

# L'odissea STRATOS

E' andata male per la Lancia in Grecia dove si contava di guadagnare i punti mondiali della tranquillità. Waldegaard è stato l'ultimo a cedere, ma ha avuto sempre problemi.

## CLASSIFICA MONDIALE DOPO 4 PROVE

	MONTECARLO	SVEZIA	SAFARI	ACROPOLI	TOTALE
LANCIA	20	20	15	—	55
FIAT	15	8	—	—	23
OPEL	—	3	—	20	23
MITSUBISHI	—	—	10	12	22
ALPINE	6	—	—	15	21
PEUGEOT	—	—	20	—	20
SAAB	—	15	—	—	15
RENAULT	8	—	—	—	8
VOLVO	—	2	—	6	8
AUDI	—	—	—	8	8
ALFA ROMEO	3	—	—	4	7
DATSUN	—	—	6	—	6
PORSCHE	4	—	—	—	4
SKODA	—	4	—	—	4
BMW	1	—	—	—	1
FORD	—	1	—	—	1



### SPECIALE AUTOSPRINT

**ATENE** — L'annata nera è diventata improvvisamente rosa per Walter Rohrl e Jochen Berger che dopo vent'anni sono riusciti a classificare al primo posto una vettura Opel nell'albo d'oro del Rally di Acropoli.

Quasi a compensare una stagione ricca di continue disavventure che avevano un poco oscurato il mito che si era costruito su questo biondo pilota tedesco, lunghissimo e dai movimenti sin troppo delicati, è venuta questa corsa dove niente, e bisogna sottolinearlo questo niente perché si è gareggiato in condizioni impossibili a medie pazzesche, ha disturbato la marcia della sua Ascona preparata direttamente a Russelsheim a cura del reparto corse (adesso privo di Steinmetz passato all'Alfa tedesca) senza nemmeno lo zampino di quel mago che è Irmscher i cui potentissimi motori vengono ora destinati alle gare più brevi e nervose.

Se si esclude qualche problema con i pneumatici (la sua assistenza non sempre era in grado di trovarsi al punto giusto per sostituirli al variare del fondo delle varie speciali cosicché di tanto in tanto si vedevano le Opel Ascona, stessi problemi li ha avuti Aaltonen, transitare con racing su fondi di terra con pietroni spor-

della vettura gemella di Aaltonen che viaggiava in terza posizione dopo un recupero rabbioso dei quasi diciotto minuti persi nella prima tappa per un guasto alla pompa dell'iniezione. E' stato il cambio a cedere e questo non ha premiato molto gli sforzi del conduttore finlandese che in coppia con Billstam cercava il risultato di prestigio capace di garantirgli altre corse (lui adesso lavora a cachet) alla guida delle vetture tedesche.

Niente festa invece per la Lancia-Alitalia che, venuta in Grecia per assicurarsi i punti capaci di garantire da questo momento sonni tranquilli nel mondiale, se ne è ripartita con tanta amarezza e qualche preoccupazione per questa inattesa avanzata della General Motors.

Eppure che la Stratos avesse una marcia in più nonostante quattro marce in meno lo si era capito sin dal via, quando Pinto (ad esempio) costretto ad usare la sola seconda, e viaggiando a frizione pigiata nei tratti in discesa per passare i cento orari (!), regolarmente bastonava gli avversari, oppure nella seconda tappa quando Waldegaard pur sforzandosi di andare in tutta tranquillità recuperava quasi un minuto a prova alle vetture di testa.

Dunque la Lancia, che aveva due Stratos ed una Beta Coupé, è rimasta a bocca asciutta, con due vetture già eliminate nei primi chilometri, quelle di Lampinen e di Pinto, e con quella di Waldegaard che si è fermata per una banalità nel corso dell'ultima notte di corsa dopo essere in precedenza riuscita ad aver ragione di problemi ben maggiori.

E' andata male ma non è proprio il caso di drammatizzare. Già nello scorso numero questa possibilità fu paventata su AUTOSPRINT perché era impensabile che il momento magico della Stratos fosse eterno. La Grecia, come sempre avara di soddisfazioni per la nostra casa più rappresentativa in campo rallystico segna una tappa da dimenticare anche se costringerà lo staff Lancia a modificare i programmi in funzione-mondiale con il possibile recupero del Portogallo in un primo tempo tra le prove da disertare.

Niente buona sorte infine anche per la Toyota, la terza casa ufficialmente iscritta al rally, nonostante sin quasi alla fine si sperasse di poter raggiungere un successo di grandissimo prestigio. La coppia Achim Warmbold-John Davenport, sullo slancio del recente successo all'Hessen Rally, si stava comportando benissimo e la Corolla con i suoi soli 170 CV (ma

tutt'altro che pochi considerati i 1600 cc) e la testa a sedici valvole (una ogni 100 cc, sottolineava Audetto!) dimostrava di valere quanto la vittoria di Andersson-Hertz al Nordland Rally aveva fatto intuire. La jella, come si può leggere in cronaca, ha loro voltato le spalle quando la corsa poteva considerarsi finita, dopo che in precedenza, anche in questo caso proprio nelle prime battute, aveva già privato lo spettacolo dell'altro equipaggio della casa giapponese, quello appunto dei fedelissimi Andersson-Hertz.

tutti i suoi meccanici dipendenti al suo servizio anche in corsa.

Terzi e quarti ancora due equipaggi greci, quello di Koumas-Dimitriadis con una Mitsubishi Gallant (che il sottoscritto, mostrando grande competenza rallystica, vedendoli passare come pazzi sulle buche delle prime speciali aveva battezzato come due che sarebbero arrivati ben poco lontano) e quello di Pesmazoglou-Georgitis con una Opel Ascona il cui pilota, appunto Pesmazoglou, alla faccia dei suoi sessantadue anni, ha già vinto due edizioni



**Dopo tanta sfortuna quest'anno, finalmente un grosso risultato per Rohrl che ha condotto per tre quarti di gara senza mai lamentare alcun inconveniente.**

Si è classificato così al secondo posto il greco Sirocco alla guida di una Alpine Renault 1800 sponsorizzata dalle Jamette Astor e preparata direttamente a Dieppe. Un risultato non tanto a sorpresa perché già due anni fa Sirocco ottenne tempi notevoli sempre con l'Alpine, in più la sua organizzazione da privato non aveva nulla da invidiare a quelle ufficiali (in famiglia si parla solo di auto: lui è concessionario Renault, il suocero Opel) con

del rally tra cui la prima, nel 1952, con una Chevrolet.

