



Le nuove OSELLA

CASALE MONFERRATO - In un autodromo di Casale sempre in « quarantena », stavolta in speciale veste svedese con turbini di neve e freddo polare alla presenza di moltissime autorità, piloti, appassionati e dello stesso ingegnere Rogano della CSAI, Enzo Osella ha presentato alla stampa le nuove macchine '76. Con paragone stereofonico due saranno i team ugualmente ufficiali di F. 2 che parteciperanno al Campionato Europeo (esordio a Hockenheim) con motore BMW: François Migault (BMW Schnitzer), Hans Binder (BMW Casa) col direttore sportivo Armando Truffo e Giorgio Francia e « Gianfranco » tutti e due con BMW Casa con direttore sportivo l'ing. Giorgio Stirano neo validissimo acquisto della Osella Racing.

Vi saranno poi anche le F. 2 semi-ufficiali di Alessandro Pesenti Rossi che in attesa dello Stratos Brambilla di F. 2 pronto tra un mese circa utilizzerà un BMW e Roberto Filannino che correrà, lavoro permettendo, utilizzando lo Schnitzer. E' da dire che nelle prime prove a Casale la nuova F. 2 Osella guidata dallo stesso Enzo Osella (lo vediamo nella foto sopra) ha mostrato un potenziale notevolissimo evidenziato da un ottimo 58"8 ottenuto senza sforzo.

L'affinamento invernale aerodinamico e tecnico ha dato i suoi frutti e anche la nuovissima F. 3 assai bella e slanciata promette moltissimo. Con la F. 3 di Osella correranno ufficialmente nell'Euro Campionato Silvio Artina e quasi certamente Luciano Pavesi campione italiano di F. 3 entrambi col Toyota Novamotor; in più ci sarà anche Marcella Rossi che utilizzerà un Lancia Beta Repetto oltre a Witz e Tenani. Per le gare di Montecarlo e del Nurburgring di F. 3 sarà in pista col F. 3 Osella anche Giorgio Francia che non dimentica certo i vecchi amori.

Naturalmente era in bella vista anche il nuovo prototipo PA4 con le modifiche '76 analoghe al F. 2 per quanto riguarda il posteriore e un nuovo alettone arretrato. Per i prototipi non vi sono programmi ufficiali ma ogni cliente sarà in pratica « ufficiale ». La produzione '76 prevista comprende sei F. 2 complete, sei vetture di F. 3 complete oltre 10 prototipi e dieci vetture di super-Ford la prima delle quali sarà in pista tra una decina di giorni. La filosofia costruttiva ispiratrice è stata quella di avere telai monoscocca associati a telaietti tubolari modulari adatti ad ogni tipo di motore. « Anche Ferrari F. 2 », come lo stesso Enzo Osella ha detto, e semplici come manutenzione.

Sono scomparsi nel F. 2 i problemi di messa a punto tipici nei circuiti misti grazie a nuova geometria. Le carrozzerie della monoposto sono state realizzate dalla ditta Forneris in quanto la Cigola e Bertinetti, usuale fornitrice di Enzo Osella è momentaneamente impegnata con la fornitura dei 131 Fiat Abarth.

Osella per la F. 2 '76 ha ancora fiducia nei motori BMW dei quali attualmente sono in circolazione oltre 200 esemplari. Tra l'altro questi motori hanno guadagnato cinquecento giri con nuovi scarichi, nuove valvole e nuovi condotti. Per il '77 poi il discorso sarà molto probabilmente invece a favore dei motori pluricilindrici attualmente in evoluzione.

Qualcuno ha chiesto perché Osella non costruisce un F. 1, che costerebbe poco di più in verità di un F. 2. La risposta di Enzo Osella è stata che in Italia c'è chi sa fare assai bene un F. 1 ed è meglio invece occuparsi seriamente delle formule propedeutiche...

NEVE toglie il posto in RAM a FLAMMINI

LONDRA - Dopo due giornate di prove intense a Goodwood, il 4-5 marzo, McDonald ha confermato che i suoi piloti saranno Kessel e Neve. Non esiste più possibilità alcuna che Flammini possa correre per questo team. Gli sponsors saranno Tissot (orologi) Ambrozium e Thursdays Discoteque. Le macchine BT44 saranno bianche, azzurro pallido e azzurro scuro e porteranno nelle prime corse delle prese d'aria alte sui motori. Pilota numero 1 è stato nominato Kessel, il che significa che Neve sarà soltanto la prima riserva iscritta per la Corsa dei Campioni.

