizioni dal primo al quinto posto, tutti si aspettavano un successo di Tabaton ed invece sono andati a vincere la tredicesima prova del campionato Autobianchi A 112 70 HP Capone-Di Noto, i «novellini» del Trofeo che con questa vittoria hanno tolto ogni eventuale perplessità, se perplessità dovevano esserci circa le loro doti.

Diciamo subito che è stata una bella vittoria con una condotta di gara intelligente ed accorta, impostata prima sull'attacco, poi



ULTIMORA

MUNARI ritirato in SPAGNA

MADRID - Trasferta decisamente negativa per Sandro Munari e la Lancia in Spagna. Il rally RACE, che doveva assicurare i punti matematici del titolo FIA per piloti, ha visto, infatti, il ritiro del portacolori italiano quando era nettamente al comando. Prima dell'abbandono di Munari si era fermato anche lo spagnolo Fernandez che con la sua Escort aveva lottato a lungo con la Stratos-Alitalia. Il successo non è quindi sfuggito alle due francesi, sempre più sulla cresta dell'onda, Mouton-Conconi alla guida di una Porsche che hanno preceduto la Seat di Canellas-Sabater e la Kadett GTE di Dumont-Materne.

sulla difensiva, poi ancora all'attacco. Lode dunque a Capone che ha saputo aggiudicarsi questa prova del campionato — una prova causa la pioggia e la nebbia dalle mille insidie — raggiungendo così la sua prima vittoria stagionale. I meriti vanno divisi con il navigatore Di Noto. Alle spalle dei due, si è inserita prepotentemente una coppia già affermata in altre prove Pelli-Poggio, un duo che va «maturando» ad ogni prova.

Ottime le prestazioni di Torchio-Omodei, Facetti Guizzardi che hanno dato veramente tutto continuando a battersi fino all'ultima prova.

Si autoeliminano gli euro-big gode ENGSETH nel rallycross

HORN - L'ultima prova del campionato europeo rallycross sul Britaxring presso Horn in Austria ha dato un risultato di sorpresa. Il già campione europeo Herbert Gruensteidl e suo predecessore, il due volte campione europeo Franz Wurz sono entrati in collisione nella finale e sono stati battuti da Peter Engseth e Stig Emilsson.

Seimila spettatori hanno assistito ad una giornata di gare appassionanti, con il campionato nazionale austriaco e la classe turismo ancora aperte, con la finale del campionato, anche se già deciso, sempre interessante, e con la finale del Era Cup sempre aperto, offerta da tutti gli organizzatori delle prove del campionato europeo e dotato di oltre 100.000 scellini. Doveva essere interessante...

Dopo le batterie di qualificazione i seguenti piloti si sono qualificati per la finale: Per Engseth, dalla Norvegia con la Porsche Carrera in 2'19"00, Stig Emilsson, Svezia, Porsche Carrera in 2'17"42, Herbert Gruensteidl, Austria, Renault Alpine in 2'13"99, Franz Wurz, Austria, Lancia Stratos 2'18"60. Prima della finale Wurz ha detto: «Gli stranieri sono sempre molto forti. Non è ancora deciso niente ed Herbert (Gruensteidl) ed io dobbiamo stare attenti di non farci mettere sotto».

Per quanto riguarda Gruensteidl tutto sembrava andare bene, perché aveva già vinto l'Era Cup e con la sua qualifica per la finale A un premio in denaro totale di 35.000 scellini in questa ultima domenica della stagione.

Dopo il via tuttavia, Gruensteidl e Wurz si sono toccati già al primo giro e Engseth ed Emilsson se ne sono andati via. Perciò l'ordine d'arrivo era Engseth, Emilsson, Gruensteidl e Wurz.

Non di meno Gruensteidl ha vinto il campionato europeo rallycross con 98 punti, seguito ad un solo punto da Engseth, che ha totalizzato 97.

Hannes Ch. Steinmann

ANCHE NEL MONTECARLO JR.
MACCHINA NEL PUBBLICO

Un morto due feriti sul TURINI

MONTECARLO - Christian Lunel, in coppia con Rostand sulla Porsche Carrera gruppo 3, ha vinto la 12. Edizione del Rally Montecarlo Junior ma la gara è stata dominata nella parte centrale dalla Lancia Stratos di Ravot. Lunel aveva staccato Ravot di 19" nella prima prova speciale, il Turini, ma subito dopo il pilota della Stratos si portava al comando che manteneva per altre tre prove speciali finché il cambio non gli dava problemi.

Per Ravot era iniziato male questo Montecarlo Junior. Al momento di partire dal parco chiuso per raggiungere la piazza del casinò, dove le vetture prendevano il via come nel più celebre rally del mondo, la Stratos era rimasta muta. Il providenziale aiuto dei suoi meccanici con una batteria di scorta (è contro il regolamento) riusciva a far avviare i sei cilindri della Stratos e poteva così uscire dal parco-chiuso e raggiungere in tempo la linea di partenza. Molto peggio per i due concorrenti italiani, il sanremese De Zecchi, ritiratosi alla sesta prova speciale con la Ford Escort, ed il volonteroso Gianello, arrivato con Seghedoni fin da Venezia per terminare il suo rally già nella prima prova, abbandonato dalla sua Porsche dopo pochi chilometri dallo starter del Turini.

Proprio sul Turini intanto (le vetture partivano in ordine inverso al solito, prima le più piccole, poi le più potenti) si era verificato un gravissimo incidente: il concorrente Derepas, con una Simca Rally, giunto in vetta al celeberrimo colle arrivava «lungo» e finiva nel pubblico causando la morte di uno spettatore e il ferimento di altri due. Questo incidente, che non modificava il programma della gara, porta inevitabilmente ad alcune considerazioni. Il Montecarlo Junior, nato per avvicinare i giovani ai rallies, passato anche attraverso coraggiosi tentativi di aprire nuove formule (fu il primo rally del mondo ad essere riservato per un paio d'anni soltanto alle vetture di serie, fu uno dei primi a tentare la via dello sterrato in Francia), è passato ora all'organizzazione diretta dell'Automobile Club di Monaco che lo considera propedeutico sia per i piloti che per i commissari che qui, come ci ha detto il presidente dell'Automobile Club Monaco Boeri, fanno allenamento ed esperienza per il grosso impegno mondiale di gennaio. Anche il percorso è stato ricondotto esattamente a quello dell'ultima tappa del Montecarlo con le prove di Gorbio, Turini, Couillole, Roquesteron, Col St. Roch. Contrastava con questa impostazione, e secondo taluni tradiva le premesse originarie di questo Junior, l'apertura a vetture e piloti non certo di secondo piano: Lunel, Ravot, Swaton con Porsche e Stratos di enorme potenza e addirittura i gruppi 5 come la Scora di «Tchine» ed alcune assurde Dauphine e R. 8 Gordini. Invece l'incidente, e grave, è arrivato proprio da un principiante e con una piccola vettura di gruppo 1, un ragazzo che avevamo visto alla partenza particolarmente agitato e teso. Appunto questo dimostra che non sono le grosse potenze a creare pericolo nei rallies, ma piuttosto l'inesperienza e la mania spesso suicida di certi spettatori.

Renato Ronco

12. RALLY MONTECARLO JUNIOR - 22-23 ottobre 1977

1. Lunel-Rostand (Porsche Carrera) 2.06'37"; 2. Swaton-Cordesche (Porsche Carrera) 2.07' e 28"; 3. Gardavot-Otto (Porsche Carrera) 2.08'41"; 4. Ravot-Rinaldi (Lancia Stratos) 2.08'43"; 5. Baroni-Eggermont (Alpine A 110) 2.09'20"; 6. Chaperot-Fabbiani (Porsche Carrera) 2.11'07"; 7. «Tchine»-Emmanuel (Scora) 2.11'57"; 8. Chianea-Chianea (Opel Kadett GTE) 2.12'44"; 9. Quesnel-Brych (Porsche Carrera) 2.12'53"; 10. Viano-Maillan (Opel Kadett GTE) 2.13'07".

PREALPI Venete

22-23 ottobre 1977

Rally nazionale valido per il TRN coeff. 3

Così al traguardo

Classifica assoluta: 1. Liviero-Penariol (Lancia Stratos) 53'23"; 2. Dalla Pozza-Dalla Benetta (Porsche Carrera) 55'05"; 3. Ceccato-Zonta (Fiat 131) 56'24"; 4. Cabianca-Snikj (Lancia Stratos) 56'48"; 5. Borsetto-Ulgelmo (Porsche Carrera) 56'58"; 6. Lipizer-Cernigai (Porsche Carrera) 57'12"; 7. Volli-Pellican (Porsche Carrera) 57'12"; 8. Tormene-Garon (Porsche Carrera) 58'03"; 9. Baggio-De Zottis (Abarth 131) 58'06"; 10. Cescon-Spollon (Alfetta GT) 58'27".

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. (42) La Torre-Ovenetto (Fiat 127) 1.07'06"; 2. (49) Lovato-Trimentin (A-112) 1.07'55"; 3. (66) Stevanin-Canton (Fiat 127) 1.11'37".

Classe 1150: 1. (22) Baldan-Sabbion (A-112 Abarth) 1.03'17"; 2. (30) Tolfo-Zani (A-112 Abarth) 1.04'09"; 3. (71) Rado-Alunni (Fiat 128) 1.24'42".

Classe 1300: 1. (24) Francia-Marchi (Simca R2) 1.03'22"; 2. (34) Pertegatto-Maranoni (Simca R2) 1.05'15"; 3. (35) Bariani-Ferragin (Alfasud) 1.05'47"; 4. (46) Dalmaso-Desero (Simca R2) 1.07'37"; 5. (52) Venere-Carlotto (Simca R2) 1.08'59"; 6. (64) Mastellotto-Tommj (Simca R2) 1.11'31"; 7. (69) Morino-Zanata (Simca R2) 1.16'29".

Classe 1600: 1. (12) Dus-Rorato (Opel Kadett) 1.0'19"; 2. (19) Ghianutti-Zangrando (Opel Kadett) 1.02'30"; 3. (23) Cereda-Cigardi (Golf GT) 1.03'18"; 4. (25) Salvador-Facchin (Opel Ascona) 1.03'41"; 5. (27) Zanetti-Sgambuzzi (Opel Commodore) 1.03'47"; 6. (29) Bernardi-Sebenello (Opel Ascona) 1.04'05"; 7. (37) Banzato-Gasparoni (Opel Kadett) 1.05'55"; 8. (41) Bernardini-Riccardi (Peugeot) 1.06'25"; 9. (45) Molon-Baratto (Opel Ascona) 1.07'26"; 10. (47) Sabbadini-Caporale (Fiat 124) 1.07'40"; 11. (55) Colle-Bortoluzzi (Fiat 125 Special) 1.09'35"; 12. (56) Del Ben-Cocco (Opel Ascona) 1.09'42"; 13. (61) Tezzon-Viali (Opel Ascona) 1.19'28"; 14. (65) Battaglia-Aminta (Opel Kadett) 1.11'35".

Classe oltre 1600: 1. (18) Manfrinato-Viscanti (Lancia Fulvia HF 1600) 1.01'50"; 2. (31) Casotto-Gasparri (Lancia Fulvia HF 1600) 1.04'51"; 3. (39) Zanetti-Modica (Fiat X-1/9) 1.06'01"; 4. (43) Giaretta-Favaro (Fiat X-1/9) 1.07'06"; 5. (54) Sinuello-Desabata (Lancia Fulvia HF 1600) 1.09'10".

GRUPPO 2-4

Classe 1150: 1. (5) Borsetto-Ulgelmo (Porsche Carrera) 56'58"; 2. (6) Lipizer-Cernigai (Porsche Carrera) 56'58"; 3. (7) Volli-Pellican (Porsche Carrera) 57'12"; 4. (8) Tormene-Garon (Porsche Carrera) 58'03"; 5. (32) Santinello-Pizzotto (124 Abarth) 1.05'06"; 6. (38) Bernardi-Piovesan (Fiat 124 Abarth) 1.05'56"; 7. (40) Rossetto-Motta (Fiat Abarth 124) 1.06'12"; 8. (70) Dal Fior-Simeoni (Fiat 124 Abarth) 1.17'03".

