



DOVE e a che ORA il rally

• **LUNEDI' 20 H. 22,00**, Partenza da Monaco per il percorso comune; H. 23,06, P.S. 1 Peira Cava-Turini.

• **MARTEDI' 21 H. 8,04**, P.S. 2 Burzet-Le Jardin de Cuze; H. 17,40, P.S. 3 Sr. Pierreville-Jheyland; H. 19,15, P.S. 4 St. Bonnet de Friod-St. Bonnet Le Friod; H. 21,29, P.S. 5 St. Jean en Royans-La cime du Mas.

• **MERCOLEDI' 22 H. 00,01** P.S. 6 St. Barthelemy-St. Michel les Portes; H. 3,11 P.S. 7 Choges-Savines Gare; H. 3,31 P.S. 8 Savines Le Lac-Col de Pontis; H. 0,07 P.S. 9 Lantosque-La Cabanette; H. 10,32 arrivo a Monaco.

• Per gli appassionati provenienti dall'Italia le prove speciali facilmente raggiungibili sono la n. 1 e 9 entrambe nell'immediato entroterra di Nizza. Relativamente vicine anche la P.S. n. 7 (18 chilometri da Gap) la n. 8 (36 chilometri da Gap verso Digne).

• **GIOVEDI' 23 H. 18,00** Monaco - Partenza per il percorso complementare; H. 18,26 P.S. 1 Col de la Madone-Banquettes-Braus; H. 19,19 P.S. Moulit-Turini-La Bollene; H. 20,32 P.S. 3 St. Saveur-Peuil; H. 22,48 P.S. 4 Peille-Col du Braus; H. 23,35 P.S. 5 Moulinet-Turini-La Bollene.

• **VENERDI' 24 H. 00,48** P.S. 6 St. Saveur-Beuil; H. 3,94 P.S. 7 Peille-Col de Braus; H. 3,51 P.S. 8 St. Moulinet-Turini-La Bollene; H. 5,04 P.S. 9 St. Saveur-Beuil; H. 7,44 Monaco, arrivo del 43. Rally di Montecarlo.



Il «MONTE» alla radio

Per il Rally monegasco la RAI si è svegliata. Ha Giuseppe Viola che nei vari giornali radio aggiorna la situazione. Però il servizio non riuscirà mai a essere completo come quello di Radio Montecarlo, che ora ha allargato la sua fascia di ricezione in Italia e che nei prossimi giorni avrà in questi orari i suoi collegamenti speciali per il rally:

Martedì 21 gennaio: Ore 7,00 - 7,30 - 8,30 - 10,45 - 13,05 - 16,00 - 18,25.

Durante il collegamento delle 8,30 sarà trasmessa la cronaca della notte (Colle Turini).

Mercoledì 22 gennaio: Ore 7,35 - 8,35 - 10,35 - 12,05 - 13,30 - 16,00 - 19,25.

Giovedì 23 gennaio: Ore 10,15 - 13,15 - 19,00 - 19,25.

Venerdì 24 gennaio: Ore 7,05 - 7,35 - 8,35 - 14,00 - 16,00.

Sabato 25 gennaio: Ore 12,05 reportage finale.

ATTENTI ALLE ONDE - Radio Montecarlo trasmette:
Onde medie - 1466 Kilocicli pari a 205 metri; Onde corte - 7135 Kilocicli pari a 42,05 metri, 6035 Kilocicli pari a 49,71 metri.

Domenica mattina, sul lungomare dove si concludeva il percorso di selezione, Cesare Fiorio sembrava avere un solo problema: ottenere giustizia per il suo pilota al quale un cervello elettronico balordo aveva accreditato un tempo scadente nella speciale di Perinaldo che lo relegava verso l'ottava posizione. In realtà nel primo impegno in Italia Munari era stato addirittura sorprendente per la sua prestazione ed era più che mai saldamente in testa. Ristabilite le cose nel loro giusto ordine (e la faccenda è stata stranamente piuttosto laboriosa) il super-«diesse» ha ritrovato la sua tranquilla sicurezza nella Stratos-pigliatutto, come la chiamano quaggiù sulla Costa Azzurra dopo il finale della scorsa stagione.

Sorridono comunque anche in Fiat. La casa vice-campione del mondo 1974 dalle prime quattro prove speciali è uscita davvero bene, forse meglio di quanto gli

stessi responsabili pensassero alla vigilia. Le quattro spider rosso-verdi sono tutte in gara e la loro posizione giustifica l'ottimismo. Alen è secondo staccato da Munari di un minuto e 55" malgrado una foratura in P.S., Bacchelli è terzo, Mikkola quarto e Darniche sesto. Il che equivale a quattro vetture nei primi sei posti assoluti.

Inutile chiedere se i quattro moschettieri di corso Marche hanno avuto problemi: ti sfoderano un sorriso e accennano ad un «tutto bene» che lo stesso Alen riesce a biasciare in italiano.

Fra loro si è inserito Walter Rohrl con l'Ascona gruppo due preparata da Irmscher per la squadra continentale dell'Opel. Il biondo tedesco si è confermato il più veloce (ed il più regolare) dell'«Euro Handler Team» che pure conta su Kullaeng e Carlsson. Il primo è solo undicesimo malgrado un grosso exploit nel-

In pieno
svolgimento
il rally

domenica **SPRINT**

Si riparte da Montecarlo
con la LANCIA decimata
e quattro FIAT d'assalto

GOLPE mancato contro MUNARI!

◀ Appena il Rally si è « scaldato », Munari è rimasto solo a difendere la Lancia-Italia dopo i ritiri di Ballestrieri, Andruet e Pinto. Ecco il « Drago » nella P.S. di Perinaldo. Nel fotocolor di Nedo Coppini in copertina Sandro Munari è invece ritratto durante il trasferimento in Italia, nel passaggio notturno sull'Abetone

MONACO - Si tenta un primo bilancio e ci si chiede se in casa Lancia s'ha da essere ottimisti per il primato di Munari o pessimisti per i ritiri di Andruet, Pinto e Ballestrieri. E' certo che sino a questo primo « stop » monegasco è proprio la Lancia a risultare la più colpita per gli abbandoni di cui sopra. Però la sola macchina superstite della squadra è in vetta alla graduatoria provvisoria, e su quella macchina c'è sua maestà rallistica Sandro Munari, il « Drago ».

to a fare i rallies e che spera di proseguire — compatibilmente con la sua attività in pista — la sua collaborazione alla Alpine) ottavo, entrambi con le 110. Therier con la 310 è nono davanti al primo privato, il campione francese dei gruppi quattro e cinque Henry, la cui 110 è comunque assistita già fin d'ora dalla casa.