Meno male che a consolare i colori italiani ci ha pensato l'Alfa Romeo anche se grazie a clienti privati greci. Due vetture infatti, un'Alfetta GT ed una berlina sono riuscite a terminare la corsa rispettivamente settima ed ottava assolute. In attesa che il prossimo anno l'Alfa faccia il suo ingresso ufficiale nel mondiale marce ben vengano questi punti.

genti come lame di ghigliottina) nulla altro si è verificato di serio e per i due tedeschi è venuta questa grandissima soddisfazione che li rilancia notevolmente in campo internazionale oltre a garantire loro la partecipazione su una delle due Opel Ascona del Dealer germanico (l'altra sarà affidata a Vic Preston) al prossimo rally del Marocco dove la Opel cerca i punti mondiali per contrastare la marcia (sin prima della Grecia) trionfale della Lancia. Grande festa quindi per la General Motors nonostante l'abbandono nel finale



# L'ACROPOLI sempre amara per la squadra LANCIA addol- cisce la serie nera di ROHRL



Parques (sopra) ha appena saputo del ritiro della Beta di Lampinen. Poco dopo gli arriverà anche la notizia che Pinto è fermo ad Amfissa (a sinistra) con il cambio bloccato. In quel momento il pilota italiano, nonostante avesse marciato per quattro prove con la sola seconda, era in testa.



## La cronaca (nera)

### Apri LAMPINEN chiude WARMBOLD

ATENE — Il Partenone dall'alto dell'Acropoli per un momento si sente in secondo piano: è il momento del via del 22. Rally al cui richiamo ha risposto la folla di sempre anche se con un minimo di suspense in meno delle altre volte.

Nell'aria si respira aria di trionfo Stratos e le biancoverdi Lancia-Alitalia di *Waldegaard* e *Pinto* vengono applaudite in maniera diversa dalle altre vetture, anche dalla stessa Beta di *Lampinen* che, forse perché meno potente o meno favorita, appare già più simpatica in quanto più alla pari delle altre avversarie.

E' applaudita comunque per poco perché molti sono ancora sulla linea di partenza quando arriva la notizia che il finlandese è già fermo per la rottura del cambio. La diagnosi di *Lampinen* è sconcertante: dopo soli quattro Km. la seconda non ne ha più voluto sapere di disinnescarsi e nonostante si sia riusciti a terminare la prova non ci sono state più speranze di arrivare in tempo al controllo orario. Per *Maiga*, che debuttava in coppia con *Lampinen* si tratta della più breve corsa della sua già lunga carriera.

E' un brutto colpo per tutti, in particolare per gli organizzatori che giustamente lamentavano un parco partenti ad alto livello troppo scarso in rapporto alla validità della competizione. Ed è un brutto colpo anche perché già un'altra vettura lamenta grossi guai: è la Toyota di *Ove Andersson* che è rimasta attardata da noie molto serie alla frizione.

Fortuna che in Lancia ci si consola con il bell'inizio di *Waldegaard* che è già nettamente in testa seguito con prudenza da *Pinto*. *Audetto* è comunque preoccupato perché il pilota svedese (che apre la strada) si è già lamentato in due prove di aver incrociato macchine del pubblico che procedevano in senso inverso. Neanche il tempo di esternare questo timore che la Stratos n. 1 arriva zoppicando all'assistenza. Il non c'è due senza tre si è puntualmente avverato nella strettissima speciale di Drossia (tutta in costa sul mare) e Bjorn, pur di evitare un drammatico impatto frontale, è uscito di strada demolendo la sospensione posteriore contro un macigno.

Il tempo stringe troppo e sulla vettura non c'è tempo di operare una sistemazione adeguata. La Stratos pertanto viene mandata via in condizioni... da spera in Dio. Sana resta in gara solo la vettura di *Pinto*, ma anche questa

non avrà più fortuna perché nella successiva prova di Loukissia si rompe il supporto del selettore del cambio (incidente analogo a quello lamentato da *Preston* al Safari) ed anche il pilota italiano resta in seconda marcia.

In queste condizioni farà comunque quattro prove ottenendo tempi eccezionali e riuscendo praticamente ad uscire indenne ai controlli orari fino ad Amfissa dove, all'assistenza, si cerca di evitare la cottura del motore tentando di inserire almeno la terza cercando di arrivare alla successiva assistenza, dopo la prova di Brallos, dove *Parques* ha già provveduto a far smontare il cambio di un muletto per cercare una sostituzione completa. L'unica marcia però che si riesce ad inserire è la retromarcia ed a nulla servono le imprecazioni via radio di *Audetto* (sul tipo di « non mi interessa come, ma deve arrivare a Brallos, anche in marcia indietro! »), la corsa di *Pinto* e *Bernacchini* è già finita.

bio, e *Rouget-Delferrier* che sono rimasti senza benzina per la rottura di un condotto.

Ma non è questa una sosta tranquilla: ad un tratto arriva un urlo « La Stratos si è messa in moto da sola! ». Tutti fuori e *Waldegaard* che si precipita nel parco chiuso. Era successo che per un contatto il ventilatore era entrato in funzione. Si strappano due fili e tutto sembra tornare a posto.

Ancora qualche minuto poi l'inconveniente si ripete ed ancora vengono strappati in qualche modo altri fili. Morale alla riapertura delle ostilità la vettura della Lancia è con la batteria a terra e tutti i cavi elettrici a carte quarantotto.

Mentre i meccanici finiscono di fissare la sospensione, *Parques* opera un collegamento elettrico di fortuna alla meno peggio, ma per la Stratos ci sono quasi diciotto minuti di ritardo al controllo.

Ed è questo il momento più brutto per

gero calo di potenza dovuto alla polvere finita nel motore causa i lunghi chilometri con la squarcio nella carrozzeria per via della toccata. Il suo motore fuma (si parla di circa un chilo d'olio ogni duecento km.) ma si può andare avanti tranquillamente.

