



AUTO SPRI NT

COPERTINA
1000
800 lire
tantum
TRASFERIBILE

ANNO XIX 26 giugno-3 luglio 1979

N. 26  settimana  smo

esce il martedì spedizione in abbonamento postale gruppo II/70

Non... scrivete subito, vedendo capovolti questi simboli. Ricordate: è la copertina con lo speciale inchiostro trasferibile. La stampa è capovolta perché poi, nel « trasferimento » sulla maglietta o dove altro preferite, (seguendo le istruzioni che trovate in 2. pagina) il simbolo del team preferito F. 1 venga nel verso giusto.



Torna la F.1 in Francia

BALESTRE si è arreso all'aut-aut dei costruttori FOCA per la PRO-CAR



In questo numero anche il **DOPIO POSTER** regalo

LIGIER JS 11 (Jacques LAFFITE)
WILLIAMS FW 07 (Clay REGAZZONI)

È finito il DIGLIONE



19. Coppa Florio

24 giugno 1979

Gara internazionale di velocità e durata valida per il campionato mondiale Marche - Autodromo di Pergusa (Enna).

Così (in 14) al via

Beta Montecarlo Turbo (Patrese-Facetti) 1'39"32	Osella PA 7 (Lombardi-Grimaldi) 1'40"03
Cheetah G 601 (Brillat-Eschlimann) 1'43"16	Osella PA 7 (Casoni-Amphicar) 1'43"70
Chevron (Caci-Caterpillar) 1'45"17	Osella PA 6 (Ceraolo-De Bartoli) 1'48"04
BMW 320 (Moreschi-Casoni-Amphicar) 1'49"21	Pantera De Tomaso (Micangeli-Pietromarchi) 1'49"75
Fiat X 1/9 (Zorzi-Sterzel-Piazz) 1'52"20	Osella PA 6 (Veninata-Cascone) 1'54"23
Ford Escort 1600 (De Franchis-Gagliano-Punzo) 1'56"39	Ferrari 308 (Del Ben-Besenzoni) 1'58"82
Carrera RSR (Spavetti-Calderari) 2'01"67	Carrera RSR (Vanoli-Pallavicini) 2'00"63

Così (in 8) al traguardo

GRUPPO 5

1. Lancia Beta Montecarlo (Patrese-Facetti) 179 giri in 6 ore 01'50"3 alla media di 146,924 kmh; 2. Porsche Carrera (Pallavicini-Vanoli) a 2 giri; 3. Ferrari 308 (Besenzoni-Dal Ben) a 6 giri; 4. Ford Escort 1600 (Punzo-De Franchis-Gagliano) a 19 giri. **Giro più veloce:** il 18. di Patrese in 1'44"1 alla media di 171,181 kmh.

GRUPPO 6

1. Osella BMW PA 7 (Lombardi-Grimaldi) 184 giri in 6 ore 01'35"6 alla media di 151,131 kmh; 2. Cheetah BMW (Brillat-Eschlimann) a 8 giri; 3. Osella 1300 (Veninata-Cascone) a 14 giri; 4. Osella 1600 (De Bartoli-Ceraolo) a 41 giri. **Giro più veloce:** il 2. di Lella Lombardi in 1'42"5 alla media di 173,853 kmh.

Campionato Mondiale Marche (dopo 6 prove)	Daytona	Mugello	DiTone	Silverstone	Nurburgring	Pergusa	Totale
Porsche	20	20	20	20	20	15	115
Ferrari	15	—	—	—	—	—	12
Lancia	—	—	—	—	—	20	20
Ford	—	—	—	—	—	10	10
Mazda	8	—	—	—	—	—	8
De Tomaso	—	6	—	—	—	—	6
BMW	—	—	—	—	6	—	6

INUTILE LA RINCORSA DI PATRESE E FACETTI COL BETA PER ACCIUFFARE L'OSELLA PA.7 IN AVARIA AL BOX

Con un pezzetto di legno LELLA batte il turbo!



La Osella-BMW di Lella Lombardi, in coppia con Enrico Grimaldi, ha fatto l'assoluto alla Coppa Florio a Pergusa. Ecco Lella davanti alla Porsche gr.4 degli svizzeri Calderari-Spavetti; in tutto erano in 12 al via. The Osella-BMW of Lella Lombardi together with Enrico Grimaldi, won the overall result of the Florio Cup in Pergusa. Here Lella in front of the gr.4 Porsche of the Swiss Calderari-Spavetti; they were only 12 at the start.

PERGUSA - Sì, avete letto bene, Lella b. Patrese (col turbo). Ma rane nelle previsioni, almeno dopo le prove, pur se la Beta aveva foderato un tempo da pole-position grazie a una «sturbata». Ma il merito di Lella è di essere riuscita a portare al traguardo delle prove l'Osella 2000 PA7 in coppia con Grimaldi, ed a vincere la 9. Coppa Florio, gra valida per il mondiale marche (declassato), che sembrava compromessa da un'avaria al filo dell'acceleratore. È stata una corsa che, pur nella sua «pochezza» tecnica e di pretese, è stata avvincente per la rincorsa tentata dalla Lancia Beta Turbo di Patrese al successo assoluto e non solo ai punti del campionato. Ma varie circostanze lo hanno impedito.

Aveva confidato Lella di aver paura che cedesse il motore, perché nelle prove la vettura della Torino-Corse aveva dato segni di urrisaldamento causa una impercettibile crepa nella testata. Una condotta di gara giudiziosa, sua e di Grimaldi, ha permesso di vincere, i due non hanno mai passato gli 8000 giri per paura di rompere, una tirata a 9000 e le temperature salivano subito, quindi corsa al risparmio.