Piot, ultimo pilota Renault nella classifica, ha i suoi problemi a spremere cose buone dalla R 17. E difatti è dodicesimo e terzo di gruppo. Oltre tutto il suo traguardo pare essere più quello di resistere agli attacchi di Fraquelin (altro privato, anche se si sono visti nella nottata alcuni furgoni dell'Autodelta per fargli assistenza) con una GTV, che non scalzare Kullaeng dall'undicesimo posto. Sufficientemente tranquillo invece Fraquelin per il predominio in gruppo uno. Il suo rivale più vicino è Dorche (molto bravo comunque) su B MW a 1'27", terzo è « Tchine »

(Ascona) a oltre sette primi.

In gruppo tre, saggiamente in quanto il suo obiettivo sono i punti per il campionato francese, Rouget, (Porsche) ha fatto una bella corsa fino ad ora prendendosi 3'50 di vantaggio su Gardavot (Alpine) e circa 5' su Labaune (Porsche).

Un discorso a parte lo merita Maurizio Ambrogetti. Con Torriani (Attilio, il secondo di Verini) su una Fulvia del Jolly Club curata da Ruggero, è arrivato a Monaco 15., quarto dei privati.

Altri italiani. Con ritmo alterno Berruto si è piazzato al 36. posto con Mabritto sulla stessa Porsche psichedelica usata al giro d'Italia, 41. sono Rocca-Alessandrini (Fiat Abarth 124), 44. Barbanti-Biduccu (Ascona), 65. Dal Ben-Besenzoni (Fiat Abarth) e 70. Judicello-Suni (Simca Rally due).

Guido Rancati

Sul BRAUS la decisiva?

MONACO - La novità più appariscente nel percorso della notte finale del rally rispetto alle passate edizioni è sicuramente la «SPECIALE» da PEILLE al BRAUS. Gli organizzatori l'hanno inserita tre volte: la prima con partenza dal Colle della Madonna di Gorbio, lunga 24 chilometri, le restanti due lunghe venti. Il tracciato è quello che ha fatto più discutere nei giorni di pre-gara.

Vale descrivere la prova, dopo una rapida ricognizione. Il punto peggiore è il passaggio sul Colle di Segra. Sono circa quattro chilometri di terra... all'italiana ovvero scassamacchine. Buche che sono quasi voragini, ghiaione grosso, spigoloso ed in qualche tratto i resti di un asfalto vecchio di qualche decennio. Un misto non troppo veloce con otto tornanti. Le cose migliorano un po' nella discesa abbastanza veloce ma sempre sufficientemente sconnessa. Si peggiora di nuovo nella salita sul monte Farguet, una salita anche ripida. La discesa finale sta bene in linea col resto della prova: ancora ghiaia e grossi solchi. L'impressione è proprio che in questi tre passaggi da Peille si deciderà il rally.

che esaltano. A giudicare da quanto si è visto finora le ex-invincibili A 110 cominciano ad accusare il peso della loro lunga attività corsaiola e la 310 non è (per ora) certamente una macchina vincente. La classifica offre Nicolas settimo, Ragnotti (che ha ritrovato un gusto mat-

la prima speciale, il secondo addirittura trentesimo, staccatissimo per via di un dritto verso Vignai.

Così il più preoccupato fra i responsabili dei team-che-contano era proprio Jacques Cheinisse. Ne ha ben motivo: la prospettiva per l'Alpine non sono quelle

La classifica a Domenica 19

43. RALLY DI MONTECARLO - classifica generale dopo il percorso di selezione - Gap-Monaco 19-1-75

1. Munari-Mannucci (Lancia Stratos) in 38'58"; 2. Alen (Fiat) 40'53"; 3. Bacchelli (Fiat) 41'33"; 4. Mikkola (Fiat) 41'44"; 5. Rohrl (Opel) 41'51"; 6. Darniche (Fiat) 41'56"; 7. Nicolas (Alpine) 42'5"; 8. Ragnotti (Alpine) 42'28"; 9. Therier (Alpine) 43'13"; 10. Henry (Alpine) 44'11"; 11. Kullaeng (Opel) 44'15"; 12. Piot (Renault) 46'9"; 13. Frequelin (Alfa) 46'23"; 14. Rouget (Porsche) 46'41"; 15. Ambrogetti (Lancia) 46'43"; 16. Dorche (BMW) 47'50"; 17. Huberty (BMW) 49'10"; 18. Gardavot (Alpine) 50'31"; 19. Ollier (BMW) 51'32"; 20. Labaune Noel (Porsche) 52'13"; 21. Bien (Polski) 52'13"; 22. « Tchine » (Opel) 53'51"; 23. Freiherr (Alpine) 53'59"; 24. Mucha (Polsky) 54'32"; 24. Herman (Mercedes) 54'32"; 26. Varisella (Polsky) 54'35"; 27. Stawowiak (Polsky) 54'42"; 28. Bour (Alpine) 54'48"; 29. Bos (BMW) 55'11"; 30. Carlsson (Opel) 55'50"; 31. Follin (Renault) 56'2"; 32. Sulc (Ford) 56'5"; 33. Laurent (Citroen) 57'20"; 34. Sigurdson (Saab) 58'38"; 35. Rausch (BMW) 59'11"; 36. Berruto (Porsche) 59'14"; 37. Spiani (Murat) 59'39"; 38. Ciecierzynski (Polsky) 1.0'0"; 39. Beaudoin (Lancia) 1.0'29"; 40. Capra (Renault) 1.0'59"; 41. Rocca (Fiat) 1.2'51"; 42. Masset (Alfa) 1.2'53"; 43. Wither Jeus (BMW) 1.3'18"; 44. Barbanti (Opel) 1.3'20"; 45. Christa Hermann (Datsun) 1.3'48"; 46. Andre (Alpine) 1.3'51"; 47. Jelsdorf (Opel) 1.3'55"; 48. Maslen (Ford) 1.4'16"; 49. Dahan (Porsche) 1.4' e 46"; 50. Geitel (Datsun) 1.5'57"; 51. Herren (Fiat) 1.5'57"; 53. Vautrin (Simca) 1.6'26"; 53. Engseth (Lada) 1.6'44"; 54. Hopfgartner (Opel) 1.7'7"; 55. Gunther (Simca) 1.7'34"; 56. Schweiger (BMW) 1.7'49"; 57. Bratlie (Simca) 1.8'1"; 58. Giese (Opel) 1.8'30"; 59. Grifoll (Austin) 1.8'45"; 60. Vold

MONACO - Cento partenti tondi tondi dalle cinque città previste: sicuramente il numero più basso registrato negli ultimi quindici anni, probabilmente uno dei più bassi di tutta la storia del rally più celebre del mondo. Subito in cronaca quindi per il (lungo) prologo alla gara vera e propria.