All'arrivo della prima tappa, sul lungomare di Glifada vicino ad Atene, si traggono le prime conclusioni: all'appello mancano quasi sessanta delle ottantasette vetture partite, quattro vetture diverse occupano i primi quattro posti (nell'ordine Opel, Toyota, Lancia e Renault), i piloti sono stravolti e più nessun italiano è in corsa (*Judicello-Serra* con la Simca si sono fermati quasi subito e « *Iccudrac* »-« *Aldeg* » poche ore prima di Atene per la rottura di un ammortizzatore che ha favorito anche l'incendio, domato, della vettura).

Una notte ed un giorno di riposo illudono i piloti di essersi riposati, e si va a ricominciare. Le tattiche di gara dicono (almeno ufficialmente) che i primi due non si tireranno il collo a vicenda mentre *Waldegaard* vedrà quanto può recuperare sui primi nelle prove iniziali senza forzare al limite.

E senza forzare lo svedese dà agli avversari delle secche bastonate che rimettono in discussione tutto, almeno sino alle prime ore del mattino quando una chiamata alla radio di *Waldegaard* riporta alla mente i drammatici SOS del Titanic: « La macchina si è fermata di botto e non dà più segni di vita. Penso sia la catena di distribuzione o una valvola di scarico perché mi sembra di veder uscire acqua e benzina dallo scarico! ».

Nella sua direzione partono a ritmo forsennato *Parques* ed *Audetto* (prontamente assistito con pastiglie per il cuore dal Dottor Biagioli che nell'occasione sostituiva il dottor Pretolani), ma quando arrivano è oramai troppo tardi per tentare qualsiasi rimedio. Ed era un rimedio da niente, un guasto allo spinterogeno sostituibile in pochi minuti. Amen, andrà meglio la prossima volta.

Quasi contemporaneamente si ferma anche *Aaltonen*. Dopo esser riuscito a raggiungere il terzo posto, infatti, alla sua Opel cede il cambio. In precedenza si era fermato anche *Javiris* che con una vetusta Alfa GT da velocità è stato sempre nelle prime posizioni nonostante pezzo per pezzo il suo mezzo si stesse disintegrando. Sembra che la mazzata finale gliela abbia data il motore che se ne è andato per conto suo.

Il rally vive adesso solo sul duello a pochi secondi di distanza tra *Robrl* e *Warmbold*, ma quando si cerca di gustarsi la bagarre finale la sorte si avventa contro il pilota della Toyota che dopo un dosso si ritrova un bivio che manca clamorosamente. Accortosene cerca di fare inversione finendo in bilico su una roccia col paracoppa e le ruote sollevate. Invano lui e *Davenport* tentano di smuovere la macchina perché attorno non c'è (ovviamente) nessuno. Ci riescono dopo venticinque minuti, giusto cinque prima di uscire dal tempo massimo. *Davenport* dice che se tirano forte ce la faranno, ma una gomma che scoppia dice no, ed è l'apoteosi per *Walter Robrl*.

Carlo Cavicchi



Warmbold e Davenport, con la Toyota Corolla sono stati gli ultimi big a ritirarsi quando avevano ancora la possibilità di vincere a portata di mano.

Sul rally cala per la prima volta la sera, ma per la Lancia è già notte fonda. A Kalambaka i piloti hanno un paio d'ore di riposo e poco più di mezz'ora di tempo per lavorare attorno alle macchine, un tempo sufficiente alla Lancia per sostituire la sospensione alla vettura di *Waldegaard* (miracolosamente ancora in gara) ed alla Toyota per sostituire completamente il differenziale alla Corolla di *Warmbold* in quanto l'autobloccante lavorava da qualche ora solo su di una ruota.

All'appello mancano già *Andersson-Hertz*, cui, per non essere da meno, si è rotto il cam-

*Waldegaard* i cui fari fanno le bizze mentre sorpassi continui dei concorrenti che lo precedono gli costano ritardi sensibili nei confronti dei primi che sarebbero *Warmbold-Davenport* se non avessero forato e che sono così secondi dietro l'Opel di *Robrl-Berger*.

Nei guai finisce anche *Aaltonen* che perde lui pure diciotto minuti per noie all'iniezione, e retrocede al quinto posto alle spalle del greco *Sirocco*. *Waldegaard* spinge al massimo e riduce sensibilmente il suo svantaggio nonostante qualche noia alla carburazione (i carburatori sono intasati di terriccio) ed un deg-



# L'uscita lampo di MUNARI movimenta il combattuto 4 Regioni

# DE ECCHER fa sudare il DRAGO



« Mamma mia che cosa ho fatto! » sembra dire il Drago. Certo che non capita di frequente di vedere Munari uscire due volte di strada in una stessa prova. La causa di queste toccate, nella foto a fianco si vedono i danni della prima, sono da addebitarsi a pastiglie più tenere messe all'avantreno



De Eccher è stata la vera rivelazione del rally. I suoi tempi sono stati sempre eccezionali e solo un incredibile contrattempo gli ha tolto la soddisfazione di un risultato d'eccezione. Il pilota friulano è la più recente scoperta di Arnaldo Cavallari, ovvero di chi in passato ha scoperto Munari!

5° RALLY INTERNAZIONALE DELLE 4 REGIONI - Quarta prova del campionato italiano rallies - Salice Terme 31 maggio - 1 giugno 1975.