Classe 1300: 1. (16) Albano-Matteling (Alfasud) 1.01'14"; 2. (17) Giampietro-Tiso (Simca R2) 1.01'46"; 3. (26) Brión-Stuani (Simca R2) 1.03'43"; 4. (44) Caccefò-Marconi (A-112) 1.07'18"; 5. (50) Santolin-Scandelibeni (Fiat 128) 1.07'59"; 6. (53) Cabianca-Rossi (Fiat X-1/9) 1.09'09"; 7. (58) Zanetti-Cristini (Simca R2) 1.09'56"; 8. (59) Tavini-Mancini (Fiat 127) 1.10'04"; 9. (60) Boscolo-Leorato (Ford Escort) 1.10'14"; 10. (63) Cassalini-Cassalini (Fiat 128) 1.11'30"; 11. (72) Costantini-Nicheloni (Simca R2) 1.26'16".

Classe 1600: 1. (3) Ceccato-Zonta (Fiat 131 Abarth) 56'24"; 2. (9) Baggio-De Zottis (Abarth 131) 58'06"; 3. (10) Cescon-Spollon (Alfetta GT) 58'27"; 4. (11) Pescarin-Trevor Il Don (Opel Kadett) 58'28"; 5. (13) Tognana-Pizzini (Opel Ascona) 1.0'43"; 6. (14) Toresano-Orso (Fiat Abarth 124) 1.0'52"; 7. (15) Tratter-Tratter (Fiat Abarth 124) 1.01'02"; 8. (20) Ceccato-Lorenzetti (Fiat 124 Abarth) 1.02'39"; 9. (21) Salice-Garbo (Opel Kadett) 1.03'15";



Lo sterrato ha offerto lo spettacolo. Ecco un controsterzo della 131 di Pasetti, poi ritiratosi. Sotto. Caneva un poco «lungo»



10. (28) Caneva-Bonovo (Opel Kadett) 1.04'04"; 11. (33) Magro-Magro (Opel Ascona) 1.05'14"; 12. (36) Scilla-Messina (Ford Escort) 1.05'48"; 13. (48) Rabusin-Morelli (Opel Ascona) 1.07'47"; 14. (52) Voltin-Zanardi (Opel Ascona) 1.08'; 15. (57) Villa-Riva (Fiat Abarth 124) 1.09'51"; 16. (62) Tolfo-Pasinato (Fiat Abarth 124) 1.10'47"; 17. (67) Benedetti-Spolador (Lancia Fulvia) 1.11'47"; 18. (68) Polato-Garbellotto (Ford Mexico) 1.14'44".

Classe oltre 1500: 1. (1) Liviero-Penariol (Lancia Stratos) 53'27"; 2. (2) Dalla Pozza-Dalla Benetta (Porsche Carrera) 55'05"; 3. (4) Cabianca-Snikj (Lancia Stratos) 55'48".

Così le «speciali»

P.S. A - Pozzolo: 1. Casarotto 7'46"; 2. Liviero 7'48"; 3. Ceccato 8'01"; 4. Nico 8'05"; 5. Borsetto 8'07".

P.S. B - La Rocca - 1. Liviero 4'46"; 2. Casarotto 4'50"; 3. Dalla Pozza 4'58"; 4. Volli 5'00"; 5. Pasetti 5'01".

P.S. C - San Giovanni Ilarione: 1. Casarotto 6'26"; 2. Liviero 6'28"; 3. Dalla Pozza 6'31"; 4. Cabianca 6'39"; 5. Lipizer 6'41".

P.S. D - Santa Caterina: 1. Liviero 6'57"; 2. Casarotto 6'58"; 3. Ceccato 7'06"; 4. Cabianca 7'07"; 5. Dalla Pozza 7'12".

P.S. E - Colli D'Orso: 1. Casarotto 5'14"; 2. Liviero 5'22"; 3. Dalla Pozza 5'22"; 4. Ceccato 5'34"; 5. Volli 5'36".

P.S. C-1 - San Giovanni Ilarione: 1. Liviero 6'27"; 2. Dalla Pozza 6'30"; 3. Casarotto 6'33"; 5. Cabianca 6'40"; 5. Lipizer 6'41".

P.S. B-1 - La Rocca: 1. Liviero 4'50"; 2. Casarotto 4'51"; 3. Dalla Pozza 5'; 4. Volli 5'02"; 5. Cabianca 5'03".

P.S. F - Euganea: 1. Dalla Pozza 11'24"; 2. Borsetto 11'27"; 3. Pescarin 11'36"; 4. Liviero 11'37"; 5. Cescon 11'41".

Nel rally SCCA stop per PERUSSE

ISSAQUAH - Hendrick Blok di Los Angeles ed il co-driver Tom Grimshaw hanno vinto la sesta tappa rallystica organizzata dalla SCCA. Blok, guidando una Dodge Colt, assumeva il comando della 300 miglia allorché il campione canadese Jean Paul Perusse, su Toyota Corolla, si ritirava per l'asse della trasmissione rotto dopo circa un quarto di gara.

Al secondo posto si piazzava Hjohn Rodger in coppia con Steve Stevenson seguito dai fratelli Gary e Steve Ruiz su Porsche Carrera di proprietà di John Buffum.

Su 34 partenti, soltanto 20 terminavano l'ostinato, pericoloso percorso nello stato di

Washington sulla costa pacifica. Con questa vittoria Blok si porta a 20 punti dal campione John Buffum che non ha preso parte alla gara.

NORTHWEST Pro Rally Championship, organizzato dalla SCCA, 15-16 ottobre

LA CLASSIFICA

1. Hendrik Blok-Tom Grimshaw (Dodge) 9.925 punti; 2. John Rodgers-Steve Stevenson (Datsun 510) 10.220 punti; 3. Gary Ruiz-Steve Ruiz (Porsche Carrera) 10.453; 4. John Smiskol-Rick Huurman (Datsun 510) 10.547.

LIVIERO È GIÀ CAMPIONE TRN COL RITIRO DI CASAROTTO

Sette prove ex aequo poi... il cambio

PADOVA - Ad appena una settimana dal «Due Valli» il Trofeo dei rallies nazionali ha fatto nuovamente tappa nel Veneto, per la 23. Edizione del Rally delle Prealpi Venete e dei Colli Euganei - Trofeo Miazzo. La corsa, ormai divenuta una classica del rallyismo italiano, è stata quest'anno, pur con 133 equipaggi iscritti, un fatto quasi esclusivamente veneto, poiché la vicinanza con i rally di Verona ha contribuito sensibilmente ad assottigliare le file dei partecipanti. Conoscendo però i piloti locali e l'impegno con cui preparano i rallies di casa, si poteva scommettere che la gara sarebbe stata egualmente tirata ed entusiasmante. E così infatti è stato! Merito soprattutto di Liviero e Casarotto che si sono dati battaglia per tutta la notte, alternandosi vicendevolmente al comando nella classifica delle prove speciali in cui i loro distacchi si riducevano ad irrisorie manciate di secondi. Alla fine l'hanno spuntata Roberto Liviero - Fabio Penariol che con la Stratos-Michelotto della Padova Corse Grifone non si sono lasciati sfuggire la vittoria nel Rally di casa, pur se la loro gioia è stata un tantino mitigata dall'inconveniente meccanico occorso a Casarotto all'inizio dell'ultimo tratto di velocità.

Dopo sette prove, i due equipaggi avevano infatti accumulato esattamente lo stesso numero di penalità e si preparavano quindi a giocarsi l'intera posta nella rimanente speciale in sterrato. Alla Ca Petrarca però arriva il «guaio» e per il vicentino Casarotto assieme alla moglie Francesca, il rally termina sulla linea di partenza del Fra-Euganea con il cambio che non vuol saperne di sbloccarsi dalla quarta marcia. Ai carismatici Liviero-Penariol non resta quindi che portare a termine in tutta scioltezza la prova ed aggiudicarsi la corsa, i 60 punti in palio ed il TRN ormai messo matematicamente al sicuro con il punteggio totale a quota 363.

Alle spalle dei campioni dei rallies nazionali per il '77, con un distacco di 1'38", la classifica vede poi, l'ottimo vincitore del recente 2 Valli, Dalla Pozza e Ceccato autore, con un 131 Abarth preparato nella sua officina di ottimi tempi in tutte le speciali. Cabianca assieme a «Snikj» si sono invece aggiudicati il quarto posto, dopo aver recuperato, prova per prova, il minuto abbondante perso in un testa-coda iniziale. Dietro alla bellissima Stratos dei veronesi sono poi giunte nell'ordine, le Porsche Gr. 3 di Borsetto, Lipizer, Volli e Tormene, primi attori nel solito, affascinante spettacolo che il Gran Turismo di serie allestisce in ogni rally nazionale. A Padova, grazie ad un tempo molto buono nell'ultima prova, se lo sono aggiudicati i locali Borsetto-Ulgelmod arrivati al traguardo con le stesse penalità di Lipizer-Cernigai, rimasti di sasso alla notizia del tempo dei padovani. Dopo loro ed ancora una volta tra i primi c'è anche il bravo «Ciaccio»-Baggio e poi, ed è il caso di dire finalmente, l'Alfetta GT di Cescon-Squallon che per un allestisce in ogni rally nazionale. A Padova, grazie ad un tempo molto buono nell'ultima prova, se lo sono aggiudicati i locali Borsetto-Ulgelmod arrivati al traguardo con le stesse penalità di Lipizer-Cernigai, rimasti di sasso alla notizia del tempo dei padovani. Dopo loro ed ancora una volta tra i primi c'è anche il bravo «Ciaccio»-Baggio e poi, ed è il caso di dire finalmente, l'Alfetta GT di Cescon-Squallon che per un

Nessuna discussione invece nel Turismo di serie dove l'assenza di Zandonà e il subitaneo ritiro di Bauce hanno privato d'incentivi la corsa dell'ormai titolato Silvio Dus,

finito in dodicesima posizione al traguardo che è stato ancora una volta mancato da Pasetti e Nico, fermatisi, come sette giorni or sono lungo il percorso per guasti meccanici. Un plauso infine pure per l'organizzazione che, superato un difficile momento di impasse nei mesi scorsi, ha allestito una manifestazione di buona levatura.

Fabrizio De Checchi

IL RALLY DI SARDEGNA

Valanga sarda (1- PERSICO)

NUORO - Persico-Muzzetto su Opel Kadett GTE hanno vinto il secondo Rally nazionale della Sardegna disputatosi su un percorso lungo 300 km. nelle strade del nuorese. Persico ha dovuto lottare strenuamente per avere la meglio sul ristretto lotto di avversari agguerritissimi. Dalla sua c'era anche l'handicap di una partenza tanto balorda da farlo considerare fuori gara fin dalla prima speciale di Orgosolo. Poi, una rimonta straordinaria, al limite dell'impossibile; la selettività del percorso ha fatto il resto decimando vittime su vittime. Primi fra tutti, Balsano e Griva, sfortunatissimi, al comando fino alla penultima prova speciale e costretti al ritiro per una uscita di strada. Al secondo posto, dietro ai vincitori, ancora un equipaggio nuorese: Belloi-Ciusa, per la prima e forse l'unica volta alle prese con la Lancia Beta Montecarlo. Belloi ha condotto una gara eccezionale, sfruttando a dovere le doti di maneggevolezza della vettura e dimostrando uno spirito di adattamento alla stessa veramente fuori dal comune. La vittoria sarda è stata completata dal terzo posto di Seddone-Flois. Il pilota nuorese era atteso da una prova d'appello dopo le recenti polemiche di Oristano. Ha corso da campione dimostrando doti eccezionali: il terzo posto non mortifica la sua gara.

