AUTO SPRINT

ANNO XVII 21-28 giugno 1977 L. 500

N. 25 settimanale di automobilismo

esce il martedì spedizione in abbonamento postale gruppo II/70

mt. 1,60

Dalla SVEZIA alla SICILIA

tris d'assi di piloti-tascabili

Il giorno dei fantini

G.P. SVEZIA

a pag. 21

F.1

Jacques LAFFITE

♠

dal nuovo malocchio di ANDRETTI

COPPA FLORIO

a pag. 43

SPORT

Arturo MERZARIO

♥

100 giri roventi da solo

euro MUGELLO

a pag. 29

F.2

Bruno GIACOMELLI

♣

Sempre in testa nel tuttITALIA

REUTEMANN 3° salva la faccia

Patema-ALFA per 5' al box: ma

PATRESE a 20": un pizzico d'alibi nel

BOLLE IL PIÙ AGGRESSIVO MECCANICO ALFA, BOLLE IL COMMISSARIO CSAI E IL DIRETTORE DI GARA BOLLE IL «DEB» FRANCIA SQUALIFICATO CON BANDIERA NERA, BOLLE (FUMANDO) IL MOTORE DELL'ALFA DI MERZARIO (MA ANCHE DELL'OSELLA CHE ERA 1°!)

Pergusa bollente Arturo di ghiaccio vince a handicap

MOMENTO CHIAVE

La gara mondiale è appena iniziata con Merzario già al comando che è già pronta l bandiera nera per l'Alfa n. 2, complice un gesto del meccanico Callagher, protagonist già in passato di un episodio simile alla Targa Florio con intervento dei carabinie

PERGUSA - Corsa... handicap per l'Alfa Romeo che ha rischiato veramente di perdere, sulla pista del lago, venti preziosi punti, portati a casa dal solito bistrattato, grandissimo, Arturo Merzario, che ha saputo resistere, in questa sauna siciliana, con quella volontà e quella serietà che contraddistinguono un vero professionista.

Merzario questa vittoria l'ha veramente voluta, ed è riuscito ad ottenerla, al limite, anche con un po' di fortuna verso la fine, quando procedeva veramente a rilento con il motore che stava andandosene in una lunga nuvola di fumo. Probabilmente una fascia elastica o un pistone hanno mollato. E questo inconveniente Arturo se lo è trascinato sin dai primi momenti, fino a quando, al 72. giro, ha fatto segno che sarebbe entrato ai box. I meccanici hanno cercato di fare il possibile, aumentando al massimo la pressione dell'olio scesa a zero, ma quando la macchina che aveva due giri di vantaggio è ripartita, in seconda posizione, Marelli e company non avevano molta fiducia che riuscisse a terminare. Invece Arturo ha rimontato di forza « Amphicar », è passato in testa, e si è avviato verso la vittoria, agevolato anche dal ritiro dell'Osella del siciliano.

Ormai il gioco è fatto, anche se per il team Alfa gli ultimi dieci giri sono stato uno stillicidio. Allo scadere dei cento giri, dopo poco meno di tre ore di gara, Merzario senza palesi segni di emozione, senza braccia alzate ha tagliato il traguardo, da serio professionista.

Alle sue spalle, dopo una corsa rocambolesca veramente piena di colpi di scena, sono arrivati gli svizzeri, regolari come dei cronometri, con la Sauber BMW e terzi Ceraolo e Anastasio, con un'Osella 1300 (!).

Nulla da dire purtroppo di Francia e Dini. La macchina praticamente non ha corso per le ragioni che leggerete a parte, e questo ha messo in seria difficoltà il team Alfa Romeo. Peccato, perché Dini e Francia avrebbero potuto fare una bella gara e dimostrare entrambi che sono in grado di ben figurare (e bisogna che lo siano) dal momento che per la prossima corsa sia Merzario che Brambilla, per la concomitanza con la F. 1, non ci saranno.

Una corsa ottima hanno fatto le due Osella di punta, quella della Lombardi, fermata da un incidente in cui Anzeloni non aveva colpa, e quella di « Amphicar » che a un certo punto ha messo in seria dififcoltà il team Alfa, difficoltà poi svanite per la rottura di un bicchierino.

Tutti si aspettavano una corsa monotona, con le Alfa senza avversari e invece la gara è stata attraentissima, ricca di colpi di scena, e incerta fino all'ultimo. Chi con un colpo di spugna, comunque, ha cancellato tutto è stato il solito Merzario, che non si è lasciato prendere dal panico e ha controllato la corsa fino alla fine. E con questa sono pari e patta, due a due con le vittorie di Brambilla. Ora è il momento dei più giovani. Al Jarama sarà, lo speriamo, la volta di un pilota nuovo, attendiamo solo di conoscerne il nome.

Leopoldo Canetoli

Poteva costare più della BN il «vaffan...»

PERGUSA - Il fatto che ha condizionato, o meglio che poteva condizionare pesantemente tutta la gara, è avvenuto sulla linea del traguardo, all'abbassarsi della bandiera tricolore. Giorgio Francia, in prima fila, è in difficoltà e non riesce a partire bene per il motore che non va su di giri (si appurerà la rottura della pompa meccanica della benzina).