Lella poi è stata superba quando, rotto il filo dell'acceleratore, si è fermata e ha messo un pezzo di legno raccattato in pista sotto il fermo dell'acceleratore ed è riuscita a raggiungere i box e far riparare il guasto anche se ha avuto una grande paura sul finire

quando il motore sembrava esalare l'ultimo respiro e i due piloti sornioni (non per nulla fanno pubblicità alla lana Gatto) hanno cominciato a girare più giri, quando la Beta era ferma ai box, veramente al rallentatore. L'importante era finire e ci sono riusciti vincendo una delle classate Coppa Florio, che ha visto sugli spalti, nonostante tutto, ben 8000 spettatori.

La Lancia Beta di Patrese-Facetti oltre ad aver vinto il gruppo è arrivata seconda assoluta. Dopo tante disavventure la macchina sta cominciando ad andare bene, lo ha detto anche Riccardo: «C'è sono le basi in questa vettura, migliora praticamente ad ogni giro che facciamo...».

La condotta di gara di Patrese è stata molto buona, ha subito capito che non poteva farcela contro l'Osella di Lella ed è andato al risparmio, navigando sempre assieme al compagno Facetti a un minuto dalla mattatrice, pronto ad intervenire in caso di un qualche guaio. Ma quando questo è capitato alla Osella, a cui è scoppiato anche un pneumatico quando era alla guida Grimaldi, la Beta ha avuto anche lei i suoi problemi e ha perso ai box circa trenta minuti che hanno pregiudicato qualsiasi chance di vittoria. Prima si è rotta la cinghietta che aziona la pompa dell'olio e dell'acqua, poi il supporto del pompante della frizione e il lavoro al box è stato lungo.

1. ORA

LOMBARDI è in fuga

PERGUSA - Sull'onda dello sconsolato commento dell'avvocato Sansone, presidente dell'A.C. Palermo che organizza la corsa, il quale, guardando la dozzina di perdute vetture « disperse » sulla griglia di partenza dell'autodromo di Pergusa non riesce a trattenere un mesto: « Che squalore, che tristezza! », scatta mezz'ora dopo mezzogiorno una delle meno frequentate Coppe Florio della storia.

Al via scatta subito benissimo la Lella Lombardi con l'Osella PA6/7 che divide col principe catanese Enrico Grimaldi. Lella, oltre a non far patinare le ruote, riesce anche ad intuire l'attimo nel quale il direttore di gara pensa di dare il via, guadagna subito un discreto vantaggio su tutti. A farne le spese, svantaggiato anche dalla non immediata risposta del turbo della Beta, è Riccardo Patrese, che pure aveva ottenuto in prova la pole position grazie anche alle Pirelli P5 con uno stretto giro 1'39"34.

La gara già dall'inizio non ha molta storia, e dopo una decina di giri si sono già stabilizzate le posizioni con l'Osella della Lombardi prima, seguita a circa 15" dalla Beta di Patrese e poi dalla Cheetah-BMW di Brillat, dalla BMW 320 gruppo 5 di Luigi Moreschi, dall'Osella 1600 di De Bartoli e dalla Pantera di Micangeli.

Alla mezz'ora comincia il calvario per la Porsche degli svizzeri Calderari-Spavetti, costretti poi al ritiro.

Dopo 50' di corsa si ferma Moreschi e sulla sua BMW 320 monta Mario Casoni, dopo una sosta di una cinquantina di secondi. Questa la classifica dopo la PRIMA ORA di corsa:

1. Osella (Lombardi-Grimaldi) 35 giri a 170,708 kmh di media;
2. Lancia Beta (Patrese-Facetti) a 59"4;
3. Cheetah BMW (Brillat-Eschlimann) a 2 giri;
4. Osella 1600 (De Bartoli-Ceraolo) a 2 giri;
5. BMW 320 (Moreschi-Casoni-«Amphicar») a 2 giri;
6. De Tomaso Pantera (Micangeli-Pietromarchi) a 3 giri;
7. Porsche Carrera (Pallavicini-Vanoli) a 4 giri;
8. Fiat X 1/9 (Piazz-Sterzel-Zorzi) a 5 giri;
9. Ferrari 308 (Besenconi-Dal Ben) a 5 giri;
10. Osella PA6 (Veninata-Cascone) a 5 giri.

2. ORA

Cominciano guai per tutti

Dopo una settantina di minuti cominciano i guai per la Pantera di Micangeli-Pietromarchi, che da questo momento in poi andrà avanti al rallentatore per poi, durante la terza ora, fermarsi con la bandiera sinistra del suo 8 V fumante.

Poco dopo si ferma per strada la BMW 20 di Casoni per il cedimento del differenziale e subito dopo arriva al box la Lombardi che cede la guida a Grimaldi impiegando 1'15" per il rifornimento. Molto più rapido invece, appena 45", il cambio Patrese-Facetti, che avviene cinque minuti più tardi.

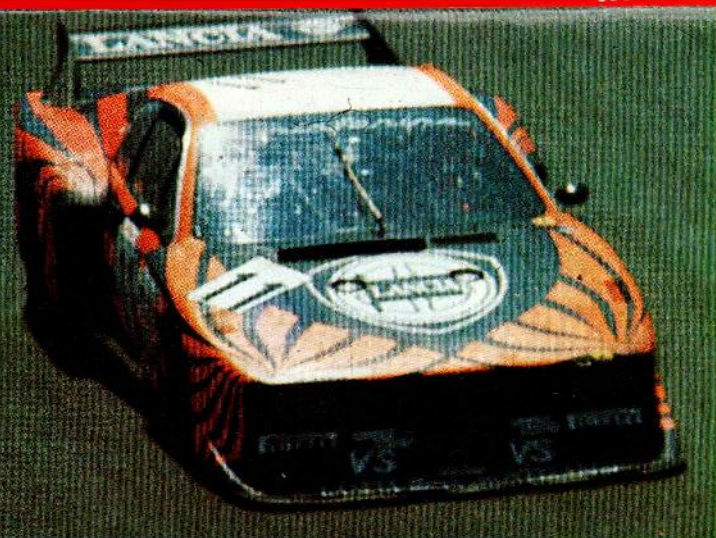
Verso la fine della seconda ora, quando già Zorzi aveva ceduto il cambio della sua X 1/9 al giornalista Giuseppe Piazz, cadeva la guarnizione della testa e l'acqua passava nell'olio. Fuori anche questa vettura restano in pista una decina di macchine.