A Goodwood ogni pilota ha completato 125 giri, e i tempi migliori sono stati: Neve 1'08"4 e Kessel 1'08"5 69 secondi vengono considerati come una buona metà per il circuito e, benché non esista na-

turalmente nessun record di giro ufficiale, si ritiene che soltanto Watson abbia girato a Goodwood in un tempo migliore di quello di Neve. McDonald è molto contento delle prove e dei piloti: « Hanno fatto il loro lavoro e hanno guidato al limite senza nessuna difficoltà ». Egli è in particolar modo impressionato da Kessel e la sua prima seria prestazione in F. 1. « Egli ha sorpreso diversa gente » ha detto.

• E' stato confermato che RIBEIRO sarà con Flammini nel team March F. 2 ufficiale quest'anno, con lo sponsor Rastro profumi e Caixa Economica Federal Bank. Risulta che la sfiducia di Ribeiro nei confronti dei motori BMW (F. 2 sia stata superata dall'assicurazione che avrà un'assistenza generosa, in particolar modo sotto l'aspetto dell'approvvigionamento di motori di scambio.

• HESKETH ha detto che tornerà di nuovo alle corse di F. 1 nel 1977 « con un team finanziariamente vitale » e (meno plausibile), anche con il suo pilota e progettista del 1975.

gierre

DARNICHE e sei! in STRATOS

SPECIALE AUTOSPRINT

LYON - Bernard Darniche e il suo navigatore Alain Mahe hanno portato la Stratos più fortunata mai costruita, la macchina 2 valvole iscritta dalla Chardonnet, a un'altra vittoria in occasione del rally Lyon-Charbonnieres, stabilendo fino a questo punto sei vittorie assolute e un terzo posto al Monte. Come nelle 24 Ore di Chamonix e al Neve e Ghiaccio, dietro a Darniche è stata l'Alpine Renault di Bruno Saby e Brigitte Huchan.

I partecipanti al rally di quest'anno sono stati solo 47 in un rally a cui è di nuovo stato concesso il più alto coefficiente del campionato europeo. Il vincitore dell'anno scorso, Maurizio Verini non ha ancora iniziato il campionato di quest'anno, perché la sua 131 non è ancora del tutto pronta, e in questo modo il piccolo gruppo è stato guidato sin dalla partenza dalla forte Lancia Stratos azzurra di Bernard Darniche, fornita di larghissime gomme racing Michelin SB10. Dietro di lui si trovava il primo pilota della Polonia, il barbuto Andrej Jaroszewicz con il nuovo navigatore Zyskowski Kyszuro nella vecchia Fiat Abarth 124 2 litri e 16 valvole a iniezione, che dà soltanto 190 CV in confronto ai 240 CV della Stratos. La Fiat si è presentata nei nuovi colori della Polski Fiat, nero e giallo. Il terzo sarebbe dovuto essere Andruet, che doveva fare il suo ritorno dopo il brutto incidente al Monte. Però sembra che la fiducia non sia ancora completamente tornata, ed è stato Guy Frequelin a prendere il suo posto insieme a Jacques Delaval nella perfetta ma alquanto consumata Alfetta GT, iscritta dagli importatori francesi Sofar.

Seguiva un intero gruppo di Renault Alpine, iscritte privatamente, guidate dalla 1800 A110 nera sostenuta dalla Esso di Bruno Saby, uno dei pochissimi piloti che aveva montato le Kleber; tutti gli altri avevano scelto le Michelin. Nel gruppo 1 la lotta era aperta fra la BMW 2002 di Christian Dorche e la Opel Ka-



Il regalo di nozze di McDonald a Flammini è stato l'appiedamento nel suo team di F. 1. Il posto è di Neve

Rally LYON Charbonnieres

4-5 MARZO 1976

- settimana prova dell'Europeo Rallies (coeff. 4)
- Lunghezza: 1500 km dei quali 423 di prove speciali
- Condizioni climatiche: secco
- Organizzazione: ASAC du Rhone - 7 rue Grolee - Lyon (France).

