

LA «500» DI CHARLOTTE A PARSON

# Naufragio in stock degli assi USAC

CHARLOTTE (Sud Carolina) - La «500 Miglia» di Charlotte, nella Carolina, ha consacrato il sesto milionario della NASCAR: Benny Parson, che vincendo la terz'ultima tappa del campionato stock si è issato in seconda posizione dietro a Cale Yarborough il quale ha tenuto salda la piazza ottenuta ed è finito sulla scia dell'ex tassinaro di Detroit.

Richard Petty invece si è fermato al 72. giro con una sospensione rotta.

A questa 500 Miglia partecipavano anche due grossi nomi della USAC (Indy), A.J. Foyt, finito settimo a cinque giri ed il campione della suddetta categoria Tom Sneva, terminato 27. su 41 partenti, fermatosi per la rottura della frizione al 194. giro.

Durante le 500 miglia si sono avuti 18 leaders che si sono alternati inscenando un duello elettrizzante. Benny Parson ha compiuto più giri in testa e al termine della combattuta competizione, ha portato via 3mila dollari.

David Pearson, invece, dopo un inizio velocissimo, ha dovuto rallentare ed ha perduto un po' di tempo al box per noie di alimentazione.

Per finire il campionato stock 1977 resta quindi il «gran gala» finale ad Atlanta, il 6 novembre, e si prevede che Cale Yarborough porterà via per la secon-

da volta il titolo nazionale, poiché al rosso pilota della Holly Farm sono sufficienti un centinaio di punti per vincere e qualsiasi piazzamento non oltre i primi cinque sarà bastante.

«CHARLOTTE 500» gara stock organizzata dalla Nascar, 16 ottobre 1977.

LA CLASSIFICA

1. Benny Parson (Chevrolet) alla media di 235,701 kmh;
2. Cale Yarborough (Chevrolet);
3. David Pearson (Mercury) ad un giro;
4. Buddy Baker (Ford);
5. Darrell Waltrip (Chevrolet);
6. Richard Brooks (Ford) a due giri;
7. A.J. Foyt (Chevrolet) a cinque giri;
8. Neil Bonnett (Dodge);
9. Janet Guthrie (Chevrolet);
10. Bill Elliot (Chevrolet).

## BAKER a muro ALLISON batte PETTY

ROCKINGHAM - Sull'ovale di un miglio, presenti circa 45 mila spettatori accorsi anche perché la giornata era quasi primaverile, Donnie Allison ha vinto la terz'ultima tappa NASCAR. Lo scorso anno, Allison finiva settimo mentre Richard Petty che vinceva la edizione 1976, questa volta finiva secondo dinanzi a Darrel Waltrip e Cale Yarborough.

Allison era riuscito a piazzarsi in pole position alla media di 213,514 kmh con a fianco il neo campione 1977 Cale Yarborough, e dopo aver duellato con Petty e Waltrip, i due animatori di questa corsa della Carolina del Nord, ha finito per vincere con un leggero margine, mentre Petty nello sprint finale batteva proprio il campione dello sprint, Darrel Waltrip.

Numerosi testa-coda senza conseguenze. Buddy Baker ha compiuto lo «spin out» più sensazionale terminando contro il muro e sollevando fumo e polvere da uragano per fortuna cavandosela con un po' di paura.

Restano due gare, quella di Atlanta e quella di Ontario in California, poi la NASOAR andrà... in letargo sino a febbraio prossimo, quando riaprirà con la 500 miglia di Daytona.

«500 AMERICAN», ROCKINGHAM (North Carolina) - Gara di velocità organizzata dalla NASCAR - 23 ottobre 1977

LA CLASSIFICA

1. Donnie Allison (Chevrolet) alla media di 182,750 kmh;
2. Richard Petty (Dodge);
3. Darrel Waltrip (Chevrolet);
4. Cale Yarborough (Chevrolet);
5. Dick Brooks (Ford).