Questa la classifica dopo la SECONDA ORA di corsa:

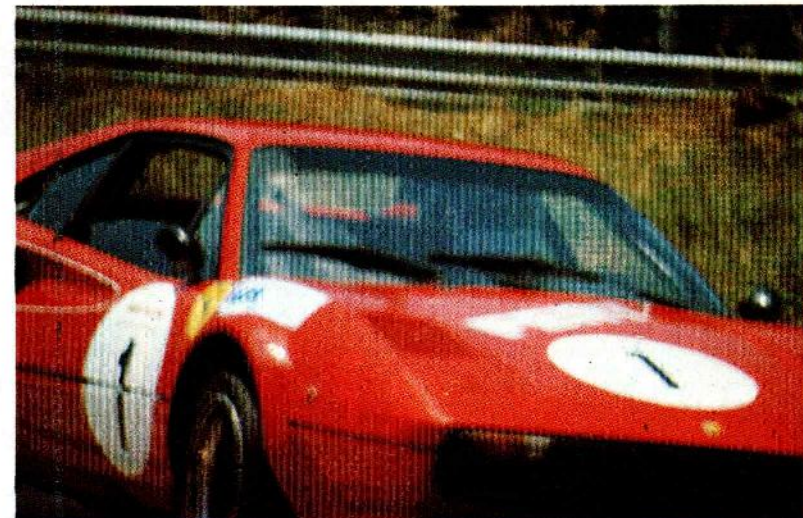
Gli organizzatori hanno lamentato che la CSI metta nella stessa data diverse gare importanti, cosa che va a discapito di altre. E' stato il caso di questa Coppa Florio concomitante con la gara al Norisring con 200.000 marchi di premi che ha tenuto lontano le Porsche dei vari Kremer e Loos. Gli organizzatori poi pagavano cifre folli d'ingaggio, basti pensare che a Florio sono stati offerti ben 15 milioni se andava al Norisring.

Ma torniamo alla gara. Dodici macchine al via 8 al traguardo. Oltre al duello fra la Beta e l'Osella c'è stato ben poco. La Cheetah di Brillat è arrivata seconda del gruppo 6 con una gara regolare, terza la vecchia Osella PA6 con motore di 1300 cmc. di Veninata-Cascone che hanno avuto alcuni problemi durante la prima metà della corsa ma che poi, al rallentatore sono riusciti a finire, l'altra Osella la 1600 di Di Bartoli-Ceraolo si è classificata quarta di classe a 41 giri dalla Lombardi.

Nel gruppo 5, oltre alla Beta, si è assistito alla solita regolare gara senza « acuti » di Pallavicini Vanoli che sono arrivati a due giri da Patrese-Facetti, terza la Ferrari 308 di Besenconi-Dal Ben che ha girato costantemente non molto forte ma bene e principalmente senza avere noie. Una gara complessivamente ben fatta questa della Ferrari 308.



In mezzo a molti guai di gioventù, la Beta Montecarlo Turbo è arrivata seconda con Patrese-Facetti, ma ha portato alla Lancia i 20 punti del « Marche » Notwithstanding many teething problems, the Beta Montecarlo Turbo finished 2. with Patrese-Facetti, but gave Lancia 20 Championship points



Regolare la corsa della Ferrari 308 GTB4 di Dal Ben-Besenconi, quarti The Ferrari 308 GTB4 of Dal Ben-Besenconi put in a steady race to finish 4

1. Osella BMW PA6/7 (Lombardi-Grimaldi) 68 giri a 167,086 kmh;
2. Lancia Beta (Patrese-Facetti) a 1'27"5;
3. Osella 1600 (De Bartoli-Ceraolo) a 4 giri;
4. Cheetah BMW (Brillat-Eschlimann) a 5 giri;
5. De Tomaso Pantera (Micangeli-Pietromarchi) a 7 giri;
6. Porsche Carrera (Pallavicini-Vanoli) a 8 giri;
7. Ferrari 308 (Besenconi-Dal Ben) a 9 giri;
8. Osella PA6 (Veninata-Cascone) a 10 giri;
9. Escort RS (Punzo-De Franchis-Gagliano) a 12 giri.

3. ORA

La Beta va in testa

La terza ora comincia con un primo colpo di scena, quando Grimaldi si ferma per circa 4' al box per sostituire il filo

dell'acceleratore, spezzatosi proprio vicino al pedale. Frattanto passa a condurre Patrese, che ha ricevuto la Beta dalle mani di Facetti. Ma Riccardo si accorge quasi subito che la frizione ha qualcosa che non va, e decide di utilizzarla il meno possibile. Si scoprirà più avanti che si è rotto un supporto della pompa del sistema idraulico e quindi praticamente non si stacca più la trasmissione dal motore. Nonostante questo, allo scattare delle

PATRESE HA SOFFERTO PER ARRIVARE IN FONDO

Anche Facetti soddisfatto della Lancia «in crescita»

PERGUSA - «Dopo corsa» comprensibilmente euforico in casa Lancia. Riccardo Patrese, benché esausto per il caldo e lo stress di marciare al rallentatore pur di arrivare in fondo, è giustamente felice:

« Tutto sommato è stata una bella esperienza — esordisce il pilota dell'Arrows — anche se la frizione ci aveva lasciato da tempo, ma questo non era tutto sommato un gran male, mi sono preoccupato quando ho visto l'acqua alle stelle e l'olio a zero. Ma poi, dopo mezz'ora di sosta ai box e con tutte le cure del caso, siamo arrivati in fondo ».

« Era importante per me finire una gara con la Beta, anche perché me la son sentita crescere sotto, gara dopo gara e credo proprio che la messa a punto ci porterà ancora più avanti. Penso che la macchina possa migliorare di un buon 30-40 per cento ».

