

LARROUSSE
continua
la serie d'oro

domenica SPRINT

L'ALPINE RENAULT apre la stagione mondiale marche europea con un successo «preoccupante» al MUGGELLO
(e il "colore,, non è solo quello del turbocompressore vincente)

Nel blu dipinto di giallo

DALL'INVIATO

SCARPERIA - Da quel che abbiamo visto, in questa gara che è stata sconsolante per chi a ragione attendeva ormai la sicura vittoria dell'Alfa Romeo, i «furbi» di questo campionato mondiale si sono ridotti a due: Alfa Romeo e Renault Alpine. Potrà accadere che in futuro qualcuno riesca a mettere insieme una macchina capace di impensierirli, ma per ora a poter puntare sul Campionato Mondiale Marche 1975 sono soltanto queste due squadre.

L'Alfa Romeo, se potrà mantenere la coppia Merzario-Ickx o affiancare a Merzario un altro del suo calibro, può guardare lontano, anche se a nostro parere le prestazioni toscane non sono state quelle che avrebbero potuto essere. Ha lo svantaggio di un telaio ormai vetusto, che tuttavia non sarebbe possibile rinnovare, dati i costi, ma il vantaggio di un motore all'altezza dei suoi compiti e di un pilota — il Merzario sempre più buono — capace di sopperire anche alle conosciute carenze della vettura, pur se con adattamenti che non possono sempre andar bene a tutti.

Merzario è stato il grande protagonista di questo «Mugello» inaugurale di una certa lunga e bella storia dell'impianto toscano (a proposito, visto in giro Filippo Carpi De' Resmini: che l'ACI dia una mano a Firenze?). Merzario ha mandato la gente in visibilio, combattendo ferocemente nell'avvio contro un Larrousse anche lui scatenatosi e poi andandosene spavaldo quando al francese è venuta meno la totalità dei mezzi della macchina.

Merzario ha sofferto i sette minuti di sosta al box per quella pastiglia del freno che si era incastrata, e poi ha fatto un gran inseguimento che lo ha portato a ridurre uno scarto che era feroce.

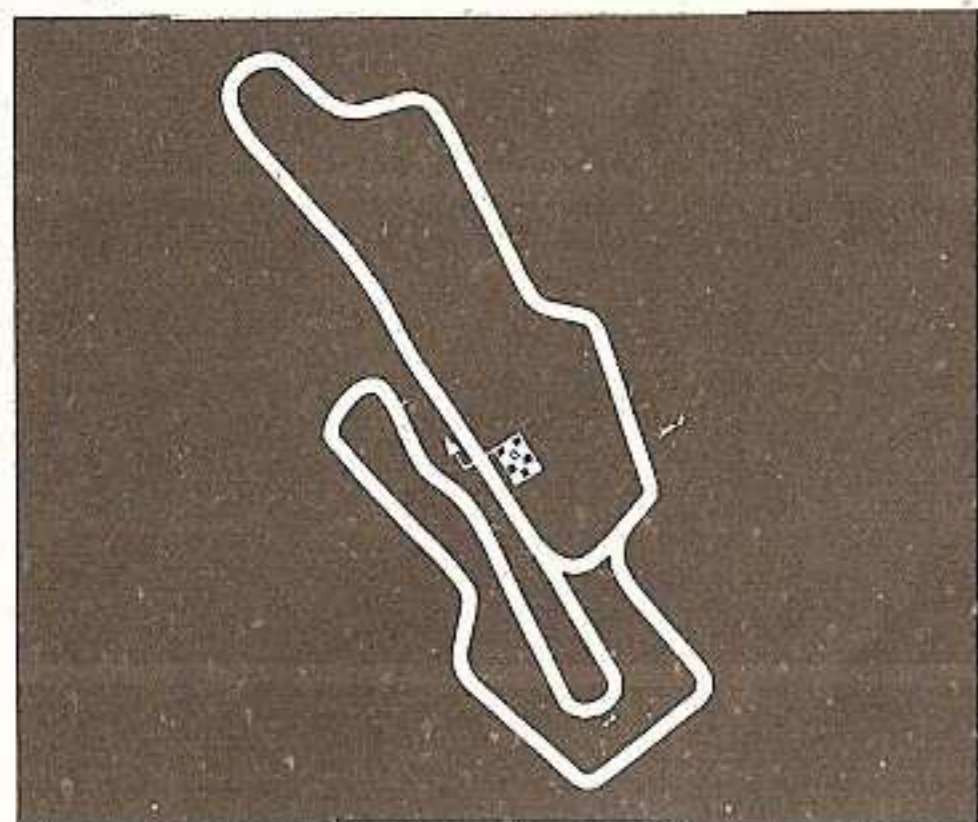
Viva dunque Merzario, ma non basta, perché purtroppo le corse occorre vincerle. Non stiamo a cercare colpe del perché si è verificata la pausa che ha permesso alla Alpine di passare in testa e rimanervi. E' accaduto, ed ora dobbiamo solo rimpiangere che questa occasione sia sfumata. Peccato, perché da quel che sappiamo alla Renault hanno già pronta l'arma nuova, mentre all'Alfa Romeo, pur se «tedeschizza-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 26



Sul podio, brandendo trofei, Larrousse e Jabouille. Un po' più sotto, un Merzario che può comunque essere contento di se stesso. L'esordio mondiale del Mugello si è tinto del giallo delle Alpine-Renault (che eravamo abituati a vedere dipinte di blu-Francia, e di quello che potremmo definire il «giallo» delle pastiglie Alfa



Corsa al MUGELLO

COSÌ (IN 29) AL VIA

Jabouille-Larrousse (Alpine A442 Turbo)	Merzario-Ickx (Alfa Romeo 33TT12)
1'48''89	1'48''83
Mass-Schenken (Ford Mirage 3000)	Muller-Van Lennep (Porsche Martini)
1'51''07	1'50''84
NON PARTITO *	
Kinnunen-Zapico (Porsche 908/3)	Jost-Casoni (Porsche Ovoro)
1'52''64	1'52''26
Hine-Grob (Chevron B31)	Pescarolo-Bell (Alfa Romeo 33TT12)
1'53''87	1'53''60
Lombardi-Beaumont (Alpine A441)	Turizio-Bilotti (Lola T294 BMW)
1'55''94	1'53''69
Lafosse-Migault (Ligier JS2 Ford)	Jarier-Beltoise (Ligier JS2 Ford)
1'57''67	1'56''55
NON PARTITO *	
Truffo « Mici » (Osella PA3 1300)	Gianfranco-Niccolini (Osella PA3 1600)
2'01''15	1'59''78
Barth-Kraus (Porsche 908 3000)	de Lamare-Neto (Lola T294 Ford)
2'01''74	2'01''61
Filannino-Pettiti (Osella PA3 1600)	Mascari-Facca (GRD 574 Ford)
2'02''34	2'02''30
Cerulli « Bramen » (AMS Ford 1300)	Francisci-Marazzi (Chevron B23 Ford)
2'04''08	2'03''51
Schickentanz-Bertram (Porsche Carrera)	Fitzpatrick-Hezemans (Porsche Carrera)
2'05''78	2'04''82
Schurti-Fitzpatrick (Porsche Carrera)	Cusani-Giannotti (Lola T294 Ford)
2'06''90	2'06''33
« Amphicar »-Savona (Chevron B23 Ford)	Wisell-Schickentanz (Porsche Carrera)
2'08''11	2'06''95
Schon-Borri (Porsche Carrera)	Haldi-Henri (Porsche Carrera)
2'08''21	2'08''18
NON PARTITO *	
Anastasio-Pellegrino (Chevron B23 Ford)	« Pibo »-Gallo (Lola T290 Ford)
2'08''63	2'08''54
Tondelli-Mola (Chevron B31 Ford)	Gottifredi-Schenetti (De Tomaso Pantera)
2'14''47	2'10''45

● Non hanno preso il via la Ligier di Migault-Lafosse, per rottura della pompa olio in prove libere, mentre sia la Mirage di Mass-Schenken che la Porsche di Borri-Schon si sono dovute ritirare dopo il giro di ricognizione, la prima per noie all'accensione e la seconda per rottura del serbatoio dell'olio.

MONDIALE MARCHE MUGELLO - Gara internazionale di velocità e durata valida quale seconda prova del Campionato Mondiale Marche. Circuito del Mugello, 23 marzo 1975.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Alpine A442 Turbo (Jabouille-Larrousse) 150 giri in 4.47'34''7 alla media di

164,145 kmh; 2. Alfa Romeo 33 TT 12 (Merzario-Ickx) a 1 giro; 3. Porsche 908/36 Turbo (Muller-Van Lennep) a 1 giro; 4. Alfa Romeo 33 TT 12 (Pescarolo-Bell) a 2 giri; 5. Chevron B31/2000 (Hine-Grob) a 6 giri (primi della classe 2000); 6. Alpine A441/2000 (Lombardi-Beaumont) a 6 giri; 7. Ligier JS2 (Beltoise-Jarier) a 11 giri; 8. Porsche 908 (Barth-Kraus) a 11 giri; 9. Porsche Carrera (Fitzpatrick-Schurti-Hezemans) a 16 giri, prima delle GT; 10. Porsche Carrera (Schickentanz-Bertrams) a 16 giri; 11. Porsche Carrera (Hezemans-Fitzpatrick-Schurti) a 17 giri; 12. Porsche Carrera (Bertrams-Wisell-Schickentanz) a 19

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

ta », debbono fare con quello che hanno adesso.

Questa volta l'Alfa meritava di vincere ed ha perduto. Speriamo che vi sia anche una occasione rovesciata.

La Renault ha colto il suo primo successo nella sua prima corsa con il turbocompressore. È una vittoria importante, e non solo ai fini del campionato in corso, in questo momento in cui si annuncia anche per la Francia una recessione di mercato che finora l'aveva solo sfiorata e che in modo particolare non aveva toccato la Renault. Un successo che non è casuale, ma trova nelle qualità della macchina le sue radici precise. Una vettura formidabile, dalla tenuta di strada impeccabile, velocissima, cui manca soltanto un pizzico per essere imbattibile. Quel pizzico si chiama reazione ai comandi da parte del compressore, e lo si è visto in pista, con la difficoltose uscite di curva che avvenivano in ritardo per il ritardo di

arrestata nel giro di ricognizione di Mass per guai all'accensione.

Credo però che le gare prossime, tra due settimane quella di Digione e poi a fine aprile quella di Monza, avranno ancora come « leit motiv » il duello Alfa-Renault. E sarà sempre uno spettacolo da vedere.

Da questa Mille (si fa per dire) del Mugello abbiamo comunque riportato impressioni positive, senza farci tacciare di ottimismo a tutta prova. Il campionato Marche che avrebbe dovuto essere pochissima cosa è invece tornato ad essere un torneo vitale, e per lo sport è buona cosa.