La valanga sarda ha sbaragliato il campo. Ben sette equipaggi nei primi dieci

post. Il successo è stato completato da Amendola-Maia, Caredda-Solinas, Nitel-Buttita e Meloni-Aini. Ai continentali sono rimaste le briciole. A loro scusante il fatto di essere arrivati in Sardegna quasi all'ultimo momento e di non aver potuto di conseguenza provare. Galanti-Andretti, Brambilla-Del Zoppo e Beretta-Del Zoppo hanno salvato l'onore dei continentali rimasti in balia dello strapotere di casa. La gara nuorese ha confermato la validità dello staff organizzativo dell'Automobile Club di Nuoro. Non era il numero dei concorrenti (soltanto 29) il fatto più importante: c'era in ballo l'aumento di coefficiente da 2 a 3. Crediamo di poter dire che la prova sia stata superata. Errori, seppure piccoli, non ce ne sono stati; tutto ha funzionato alla perfezione, anche se certe volte si è esagerato in severità con controlli e sbarramenti che si sono rivelati inutili. Il troppo storpia in negativo il positivo.

Salvatore Ciusa

II RALLY NAZIONALE DELLA SARDEGNA 23 ottobre 1977

Classifica assoluta: 1. Persico-Muzzetto (Opel Kadett GTE) 1.29'47"; 2. Belloi-Ciusa (Lancia Beta Montecarlo); 3. Seddone-Floris (Alfasud Sprint); 4. Galanti-Andretti (Fulvia HF); 5. Amendola-Masia (Alfetta GT); 6. Caredda-Solinas (Fiat 124 Abarth); 7. Brambilla-Del Zoppo (Alfasud TI); 8. Beretta-Del Zoppo (Alfasud); 9. Nitel-Buttita (Fiat 128 Giannini); 10. Meloni-Aini (Opel Kadett GTE);

GRUPPO 4

Classe oltre 1600: 1. Caredda-Solinas (Fiat 124 Abarth) 1.33'07"; 2. Filippi-Maffei (Opel Kadett GTE) 1.34'59".

Classe 1600: 1. Galanti-Andretti (Fulvia HF) 1.32'17"; 2. Brambilla-Del Zoppo (Alfasud) 1.33'18"; 3. Crionfini-Coltelli (Fiat 124) 1.35'33".

GRUPPO 2

Classe oltre 1600: 1. Persico-Muzzetto (Opel Kadett GTE) 1.29'47"; 2. Masia-Pisu (A.R. GT) 1.45'26".

GRUPPO 3

Classe unica: 1. Belloi-Ciusa (Lancia Beta Montecarlo) 1.31'41"; 2. Usai-Viola (Fiat X1/9) 1.38'55"; 3. Marcialis-Sechi (Lancia Beta Montecarlo) 1.40'36".

GRUPPO 2

Classe 1300: 1. Beretta-Del Zoppo (Alfasud) 1.34'46"; 2. Nitel-Buttita (Fiat 128 Giannini) 1.34'47"; 3. Marinelli-Vacca (Simca R2) 1.35'28"; 4. Motta-Sulas (Alfasud TI) 1.46'43".

GRUPPO 1

Classe oltre 1600: 1. Amendola-Masia (Alfetta GT) 1.33'03"; 2. Meloni-Aini (Opel Kadett GTE) 1.34'58"; 3. Santacruz-Diaz (Opel Ascona) 1.38'58"; 4. Saldarini-Baraghi (Opel Ascona) 1.44'52".

Classe 1300: 1. Seddone-Floris (Alfasud Sprint) 1.31'51"; 2. Bosiglio-Bosiglio (Alfasud Sprint) 1.39'10"; 3. Confu-Vargiu (Fiat 127) 1.41'.

ma volta alla guida di una Kadett GTE. Quello però che ha maggiormente impressionato è stato Meloni-Zannoni della scuderia San Marino terzi assoluti alla guida del Fiat 128. Basta guardare la classifica per rendersi conto del duello sostenuto con Speranza-Balenci ed i locali Chianucci-Bonavita. Anche nel gruppo 1, buone le prestazioni Scierecan-Lippi della Mugello Corse vincitori della classe fino a 1000.

Nedo Coppini

I RALLY CITTA' DI SAN SEPOLCRO 23 ottobre 1977 - Gara di regolarità nazionale

LA CLASSIFICA

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Scierecan-Lippi (A 112 Abarth) 8'13"0; 2. Landi-Caruso (Cooper) 8'42"1; 3. Lazzeretti-X (Fiat 127) 9'46"3; 4. Castellani-Gran Preti (A 112 Abarth) 9'52"6; 5. Belli-Morozzi (Cooper) 9'58"1; 6. Menasci-Zandi (A 112 Abarth) 10'26"2; 7. Selvaggi-Nocentini (A 112) 12'08"6; 8. Caccialupi-Caccialupi (Fiat 127) 13'08"9.

Classe 1150: 1. Salvatori-Redi (A112) 8'03"7; 2. Moretti-Moretto (A112) 8'11"1; 3. Fantini-Innocenti (Peugeot 104) 8'31"4; 4. Innocenti-Cova (Peugeot 104) 8'33"9; 5. Pierrot-Valenti (A 112) 8'43"8; 6. Sensoni-Casavecchia (Fiat 128) 9'10"0; 7. Baglioni-Mavilla (Fiat 128) 9'13"5; 8. Campori-Molinari (iFat 128) 9'39"2; 9. Vanni-Gozzi (A 112) 9'54"4; 10. Medori-Medori (Fiat 128) 10'03"9; 11. Sanpaoli-Giorgetti (Fiat 128) 10'39"0.

Classe 1300: 1. Bentivoglio-Bentivoglio (Simca R2) 7'54"1; 2. Dolfi-Dolfi 8'05"0; 3. Menichetti-Menichetti (Alfasud) 8'13"4; 4. Tani-Pozzoli (Simca RI) 8'49"4; 5. Apolloni-Talese (Fiat 128) 8'51"4; 6. Ciabatti-Vagnoli (NSU) 8'52"0; 7. Liguori-Torti (Simca R2) 9'00"2; 8. Pellegrini-Pellegrini (Alfasud) 9'16"9; 9. Garaffoni-Tinuper (Fiat 128) 9'33"2; 10. Mori-Nannini (Ford Capri) 20'07"5.

Classe 2000: 1. Fidanza-X (A.R. GTV) 7'56"4; 2. Failli-Failli (Opel Kadett) 8'09"8; 3. Ruschi-Giusti (A.R. GTV) 8'23"5; 4. Paganelli-Parri (Opel Ascona) 8'28"2; 5. Capriotti-Pinello (Fiat 124) 8'44"4; 6. Mattocchia-X (Opel Ascona) 8'48"7; 7. Ricci-Ceredi (Opel Kadett) 11'59"1.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Lambardi-Ligori (Lancia Fulvia HF) 8'51"7; 2. Bagiardi-Gironi (Lancia Fulvia) 9'01"8.

Classe 1600: 1. Lombardi-Cuio (Alpine A 110) 7'59"5; 2. Mercati-Calcarì (Lancia HF) 8'06"4; 3. Nocentini-Occhiolini (Lancia HF 1600) 8'34"9; 4. Burattini-Bocchini (Lancia HF) 9'23"4; 5. Torri-Amadori (Lancia HF) 11'25"2.

Classe 2000: 1. Boninsegni-Boninsegni (Fiat 124 Abarth) 7'11"3; 2. Cavini-Cavini (Fiat 124 Abarth) 7'36"7; 3. Basagni-Salvi (Beta Montecarlo) 8'19"4; 4. Giuliani-Maggiarani (Fiat 124 Abarth) 9'41"1; 5. Tacconi-Pigliarini (Porsche 914) 12'55"5.

GRUPPO VETTURE SPECIALI

Classe 1000: 1. Biondi-Molinari (A 112) 7'48"6; 2. Ercolani-Conti (Fiat Abarth) 7'58"9; 3. Innocenti-Giuliatini (Cooper) 9'07"3; 4. Moroni-Frosignoni (Fiat Abarth) 11'32"2; 5. Sgrignani-Rossi (Fiat) 15'07"9; 6. Paoli-Paolini (A 112) 16'56"7; 7. Dantini-Pampaloni (Fiat 600) 17'46"0.

Classe 1300: 1. Meloni-Zannoni (Fiat 128) 6'43"8; 2. Speranza-Balenci (Alfasud) 6'48"9; 3. Chianucci-Bonavita (Simca R2) 7'46"1; 4. Baccani-Baragli (Fulvia HF) 8'19"6; 5. Mercati-Tulli (Alfasud) 8'34"5; 6. Piaggio-Piaggio (Alfasud) 8'44"1; 7. Gherardi-Adalberti (Cooper) 9'01"8; 8. Berti-Mannelli (Simca R2) 10'27"4; 9. Vannelli-Ondini (De Tomaso) 10'52"0; 10. Lombardi-Mannuccini (Opel Kadett) 13'43"0; 11. Paolotti-Paolotti (Daf) 19'18"9; 12. Brinati-Mini (Alfasud) 20'47"2.

Classe 1600: 1. Ferente-Battaglia (Alpine A 110) 6'56"2; 2. Boncompagni-Fabrizi (Fulvia HF) 7'17"5; 3. Brogi-Lanini (Fulvia HF) 7'26"0; 4. Ceccarini-De Lorenzo (Alpine R5) 8'35"7; 5. Cristofori-Mastrangelo (Alpine R5) 8'40"4; 6. Fiorelli-Della Noce (Alpine R5) 8'42"8; 7. Ferrini-Baruzzi (Ford) 9'33"1; 8. Starace-Starace (Opel Ascona) 10'52"7.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Canocchi-Leonardi (Lancia Stratos) 6'11"5; 2. Bollini-Bollini (Fiat 124 Abarth) 6'32"3; 3. Meloni-Zannoni (Fiat 128) 6'43"8; 4. Speranza-Balenci (Alfasud) 6'48"9; 5. Ferente-Battaglia (Alpine A 110) 6'56"2; 6. Valli-Donati (Opel Kadett GTE) 7'04"1; 7. Boninsegni-Boninsegni (Fiat 124 Abarth) 7'11"3; 8. Boncompagni-Fabrizi (Fulvia HF) 7'17"5; 9. Boninsegni-Rudel (Fiat 124 Abarth) 7'24"0; 10. Bruschi-Bruschi (Fiat Abarth 131) 7'25"1.

PUNTUALE LA «PUGNALATA» D'AUTUNNO DELLA CSAI (RIPARERÀ GIORGIO PIANTA?)

Col tabù-domeniche finito il boom TRN

Puntuale, come ogni autunno, arriva la pugnalata alla schiena dei piloti privati da parte della CSAI. Gli echi delle battaglie dello scorso inverno riguardo l'adozione obbligatoria di tute, caschi omologati, estintori di ogni ordine e grado, si sono appena spenti che è di turno l'ennesima trovata.

I rallies, a partire dal prossimo anno, non si correranno più la domenica. Lo ha deciso la sottocommissione apposita, quella che si vorrebbe sempre dalla parte dei piloti, quella che perlomeno lo scorso anno cercò di fare qualche cosa contro la presa di posizione riguardo il « fuoco ». Lo ha deciso, e già l'esecutivo ha approvato la norma. Con una rapidità davvero esemplare, quasi che le castroverie abbiano una precedenza sulle relative necessità. I motivi portati a giustificazione sono davvero ridicoli. Si è detto che al sud sono successi ingorghi terribili nei giorni festivi, che le autorità hanno delle grosse difficoltà a rilasciare permessi in questi giorni ed altre trovate di questo genere.

CI RIMETTONO SEMPRE I PILOTI

La morale è la solita: i reggitori del potere sportivo si sentono in dovere di guidare sempre e tutti per mano, come tanti scolaretti incapaci di usare il proprio cervello. Così, solo perché a Lecce o a Foggia di domenica è difficile fare i rally, un organizzatore che potrebbe avere tutti i permessi che vuole, deve organizzare una gara nella notte tra il venerdì e il sabato con perlomeno la metà dei partenti che avrebbe avuto la notte successiva.

Certo, subito qualcuno obietterà che, come sempre, dopo la prima indignazione, tutti faranno i salti mortali per liberarsi dal lavoro un giorno prima ed essere il venerdì alle verifiche, ma questo malvezzo di pretendere sempre che siano i piloti ad adattarsi alle situazioni e mai queste alle esigenze dei praticanti è ora che finisca, ed una volta per tutte.