« Per un momento, confesso che speravo di poter arrivare anche prima del gruppo 6, ma questo risultato è ugualmente della massima importanza per me e per tutto il team. Fra l'altro, le gomme sono andate benissimo e tranne una, sostituita per un inizio di dechappamento, durante la lunga sosta al box non abbiamo dovuto fare nessun intervento ».

« Adesso andremo a Brands Hatch e a Vallelunga, e credo che potremo ottenere altri risultati positivi ».

Soddisfatto anche Carlo Facetti che ha portato al successo una macchina « conosciuta » per la prima volta solo tre giorni prima.

« E' stata una fortuna — dice il milanese — che io fossi libero per questa da

4. ORA

PATRESE va arrosto

Cinque minuti dopo lo scattare della quarta ora comincia il calvario della sfortunata torinese. Patrese arriva al box con il motore spento, ha fatto un giro completo senza pressione dell'olio e con l'acqua allegramente a bollire a 160 gradi per la rottura della cinghia che trascina la pompa dell'olio e dell'acqua (cinghia regolarmente riportata al box Lancia da un vigile del fuoco che l'ha trovata in variante). Riccardo ha visto subito, fortunatamente, le lancette delle spie dell'olio e acqua rispettivamente scendere e salire a « fondo scala » ed ha cercato di arrivare al box senza mettere ko il motore.

La sosta della Beta al box si protrae per oltre 25' anche perché i meccanici, oltre a sostituire il pneumatico posteriore sinistro che appariva dechappato, hanno cercato — invano — di aggiustare il supporto della pompa idraulica della frizione. Ma ogni tentativo appare vano e quando Facetti riparte, con l'impegno di non superare i 6500-7000 giri invece dei soliti 8500 per non finire di « cuocere » il quattro cilindri, deve partire col motore d'avviamento e la seconda inserita per poi continuare senza frizione.

I guai comunque non toccano solo la Lancia Beta. Mentre la Beta è al box si ferma anche l'Osella della Lella che è rimasta per strada per una nuova rottura del cavo dell'acceleratore. Lella risolve alla bell'e meglio l'inghippo bloccando il comando dell'acceleratore, ma poi per una decina di minuti al box per sostituire il filo che questa volta si è rotto dal lato del motore.

Riparte Grimaldi, dopo che è stata sostituita praticamente anche la gomma posteriore sinistra, ma il catanese fa poche centinaia di metri e sul più bello gli scoppia fragorosamente la gomma posteriore sinistra, bucata da un pezzo di metallo pescato ai box durante la sosta. Grimaldi arriva sul cerchio (e coi cofani fuori posto per l'esplosione) e riparte dopo un altro minuto ai box per la sostituzione della gomma incrinata ma ancora funzionante comando.

Questa la classifica dopo QUATTRO ORA di corsa:

1. Osella PA6/7 (Lombardi-Grimaldi) 120 giri a 154,222 kmh di media;
2. Cheetah BMW (Brillat-Eschlimann) a 8 giri;

Giulio Manganaro

CONTINUA A PAGINA 3

Porsche Carrera (Pallavicini-Vanolli) a 8 giri; 4. Lancia Beta (Patrese-Facetti) a 8 giri; 5. Ferrari 308 (Besenconi-Dal Ben) a 9 giri.

5. ORA

Una gara al risparmio

Anche la quinta ora a questo punto non ha più storia, con Facetti che continua al rallentatore per tenere ancora in vita l'acciaccato motore del Beta e poi cede a Patrese la guida che, sempre senza frizione continua a macinare chilometri su chilometri con l'unico obiettivo di arrivare in fondo.

D'altra parte, se Atene piange Sparta non ride, e lentamente anche il motore della macchina di Grimaldi comincia a montare pericolosamente di temperatura, costringendo il pilota della scuderia Etna ad alcune soste ai box, fuori programma, per effettuare rabbocchi d'acqua. La media intanto continua a scendere.

Questa infatti la classifica dopo CINQUE ORE di corsa:

1. Osella PA6/7 (Lombardi-Grimaldi) 157 giri a 154,370 kmh di media; 2. Chetaah BMW (Grillat-Eschillmann) a 8 giri; 3. Lancia Beta (Patrese-Facetti) a 8 giri; 4. Porsche-Carrera (Pallavicini-Vanolli) a 10 giri; 5. Ferrari 308 (Besenconi-Dal Ben) a 13 giri.

6. ORA

C'è anche chi attacca

L'ultima ora di corsa si trascina stancamente, con la Beta che comunque è stata sempre al comando delle silhouette, che diventa seconda assoluta superando la Cheetah BMW di Brillat finito sui cordoli in variante e costretto a una lunga sosta ai box per riparare la parte anteriore destra del musetto sensibilmente danneggiato.

A mezz'ora dalla fine poi si ferma anche la Lombardi per circa 2 minuti per un ennesimo rabbocco e per sostituire prudentemente la gomma posteriore destra prima di ridare la macchina a Grimaldi, che la porterà — spesso in folle — in fondo alla corsa.

g. m.

Molte dame combattive al Raduno Peugeot

FERRARA - Nonostante l'inclemenza del tempo della vigilia, una giornata di sole ha contribuito alla riuscita del 1. Autoraduno Primavera Peugeot, indetto e organizzato dalla Milleruote, Concessionaria Peugeot per Ferrara e Provincia, col patrocinio della ESSO Italiana, il 17 giugno.

Lo scopo del raduno era quello di incentivare l'uso dell'automobile nell'impiego del tempo libero, al di fuori delle competizioni più o meno titolate, che sono ormai riservate a una qualificata cerchia di automobilisti, alcuni dei quali però, non hanno disdegnato intervenire, come Alessio Zaccaria e Massimo Veronesi, portacolori della Scuderia San Giorgio, che ovviamente si sono classificati 1. e 2. assoluti.

Numerose le conduttrici, molte delle quali, per i tempi realizzati, hanno largamente battuto il sesso forte.