## Muore in midget il figlio maggiore di Mc Elreath

ARLINGTON (Texas) - Corsa tragica per James Mc Elreath che è andato a cozzare contro un avversario compiendo prima un volo spaventoso oltre il guard-rail e poi schiantandosi contro un albero.

E' accaduto al primo giro, allorché dal gruppone cinque o sei macchine si toccavano terminando in tutte le direzioni. Mc Elreath, figlio maggiore dell'asso di Indy, Jimmy, è deceduto all'ospedale per ferite multiple. La corsa, vinta dal campione in carica delle vetture «sprint» su pista battuta, ha registrato molti incidenti dai quali si è salvato il vincitore Pancho Carter.

Alla penultima tappa del campionato «Midget-sprinters-USAC» Larry Rice guida il gruppo con 490 punti seguito da Bill Vukovic, Sheldon Kinser, Billy Cassella e Larry Dickson.



Ormezzano, dopo aver vinto il gr. 2, ha fatto l'assoluto a Saluzzo con la Kadett gr. 4 di Conrero In una gara difficile anche se priva dei soliti big

# RALLY 100.000 TRABUCCHI

22-23 ottobre 1977

Rally internazionale (coeff. 1)

● Organizzazione: Pro Saluzzo con la collaborazione A.C. Cuneo

● Sede: Saluzzo

● Percorso: Saluzzo - Bibiana - La Morra - Brondello Valmala - Dronero - Saluzzo

● Lunghezza: 639 km

● Ora partenza: 18.01

● Condizioni atmosferiche: CORSA, pioggia e nebbia

● Spettatori: 10.000

● Direttore di corso: Silvio Morero

LE PAGELLE: organizzazione 8, sicurezza 9

## Così al traguardo

Classifica generale

1. Ormezzano-Rudy (Opel Kadett GTE) 2.52'04";
2. Bartolo-Russo (Fiat Abarth 131) a 4'43";
3. Cerrato-Guizzardi (Opel Kadett GTE) a 6'55";
4. Novarese-Soro (Lancia Stratos) a 9'15";
5. Leonetti-Pellegrino (Fiat Abarth 131) a 11'19";
6. Ferretino-Latino (Opel Kadett GTE) a 14'02";
7. Cappelli-Bacino (Opel Ascona) a 14'34";
8. Vernetti-Daimo (Fiat 124 Abarth) a 14'41";
9. Amante-Amante (Opel Kadett GTE) a 16'51";
10. Andyson-Tomaselli (Opel Kadett GTE) a 17'32".

GRUPPO 1

- Classe 1: 1. Craveri-Obert (36) 3.38'14";  
2. Angovono-Sellini (44) 4.10'27".

- Classe 2: 1. Ghiotti-Lisa (18) 3.21'43";  
2. Zanig-Beltramo (25) 3.24'47";

- Classe 3: 1. Fragaletto-Rostagni (41) 3'52'46";  
2. Negro-Anzola (37) 3.39'14";

- Classe 4: 1. Eolo-Macario (40) 3.42'58".

- Classe 5: 1. Cerrato-Guizzardi (3) 2.58'59";  
2. Ferretino-Latino (6) 3.06'06";

- Classe 6: 1. Andyson-Tomaselli (10) 3.09'36";  
2. Supato-Poggio (11) 3.13'32";

- Classe 7: 1. Melano-Ovattano (13) 3.17'40";  
2. Poet-Bertaglia (17) 3.20' e 50";

- Classe 8: 1. Rossi-Gargiulo (21) 3.23'49".

GRUPPO 2

- Classe 1: 1. Parisi-Ics (35) 3.36'36";  
Classe 2: 1. Berruto-Lingua (23) 3.24'36";

- Classe 3: 1. Maggi-Ravera (24) 3.24'45";  
2. Agostini-Di Massimo (30) 3.33'00";

- Classe 4: 1. De Angelis-Pasino (38) 3.41'07";  
2. Girolamo-Nurizzo (42) 4.01'01".