Avevamo anche altro da osservare, oltre alla lotta al vertice. C'era soprattutto la novità dell'equipaggio femminile sulla Elf 2000 di Lella Lombardi e Marie Claude Beaumont. Una novità che si è rivelata lietissima, come previsto, perché le due ragazze non hanno avuto complessi di sorta e si sono sbizzarrite a far meglio di macchine più grandi e piloti più in fama. Dire che hanno umiliato gente come



La bandiera a scacchi del direttore di corsa, Coccoli, si abbassa davanti alla vittoriosa Alpine di Larrousse

giri; 13. Chevron B23/1300 (Anastasio-Pellegrino) a 21 giri; 14. Chevron B23/1300 (Francisci-Marazzi) a 25 giri; 15. Osella PA3/1300 (« Mici »-Truffo) a 29 giri; 16. Porsche 908/3 Turbo (Kinnunen-Muller) a 30 giri; 17. De Tomaso Pantera (Schenetti-Gottifredi) a 29 giri.
Giro più veloce: Larrousse (Alpine A442 Turbo) 1'49''8 media 171,967 kmh.

risposta della potenza alle sollecitazioni del piede dei piloti. Ora pare che questo problema, che ha impegnato la Porsche per due anni, alla Renault abbia già trovato una soluzione da adottare presto. Se sarà così vedrete che di questa Alpine Turbo si riparlerà parecchio.

Le altre contendenti al titolo, nonostante l'ottimismo dei programmi, per il momento debbono stare a guardare. Non la Ligier, può essere pericolosa, visto che il passaggio al motore Cosworth non ha dato i risultati sperati e forse non potrà darli, anche per le caratteristiche della macchina che è troppo ingombrante per le corse di oggi, fatte per i levrieri.

Non le Porsche turbocompressore messe in piedi dopo che Muller ha avuto l'idea di adattare al telaio della ex 908/3 « bicicletta » il motore turbo e la linea delle Can-Am, idea seguita da parecchi e che finora egli ha saputo sviluppare al meglio seguito da Jost e Casoni.

Forse la Gulf? Non sappiamo né possiamo sapere perché la Gulf che forse poteva inserirsi nella battaglia a due non la si è potuta vedere. Si è Beltoise e Jarier sarebbe troppo, ma sono state costantemente davanti a

quella che era la coppia più veloce dell'ex Matra, e ciò è molto.

Lella ha fatto subito presto ad ambientarsi, e lo ha dimostrato coi tempi. MCB, come la chiamano i francesi, ha avuto soltanto una esitazione, iniziando il suo turno, ed era derivata soprattutto dalla non abitudine a dover superare altri. Lei che finora, anche a Le Mans, doveva troppo spesso preoccuparsi di lasciar spazio ad altri, si è trovata a posizioni capovolte. Una prova davvero eccellente!

Come eccellenti sono state le prestazioni di altri dei nostri, vedi il Turizio formidabile nel gran duello con Jost, come Casoni bene in « volante », come Truffo velocissimo con la bella Osella. Naturalmente tra le gran turismo si sono imposti gli uomini Porsche, data la assenza di avversari.

Dunque una bella gara, che l'Alfa Romeo poteva « uccidere » con Merzario sicario freddissimo, ma che invece l'Alfa Romeo ha fatto rivivere in maniera palpitante, pur se contro volontà. E un eccellente collaudo per il Mugello, che se l'è cavata benissimo in ogni settore, anche nella temutissima fase dell'esodo di fine gara, che è stato piacevolmente veloce.

f. l.

LA CLASSIFICA DEL MONDIALE MARCHE (dopo due prove)

	DAYTONA	MUGELLO	TOTALE
Porsche	20	12	32
Alpine	—	20	20
Alfa Romeo	—	15	15
Chevron	—	8	8
Ligier	—	4	4
Ferrari	3	—	3

● Permangono dubbi sulla validità mondiale della 24 Ore di Daytona perché alla stessa gara hanno partecipato diverse vetture non conformi alle regole internazionali della CSI.

LE RIMANENTI 9 PROVE DEL MONDIALE MARCHE

6 aprile Digione; 20 aprile Monza; 4 maggio Spa; 18 maggio Pergusa; 1 giugno Nurburgring; 29 giugno Osterreichting; 27 luglio Watkins Glen; 12 ottobre Buenos Aires; 9 novembre Kaylami.



Jabouille e Larrousse concedono poco all'ALFA

A sinistra, la coppia vincente. Larrousse, che ha continuato nella sua serie d'oro nel Mondiale, ha detto che le gomme Michelin sono buone ma non quanto le « scarpe » Goodyear



Ressa di appassionati attorno a Merzario. Il comasco, è bene ripeterlo, ha riguadagnato all'Alpine di Jabouille oltre 4' dei 7 minuti che aveva perduto durante la forzata sosta al box. Sotto, Lella Lombardi, 2. dei 2000. (Foto ATTUALFOTO)

Senza quel campione di MERZARIO...

MUGELLO - JABOUILLE a braccia alzate in segno di giubilo aspetta in mezzo alla pista del Mugello l'arrivo del compagno Larrousse, che si intravede in distanza avanzare lentamente mentre lo sportivissimo pubblico lo acclamava. Le nostre interviste « volanti » iniziano proprio da lui.

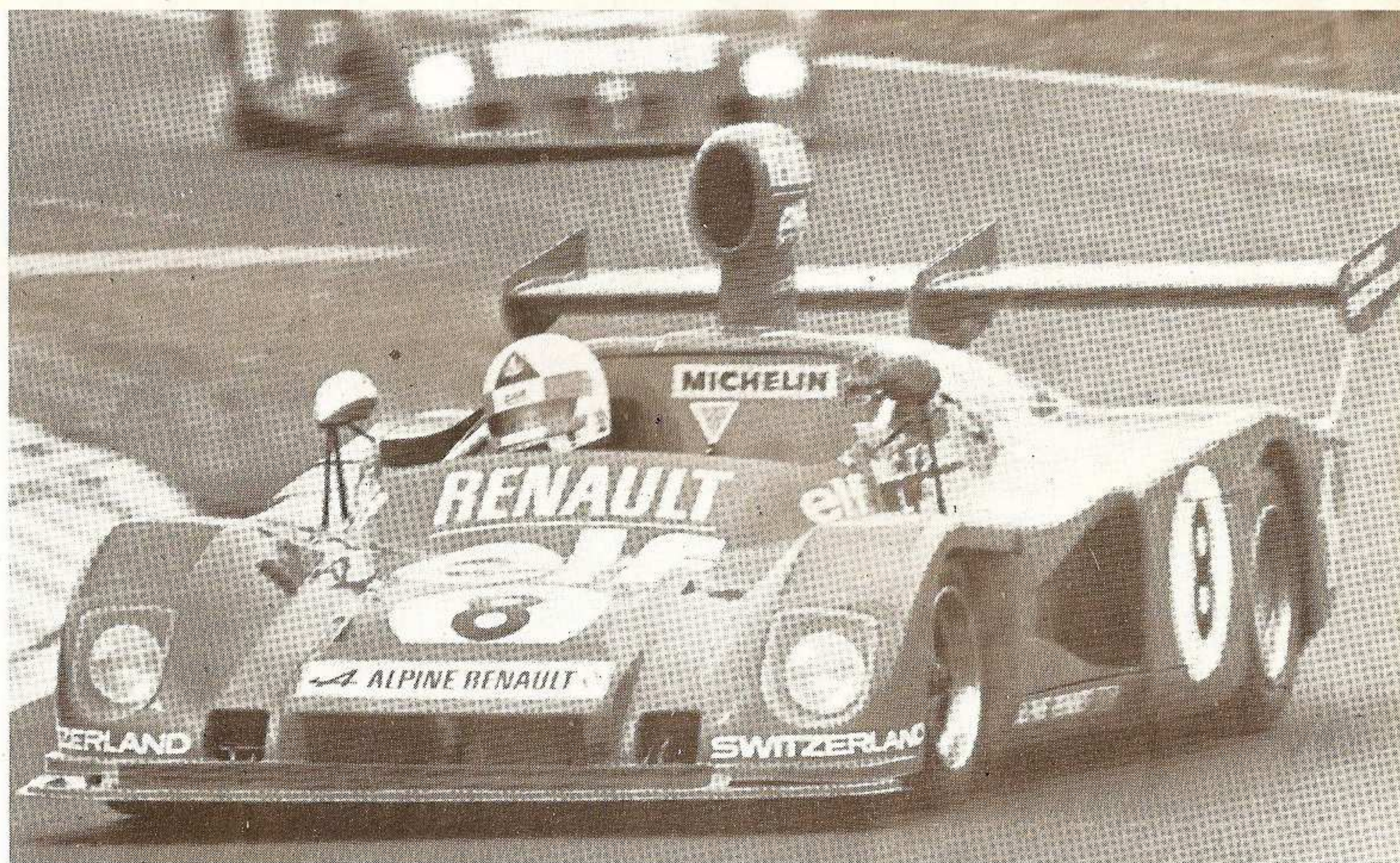
« Abbiamo una vettura perfetta — esordisce — Al Mugello ha marciato come un orologio. Credo che siamo più forti dell'Alfa, che senza Merzario... Unico nostro handicap è il serbatoio della benzina che tiene solo 96 litri essendo un telaio per una 2000. Presto spero lo porteranno a limite di regolamento, 120 litri. Mi trovo molto bene su questo circuito che conosco bene avendoci già corso due volte. Credo che faremo il bis a Digione dove la nostra vettura dovrebbe essere a proprio agio al cento per cento ».

Arriva LARROUSSE come al solito attorniato da centinaia di persone che non c'entrano nulla e che hanno scavalcato le recinzioni per essere ritratte vicino al vincitore. Prima di salire sul podio a ricevere la corona dal presidente dell'ACI Carpi de Resmini arrivato poco prima con una FIAT 130, due chiacchiere. « Le vettura, il motore, tutto OK. Mi sono trovato in difficoltà a guidare il turbo in mezzo « al traffico » delle vetture più lente, è difficile perché la potenza arriva tutta in una volta, e allora bisogna stare molto attenti, 480 cavalli sono tanti... L'Alfa va bene, ma forse noi siamo più leggeri e più maneggevoli, credo che le « tue » vetture (chissà poi perché mie?) devono tutto a Merzario che ha fatto una corsa eccezionale, da campione... »

L'Alfa Romeo ha la nostra stessa potenza, ma nutro molta fiducia nella nostra Alpine che ha già ottenuto un risultato clamoroso: debuttare e vincere. Il campionato è lungo, dobbiamo ancora lavorare un po' attorno al turbo, quando saremo riusciti a metterlo a posto bene saremo imbattibili ». L'ovazione degli oltre 40.000 presenti non è per i due francesi sul podio ma per « Nuvolari » Merzario che si arresta all'ingresso dei box.

Arturo è sereno, non arrabbiato come credevamo, allarga le braccia come dire: « Meglio di così non potevo fare ».