Così all'arrivo

1. Bernard Darniche-Alain Mahe (Lancia Stratos) 4.48'25"; 2. Saby-Hughan (Alpine A110) 5.02'57"; 3. Serpaggi-Andreanni (Opel Kadett GTE) 5.15'01"; 4. Dorche-Gertosio (BMW 2002) 5.26'01"; 5. Barin-Barin (Alfa Romeo GTV) 5.29'52"; 6. Beonit-Villon (BMW 2002) 5.31'19"; 7. Laboune-Marin (Porsche) 5.33'18"; 8. Bontaz-Bellon (Opel Ascona) 5.42'03"; 9. Mallaval-Falcand (Renault Alpine) 5.46'42"; 10. Meunier-Mialon (Alpine) 5.46'44".

Principali ritiri

Frequelin (Alfetta) iniezione; Jaroszewicz (Fiat Abarth) rottura scatola cambio.

dett GTE di recente omologazione di François Serpaggi.

Il percorso conteneva soltanto 9 speciali, delle quali tutte, salvo due, dovevano essere affrontate due volte, dando 16 prove in tutto con un totale di 423 km sulla distanza di 1500 km da coprire fra giovedì notte e sabato mattina, senza nessuna fermata di rilievo. Questo, combinato con il fatto che non era stato emesso nessun radar, soltanto l'elenco originario delle strade nel regolamento era a disposizione dei navigatori, ha fatto sì che si dovesse lavorare straordinariamente per mantenere il giusto percorso, perfino nelle speciali, dato che venivano spesso disputate fra un labirinto di strade minori.

Nella prima speciale di mezzanotte Darniche ha visto velocemente avvicinarsi al suo tempo Jacques Panciatci, con un'altra Alpine, di non meno di 30 secondi nei 24 km. Alla prova 4 è seguita una mezz'ora di neutralizzazione per il trasferimento giù verso l'Ardeche, dove si dovevano affrontare tre speciali, due volte quella del Moulinon — fra questi il Burzet, ma a quel punto la Alfetta GT era già fuori. Dopo noie all'iniettore nella prima speciale, Guy Frequelin ha perso la seconda e la quinta marcia al primo passaggio del Moulinon ed era costretto al ritiro. Però nella breve prova della macchina è stato molto impressionato da essa, in particolar modo dal suo equilibrio e maneggevolezza.

Nella speciale di Burzet, le gomme di Darniche si sono consumate tanto in fretta che era costretto a rallentare, permettendo a Saby di batterlo. Ma il Burzet ha anche significato la fine per Jaroszewicz per rottura della scatola del cambio alla vecchia 124 Abarth. Perciò, dopo queste prime quattro speciali Darniche sulla Stratos aveva un vantaggio di 3 minuti su Bruno Saby e Jacques Panciatci che si trovava al 3. posto e la incredibilmente ve-

Hugh Bishop

CONTINUA A PAGINA 36

CONTINUAZIONE DA PAG. 35

loce Kadett del gruppo 2 di Georges Benoit 2002 e del suo avversario del gruppo 1 Christian Dorche.

Venerdì mattina quando i concorrenti si dirigevano verso St. Jean-en-Royans, dove dovevano di nuovo affrontare la vecchia speciale del Monte, per due volte Darniche non ha stabilito il tempo migliore nelle speciali. Non è stata una corsa senza noie, perché sulla strada verso St. Jean si è rotta la trasmissione a cinghia della pompa dell'acqua (fortunatamente su una sezione stradale). Un'altra lunga sezione stradale ha portato i concorrenti a Belley; si dovevano affrontare 2 giri ognuno due volte, di cui il primo includeva 3 speciali e il secondo, molto più breve, soltanto due. Nella terza di queste speciali nel primo giro, George Benoit è andato dritto due volte nello stesso tornante nella stessa notte. Ha anche avuto 10 minuti di penalità, il che potrebbe significare perdere il sesto posto complessivo, ma dopo 9 speciali si trovava al 4. posto dietro a Serpaggi, il quale stava lottando con le gomme sbagliate, non essendo in grado di usare le slicks sulla macchina del gruppo 1. Darniche era a quel punto quasi alla fine con le sue larghissime racing e gli uomini della Michelin stavano febbrilmente preparando a mano più pneumatici a Belley.