- Munari-Mannucci (Lancia Stratos) 4'55"52;
- Paganelli-Russo (Fiat 124 Ab.) 4'58"53;
- Cambiaghi R.-Sanfront (Fiat 124 Abarth) 5'01"23;
- Svizzero-Masetto (Alfetta GT) 5'08"33;
- Bianchi-Mannini (Porsche Carrera) 5'14"00;
- Brai-Rudy (Opel Commodore) 5'15"54;
- De Eccher-Garzoglio (Lancia Stratos) 5'17"21;
- Ormezzano-Cartotto (Alfetta GT) 5'19"15;
- Brambilla-Mosconi (Alfetta GT) 5'19"31;
- Fagnola-D'Angelo (Alfetta GT) 5'19"39;
- Tormene-Cernigoi (Porsche Carrera) 5'24"26;
- Trucco (Opel Ascona) 5'24"53;
- Tacchini-Mantegazza (Fiat 124 Ab.) 5'26"35;
- Dus-Gianella (Opel Ascona) 5'29"23;
- Biasuzzi-Gasparoli (Lancia HF) 5'29"55;
- Renati-Poletti (Opel Ascona) 5'29"59;
- Rouget-Del Ferrier (Porsche) 5'31"08;
- Bauce-Zanin (Opel Ascona) 5'32"34;
- Castagnola-De Filippi (Lancia HF) 5'33"29;
- De Stefano-Fornari (Lancia Beta C.) 5'34"08;
- Cambiaghi A.-Vanzi (Alfa Romeo GT) 5'35"53;
- Del Prete-Rosolen (Lancia HF) 5'40"55;
- Mella-Porro (Alfetta GT) 5'44"16;
- Baron-Tascella (Alfasud TI) 5'44"56;
- Dean-Dean (Fiat 124 ST) 5'45"38;
- Augustin-Strametto (Opel Ascona) 5'46"05;
- Sbabo-Antonello (Alfetta GT) 5'46"47;
- De Margaritis-Sosetti (Simca R2) 5'48"48;
- Novarese-Canepari (Opel Ascona) 5'48"42;
- Zorzato-Barello (Auto A112 Ab.) 5'50"48;
- Cerbato-Varengo (Fiat 124

- Ab.) 5'53"46;
- Bulfoni-Gardella (Opel Ascona) 5'54"02;
- Baroschi-Visigalli (Simca R2) 5'56"00;
- Muscionico-Muscionico (Lancia HF) 5'58"23;
- Airoldi-Ceriani (Lancia HF) 5'57"30;
- Malfatto-Berisoni (Simca R2) 6'02"19;
- Benato-Grskovich (Lancia HF) 6'02"22;
- Bellina-Martino (Lancia HF) 6'05"19;
- Pinato-Monge (Lancia HF) 6'05"29;
- Cirio-Montobbio (Alfa Romeo GTV) 6'07"07;
- Boschieri-Molon (Fiat 124 Ab.) 6'07"44;
- Raimondi-Concearo (Citroen GS) 6'08"49;
- De Virgilio-De Virgilio (Fiat 128 R) 6'12"14;
- Dimaci-Coppolino (Fiat 128 C) 6'12"49;
- Utenti-Tedeschi (Lancia Beta C) 6'17"03;
- Martinelli-Cereda (Alfasud TI) 6'20"43;
- Pà Di Matteo-Maioli (Simca R2) 6'22"50;
- Tetti-Sobrero (Fiat 124 ST) 6'23"08;
- Albertin-Degan (Opel Ascona) 6'23"14;
- Tarditi-Beltrami (Opel Ascona) 6'23"17;
- Riolo-Fusetti (Autob. A112) 6'24"51;
- Vercesi-Vercesi (Fiat 124 Ab.) 6'27"21;
- Caleffo Peduzzi (Fiat 127) 28"55;
- Bacchella-Vesco (Fiat 128 C) 6'29"32;
- Achille-Cavallini (Simca R2) 6'29"49;
- Roccato-Oldrati (Autob. A112) 6'35"46;
- Aschieri-Anselmi (Autob. A112) 6'37"54;
- Bisio-Cervari (Simca R2) 6'38"39;
- Maselli-Policchi (Fiat 128 C) 6'40"49;
- Frattini-Corti (Fiat 128 R) 6'42"42;
- Galessi-Montagna (Fiat 128 S) 6'45"09;
- Rossi-Lagazzi (Innocenti MK3) 6'50"55;
- Malinverno-Zella (Skoda 120 S) 6'52"02;
- Felisini-Ghezzi (Lancia HF) 7'06"47;
- Finollo-Fantoni (NSU C) 7'12"36;
- Mandarini-Barbieri (L. Stratos) 7'14"51;
- Bigoni-Bigoni (Ford Escort) 7'17"15.

SALICE TERME — A fine rally si mormorava tra il serio e il faceto che fosse stato Siro Quaroni, il deus ex-machina del 4 Regioni, a sistemare pastiglie più tenere nelle pinze anteriori della Stratos di Munari così da costringere l'uomo di punta della Lancia a correre con l'handicap e su di un piano, innaturale, di equità con i suoi rivali nell'interesse della corsa quest'anno per la prima volta con validità europea.

Ed infatti le pastiglie più tenere (anche se ovviamente non montate dal bravissimo organizzatore pavese) hanno giocato subito brutti scherzi a Munari costringendolo a due sorprendenti uscite di strada già nella prima prova, affrontata con la solita autorità dal « Drago » subito ben deciso a far capire chi sarebbe stato a menare la danza. Due uscite che sono costate quattro minuti di ritardo diventando il succo di una corsa che però non è vissuta solo sulla rimonta, anche scontata, di Munari, un pilota che sorprende oltre che per essere sempre il migliore anche per la capacità con cui da anni riesce a reggere questa sua qualifica senza mai dare adito ad alcuno di poterlo smentire. E' il più forte punto e basta; semmai divertiva l'apprensione con cui Mario Zodiaco (suo socio nella nuova attività commerciale in cui Munari s'è buttato a capofitto), ne ha seguito le imprese.

Apprensione che testimoniava più di ogni altra cosa la sua iniziazione rallystica. Gli altri, tecnici, direttori sportivi e soprattutto i piloti rivali non avevano invece alcun dubbio: avrebbe vinto comunque lui ed è stata quantomai simpatica la frase pronunciata all'arrivo da Ninni Russo, copilota di Paganelli, secondo arrivato: « Grazie Drago per essere uscito di strada ed averci fatto divertire un po. Se poi ti fossi ripetuto nel finale ancora meglio, comunque illudersi di batterti, ogni tanto fa anche bene al morale ».

Ma la corsa, lo accennavamo sopra, non è vissuta solo sulla rimonta di Munari, anzi tutt'altro: è vissuta sulle magnifiche prestazioni di Claudio De Eccher e di Bobo Cambiaghi.