O. C.

1. Autoraduno Primavera Peugeot - Ferrara 17 giugno 1979

LE CLASSIFICHE

Fino a 1150 - 1. Gianni Pesci; 2. Fugagnoli; 3. Cervellati; 4. Benazzi; 5. Cardinali; 6. Cavalieri; 7. Grisetti; 8. Massari; 9. Zaniboni; 10. Malagutti.

Oltre 1150: 1. Emanuele Rossi; 2. Di Gregorio; 3. Zuffellato; 4. Mantovani; 5. « Umberto »; 6. Baccarini; 7. Piccoli; 8. Carrelli; 9. Moretti; 10. Russo; 11. Ghedini; 12. Maggi; 13. Servino.

Classifica Dame: 1. Isa Scalambra; 2. Annamaria Roncarati; 3. Giovanna Fugagnoli; 4. Lia Veronesi; 5. Valeria Monterastelli; 6. Carla Zagatti; 7. Liana Bellini; 8. Elena Benazzi; 9. Adriana Zaniboni; 10. Gabriella Cervellati.

Classifica Diesel: 1. Mauro Gessi; 2. D'Asero; 3. Baccarini.

Classifica Piloti C.S.A.I.: 1. Alessio Zaccaria; 2. Veronesi.



Drovandi (che alla fine sarà secondo) davanti a Sigala nella Alfasud Drovandi (second at the finish) leading Sigala with the Alfasud

HANNO ENTUSIASMATO DI PIÙ LE GARE ALFASUD

SCHERMI guadagna DIGIONE

PERGUSA - Il quarto trofeo Alfasud, che ha visto il suo sesto atto a Pergusa, è stato tutto un avvincente duello dalle prove alle batterie alla finale, una gara complessivamente molto più entusiasmante della sei ore mondiale. Il palermitano Schermi ha fatto il bis di un anno fa sul « suo » circuito, una vittoria importante per lui che, aveva detto il giorno prima, senza i punti di un primo posto non sarebbe entrato negli 8 che domenica prossima andranno a Digione per la seconda prova del trofeo Alfasud Europa. Con una corsa intelligente e veloce Schermi ha ottenuto un doppio risultato: va a correre a Digione ed è secondo in classifica per il campionato italiano con 70 punti, contro i 95 di Drovandi.

Domenica prossima al secondo appuntamento Alfasud Europa ci saranno Mantovani, Campani, Madiati, Bertolini, Valvassori che già hanno punti per la classifica europea, a cui si aggiungeranno Drovandi, Schermi e « Camaleo », i primi tre delle classifica italiana.

Oltre a Schermi sono stati tanti i protagonisti, da Sigala superbo nella rimonta e quando era in testa stava lentamente staccando gli avversari, poi tradito

da una biella a due giri dalla fine, a Drovandi che ha fatto una corsa da par suo ed è finito alle spalle di Schermi, a cinque decimi. Drovandi è stato sempre fra i primi e poteva essere lui il vincitore se una incertezza e una leggera toccata in chicane con « Toby » non gli avessero fatto perdere quei metri che sarebbero stati sufficienti per lui per tentare di passare Schermi nell'ultimo giro.

Alla fine siamo caduti nei reclami, ma non è cattiveria che anima questi ragazzi, sono solo i preparatori che hanno una rivalità fra di loro ben superiore a quella che c'è in pista fra i piloti. Ma alle verifiche stavolta non ci sono state sorprese.

Nonostante l'ora mattutina la tribuna e la montagnetta laterale sono piene di pubblico accorso a vedere le gare qui a Pergusa. Ci si aspetta di divertirsi dappiù con il trofeo Alfasud che con la « barbosa » sei ore.

Ore nove in punto come è tradizione (di puntualità svizzera del direttore di corsa La Delfa) si abbassa la bandiera tricolore per la PRIMA BATTERIA del trofeo Alfasud. E' una batteria caratterizzata dalle rotture dei semiassi che hanno

TROFEO ALFASUD ITALIA - 24 giugno 1979
Gara nazionale di velocità - Pergusa

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Drovandi 7 giri pari a 34,650 in 14'59"4 alla media di 138,692 kmh; 2. Valvassori 14'59"8; 3. «Camaleo» 15'07"4; 4. «Toby» 15'07"8; 5. De Antoni 15'07"8; 6. Orlandi 15'08"4; 7. Croce 15'39"0; 8. Gibbin 15'39"3; 9. Prosperi 16'16"3; 10. Berruto 16'16"6; 11. Campani a 4 giri; 12. Talarico a 4 giri; 13. Giuliani a 6 giri.

2. batteria: 1. Max Sigala 7 giri pari km 34,650 in 15'03"2 alla media di 138,692 kmh; 2. Schermi 15'03"7; 3. Bertolini 15'04"3; 4. Guarino 15'04"7; 5. Martino 15'11"1; 6. Pluderi 15'11"1; 7. Forini 15'12"0; 8. Pelachin 15'17"6; 9. Vitale 15'59"0; 10. «Indios» 16'19"3; 11. Mantovani a 1 giro; 12. Madiati a 3 giri.

Finale: 1. Ottavio Schermi 15 giri pari a 74,250 in 31'51"9 alla media di 139,808 kmh; 2. Drovandi 31'52"4; 3. «Toby» 31'52"4; 4. «Camaleo» 31'56"0; 5. De Antoni 31'57"0; 6. Guarino 31'59"7; 7. Valvassori 32'17"0; 8. Pluderi 32'26"4; 9. Croce 32'34"6; 10. Martino 32'45"4; 11. Forini 32'46"0; 12. Bertolini 35'26"6; 13. Mantovani a 1 giro; 14. Prosperi a 1 giro; 15. Berruto a 1 giro; 16. Sigala a 2 giri; 17. Pelachin a 9 giri; 18. «Indios» a 9 giri; 19. Vitale a 10 giri; 20. Gibbin a 12 giri.

Giro più veloce: il 9. di Valvassori in 04"7 alla media di 142,902 kmh.

eliminato Campani al terzo giro assieme a Giuliani al primo giro, rimane vittorioso di questa rottura anche Talarico al terzo giro.