L'unico pregio che restava ai rallies nazionali, già gravati da spese fuori dal comune per i costi attualmente raggiunti ed a cui non si è stati mai capaci (sia per incapacità che per poca volontà) di mettere freno, era il fatto che, sia l'industriale che l'impiegato di banca poteva sempre andare a provare il fine settimana precedente la gara, il successivo venerdì sera ripassarsi in tutta fretta il percorso, e il sabato verificare e partire.

Adesso questo non sarà più possibile per il recente colpo di mano della sottocommissione, ma questa volta i piloti non potranno subire in silenzio l'ennesimo affronto. E l'ANCAI perché non si è fatta sentire? E perché prima non si è fatto un sondaggio tra i praticanti?

Anche il pubblico poi è preso in giro. Già gli si sono tolti molti dei motivi di interesse per la specialità e adesso, addirittura, gli si toglie lo spettacolo perché anche per lo spettatore un conto è muoversi di sabato e decisamente un altro farlo di venerdì.

IL 27 OTTOBRE UN RIPENSAMENTO?

E gli organizzatori che cosa hanno intenzione di fare? Starsene lì buoni come sempre a subire sulle loro spalle le trovate dei quattro o cinque che da sempre si sono sentiti in dovere di essere i capi carismatici della specialità, o intendono tutelare i propri interessi? Perché meno partenti, sia chiaro, sono una punizione, non una fortuna, anche se in clima di vacche grasse (quando in certe occasioni ci si può permettere di rifiutare qualche iscrizione) non si vuol guardare più avanti del proprio naso.

Il Comitato esecutivo si tornerà a riunire il giorno 27 ottobre. Probabilmente questa sarà l'ultima occasione per un ravvedimento, ma c'è da sperarci? I componenti del Comitato sono l'ing. Bacciagaluppi per l'AICA (quella dei circuiti, quindi i problemi dei rallies...), il dr. Marsaglia dell'ANFIA (costruttori, questo non è certo un problema per le Case...), il dr. Grana della FIK (il karting è già pago dei titoli mondiali a catena...), il dr. Coccoli dell'AC Firenze e l'ing. Mingrino dell'AC Enna (due AC notoriamente all'oscuro dei rallies...), non resta che qualche speranza per il dr. Zagato (FISA), i delegati di Zona (Vacarella, Moruzzi e Galmanini) e il delegato ANCAI che è Giorgio Pianta, ancora troppo pilota per dimenticarsi degli altri.

Pianta non può esimersi soprattutto in questa occasione dal tutelare gli interessi anche dei più « piccoli ». Ormai resta lui la sola ancora di salvezza. Pianta, oltre che essere ottimo collaudatore, è soprattutto un vero appassionato. Deve fare qualche cosa. Come qualche cosa deve fare l'ing. Rogano che presiede il tutto. Suo figlio è stato un validissimo protagonista del Trofeo A 112. Ne parli con lui e ci pensi.

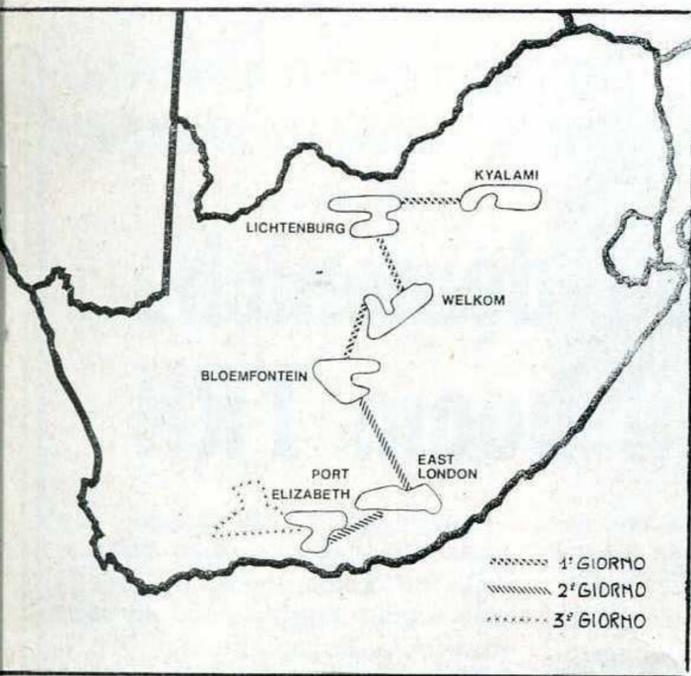
Carlo Cavicchi

CANOCCHI si scatena a S. Sepolcro

SAN SEPOLCRO - Passerella trionfale per Canocchi-Leonardi su Lancia Stratos del Jolly Club, vincitori con pieno merito del primo rally Città di San Sepolcro gara di regolarità organizzata dalla scuderia Etruria di Bibbiena in collaborazione con radio San Sepolcro TV che ha trasmesso in diretta per oltre 6 ore la competizione. « Ormai il ghiaccio è rotto » ci ha detto il presidente della scuderia Etruria Paolo Volpi « vogliamo riportare su queste strade il grande rally Alpi della Luna. Per ora ci siamo accontentati di questo ma in seguito mi auguro di poterci arrivare; abbiamo tutti una grande volontà e fin d'ora lavoriamo sodo per poter dare agli sportivi locali e non una competizione internazionale ».

Detto questo passiamo alla gara veramente bella con oltre 100 partenti e un pubblico numeroso scaglionato nelle tre prove speciali da ripetersi due volte. Per dovere di cronaca dobbiamo dire che il vincitore Canocchi è alla sua prima affermazione in quanto quest'anno non era riuscito mai a finire una gara. Passato un po' in sordina nel primo giro si è letteralmente scatenato nel secondo aggiudicandosi la vittoria. Il suo più diretto avversario Bazzocchi-Borlotti è finito contro un muro al termine della prima prova speciale.

È successo proprio alla fine quando togliendo il pedale dall'acceleratore la sua Stratos gli si è intraversata e nel tentativo di rimetterla è uscito fuori. Una gran botta ma per fortuna senza conseguenze per i piloti. Dietro il vincitore troviamo Bollini-Bollini su Fiat 124 Abarth degni del loro piazzamento dopo una bella lotta con Valli-Donati per la pri-



ANCHE PILOTI DI F.1 CONTATTATI
NEL PRIMO GIRO DEL SUDAFRICA

Terra e circuiti con DINI e BRAMBILLA

Le ORE
sudafricane

1-12-'77 Partenza con gara in pista a Kyalami, Lichtenburg, Brandkop (in notturna) con prove speciali in terra nei trasferimenti.

2-12-'77 Partenza con gare in circuito a Brandkop e East London e prove speciali nei trasferimenti prima dell'arrivo a Port Elizabeth.

3-12-'77 Prova in circuito « Aldo Scribante » con speciali nell'andata e al ritorno ad arrivo finale a Port Elizabeth.

ALBERTON (Sudafrica) - Con Brambilla, Dini, e Ian Scheckter che vengono dati per certi dagli organizzatori e Hunt, Jody Scheckter e Regazzoni contattati, il prossimo 1. Castrol British Airways Tour è stato varato.

La formula della gara incrocio tra rally e corsa in pista (sullo stile del Giro d'Italia e del Tour de France) pare decisamente az-

zeccata in Sudafrica dove le corse non sono ancora in numero altissimo e dove, quindi, è bene legare a manifestazioni uniche sia i rallyisti che i velocisti.

Mentre sta uscendo il regolamento siamo andati ad intervistare Michael Reid, direttore di gara e factotum della manifestazione, per avere da lui il maggior numero di dettagli concernenti

questo nuovo (per il S.A.) tipo di gara unitamente ai motivi che ne hanno originato la nascita. Due sono le cose che hanno stupito (favorevolmente) e sono: il tipo di gara con trecento km di prove speciali su sterrato e con trecento km di gara in pista ed il nuovo tipo di regolamentazione che varia dalla scelta della vettura, delle gomme e delle classi. Per quanto riguarda il tipo di gara questo sarà un esperimento da seguire perché, a differenza di quanto normalmente avviene nella rimanente parte del mondo, in S.A. accade spesso che i piloti da rallies si alternino alla guida di vetture in pista però la funzione non è reversibile in quanto i « pistaioli » non accettano di buon grado il confronto nei rallies soprattutto per i tipi di percorso scelti che sembrano nella maggioranza dei casi i nostri « rallies scassamacchine » di qualche anno fa moltiplicati per sette od otto (!). In questo caso gli organizzatori hanno voluto dare a tutti le stesse « chances » e per quanto riguarda i km e soprattutto per quanto riguarda la scelta dei percorsi sterrati che, dicono loro, dovranno anche tener conto dei tipi di vetture ammesse.

Per quanto riguarda il secondo tipo d'interesse prendiamo prima di tutto in esame le vetture: dovranno essere dei gruppi 1 locali (standard production cars) che vuol dire essere prodotte in S.A. secondo le leggi del « local content » cioè con il 66 per cento del peso prodotto in questo Paese ed il resto anche importato. Sul numero di vetture prodotte non c'è un limite fisso però le unità devono variare da 500 in su. Però, per esempio per un modello normalmente prodotto si può fare una variante e potrebbe quindi succedere che un'Alfetta GT, una 131 Fiat o una Ford 2000 montino motore a 16 valvole, autobloccante ecc. ecc. e potrebbero essere omologate in Gr. 1.

La responsabilità di omologare queste vetture è di un'apposita Commissione che decide di volta in volta in base alla prestazione della vettura e ne assegna anche la classe. Questa commissione può però rifiutare le omologazioni, solo nella classe maggiore è ovvio, se queste vetture non

sono « faithful » cioè leali, oneste. Va da sé che tale tipo di giudizio è troppo soggettivo ma per adesso, solo con rare eccezioni, non ci sono state ingiustizie.

Un secondo motivo riguarda le gomme che dovranno essere prodotte in S.A. oppure, per quelle importate, dovranno essere disponibili per tutti e comunque accettate dagli organizzatori all'atto dell'iscrizione, con relativa denuncia del tipo di pneumatico. Ad una nostra precisa domanda « Ma cosa vuol dire disponibili per tutti? » mister Reid ha risposto « Noi faremo un'indagine e se questa sarà favorevole autorizzeremo il tipo di gomma scelto. Attenzione però che per Firestone, Dunlop, Good-Year ecc. cioè per quei pneumatici che vengono prodotti in S.A. non ammetteremo tipi importati mentre per Kleber, Michelin, Pirelli, Goodrich e comunque quei pneumatici non prodotti in S.A. si potranno usare quelli importati sempre che si dia, se non a tutti almeno a molti, la possibilità di poterli avere ».

Fin qui le parole di mister Reid, però si ricade sul discorso della lealtà e della soggettività.

Per ultimo si è lasciata la suddivisione delle classi che avverrà tenendo conto del « Performance factor » stabilito da una formula oltremodo macchinosa che tiene conto, state bene attenti, di: cilindrata, peso, sospensioni, tipo di trasmissione, motore con « venturi », carburatori doppio corpo, n. dei cilindri, alberi a cammes e loro posizionamento, posizionamento dei cilindri e loro inclinazione e per finire tipo di motore (a ciclo otto o rotante) dimenticandosi però del turbo. Alla fine sembrava di essere alla tesi di laurea in ingegneria meccanica ma la morale è che ci saranno sei classi ed in linea di massima saranno: 1 con Mazda, Alfetta GTV e Ford Cortina 3000, 2 con A. Romeo Giulia Super, Ford Escort 1600 GT e Toyota 2000, 3 con Fiat 124 ST, Datsun 140 YGX e Mini 1275 GTS, 4 con Citroen GS, Fiat 128 1300, Alfasud TI, Datsun 1200 GX e Avenger 1600, 5 con Alfasud, Fiat 128 1100 e Citroen normale, 6 con tutte le cosiddette « luxury cars » e cioè Jaguar, Mercedes e BMW.