- Classe 5: 1. Cappelli-Bacino (7) 3.06'38";  
2. Amante-Amante (9) 3.08'55";

- Classe 6: 1. Penna-Deverganis (26) 3.25'25";  
2. Crucitti-Asteggiano (28) 3.28'33";

- Classe 7: 1. Barbero-Manca (29) 3.30'31".

GRUPPO 3

- Classe 2: 1. Bosio-Gallese (14) 3.17'44";  
2. Gandolfo-Defilippi (15) 3.19'44".

- Classe 3: 1. Grosso-Quarta (45) 4.19'41".

GRUPPO 4

- Classe 1: 1. Sardi-Gobbi (33) 3.35'44";  
2. Battiato-Berardi (34) 3.36'28";

- Classe 2: 1. Bonnetto-Peirani (43) 4.08'14".

- Classe 3: 1. Ormezzano-Rudy (1) 2.52'04";  
2. Bartolo-Russo (2) 2.56'43";

- Classe 4: 1. Leonetti-Pellegrino (5) 3.04'23";  
2. Vernetti-Daimo (8) 3.06'53";

- Classe 5: 1. Isabella-D'Ambra (12) 3.13'59";  
2. Giovannone-Castelli (16) 3.20'18";

- Classe 6: 1. Nebiolo-Piccozzi (19) 3.20'30";

8. Zambruno-Pons (20) 3.22'44";  
9. Grandini-Ercole (32) 3.35'01";  
10. Albertengo-Piccato (38) 3.42'02".

- Classe 3: 1. Novarese-Soro (4) 3.01'19".

## Campionato Autobianchi A/112 70 HP

LA CLASSIFICA

1. Capone-Di Noto 2.00'21";
2. Pelli-Poggio a 2'11";
3. Facetti-Rizzardi a 3'04";
4. Torchio-Omodel a 11'03";
5. Falcetta-Bardelli a 11'33";
6. Poluzzi-Meidag a 16'30";
7. Perona-Vercellino a 47'26";
8. Perazzi-Costa a 48'16";
9. Baresi-Meli a 1.05'51".

## Le prove speciali

- Bibiana (tempo base 17") - Ormezzano 23'24";  
Sola 23'56"; Riva 24'01";  
Cesari 24'18"; Bertolo 24'18".

- La Morra (tempo base 5") - Bertolo 6'07";  
Ormezzano 6'08"; Genzone 6'08";  
Cerrato 6'13"; Chiomio 6'20".

- Brondello (tempo base 6") - Bertolo 7'35";  
Ormezzano 7'37"; Genzone 7'41";  
Sari 7'42"; Cerrato 7'54".

- Valmala (tempo base 6") - Ormezzano 7'47";  
Riva 7'51"; Bertolo 7'59";  
Ceria 8'01"; Cappelli 8'01".

- Dronero (tempo base 5") - Ormezzano 5'39";  
Guasti 5'50"; Cappelli 5'55";  
Crucitti 5'58"; Ferretino 5'58".

- Villafalletto (tempo base 5") - Ormezzano 5'50";  
Cesari 5'51"; Cerrato 5'52";  
Crucitti 5'54"; Ceria 5'58".

- Torre S. Giorgio (tempo base 8") - Bertolo 8'30";  
Ormezzano 8'58"; Cerrato 9'02";  
Cesari 9'05"; Sola 9'24".

- Prarostino (tempo base 6") - Ormezzano 6'54";  
Bertolo 6'54"; Cerrato 7'10";  
Cesari 7'24"; Cappelli 7'25".

- Bibiana (tempo base 17") - Ormezzano 2'40";  
Casari 2'28"; Bertolo 2'37";  
Novarese 2'56"; Cerrato 2'01".

- La Morra (tempo base 5") - Bertolo 6'01";  
Cesari 6'09"; Novarese 6'18";  
Cerrato 6'20"; Sola 6'22".

- Brondello (tempo base 6") - Ormezzano 7'30";  
Bertolo 7'31"; Cesari 7'33";  
Novarese 7'47"; Cerrato 7'50".