STOCCOLMA

Due forfait fra gli equipaggi partiti dalla penisola scandinava. Si tratta di Walter e Mueilech entrambi iscritti su Porsche Carrera che si erano riservati di comunicare più tardi i nomi dei rispettivi co-piloti. Partenza sotto la pioggia e pioggia fino all'imbarco sul Ferry-Boat. Un solo incidente (senza conseguenze) curioso: Christa Hermann con Charlotte Heuser, sole dame in gara, hanno agganciato ad un controllo con la loro Datsun la Mercedes di Winfried Hermann e Autenrieth. Entrambi gli Hermann sono comunque riusciti a continuare senza danni.

ATENE

Solo quattro macchine al via da una delle sedi di partenza più tradizionali del rally. Le pessime condizioni delle strade jugoslave evidentemente hanno sconsigliato molti da scegliere la capitale greca per iniziare l'avventura monegasca. Dopo poche centinaia di chilometri si fermano Milosevic-Slobedan (Escort RS) e la stessa sorte tocca nella giornata di venerdì a Pusnik-Freyer (Ascona) per noie meccaniche.

VARSAVIA

Sole... estivo in Polonia fin dalla partenza e la cosa favorisce l'assieparsi del pubblico a Varsavia. Nessun forfait rispetto agli iscritti e tutto regolare fino a Budapest dove si ritirano Kridel-Brandemburger (Escort RS) per la rottura dei freni. Più avanti si fermano Fennes-Unger (Citroen DS 23).

AGADIR

Tre equipaggi non si presentano al via: Taibi-Innocente (Peugeot), Constant-Perrot (Simca 1100 Special) e Valles (Seat 1430). Tutto regolare nell'equipe Alpine: Jacques Cheinisse ha rinunciato a far debuttare i nuovi motori a sedici valvole giudicati ancora troppo « acerbi » e le berline sono quelle solite. In Marocco i concorrenti trovano pioggia e diversi banchi di nebbia (anche fitta) che di certo non li aiutano a ridurre la stanchezza. Tutti comunque riescono a raggiungere senza ritardi l'imbarco per il Portogallo dove li aspetta un clima assai migliore. Mare brutto durante la traversata di Gibilterra in vaporetto che tutti accusano anche se non in

Le sorprese del CASINO'

MONACO - Gli organizzatori, in base alle iscrizioni, si aspettavano una sessantina di equipaggi. Se ne trovano davanti solo 46 alle 9,55 sul piazzale del Casinò dove il 43. Rally di Montecarlo ha il suo inizio più naturale. Fa stupore, conoscendo le consuetudini dei monegaschi, vedere che i commissari tecnici accettano di buon grado di verificare l'Alpine di Patisson-Lesault solo pochi minuti prima che la Stratos di Andruet prenda il via. Evidente che la crisi dei partecipanti ha ricondotto un po' tutti a più miti pretese...

Manca in compenso il solito pubblico delle grandi occasioni. Colpa del nuovo orario di partenza. Nelle edizioni precedenti il via veniva dato di sera, tre-quattro ore dopo la conclusione della giornata lavorativa, adesso invece è nel bel mezzo della mattinata anche grazie al nuovo maxi-avvicinamento.

Oltre alla dannata disavventura capitata alla Beta di Ballestrieri (di cui leggete a parte) c'è la sorpresa di non vedere « Biche » al fianco di Andruet. Che fra i due l'accordo non fosse più quello di una volta era nell'aria. Interviste rilasciate dopo il Tour de Corse da entrambi avevano fatto pensare ad un loro « divorzio » sportivo, ma negli ultimi giorni di



Sopra, una foto relativa agli avvicinamenti. Si tratta dell'equipaggio tedesco Rausch-Helfrich proveniente da Varsavia. A destra, sfortunato l'esordio di Warmbold nella squadra Renault. Si è ritirato per un'uscita di strada



GAP-ROMETTE - 1. Munari (Lancia) 19'58"; 2. Alen (Fiat) 20'18"; 3. Kullaeng (Opel) 20'32"; 4. Andruet (Lancia) 20'42"; 5. Kolic (BMW) 20'46"; 6. Bacchelli (Fiat) 20'48"; 7. Rohrl (Opel) 20'57"; 8. Ragnotti (Alpine) 21'; 9. Darniche (Fiat) 21'02"; 10. Mikkola (Fiat) 21'03".

JABRON-CHATEAUVIEUX - 1. Mikkola (Fiat) 9'10"; 2. Munari (Lancia) 9' e 19"; 3. Darniche (Fiat) 9'21"; 3. Alen (Fiat) 9'21"; 5. Nicolas (Alpine) 9'24"; 6. Rohrl (Opel) 9'26"; 7. Therier (Alpine) 9'36"; 8. Bacchelli (Fiat) 9'41"; 8. Kullaeng (Opel) 9'41"; 10. Ragnotti (Alpine) 9'50".

PERINALDO-VIGNAI - (tempo impiegato oltre il tempo imposto di 16') 1. Munari (Lancia) 4'59"; 2. Bacchelli (Fiat) 5'51"; 3. Alen (Fiat) 5'52"; 4. Nicolas (Alpine) 5'54"; 5. Ragnotti (Alpine) 5'55"; 6. Rohrl (Opel) 5'58"; 7. Darniche (Fiat) 6'; 8. Mikkola (Fiat) 6'11"; 9. Warmbold (Alpine) 6'30"; 10. Kullaeng (Opel) 6'33".

MOLINI DI TRIORA-BIVIO BUGGIO - (tempo impiegato oltre il tempo imposto di 11') 1. Munari (Lancia) 4'42"; 2. Bacchelli (Fiat) 5'13"; 3. Nicolas (Alpine) 5'15"; 4. Mikkola (Fiat) 5'20"; 5. Alen (Fiat) 5'22"; 6. Rohrl (Opel) 5'30"; 7. Darniche (Fiat) 5'33"; 8. Henry (Alpine) 5'39"; 9. Ragnotti (Alpine) 5'43"; 10. Therier (Alpine) 5'48".