Attilio Rossi

FREQUELIN CON L'ALPINE SUPERAL'APPAGATO DARNICHE

Battuto il campione



NIZZA - Questa stagione in Francia abbiamo avuto l'impressione che i migliori rallyisti trovassero un piacere maligno ad evitarsi a vicenda... E per questa ragione l'interesse della maggior parte dei rallies disputati finora era limitato per la mancanza di quelli veramente appassionanti ed importanti per il risultato assoluto, tolta qualche eccezione. Ma questa decima edizione del Rally de la Chataigne ha messo di fronte il campione d'Europa '77 Bernard Darniche e la sua Lancia Stratos Chardonnet e il candidato logico al titolo di campione di Francia, Guy Frequelin, con la sua Alpine Renault A 310 V6.

Con solo 36 secondi e 7 decimi di vantaggio alla fine della prova il pilota Renault Sport è dunque venuto a capo di quel diavolo di « Nanard » e della sua Stratos... il che gli permette di intravedere il titolo nazionale, che tuttavia, non è ancora del tutto conquistato.

Frequelin conta ormai 65 punti di vantaggio e non è al sicuro da un ritorno del suo rivale, il quale, non lo dimentichiamo, sarà uno dei grandi favoriti del prossimo Giro di Corsica al volante di una Fiat 131 Abarth ufficiale (c'è la prospettiva di un altro bel duello con il recente vincitore del Rally di San Remo Jean-Claude Andruet).

Ottantatré equipaggi erano dunque alla partenza a Autun per questo rally suddiviso in due tappe (Autun-Montceaux Les Mines e Montceaux Les Mines-Autun) che comprende diciannove prove speciali.

Sin dall'inizio Frequelin ha messo le cose in chiaro, costruendo un margine di vantaggio di 9 secondi su Darniche dopo le prime due speciali, prima che Darniche potesse reagire, riducendo lo scarto soprattutto verso la fine della prima tappa.

La Stratos era handicappata da un cattivo regaggio con conseguenza di una cattiva ripartizione di frenaggio. Dopo che questo guaio è stato riparato, il pilota-Chardonnet ha infine potuto ritrovare il suo ritmo abituale e malgrado una reazione da parte di Frequelin nella prima prova speciale della classifica prima di metà percorso, è riuscito a piazzarsi in testa con un vantaggio di 4'9. Bondil (Porsche Carrera) tentava di seguire i due battistrada senza, tuttavia, poter interferire nella battaglia. J-H Hazard e la sua BMW 530 CSL, quarto alla fine della prima tappa, ha effettuato una corsa splendida, davanti a Segolen (Porsche Carrera), Swaton (Porsche Carrera) e il notevole Alain Cudini, il quale — avendo terminato il campionato di vetture di produzione in circuito — ha deciso di tentare un'esperienza su strada con la sua BMW 530 IUSL...

Le BMW non hanno avuto fortuna perché dopo una brillantissima dimostrazione, Cudini, allora in quinta posizione, ha rotto una biella mentre Hazard è uscito di strada a metà

E Frequelin? Era riuscito pian piano a regolare la vettura sovrasterzante e ha vinto otto speciali sulle dodici della seconda tappa, riguadagnando in questo modo il suo ritardo su Darniche, battendolo in fine in extremis con qualche pugno di secondi.

Swaton si è aggiudicato il gr. 3, mentre i gr. 1 e 2 sono andati alla Opel Kadett GTE di Vivier e di « Knapick » rispettivamente, dopo l'abbandono delle BMW, ottenendo il quarto e quinto posto nella classifica assoluta.

Jean-Paul Renvoize

RALLY DE LA CHATAIGNE - 15-16 ottobre 1977 - Prova valevole per il campionato d'Europa rally coeff. 1 e per il campionato di Francia coeff. 5.

Frequelin/Delaval (Alpine Renault A 310 V6) 2.49'19"; 2. Darniche/Mahe (Lancia Stratos) 2.49'55"; 3. Bondil/Brunel (Porsche Carrera) a 6'41"3; 4. Vivier/Bourgoin (Opel Kadett GTE) a 19'45"6; 5. « Knapick »/« Maryno » (Opel Kadett GTE) a 20'17"7; 6. Swaton/Cordesse (Porsche Carrera) a 21'13"3; 7. Montriand/Guinet (Ford Escort RS2000) a 22'18"9; 8. Mouetron/Gacon (Porsche Carrera) a 23'38"3; 9. Boulard/Reboul (Simca Rallye 2) a 25'39"1; 10. Vaucard/Arnould (Simca Rallye 2) a 26'11"0.

V88B

**BATTUTO WALDEGAARD
NEL RALLYCROSS SVEDESE**

Festeggiatissimo Walfridsson neo campione svedese di rallycross

WALFRIDSSON si esalta col turbo-VOLVO



molto. All prima curva la 343 passa ultima, ma all'uscita della seconda... è già al secondo posto. In tre, infatti, sono arrivati lunghi allargando il raggio della curva, uno sbaglio collettivo che il pilota della Volvo non si è lasciato scappare riuscendo a compiere una bella « infilata ». Al comando, intanto, Per Eklund e la sua Saab sembrano andarsene ma Walfridsson è autore di una grande rimonta fino a riuscire a passare in testa, superando la Saab in un tratto in discesa. Sembra che cosa fatta per il pilota ufficiale della Volvo, ma al penultimo giro uno sbaglio di guida rimette tutto in discussione in quan-

STOCOLMA - Al volante di una Volvo 343 Turbo, Per-Inge Walfridsson ha vinto il campionato svedese di rally-cross che si è svolto a Tomelilla, nella parte meridionale del Paese. Vi hanno preso parte tutti i migliori specialisti nazionali, compresi Waldegaard e Nilsson vincitori nel 1976. Alla fase finale di questo campionato hanno preso parte 40 vetture, tra le quali dodici Porsche (comprese quelle di Waldegaard e Nilsson), tredici Volkswagen (con Nordstroem capofila) e sette Saab (di cui una di Per Eklund).

Sono state 24 le prove eliminatorie che hanno permesso a 6 dei 40 piloti di qua-



L'IDENTIKITecnico VOLVO 343 « Cross »

Costruttore: Volvo-Competition-Service.

Carrozzeria: parte anteriore rinforzata con plastica policarbonata; parte vetrata speciale rinforzata; sedile del pilota arretrato di 30 cm; piantone dello sterzo allungato. **Peso:** 970 kg. **Sospensioni:** molli e ammortizzatori rallye, stabilizzatori regolabili posteriormente; sterzo di serie; ruote camberate negativamente dell'1 per cento. **Trasmissione:** automatica CVT Volvo 240, albero cardanico, frizione bidisco (solo per la partenza). **Motore:** blocco di serie B 14, alesaggio 77x80 mm, 1498 cc, 4 cilindri in linea, carter Gordini. Turbo-compressore. Albero motore e a cammes di serie, pistoni e bielle speciali. Tasso di compressione 6,5:1. Carburatore Weber DLOE 40. 205 CV DIN a 7000 giri/minuto, coppia massima a 5000 giri/minuto. **Freni:** dischi ant., tamburi post., impianto di serie.

to Eklund riprende il terreno perso e si affianca al battistrada. Gli spettatori si alzarono in piedi quando i due transitarono sulla linea del traguardo uno di fianco all'altro per cominciare l'ultimo giro di una gara sempre più entusiasmante. Sarà però in una curva a gomito che Walfridsson « infilerà » definitivamente Eklund e la sua Saab.

Giorgio Keller

**UNA FORATURA BLOCCA HANNU MIKKOLA
NEL CASTROL-RALLY VINTO DA AIRIKKALA**

ALEN solo terzo perchè senza gomme

LONDRA - Pentti Airikkala ha rinforzato la sua posizione in testa al campionato britannico rally nei confronti di Russel Brookes, vincendo il Castrol 77 (Brookes è arrivato secondo). Graham Elmore, primo nel suo gruppo, ha già vinto il campionato gruppo 1 con la Ford Escort RS2000 semiufficiale. Terzo è arrivato Markku Alen con una Fiat Abarth 131 Rallye, mentre Andy Dawson ha terminato la gara al quarto posto. Per gran parte della gara era in testa Hannu Mikkola (Corolla 2 litri), che è arrivato quinto, perché ha forato ed è stato costretto a fermarsi in una speciale.

Il Castrol 77 è una gara particolare per i livelli britannici, le speciali forestali sono lunghe (la più lunga è 18 miglia) e perciò il percorso ne comprendeva solo sette. Cade in un momento della stagione internazionale in cui i teams sono già stati fatti per il RAC Rally e molti piloti desiderano fare un po' di conoscenza forestale. Per questo motivo Per Inge Walfridsson, il campione rallycross svedese di quest'anno, ha pilotato una Toyota Celica e Tatu Vatanen, il fratello di Ari, una Escort RS1800. Alen ha usato una Fiat, benché non disponesse della gamma completa di gomme per questa gara. Molti tratti sarebbero stati ideali per usare i Pirelli P7, ma aveva solo degli MS35. Lo svedese Bror Danielsson aveva una Kadett GTE, con cui ha provato i nuovi pneumatici Goodyear rally, che gli hanno procurato una grande quantità di forature.

L'assistenza era limitata e a volte i piloti erano costretti a fare più di 30 miglia di speciale senza aiuto. Tutti si portavano dietro due gomme di scorta, e spesso queste non bastavano.

Nella prima speciale è andato al comando Mikkola; Tatu Vatanen è uscito di strada dopo sole 8 miglia in una curva difficile, che non era indicata con le frecce o sulle cartine, e si è rovesciato con la sua David Sutton-Escort, la stessa macchina che suo fratello ha usato per vincere il Mintex e lo Scottish Rally. Anche Jim McRae si è ribaltato in quel tratto, perdendo due minuti e rovinando così le sue possibilità per il titolo.

Dopo la seconda sezione si è ritirato Billy Coleman con la Chequered Flag Stratos, perché sospettava una rottura delle valvole (l'anno scorso nella stessa gara si è ritirata la stessa macchina nella stessa speciale con le stesse noie!). Dopo la terza speciale l'ordine era: Mikkola 46'04, Alen 46'12, Airikkala 46'15, Brookes 46'36, John Taylor 47'29, e dopo una foratura Chris Sclater 47'45. Sclater si è poi ritirato nella speciale successiva per difetto all'impianto elettrico che ha fatto arrestare il motore e Dawson è passato al sesto posto. Nella quarta speciale Airikkala ha superato Alen e Taylor ha forato. Poi nella quinta Alen aveva una gomma sfonfia ed è stato così ritardato per le ultime tre miglia.

A quel punto Mikkola era ancora in testa con un vantaggio su Airikkala di 18 secondi; Airikkala a sua volta aveva uno scarto di 11 secondi su Brookes. Poi toccava a Mikkola avere noie. Nella sesta speciale ha forato una gomma anteriore, ed ha dovuto fermarsi presso degli spettatori che lo hanno aiutato a cambiare la ruota. Questa sventura gli è costata quattro minuti, permettendo alla Vauxhall di Airikkala di passare in testa e lui era al quinto posto. Danielsson ha avuto altre noie. Si è rotto il comando dell'acceleratore ed è stato costretto ad usare l'interruttore dell'accensione. Nell'ultima speciale ha poi perso il controllo e la sua Kadett è andata a finire lateralmente contro un albero. Airikkala ha vinto con un margine di 25 secondi, mentre Broo-

kes ha passato Alen a due speciali dalla fine, e si è così aggiudicato il secondo posto.

Martin Holmes

CASTROL RALLY - 12-15 ottobre 1977

LA CLASSIFICA

1. Airikkala-Cittins (Vauxhall Chevette) 106m 34s; 2. Brookes-Brown (Ford Escort RS) 106 59; 3. Alen Kivimaki (Fiat Abarth 131) 107 04; 4. Dawson-Pegg (Ford Escort RS) 109 18; 5. Mikkola-Hertz (Toyota Corolla) 111 42; 6. Drummond-Harris (Ford Escort RS) 111 45; 7. Rockey-Tucker (Ford Escort RS) 112 10; 8. Elmore-Harrod (Ford Escort RS) 113 00; 9. Waugh-Handy (Chrysler Avenger) 113 19; 10. Kaby-Rainbow (Triumph Dolomite) 113 24.