- Valmala (tempo base 6") - Ormezzano 7'07";  
Bertolo 7'20"; Cerrato 7'40";  
Novarese 7'42"; Leonetti 7'42".

- Dronero (tempo base 5") - Ormezzano 5'33";  
Bertolo 5'39"; Cerrato 5'44";  
Leonetti 5'45"; Ferretino 5'46".

- Villafalletto (tempo base 5") - Ormezzano 5'47";  
Cerrato 5'50"; Ferretino 6'00";  
Cappelli 6'00"; Guasti 6'04".

- Torre S. Giorgio (tempo base 8") - Bertolo 8'47";  
Leonetti 8'54"; Cerrato 9'04";  
Crucitti 9'05"; Cappelli 9'05".

- Prarostino (tempo base 6") - Ormezzano 6'49";  
Cerrato 7'06"; Guasti 7'15";  
Crucitti 7'20"; Leonetti 7'22".

- Bibiana (tempo base 17") - Ormezzano 22'01";  
Novarese 22'09"; Leonetti 22'43";  
Cerrato 22'51"; Bertolo 22'55".

- Brondello (tempo base 6") - Cerrato 7'57";  
Ormezzano 7'59"; Bertolo 8'01";  
Novarese 8'04"; Leonetti 8'04".



## A soli 53 anni è morto l'ing. ZANDONA'

ROLETTO DI PINEROLO (Torino) - L'ing. Luigi Zandonà, già delle Esperienze Fiat, abituale «presentatore» delle vetture torinesi di nuova produzione ai giornalisti — finché è durata ai vertici Fiat la direzione tecnica Giacomini-Montabone — è scomparso immaturamente lunedì scorso 17 ottobre nel paese di Roletto dove si era ritirato e del quale era diventato Sindaco.

Entrato giovanissimo ingegnere in Fiat, aveva fatto tutta la trafilla, dal tirocinio in sala motori alla specializzazione della messa a punto del veicolo completo. Dalla Giardinetta 500 col motore a soggliola nel 1957 sino alle vetture del 1972, l'ing. Zandonà è stato il responsabile delle omologazioni. Poi passò alla organizzazione degli impianti sperimentali, dalla pista di prova a quelle della Mandria a Nardò. Ma era già cominciato un dissenso con i quadri rinnovati di vertice e, anche per l'insorgere dei primi sintomi della malattia che l'ha portato a soli 53 anni alla morte, si era allontanato dalla Fiat da circa tre anni.

Alla famiglia dell'ingegnere amico, col quale tutti i giornalisti avevano potuto dividere e apprezzare la convinzione fin passionale nel proprio lavoro e interessi automobilistici, le condoglianze più affettuose della redazione di AUTOSPRINT.

CON LA GR. 4 ANCHE FACILITATO SUBITO  
DAL FUORISTRADA DEL RIVALE GENZONE

## ORMEZZANO onora l'Opel-premio

**SALUZZO (Cuneo)** - La settima edizione del «Centomila Trabucchi» si chiama Federico Ormezzano. Questo nome indica la figura che l'ago ha ricamato sull'orrido dei 639 km. della gara. Il plotone (e per plotone intendiamo l'agglomerato dei 45 arrivati sui 103 partiti) è giunto con un ritardo di 4 ore ed oltre.

Ormezzano, favorito in parte dal ritiro forzoso del suo più diretto avversario Genzone, il vincitore della passata edizione uscito di strada, ma che già nella prima prova, per un guasto all'alternatore aveva denunciato un ritardo di oltre due minuti, si è scollato dalle spalle le ruote delle altrui macchine. Bertolo, Cesari, Sola, Novaresse hanno invano tentato di contrastargli la marcia alla vittoria.

Ormezzano ha dato spettacolo di stile e di destrezza acrobatica sui viscidii percorsi nello spettacolo di un paesaggio autunnale. Per lui, trionfatore del «centomila Trabucchi» che già nel suo carnet conta altri significativi successi ed in particolare per due anni consecutivi il «tricolore» nel gruppo 2 e l'assoluto al rally dell'Abruzzo, si impone adesso una politica di valorizzazione e sappiamo (o quanto meno speriamo) che la Opel, così attenta valutatrice di uomini, saprà farne un alfiere completo della sua squadra per la prossima stagione e di conseguenza del nostro rallyismo, proteso alla ricerca di nuovi veri campioni.