(Saab) 1.9'; 61. Vallet (Fiat) 1.9'25"; 62. Stoen (BMW) 1.10'22"; 63. Harris (Ford) 1.10'41"; 64. Joussetin (Datsun) 1.10'43"; 65. Dal Ben (Fiat) 1.10'55"; 66. Klein (Renault) 1.11'18"; 67. Aksmar (Fiat) 1.11' e 33"; 68. Heiderscheid (Ford) 1.16'22"; 69. Dulcy (Porsche) 1.17' e 51"; 70. Giudicello (Simca) 1.20'59"; 71. Dik (Datsun) 1.33'42".

Gemellaggio « Monté » - Valli Piacentine

PIACENZA - L'ambiente automobilistico piacentino è in fermento per una notizia che è rimbalzata durante lo svolgimento del passaggio del 43. Rally di Montecarlo al posto di controllo a timbro di Bobbio, in Val Trebbia. Gli organizzatori del Rally delle Valli Piacentine (leggasi A.C. Piacenza) data la concomitanza con il rally monegasco hanno preso contatti — tramite il co-segretario del CPR Attilio Rossi — allo scopo di istituire uno

modo grave. Buon per loro che il tempo migliorerà quando sbarcano in Europa.

In tutto a GAP arrivano 85 equipaggi, tutti ovviamente malati di... sonno dopo l'interminabile marcia attraverso mezza Europa. La « passeggiata » ha fatto alcune vittime ma, escluso Ballestrieri, tutti i « big » sono in gara senza danno alcuno. Finalmente per i 170 uomini del rally c'è la possibilità di toccare il letto per alcune ore. In serata il via più vero per il percorso di selezione (lo hanno chiamato così quando a Monaco ancora contavano di avere più di 200 macchine in gara e doveva servire per selezionare i 180 degni di continuarla) verso Monaco, circa 500 chilometri con le prime quattro prove speciali.

vigilia le cose (soprattutto per gli interventi della Lancia) sembravano essersi un po' aggiustate. Invece è arrivata la rottura. Così il co-pilota di Andruet è il giovane Yves Jouanny, professore di educazione fisica, figlio di una ristoratrice di Aintrauges e quindi... geograficamente « malato » di rallies. Per Jouanny, visibilmente emozionato, è il debutto in gara: le sue esperienze precedenti si limitano a diverse prove preliminari, spesso con lo stesso Andruet. Mademoiselle Petit è comunque fra il pubblico e va a salutare (senza riuscire a trattenere una lacrimuccia) il compagno di tante gare. Con gli « addetti ai lavori » c'è anche Silvio Maiga che accarezza la Stratos di Munari insieme al quale farà coppia già al T.A.P.

Fra i quattordici forfait alcuni abbastanza importanti. Oltre a Pregliasco-Garzoglio (a proposito, le condizioni fisiche del savonese continuano a migliorare) non si presentano Haldi (Porsche), Sabine (Alfa GTV), Palikovic (Zastava 1100, ovvero la 128 jugoslava), Mas (Ascona) e gli italiani « Iccudrac » (Porsche), Quarti (Alpine), Maurizia Baresi-Miglioli (Fiat Abarth spider), i fratelli Rombolotti (Alpine) Tormene-Bonanga (Ascona), Avenoso-Orsetti (Fulvia

challenge combinato fra il Rally di Montecarlo e quello delle Valli Piacentine. Monsieur Raimond Rue, deux ex machina della grande competizione monegasca, ha già dato il suo assenso. Detto challenge verrà assegnato all'equipaggio che avrà ottenuto la miglior classifica nei due rallies. La definizione per l'assegnazione di questo trofeo sarà definita quanto prima tra gli organizzatori piacentini e gli organizzatori del Principato.

HF) e Tormene-Pontare (Porsche).

Meno di dieci chilometri, lo spazio per arrivare al raccordo autostradale a ridosso del Principato e si registra il primo ritiro. E' quello dei francesi Lorang-Bontaz (Ascona gr. 2) che rompono l'attacco del motorino d'avviamento. Tentano la riparazione in un garage ma si produce un corto circuito che fa saltare irrimediabilmente tutto l'impianto elettrico. Ferma a Cuneo la Beta di Ballestrieri-Sodano, a Bedonia sono Besque-Fichet (Alpine) a ritirarsi per la rottura di un semiasse. Restano comunque assai bene impressionati dell'ospitalità degli emiliani e difatti li ringraziano tramite il programma italiano di Radio Montecarlo e promettono di tornare in Italia, magari per qualche rally che passi da quelle parti (capito, prof. Quaroni?).

Verso Cecina si fermano altre due macchine: l'Alpine degli italiani Zunino-Compatangelo e la Ascona di Turco e Monique Orlandini. Poco più avanti escono di scena anche Pattison-Lesault con la loro Alpine messa insieme in extremis.

A Roma c'era stata la disattenzione di Michelle Mouton (fra l'altro non ha potuto quasi mai dare il cambio nella guida a Robini perché doveva copiare in bella le note della Monaco-Van Les Bains-Monaco) che timbra con qualche minuto di anticipo. La penalità ad ogni buon conto non viene conteggiata all'equipaggio dalla direzione di gara.

Per tutto il resto dell'avvicinamen-



Munari e Mannucci al controllo di Vallenga. Questa è l'ultima volta che Mario «naviga» con il Drago, che per la sua Stratos ha preteso dagli organizzatori il numero di gara 14, lo stesso della vittoria del 1972

Il vero VIA! da GAP

GAP - Manca mezz'ora alla mezzanotte quando il Rally vero e proprio parte dalla cittadina delle alte Alpi. Nelle ultime ventiquattr'ore è nevicato cosicché l'aspetto è quello caratteristico delle prove invernali. Per il momento nessuno accusa problemi e lo stesso Todt — navigatore di Mikkola su uno degli spider Fiat — nelle poche ore di sosta ha potuto rimettersi completamente dall'influenza che lo aveva colpito durante l'avvicinamento.