E' un grande peccato che una gara che prometteva tanto, dal punto di vista del terreno, dovesse essere ridotta a 47 concorrenti di cui soltanto 24 hanno finito, quando solo pochi anni fa 200 vetture abitualmente costituivano l'elenco delle iscrizioni. Ma questa manifestazione è adesso la più cara del campionato francese con una tassa di iscrizione di 3.700 FF, mentre si possono ottenere gli stessi punti con una gara di 300 km e nessuna tassa di iscrizione. Aggiungiamo a questo una organizzazione scarsa, specialmente i controlli dei tempi, nessun libro delle strade (questo fatto ha permesso a diversi equipaggi di sbagliare percorso, perfino un navigatore con esperienza come Francois Conconi, che normalmente è insieme a Michèle Mouton) ed è probabile che la manifestazione sarà ancora meno popolare l'anno prossimo. La si potrebbe benissimo cancellare dal calendario del campionato europeo o almeno ridurre il suo coefficiente.

h. b.

EUROPEO RALLIES PILOTI

LA CLASSIFICA DOPO 8 PROVE (Janner, Artico, Boucles, Galway, Marktredwitz, Costa Brava, Lyon-Charbonnières, Snow):
Taipio Rainio p. 120; Darniche 80; Valtaharju, Zanini, Saby 60; Saari, Serpaggi 48; Servia 45; Toivonen, Dorche 40; Lezama, Karha, Wittman, Barin 32; Borges, Gronholm 30; Fyhrqvist, Serra, Lampinen, Benoit 24; Coleman, Blomqvist, Warmbold, Makela 20; Schweizer 18; Haugland, Saaristo, Labaune 16; Fritzinger, Shields, Carlsson, Smolej 15.

Le tariffe-pesanti della RC-AUTO solo per i « colpevoli »

ROMA - Il nuovo decreto sulla RC auto contenente le « varianti alle norme tariffarie ed alle condizioni generali di polizza » è stato firmato da Donat Cattin e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, entrando immediatamente in vigore. Nel nuovo decreto si precisa che gli aumenti di tariffa stabiliti come penalità per chi denuncia un incidente colpiranno soltanto gli automobilisti colpevoli; per le polizze bonus-malus eventuali ritocchi nei premi avverranno solo alla scadenza del contratto, mentre nella polizza con sconto anticipato l'assicurato sarà tenuto a versare l'aumento del premio (pari al 41%) subito dopo che la compagnia avrà risarcito il danno.

SNOW rally

5-7 marzo 1976

ottava prova del Campionato Europeo Rallies piloti (coeff. 2).

● **Lunghezza:** 1300 km, di cui 441 divisi in 49 prove speciali (percorso segreto)

● **Condizioni climatiche:** superfici ghiacciate quasi completamente, poche innevate, pochissime sterrate. Tempo freddo e asciutto, neve durante le ultime quattro speciali, temperatura da 0 a -15 gradi.

● **Organizzazione:** Helsingin Urheilutoimijat, Suonionkatu 1 C, Helsinki (Finlandia)

Così all'arrivo

1. Taipio Rainio-Erkki Nyman (Saab 96), penalità 22.809; 2. Gronholm-Anttonen (Opel Ascona) 22.968; 3. Lampinen-Markkanen (Saab 96) 23.136; 4. Makela T.-Korhonen (Hillman Imp) 23.314; 5. Saaristo-Alanen (Skoda 120 S) 23.484; 6. Salonen-Markkula (Datsun Violet) 23.722; 7. Vilkmann-Kataja (Saab 96) 23.863 primi del gruppo 2; 8. Hamalainen-Vihervaara (Chrysler Avenger) 23.938 primi del gruppo 1; 9. Karha-Siitonen (Chrysler Avenger) 24.131; 10. Makela K.-Miettinen (Peugeot 304 S) 24.278 - Coppa delle Dame: Oksala-Palmuaro (Lada 1300) - Partiti 77, arrivati 43.
Vincitori delle speciali: Rainio 23 (+ 1 ex-aequo con Laine); Gronholm 21; Salonen 4.

Principali ritiri

Haugland-Krogell (Skoda 120 S) rottura albero a cammes; Kinnunen-Pulkkinen (Volvo 68), trasmissione; Vilkas-Soini (Saab 96) incidente; Airikkala-Holmes (Ford Escort) guarnizione testata; Vatanen-Putkonen (Ford Escort) incidente; Toivonen-Tiukkanen (Simca R 2) non specificata; Kynsilehto - Mikander (Polski Fiat) perdita ruota; Robinson-Valtajarju (Ford Escort) squalifica.