L'epica cavalcata di Ormezzano (si è aggiudicato 11 delle 18 prove speciali in programma, vincendone una a pari merito con Bertolo che ha ottenuto il successo in altre cinque lasciando la diciottesima a Cerrato) applauditivo e passionale seguito dall'ammirevole folla cuneese, non deve far scordare l'apporto determinante che al successo ha dato il bravo, bravissimo «Rudy» che ha letto sotto la pioggia ed in mezzo alla nebbia in modo esemplare le «note», che ha capito subito dopo la prima prova che alle sue spalle si era creato il vuoto e che solo una saggia impostazione di gara, basata sul controllo degli avversari e sul risparmio del mezzo meccanico avrebbe consentito il successo che è poi maturato.

È la macchina? «Perfetta» ha detto «Rudy». «Sensazionale» ha aggiunto Ormezzano, e in queste due affermazioni c'è la definizione completa del mezzo meccanico che ha consentito un exploit eccezionale. Una macchina che non avrebbe potuto fare meglio. Il trionfo per la Opel non poteva, infatti, essere più completo, ha vinto come non accadeva da molti rally: l'assoluto e la vittoria nei gruppi 1 con la Kadett GTE e 2, con l'Ascona, vale a dire, cioè, in tutti i gruppi ai quali le Opel hanno corso. Un trionfo significativo proprio nel momento in cui sta prendendo piede l'ingresso della Ford nei rally italiani e si annuncia nel gruppo 1 quello della 131 Fiat.

Per questo motivo il successo di Ormezzano «Rudy», Cerrato-Guizzardi (terzi assoluti e primi del gruppo 1) e Cappelli-Bacino (settimi assoluti e primi del gruppo 2 con una Opel Ascona) assumono un significato del tutto particolare, indicativo di come una casa automobilistica come la Opel abbia una primogenitura da difendere.

Nessuno più di Conrero ha gioito e sofferto per questa vittoria, che segna definitivamente la consacrazione del suo gruppo 4, l'uomo che dispone nel suo taschino quella manciata di segreti che permettono alle sue vetture di imporsi dovunque.

Questa volta, con i campionati italiani già decisi, il Rally della Spagna, il Prealpini Venete, il prossimo Tour de Corse, non c'erano i personaggi di sempre, questo ha così permesso un'attenta analisi anche di molti che per vari motivi negli internazionali non corrono mai o molto raramente. In questo ci si riferisce soprattutto a Crucitti-Asteggiano che senza una penalità di 24' ad un con-

tratto orario per la rottura del tirante dell'acceleratore avrebbero terminato al sesto posto assoluto. La loro corsa è stata a dir poco splendida.

Prima di parlare di Leonetti che finalmente ha trovato una giornata di sole in un tempo autunnale e piovigginoso bisogna spendere due parole per i vincitori del Gruppo 2 Cappelli-Bacino che sia pure aiutati in un certo qual senso dai ritiri di Chiomio (fuori strada) e di Riva (rottura del motore) hanno conquistato un bel successo.

Ma occorre anche dire di Bertolo-Russo la cui corsa, nonostante i guai all'impianto elettrico e l'uscita di strada appena finita l'ultima prova, è stata impeccabile come del resto lo stanno a dimostrare le 6 prove speciali vinte, una in coabitazione con Ormezzano. Il rally ha posto pure in evidenza Ferretino, Amante, «Andyson» (peccato che, come ci ha detto la sua gentile signora, sia intenzionato a passare alla nautica) Lupato, Isiolabella, Melano, Boio (vincitore del Gruppo 3 con una Lancia HF) Gandolfo, Giovannini e Poet, nomi che raramente riscontriamo nelle alte sfere delle classifiche dei rally internazionali.