Sopra, Hannu Mikkola è piazzatissimo con la Fiat, dopo il percorso di selezione. E' infatti quarto assoluto. A destra, sempre positivo, Rohrl si è inserito con la sua Opel Ascona gruppo 2 al quinto posto, in mezzo alle Fiat

scorso anno ha permesso a Vincent di aggiudicarsi il campionato transalpino del Gr. 1 davanti alla muta delle Commodore e delle Ascona. Infatti Robini nella P.S. successiva arriva lungo in una curva e picchia secco finendo così la sua gara. Non ha difficoltà invece Rouget ad aumentare il vantaggio sul tenace Gardavot (Alpine). Va male (molto) fra i protagonisti Carlsson che «paga» circa 13" per una uscita di strada.

Da Molini di Triora a Bivio Buggio (altra prova presa a prestito dal Rally di Sanremo) terzo successo su quattro prove di Munari. Bacchelli è ancora secondo a circa mezzo minuto. Alen è soltanto quinto (preceduto anche da Nicolas e Mikkola) ma esce con ogni onore: ha forato a quattro-cinque chilometri dalla fine. Nella curva prima di quella fatale a Robini sbatte anche Warmbold, rimasto senza freni. Identici problemi li ha Therier con l'altra A210 iscritta dalla Règie ma riesce a concludere la prova sia pure con tanti patemi d'animo. Fra i ritirati anche un equipaggio italiano, quello composto da Vallini-Ghidini su Alfasud privatissima.

A Montecarlo arrivano in 72. Restano ancora circa duemila chilometri di gara con diciotto speciali...

• Molto ammirata al via l'Alpine di **GAR-DAVOT-«YNAD»** dipinta con molto buon gusto. Una particolarità gli ha anche guadagnato una citazione alla televisione monegasca: era la sola macchina privata a non avere nessun adesivo pubblicitario.



I numeri dal curriculum

• **MAURIZIO AMBROGETTI** era (giustamente) polemico con gli organizzatori al via dal Principato. Infatti inspiegabilmente al rosso milanese che corre questa volta con Angelo Torriani hanno affibbiato il numero 96, il penultimo assegnato ai gruppi quattro. «**I numeri di partenza** — si giustificano all'Automobile Club monegasco — **li abbiamo tirati a sorte**». Chissà perché allora chiedono tutto il curriculum a chi si iscrive...

• Nuova livrea (da corsa) per gli equipaggi delle due case italiane. La **LANCIA** ha inaugurato le nuove giacche verde scuro con bande bianche sui fianchi mentre in casa **FIAT** i nuovi colori delle divise sono quelli già collaudati sulle macchine della squadra, rosso mattone e verde mela però con proporzioni invertite.

• **ALAIN FELLI**, figlio del titolare di una grossa impresa di autonoleggio francese, non si è perso d'animo quando, mentre andava in verifica ha rotto il motore della sua Alpine gr. 4. Per le prove era andata bene una normalissima R5 gr. 1? Bene, vuol dire che correrò con quella. Lo ha detto e lo ha fatto.

conda speciale da Jabron a Chateau-Vieux (11 km). Strada insidiosa e a tratti (lungi tratti) ghiacciata. Verso la metà, all'uscita da una sinistra lunga successiva ad un tratto veloce, nell'impostare il tornante a destra, Andruet tocca con la ruota anteriore uno spuntone di roccia. Un colpo da nulla (al quale subito lo stesso Jean-Claude non dà importanza) ma è la fine della corsa per la Stratos numero uno. Un braccetto della sospensione si è rotto. Il francese scende sconsolato credendo di aver commesso un errore imperdonabile e... scivola in terra: sull'asfalto c'è una patina sottile ma durissima di ghiaccio ed allora tutto è chiaro. Anche lui (come tutti gli ufficiali) ha montato i racing. Soltanto è stato più sfortunato.

Sedici minuti più tardi arriva Pinto e lo imita distruggendo il frontale della Stratos. Anche per lui il «Monte» è finito dalle parti di Jabron. Per la Lancia è il momento peggiore anche perché è Mikkola a ottenere il miglior tempo davanti a Munari, a questo punto unico superstite della casa torinese. Ovviamente molto più rosea la prospettiva in Fiat con Darniche terzo tempo, Alen quarto e Bacchelli ottavo. Per l'Alpine il più veloce è Nicolas che precede Rohrl. In grup-

po uno ha la meglio Robini (14.) ed in gruppo tre si conferma Rouget (19.). Si conferma anche Ambrogetti che pur senza la possibilità di una gommatura ottimale e con qualche problema di sorpasso (che per altro avrà anche nelle prove successive) registra il diciottesimo tempo. Nella stessa prova fra gli altri si ritira anche Kolic mentre Ragnotti preferisce non correre troppi rischi e non va oltre il decimo tempo. In difficoltà anche «Tchine» (atteso come uno dei protagonisti del gruppo uno) la pompa della benzina della cui Ascona seguita a funzionare a singhiozzo.

Passato il confine nella vallata del Rja il rally entra in Italia dove il programma prevede due speciali. Nell'entroterra sanremese dopo una lunghissima siccità è piovuto per tutto il sabato e a tratti l'acqua cade ancora. Non c'è né neve né ghiaccio ma in compenso il fondo è scivolosissimo, oltre che per la pioggia, per i numerosi detriti fangosi depositati nella notte. Il tratto da Perinaldo a Vignai offre l'immediata rivincita per Munari, primo con 52" sul fortissimo (una volta di più) Bacchelli. Alen, vigile, è terzo e Nicolas quarto, davanti a Ragnotti e Rohrl. Fra le turismo di serie canto del cigno per Robini che precede l'ottimo Fraquelin sulla stessa GTV che lo

2 STRATOS di...ghiaccio

Si è subito in prova speciale da Gap a Romette, ventinove chilometri di strada innevata che consiglia ai più chiodature piuttosto robuste. Fiat e Lancia ad esempio montano gli MS 35 5C. Il «Drago» la fa da padrone e si lascia a 20" Alen. Dietro di loro Kullaeng (Ascona gr. 2) e quindi Andruet, il sorprendente Kolic (BMW, numero di partenza: 108) e Bacchelli. Abbastanza staccato Pinto che finisce la prova con il dodicesimo tempo staccato di un primo e venti da Munari. In compenso va fortissimo Ambrogetti con l'eterna Fulvia, quindicesimo dietro a Dorche (BMW) il più veloce dei gruppi uno davanti a Rouget (Porsche) più veloce dei gruppi tre.