De Eccher, giovanissimo e privato, ha guidato la sua Stratos, finalmente tutta piturata con il biancoazzurro dell'Albarella cui si appoggia, con una perizia fino ad oggi solo intuita. E' stato a lungo in testa alla corsa, poi, attardato venti minuti (!) per un incredibile incidente di cui vi diciamo in cronaca, ha trovato il carattere per continuare risalendo fino alla settima posizione assoluta ma, quel che più conta, vincendo ben quattro prove davanti a Munari, soddisfazione toccata a ben pochi altri piloti.

Bobo Cambiaghi, per contro, debuttava ufficialmente con la squadra Fiat e non poteva fare un debutto migliore: in testa per buona parte della prima tappa con tempi di valore assoluto, si è limitato a mantenere la posizione nella seconda evitando preuntuosi confronti con Munari in rimonta e con lo stesso Paganelli che, compagno di

## Iniziano subito le emozioni per tutti

SALICE TERME — Il rally delle 4 Regioni (alla sua quinta edizione) doveva in un primo tempo partire da Pavia, poi, per tutta una somma di ragioni è stato fatto cominciare da Salice, centro focale di tutta la manifestazione.

Ora, alla luce di quanto è accaduto nella prima prova speciale, sulle rampe asfaltate di Rocca Susella, probabilmente molti piloti avrebbero preferito spostare ancora un poco la partenza. Il fondo velocissimo, infatti, tutto ricoperto di polvere finissima, è costato caro un poco a tutti i migliori che, quasi a comando, sono incappati in una serie continua di testacoda od uscite di strada.

Vittima più illustre, Munari che arrivando velocissimo in un tornante sinistro come va per impostare la traiettoria si vede la macchina schizzargli via finendo contro il muro all'esterno. Giusto il tempo di capire che cosa è successo e già una folla è attorno la Stratos per ributtarla di peso sulla strada in un rombare frastornante di sei cilindri a tutto gas e giacu-

lature veneto-emiliane.

Per il Drago comunque, che poi uscirà ancora una volta perdendo quasi quattro minuti (la macchina frenava troppo davanti, diagnosticcherà all'assistenza) non c'è l'onta del sorpasso da parte di Ballestrieri, partito un minuto dopo, perché il pilota sanremese è lui pure fuori strada (« avevo montato anch'io gli slick, ma la Pirelli non me li aveva potuto scannare come aveva fatto invece per gli altri, e la polvere non mi ha perdonato l'unica incertezza! ») con l'aggravante della rottura della scatola guida.

Nello stesso punto di Ballestrieri escono poi anche « Teo » (Porsche) e Tauer (pure Porsche) che distrugge la macchina in un letamaio. Si ferma anche Magnani, che rompe il cambio della sua Beta Coupé, mentre poco prima era uscito di strada anche Ormezzano senza comunque gravi danni se non un paio di minuti di ritardo. Minuti persi anche da Fagnola per una foratura.

Ovviamente a questo punto inizia la rimonta di Munari, ma i suoi migliori tempi vengono un poco oscurati dalle prestazioni di De Eccher e Cambiaghi che occupano le due prime posizioni della classifica e che viaggiano veramente fortissimo.

Fortissimo come ha viaggiato « Tony » nella prima prova dove ha ottenuto il miglior tempo, peccato allora che già si sia fermato nella spaccata successiva dove (senza guai per gli altri) si sarebbe potuta avere una conferma interessante.

Il regno di De Eccher ha comunque poca vita perché dopo quattro prove, in un trasferimento, vedendosi tagliata la strada (involon-





squadra, era meglio piazzato nel campionato italiano e che sarebbe stato stupido costringere a forzare per operare un sorpasso indiscutibilmente nelle sue possibilità.

Proprio Paganelli poi si è confermato nel suo momento sì in questo rally che già lo vide vincitore in passato. Essere secondo alle spalle di Munari equivale a essere primi in condizioni «normali», pertanto per il pilota romagnolo le chances di vittoria tricolore diventano sempre più concrete anche se questo significherebbe rinunciare ad appuntamenti prestigiosi ed affascinanti già preventivati.

In testa al campionato si è installato comunque Chicco Svizzero, quarto alla fine, quasi a ricordare che l'Alfa Romeo vive sempre, anche senza Ballestrieri finito troppo presto fuori corsa togliendo alla gara molto di quel pepe che ci si attendeva. Con quattro macchine nei primi dieci assoluti, l'Alfa mostra di essere quantomai entrata nel sangue dei rallies italiani; nel Gr. 1 infatti l'offensiva Alfa è un fatto estremamente concreto. Oramai a contrastarne il passo a ritmo di carica sono rimaste solo le Opel Commodore semiufficiali di Bray e Presotto e la preoccupazione era quantomai facile leggerla sul volto di Conrero.

Bray comunque ha vinto ancora e «alla grande» prendendosi anche una personale rivincita sul collega, Presotto, che non ha terminato ma che comunque è stato sconfitto (anche se di misura perché entrambi sono campioni di razza, e bisogna sottolineare che questo «campione» non è messo a caso, perché quello che da anni questi piloti del turismo di serie riescono ad ottenere, ha del portentoso) proprio sull'asfalto dove in genere il pilota veneto si pensava fosse imbattibile.

Un Gr. 1 che diventa sempre più bello e combattuto e dove le due Alfetta GT di Brambilla e Ormezzano e la GTV di Fagnola hanno terminato racchiuse in soli 24". Tutti e tre hanno da recriminare: Fagnola ha forato due gomme, Ormezzano (che ha lasciato la piccola Alfasud ai bravi Baron-Tascella finiti ventiquattresimi) un'uscita di strada e la poca confidenza con la vettura, Brambilla diverse noie di vario genere. Comunque resta il fatto che si ha a che fare con gente da tanto di cappello.

Tanti complimenti se li meritano poi Bianchi e Mannini che oltre a vincere il Gr. 3 sono finiti anche quinti. Di gara in gara il loro affiatamento col mezzo migliora ed in più sono estremamente positivi da poterli già considerare una garanzia.

Partiti con numeri altissimi per l'iscrizione in extremis hanno poi ottimamente figurato anche Tormene e Trucco, mentre il rientro di Sergio Tacchini è stato quantomai eloquente: 13° suo fratello Vanni la settimana scorsa all'Hessen, tredicesimo lui a Pavia. Il dubbio in famiglia, su chi sia il più forte, continua.