Concludendo non possiamo dimenticare coloro ai quali la «dea bendata», non è stata prodiga di favori, da Montaldo a Mondino, Sola, Cesari, da Filippi a Morra, da Ceria a Francone, a Guasti.

Carlo Burlando

## CAPONE incassa la tredicesima

**SALUZZO** - Questa volta nel Trofeo A 112 è successo proprio qualcosa di nuovo. Assenti il «big» del campionato ormai imprevedibili nelle rispettive posizioni dal primo al quinto posto, tutti si aspettavano un successo di Fabalon ed invece sono andati a vincere la tredicesima prova del campionato Autobianchi A 112 70 HP Capone-Di Noto, i «novellini» del Trofeo che con questa vittoria hanno tolto ogni eventuale perplessità, se perplessità dovevano esserci circa le loro forze.

Diciamo subito che è stata una bella vittoria con una condotta di gara intelligente ed accorta, impostata prima sull'attacco, poi



ULTIMORA

## MUNARI ritirato in SPAGNA

**MADRID** - Trasferta decisamente negativa per Sandro Munari e la Lancia in Spagna. Il rally RACE, che doveva assicurare i punti matematici del titolo FIA per piloti, ha visto, infatti, il ritiro del portacolore italiano quando era nettamente al comando. Prima dell'abbandono di Munari si era fermato anche lo spagnolo Fernandez che con la sua Escort aveva lottato a lungo con la Stratos-Alitalia. Il successo non è quindi sfuggito alle due francesi, sempre più sulla cresta dell'onda, Mouton-Conconi alla guida di una Porsche che hanno preceduto la Seat di Canellas-Sabater e la Kadett GTE di Dumont-Materne.

ANCHE NEL MONTECARLO JR.  
MACCHINA NEL PUBBLICO

## Un morto due feriti sul TURINI

**MONTECARLO** - Christian Lunel, in coppia con Rostand sulla Porsche Carrera gruppo 3, ha vinto la 12. Edizione del Rally Montecarlo Junior ma la gara è stata dominata nella parte centrale dalla Lancia Stratos di Ravot. Lunel aveva staccato Ravot di 19' nella prima prova speciale, il Turini, ma subito dopo il pilota della Stratos si portava al comando che manteneva per altre tre prove speciali finché il cambio non gli dava problemi.

Per Ravot era iniziato male questo Montecarlo Junior. Al momento di partire dal parco chiuso per raggiungere la piazza del casinò, dove le vetture prendevano il via come nel più celebre rally del mondo, la Stratos era rimasta mulla. Il provvidenziale aiuto dei suoi meccanici con una batteria di scorta (è contro il regolamento) riusciva a far avviare i sei cilindri della Stratos e poteva così uscire dal parco-chiuso e raggiungere in tempo la linea di partenza. Molto peggio per i due concorrenti italiani, il sanremese De Zecchi, ritirati alla sesta prova speciale con la Ford Escort, ed il volenteroso Gianello, arrivato con Seghedoni fin da Venezia per terminare il suo rally già nella prima prova, abbandonato dalla sua Porsche dopo pochi chilometri dallo starter del Turini.