Non c'è da avere il minimo dubbio su questo... « Senza quelle pastiglie dei freni che si sono « incollate » facendomi perdere quasi sette minuti ai box, credo che avrei vinto. Ero in testa con oltre un minuto di vantaggio a due terzi di gara. La macchina si è comportata bene, a parte i fre-



ni (da sempre un problema per la 33) motore, telaio, una cosa eccezionale. Se ci fossero stati ancora una ventina di giri ce l'avrei fatta a prendere Jabouille, ma stavolta a loro è andato tutto per il verso giusto e a noi no. Speriamo che la prossima volta vada meglio, a cominciare da Monza il 20 aprile, dove già l'altr'anno ho vinto ».

Anche con Ickx due chiacchiere mentre va verso la Hertz che lo ha portato al Mugello. « E' stata una bella corsa, certo avremmo potuto anche vincerla senza quel guasto ai freni assolutamente imprevedibile. L'Alfa è migliorata e può migliorare ancora. Credo che quest'anno si leverà molte soddisfazioni la casa milanese assieme a Kausen ».

« Garibaldi » (per la barba rossa) Muller si disseta dopo la corsa sul muretto dei box. Ci dice:

« Avevo pronosticato l'Alfa vincente, invece... l'Alpine mi ha sorpreso; la Porsche da tanto studia sul turbo e ha dei problemi, questi arrivano e vincono, non so che cosa dire. Un terzo posto il mio molto buono, ho avuto dei problemi al turbo che non dava certamente i 500 CV promessi, e non ho avuto il cuore di aumentare la pressione di sovralimentazione perché se si rompe il motore sono 20 milioni che se ne vanno in fumo. Se avessi avuto una macchina della Casa lo avrei fatto, e sarei arrivato secondo, ma dovendo pagare di tasca mia meglio terzo... La mia macchina essendo una delle prime su cui a Stoccarda hanno fatto le prove per il turbo, è ancora molto pesante, 720 chili, mentre le ultime tipo quella di Casoni è al limite di peso. Quando anch'io potrò avere una macchina più competitiva di quella che avete visto credo darò del filo da torcere a tutti ». BELL: « Mamma mia che

motore... esordisce in perfetto italiano Bell (lo ha imparato a Modena) Non credevo — continua — che l'Alfa avesse questo motore 'bomba'. Una macchina molto competitiva che certamente con quel motore eccezionale che ha ci darà tante soddisfazioni. Il telaio però... » PESCAROLO: « Non male, certo avremmo potuto fare di più, ma non abbiamo tirato, anche perché ad un certo momento abbiamo visto la pressione dell'olio calare, meglio non rischiare abbiamo detto, un quarto posto è pur sempre buono ».

LELLA LOMBARDI, ormai una star, attorniate da fotografi, giornalisti, ammiratori più dei vincitori. Gli chiediamo le sue impressioni: « Una macchina perfetta ma dura da guidare, ho male ai polsi, neppure il vecchio March F.I. era così faticoso. Ero molto stanca e non ho voluto rischiare di uscire di pista per andare a prendere Hine, e mi sono accontentata del sesto posto assoluto e del secondo di classe, che sono sempre un risultato apprezzabile. La macchina ha bisogno di un po' di messa a punto e poi sarà competitiva ancora di più. Sono molto felice anche per le entusiastiche manifestazioni di affetto che il pubblico mi ha dato ».

Vicino alla Lombardi la Beaumont sua compagna sulla 2000 bleu. Marie Claude, si concede anche lei ad una piccola intervista: « Ho impiegato qualche giro prima di capire che potevo sorpassare agevolmente diverse macchine quando ero in bagarre. Generalmente sono io la sorpassata e... mi ci è voluto un po' a capire che disponevo di una vettura che mi permetteva di fare quello che aveva sempre subito. Il sorpasso. Capito questo credo di aver fatto abbastanza bene ».

cev.

TURIZIO, HINE E Lombardi - Beaumont a ridosso dei primi

Le 2000 in giostra turbo-908 affaticati

SCARPERIA - Cento milioni d'incasso per il debutto in società «mondiale» del circuito del Mugello. Mancano 8 minuti a mezzogiorno, quando la bandiera tricolore si abbassa sui 29 partenti che si disputano la «786 km» del Mugello.

Nel giro di ricognizione due sorprese. Alla prima curva dopo il rettilineo d'arrivo si arresta in panne d'accensione l'ex Gulf Mirage acquistata dalla «Gelo» di Loos con il compagno di squadra di Fittipaldi in F. 1 al volante: Jo Mass. Non riprenderà più la corsa.

Sullo schieramento di partenza non si era poi presentato Migault con la Ligier che aveva accusato al mattino guai alla pompa dell'olio. Dopo qualche tentativo si ricominciava a prendere la partenza per evitare guai maggiori.

Il più lesto all'abbassarsi della bandiera è Merzario che prende di forza il comando. Però alla prima curva Larrousse lo affianca e... iniziano le sportellate col francese che vuole passare. Merzario resiste e conclude il primo giro in testa fra le ovazioni della tribuna gremita di pubblico pur infreddolito per il vento gelido che si è alzato dal mattino.

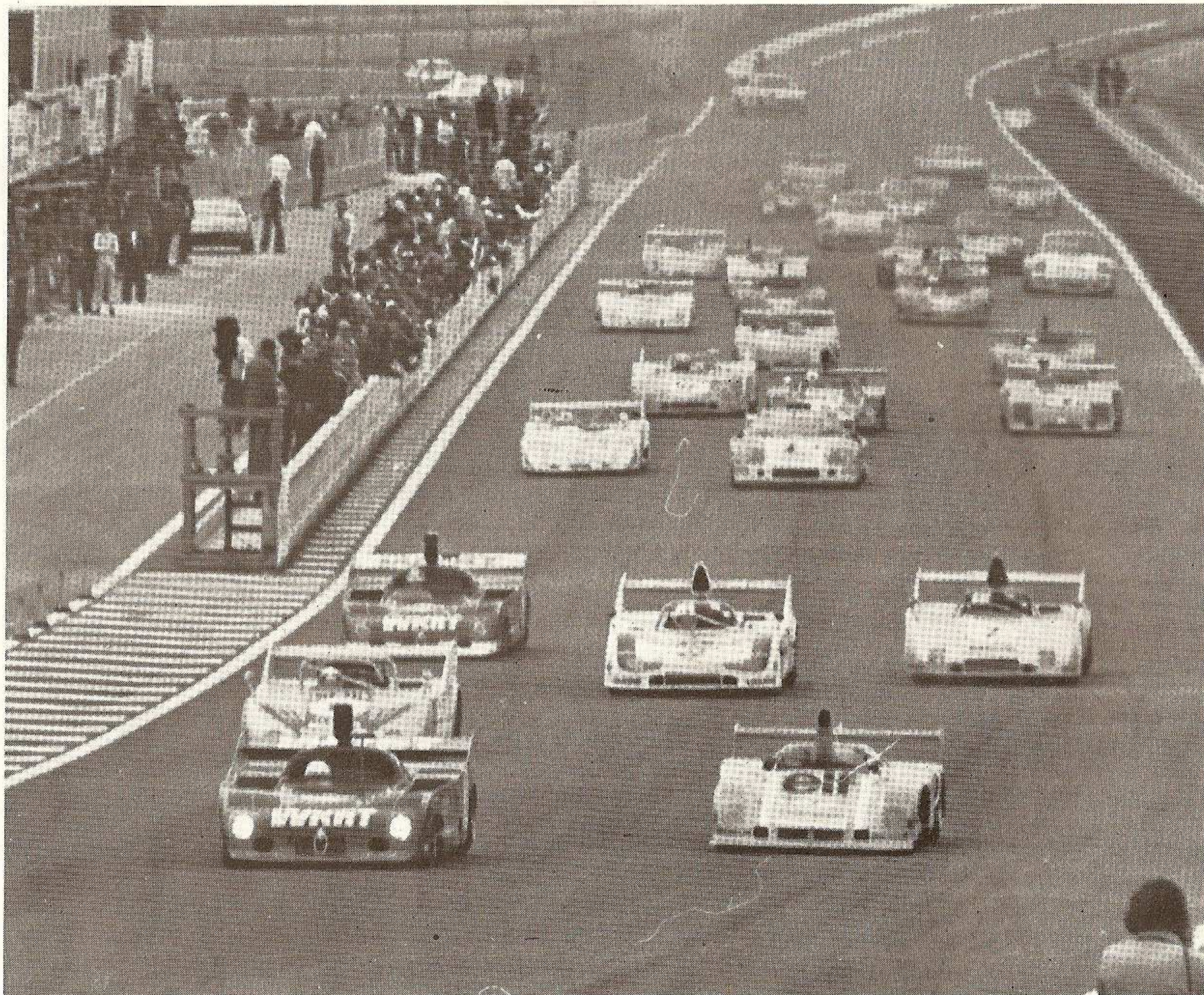
Alle spalle di Merzario e della sua Alfa 33 tt 12 ecco in fila Larrousse, Muller e Jost con le Porsche Turbo, Bell con l'Alfa, Kinnunen con il terzo turbo tedesco, Taurizio primo delle sport 2000 con la Lola, Beltoise, Hine, e la Lombardi.

La galoppata di «cavallo pazzo» Merzario dura due giri, poi il comasco lascia sfogare Larrousse che passa a condurre al terzo giro. Ma dopo quattro giri, Arturo «decide che si sta meglio a guidare le corse che stare in seconda posizione e riprende le redini, sfruttando i primi sorpassi in doppiaggio. Siamo al settimo dei 150 giri in programma e la corsa è già infuocata. Alle spalle di Merzario, Larrousse è già a 3"9 di distacco, poi Muller a 15", Pescarolo a 20"9 e Kinnunen, Turizio, Jost Beltoise, Lombardi, Delamare.