**Carlo Cavicchi**

ariamente), da Fagnola, per evitare l'impatto finisce fuori strada distruggendo due ruote e perdendo venti minuti per rimettere a punto la macchina. Inizierà qui la serie di tempi favolosi di «Topone» (Fagnola) diventato per l'occasione lepre, terrorizzato dall'idea di essere raggiunto da De Eccher armato di crick.

Mentre continua il calvario di Pregliasco alle prese con continui problemi al cambio della sua Beta ufficiale (su una privata, Carello per lo stesso inconveniente è stato costretto al ritiro), sparisce di scena anche Bacchelli.

Il pilota della Fiat nella prova mista di Ottone aveva optato per i racing e, visto il tempo ottenuto, fa lo stesso sulla successiva Pradovera («una soluzione che ripeterai ancora, comunque» dirà a fine corsa) ma non ha fortuna finendo fuori strada irrimediabilmente.

In questa prova inconvenienti alle gomme li ha Paganelli che compie più di dieci chilometri sulle tele retrocedendo di qualche posizione per il ritardo accumulato.

Con grande gioia di Angiolini, boss del Jolly Club, anche la terza Beta, quella di Ambrogetti finisce la sua corsa per la rottura della cinghia del ventilatore cosicché in gara resta il solo Di Stefano con uno dei competitivi coupé che hanno preso il via perché sin dalle prime battute sono spariti anche Bossetti (rottura semiasse) e Casarotto. Il buio della notte stende un velo profondo sulla Pantera De Tomaso di Polese i cui tempi non rendono meri-



**Bianchi in coppia con Mannini migliora di gara in gara. Anche al 4 Regioni ha vinto il Gr. 3, ma, quel che più conta, è arrivato anche quinto assoluto.**

## CAMPIONATO ITALIANO RALLIES DOPO 4 PROVE

	Sicilia	Elba	S. Giacomo	4 Regioni	Totale
Svizzero-Masetto	13	—	15	14	42
Paganelli-Russo	—	—	20	17	37
Bray-« Rudy »	—	12	13	12	37
Ormezzano-Cartotto	6	9	10	10	35
Ballestrieri-Gigli	14	20	—	—	34
Bianchi	10	—	9	13	32
Cambiaghi	—	15	—	15	30
Brambilla-Mosconi	9	—	12	9	30
De Eccher	15	—	—	11	26
Presotto-Perissinot	11	—	14	—	25

## Tutti i tempi delle SPECIALI

**Rocca Susella (12,50 Km., tempo 15')**  
1. « Tony » (Lancia Stratos) 16'36"; 2. Bacchelli (Fiat Abarth) 16'49"; 3. Cambiaghi (Fiat Abarth) 16'56"; 4. De Eccher (Lancia Stratos) 17'03"; 5. Svizzero (Alfetta GT) 17'15".

**Pometo (9,15 Km., tempo 11')**  
1. Munari (Lancia Stratos) 11'42"; 2. De Eccher 11'49"; 3. Paganelli (Fiat Abarth) 11'58"; 4. Cambiaghi 11'58"; 5. Bacchelli 12'10".

**Costalta (7,50 Km., tempo 9')**  
1. Munari 8'52"; 2. De Eccher 8'57"; 3. Paganelli e Bacchelli 9'01"; 5. Cambiaghi 9'05".

**Ottone (13,30 Km., tempo 16')**  
1. Munari 11'13"; 2. Bacchelli 11'17"; 3. De Eccher 11'25"; 4. Paganelli 11'31"; 5. Pregliasco (Beta C) 11'34".

**Pradovera (23,30 Km., tempo 28')**  
1. Munari 30'48"; 2. De Eccher 31'07"; 3. Cambiaghi 31'41"; 4. Pittoni (Alfetta GT) 31'45"; 5. Paganelli 32'24".

**Cerro (11,45 Km., tempo 14')**  
1. Munari 13'24"; 2. Paganelli e Cambiaghi 13'43"; 4. De Eccher 13'52"; 5. Pittoni 14'12".

**Ceci (10,80 Km., tempo 13')**  
1. Munari 14'19"; 2. De Eccher 14'31"; 3. Paganelli 14'39"; 4. Cambiaghi 14'47"; 5. Pregliasco 14'56".

**Giovà (10,80 Km., tempo 13')**  
1. Munari 15'25"; 2. De Eccher 15'34"; 3. Paganelli 15'57"; 4. Cambiaghi 16'03"; 5. Pregliasco 16'17".

**Castagnola (5,00 Km., tempo 6')**  
1. Munari 7'24"; 2. Cambiaghi 7'27"; 3. Paganelli 7'28"; 4. De Eccher 7'40"; 5. Ormezzano (Alfetta GT) 7'56".

**Stemigliano (6,60 Km., tempo 8')**  
1. Paganelli 8'09"; 2. Munari 8'11"; 3. Pregliasco 8'12"; 4. Cambiaghi 8'16"; 5. De Eccher 8'27".

**Rocca Susella (12,50 Km., tempo 15')**  
1. Munari e De Eccher 17'08"; 3. Paganelli 17'16"; 4. Cambiaghi 17'17"; 5. Pregliasco 17'34".

**Pometo (9,15 Km., tempo 11')**  
1. Munari 12'17"; 2. De Eccher 12'25"; 3. Paganelli 12'26"; 4. Cambiaghi 12'59"; 5. Svizzero 12'59".

**Costalta (7,50 Km., tempo 9')**  
1. Munari 9'32"; 2. De Eccher 9'40"; 3. Paganelli 9'42"; 4. Cambiaghi 9'54"; 5. Fagnola (Alfa GTV) 10'07".

**Ottone (13,30 Km., tempo 16')**  
1. De Eccher 11'39"; 2. Munari 11'49"; 3. Svizzero 11'58"; 4. Paganelli 11'59"; 5. Cambiaghi 12'12".

**Pradovera (23,30 Km., tempo 28')**  
1. De Eccher 31'17"; 2. Munari 31'22"; 3. Paganelli 31'48"; 4. Cambiaghi 32'10"; 5. Bianchi (Porsche) 32'50".