Al via subito in testa Drovandi seguita da Campani, Valvassori, De Antoni, Orlandi e « Toby ». La lotta è sempre fra i primi tre, che si riducono a due quando Campani viene eliminato.

La lotta è bellissima con staccate di ultimo centimetro, sorpassi a questa o quella chicane fra Drovandi e Valvassori davanti al traguardo transita sempre primo Valvassori che si fa però « bruciare » all'ultima chicane da Drovandi che batte per quattro decimi di secondo.

Fin dall'abbassarsi della bandiera scatta in testa nella SECONDA BATTERIA Sigala che transita in testa al termine del primo giro. La lotta è subito circoscritta a Sigala, Schermi e Bertolini, che alternano al comando sfruttando le scappate del gruppo sempre compatto dietro questi primi tre comprende nell'ordine Pelachin, Guarino, Mantovani, Pluderi, Madiati, Martino e Forini.

Al penultimo giro, con una bella rimonta passa a guidare la corsa Mantovani, che però a poche centinaia di metri cede al traguardo quando è in testa si tocca a chicane con Pelachin. Mantovani rimane fermo, Pelachin invece continua e viene classificato ottavo.

Vince Massimo Sigala davanti a Schermi, Bertolini, Guarino, Martino, Pluderi e Madiati.

Al via della FINALE scatta in testa Schermi che guida per alcuni giri, seguita da Drovandi, Valvassori, Sigala, Bertolini. Più staccati gli altri.

Al quinto dei 15 giri in programma passa a condurre la finale Drovandi, il giorno dopo è Sigala in testa, poi ancora Drovandi e Sigala al decimo passaggio prende decisamente la testa seguito da Schermi, Drovandi, « Toby », « Camaleo », De Antoni, Guarino che fanno parte di un gruppo che ha staccato tutti gli altri di qualche centinaio di metri.

A due giri dal termine quando ormai sembrava sicuro vincitore, Sigala sbatte il motore e per lui la rivincita del Mugello non è più attuabile. Passa a guidare Ottavio Schermi che vince alla media di 139,808 kmh, davanti a Drovandi, « Toby », «Camaleo», De Antoni, Guarino, Valvassori, Pluderi e Croce.

Sul traguardo Schermi è scoppiato un pianto diretto dalla commozione mentre veniva abbracciato dal padre « Camaleo » ex corridore pure lui e dallo zio Strascio alla fine: c'è un reclamo di un altro preparatore della vettura di Sigala contro Drovandi e Schermi, sembra un'istruttoria dei fatti del Mugello quando preparatori di Drovandi e Schermi fecero un reclamo contro Sigala che venne poi revocato irregolare nel cambio, il reclamo non viene accettato e non vengono fatte verifiche.

♣ FACETTI

CONTINUAZIONE DA PAG. 31

che vedeva impegnato Rohrl, e così quando Fiorio mi ha interpellato non c'è stato nessun problema. Io fra l'altro avevo una certa esperienza col turbo sulle Porsche, ma questa Beta è una macchina molto diversa, assai veloce e maneggevole, si è potuta esprimere bene su questo circuito grazie anche all'ottimo impianto frenante ».

« Certo Riccardo — continua Facetti che indossava (forse per scaramanzia) il cappellino Pirelli col nome di Rohrl ricamato sulla sinistra — andava forte più di me, e questo a parte tutto per la sua maggiore esperienza con questa macchina. Ma poi in gara, prima che cominciassero le nostre disgrazie, anch'io giravo sul piede di 1'44" che credo un buon tempo, assai omogeneo con le prestazioni di Patrese. Ora resta solo da vedere — conclude Facetti. — Se avrò altre occasioni per portare in pista questa vettura che mi sembra molto interessante e per la quale, soprattutto come tecnico, sento di dover fare i miei complimenti a tutto il reparto corse della Lancia per l'ottimo lavoro fatto ».

Giustamente contento anche Cesare Fiorio, soddisfatto fra l'altro per aver resistito alle allettanti offerte di correre al Norisring invece che in Sicilia. Il successo iridato e l'aver portato la Coppa Fiorio a Torino lo hanno ripagato in pieno per la bontà della scelta.

« La macchina, adesso, va abbastanza bene, anche se ovviamente c'è ancora parecchio da lavorare. Per esempio il guaio della cinghia è successo per la rottura del supporto del tendicinghia, è un pezzo che già si era rotto quando lo costruivamo, in alluminio. Adesso lo avevano fatto in acciaio e si è rotto alla saldatura: vuol dire che tenteremo una nuova soluzione, ma l'importante di fare le corse è proprio questo ».

« Il motore è andato molto bene, in prova abbiamo fatto oltre 700 km senza guai e ora abbiamo resistito per quasi sei ore. Fra una quindicina di giorni avremo una seconda macchina per iniziare le rotazioni da una gara all'altra, ma il nostro obiettivo resta quello di schierare due vetture al prossimo Giro d'Italia ».

Chiediamo se Facetti avrà la possibilità di correre ancora al posto di Rohrl. Fiorio su questo ha le idee molto chiare.

« Rohrl ha con noi un impegno per correre ancora sulla Beta nelle gare di Brands Hatch e di Vallelunga, ma crediamo che se si presenterà una occasione cercheremo, soprattutto dopo la bella esperienza di oggi, di tornare ad utilizzare Facetti sulla "Montecarlo", che rilancerà quanto prima una parallela linea produttiva di questo modello, forse ancora non troppo conosciuto ed apprezzato dal grosso pubblico ».