Sorprese in abbondanza nella se-

**BALLESTRIERI ora
aspetta il COSTA
BRAVA con l'ALFA**

La BETA scomparsa

MONACO - Al via del Montecarlo 1975 manca poco più di un'ora. I quattro equipaggi Lancia si ritrovano davanti all'albergo che li ospita per scaldare insieme i motori. Con loro ci sono i responsabili della direzione tecnico-sportiva del team: Daniele Audetto, Mike Parkes, gli assistenti Maiga e Garzoglio e gli «aggiunti» Nannini e Ferraris, tutti con la nuova divisa verde-bianca dello sponsor Alitalia. Una decina di minuti più tardi ed il corteo si avvia verso la partenza. Il tragitto è breve, sì e no un paio di chilometri.

Sul piazzale del Casinò belle époque arriva Munari con lo scaramantico 14 sulle porte della Stratos seguito dappresso da Andruet e da Pinto. Dopo pochi istanti scatta l'allarme nello staff torinese: manca all'appello la Beta coupé di Ballestrieri e Sodano. Lo stesso navigatore arriva a piedi, nerissimo, e spiega:

«La macchina è ferma dietro il vecchio

Sporting, ad un centinaio di metri. Il motore all'improvviso ha cominciato a picchiare ed abbiamo subito tolto il contatto». Intorno alla Beta si sente il (brutto) rumore che esce dal cofano. Si decide di tentare comunque, sperando nel miracolo. Così alle 9 e 58 Ballestrieri e Sodano, spinti fin sulla linea di partenza per non peggiorare le cose, partono regolarmente. Li «scortano» fino all'officina Lancia di Beaulieu dove la natura del guaio trova conferma. Si è rotto un bullone che tiene il cavalletto di una biella e l'altro, lavorando in posizione anomala si è piegato.

Intanto il tempo passa e la riparazione totale non si può fare. La sola cosa possibile per non incorrere in un maxi-ritardo a Cuneo e di rimontare la biella usando un bullone di diametro inferiore e... sperare. Smontaggio e rimontaggio hanno portato via quasi cinquanta minuti quando la macchina esce dal garage. «Balestra», scatenato, è bravissimo e arriva a Cuneo impiegando in pratica un'ora e un quarto per cui Sodano può timbrare con un solo minuto di ritardo al C.O.

Il peggio sembra passato. Il controllo successivo (Voghera) è abbastanza tranquillo e c'è tutto il tempo per ripristinare il motore in modo definitivo. Invece pochi chilometri fuori Cuneo gli stessi bulloni cedono ancora e non c'è più niente da fare. Una fine davvero amara per la collaborazione fra Ballestrieri e la Lancia.

«Ci tenevo molto a fare una bella corsa con la Beta e con un po' di neve ci sarei riuscito. Peccato», spiega il sanremese appena ha assorbito la delusione: «Mi ero preparato molto ed alla macchina avevo dedicato ogni attenzione perché sono convinto delle possibilità in corsa della Beta quando avrà finito finalmente il suo rodaggio agonistico. Pensa che alla vigilia ho fatto salire in macchina mia moglie e sono andato a fare una prova, tanto per controllare che tutto andasse

bene. Ho trovato solo che il contagiri era tarato un po' basso, sui 6800 giri e così in serata ho chiesto a Parkes di tararmelo con qualche centinaio di giri in più. Così anche lui ha potuto vedere che tutto era o.k. Poi al mattino...».

«Balestra» rifiuta l'etichetta di pilota-sfortunato con veemenza.

«D'accordo che non ho nulla da rimproverarmi in quanto ho fatto tutto il mio dovere ma non parliamo di sfortuna. Sono cose che capitano, purtroppo, nei rallies, soprattutto quando una macchina è ancora tanto giovane. Questa volta è toccato a me, ecco tutto».

L'occasione della rivincita non è neppure distante. Fra un mesetto, a metà febbraio, c'è il Rally Costa Brava dove debutterà con le nuove Alfetta gruppo 2.

g. r.

Un radar plurilingue a Piacenza

PIACENZA - Una simpatica iniziativa è stata assunta dall'A.C. Piacenza in occasione del transito del 43. Rally di Montecarlo al posto di controllo a timbro di Bobbio: ai quarantacinque equipaggi transitati nella cittadina della Val Trebbia sono stati consegnati, in omaggio, un breve «radar», redatto in italiano e in francese, per il tratto Piacentino e per la zona confinante, e una copia del volume «La storia dell'automobilismo piacentino» edito dallo stesso Ente e scritto dal vostro collaboratore Gaetano Cravedi. Infine, una gentile signora (che ha voluto mantenere l'incognito) ha donato un magnifico copricapo «tricolore» in lana confezionato dalle sue stesse mani al giovane pilota Fulvio Bacchelli, unico italiano inserito nello squadrone Fiat, in segno di riconoscimento e di auspicio per il prosieguo della stagione sportiva.



SODANO testimone-della-rabbia

Con i «muletti» erano cominciati i guai...

MONTECARLO - Si dice che le disgrazie non vengano mai sole, e mai proverbio è stato più giusto riguardo alla nostra partecipazione al Rally di Montecarlo.

Già durante gli allenamenti ce ne erano successe di tutti i colori: motori, cambi, sospensioni dei «muletti» sembrava si fossero messi d'accordo per farci perdere il maggior tempo possibile, guastandosi nelle maniere più imprevedute, nei luoghi più lontani. Ci eravamo consolati, pensando che dopo tanti problemi prima della corsa, la sorte ci riservasse un futuro più roseo, ed avevamo cocciutamente continuato a provare tra una sosta in officina ed un'altra, con macchine d'affitto, o prese a prestito o addirittura facendoci portare sulle prove da nostri colleghi più fortunati: a denti stretti, perché per Amilcare e per me questo doveva essere il «nostro» Montecarlo, quello dell'addio e quello del ritorno.

Non abbiamo mollato neppure quando, a soli tre giorni dalla partenza, un febbre da cavallo mi ha bloccato a letto costringendomi a rimpinzarmi di antibiotici: in parte con Garzoglio e in parte addirittura con la moglie Dina, Ballestrieri ha terminato come ha potuto la preparazione e quando la mattina della partenza, ancora febbricitante, mi sono seduto in macchina, abbiamo tirato un sospiro pensando che finalmente ce l'avevamo fatta, che da allora in avanti tutto doveva andar bene. Per questo quando, solo un minuto dopo, il sordo picchiare del motore ci ha fatto capire che qualcosa di gravissimo era accaduto, siamo veramente crollati. Solo l'entusiasmo e la bravura dei nostri meccanici che in una sola ora hanno rimesso la vettura in condizione di partire, ci hanno dato la forza di affrontare quei lunghi, lunghissimi chilometri che ci separavano dal primo C.O., Cuneo.

