

LA RIVISTA ITALIANA DI AUTOMOBILISMO STORICO

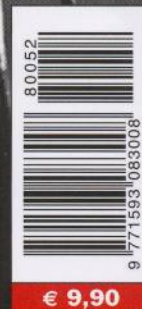
AUTOCOLLEZIONI

— magazine —

www.autocollezionimagazine.it
Periodico bimestrale - n°52 maggio/giugno 2008 - € 9,90 (Italy only) Poste Italiane S.p.a. - Spec. abb. post. 70% CNS/AC/Riat/2007

SUNBEAM ALPINE

Hans Herrmann
Alpine-Renault A210/220
Le Fiat da Grand Prix



SUNBEAM ALPINE

Le Mans 1962 TEST

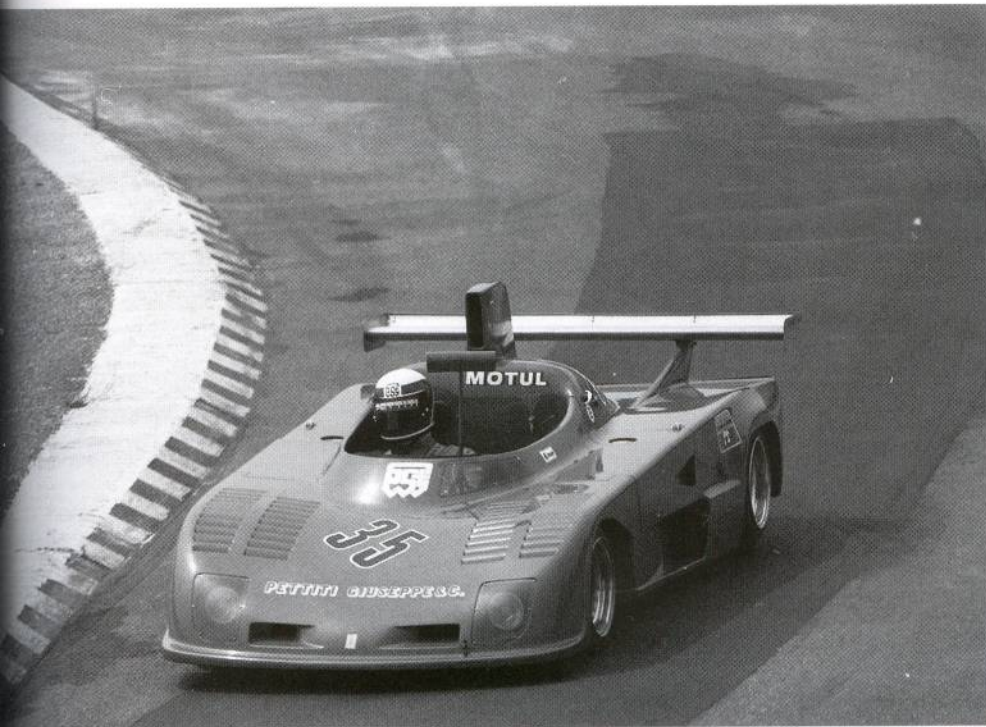




MA CHE BELLE VACCHE MAGRE!

A Enna, sul circuito di Pergusa, il 27 giugno 1976 si disputa la XVI edizione della Coppa Florio, valevole per il Campionato Mondiale Sport gruppo 6. Lontane dai fasti di qualche anno prima, le gare di durata sono praticamente snobbate da pubblico e critica. Eppure in quella edizione della gara siciliana erano presenti in forma ufficiale ben tre grandi Case: Alfa Romeo, Alpine-Renault e Porsche, queste ultime due reduci dalla 24 Ore di Le Mans di qualche settimana prima. Anche dal punto di vista tecnico il piatto è piuttosto ricco. La Casa francese sta studiando un propulsore che farà la storia della F.1, quella tedesca getta le basi del suo dominio nelle competizioni di durata, l'Autodelta presenta l'ennesima variazione sul tema della 33TT12 Campione del Mondo 1975.