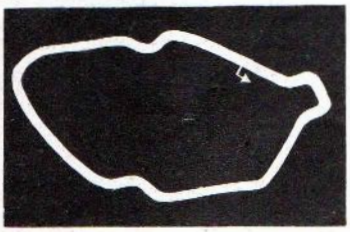
Un po' impacciato traffica con gli interruttori delle pompe. E' il suo debutto con l'Alfa e non sa esattamente cosa far Alza il braccio guardando un po' g specchi e disperato chiede con gli occ a Callagher, il meccanico Alfa che è bordi della pista, cosa può fare. Call gher, un omone grande e grosso, gli ur di staccare le pompe, ma Francia col cas non lo sente, oppure avendolo già prov to non sa cosa fare.

Le macchine stanno schizzando atto

CONTINUA A PAGINA 4

La SCHEDA della corsa

COPPA FLORIO



Così (in 22) al via

Merzario (Alfa Romeo 33SC 12) 1'35''7
Francia-Dini (Alfa Romeo 33 SC 12) 1'36''9

« Amphicar »-**Moreschi** (Osella PA 5 BMW) 1'39''5
Anzeloni-**Lombardi** (Osella PA 5 BMW) 1'40''0

Schon-« Pal Joe » (Osella PA 4 BMW) 1'42''6
Tesini-Pettiti (Osella PA 5 BMW) 1'43''2

Strahl-Bernhard (Francy Sauber C5) BMW) 1'43''8
Barberio-Virgilio (Osella PA 5 BMW) 1'44''0

Manfredini-**Casoni** (Lola T 380 Cosworth) 1'44''1
Ghislotti-Camathias (Lola T 296 BMW) 1'44''5

Restivo-« Apache » (Chevron B 36 BMW) 1'45''0
« Bollinger »-**Grimaldi** (Chevron B 23 FVA 1600) 1'46''4

Ceraolo-Anastasio (Osella PA 5 FVA 1300) 1'48''5
Zenone-**De Bartoli** (Osella PA 4 FVA 1600) 1'50''9

Ottomano-Gargano (Alfa Romeo 33/3/) 1'51''4
Caci-« **Bronson** » (Chevron B 23 FVA 1600) 1'51''4

Veninata-**Floridia** (Chevron B 36 FVA 2000) 1'51''9
Siliprandi-Castro (Chevron B 36 FVA 1600) 1'55''2

« **Robin Hood** »-Gero » (Ams Hart 1300) 1'55''2
« **Jumbo** »-La Pera (Ams Dallara 1000) 1'57''6

Rovella-« Joney » (Lola T 294 Ford) 2'01''3
Riserva: Rito-**Grottadauria** (Osa Fiat 128) 2'13''2

* In neretto i piloti che hanno preso la partenza.

L'altalena della corsa

10. GIRO

1. Merzario, 2. Lombardi-Anzeloni, 3. « Amphicar »-Moreschi, 4. Tesini-Pettiti, 5. Strahl-Bernhard, 6. Casoni-Manfredini, 7. Restivo-« Apache », 8. Virgilio-Barberio, 9. Ghisotti-« Camathias », 10. Schon-« Pal Joe »

30. GIRO

1. Merzario, 2. Lombardi-Anzeloni, 3. « Amphicar »-Moreschi, 4. Strahl-Bernhard, 5. Casoni-Manfredini.

50. GIRO

1. Merzario, 2. Lombardi-Anzeloni, 3. « Amphicar »-Moreschi, 4. Strahl-Bernhard, 5. Ceraolo-Anastasio; 6. Virgilio-Barberio, 7. « Bollinger »-Grimaldi, 8. Zenone-De Bartoli, 9. Siliprandi-Castro.

70 GIRO

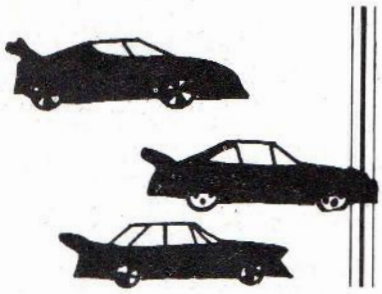
1. Merzario, 2. « Amphicar »-Moreschi, 3. Strahl-Bernhard, 4. Ceraolo-Anastasio, 5. Bollinger-Grimaldi, 6. Siliprandi-Castro, 7. Zenone-De Bartoli, 8. Casoni-Manfredini, 9. Veninata-Floridia, 10. Caci-«Bronson».

90. GIRO

1. Merzario, 2. Strahl-Bernhard, 3. « Amphicar »-Moreschi, 4. Ceraolo-Anastasio, 5. Siliprandi-Castro, 6. Zenone-De Bartoli, 7. Manfredini, 8. Caci-« Bronson », 9. « Jumbo »-La Pera, 10. Tesini-Pettiti.