Tempi in prova della Coppa Florio

		1. Sessione	2. Sessione
Osella 2000	Lombardi	1'40"86	1'40"03
	Grimaldi	1'44"23	1'42"23
Beta Montecarlo	Patrese	1'42"60	1'39"32
	Facetti	1'44"77	1'43"92
Cheetah	Brillat	1'43"16	1'44"67
	Eschlimann	—	1'47"74
Osella PA 7	Casoni	1'43"70	—
	Amphicar	1'46"47	—
Chevron	Caci	1'45"17	—
	«Caterpillar»	—	—
Osella PA 6	Ceraolo	1'48"04	1'50"54
	De Bartoli	1'48"59	1'49"93
	Popsy Pop	—	—
De Tomaso Pantera	Micangeli	1'52"35	1'49"75
	Pietromarchi	1'53"43	—
	Faraci	2'17"02	2'03"08
	—	—	—
Osella PA 6	Veninata	1'54"23	—
	Cascone	1'56"41	—
Fiat X 1-9	Zorzi	1'54"67	1'52"20
	Sterzel	1'56"03	—
	Piazzì	2'03"45	—
Ford Escort	De Franchis	1'56"39	—
	Gagliano	1'58"09	—
	Punzo	2'05"36	2'04"86
Carrera RSR	Calderari	1'57"82	—
	Spavetti	2'03"90	2'06"03
	Maritz	—	2'01"67
Ferrari 308	Dal Ben	1'58"82	—
	Besenzoni	1'59"55	2'01"56
Porsche RSR	Pallavicini	2'04"45	2'05"78
	Vanoli	2'06"09	2'00"63
Ford RS	Gerrino	2'21"34	—
	Cicero	2'23"74	—
BMW	Moreschi	—	1'49"21
	Amphicar	—	1'49"36
	Casoni	—	1'53"31

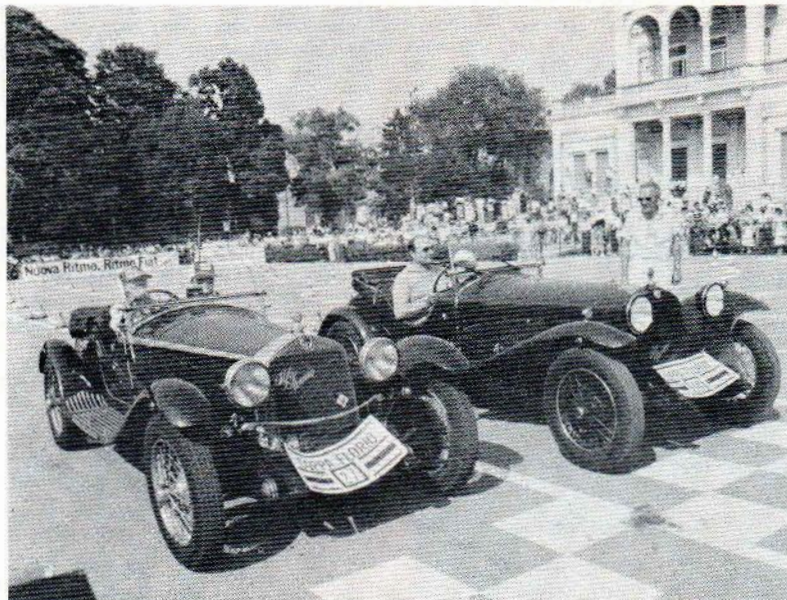
In extremis la «pole» di Riccardo

PERGUSA - A sorpresa, negli ultimissimi secondi dell'ultima sessione di prove in vista della «6 ore» di Pergusa mondiale marche, è balzato a sorpresa fuori, spingendo a fondo dopo aver messo a punto la macchina secondo i suoi desideri, Patrese con la Lancia Beta che ha fatto fermare i cronometri sul tempo fantastico di 1'39"32 alla media di 179,420 kmh. Il suo compagno Facetti si era limitato a far registrare il tempo di 1'43"92.

Riccardo ha fatto un grosso dispetto alla Osella PA7 della Torino Corse che, nel gruppo 6, aveva il miglior tempo della prima sessione di prove e sino a pochi attimi dal termine. La Lombardi infatti, velocissima nelle prove del mattino (1'40"86) aveva anche lei migliorato girando in 1'40"03 con la Osella che sul finire delle prove ha avuto un problema di riscaldamento. Il suo compagno, il catanese Grimaldi ha ottenuto il suo miglior tempo in 1'42"23. La lotta per questa «povera» corsa si sarebbe svolta fra questi due veloci e molto ben preparati equipaggi.

Ma 6 ore sono tante, ne sono convinti anche Pallavicini e Vanoli dopo la gara di Le Mans, che li ha visti quarti assoluti girando pianissimo, tanto che qui hanno provato pochissimo al mattino e hanno fatto due giri solo al pomeriggio tanto per rodare le pastiglie dei freni.

In seconda fila troviamo la coppia Brillat-Eschlimann con la Cheetah che ha girato con il primo in 1'43"16 mentre il compagno ha fatto fermare i cronometri sull'1'47"74. In seconda fila assieme alla Cheetah ci sarebbe dovuta essere l'Osella PA 7 di Casoni - «Amphicar» - Moreschi ma la macchina nelle prove libere aveva avuto problemi ad un motore che scaldava. Cambiato motore dopo pochi giri si è rotto un bullone di biella e la macchina è «out». I tre piloti partiranno invece con la BMW 320 gruppo 5 con cui hanno ottenuto il tempo di 1'49"21 Moreschi, 1'49"36 Amphicar e 1'53"31 Casoni. Sono in quarta fila, accanto alla Pantera prepa-



Pronte per lo «slalom parallelo» ai Giardini Margherita di Bologna, due bellissime Alfa Romeo. La numero 27 è quella di Maria Cristina Elmi, settima

rata da William Sala di Maranello che ha girato con Micangeli in 1'49"75 e con Pietromarchi 1'53"43.

In terza fila ha ottenuto un buon tempo Caci con la Chevron (1'45"17), mentre il suo compagno «Caterpillar», al scollo il palermitano Tropia, non ha potuto girare e quindi non si è qualificato perché per le sue abbondanti dimensioni nonostante tutti gli sforzi non è riuscito ad entrare nella macchina...

Ottimo tempo della Osella PA 6 di Ceraolo che ha ottenuto 1'48"04 mentre il suo compagno Di Bartoli ha girato in 1'48"59, e partono in terza fila.