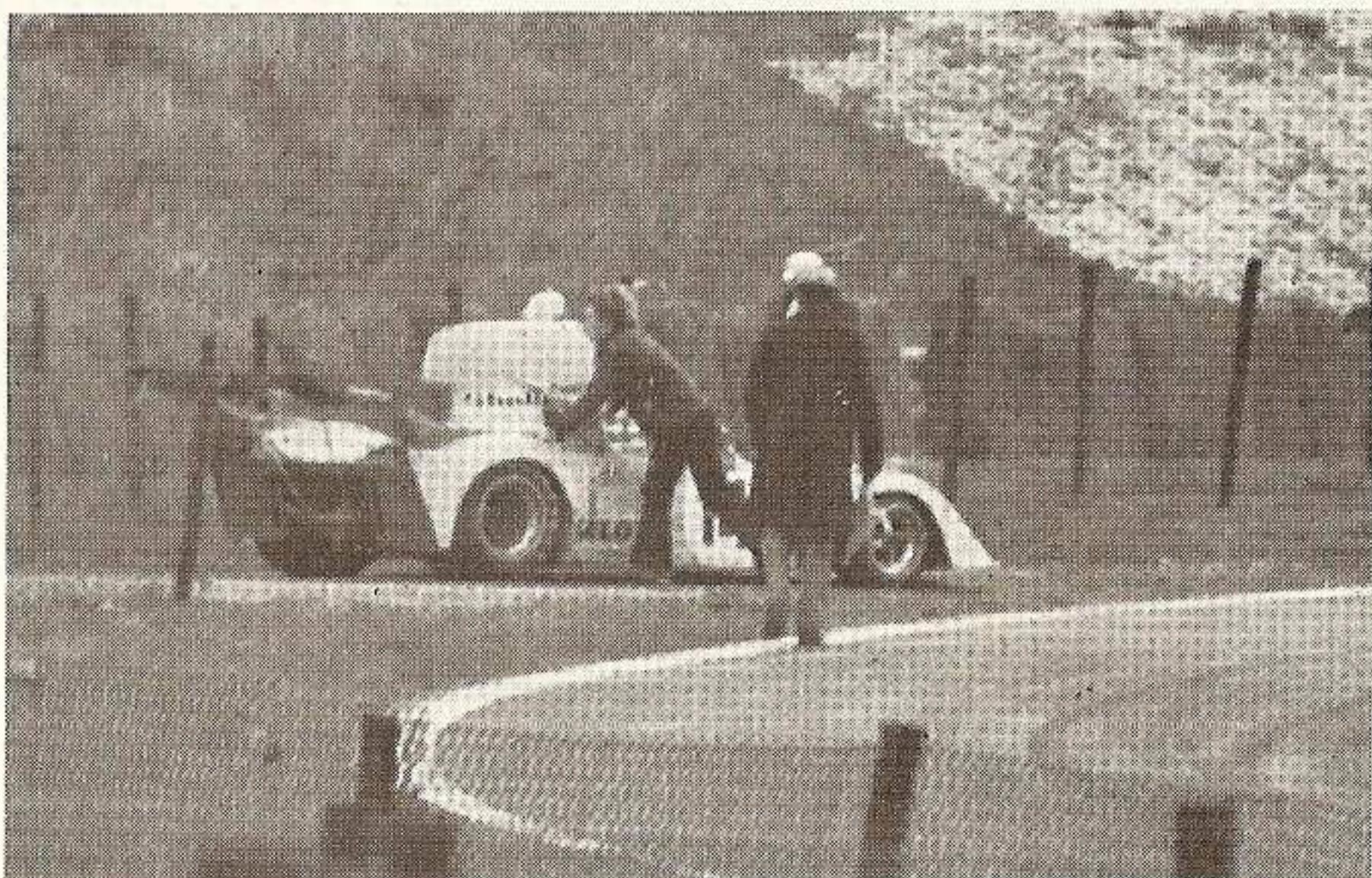
Le posizioni non cambiano fino al 28. giro quando Larrousse deve già fermarsi ai box per il primo rifornimento. In questo momento il suo svantaggio da Merzario è di 12"5 e solo cinque macchine sono a pieni giri. Dopo Merzario e Larrousse, sono Muller, Kinnunen e Pescarolo che ha perso una posizione con la seconda Alfa. Jost è sesto la Lombardi è ottava, alle spalle del suo coriaceo avversario Hine, primo della classe 2000. Truffo con l'Osella è in testa alla classe 1300, seguito da Francisci.

Resta ferma 38"5 l'Alpine al 28. giro per il rifornimento. Quando riparte è in quarta posizione. La precedono le Porsche Turbo di Kinnunen e di Muller. Al trentesimo giro la media di Merzario è di 167,556 kmh, e il comasco ha quasi un minuto di vantaggio su Mullen. Il suo ritmo è sull'1'51"00.

37. giro: Merzario entra ai box per fare rifornimento. Perde solo 31", riparte Ickx che mantiene la prima posizione davanti a Larrousse che ha riguadagnato due posizioni poi Muller



E' stato appena dato il via alla «750» Km del Mugello. Scattano in prima fila Merzario e Larrousse, seguiti da Muller, Bell, Jost e Kinnunen. La gara è stata seguita da un pubblico stimato in circa 50 mila persone



A sinistra, la Mirage-Cosworth di Mass, fermatasi nel giro di ricognizione per noie all'accensione. A destra, Claude Haldi uscito di pista nel corso delle prove con la sua Porsche Carrera, risultata un poco danneggiata

La scheda dei RITIRATI

1° giro	Cerulli/«Bramen»	AMS 1300	incidente
17°	Haldi/Bering	Porsche	motore
19°	Turizio/Bifotti	Lola T 294	frizione
20°	Cusani/Giannotti	Lola T 294	
37°	Mascari	GRD 2000	
42°	Petitti/Filanino	Osella 1600	
67°	Jost/Casoni	Porsche 908/4	turbo insufficiente
69°	de Lamare/Neto	Lola T 294	
75°	«Amphicar»/Savona	Chevron 2000	
78°	Niccolini/«Gianfranco»	Osella 1600	motore
82°	Tondelli/Mola	Chevron 1300	

e Kinnunen, Pescarolo, Hine, Lombardi, Beltoise, Barth, e Truffo (primo della classe 1300). Si ferma ai box Casoni-Jost per la rottura del filo dell'acceleratore e la vettura della scuderia Nettuno-Ovoro perde 12 minuti.

Quando è ripartito con la vettura di Merzario, Ickx aveva un vantaggio di 30", ma esso scema rapidamente. Sembra (al rumore affaticato davanti ai box nel crescere marcia) che il belga abbia dei problemi nell'insentire la quinta marcia o la quarta, ma non si capisce però come possa nel contempo girare in 1.50.9. In capo a 12 giri «Pierino» perde la testa della gara, al 49. giro infatti torna a condurre l'Alpine Renault di Larrousse che accumula addirittura 10" di vantaggio al 58. giro, quando si deve fermare per il secondo rifornimento (il turbo consuma...).

Alle spalle di Larrousse la situazione è la seguente: Ickx, Muller, Kinnunen, Pescarolo, Hine, Lombardi, Beltoise, Barth, Loos, Marazzi. La media di Larrousse che guida con l'Alpine Turbo la corsa è di 166,021 kmh. A pieni giri rimango-

Per quei «maledetti» 7 minuti persi per i freni ci sono anche scelte sbagliate nella vigilia

Il «giallo» delle pastiglie

Scarperia - Una fumante pentola di crauti, wurstell, cipolle, fagioli e altre stranezze è arrivata ai box dell'Alfa appena Merzario è ripartito dalla fermata di quasi sette minuti che gli è costata la corsa al Mugello. Era la signora Kahusen che, aiutata da alcune amiche, portava da mangiare per i meccanici, scegliendo certamente il momento meno adatto.

Al 106° passaggio infatti Merzario si fermava ai box indicando che doveva cambiare le pastiglie anteriori. Perdeva così 6'53" e la corsa a favore dell'Alpine Renault di Larrousse-Jabouille.

Era previsto questo cambio di pastiglie oppure no? Pare di sì.

Le pastiglie che montava il giorno della gara Merzario erano normali «Ferodo DS 11», mentre quelle che erano sulla macchina di Pescarolo-Bell erano sperimentali, cioè pastiglie dei freni usate dalla NASA per frenare i veicoli «spaziali» nelle prove di decelerazione a



Chinati su Merzario, Willi Kahusen e Domingo Pietade, durante la sosta di 7' per cambiare le pastiglie. Il segretario di Fittipaldi fungeva da d.s. del team italo-tedesco, ed ha garantito che il suo pilota farà qualche gara con l'Alfa: si parla della gara di Monza, del Nurburgring, e di Austria

terra degli astronauti. Le pastiglie sono della RAYBESTOS, e sono state provate, dopo che Kahusen le aveva portate dall'America, nelle prove al Castellet con Bell e sembra con esito soddisfacente.

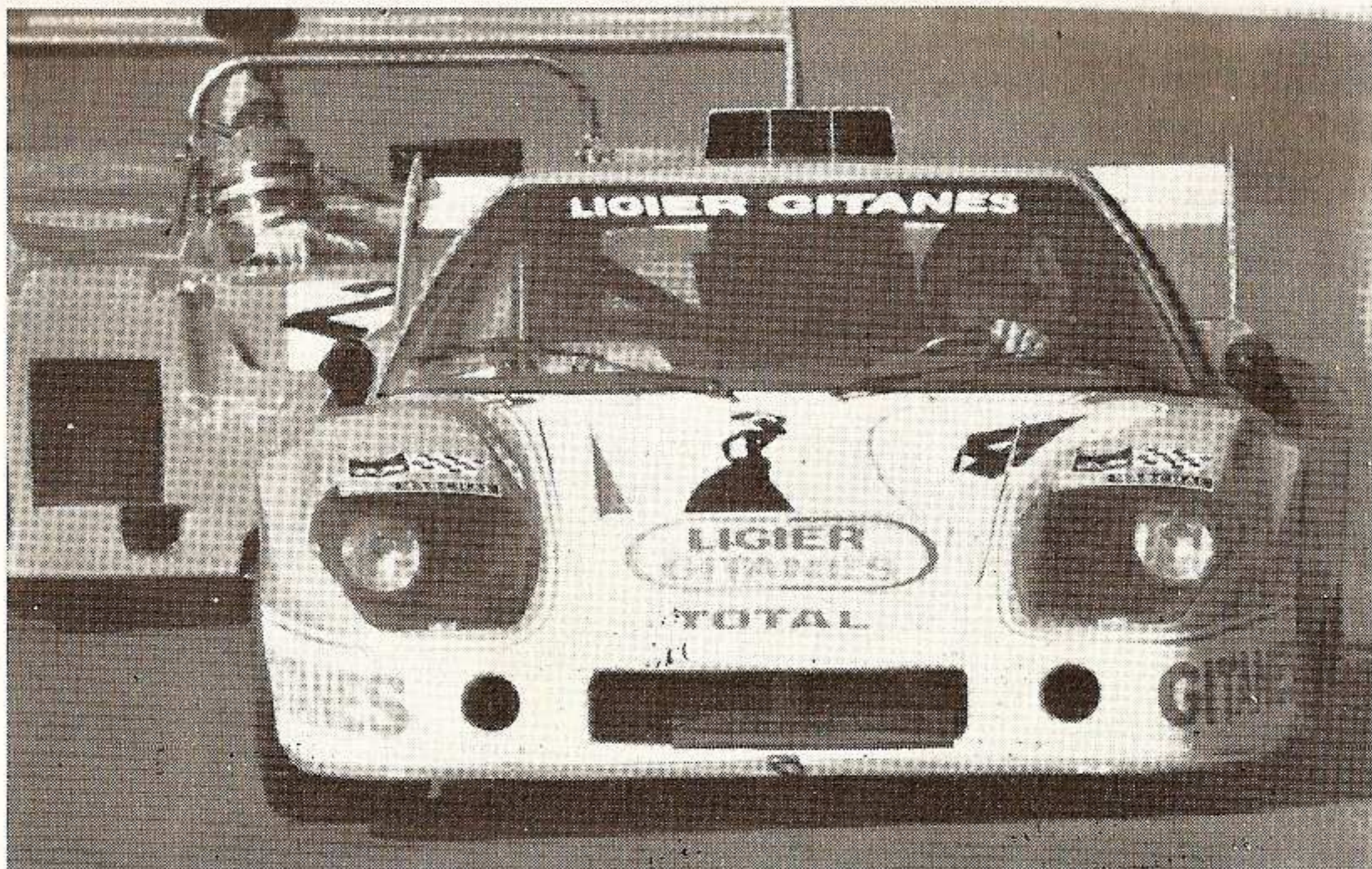
Ce n'erano solo due serie, una usata nelle prove in Francia, l'altra era a disposizione al Mugello. Per le caratteristiche particolari che le due coppie piloti volevano nel mettere a posto il pedale del freno, si sarebbe così deciso che era meglio montare queste pastiglie extra a Pescarolo-Bell.