Domenica 19 giugno 1977

- **Quarta prova del mondiale sport**
- **Organizzazione** - AC Palermo - Via delle Alpi, 2 Palermo
- **Autodromo:** Pergusa di m 4950
- **LUNGHEZZA DELLA GARA:** 100 giri pari a 495 km
- **Ora di partenza:** 15
- **Direttore di corsa:** Francesco La Delfa
- **Spettatori:** 30.000
- **Organizzazione:** 7
- **Sicurezza:** 8



Così (in 20) al TRAGUARDO

1° ALFA ROMEO 33 SC 12 (Merzario) a 167,733 kmh.

MACCHINA	PILOTA	GIRI	TEMPO
1. Alfa Romeo 33 SC 12	Merzario	100	2.57'40''2
2. Francy Sauber C 5 BMW	Strahl-Bernhard	97	2.59'01''1
3. Osella PA 5	Ceraolo-Anastasio	94	2.59'17''1
4. Chevron B 36	Siliprandi-Castro	89	2.58'34''7
5. Lola T 380	Manfredini-Casoni	88	2.57'44''7
6. Osella PA 4	Zenone-De Bartoli	88	2.59'31''0
7. Osella PA 5	(« Amphicar »- Moreschi)	84	
8. Chevron B 23	(Caci-« Bronson »)	80	
9. Osella PA 5	(Tesini-Pettiti)	77	
10. AMS Dallara	(« Jumbo »-La Pera)	77	
11. Chevron B 23	(« Bollinger »-Grimaldi)	76	
12. Lola T 294	(Rovella-«Joney»)	69	
13. Chevron B 36	(Veninata-Floridia)	65	
14. Osella PA 5	(Lombardi-Anzeloni)	61	

Classifica Mondiale Sport gr. 6

(dopo 4 prove)

	Digione	Monza	Valtelunga	Pergusa	Totale
Alfa Romeo	20	20	20	20	80
Osella	15	15	12	12	54
Chevron	8	3	10	10	31
Lola	12	4	—	8	24
Sauber	—	—	—	15	15
McLaren	—	10	—	—	10
Cheetah	6	—	—	—	6
Ams	—	—	4	1	5
Porsche	3	—	—	—	3
Toj	2	—	—	—	2

Tutti i tempi delle prove

vettura	pilota	I sessione	II sessione
ALFA ROMEO 33 SC 12	MERZARIO	1'36''5	1'35''7
ALFA ROMEO 33 SC 12 T	MERZARIO	—	1'36''1
ALFA ROMEO 33 SC 12	FRANCIA	1'36''9	1'38''1
ALFA ROMEO 33 SC 12	DINI	1'38''9	1'37''8
OSELLA PA 5 BMW	« AMPHICAR »	1'41''8	1'39''5
	MORESCHI	1'43''7	1'42''8
OSELLA PA 5 BMW	LOMBARDI	1'40''0	1'40''9
	ANZALONI	1'41''6	1'40''3
OSELLA PA 4 BMW	SCHON	1'46''3	1'42''6
	« PAL JOE »	1'58''5	1'48''5
OSELLA PA 5 BMW	TESINI	1'44''6	1'43''2
	PETTITI	1'43''6	1'45''6
FRANCY SAUBER C 5 BMW	STRAHL	1'45''1	1'43''8
	BERNHARD	1'47''0	1'49''1
OSELLA PA 5 BMW	BARBERIO	1'44''0	1'45''2
	VIRGILIO	1'46''7	1'46''9
LOLA T 380 COSWORTH	CASONI	1'44''1	—
	MANFREDINI	1'49''7	1'46''8
	CAPOFERRI	—	1'55''7
LOLA T 296 BMW	CAMATHIAS	1'47''6	1'44''5
	GHISLOTTI	1'46''8	1'46''8
	CAPOFERRI	—	1'56''0
CHEVRON B 36 BMW	RESTIVO	1'45''0	1'45''1
	« APACHE »	1'46''8	1'47''2
CHEVRON B 23 DFV 1600	GRIMALDI	1'48''1	1'46''4
	« BOLLINGER »	1'50''8	1'50''5
	PERNICIARO	2'05''0	1'54''8
OSELLA PA 4 DFV 1300	ANASTASIO	1'40''5	1'49''6
	CERAOLO	1'49''1	1'49''2
OSELLA PA 4FV 1600	DI BARTOLI	1'50''9	—
	ZENONE	1'53''2	—
ALFA ROMEO 33/3	GARGANO	1'51''4	—
	OTTOMANO	2'43''9	—
CHEVRON B 23 FVA 1600	CACI	1'51''4	—
	« BRONSON »	1'51''4	—
CHEVRON B 36 FV 2000	FLORIDIA	1'51''9	1'58''6
	VENINATA	1'55''1	—
CHEVRON B 36 FVA 1600	CASTRO	—	1'55''2
	SILIPRANDI	2'03''3	1'56''4
AMS HART 1300	« GERO »	1'56''4	1'55''2
	« ROBIN HOOD »	1'57''1	—
AMS DALLARA 1000	LA PERA	1'58''4	1'57''6
	« JUMBO »	2'11''2	2'02''1
LOLA T 294 FORD 1600	« JONEY »	2'01''3	—
	ROVELLA	—	2'04''0
LOLA T 286 TURBO	GOTTIFREDI	2'06''3	—
	CASONI	2'08''2	—
	CAPOFERRI	2'28''8	—
OSA FIAT 128 1300	RITO	—	2'13''2
	GROTTADURIA	—	2'13''7