**Cerro (11,45 Km., tempo 14')**  
1. Munari 14'01"; 2. De Eccher 14'03"; 3. Paganelli 14'16"; 4. Cambiaghi 14'26"; 5. Svizzero 14'37".

**Ceci (10,80 Km., tempo 13')**  
1. De Eccher 14'37"; 2. Munari 14'38"; 3. Paganelli 14'44"; 4. Cambiaghi 15'01"; 5. Svizzero 15'06".

**Giovà (10,80 Km., tempo 13')**  
1. De Eccher 16'00"; 2. Munari 16'04"; 3. Paganelli 16'17"; 4. Svizzero 16'39"; 5. Cambiaghi 16'43".

**Castagnola (5,00 Km., tempo 6')**  
1. Munari e De Eccher 7'43"; 3. Ormezzano 7'47"; 4. De Eccher e Rouget 7'48".

**Stemigliano (6,60 Km., tempo 8')**  
1. Munari e De Eccher 8'25"; 3. Paganelli 8'28"; 4. Trucco (Opel Ascona) 8'40"; 5. Cambiaghi 8'42".

**S. Paolo (8,30 Km., tempo 10')**  
1. Munari 11'55"; 2. De Eccher 11'58"; 3. Paganelli 12'06"; 4. Renati (Opel Ascona) 12'48"; 5. Fagnola 12'20".



K.O. di motore (ALFA) ANDRUET, di gomme VERINI (FIAT)

Si rivedono

X-1/9

alla CEVENOLE

# Criterium proprio... ALPINE

## Euro Piloti dopo 18 prove

Dopo il Polar, Artico, Galway, Costa Brava, Snow, Lyon, Giraglia, Firestone, Irlanda, Touraine, Elba, Tulip, Nordland, Welsh, Bianchi, Jugoslavia, Hessen, 4 Regioni, Criterium Alpino, ecco la classifica:

Verini	270	Vilkas	68
Lampinen	120	Jarozewicz	66
Ballestrieri	108	Hamalainen	64
Coleman	85	Bacchelli	60
Henry	85	Clark	60
Blomqvist	80	Sclater	54
Nicolas	68	McCartney	50

GRASSE - Il «Criterium Alpino», prova valida per il Campionato d'Europa Rallies per conduttori, ha visto il trionfo delle berline Alpine-Renault, la cui carriera non è evidentemente ancora terminata dopo tanti anni di battaglie. Prima del via, la corsa si annunciava come un duello ancora indeciso fra l'Alpine (con Nicolas ed Henry), e la Fiat-Abarth (con Verini e Darniche), con l'Alfa Romeo di Andruet a giocare il ruolo di terzo incomodo. In realtà, la battaglia non ha avuto praticamente luogo, poiché rapidamente la minaccia delle vetture italiane ha perso consistenza per ragioni di pneumatici, almeno all'origine.

Andruet, che aveva fatto un errore nella scelta dei suoi pneumatici, perdeva terreno nelle prime due prove speciali. Rettificava rapidamente il tiro, e segnava tempi di rilievo prima di essere costretto a rinunciare, all'inizio del secondo giro, con il motore «out».

Per quanto riguarda Darniche, il problema era insolubile poiché Bernard aveva effettuato molte prove antegara con pneumatici Michelin, mentre evidentemente la 124 con cui ha corso aveva i Pirelli, dalla cui tenuta Darniche non era in questo caso soddisfatto. Partito battuto, il francese finiva comunque

per abbandonare anch'egli per la rottura del motore.

Verini, che aveva preferito venire in Francia attirato dal coefficiente di 3 di questa prova, piuttosto che correre il «4 Regioni» (coefficiente 1), aveva la sfortuna di forare nella prova del Col de Bleyne e così prendeva tre minuti di penalizzazione.

Approfittando dei problemi accusati dai propri avversari, le Alpine Renault avevano quindi vita facile per prendere il largo. Jacques Henry, decisamente brillante in questa occasione, si prendeva il lusso di superare la berline ufficiale di Jean-Pierre Nicolas nelle prime due prove speciali, ma nelle prove cronometrate più importanti, quelle di Pont De Miolans e del Col de Bleyne, Nicolas riequilibrava la situazione, volgendola poi a suo vantaggio. A questo punto il Rally era deciso, poiché Nicolas conservava il suo vantaggio, seguito da Henry, nonostante Verini fosse impegnato in una efficace rimonta. L'italiano segnava più volte il miglior tempo, e risaliva al quarto posto che gli serviva per aggiungere altri 30 punti al suo cospicuo bottino europeo.

Altra gara degna di rilievo quella di Michelle Mouton, che non si accontenta della coppa delle Dame ma ad ogni rally ingaggia decise battaglie per le classifiche assolute. Al Criterium Alpino si è classificata quinta assoluta vincendo il Gran Turismo di serie.

Daniel Boutonnet

CRITERIUM ALPINO, prova valida per il campionato europeo rallies per conduttori. Grasse, 30 maggio - 1 giugno 1975

### LA CLASSIFICA

1. Nicolas-Laverne (Alpine Renault 1800), 5.07'50"9;
2. Henry-Gelin (Alpine Renault) 5.12'14"05;
3. Ravot-Trecco (Alpine Renault) 5.22'59"3;
4. Verini-Rossetti (Fiat-Abarth Rally) 5.25'57"2;
5. Mouton-Conconi (Alpine Renault) 5.30'29"1, primi del gruppo 3;
6. De Meyer-Argenti (Alpine Renault) 5.34'24"2;
7. Pellegrin-Saioni (Alpine Renault) 5.37'01"0;
8. Liono-Spini (Simca R 2) 5.46'49"5, primi del gruppo 1;
9. Kuss-Marcini (Alfa Romeo GTV) 5.48'31"9;
10. Clais-Avalle (R. 12 Gordini) 5.52'16"4, primi del gruppo 2.