Testo di Giuseppe Valerio
Foto Actualfoto



Le Osella due litri a motore Bmw costituiscono l'ossatura delle griglie di partenza di molte gare italiane, non solo di durata. Non c'è cronoscalata, competizione club o campionato italiano in cui non sia presente un nugolo di barchette costruite a Volpiano e dotate del propulsore 4 cilindri bavarese. Affidabili e veloci, le Osella sono le preferite di tantissimi piloti e scuderie. Nella gare di Campionato Mondiale Sport (nel 1976 in Italia se ne disputeranno tre, Monza, Imola e Pergusa, su un totale di 6) non possono ambire alla vittoria assoluta ma, se le cose si mettono in un certo modo, possono aspirare al podio. E' il caso di questa PA-4 della Torino Corse che, affidata ai gentlemen Pettiti (al volante) e Filannino, approfitterà dei guai che colpiranno Alfa Romeo e Alpine-Renault per conquistare un eccellente secondo posto assoluto



Mario Casoni è stato uno dei più forti piloti italiani degli anni '60. Lui stesso, in una vecchia intervista si è definito "un falso dilettante ma mai un vero professionista". Proprietario di una antica distilleria, la cui sponsorizzazione ha campeggiato in quegli stessi anni anche sulla March F1 di Merzario, Casoni è stato presidente dei piccoli industriali e vicepresidente di Confindustria. In quella edizione della Coppa Florio, l'industriale di Finale Emilia guidò soltanto per 11 giri. La sua Alfa, mentre era al volante Merzario, ebbe un contatto con la Sauber di Müller e poco dopo fu costretta al ritiro.

Nell'altra pagina: la Porsche 936 turbo vincitrice di Mass e Stommelen. La concomitanza con la 1000 chilometri di Zeltweg, valida per il Mondiale Gruppo 5, costrinse la Casa di Stoccarda a rimescolare gli equipaggi abituali. Jochen Mass, solitamente accoppiato a Jacky Ickx, si trovò a condividere l'abitacolo della 936, recente trionfatrice della 24 Ore di Le Mans, con l'occhialuto tedesco. Il belga, in Austria condivise l'abitacolo della 936 "silhouette" con Manfred Schurti, a sua volta abituale compagno di Stommelen



Sopra: la partenza della 16° edizione della Coppa Florio avvenne sotto il caldo sole dell'estate siciliana. Dopo poche ore, però, così come era avvenuto il giorno prima durante lo svolgimento delle prove, si sarebbe scatenato un vero e proprio nubifragio che costrinse il direttore di corsa La Delta a concludere la gara con un'ora di anticipo. Nella foto si vede bene l'intero schieramento dei partenti: le Alpine appaiate in prima fila, la Martini Porsche subito dietro. Sulla destra dell'Alpine numero 3 si riconosce la splendida Osella con motore Romeo Ferraris di Duilio Truffo. Manca l'Alfa Romeo, costretta a partire dai box per il malaugurato cedimento di una cinghia della pompa dell'iniezione. Merzario partirà con oltre mezzo minuto di ritardo ma in breve tempo si troverà con i primi per poi finire la gara speronato dalla Sauber di Herbert Müller

A destra: la Porsche dominò letteralmente la stagione 1976. Sia con la sport 936 che con la silhouette 935 la Casa tedesca vinse entrambi i campionati in cui era stato assurdamente divisa la stagione delle gare di durata. In particolare nel gruppo 6, la Porsche vinse sei gare su sei, stroncando la resistenza delle velocissime ma troppo fragili Alpine-Renault e mai davvero impensierita dalla saltuaria presenza dell'Alfa Romeo. Per celebrare le vittorie di quell'anno la Casa tedesca e il suo sponsor principale diedero alle stampe una serie di poster celebrativi i cui originali, ancora oggi, riscuotono valutazioni da capogiro tra i collezionisti



Impegnata su più fronti (gare di durata, Formula 2 e con la Formula 1 in preparazione) la Renault conobbe nel 1976 una delle stagioni più amare della sua brillante storia. Le barchette A442 dotate di motore V6 con turbocompressore erano sempre velocissime in prova ma troppo fragili in gara. Alla vigilia della stagione si pensava che la "raffazzonata" Porsche 936 fosse stata iscritta al campionato solo per accontentare lo sponsor e ammortizzare i costi della presenza a Le Mans, quell'anno non valida per il Mondiale, mentre le nuovissime Alpine avrebbero dovuto spaccare il mondo. A spaccarsi furono invece, a ripetizione, bielle e pistoni del motore transalpino. Altrimenti ci pensavano i suoi stessi piloti a combinare qualche pasticcio, come avvenne nella gara d'esordio al Nürburgring, con le due Alpine agganciate alla prima curva e mestamente fuori gara. In Sicilia, come al solito, le due vetture giallo-neri si schierarono in prima fila. In pole Laffite e Depailler (qui alla guida), costretti al ritiro dopo 50 giri





La carriera agonistica della Porsche 908 affonda le proprie radici alla fine degli anni '60, quando, grazie ad un nuovo motore 3 litri, 8 cilindri, la Casa di Stoccarda assurge al ruolo di protagonista assoluta nel mondo delle competizioni. Quello che nel 1976 ancora non si poteva sapere è che la carriera della "vetusta" 908 si sarebbe protratta ancora per altri cinque anni, un record. Sulla vettura schierata in Sicilia, curata dal team Joest, correvano solitamente lo stesso proprietario del team e Mario Casoni. Il pilota di Finale Emilia, in quella occasione colse però l'offerta dell'Alfa, mentre al fianco del team manager tedesco fu chiamato Ernst Kraus, solido specialista delle gare Interserie