NOTA: Tempo di qualificazione 1'58''1

I RITIRI

chi	quando	perché
Amphicar (84 giro)	rottura bicchier.	
Grimaldi (76.)	sbiellato	
Floridia (65.)	motore	
Anzeloni (61.)	sos. per incidente	
Virgilio (44.)	motore	
Schon (33.)	accensione	
Restivo (31.)	motore	
Ghislotti (18.)	accensione	

I giri più veloci di ognuno

Merzario 1'39''1; Manfredini 1'44''5; Amphicar 1'42''0; Schon 1'46''2; Restivo 1'46''2; Tesini 1'44''2; Strahl 1'45''1; Lombardi 1'42''5; Virgilio 1'46''8; Veninata 1'48''7; Ghislotti 1'47''1; Siliprandi 1'50''3; Zenone 1'52''6; Caci 1'57''2; Rovella 2'03''8; « Bollinger » 1'48''2; Rito 2'15''9; « Jumbo » 2'03''7; Ceraolo 1'50''4.

I NUOVI PRIMATI

- **Sul GIRO:** Merzario (Alfa Romeo SC 33) il 77. in 1'39''1 media 179,818 kmh.
- **Sulla DISTANZA:** Merzario (Alfa Romeo SC 33) media 167,733 kmh. Ricordiamo che non esistono riferimenti sulla distanza di 500 km.

LA PROSSIMA GARA

La quinta prova del mondiale sport si terrà al Jarama (Spagna) il 3 luglio.

I 100 GIRI

63" di rimonta fumante per ARTURO

ERGUSA - Con trentaquattro gradi al-
ombra, puntuale alle quindici, France-
o La Delfa, si appresta a dare il via.
enti le macchine schierate: hanno da-
forfait per problemi di motore la
ossa Alfa 33-3 di Gargano-Ottomano e
AMS 1300 di « Gero » « Robin Hood »
al loro posto entra la OSA di Rito-
rottadauria che, anche se non ha fatto
tempo di qualificazione, può partire per
solita autorizzazione dei commissari
ortivi.

All'abbassarsi della bandiera l'episodio
Francia che stenta a partire, con l'in-
rvento di Callagher e la bandiera nera
giro dopo, che Francia non vede nean-
ne essendosi preoccupato di entrare ai
ox per controllare qualcosa che non va
l'alimentazione. Merzario non sbaglia
via e scatta al comando, transitando
guito da Lella Lombardi, Moreschi, Vir-
lio, Ghislotti, Schon, Floridia e Gri-
aldi primo delle 1600. Poche posizioni
mbiano nei primi dieci giri, si porta
sesto posto Mario Casoni, con la Lola
litri, preceduto sempre da Strahal, Te-
ni, Moreschi e la Lella oltre a Merza-
o.

Il primo a fermarsi, dopo solo 18 giri,
Ghislotti, con la Lola che ha appena
mprato da Anzeloni, con problemi elet-
ici al motore; anche Tesini è presto ai
ox: gli si è staccata la piastra che tie-
la leva del cambio, problema che lo
fliggerà per tutta la gara. Le fermate
minciano dopo una trentina di giri;
trentunesimo è Restivo che entra ai box
n la sua Chevron: nel girarsi in variante
strisciato su un cordolo danneggiando
diatore acqua e motore. Due giri dopo
n passa Schon, che si è fermato lungo
curvone con il motore ammutolito pro-
bilmente con problemi d'impianto elet-
co. Ma ancora non si parla di riforni-
ento, previsto verso la metà gara. Al
nquantaseiesimo giro ai box perde mol-
tempo anche Casoni, al quale si è al-
ntato un raccordo dell'impianto idrau-
co dei freni, che lascia uscire il prezio-
liquido. Al 46' giro entra la Lella a
otore spento, ha finito i 90 litri del
rbatoio e arriva per un pelo, tra l'altro
macchina è senza freni, ma sempre so-
lamente al secondo posto assoluto. Sale
nzeloni, che al 61' giro, nel superare Ro-
lla, all'uscita della variante che immette
l rettilineo box, è sospinto verso l'e-
erno e picchia duro sul guardrail metten-
fuori uso la sua nuova Osella.

Al cinquantesimo giro, puntuale, arri-
Merzario ai box. Già la pressione del-
lio è sul rosso, ma non potendo farci
ente i meccanici si limitano a fare il
eno, 160 litri circa, nel tempo buono
25".