Merzario e Ickx infatti preferiscono avere il freno con la valvolina di recupero. Così anche quando la pastiglia si consuma il pedale rimane sempre eguale e duro da azionare. Pescarolo e Bell invece vogliono il pedale del freno senza la valvolina di recupero anche se, con l'usura, in questo modo la corsa del pedale si allunga.

Sembra che sia stato calcolato che, con la «soluzione (chiamiamola così) Merzario-Ickx» anche se venivano usate le pastiglie dei freni sperimentali si sarebbe dovuto egualmente fare una sostituzione. Comunque prove serie di consumo freni nei giorni precedenti, nonostante Merzario si lamentasse, non sono state fatte. Domenica mattina, prima del via, sarebbe stato Ickx a optare senz'altro per le Ferodo normali. E' certo in ogni caso che nessuno si è premunito di chiedere a Merzario un parere. Il pilota comasco era l'unico a non sapere niente di tutta la storia.

Pastiglie NASA a parte durante le due giornate di prove al Mugello Kahusen non ha voluto fare prove di consumo delle pastiglie dei freni, perché a suo giudizio: «Erano da cambiare egualmente...». Mentre di soluzioni ce ne sarebbero state tante: da freni più ventilati anzitutto per fronteggiare la super-usura sulla vettura di Merzario-Ickx, che era prevedibile non fosse altro perché più veloce (col comasco) di 4" circa di quella affidata a Pescarolo-Bell (arrivati al traguardo col 50% di usura delle proprie pastiglie).

Giancarlo Cevenini



A sinistra, Hine e Grob, vincitori della 2 litri con la loro Chevron-Ford Brian Hart. Qui sopra, Migault con la Ligier-Ford ha fatto solo le prove

no solo Larrousse, Ickx e Muller, gli altri sono tutti doppiati.

Cinquantottesimo giro. Larrousse entra ai box per fare ancora rifornimento, Jabouille prende il suo posto, in testa alla corsa torna così al 59. giro l'Alfa Romeo, che Ickx sta sempre guidando. Cadono alcune gocce di pioggia al sessantesimo passaggio, quando le posizioni sono le seguenti. In testa Ickx alla media di 166,263 kmh, poi nell'ordine: Jabouille, Muller, Kinnunen, Pescarolo, Hine, Lombardi, Beltoise, Barth, Loos, Schickentanz, Anastasio e Francisci.

Metà corsa (75. giro): si ferma Ickx, riprende la guida Merzario. E' un rifornimento record in 27" Kahusen mostra di dare baci ai meccanici Alfa. Sono ora rimaste a gini pieni le due dominatrici di questa «786 km» l'Alfa di Merzario-Ickx e l'Alpine Renault di Larrousse-Jabouille. **76. giro** anche Bell si ferma ai box, il rifornimento è più lungo oltre un minuto. Riparte Pescarolo. Nel frattempo (67. giro) Casoni si è fermato ai box e ritira la sua Porsche giudicando inutile continuare con una macchina che ha un turbo

(arrivato nella notte) che eroga 100 CV in meno del normale. Il finalese continuerà poi con la vettura di Barth-Kraus, una 908 senza compressore, per cercare di prendere punti per il campionato italiano.

Mancano 61 giri alla fine: entra ai box la vettura di Larrousse-Jabouille. Perde 62". Il vantaggio di Merzario cresce oltre il minuto, esattamente 1'14"6, mentre Kinnunen è terzo a 9" da Larrousse.

Novantesimo giro, le posizioni sono le seguenti: in testa Merzario seguito da Larrousse, Kinnunen, Pescarolo, Hine, Lombardi, Beltoise, Barth, Loos, Schickentanz, Francisci, Hezemans, Anastasio e Truffe. Al novantesimo giro sono stati percorsi 472,050 km alla media di 166,188 kmh.

Ore 15,14, è il momento cruciale della giornata «Mugelliana». Siamo al 106. giro: Merzario guida la gara con oltre un minuto di vantaggio su Larrousse e tende ad aumentare il già cospicuo bottino. Accenna ai boxes il segnale di aver bisogno il cambio delle pastiglie

dei freni anteriori. E' una operazione che normalmente viene fatta in 60", ma la pastiglia anteriore destra stavolta si è «fusa» sul disco, il cilindretto si è bloccato e tutta l'operazione viene a costare 6'53" all'Alfa che era in testa! Vuol dire perdere la corsa.

Quando riparte, Merzario ha tre giri di svantaggio ed è quarto dietro a Muller e Pescarolo.

Inizia così la grande cavalcata di Arturo, che infiamma il pubblico toscano. Da quarto passa terzo, infine secondo proprio davanti ai box con il pubblico in piedi nell'attimo in cui supera la Porsche di Muller-Van Heunep. Ma ormai non c'è più niente da fare. Arriva fino ad un minuto dal battistrada Larrousse, ma si deve fermare al 140. passaggio per un rabbocco di benzina, circa 30 litri in meno di un minuto. Ma ormai tutto è giocato: vince l'Alpine Renault Turbo al suo debutto davanti a Merzario e a Muller. Quarta è l'altra opaca Alfa di Pescarolo-Bell, quinto Hine primo della due litri sesta la Lombardi. La media del vincitore è di 164,145 kmh.

Senza permessi il mini-rally della Val d'Elsa

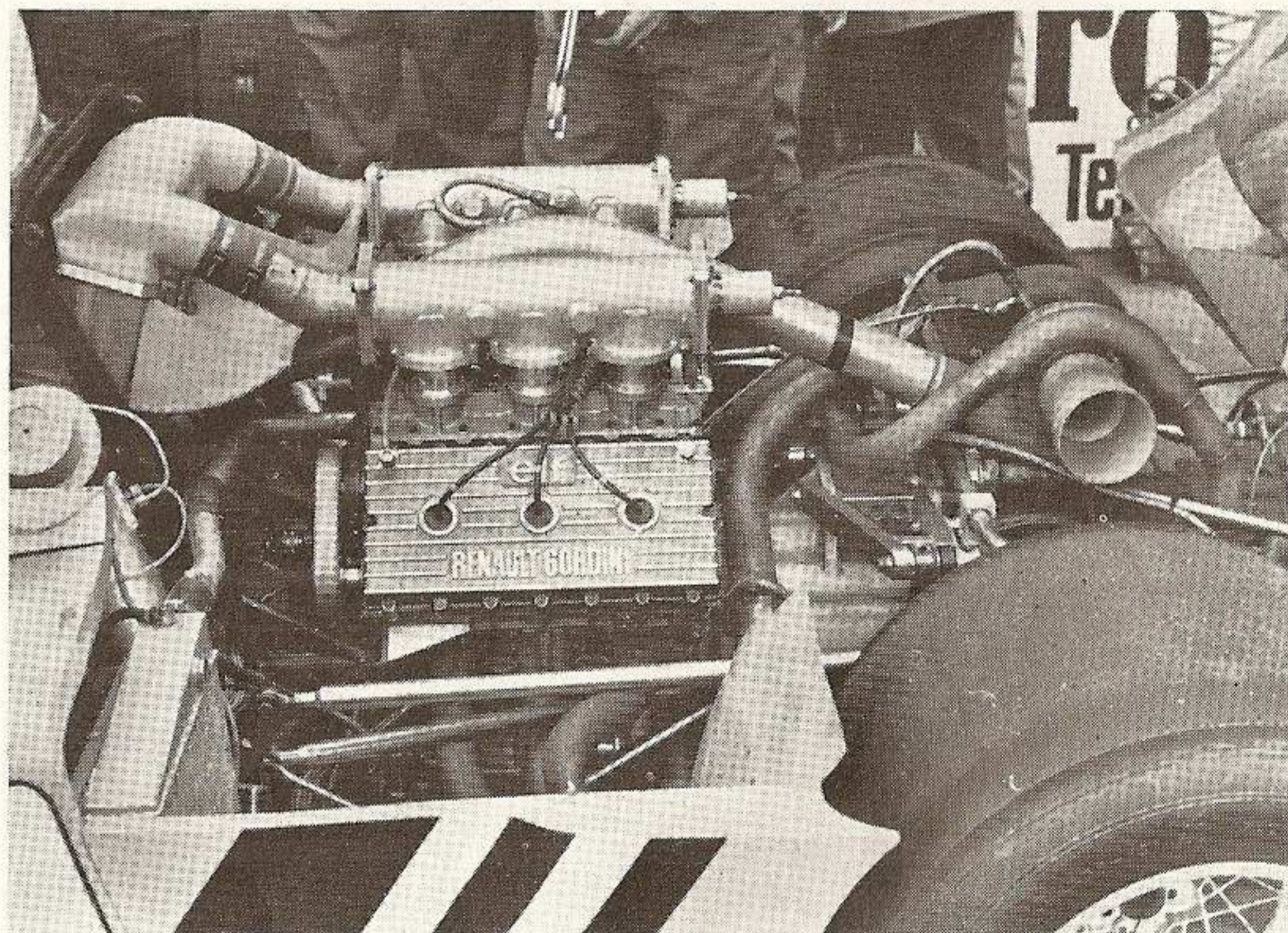
FIRENZE - In seguito alla mancata concessione dei permessi è stato rinviato a data da stabilire il mini rally che si doveva disputare sabato 22 nella zona di Tavarnelle Val di Pesa, organizzato dalla Squadra Corse Valdelsa. Sembra che il rifiuto delle previste autorizzazioni sia stato suggerito da un componente della CSAI.



Pur nuovissima, la Alpine-Renault A 442 già sta per essere modificata. I tecnici francesi hanno ormai messo a punto un sistema per diminuire i lunghi tempi di « reazione » del turbocompressore (a destra) al comando del pilota. Qui sopra, Jabouille al rifornimento. I serbatoi sono ancora quelli del 2000 da 96 litri di capacità. Nella pag. accanto, Larrousse in corsa

Già a DIGIONE il turbo-vincente del MUGELLO apparirà modificato

Quest'ALPINE è già «vecchia»!



DALL'INVIATO

SCARPERIA - Novità assolute, in campo tecnico, sono state soltanto le gomme della Michelin, adottate dalla Alpine Renault Turbo oltre che dalla 2000 di Lella Lombardi-M.C. Beaumont, e le Ligier. Per la Renault la scelta è definitiva, mentre per la Ligier è probabile che in futuro ci siano altre gomme.