## Lo slalom-auto di THOENI

MERANO - Primo Gustav Thoeni, secondo Herbert Planck, terzo Sepp Messner, quarto Egon Zimmermann: sembrerebbe una classifica di uno slalom gigante, invece no. Si tratta solo del risultato di una gara di auto-slalom organizzata dai dinamici dirigenti della scuderia «Altoatesina» di Merano. Gustav Thoeni quindi non è solamente il campionissimo delle nevi ma è anche un provetto automobilista. E l'ha dimostrato giorni or sono al volante di una Renault in una competizione riservata agli atleti della Coppa del Mondo di sci. L'atleta di Trafoi si è imposto anche fra i birilli e non solo fra i paletti, relegando al secondo posto l'allenatore Sepp Messner, Egon Zimmermann e Herbert Planck. La gara ha avuto luogo sul piazzale della fabbrica Naegele di Lagundo, un centro poco distante da Merano alla presenza di un pubblico folto e di un gruppo particolarmente nutrito di altri concorrenti che più tardi si sono dati battaglia in una prova loro riservata. Naturalmente però tutte le attenzioni sono state riservate proprio alla gara di Thoeni e compagni.

## Battesimo-rally per Ugolini

## MODENA - CORSE

MODENA - Purtroppo il neo presidente della «Modena Corse», cav. uff. Maestro Nello Ugolini, per gravi motivi familiari, non ha potuto presiedere l'incontro con la stampa, che ha avuto luogo a Serramazzoni, per la presentazione del 4. Rally Nazionale Coppa Città di Modena che si svolgerà sabato e domenica 7-8 giugno valido per il Trofeo dei Rallies Nazionali, terza zona. Ha sostituito Ugolini, molto degnamente, il cav. Walter Bellei, vice presidente (assente perché infortunato l'altro vice presidente comm. Luigi Vecchi), che ha letto la comunicazione di Ugolini. E' stato osservato un minuto di raccoglimento in memoria di Giovanni Canestrini e si è rivolto un plauso alla Ferrari per i recenti successi con l'auspicio che sia possibile alla équipe di Maranello pervenire alla conquista del titolo mondiale.

Hanno parlato anche il sindaco di Serramazzoni cav. Muzzarelli e il presidente della Pro Loco dr. Venturelli. Bellei ha illustrato la manifestazione che ha, come sempre, l'Automobil Club di Modena in prima linea fra i patrocinatori. Da notare l'intervento della Banca Popolare, della Messaggeria Emiliana, dell'Ansa marmite e della Marlboro. Abbastanza nutrita la rappresentanza dei giornalisti. Presenti anche molti piloti della «Modena Corse».

Accorsi ha illustrato il percorso che ci sembra molto impegnativo (modificato in relazione a quello dello scorso anno). Partenza e arrivo a Serramazzoni con quattro prove speciali, per un totale di 318 km. (il percorso va ripetuto due volte). Nel '74 Pittoni-Pittoni sulla Porsche che ora è di Bompani, sono stati i meriti vincitori. Ma quest'anno, dopo il loro inquadramento nella Scuderia Autodelta, non si sa ancora se potranno partecipare (è stato interessato l'ing. Chiti). Il quadro degli iscritti sino a questo momento (cioè con adesione perfezionata) è di livello. Citiamo fra gli altri: Bompani, Di Gioia, Mancini, Magli, Stagnani, Pavanello. Il segretario della Modena Corse, Stefanini ha illustrato le fasi della organizzazione assicurando che i controlli saranno affidati a persone qualificate, che il servizio di cronometraggio avrà una équipe molto collaudata e che i servizi di informazione lungo il percorso saranno assicurati dai radioamatori.

C'è stata una certa richiesta di cofani anteriori di Stratos, al 4 Regioni!

### CONTINUAZIONE DA PAG. 39

to ad un pilota che al contrario in macchina sa andarci eccome. E nella notte si ferma anche Pittoni che tranne nelle prime due prove ha tenuto un ritmo più veloce di *Swizzero* anche lui su Alfa GT.

Alla fine della prima tappa in testa c'è *Cambiaghi* seguito da *Paganelli* ad un soffio e da *Munari* che è già terzo. Nel Gr. 1 *Brai* è al comando mentre *Bianchi* è primo del Gr. 3, ma *Cambiaghi jr.* ha perso molto tempo per noie ad un ammortizzatore.

Si riparte con la certezza che il Drago non abbia difficoltà a raggiungere i primi e così è mentre anche il sorpasso di *Cambiaghi* da parte di *Paganelli* avviene abbastanza agevolmente anche perché *Bobo* non ha motivo di forzare.

Fermo oramai definitivamente *Pregliasco* (che non ha davvero fortuna!) tutte le attenzioni sono per *De Eccher* in piena rimonta dalle retrovie e che nelle ultime prove farà gara con *Munari* nei vari successi delle speciali. Una rivelazione-conferma che esalta tutti.

Albeggia quando spariscono anche *Presotto* e *Massimo Cambiaghi*, erano entrambi secondi nel loro rispettivo gruppo.

L'ultima disavventura è per i francesi *Rouget-Delferrier* che si sono iscritti in extremis (erano anche a correre l'Acropoli) e che non avevano visto quasi niente del percorso. Nonostante avessero usato solo quattro coperture da terra per tutta la gara (la loro assistenza si è persa nella notte lungo le valli dell'oltre Po) erano ottavi assoluti. Un guasto all'impianto

elettrico è costato loro tredici minuti all'ultimo controllo e sono finiti diciassettesimi.

C. C.

● Contemporaneamente al Rally delle 4 regioni ed al Rally di Scozia (entrambi validi per l'euroconduttori) si è corso anche il Criterium Alpino, gara pure valida per questo campionato. Se si aggiunge che in questa data si è appena concluso il Rally dell'Acropoli valido per il mondiale è facile notare con quanta cura vengono stilati i calendari anche internazionali.

● Dopo i due mini-rally la «Biondetti» sta già organizzando un particolare raduno che dovrebbe vedere la partecipazione di noti piloti di ieri, impegnati in un quasi Rally dei «Castelli del Chianti». La manifestazione è prevista per giugno.

● A proposito di una vociferata squalifica delle prime vetture giunte al Nordland Rally disputatosi nei primi giorni di maggio, e segnatamente della Corolla di Ove Andersson, ormai pare tutto chiaro. La classifica non sarà rivoluzionata per le prime tre posizioni, mentre rimangono al vaglio dei commissari le vetture dal quarto posto in avanti.

VO