Un secondo tra PORSCHE e STRATOS

NIZZA - Si tratta solo di una prova regionale senza alcun personaggio famoso, ma l'itinerario nella retroterra nizzarda, bagnato da una pioggia torrenziale lo scorso fine settimana, non mancava di interesse né di attrattiva: certi « classici » figuravano infatti nel programma.

Frank Ravot è stato molto vicino a cancellare tutte le delusioni di una stagione con una Lancia Stratos, che pareva mancare di messa a punto e di preparazione. Gli è mancato un secondo e mezzo per battere la Porsche Carrera di Christian Lunel, molto handicappata, è vero, per la strada scivolosa. Questa vittoria viene al momento giusto per il rallista di talento marsigliese che ha collezionato i « colpi » della sfortuna in quest'anno.

300 CV o 260 contro i 180 CV della Scora Renault (l'ex Jide) di « Tchine »; la lotta era troppo disuguale, malgrado la maneggevolezza e la leggerezza del piccolo prototipo, che ha concesso più di tre minuti ai battistrada, la cui lotta è stata appassionante dall'inizio alla fine. E' d'altronde indiscutibile che Christian Lunel potrebbe figurare allo stesso posto di « Tony », Ormezzano o Carello tra i migliori rallisti europei, se avesse il tempo e i mezzi.

Le piogge che hanno inondato la Costa Azzurra e il Nord d'Italia non hanno risparmiato il rally di Nizza: due passaggi sulla salita della Couilloule hanno dovuto essere cancellati, il che ha diminuito a sette il numero delle prove cronometrate, per un totale di oltre cento chilometri. Ovviamente la percentuale dei ritiri è stata relativamente bassa, solo il 20 per cento dei centodieci concorrenti al via.

Queste condizioni atmosferiche avverse hanno dato una sorpresa in turismo di serie con la vittoria della Simca Rallye 2 di Laussage (11. della classifica assoluta), davanti ad una Opel GTE.

Jacques Jaubert

RALLY DI NIZZA

LA CLASSIFICA

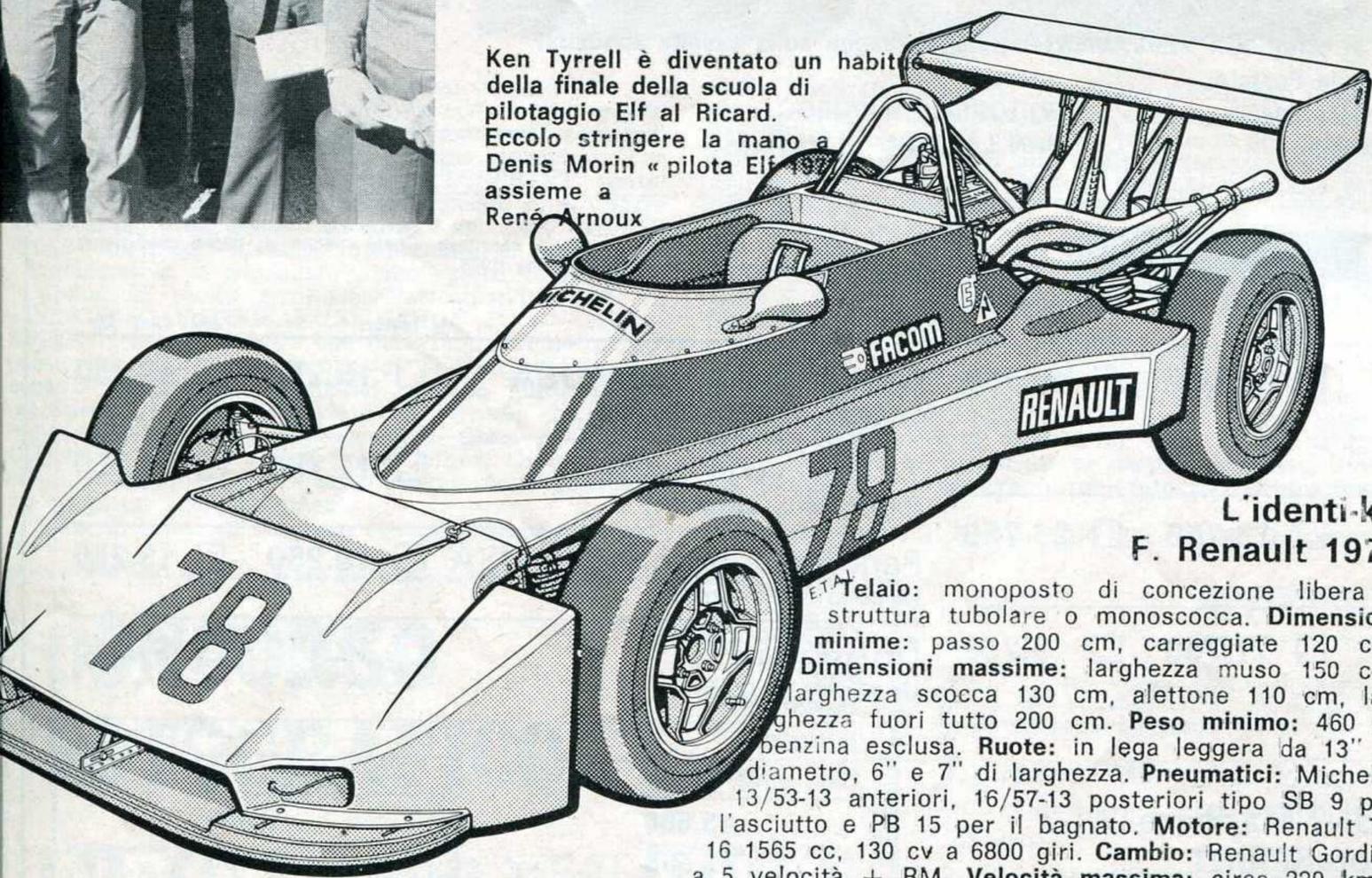
1. Lunel-Rostand (Porsche Carrera) 1.25' 36"5; 2. Ravot-Rinaldi (Lancia Stratos) 1.26'37"9, 1. del gr. 4; 3. « Tchine »-Emmanuel (Scora Renault) 1.29'34"1; 4. Quenel-Zanoni (Porsche Carrera) 1.32'27"1, 1. del gr. 3; 5. Gallo-Galliano 1.32'31"1; 6. Zaina-Peller (BMW) 1.32'37"6, 1. del gr. 2; 7. Pellegrin-Reynard (Alpine Renault 1800) 1.33'12"7.



CONFERMATE LE INDISCREZIONI ANCHE SUI CAMBIAMENTI DEI PROGRAMMI SPORTIVI DELLA MARCA FRANCESE

BALDI come... RENAULT il futuro '78 é F.3

Ken Tyrrell è diventato un habitué della finale della scuola di pilotaggio Elf al Ricard. Eccolo stringere la mano a Denis Morin « pilota Elf » insieme a René Arnoux



L'identi-kit F. Renault 1978

Telaio: monoposto di concezione libera a struttura tubolare o monoscocca. **Dimensioni minime:** passo 200 cm, carreggiate 120 cm. **Dimensioni massime:** larghezza muso 150 cm, larghezza scocca 130 cm, alettone 110 cm, larghezza fuori tutto 200 cm. **Peso minimo:** 460 kg benzina esclusa. **Ruote:** in lega leggera da 13" di diametro, 6" e 7" di larghezza. **Pneumatici:** Michelin 13/53-13 anteriori, 16/57-13 posteriori tipo SB 9 per l'asciutto e PB 15 per il bagnato. **Motore:** Renault TS 16 1565 cc, 130 cv a 6800 giri. **Cambio:** Renault Gordini a 5 velocità + RM. **Velocità massima:** circa 220 kmh.

LE CASTELLET - La differenza tra le persone normali e quelle con doti speciali non si vede sempre. Quando in una delle missioni Apollo si verificò un guaio e la navicella fu richiamata a terra dalla Luna tra molte incognite il pensiero era per quegli uomini spaziali nei quali si tentava di identificarsi. Tutti noi (o quasi, ben inteso) al loro posto saremmo morti di panico. Loro erano là, tranquilli professionisti, capaci di nascondere, e forse reprimere senza dolore, i sentimenti e le paure. Mauro Baldi al Ricard ha dato prova di essere un po' spaziale, più propriamente un diverso, di quelli dai sentimenti a comando.

Si è presentato sulla pista francese con due punti di vantaggio su Ricci nella classifica di Coppa Italia ed uno solo su Burger in quella di Coppa Europa. Primo in entrambi i Campionati avrebbe potuto perdere l'uno e l'altro e passare nel giro di 48 ore — la corsa italiana era sabato, quella europea domenica — da grande favorito a grande sconfitto. Il suo nemico, prima ancora di Ricci e Burger, avrebbe potuto essere lo sgomento per quest'ultima, possibile circostanza. Chi di noi non si sarebbe fatto prendere dal panico anche solo pensando che la posta in gioco, oltre ai Titoli erano ben due Alpine A310 V6 che vogliono dire, col loro valore, la garanzia di continuare a correre in categorie superiori?

Bene, Baldi non ha avuto un attimo di sfiducia, di paura. Solo la superstizione, forse, avrebbe potuto giocargli un brutto tiro sabato mattina durante le prove della gara italiana quando per un malinteso ha urtato, sorpassandolo, l'imolese Simoni uscendo di pista malamente si è rotta una clavicola. « Gli ho fatto segno con la mano che sarei passato di lì, quando si è spostato non potevo più evitarlo... non ci voleva ». Ma anche quel delicato momento, possibile presagio negativo, è stato presto riassorbito e le due vittorie sono arrivate puntuali con tempi sul giro da nessuno avvicinati e con una sicurezza impressionante. Alla fine la processione dei responsabili sporti-

ri diversificandola dove occorreva.

La base rimane sempre la serie con le **R 5 Alpine**, che hanno dimostrato di avere una bella robustezza e di « piacere » in molte

Volante
elf

CHI è

Denis
Morin



LE CASTELLET - Anche quest'anno in occasione delle due « giornate » Renault si è giunti alla designazione del Pilota Elf '78 scelto tra gli allievi della scuola di pilotaggio Renault Elf Winfield che ha sede al Paul Ricard. Su venti semifinalisti ne sono stati scelti sei, che sotto gli occhi di Ken Tyrrell, Arnoux, Pironi e una giuria composta da personalità dello sport automobilistico, hanno compiuto la decina di giri previsti per questo esame finale. All'unanimità è stato scelto il più giovane, **DENIS MORIN**, ventunenne di Compiègne, studente che viene dal karting. Questo giovane potrà disporre del sostegno della Elf per la prossima stagione, che disputerà al volante di una monoposto di F. Renault.

nazioni europee. La Coppa R 5 si disputa già, e si disputerà a livello nazionale, in Francia, Italia, Germania, Belgio e Olanda assieme e altre serie analoghe si corrono in Inghilterra, Marocco e Spagna. Dal '78 anche in Svizzera ci sarà una serie di gare per queste vetturine, gare che si disputeranno, con tutti i limiti e la mancanza di circuiti lamentati dagli Svizzeri, in Italia, Francia e Germania, insomma su tutti gli autodromi più vicini al territorio svizzero. Per quel che riguarda la Coppa Europa si stanno cercando attualmente alcune modifiche al regolamento, ma è quasi certo che si potrà disputare ancora nel 1978.

Sparisce invece definitivamente la R 5 kit nella maggior parte di questi stati (rimane in Spagna e Marocco) mentre in Italia si parla di iniziative « private ».

La novità maggiore comunque viene nel settore delle **monoposto**, dove la Renault era rappresentata da due serie con vetture simili, una serie nazionale e una serie europea, che ricalcava un poco, ma con molto minor successo, la F. 3 internazionale.

Leopoldo Canetoli

Gabriela Noris

CONTINUAZIONE DA PAG. 52

vi dei vari Paesi dove si corre la Coppa verso i felicissimi italiani era solo per dire che Baldi aveva vinto perché era il migliore d'Europa, senza ombra di dubbio. Un bel successo.