Era la prima volta che le Michelin venivano usate su macchine di grossa cilindrata in corse di velocità e durata, e la prova è stata senza dubbio soddisfacente, anche se probabilmente possono ancora migliorare nella scorrevolezza. Tuttavia una delle caratteristiche delle Michelin è la durata, il che compensa ampiamente la eventuale perdita di velocità pura, data la non necessità di sostituzioni frequenti.

Molto basse di fianchi, con un rapporto larghezza altezza davvero minimo, le gomme Michelin hanno contribuito alla vittoria della Alpine Renault di Larrousse-Jabouille. Per le macchine, in sostanza, poco di nuovo rispetto a quello che abbiamo già pubblicato nel recente passato, via via che le varie macchine venivano da noi scoperte.

Novità assoluta, in fondo, era la **LIGIER JS 2** dotata del motore Cosworth e del cambio Hewland al posto del motore e cambio Maserati. Il nuovo gruppo è stato sistemato con relativa facilità nella macchina, che è rimasta la JS 2 conosciuta. Uniche differenze le abbiamo rilevate nelle gomme di più grandi

dimensioni, ovviamente negli attacchi per il motore e in una presa d'aria sistemata sul tetto e destinata a portare flusso di arredo ai freni posteriori accollati al cambio, oltre che ovviamente alla alimentazione del motore.

La **ALPINE RENAULT** vista qui era esattamente quella da noi illustrata poche settimane fa. Molto bassa e filante, bella esteticamente, aveva nella tenuta di strada le sue caratteristiche più importanti.

Quello che è molto interessante, alla Renault, è che questa macchina è considerata già vec-

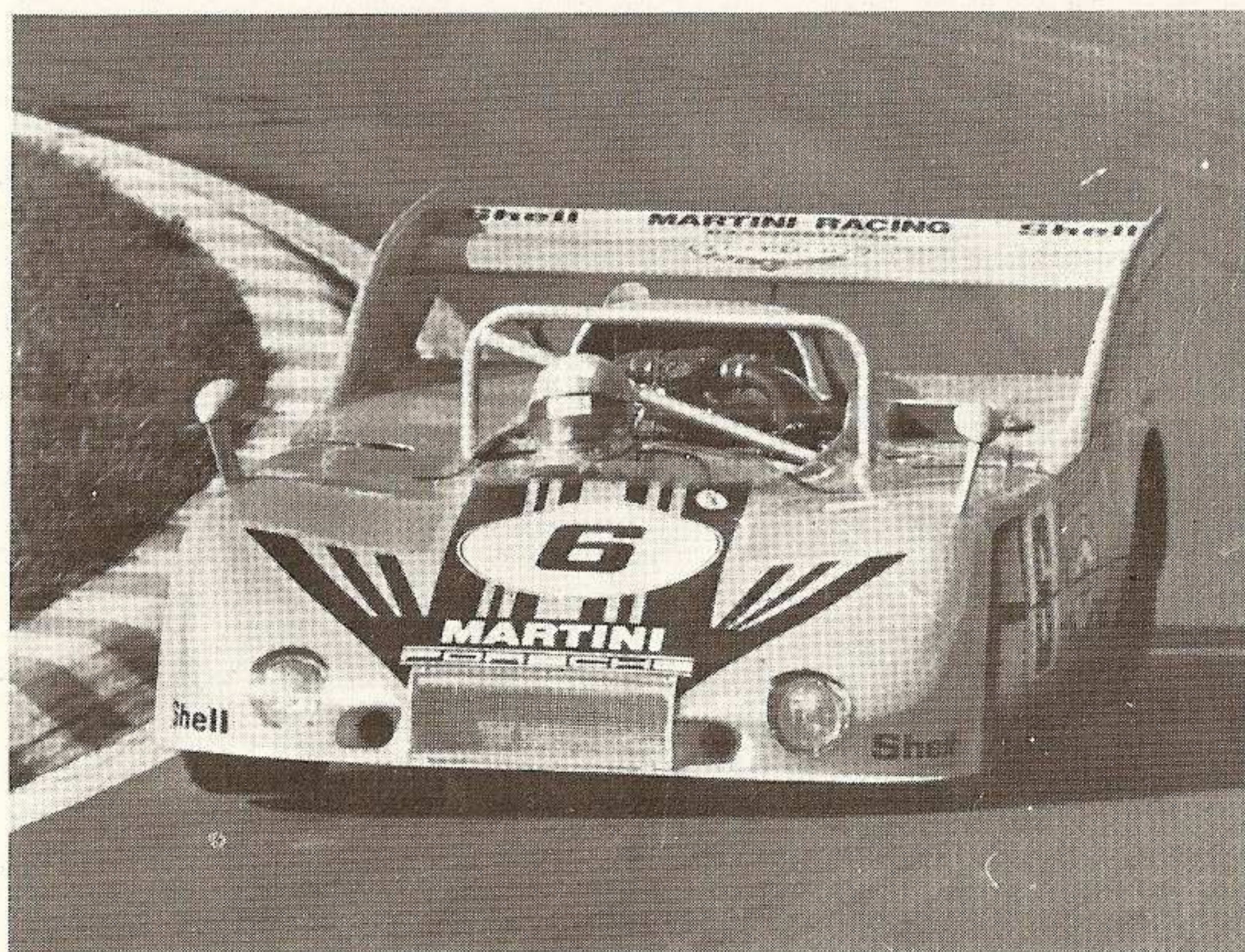
chia, e che fin dalla 1000 chilometri di Digione vedremo una nuova Alpine Renault, più stretta dell'attuale per diminuire la sezione maestra e che avrà anche probabilmente una grossa innovazione nel settore della alimentazione, con un apparato applicato al turbocompressore che dovrebbe eliminare del tutto i « ritardi » di risposta che sono tipici di questo sistema di alimentazione e che alla Porsche hanno già risolto, ma dopo due anni di esperienza. In sostanza le grosse novità della Alpine Renault sono quelle del prossimo futuro.

La **PORSCHE MARTINI** di

Muller e Van Lennep è stata tale solo all'ultimo momento. L'accordo con la Martini era già praticamente concluso da tempo, ma in realtà soltanto alla vigilia di questa gara è stato definitivamente confermato, anche dal punto di vista della disponibilità finanziaria. La macchina messa in pista da Muller e Van Lennep era in sostanza molto simile a quella che vi avevamo presentata in dicembre, ma rifinita e dipinta coi nuovi colori. Delle Porsche Turbo prototipo era certamente la più bella e razionale, insieme con quella di Jost e Casoni, mentre quella di Kinnunen, sulla quale è salito anche Muller, era molto « improvvisata » nelle sue soluzioni estetiche ed aerodinamiche. Anche nei particolari la Porsche-Martini era molto migliore delle altre, con ad esempio un manometro a lettura immediata collegato al volante della valvola regolatrice della pressione di alimentazione che è azionato dal pilota quando lo voglia.

Niente di nuovo sulla **GULF**, salvo i colori rosso e giallo della Gelo Racing Team di Georg Loos. In effetti quando per le normali operazioni di controllo e manutenzione la carrozzeria è stata tolta si è visto come su certe parti del telaio il vecchio colore azzurrino delle Gulf Mirage del 1974 fosse rimasto. D'altra parte il progettista Len Bailey era venuto coi meccanici suoi a curare la macchina, che purtroppo non abbiamo potuto vedere in gara.

Sulle **ALFA ROMEO** non vi erano cose apparenti nuove, ma tra le due c'era una differenza, rappresentata dalle pastiglie dei



La Porsche 908-4 di Herbert Muller conserva, come si vede, il suo sponsor Martini. Assieme a Van Lennep, Muller ha portato la sua «tur-

sponsor . posto

Signor ladro: ecco l'indirizzo di WISELL

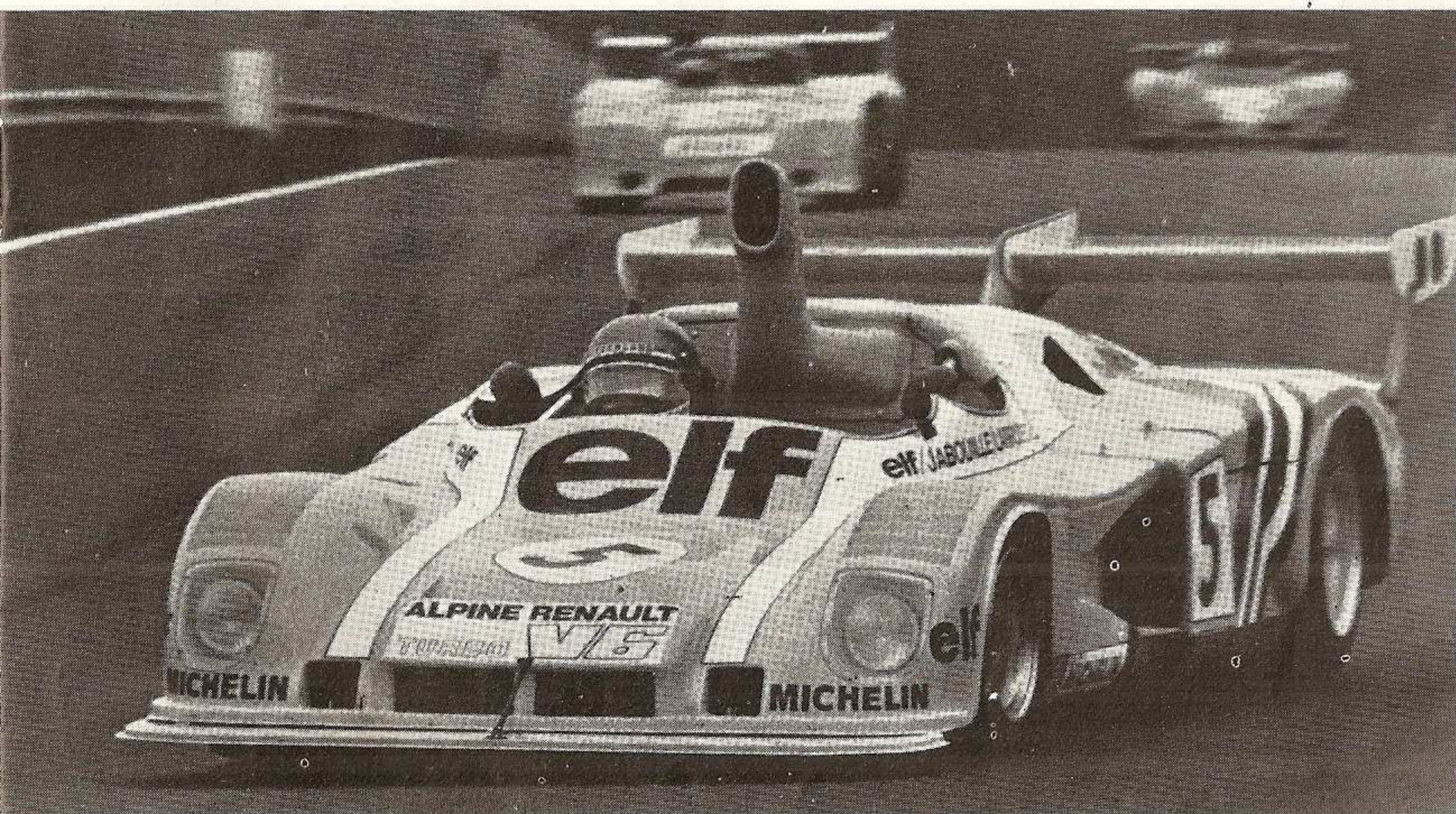
SCARPERIA - Reine Wisell, il simpatico svedese che si è rivisto alle corse, è stato vittima di una brutta avventura capitatagli durante il suo passaggio da Milano. Lasciata la sua Porsche posteggiata nelle vicinanze del ristorante Torre di Pisa, l'ha ritrovata coi vetri rotti e svuotata delle sue cose, tra le quali oltre a macchine fotografiche ed altro, c'erano suoi documenti e carte che certo per i ladri non hanno nessuna importanza.