Per la coppia Verneti-Beltramo, non si può dire che la stagione rallystica sia iniziata troppo bene... Sotto, un buon debutto, invece, per la Lancia Beta Montecarlo, portata in gara a Chieri nel « Team 971 » da Andyson



LAMPINEN guida male e RAINIO si consolida leader europeo

HELSINKI - Taipio Rainio ha rafforzato la sua posizione di leader del campionato europeo piloti vincendo intelligentemente lo « Hankiralli », in Finlandia. Il nome significa « Rally della Neve », ed il nome è più che giustificato se consideriamo le condizioni atmosferiche attuali in questo paese, anche se la maggior parte del percorso era coperta di spesso ghiaccio e di neve se ne è vista cadere ben poca.

Rainio ha vinto facendo un oculato uso delle sue gomme, il cui numero era limitato per regolamento. Infatti, mentre gli altri favoriti sono partiti velocissimi contendendosi le prime prove speciali, Rainio ha mantenuto un'andatura di compromesso fra la velocità di gara e la conservazione dei suoi preziosi chiodi. La sua vettura, una Saab ufficiale finlandese, ha preso la testa della gara circa a metà corsa, dopo che nella prima parte era stata in testa la Datsun Violet bialbero ottimamente condotta da Timo Salonen. Simo Lampinen, per sua stessa ammissione, ha guidato male nelle prime prove speciali, strapazzando per di più le sue gomme in alcuni tratti di velocità con parecchia neve. Poi, quando la neve è diminuita lasciando il posto al fondo ghiacciato (ed in qualche prova non c'era neppure ghiaccio, sullo sterrato), i suoi chiodi sono « partiti ».

In questi rallies invernali, le Saab sono ovviamente le vetture da battere. La Saab aveva tre vetture ufficiali, una a carburatori da 155 CV per Vilkas, e due ad iniezione da oltre 160 per Lampinen e Rainio. Un'altra Saab a carburatori semiufficiale era pilotata da Antero Laine, vincitore del « Northern Light Rally » dello scorso anno, e sponsorizzata dalla Norrti, la compagnia di sigarette che era anche fra gli sponsors del Rally. La Ford aveva iscritto tre vetture: il giovane asso Ari Vatanen pilotava la Escort che ebbe Makinen a San Remo, Tour de France e Montecarlo, dotata di passaruota ridimensionati rispetto alla vettura originale e di sospensioni più morbide, più adatte al fondo ghiacciato. Nella seconda vettura, la RS 1600 usata lo scorso anno da Vatanen e Aaby, era Pentti Airikkala. Su invito del team Ford Finlandia era presente anche l'ex-campione di Rallycross John Taylor.

Le previste iscrizioni di Mikkola e Fowkes non si sono materializzate, quindi l'unica altra iscrizione straniera di un certo peso era quella della Skoda del norvegese Haugland. Il ghiaccio e la neve come al solito sono stati micidiali con questa fragile vettura, che è dovuta uscire troppo presto di scena.

La corsa si è svolta principalmente di notte, e la partenza è stata data da Helsinki quando imbruniva. Lampinen, unico pilota classificato FIA

presente, aveva l'onore del n. 1, ma non è stato pari alla sua fama in questa corsa, poiché già nelle prime prove speciali non è riuscito a fare meglio di Rainio, che da parte sua era sonoramente battuto dal pilota locale Gronholm.

Al primo riordinamento, a guidare la gara era però Salonen che aveva 11 secondi di vantaggio su Gronholm che a sua volta aveva un vantaggio di 13" su Rainio e 43" su Lampinen. Quinto era Timo Makela, sulla Imp da un litro, una vettura adattissima alle condizioni del percorso. Seguivano poi Laine, Haugland ed un'altra Imp.

Il successivo gruppo di prove speciali, corse con la luce del giorno, hanno visto lo sforzo di Saaristo per risalire, mentre Makela usciva di strada e perdeva terreno. Saaristo arrivava fino al terzo posto prima di bruciare la guarnizione della testa, terminando il rally staccatissimo. Nel frattempo, Rainio superava un po' alla volta la Datsun e la Opel, mentre Valtaharju, che giunse secondo all'Artico, rallentava per noie all'impianto frenante e Laine rompeva la trasmissione.

Della squadra Ford, rimaneva in gara il solo Taylor (terminerà 13.), poiché Vatanen era uscito di strada ed Airikkala (che era davanti al suo caposquadra) bruciava la guarnizione della testata.

Martin Holmes