Proprio sul Turini intanto (le vetture partivano in ordine inverso al solito, prima le più piccole, poi le più potenti) si era verificato un gravissimo incidente: il concorrente Derepas, con una Simca Rally, giunto in vetta al celeberrimo colle arrivava «lungo» e finiva nel pubblico causando la morte di uno spettatore e il ferimento di altri due. Questo incidente, che non modificava il programma della gara, porta inevitabilmente ad alcune considerazioni. Il Montecarlo Junior, nato per avvicinare i giovani ai rally, passato anche attraverso coraggiosi tentativi di aprire nuove formule (fu il primo rally del mondo ad essere riservato per un paio d'anni soltanto alle vetture di serie, fu uno dei primi a tentare la via dello sterrato in Francia), è passato ora all'organizzazione diretta dell'Automobile Club di Monaco che lo considera propedeutico sia per i piloti che per i commissari che qui, come ci ha detto il presidente dell'Automobile Club Monaco Boeri, fanno allenamento ed esperienza per il grosso impegno del mondiale di gennaio. Anche il percorso è stato ricondotto esattamente a quello dell'ultima tappa del Montecarlo con le prove di Gorbio, Turini, Couillolles, Roquesteron, Col St. Roof. Contrastava con questa impostazione, e secondo taluni tradiva le premesse originarie di questo Junior, l'apertura a vetture e piloti non certo di secondo piano: Lunel, Ravot, Swaton con Porsche e Stratos di enorme potenza e addirittura i gruppi 5 come la Scora di «Tchine» ed alcune assurde Dauphine e R. 8 Gordini. Invece l'incidente, e grave, è arrivato proprio da un principiante e con una piccola vettura di gruppo 1, un ragazzo che avevamo visto alla partenza particolarmente agitato e teso. Appunto questo dimostra che non sono le grosse potenze a creare pericolo nei rally, ma piuttosto l'inesperienza e la mania spesso suicida di certi spettatori.

Renato Ronco

12. RALLY MONTECARLO JUNIOR - 22-23 ottobre 1977

1. Lunel-Rostand (Porsche Carrera) 2.06'37"; 2. Swaton-Cordessee (Porsche Carrera) 2.07' e 28"; 3. Gardavot-Otto (Porsche Carrera) 2.08'41"; 4. Ravot-Rinaldi (Lancia Stratos) 2.08'43"; 5. Baroni-Eggemont (Alpine A 110) 2.09'20"; 6. Chaperot-Fabbiani (Porsche Carrera) 2.11'07"; 7. «Tchine»-Emmanuel (Scora) 2.11'57"; 8. Chiamea-Chiamea (Opel Kadett GTE) 2.12'44"; 9. Quensel-Brych (Porsche Carrera) 2.12'53"; 10. Viano-Maillon (Opel Kadett GTE) 2.13'07".

## Si autoeliminano gli euro-big gode ENGSETH nel rallycross

**HORN** - L'ultima prova del campionato europeo rallycross sul Britaxring presso Horn in Austria ha dato un risultato di sorpresa. Il già campione europeo Herbert Gruensteidl e suo predecessore, il due volte campione europeo Franz Wurz sono entrati in collisione nella finale e sono stati battuti da Peter Engseth e Stig Emilson.

Seimila spettatori hanno assistito ad una giornata di gare appassionanti, con il campionato nazionale austriaco e la classe turismo ancora aperte, con la finale del campionato, anche se già deciso, sempre interessante, e con la finale del Era Cup sempre aperto, offerta da tutti gli organizzatori delle prove del campionato europeo e dotato di oltre 100.000 scellini. Doveva essere interessante...

Dopo le batterie di qualificazione i seguenti piloti si sono qualificati per la finale: Per Engseth, dalla Norvegia con la Porsche Carrera in 2'19"00, Stig Emilson, Svezia, Porsche Carrera in 2'17"42, Herbert Gruensteidl, Austria, Renault Alpine in 2'13"99, Franz Wurz, Austria, Lancia Stratos 2'18"60. Prima della finale Wurz ha detto: «Gli stranieri sono sempre molto forti. Non è ancora deciso niente ed Herbert (Gruensteidl) ed io dobbiamo stare attenti di non farci mettere sotto».

Per quanto riguarda Gruensteidl tutto sembrava andare bene, perché aveva già vinto l'Era Cup e con la sua qualifica per la finale A un premio in denaro totale di 35.000 scellini in questa ultima domenica della stagione.

Dopo il via tuttavia, Gruensteidl e Wurz si sono toccati già al primo giro e Engseth ed Emilson se ne sono andati via. Perciò l'ordine d'arrivo era Engseth, Emilson, Gruensteidl e Wurz.

Non di meno Gruensteidl ha vinto il campionato europeo rallycross con 98 punti, seguito ad un solo punto da Engseth, che ha totalizzato 97.

Hannes Ch. Steinmann