Naturalmente non si fa nessuna illusione sul recupero delle cose di valore, ma spera che qualcuno possa leggere queste righe e voglia restituirgli i documenti, che sono per lui importanti. Il suo indirizzo è: REINE WISELL, TINGSACKEN 27400 SKORUP - SVEZIA.

50 mila persone incasso 100 milioni

SCARPERIA - Un marzo così freddo non lo ricordavamo da anni ed è la prima volta che, quasi alla fine del mese, abbiamo visto la gente scaldarsi con improvvisati falò e coprirsi con cartoni. Le prime migliaia di persone sono arrivate fin dalla prima mattinata richiamate dall'interesse destato dalle piccole Renault 5 LS; già nelle qualificazioni alcune migliaia di appassionati erano sulle colline dell'impianto spazzate da un gelido vento.

● Secondo cifre fornite dall'AC Firenze per la gara di domenica sono stati 50 mila gli spettatori che hanno seguito il duello fra l'Alfa Romeo e la Alpine Renault in questo rinato Mondiale Marche. L'afflusso è stato il più alto registrato dall'apertura dell'autodromo a conferma dell'interesse che il pubblico nutre per le corse d'auto: non va dimenticato che contemporaneamente gli appassionati di sci erano incollati alla TV per le gare in Val Gardena, e che la Fiorentina giocava in casa. Nonostante queste « concorrenze » e la freddissima giornata questi 50 mila sono perciò un grosso risultato. Si parla di 100 milioni d'incasso.



freni, una differenza che può essere stata importante visto come sono andate le cose.

La macchina di Pescarolo-Bell aveva infatti pastiglie freni americane, quelle a suo tempo fabbricate espressamente per le Porsche 917 turbo della squadra di Penske e poi adottate anche da Kauhsen per le corse interserie. Sulla macchina di Merzario-Ickx invece sono state utilizzate pastiglie Ferodo, che nelle prove avevano dato risultati soddisfacenti e che almeno a Ickx era parsa più efficace almeno in progressività. Purtroppo è stata la usura di queste pastiglie a causare il gran ritardo della macchina che doveva vincere, secondo logica.

Esteticamente e in comportamento sono state molto ammirate le **OSELLA**, tra le quali ci è parsa particolarmente curata la macchina di Truffo « Mici ».

Per tornare alla Porsche Turbo, segnaliamo la ripetizione di un inconveniente tecnico allarmante, dato dalla rottura delle alettature delle ventole che prendono la energia dei gas di scarico per azionare il compressore. Rotture derivanti tutte da elementi estranei, qualcuna come sulla macchina di Casoni) per la introduzione dimenticata di pezzetti di straccio, altre per la presenza di sassolini non filtrati abbastanza dalla rete di prezione.

Nella giornata di sabato, dopo le prove, praticamente non vi erano più « Lader » a disposizione e sono occorse molte concitate telefonate in Germania per farne arrivare parecchi di scorta in modo da mettere le macchine in condizione di correre.

f. l.

Quello che manca allo «Stadio dei Motori» debbono capirlo soprattutto i politici

BELTOISE: anche subito la F. 1

SCARPERIA - Per l'appuntamento automobilistico mondiale al Mugello abbiamo visto politici e responsabili nazionali fra il pubblico dell'autodromo: al via era presente il Presidente della Regione Toscana avv. Lelio Lagorio; al traguardo la premiazione ha visto la presenza del Presidente dell'ACI Italia, avv. Filippo Carpi De Rsmmini, dell'ingegnere Alberto Rogamo, presidente CSAI, altri funzionari ACI e CSAI.

Queste persone hanno dunque visto cosa è l'autodromo del Mugello, ma, ce lo auguriamo, anche quello che può diventare.

Il pubblico è accorso numeroso come non mai, ma non si può rinviare ancora la soluzione di problemi che si trascinano ormai da anni: strade di accesso, servizi logistici, sistemazione definitiva dell'impianto, ricettività generale della zona. Centinaia di persone sono state costrette a dormire a Firenze perché nelle immediate vicinanze non vi è un albergo in grado di soddisfare le esigenze dell'autodromo, anche nei giorni normali.

Moltissime le persone che hanno lasciato le auto a Scarperia facendosi alcuni chilometri a piedi pur di non rischiare l'ingorgo, memori di quelli colossali avvenuti l'anno scorso in occasione del motocampionato. La gente è anche stanca di fare un viaggio prima di trovare un gabinetto; gli inviati dei giornali di non avere a disposizione servizi e locali efficienti.

L'AC Firenze è già impegnato in una spesa che ormai ha raggiunto i 4 miliardi di lire e crediamo che chiedere ulteriori sforzi non sia pen-

sabile. Poiché tutto l'impianto sta divenendo un vero e proprio volano per l'economia della zona e dei comuni del comprensorio, bisogna trovare nuove forme di collaborazione attiva nell'interesse generale. Soprattutto va risolto il problema delle strade, e poi della ricettività e dei servizi e terminare la costruzione della palazzina della direzione.

La presenza di illustri rappresentanti dell'automobilismo e della politica locale speriamo abbia fatto segnare un passo avanti nella giusta considerazione che merita questo impianto voluto dall'AC Firenze. Se questi problemi saranno affrontati unitariamente potranno essere risolti con minori sacrifici e portare a risultati più soddisfacenti ed evitare all'impianto di rimanere una cattedrale — per di più incompiuta — nel deserto.

Crediamo che non occorra insistere oltre, su questi aspetti economici. La pista del Mugello ha tutte le carte in regola per promuovere a livello mondiale la zona mugellana; i piloti sono entusiasti, (Pescarolo « **ottima la sicurezza unita ad una spettacolarità unica** »; Ickx « **non vedo l'ora di correrci con le formula uno** », Beltoise ispettore GRDA, « **in Spagna dirò ai miei colleghi se è il caso di spostarci anche subito il G.P. d'Italia F. 1** »), ma deve rimanere contento anche il pubblico, componente importantissima. Gli sportivi si augurano che nel giro di un anno il Mugello possa veramente divenire lo « stadio dei motori ».

Marco Grandini

6 centesimi
di suspense
già in vigilia

La buona « pesca » delle reti

SCARPERIA - « Battezzo » mondiale per quello che è stato definito da tutti i piloti « il circuito più bello e più sicuro » con l'inizio delle prove in vista della "786" Km. del Mugello seconda prova valida per il campionato mondiale marche. Il cielo è coperto, e fa freddo sulle colline del Mugello un tempo teatro di una delle più belle corse su strada, quando la prima macchina divora il nastro d'asfalto per il primo giro di prova ufficiale. Tutti gli sguardi sono sulle rosse Alfa Romeo 33 tt 12 che hanno due vistose scritte sul cofano e sull'alettone posteriore "W.K.R.T" cioè Willy Kausen Racing Team (per ora mancano le « stimate » dello sponsor « salsicciotti » tedeschi).

Molto interesse anche per l'Alpine Renault Turbo di Jabouille-Larrousse, che debutta su questo circuito, e su tutte le altre "turbo" in gara segnatamente le Porsche, che vengono additate come le più autorevoli outsider.

Le potenze all'incirca si equivalgono: tutti parlano di circa 500 CV di potenza, dall'Alfa Romeo alle Porsche-Turbo, all'Alpine A 440. Chi sa sfruttare meglio la potenza dei motori nella prima giornata di prove è Merzario, che porta al « limite » la sua Alfa Romeo girando in 1'48"83 alla media di oltre 173 Km/h. Nessuno riuscirà a fare meglio di lui neanche nella seconda giornata.

Il più vicino alla fine delle prove a Merzario dei suoi compagni di scuderia sarà Bell, ma con un tempo superiore di quasi cinque secondi! Nella prima giornata di prove bella prestazione della Porsche 908 turbo di Jost-

Casoni che ottengono un bel tempo 1.52.26. Quando si appresta a salire sulla macchina Casoni un meccanico dimentica uno straccio nel turbo che viene macinato dalla ventola, facendo seri danni.

Se la Porsche di Casoni-Jost ha la terza prestazione della giornata precedendo tutte le altre Turbo-Stoccarda, alle spalle dell'Alfa si delinea già la minaccia Alpine-Renault turbo, che ottiene con Larrousse un tempo di grande preoccupazione per lo staff Alfa, 1.49. e 35, appena mezzo secondo in più di Arturo.

Dietro a Casoni altre due turbo (Kinnunen e Muller), prima di trovare la seconda Alfa quella di Bell-Pescarolo che ha il sesto tempo della giornata con 1.53.60. La vettura del duo tedesco-francese accuserà poi dei guai al cambio, prima un cuscinetto che si rompe, poi una perdita d'olio al corteco, faranno sì che la vettura non possa provare a lungo, come vorrebbero sia i piloti che i tecnici dell'Alfa Romeo.