La corsa sembra non avere storia; « Am-
icar » è saldamente al secondo posto,
zo è Anzeloni che sbatterà tra poco,
arta la Sauber degli svizzeri, quinti i
rprendenti Ceraolo e Anastasio, al vo-
te di una eccellente Osella con un mo-
e Armaroli e Negrini 1300, poi De
rtoli con la Osella 1600 seguito da Gri-
aldi, sempre con una 1600, poi Veninata
staccato Manfredini che ha preso la
ida della Lola 3000 penalizzata da una
ga sosta ai boxes. E' ancora in gara
AMS col motore Dallara 1000, che con-
uerà fischiando sino alla fine.

Verso il sessantesimo giro i guai per l'Al-
di Merzario aumentano; al 72. il co-
sco dà segno di volere entrare ai bo-
, cosa che fa, facendo segno al moto-
Macchina alzata, i meccanici si tuf-
o sotto la pancia del bestione, ma non
sciranno a diagnosticare niente di pre-
o, e per ovviare alla pressione dell'olio
zero decideranno di aumentare il più
ssibile la pressione nel circuito del lu-
ficante.

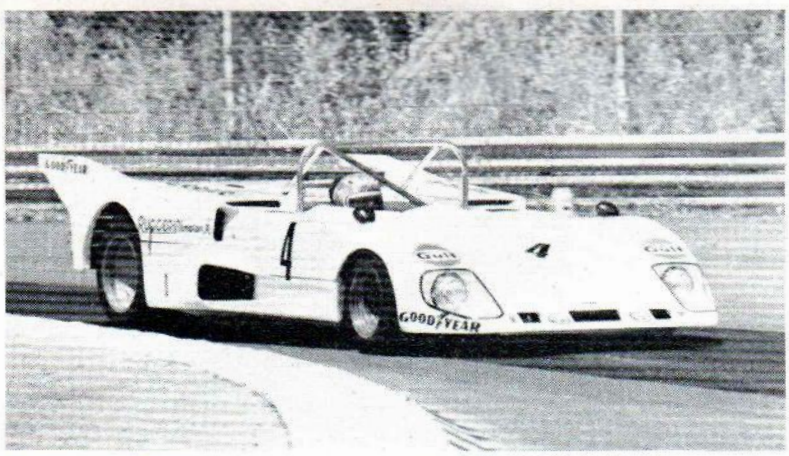
« Amphicar » ne approfitta e passa al comando. Arturo esce furibondo dai box e si mette in caccia del siciliano, che lo precede di 63", e, ritornando a girare su tempi attorno all'1'40" in breve gli arriva in coda. Dai box Alfa escono cartelli « Slow ». A 16 giri Arturo, pur fumando raggiunge l'avversario, tra l'altro in crisi con il motore calato di giri.

Queste sono state per l'Alfa le tornate più impegnative, soprattutto perché non si era certi che il 12 cilindri potesse concludere i 100 giri.

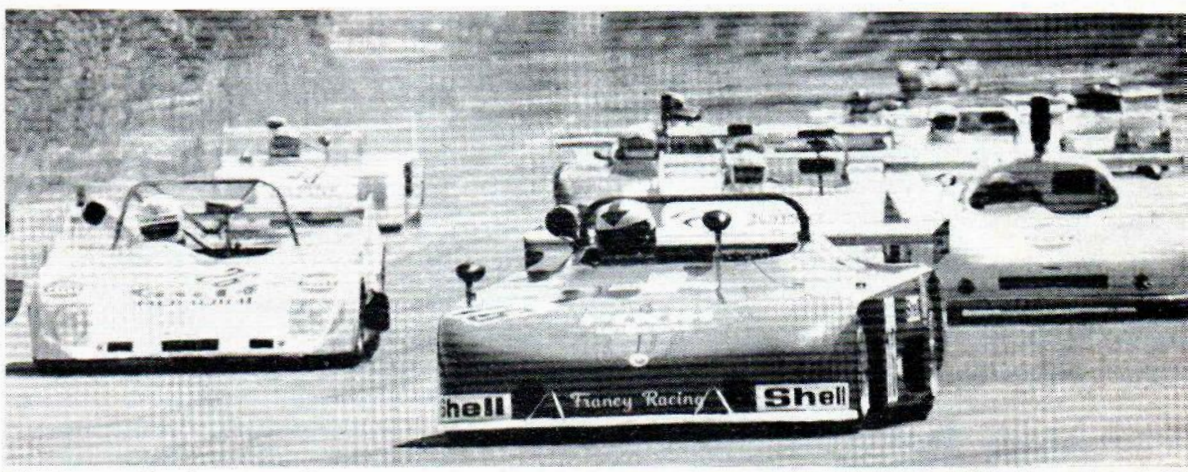
« Amphicar » comunque è sfortunato. A 16 giri dalla fine entra ai box, e con la mano fa segno che va a tre cilindri ma poi si slaccia le cinture e scende, dopo che Osella ha diagnosticato la rottura di un bicchierino della distribuzione.

Così la gara volge al termine, con Merzario ormai a spasso seguito da sbruffate di fumo. Il secondo posto andrà agli svizzeri della Sauber, mentre per la 1300 di Anastasio, ormai sempre più avanti nel campionato italiano, ci sarà anche la soddisfazione del podio.