La vittoria del ventitreenne reggiano ha messo ancora una volta in evidenza, al Ricard, il valore del preparatore Cesare Doneda che già due anni fa fu protagonista con l'auto guidata da «Baronio» nella prima finale europea. Doneda, a volte chiacchierato in passato, con la sua aria di chi la sa più lunga degli altri, in tre anni di Renault Cinque ha subito i più minuziosi smontaggi senza che mai nulla fosse fuori posto. E al suo merito si aggiunge quello dei suoi meccanici, in particolare di Paolo Corbetta che non ha mai abbandonato l'auto di Baldi e che



In alto, sopra e sotto la sequenza dei primi metri della gara R5 tricolore al Paul Ricard. Mauro Baldi (21) è subito in testa affiancato da «Camaleo» (30) che partiva con lui in prima fila; subito dietro è Ricci (23) che con manovra energica e senza tanti scrupoli per cordoli o avversari si infila all'interno di «Camaleo» e riesce con qualche acrobazia a portarsi al secondo posto all'uscita della esse di Mejanes (ATTUALFOTO)



è l'esempio perfetto di come deve essere un meccanico da corsa di questi tempi. Baldi contento ma tranquillo come vuole il suo carattere, ha chiuso con la Renault Cinque. Il suo sponsor Casoli, trovato sul campo per i meriti acquisiti in gara, ed il concessionario di Reggio Lasagni che lo hanno aiutato quest'anno avevano già deciso prima della gara che nel '78 avrebbe dovuto correre in Formula Tre. Ora che sembra certo l'ingresso della Renault in questa formula col nuovo motore 2000 della 20TS, il passaggio sarà ancora più naturale e c'è da credere che questa volta il vincitore della Coppa potrà ripetersi anche nelle formule maggiori.

Gli sconfitti di questa stagione sono stati tanti, tanti perché Baldi ha vinto tutto. Il primo, per il merito dimostrato anche al Ricard è il tedesco Burger che ha difeso la sua classifica sino all'ultimo giro dell'ultima gara. La sfida del Ricard è stata anche molto bella per questo avversario tenace e per le squadre italiane e tedesche che hanno fatto quadrato attorno ai loro piloti di punta per proteggerli da imprevisti ed aiutarli. I tedeschi sono andati oltre ai limiti solo quando un «killer» si è fermato ai box per ripartire proprio davanti a Baldi ed ostacolarlo. Ma lo ha fatto da killer buono e Baldi ha evitato per ben due volte la trappola fino a quando il direttore di corsa ha fermato con bandiera nera l'ostacolo mobile. Per il resto l'ardore di Xella e «Camaleo» per coprire le spalle a Baldi e quello di Schutz per aiutare Burger ad emergere, sono stati stupendi e l'abbraccio tra Baldi e Burger all'arrivo, la miglior prova della sportività di questa finale.

LE VITTIME PIU' ILLUSTRI

Dicevamo degli sconfitti. In Italia sono stati due, in Europa di più. Tutti italiani però, escluso Wicks, molto opaco al Ricard, perché il belga Vanierschoot, gli olandesi Stam e Bolten, il tede-



sco Bourdon, risultati migliori dei rispettivi Paesi non hanno mai seriamente impensierito i nostri.

Gianfranco Ricci è la vittima più illustre: portacolori del forte Terrosi ha fatto una stagione in crescendo. Pieno di talento è un pilota che in velocità avrebbe meritato più soddisfazioni, quelle che troverà certamente nei rally ai quali vuole dedicarsi il prossimo anno con quella Alpine 5 Gruppo 2 che a Sanremo ha dato un saggio delle sue doti. Poi «Camaleo», certamente il miglior guidatore della Coppa con la sua precisione e la sicurezza di non compiere mai errori. Per lui il '77 sembrava l'anno buono fino a quando la stella si è girata dall'altra parte.

UN COMPUTER MADE IN ITALY

In Europa Naddeo era partito col piede giusto a Montecarlo vincendo. Ma è rimasta l'unica gioia perché individuato come un nemico pericoloso è stato marcato da vicino — e oltre — col risultato di arrivare solo quarto davanti ai due «fratelli coraggio» Roberto e Massimo Sigala. Fortissimi sui circuiti veloci, sempre nei primi posti, i due Sigala hanno fatto una splendida stagione ottenendo risultati finali inferiori a quanto si potrebbe pensare solo per la curiosa circostanza che ha voluto ritirare l'uno quando l'altro faceva il risultato e viceversa. Sigala era sempre tra i primi... ma non si trattava dello stesso!

A conclusione di questa intensa annata si deve aggiungere un complimento alla nuova Cinque Alpine che dopo qualche problema all'esordio è diventata di una solidità impressionante. Baldi ha fatto due gare ed ha compiuto la distanza ancora maggiore nelle prove, tra sabato e domenica, con la stessa auto. Ugual discorso per le gomme Dunlop risultate adatte ad ogni circostanza oltre che robuste ed economiche. Nel 1978 la Coppa si correrà con le stesse auto di oggi. Cambieranno solo i volti: quello di Baldi soprattutto. Ma un cam-

biamento sul volto del nuovo Campione si è avuto anche al Ricard, dopo la gara europea quando si è provveduto a tagliargli la rude barba che aveva fatto crescere per scaramanzia... Il piccolo computer emiliano una debolezza l'aveva avuta dunque! Meno male, in fatto di computer noi italiani preferiamo sicuramente questo modello.

g. n.

Coppa Europa Renault 5 Elf	Monte- carlo	Zolder	Hocken- heim	Zand- voort	Monza	Ricard	Totale
BALDI	11	15	10	—	—	16	52
BURGER	—	3	8	12	12	12	47
WICKS	1	6	15	10	—	1	33
NADDEO	15	—	5	—	—	8	28
SIGALA R.	6	—	12	4	—	5	27
SIGALA M.	8	4	—	—	10	4	26
VANIERSCHOOT	—	10	—	8	4	—	22
BOLTEN	—	2	1	15	—	—	18
JAEGER	—	—	6	6	6	—	18
RICCI	12	5	—	—	—	—	17
SCHUETZ	5	—	2	—	—	10	17
CORTI	—	—	—	—	15	—	15
RIPANI	—	12	—	3	—	—	15

Classifica Coppa Italia Renault 5 Elf	Magione	Varano	Valle- lunga	Mugello	Monza	Misano	Pergusa	Valle- lunga	Monza	Ricard	Totale
BALDI	—	15	15	—	12	10	6	12	10	15	95
RICCI	8	12	—	12	—	6	15	10	15	12	90
CAMALEO	15	6	12	8	8	15	—	—	—	6	70
SIGALA R.	6	10	—	5	15	—	5	2	8	4	55
NADDEO	12	—	—	4	—	12	—	15	—	10	53
SIGALA M.	2	8	—	10	—	—	12	5	12	—	49
SALVATORI	—	3	—	15	6	—	8	—	—	—	32
CONTI	—	1	6	—	2	—	10	4	—	2	25
XELLA	1	2	—	—	—	2	—	6	5	8	24
RIPANI	—	—	—	—	10	4	—	8	—	—	22
CORTI	—	—	8	—	5	—	—	—	6	3	22



Due tra le fasi più accese della lotta ingaggiata tra italiani e tedeschi nella gara europea. Sopra «Camaleo» contiene nei primi giri i due tedeschi più pericolosi, Burger seminascosto e Schutz completamente a cordoli. Sotto, il pacchetto compatto di R5 alla prima curva: a sinistra è Conti stretto da un paio di belgi (NORIS)



RENAULT '78

CONTINUAZIONE DA PAG. 52

Proprio per questa ragione, per l'ampliarsi di importanza appunto della F. 3 (che ha sempre un titolo FIA a livello europeo) per le difficoltà a trovare sponsors a questi livelli internazionali, e non ultimo per il progressivo interesse della Regie anche alla F. 3 con un nuovo motore derivato dalla 20 TS, si è deciso di unificare le formule, varando per il 1978 un Campionato di F. Renault unico con una monoposto di caratteristiche intermedie. Si potrà quindi utilizzare ad esempio il telaio della Renault Europa precedente, a eccezione del motore, ruote e pneumatici mentre le attuali F. Renault saranno conformi per la stagione prossima, e per di più i concorren-

ti non è del tutto casuale» ha aggiunto Rolland compiacendosi di questo risultato. Ciò significa dunque che la Renault, e il suo sponsor maggiore, la ELF, non hanno nessuna intenzione di abbandonarli a metà strada. Per questo si è parlato quindi diffusamente di F. 3 grazie appunto al nuovo motore due litri che sta girando sul banco di prova, e del challenge che sarà indetto tra i piloti che utilizzeranno questo motore. Non ci saranno comunque macchine ufficiali, ci hanno tenuto a dire chiaramente e i motori della F. 3 saranno venduti addirittura in kit. Uno dei primi naturalmente sarà affidato a Mauro Baldi, che ha già deciso di passare a questa serie dall'inizio della stagione prossima.

Non ci saranno invece squadre ufficiali con il motore V6 di F. 2 che quest'anno con Arnoux



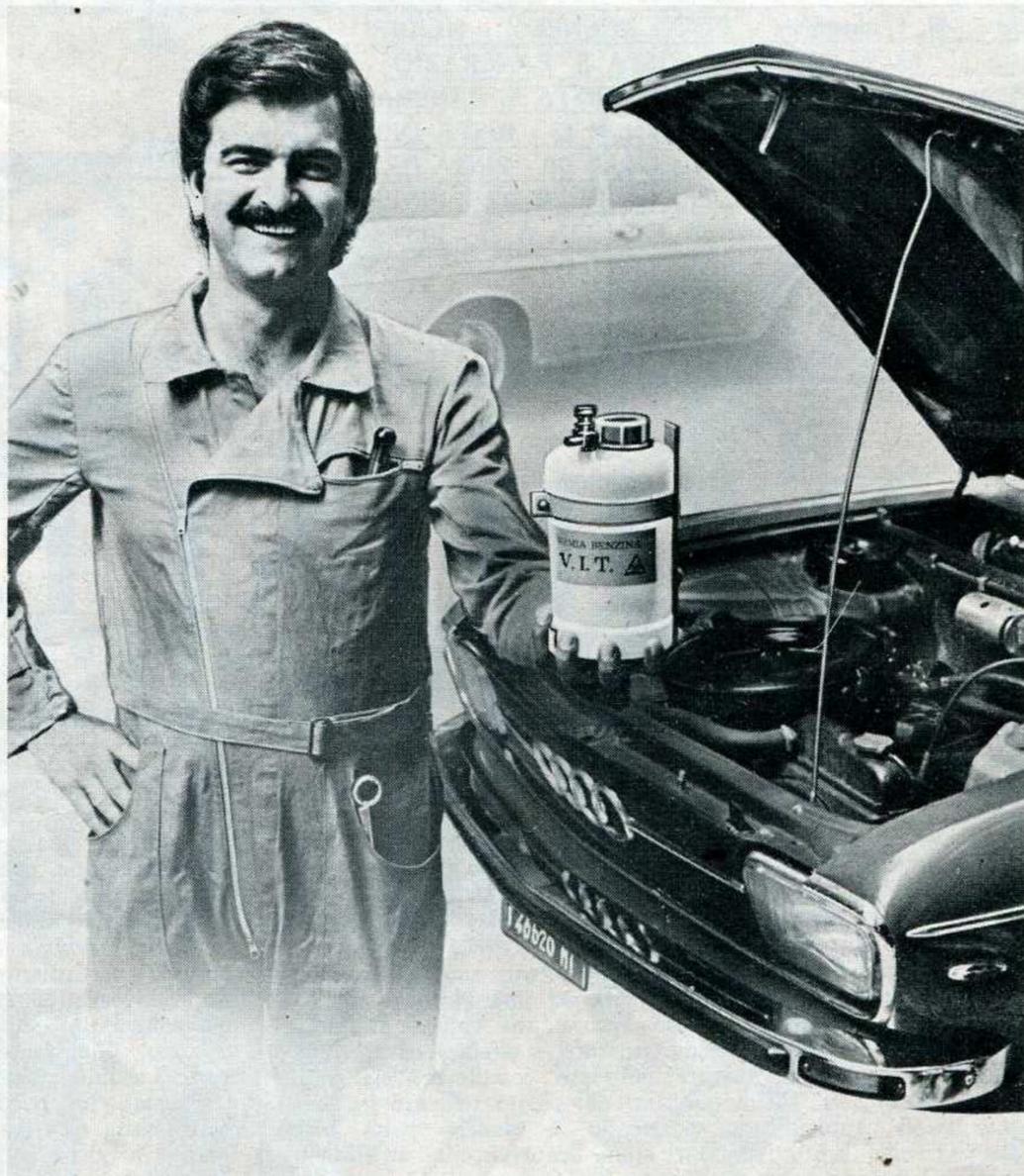
Pur giungendo solo settimo Alain Prost è riuscito a laurearsi campione '77 della F. Renault Europa. I dominatori dell'ultima corsa sono stati comunque Coulon, Bousquet e Dallest che vediamo nell'ordine, sopra, sul podio. A sinistra, una fase della lotta tra i tre: Bousquet è in testa con la Lola seguito da Dallest con la AGS mentre terzo è Coulon con la Martini

ha vinto il secondo titolo europeo, mentre grande interesse rimane per la gara di durata di Le Mans, per la quale si sta già lavorando per lavare l'onta della sconfitta casalinga da parte della Porsche. Interessante anche il settore rallies, soprattutto per la presenza della R 5 Alpine gruppo 2, che deserterà il Tour de Corse ma sarà presente al RAC. Infine la F. 1, che come abbiamo già detto non si è presentata in Giappone per guadagnare tempo e meglio prepararsi per la prossima stagione.