In quella breve ora di lotta contro il tempo, Amilcare ha messo tutta la rabbia accumulata in un mese di prove e mano a mano che ci avvicinavamo al controllo accorgendoci che il nostro ritardo sarebbe stato minimo, che tutto era rimesso in gioco, abbiamo ripreso a sperare.

Poi il crollo, il rumore secco, inequivocabile della biella che sfonda il carter e che significa basta, finito, senza appello, non c'è stata rabbia, né dolore, né sorpresa, solo un gran senso di vuoto: il Monte-Carlo, per gli altri non ancora iniziato, per noi era già finito.

Piero Sodano



MONTECARLO - «Ma se al posto del generoso Yves Jouanny ci fosse stata la Biche — chiedono ad Andruet appena ripresosi dal lungo sonno domenicale — pensi che saresti egualmente uscito di strada, lì sul ghiaccio della Jabron-Chateauxvieux?». E lui, un tipo che non deve ammettere ripensamenti, che non gradisce tornare e ritornare su un argomento: «Sì, certamente» fa, sprigionando laser dai suoi occhi spiritati «poteva capitare a chiunque (ma a Sandro Munari non è capitato, n.d.r.), cosa c'entra avere al proprio fianco questo o quel navigatore...».

Un'alzata di spalle, e via. Gianclaudio Andruet ci ha messo una pietra sopra. E' assai improbabile ormai, dicono gli amici stretti dell'oriundo e della Michel Petit, che i due tornino di nuovo insieme. Il divorzio si è ormai consumato. E se da parte di lei esiste una certa disponibilità a verificare almeno le condizioni di un possibile «volèmore bene», da parte di Andruet proprio no. Ha molto amor proprio, lui, e non se la sente di cedere alle pressioni esterne: c'era stato in questo senso un tentativo del genere alla vigilia della partenza da Montecarlo dell'itinerario italiano.

Daniele Audetto, il d.s. Lancia-Alitalia, aveva convocato all'Hotel Mirabeau la signorina «Biche» che, dicono i così detti testimoni oculari, è stata introdotta nella stanza occupata fisicamente da Andruet e rinchiusa dentro con la segreta speranza che i due potessero finalmente chiarire i propri rapporti. Niente da fare. La mattina seguente la «Biche» si è presentata in pelliccia al via, ma sotto non aveva la tuta: tanto per fare rabbia a Gianclaudio, la mini-

Purtroppo con una tragedia ricominciate le corse negli USA

BILL SPENCER (senza freni) contro un muretto a RIVERSIDE

ALLISON matador

RIVERSIDE Per i 20 mila spettatori accorsi a Riverside lo spettacolo era iniziato sabato, quando avevano luogo le prove di qualificazione. Bobby Allison, a bordo della fiammante Matador di Roger Penske strappava la piazza d'onore e 10 mila dollari, girando alla media di 177,22 kmh, seguito da David Pearson su Mercury (176,9) e con Ricard Petty sulla scia (175,3) e Benny Parson (173,7).

La solita fanfara chiassosa, sfilata di majorette e poi la corsa.

Allison scattava dalla sua posizione di privilegio e teneva duro sino al primo rifornimento, quando avevano inizio i sorpassi mozzafiato, che vedevano Petty duellare, come al solito, con l'avversario di sempre Pearson col quale si scambiava la posizione di testa. La temperatura caldissima, tipicamente estiva causava numerosi ritiri e noie meccaniche, soprattutto per surriscaldamento.

Petty dopo un accanito duello sfiorava in sorpasso il muro di

RIVERSIDE - Il 1975 ha dato il via alle competizioni automobilistiche USA con un incidente, fatale per il 26enne Bill Spencer della vicina Buena Park. All'imbocco della curva numero sei, del circuito di 2 miglia e mezzo, a causa del mancato funzionamento dei freni, è andato ad urtare il muro di protezione. Dall'urto Spencer riportava la frattura della cassa toracica e decedeva in ospedale.

L'incidente è avvenuto nell'identico punto dove, nel 1964 il famoso pilota di stock cars Joe Weatherly periva in seguito ad urto contro il muretto.

Il « punto incriminato » è una curva angolata a 180 gradi che non può essere abbordata a velocità superiore agli 80 kmh ed è molto affollata di spettatori. Spencer era in quinta posizione con Bobby Allison su Chevrolet al comando della gara « Permatex 200 » antepriima della « Western 500 ».

La gara, che ha subito un lungo rallentamento è stata vinta dall'italo americano Jimmy Insolo di Mission Hill su Chevrolet.

Al secondo posto si è piazzato Herschel Mc Griff a due decimi di secondo, seguito da Bobby Allison che ha avuto comunque la consolazione di ottenere la « pole position » della classica 500 miglia.

Il famoso vincitore della 500 miglia di Indianapolis, Roger Ward di 54 anni, assente dalle corse dal 1966, ha fatto la sua apparizione partendo dalla 40. posizione. Dopo dieci giri si trovava in 21. piazza, ma al 29. era costretto ad abbandonare per difetti di carburazione.

Ward da qualche anno a questa parte guida la « pace car », la macchina apricorsa durante la 500 miglia di Indy.

protezione e graffiava rabbiosamente la sua macchina rosso blu perdendo preziosi secondi al box. Rientrato in pista iniziava un poderoso rush di rimonta portandosi in settima posizione. Ne approfittava Cecil Gordon che staccato leggermente Mc Griff prendeva il posto di Petty, mentre Pearson aveva via libera nella seconda posizione.

Prima della fine della combattuta 500 miglia, Allison riusciva a distaccare il diretto inseguitore di circa 25 secondi, grazie ad

una eccezionale performance della Matador di Penske.

La media di 152 kmh era bassa, ma la colpa va addossata a diverse bandiere gialle per incidenti di minore entità.