Quinta fila «tormentata» per la X 1/9 di Zorzi (1'52"20) Sterzel (1'56"03) e Piazzì (2'03"45). La macchina che montava gomme posteriori molto larghe della Pirelli, le 295, ha avuto problemi perché

CON PEZZI DI QUALITÀ A BOLOGNA

LA RIEVOCAZIONE DELLA FLORIO

NAZARIO erede di NAZZARO

Il sole caldo della pianura bolognese, un meraviglioso sole che pareva risplendere esclusivamente per la buona riuscita del raduno, ha costantemente rallegrato i partecipanti alla rievocazione della «Coppa Florio». La particolare importanza di questa manifestazione, voluta ed organizzata dal C.R.A.M.E. (club romagnolo auto moto d'epoca) con il patrocinio del «Carlino», ha richiamato un notevole stuolo di concorrenti.

Il successo è stato dovuto alla presenza numerica, considerando l'età media delle automobili — dal 1895 della più anziana sino a giungere al 1930 della più recente — ed anche alla qualità dei «pezzi» che vi hanno partecipato, anche se alcuni di essi in verità molto pochi esemplari tuttavia, veramente degni di rilievo, non corrispondevano perfettamente ai limiti fissati dall'Organizzazione per la partecipazione alla rievocazione.

Ai giardini Margherita di Bologna sabato 23 sono avvenute regolarmente le partenze di queste simpatiche «vecchine»: dopo aver seguito un percorso cittadino si sono inoltrate nell'antico itinerario della «Coppa Florio» (la grande manifestazione siciliana che fu eccezionalmente disputata nel lontano 6 settem-

bre 1908 sul percorso bolognese Bologna-Panigale-Castelfranco Emilia-San Giovanni in Persiceto-Borgo Panigale, vinta da Felice Nazzaro al volante di una Fiat favolosa media di 119,439 km/h, affacciato dal fido meccanico Fagnano) tra gli spettatori che, stupiti e ammirati, battevano le mani al transito delle vetture automobili «sbuffanti», tornate a nuova fulgore. La gara che era di regolarità, alcuni si è risolta in velocità pura, ma che l'attraversamento di Bologna ha tratto in inganno le vetture più anziane dalle medie considerevoli da mantenere.

Vincitore è risultato Nazario Bacchi Forlì che, su di una O.M. torpedino 1927 si è imposto su tutti diventando il re morale di Felice Nazzaro.

In tutto sono stati due i giorni impegnati nell'allegro «veteran défilé», si è concluso dopo un'impegnativa prova di abilità nel piazzale Jacchia ai Giardini Margherita, dove le «nonne» con la foga decisamente giovanile hanno affollato le curve tracciate tra i birilli. L'equipaggio «gentleman driver» Edilberto Mandelli con la Citroen «bateau» 1922 ha dimostrato più destrezza di tutti gli altri concorrenti, mentre in quel momento il cielo azzurro era letteralmente coperto dai paracadutisti che esaltavano le loro capacità atletiche.

Animatore della manifestazione è stato il sig. Giorgio Guiduzzi presidente del C.R.A.M.E. che, egregiamente coadiuvato dal sig. Bruno Brusa, è riuscito ad avere dal Centro Storico della Fiat il nuovo modello «zero» che, con il comandante Costantino, presidente del C.A.S.I., ha fatto da staffetta lungo il percorso della «Coppa Florio».

Questa rievocazione si può dire sia stato ottimamente riuscita, anche se è stato rilevato qualche modesto neo organizzativo; essa è stata simpaticamente colta anche da un folto pubblico di addetti ai lavori tra i quali numerosi erano i giovani ed i giovanissimi.

a. d.

COPPA FLORIO, rievocazione storica
prova di regolarità ed abilità.
Bologna, 23-24 giugno 1979

CLASSIFICA GENERALE

1. Nazario Bacchi (O.M. 469, 1927) per
2. Celli (A.R. 1750 SS, 1929) 8; 3. Tacchi (Fiat 501 Silvani, 1922) 10; 4. Tacchi (Amilcar CV, 1924) 12; 5. Guerra (Fiat Torpedo, 1927) 15; 6. Bresaola (Fiat 1926) 42; 7. Elmi (A.R. 1750 GS, 1930) 8. Mosconi (Fiat 501S, 1925) 59; 9. Fris (Fiat 509 Bateau, 1926) 59; 10. Rizzoli (A.R. 1750, 1929) 62; 11. Granelli (Fiat 501 CV, 1924) 81; 12. Arborini (Fiat 509 S, 1926) 13. Sebregondi (Fiat 501 Torpedo, 1925) 14. Turelli (Fiat 501 S, 1923) 484; 15. Iassi (Bianchi S5, 1927) 551; 16. Her (Fiat 509 S, 1926) 628; 17. Colarossi (A.S.B. Sport, 1928) 1418; 18. Mandelli (Citroen CV, 1924) 1544; 19. Stefanelli (Dodge 4DA, 1919) 1620; 20. Baroncelli (Fiat 501 1922) 1652; 21. Marri (Lancia Lambda, 1921) 1721; 22. Mazzotti (Ford A Torpedo, 1924) 2574; 23. Rizzardo (Salmson corsa, 1925) 2657; 24. Carulli (Fiat 28, 1916) 2666; 25. Fiori (Le Zebre C 13, 1914) 3103; 26. Pasquale (Cottareau Tonneau, 1903) 327. Parella (Fiat 509, 1929) 4618; 28. Cretet (Citroen 5 CV, 1923) 5657; 29. Corbelli (Lia Licorne Bx, 1910) 8433; 30. Forleo (Lia Theta, 1915) 11936; 31. Cortesi (Fiat 520 Torpedo, 1929) 13265; 32. Serafini (Geot Bébé, 1904) 34629; 33. Ceconini (Geot T., 1911) 58673; 34. Giardini (Fiat Spider, 1929) n.c.

cev.