Non c'è altro da dire. Ma ci sembra che non esista al mondo un'altra casa automobilistica che tenga più in considerazione il mondo delle corse.

I. c.

DA OGGI LA BENZINA COSTA MENO.



Risparmio di benzina fino al 40% applicando al motore il V.I.T. Turbo Vapor Injector.

Dove si applica

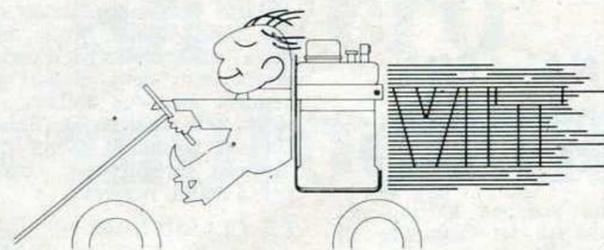
Il V.I.T. è di facile applicazione; bastano pochi minuti dal meccanico, oppure in proprio per montarlo nel vano motore, seguendo attentamente le istruzioni allegate.

Come funziona

Il V.I.T. è un dispositivo a iniezione che introduce nei cilindri del motore, un vapore catalitico che migliora la combustione, libera ossigeno, prolunga il tempo di combustione e ne aumenta l'efficacia.

Vantaggi

Il V.I.T. dà partenze più facili, scarichi meno inquinanti, motore più pulito e quindi più duraturo, risparmio di carburante fino al 40% con conseguente diminuzione del costo al Km.



INTERGEST S.p.A. - 20131 milano - viale abruzzi 72 - telefono 222566

CHIEDI DI V.I.T. AL TUO MECCANICO

LE REGOLE EUROPEE
NON FANNO PER NOI

Gare lunghe e pubblico che non capisce

MILANO - Alla vigilia della gara europea di autocross di Gropello Cairoli, si è tenuta a Milano, presso la sede dell'Automobile Club, la tanto attesa riunione fra la CSAI, rappresentata dal prof. Quaroni, e il mondo dell'autocross, rappresentato da Gigi Saitta.

Le cose vecchie e nuove accettate a Milano sono: 1) ritorno della classe B, vetture fino a 1500 cc, per la validità dei Trofei CSAI; 2) nelle vetture elaborate sono possibili i trapianti; 3) modifica allo svolgimento delle gare abbandonando il sistema delle manches di qualificazione e ritorno al vecchio regolamento 1976 con prove cronometrate, semifinali e finali.

Le nuove proposte, presentate dal prof. Quaroni e in attesa di conferma in sede di consiglio esecutivo CSAI, sono: 1) istituzione del titolo di campione italiano assoluto di autocross con sistema a punteggio, aperto cioè a tutte le classi; 2) istituzione di un Trofeo e due Coppe per le rimanenti categorie.

Due note di commento: dopo un anno di esperimenti, il meccanismo di svolgimento delle gare applicando il metodo europeo, è risultato insoddisfacente ai fini dello spettacolo, della resistenza delle vetture e dei piloti. In più il pubblico non segue lo svolgersi delle varie fasi e non riesce a capire chi conduce la gara. Per finire, la lunghezza eccessiva delle corse esaspera piloti, commissari, cronometristi ecc. Ottima l'iniziativa del prof. Quaroni, se non altro in funzione di un massiccio bilancio dell'autocross 1978.



A sinistra, altre immagini dell'autocross internazionale di Porici, in Cecoslovacchia. A sinistra, la VW 2200 dell'austriaco Wagenlechner sponsorizzato dalla stessa banca di Lauda... Più in basso, il buggy di Bohumil Krestan, dotato di un motore Wartburg V6 di duemila centimetri cubi, naturalmente due tempi. Il pilota cecoslovacco si è piazzato terzo assoluto nella finalissima

**SUPERATO L'ESAME
PER LA PROVA F.I.A.**

CROSS ceco da europeo

PORICI N. SAZAVOU (Cecoslovacchia). Sette anni fa gli austriaci avevano presentato l'Autocross in Cecoslovacchia, ma ora l'allievo ha superato il maestro in occasione del primo Autocross Internazionale dei Paesi socialisti a Porici n. Sazavou, a circa 25 km a sud di Praga.

**VENTICINQUEMILA
PER FESTEGGIARE**

L'attivissimo Automotoclub locale festeggiava il suo decimo anniversario, organizzando questa bella corsa con concorrenti provenienti dalla Germania, Austria, Jugoslavia e Ungheria sulla propria pista autocross. Sotto un bel sole autunnale, circa 25.000 spettatori hanno assistito alla corsa, e non mancavano neanche le telecamere a colori della TV cecoslovacca. La pista è lunga esattamente 1000 m e larga 6-7 m, ha 12 curve diverse e un dislivello di 28 m. Purtroppo non esistono i dossi per i salti, ma comprende tratti piuttosto ripidi e curve pendenti verso l'esterno.

Di solito le piste cecoslovacche sono molto tortuose, perciò le vetture sono più corte e compatte di quelle che si usano all'estero. Si corre esclusivamente con Buggies speciali, non esistono classi per vetture berline di serie. Esistono due categorie: fino e oltre 1150 cc, ma dal 1978 il limite verrà esteso fino a 1300.

Nella classe minore i piloti del maggiore successo usano motori Wartburg, ma anche nella massima categoria si cerca una strada verso il due tempi. Bohumil Krestan, il migliore crossista si è, per esempio, costruita una macchina con due motori Wartburg



La VW-Kaimann dell'austriaco Par-risch. Sotto, lo jugoslavo Jurcak con un buggy mosso da un Ford 2500



RAGNOTTI campione francese di rallycross

CHATELLERAULT - Tallonato nella classifica parziale del campionato francese di rallycross da Saby, Jean Ragnotti non poteva perdere il rallycross di Chatellerault. E infatti ha riportato in questa ottava prova una smagliante vittoria, che lo mette al sicuro per il campionato 1977. Rimane da chiarire chi sarà il secondo, e la lotta è ora aperta tra Saby, Lefebvre e Lenoir che sta ritornando in forma in queste ultime prove.

MOTOGEN®

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

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

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

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

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



se il motore è sporco.....
È MALATO
curalo con

MOTOGEN

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

DIMINUISCE:

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

AUMENTA:

- la potenza del motore
- la compressione dei cilindri

L.
3.000

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

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

RATLEC S.p.A.

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



Il via di una delle spettacolari manches dell'Autocross di Porici, in Cecoslovacchia. In prima fila Povondra, Matatko ed il vincitore Hosek (FEKETE)

tre cilindri due tempi accoppiati a V, per un totale di due litri di cilindrata e circa 160 CV, che dà il moto ad un cambio speciale a 10 velocità! Karel Kasl ha invece usato un buggy mosso da uno speciale propulsore composto da quattro motori monocilindrici CZ Cross da 250 cc.

Altri motori usati dai crossisti cecoslovacchi sono Fiat 128, Skoda, Ford Granada 2600 ed anche un motore Moskvitch 1700. I piloti stranieri, austriaci soprattutto, usavano motori boxer VW portati a 2400 cc e con oltre 200 CV, preparati dallo specialista della Formula Vau Kurt Bergmann, il costruttore delle Kai-mann.

PARTENZE PIU' EMOZIONANTI

Oltre alle soluzioni tecniche, a volte fantastiche, esiste un'altra sostanziale differenza con l'estero, che rende questo sport particolarmente attraente. Si corre precisamente come sui circuiti, cioè, quando lo permette la larghezza della pista, da dodici a quattordici vetture alla volta prendono il via, partendo da una griglia 3-2-3. Perciò ci si può immaginare l'emozione quando questo gruppo parte a pieno gas verso la prima curva...

Già durante le prove i locali dominavano notevolmente con il tempo migliore di Jindrich Kotek in 1'03"4 su Wartburg 1150, il migliore straniero delle prove è stato l'austriaco Franz Zoegl in 1'07"16, ma questo tempo è bastato solo per il quindicesimo posto...

Prima si sono disputate 3 prove preliminari, poi due batterie di qualificazione, poi due semifi-

AUTOCROSS DI PORICI - 25 settembre 1977 - Gara internazionale di autocross - Porici (Cecoslovacchia)

LA CLASSIFICA

1. Jaroslav Hosek (Wartburg 1000) 13'22"19; 2. Povondra (Wartburg 1097) 13'23"18; 3. Krestan (Wartburg 2000) 13'51"83; 4. Havel (Wartburg 1120) 13'51"83; 5. Matatko (Wartburg 2000) 14'08"12; 6. Soldat (Wartburg 2000) 14'11"28; 7. Uher (Moskvitch) 14'19"66; 8. Vojta (Ford) 14'20"78; 9. Matyas (Wartburg 1000) 14'21"25; 10. Prynych (Wartburg 1120) 14'22"95.



Sopra, un po' « lungo » il buggy-VW dell'austriaco Wagenlechner. Sotto, l'altro austriaco Hengellmuller alla guida di un gruppetto di buggies (FEKETE)



nali su 7 giri ciascuna e poi la finale di 12 giri. Solo una prova è andata ad un pilota straniero, Manfred Parrisch, tutte le altre sono state vinte da piloti locali. Il più veloce nelle manches di gara è stato Jaroslav Povondra che sul suo percorso di casa ha ottenuto 7'26"45. Ed ecco gli altri più veloci: Jaroslav Hosek in 7'40"70; Milan Matatko 7'47"34; Bohumil Krestan 7'57"03; Jan Soldat 8'00"13; Jiri Altrichter 8'00"85, così come Manfred Parrisch con un tempo piuttosto alto di 8'04"28.

Dodici piloti si sono qualificati per la finale, di cui solo uno straniero, lo jugoslavo Silvo Koprivnik su una Fiat Buggy, ma già al primo giro è uscito di gara per rottura del motore, e così la finale è diventata una faccenda puramente cecoslovacca.

UN SUCCESSO ORGANIZZATIVO

Krestan ha fatto la migliore partenza, seguito da Hosek e Povondra, che si sono avvicinati sempre di più. Poi al 6. giro Hosek ha passato Krestan che si trovava in testa e questo dopo diverse manovre da drizzare i capelli, e all'8. giro anche Povondra ha superato il favorito Krestan.

Era presente alla gara il delegato della FIA Udo Poeschmann, poiché la Cecoslovacchia vorrebbe organizzare già l'anno venturo una prova per la coppa FIA. Il delegato è stato del tutto soddisfatto dell'organizzazione perfetta, dell'interesse notevole da parte del pubblico (25.000 persone) e dello spettacolo offerto. Perciò la prova generale ha avuto successo al 100%.

Andras Fekete