Delude l'ex Gulf Mirage-Ford che è stata acquistata dal team tedesco « Gelo » ed affidata a Mass-Schenken. La vettura ora giallorossa, con problemi alla temperatura dell'olio del cambio, per un probabile intasamento del radiatore, non riesce a fare che l'ottava prestazione della giornata (1.55.30) dietro alla sorprendente Lola BMW di Turizio-Bilotti 1. classe 2000. Al nono e decimo posto Eligier-Ford che hanno abbandonato il motore Maserati per passare al Cosworth 8 cilindri tre litri ma che, nonostante si affidino a piloti di gran nome come Beltoise-Jarier e Migault-Lafosse,

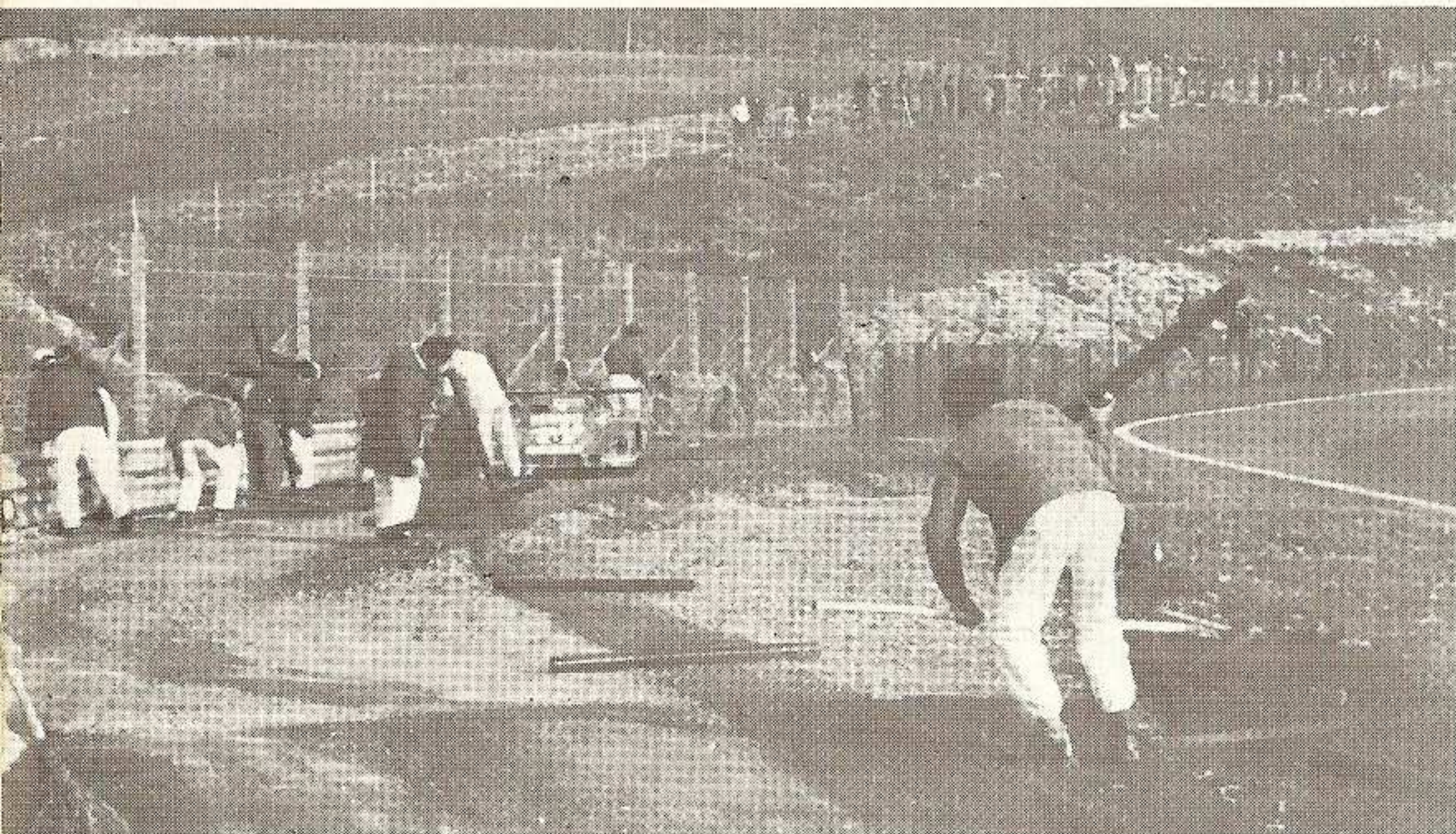
non riescono a convincere e ottengono prestazioni mediocri nell'ordine di 1'47". Lieta sorpresa nostrana, dopo il primo posto di Merzario e il settimo di Turizio, ecco la conferma Lombardi. « La ragazza della F. 1 », alla guida di una Alpine Renault 2000 sbalordisce tutti, rimanendo per parecchio tempo addirittura come sesta prestazione assoluta.

« Sole freddo » che splende sul Mugello per la seconda giornata di prove, ci si aspetta battaglia grossa, ma Merzario « vive di rendita » sul tempo del giorno prima, « Se qualcuno lo avvicinerà — dice — allora salirò in macchina per riavere la pole position ».

Gira però lo stesso Merzario assieme a Ickx e all'altra coppia Alfa in gara Pescarolo-Bell. Il tempo del giorno prima viene però solo sfiorato da Merzario, mentre Ickx gli è superiore di quattro secondi. Pescarolo « rirompe » il corteco del cambio per due volte e perde olio a « fiumi » non riuscendo a scendere sotto i 2'.

Sul finire delle prove « exploit » di Jabouille (sic!) che con la Renault Turbo avvicina pericolosamente (sembra un segno premonitore) il tempo di Arturo: solo sei centesimi di secondo dividono i due piloti, tanto che i cronometristi daranno la stessa media sul giro al francese e a Merzario. Arturo fa poi le prove di consumo con il « pieno »; mentre la Porsche di Jost-Casoni riesce a provare pochissimo causa un sasso che viene « aspirato » dal turbo e macinato dalla ventola con i risultati facilmente immaginabili.

La miglior prestazione della della giornata è



Sul finire delle prove, brivido per la Lella, che con l'Alpine 2 litri mette due ruote sul terriccio ed innesca una sbandata fortunatamente fermata dalle reti di protezione. A destra, vediamo la Lombardi appena scesa dalla sua vettura, che non ha comunque riportato danni di notevole rilievo



Tutti i tempi migliori dei piloti in prova

Merzario	(Alfa Romeo 33 TT 12)	1'48"83
Ickx	(Alfa Romeo 33 TT 12)	1'53"32
Jabouille	(Alpine A 442 Turbo)	1'48"89
Larrousse	(Alpine A 442 Turbo)	1'49"35
Muller	(Porsche Martini 908/36)	1'50"84
Van Lennep	(Porsche Martini 908/36)	1'53"30
Kinnunen	(Porsche Martini 908/36)	1'54"17
Mass	(Ford Mirage 3000)	1'51"07
Schenken	(Ford Mirage 3000)	1'51"12
Jost	(Porsche Ovoro 908/4 Turbo)	1'52"26
Gasoni	(Porsche Ovoro 908/4 Turbo)	1'59"49
Kinnunen	(Porsche 908/3 Turbo)	1'52"64
Heiderich	(Porsche 908/3 Turbo)	2'56"93
Bell	(Alfa Romeo 33 TT 12)	1'53"60
Pescarolo	(Alfa Romeo 33 TT 12)	2'00"29
Hine	(Chevron B 31 Ford)	1'53"67
Grob	(Chevron B 31 Ford)	1'54"51
Turizio	(Lola T 294 BMW)	1'53"69
Bilotti	(Lola T 294 BMW)	1'59"89
Lombardi	(Alpine A 441)	1'55"94
Beaumont	(Alpine A 441)	1'58"66
Jarier	(Ligier JS 2 Ford)	1'56"55
Beltoise	(Ligier JS 2 Ford)	1'59"07
Lafosse	(Ligier JS 2 Ford)	1'57"67
Migault	(Ligier JS 2 Ford)	1'59"11
« Gianfranco »	(Osella P A 3 1600)	1'59"78
Niccolini	(Osella P A 3 1600)	2'02"44
Truffo	(Osella P A 3 1300)	2'01"15
« Mici »	(Osella P A 3 1300)	2'14"23
De Lamare	(Lola T 294 Ford)	2'01"61
Neto	(Lola T 294 Ford)	2'07"58
Barth	(Porsche 908/3 3000)	2'01"74

Kraus	(Porsche 908/3 3000)	2'03"02
Mascari	(GRD 574 Ford)	2'02"30
Facca	(GRD 574 Ford)	2'25"41
Filannino	(Osella P A 3 1600)	2'02"34
Pettiti	(Osella P A 3 1600)	2'10"96
Francisci	(Chevron B 23 Ford)	2'03"51
Marazzi	(Chevron B 23 Ford)	2'04"20
Cerulli	(AMS Ford 1300)	2'04"08
« Bramen »	(AMS Ford 1300)	2'10"95
Fitzpatrick	(Porsche Carrera)	2'04"82
Hezemans	(Porsche Carrera)	2'04"93
Schickentanz	(Porsche Carrera)	2'05"78
Bertrams	(Porsche Carrera)	2'07"11
Cusani	(Lola T 294 Ford)	2'06"33
Giannotti	(Lola T 294 Ford)	2'15"32
Schurtti	(Porsche Carrera)	2'06"90
Wisell	(Porsche Carrera)	2'06"95
« Amphicar »	(Chevron B 23 Ford)	2'08"01
Savona	(Chevron B 23 Ford)	2'13"61
Haldi	(Porsche Carrera)	2'08"18
Henri	(Porsche Carrera)	2'09"71
Schon	(Porsche Carrera)	2'08"21
Borri	(Porsche Carrera)	2'11"37
Pelit	(Porsche Carrera)	2'14"22
« Pibo »	(Lola T 290 Ford)	2'08"54
Gallo	(Lola T 290 Ford)	2'08"99
Anastasio	(Chevron B 23 Ford)	2'08"63
Pellegrino	(Chevron B 23 Ford)	2'10"32
Gottifredi	(De Tomaso Pantera)	2'10"45
Schenetti	(De Tomaso Pantera)	2'10"59
Tondelli	(Chevron B 31 Ford)	2'14"47

di Jabouille con 1'48"89; riconferma di Merzario che gira con molta benzina in 1'49"17, Muller con la Porsche-Turbo ottiene un 1'50"84, mentre finalmente si vede anche Mass che ottiene un buon 1'51"07.

Due incidenti nella seconda giornata di prove. Del primo ne è protagonista Haldi con la Porsche Carrera GT, che abbatte dopo un testa a coda una decina di metri di rete e alcuni paletti rovinando il muso della macchina tanto da non poter continuare le prove.

Della seconda innocua uscita di strada è protagonista Lella Lombardi che, alla curva S. Donato, per un sobbalzo della vettura sbanda leggermente. Una ruota va a finire sul ghiaietto, un testa e coda e il muso della Alpine Renault 2000 abbatte diversi pali di sostegno delle reti di contenimento e si ferma con un po' di ammaccature nella parte anteriore che interessano anche il radiatore.

Mentre i meccanici levano « la polvere di sasso » dal turbo di Casoni, quest'ultimo che ha girato pochissimo fa qualche giro con la 908 di Barth « ... Per fare un po' di allenamento — dice — visto che sono cinque mesi che non guido... ».

Prima di uscire di pista la Lombardi aveva ottenuto un eccellente 1'55"94 mentre la sua compagna Beaumont aveva girato tre secondi più lenta. Il miglior tempo delle due litri è di Hine con Chevron in 1'54"09, secondo è Turizio con la Lola in 1'54"80 terza la Lella.

Nella categoria 1600 il miglior tempo è stato ottenuto da Delamare con una March che ha girato in 2'01"61, davanti a Pettiti-Filannino che hanno fatto 2'02"31 con la Osella PA 3, terzi Niccolini G. Franco con la Osella 1600 che hanno ottenuto la loro migliore prestazione in 2'02"44.

Classe 1300: Duilio Truffo fa meglio di tutti girando in 2'01"25, davanti a Francisci-Marazzi (2'03"51) il tempo era stato ottenuto nella prima giornata di prove, e a Cerulli-Bramen che hanno girato in 2'04"8. Fitzpatrick è il primo dei « porscisti GT » con il tempo di 2'04"82.