La Osella PA4 Bmw di Eugenio Renna (in arte "Amphicar") e Armando Floridia era reduce dal successo alla Targa Florio disputata 6 settimane prima. I due piloti palermitani, veri specialisti del tracciato madonita, avevano così coronato il loro sogno anche se la loro vittoria alla Targa giunse in un'epoca in cui la grande gara siciliana era ormai in netto declino. In realtà, Renna e Floridia, in quegli anni, costituivano una coppia molto solida e affiatata, protagonista di numerose eccellenti prestazioni nei circuiti di tutta Italia. In quella edizione della Coppa Florio si classificarono al sesto posto assoluto





La seconda Alpine-Renault in gara era quella affidata a Jean Pierre Jarier e Henry Pescarolo (alla guida). La vettura francese numero 3 fu l'unica in grado di dare seriamente del filo da torcere alla Porsche vincitrice, almeno fino al settantesimo giro, quando il blocco del cambio l'avrebbe costretta definitivamente ai box. Nonostante il ritiro, Pescarolo e Jarier saranno classificati al nono posto. Poco prima del ritiro, Pescarolo era stato protagonista di una entusiasmante rimonta che lo aveva portato ad appena 4 secondi dalla Porsche di testa. L'Alpine, sfortunatissima, non riuscì ad approfittare neanche dell'indubbio vantaggio che le sarebbe derivato dall'accorciamento di un'ora della gara

Saranno solo 9, più una non classificata e una non giunta al traguardo, le vetture classificate alla XVI edizione della Coppa Florio. 26 i partenti su 28 ammessi alle prove di qualificazione. Il parco partenti vedeva al via nel raggruppamento 8 vetture Sport della classe 3 litri (2 Alpine Renault, 1 Alfa Romeo e 1 Porsche, tutte ufficiali, oltre ad altre 2 Porsche, 1 Lola e 1 Alfa Romeo private); il resto dello schieramento era composto da barchette 2 litri, e da piccole sport di 1.600 e 1.300 cc., all'epoca molto in auge in Italia

La classifica della 4 Ore di Enna / Coppa Florio 27 giugno 1976

Pos	Pilote/Co-Pilote	Voiture	N°
1°	Jochen Mass(D)/Rolf Stommelen(D)	Porsche 936	n° 4
2°	Roberto Filanino(I)/Ermanno Pettiti(I)	Osella-BMW PA4	n° 35
3°	Stanislao Sterzel(I)/Carlo Franchi(I)	March-BMW 75S	n° 32
4°	Pasquale Barberio(I)/Carlo Bilotiti(I)	Osella-BMW PA4	n° 31
5°	Juergen Barth(D)/Horst Godel(D)	Porsche 908/3	n° 7
6°	Armando Floridia(I)/Eugenio Renna(I)	Osella-BMW PA4	n° 28
7°	Pasquale Anastasio(I)/Aldo Crovella(I)	Chevron Ford-Cosworth B23	n° 76
8°	Giampaolo Ceraolo(I)/Luigi Sartorio(I)	Chevron Ford-Cosworth B23	n° 73
NRF	Jean-Pierre Jarier(F)/Henri Pescarolo(F)	Alpine-Renault A442	n° 3
10°	Joe Anastasi(I)/Gianpiero Lauro(I)	Dallara-Fiat 1300	n° 72
NC	Attaguile(I)/Enrico Grimaldi (I)	Chevron Ford-Cosworth B23	n° 47

Festeggiano sul podio Jochen Mass, a sinistra, e Rolf Stommelen. Per Mass, all'epoca pilota ufficiale della McLaren in F.1, era il secondo successo consecutivo alla Coppa Florio. Nel 1975 aveva vinto in coppia con Arturo Merzario al volante dell'Alfa 33 Campione del Mondo. Anche per Stommelen si trattava del secondo successo siciliano. Nel 1967 il forte pilota di Siegen aveva ottenuto una vittoria di ben altra caratura alla Targa Florio, quella volta in coppia con l'australiano Paul Hawkins, sempre al volante di una Porsche ufficiale. Stommelen era reduce dal gravissimo incidente che aveva avuto al GP di Spagna di F.1 nel 1975. Alle spalle dei due piloti della Porsche, nella foto, si intravede Nino Vaccarella, da poco ritiratosi dall'attività agonistica e membro del comitato organizzatore della gara ennese