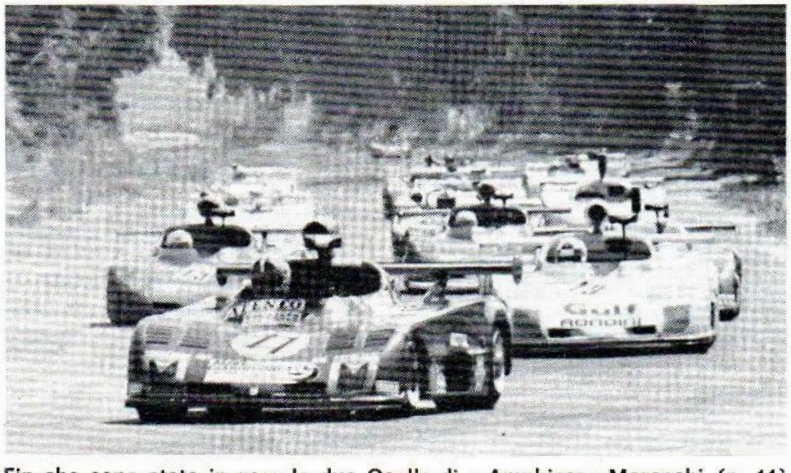
l. c.



La gara di Casoni-Manfredini con la Lola 3000 è stata più che generosa



Alla lunga gli svizzeri con la Francy Sauber, che giravano con regolarità cronometrica, sono arrivati second



Fin che sono state in gara le due Osella di « Amphicar »-Moreschi (n. 11) e della Lombardi-Anzeloni (n. 19) hanno lottato addirittura per l'assoluto

SPORT nel '78 soltanto COPPA EUROPA

PARIGI - Nel 1978 e nel 1979 vi sarà un campionato del mondo marche aperto alle vetture dei gruppi da 1 a 5, con due divisioni, fino a 2 litri ed oltre 2 litri. Lo ha comunicato la CSI al termine della sua riunione parigina di giovedì scorso.

Inoltre, in seguito alla decisione annunciata dalla CSI in settembre, nel 1978 e nel 1979 vi sarà un campionato d'Europa per le vetture sport, invece dell'attuale campionato del mondo, riservato agli stessi gruppi di vetture. Le divisioni di questo campionato saranno annunciate in seguito.

Come si vede, la proposta italiana, che era per il mondiale unificato Silhouette e sport, non è stata tenuta in alcun conto. I tedeschi hanno voluto l'Alfa Romeo fuori gioco iridato...

Bandiera ner o ammenda

CONTINUAZIONE DA PAG. 4

no all'Alfa, e il meccanico fa per prec pitarsi verso la macchina, anche se realtà rimane ai bordi della pista. Il c rettore di gara gli fa segno perentoriame te di togliersi, la posizione è pericolos il momento pure. Callagher reagisce, spedisce a quel paese, con ampi gesti del mani, per ben tre volte il direttore gara, usando parole forti. La Delfa, il c rettore, risponde con energia e decision e l'alterco, pur se pesante e di fronte pubblico, è stato seguito da tutti (olt che dal sottoscritto, che era a un metr di distanza) anche dal delegato CSAI Ga tano De Paola, che, urlando, rosso volto, pretende la punizione massima: fe mare la macchina! E' a lui che spettan queste decisioni, e i commissari sportiv sono con lui. Bandiera nera quindi p Francia, che si ferma ai box, senza capir cosa sta succedendo.

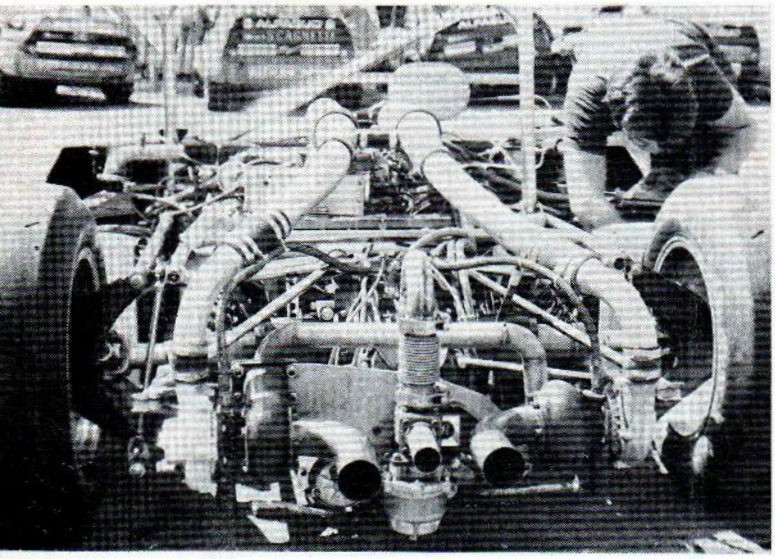
Anche all'Alfa non si rendono conto. P il d.s. **CORBARI** riceverà un verbale n quale, in maniera non del tutto precis si spiega l'avvenimento e la delibera escludere la macchina n. 2, quella Francia, dalla gara.