Lino Manocchia

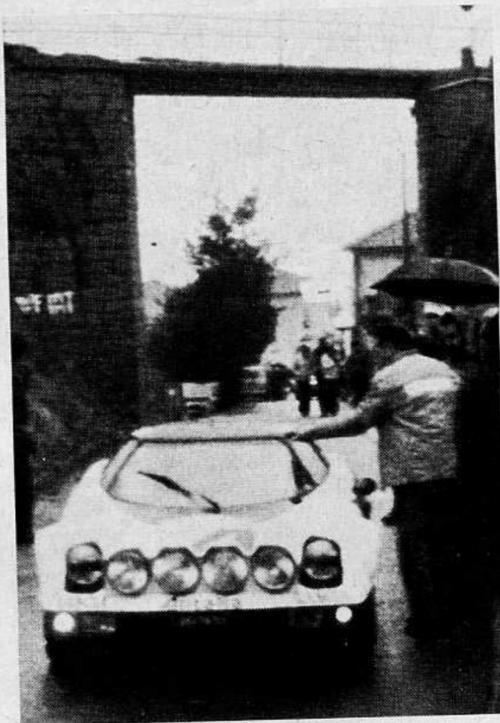
500 MIGLIA « WESTERN » - Gara di velocità per Stock Car - Riverside, 19 gennaio 1975.

1. Bobby Allison (Matador) alla media di 152,85 kmh; 2. Pearson (Mercury); 3. Gordon (Chevrolet); 4. Mc Griff (Chevrolet).

Non ha portato fortuna a ANDRUET

Un divorzio di grana con « BICHE »

A sinistra, Michelle Petit « Biche » al via del Rally, a Montecarlo. Andruet (a destra) ha dovuto fare a meno di lei, ripiegando su Jouanny



équipière è rimasta lì, impalata, con le sue amiche finché le « champion » non se ne è andato facendo coppia con Yves Jouanny, che sebbene figlio di un noto ristoratore di Antraigues, è ancora digiuno... di note e di radar.

Dopo i fatti, gli antefatti. La vittoria-choc di Andruet e « Biche » all'ultimo Tour de Corse (con la Lancia Stratos) avrebbe autorizzato la ragazzina ad alzare la voce nei confronti del suo datore di lavoro. « Fino ad oggi mi è stato riconosciuto il "tot" per cento, secondo me è poco per l'avvenire » tuonò (si fa per dire) l'esile « Biche », « pretendo un trattamento adeguato ai risultati, l'esperienza, alle capacità ». Gianclaudio, orecchie da mercante (pare con la chiusura lampo alle tasche) non ha dato peso alle parole-ultimatum della partner. « Ne ripareremo! », avrebbe risposto Andruet.

Questo futuro prossimo per la « Biche » scadeva a fine dicembre, giusto in tempo per mettere in discussione (contrattuale) il Montecarlo, nonostante fosse già in fase avanzata la ricognizione in due. Di solito, chi tace acconsente, ma la « enfante terribile » del rallismo transalpino deve avere arguito che, dal silenzio di Gianclaudio, non c'era più nulla da sperare in termini economici. E sapete cosa ha fatto? Lo ha lasciato in asso, nel bel mezzo di un allenamento.

Poi, tanto per compromettere il Montecarlo, e i nervi di Andruet, ha allungato lo... sciopero. E così si è giunti alla vigilia del via da Montecarlo e alla « sceneggiata » del navigatore sostituito più per capriccio che per opportunità.

Lino Ceccarelli

Ce l'ha con noi per le squalifiche dal GIRO

...ma Jean Claude è proprio incorreggibile

ROMA - « ...non è sportivo quello che ha fatto Autosprint... » così ci ha detto Andruet, « vedovo » Biche a Vallelunga riferendosi alla recente squalifica subita da Pinto per aver preso l'autostrada durante l'ultimo giro d'Italia. L'accusa di Andruet dell'antisportività di AUTOSPRINT era « secondo lui » ingiusta perché noi eravamo stati gli unici a denunciare l'irregolarità mentre gli altri giornali avevano fatto finto di « non vedere ».

Sono le otto del mattino quando lo incontriamo a Vallelunga, si è appena alzato dopo un sonnello di meno di due ore, ora sta andando al CO, indossa la sua tuta marrone e ci aggredisce (verbalmente). Lo vediamo un po' alterato e non entriamo nella discussione, un suo meccanico cerca di scusarlo dicendo che « appena sveglio è intrattabile ».

Certo che il Montecarlo per il nostro era cominciato male, già a Parigi aveva violentemente litigato con la sua navigatrice « Biche » (il cui fidanzato Jean-Noel Auger, ex campione francese di sci, si dice tra l'altro soffre di... gelosia nei confronti del pilota della Lancia), che gli annunciava poco prima del via la sua decisione di non partecipare al Montecarlo come sua navigatrice.

Dopo un po' incontriamo anche Pinto, pensando all'atteggiamento di An-

druet, che, in definitiva al Giro d'Italia ha preso l'autostrada per sua stessa ammissione al sottoscritto, ma lo ha vinto e non è stato squalificato, abbiamo « quasi » paura di Lele. Invece Pinto l'ha presa con filosofia: « Come avrei dovuto prenderla — ci dice — l'unica cosa che mi fa rabbia è che come sempre ci caschi di mezzo io, solo io, e gli altri che erano con me? ». Meno male — un filosofo — pensiamo, e parliamo di Ballestrieri che ha iniziato i suoi guai dopo 80 metri. Ha infatti rotto il motore per andare dal posteggio alla piazza davanti all'hotel de Paris. Aggiustato alla meglio il motore della Beta ha fatto poca strada prima di esalare l'ultimo definitivo respiro. Pinto non si sa spiegare come sia successo una cosa del genere, ci parla poi della Stratos « una macchina eccezionale » e della inutile marcia di trasferimento (su questo sono tutti d'accordo). Spera molto il Lele in questo Rally visto anche la macchina di cui finalmente dispone. Ma la sorte lo tradirà nella seconda prova speciale di domenica.

Riecco Andruet! Questa volta ci sorride, è più trattabile, ma insiste sullo stesso punto: AUTOSPRINT non è stato sportivo!!! Ci dice che anche al Rally di Montecarlo quest'anno si può prendere l'autostrada. Gli ribattiamo che qui il percorso è libero, ma non lo era al Giro d'Italia.

« Eravamo tutti d'accordo di prendere l'autorete... » — borbotta, — io ammiro molto il vostro giornale ma alcune cose non mi sembrano giuste ». Finalmente scopriamo il nocciolo della questione: ad Andruet non è andato a genio una « zanzara » dove si diceva che Munari era stato mandato in Canada a guadagnare 300 dollari con una vittoria, mentre lui un paio di milioni se li era messi in tasca con il Giro d'Italia. Finalmente abbiamo capito la vera ragione della rabbia di Andruet. E allora comprendiamo meglio anche la « resa » (con divorzio) della Biche.