Abbiamo parlato con Gaetano De Pa la, commissario sportivo delegato CSA che ci ha testualmente detto: **« Per me direttore di corsa è come la mamma. No si tocca per nessun motivo. E' stato o feso di fronte al pubblico, io non vad alle corse importanti. Questa è la prim gara internazionale, non conosco il pil ta. Per me vale il principio. La CSA mi manda per tutelare l'interesse di tu ti, piloti e direttori di gara. Io non son un letterato, sono un perito agrario, n spero che il concetto lo abbia capit ci deve essere del professionismo a tut i livelli anche per i meccanici ».**

Sul fatto che Callagher abbia detto frasi, niente da dire, e quindi sotto u certo punto di vista è giusta la punizion fatta duramente applicare dal commissari che è vicedirettore dell'AC Catanzaro. M gari si poteva vedere un'applicazione d versa. Bastava penalizzare anche solo 10 giri l'Alfa e si sarebbe punito squadra lasciando a Francia e a Dini possibilità di correre. Soprattutto tenend presente che il giorno prima un pilot non un meccanico, aveva per tre vol mandato a quel paese un commissar di gara, e per tutta punizione gli e stata comminata una multa di 50.000 lir

● **NELSON PIQUET** il pilota brasili no che corre in Europa nel campionat di F. 3 con una Ralt Toyota assistita Ferdinando è al momento uno dei più s guiti nel suo Paese. Ogni sera, dopo pr ve e corsa, deve telefonare in patria p comunicare a giornali e sponsor i su risultati!

Arrossiscono i freni con le sospensioni nuove dell'ALFA 33 SC 12



doppio turbocompressore usato da Gottifredi per sovralimentare il DFV

solo fumo il bi-turbo

ualche novità sull'Alfa Romeo Sport. A sinistra, la nuova sospensione nteriore montata sulla più recente delle 33SCI2. Merzario l'ha provata ia in gara ha utilizzato la vettura con le soluzioni tradizionali. A destra, cerchioni scomponibili Speedline espressamente costruiti per l'Alfa

PERGUSA - Qualche novità si è vista sul circuito del lago, anche s quasi tutte le cose nuove viste in prova non sono poi state utilizzat in gara.

La novità più interessante era costituita dalle nuove sospension dell'Alfa Romeo, nuove solo davanti per ovviare a certi problemi d sottosterzo cronici della grossa vettura milanese. Sono cambiati chia ramente tutti i punti d'attacco: ora la sospensione è formata da du grossi triangoli sovrapposti di tipo scatolato, mentre è rimasto in variato il gruppo freno Girling. Nuovo ovviamente anche il portamoz zo con grossi cuscinetti e nuovi pure i cerchi scomponibili realizzat dalla Speedline. Il tutto è stato costruito in poco tempo e solo qua che giorno fa Giorgio Francia ha potuto fare i primi giri a Balocco.

A Pergusa, invece, questa soluzione ha evidenziato diversi proble mi, soprattutto problemi di raffreddamento, pare abbastanza fonda mentali, per fermare i 760 chili delle 33, e così Merzario, dopo ave provato a lungo la nuova soluzione, è stato costretto ad accantonar la preferendo la più sicura vettura con la quale ha corso finora. Co munque la cosa andrà avanti, è già si parla di nuovi gruppi freni co doppie pinze che prima o poi dovranno essere usate.

Una novità... invisibile

L'altra novità (era impossibile scorgerla, comunque, a guardarl dal dietro a causa del fumo) era il motore turbo fatto da Gabriel Gottifredi per la Lola di Capoferri utilizzando tutto il materiale fo nito dalla Cosworth (come basamento, testate e altre cose). Anch questo motore è venuto pronto per il fine settimana e dopo sommari prove a Monza è stato portato a Pergusa più per dei tests che con l convinzione di usarlo in corsa. La base, come è noto, è la stessa de l'ultravittorioso Cosworth DFV: le dimensioni sono 77-56 di alesag gio corsa, per una cilindrata totale di 2140 cc. Sono stati utilizzati du turbocompressori Air Risearch, piazzati in maniera molto pulita a lati dei cassoncini in alluminio. Il tutto risulta molto pulito, e Got tifredi garantisce che al banco ha girato molto bene fornendo 55 CV a 11.000 giri (con 1,25 Kg per cmq.) con una coppia di 45 Kgm. 7500 giri. Questi sono naturalmente i primi dati ottenuti, e con un utilizzazione veramente tranquilla: quando si arriverà a 1,6 di taratu ra si potranno ottenere ulteriori 50 cavalli. Naturalmente bisogner lavorare ancora molto, specie per alleggerire il tutto (alla bilanci accusava 725 Kg a secco) e lo si potrà fare costruendo accessori i magnesio come i cassoncini ed altro. A Pergusa, in prova, la mac china ha fatto solo tanto fumo, a causa di un intasamento congenit d'olio nelle turbine. Poi, in seguito al cattivo funzionamento di un pompa, che si era rigata, capoferri ha preferito non disputare nem meno la seconda sessione di prove.

Alettone veramente vantaggioso

Nel campo delle due litri poco da dire, le Osella sono sembrat le più efficienti, specie quella ufficiale affidata ad Anzeloni e Lell Lombardi, che ha montato nella seconda parte delle prove un alet tone nuovo, con doppio profilo, lo stesso usato a Le Mans dove aveva dato risultati velocistici interessanti. Questo vantaggio si è riscontra to anche a Pergusa, quantizzabile in circa 300 giri, e ora tutti i pilot Osella sono in attesa di averlo.

Da segnalare anche l'uso di pneumatici Pirelli sulla Osella d Schon, il pilota milanese si è trovato abbastanza a suo agio, pens di utilizzarli anche in futuro.

MERZARIO insoddisfatto nelle prove

ERGUSA - Il caldo di Pergusa ha su to tranquillizzato gli animi sin dalle ime prove. All'Alfa Romeo, consci dell' senza di Stommelen e della Toj che po va creare loro fastidi, praticamente nza avversari, si sono limitati a curare setti e perfezionare al massimo le loro tture 33. Merzario ha girato subito, e a ngo, con la macchina nuova, fermandosi esso, ma quando è sceso era scuro in lto. La macchina aveva grossi problemi frenata, e spesso Merzario è stato co retto a equilibrismi per rimanere in pi a. Il carentissimo sistema di raffredda ento dei dischi anteriori ha messo in isi il comasco, che ha quindi subito elto l'altra macchina, quella con cui sempre corso.

Di problemi particolari all'Alfa non hanno avuti. Francia è subito andato olto bene, e sullo stesso ritmo anche artaco Dini, ancora a corto di allena ento, e spesso fermato dai box per cercare di risparmiare la macchina e non creare pericolosi antagonismi con il compagno con il quale doveva dividere la guida.

Delusione, invece, per il motore turbo della Lola, che faticava la sua parte ad andare in moto, e quando prendeva, in una nuvola di fumo, riusciva a girare a passo d'uomo.

Subito bene invece le due litri: la più veloce era Lella Lombardi che con la macchina appena ultimata, e dopo un sommario rodaggio fatto in pista da Anzeloni, spiccava quel 1'40" che rimaneva un grosso traguardo per le 2000. Alle sue spalle le altre Osella, con i motori BMW, mentre Casoni, con la vecchia Lola T 380, faticava non poco a fare quell'1'44" che gli garantirà una buona posizione nello schieramento.

Nel pomeriggio, per la seconda sessione di prove, poco è cambiato; Merzario ha ritoccato il suo tempo spingendosi a 1'35"7, e poi ha collaudato anche la vettura dei colleghi Francia e Dini, mentre la macchina nuova rimaneva praticamente ferma. Chi riusciva invece ad ottenere un buon risultato era « Amphicar », che, pur non disponendo dell'ala miracolosa della Lombardi, riusciva a rubarle il miglior tempo delle due litri. C'è da dire che Lella non si è potuta difendere, dopo che Anzeloni era rientrato ai box con la pompa della frizione fuori d'uso. All'alessandrina non rimaneva che fare qualche giro in chiusura, ma con la frizione fuori uso non poteva fare altro che ripetere la sua prestazione (mentre era presumibile che la migliorasse grazie all'ala sdoppiata). Bene anche Giorgio Schon, che in mattinata aveva avuto piccoli problemi di freni, ma nel pomeriggio riusciva a conquistare una buona posizione di partenza.

In ombra la Sauber degli svizzeri, con quella sub andatura un po' incerta all' uscita delle varianti pur se certamente in possesso di un motore molto buono.

Nella 1600 la migliore prestazione veniva dal siciliano (di Malta) Grimaldi, con una Chevron, mentre nella 1300 strabiliava Anastasio, al volante di una Osella dotata di un bellissimo motore Armaroli e Negrini.

Nella mattinata di domenica prove libere. Pochi giri per la maggior parte dei concorrenti, che, prudentemente, si sono tenuti sempre 7-8 secondi al di sopra delle loro capacità.

l. c.

Fantaincidente per la TOJ forfait

● Non si è visto *Rolf Stommelen* con l Toj, e in molti hanno pensato a una man canza di accordo economico con gli or ganizzatori. E' arrivato invece un tele gramma del pilota tedesco che conferma va la sua volontà di partecipare, ma l'im possibilità a venire in Italia a causa del la rottura della Toj dopo una fantomatic gara a Wynsturf.

● *LELLA* è indecisa sul da farsi per i mese di agosto. Le sono state offerte a cune gare con vetture stock in America con la possibilità di guadagnare qualch dollaro. In compenso ha cominciato pagare una multa salata agli organizza tori per avere, poco urbanamente, r sposto a un commissario che la rimpro verava di aver fatto in prova ancora u giro dopo la bandiera.

● *ENZO OSELLA* si è presentato a Per gusa con due vetture azzurre. Una er per Anzeloni e la seconda verrà conse gnata a « Caterpillar ».

● L'Ente Autodromo di Pergusa ha vo luto ricordare il generoso gesto di *MER ZARIO* al Nurburgring e per questo h consegnato una medaglia ricordo al pilo ta comasco.