

**La Maratona  
francese  
agli ultimi Km**

# domenica **SPRINT**

Mentre andiamo in macchina i superstiti del TOUR-AUTO si avvicinano a NIZZA con la STRATOS in vantaggio di 5' (il pilota francese dominatore amministra il distacco)

## DARNICHE alla LAUDA

**DALL'INVIATO**

NIZZA - Il Tour de France è alla fine. Nel momento in cui scriviamo queste note mancano ancora due giorni, e pur se essi saranno molto importanti e se il risultato finale non è ancora sicuro, possiamo già trarre delle conclusioni sul cosa sia stata questa edizione della gara francese.

Impoverita dalle circostanze, dal fatto che i regolamenti ufficiali cambieranno l'anno venturo e quindi che non ci sono ancora le macchine del 1976 e non ci sono più parecchie di quelle del passato, questo Tour ha raccolto poche iscrizioni di grande valore. Poche, anche, perché è mancata ancora quella informazione preventiva che avrebbe potuto far pensare a qualcuno di venirci, a questa gara. Che in sostanza si è risolta in una manifestazione nazionale francese, con la « intrusione » di un equipaggio italiano, uno nordico e uno italo-belga.

Questo accentuarsi della partecipazione francese, in altre parole la progressiva scomparsa di equipaggi stranieri, è dovuta anche ad altri fattori, oltre a quelli cui abbiamo accennato. La Lancia, ad esempio, avrebbe ben voluto essere qui con le sue macchine ufficiali ma la sua posizione nella corsa al titolo mondiale dei rallies lo ha impedito. Così come ha impedito alla Renault di mettere in campo delle macchine che forse potevano esserci.

E' venuta, per contro, la Ford inglese, con una macchina che potenzialmente avrebbe potuto avere delle grandi soddisfazioni, ma è durata poco. Niente Porsche, come si poteva sperare, niente altre marche ufficiali. Cosicché il Tour ha sofferto di mancanza di richiamo data dai grandi nomi, anche se in ultima analisi ha guadagnato in equilibrio.

Il carattere « rallistico » è stato accentuato, stavolta, da una formula che aveva lo scopo di bilanciare le possibilità delle macchine e dei piloti da strada nei confronti di quelli da pista. Idea molto buona, e che è da seguire. Però a questo aspetto positivo la organizzazione ha contrapposto un aspetto nettamente negativo, cioè la mancanza di una visuale corrispondente allo spirito che aveva informato le edizioni del Tour de France della prima serie, quella splendida che aveva avuto protagonisti di gran nome e che ne aveva fatta la fama.

E questo purtroppo non vediamo come possa essere modificato in avvenire, se la gente che continua ad organizzare il Tour resta la stessa. Il tener in gran conto i piccoli interessi regionalistici dimenticando i grandi obiettivi internazionali, non potrà che limitare ancora di più in avvenire questa corsa che invece avrebbe tutte le possibilità di ridi-

ventare un « faro » nella stagione.

Lo si è visto nella ripartizione delle tappe, fatta per accontentare tutti gli organizzatori francesi, senza tuttavia voler spendere soldi. Così non ci sono stati quest'anno certi circuiti classici, mentre abbiamo avuto prove di scarso valore. Eppoi il grande squilibrio nella ripartizione delle fatiche da affrontare è stato stupefacente.

Dopo tre giornate che hanno im-

rischi di incidenti senza costrutto.

Poi è venuto il cataclisma della prima giornata, a togliere al Tour — di colpo — parecchi dei motivi che potevano essere interessanti. Via subito molti degli equipaggi che avrebbero dovuto dar vita alle battaglie per i primi posti, e scomparso subito dopo anche Makinen e la sua Ford Escort ufficiale, e altre Porsche, tutto si è risolto nella cavalcata di Darniche e nella rincor-

italiani, alla fine, ce n'era uno solo, e non abbiamo potuto vedere cosa valeva. C'è rimasto soltanto Ugo Meloni, italiano del Belgio, che con la sua Fiat 128 coupé ha fatto cose molto buone insieme col belga Berndtson che è bravissimo in circuito.

Decisamente troppo poco, ed anche con la scusante della prossimità del Sanremo avremmo voluto vedere qualcuno dei nostri baldi gio-



La Lancia Stratos Turbo di Bernard Darniche e Alain Mahe è attualmente (è domenica sera, quando scriviamo) in testa al Tour de France, ed ha grosse probabilità di arrivare in testa anche a Nizza. Darniche, ora, amministra saggiamente un vantaggio di circa cinque minuti su Egreteaud (Porsche) e gli altri inseguitori

pegnato i concorrenti molto poco, abbiamo avuto due enormi « tapponi » estenuanti che non avevano nessuna ragione di essere. Centinaia e centinaia di chilometri di strada assolutamente inutili, solo per andare a correre sul circuito di Croix-En-Ternois, sono una cosa che sbalordisce, e che non trova scusante. C'è stata, è vero, la faccenda di Le Mans, con l'equivoco della data che ignorava il calendario motociclistico ed il « Bol d'or », ma una volta saputo che a Le Mans non si poteva andare gli organizzatori potevano benissimo variare il loro itinerario iniziale, e renderlo più agile. Hanno invece mantenuto la lunghissima trasferta al nord, obbligando la gente a stare ore ed ore per strada, ad accumulare fatica e

sa di Egreteaud alle posizioni alte, dopo il tempo perduto nella prima fase dapprima per il gesto cavalleresco di fermarsi ad aiutare Poirrot e poi per aver una macchina non regolata per la pista.

Chasseuil con la Opel Ascona ha stretto i denti, ha fatto miracoli, ma in sostanza non poteva sperare di potersi opporre alle Porsche ed alla Stratos.

Peccato che delle tre Stratos due siano scomparse subito. Sia perché sarebbe stato interessante vedere cosa poteva fare la « quattro valvole » del giovane Vincent, che pare sia un pilota molto dotato ed in ascesa, eppoi perché avremmo voluto vedere all'opera Giorgio Schon e Giorgio Pianta. Invece essi sono stati fermati subito. Di equipaggi

vanotti mettersi in campo in una dura impresa come questa. Perché il Tour, anche se stavolta è stato poco felice, resta una impresa difficile e dura, da grande fatica e anche da grandi sacrifici. Ma che può dare grandi soddisfazioni.

Quello che resta da sperare, davvero, è che nelle idee degli organizzatori si inseriscano i principi che hanno fatto del Tour la grande prova che era. E che l'anno venturo tutto sia differente. Sarebbe peccato che questa gara, che ha tutto per ridiventare affascinante, si fossilizzasse in una concezione provinciale, come è stata quest'anno.

La tradizione del Tour merita di meglio.

**Franco Lini**

NIZZA - Primato di affluenza oltre che di iscritti. Sono 138 macchine quelle verificate, su 142 iscritte. Un primato che si spiega con l'annullamento del « Grand National » che era il Tour parallelo riservato ai concorrenti dotati di licenza nazionale. Essi facevano soltanto una parte del percorso del grande Tour. Quest'anno non c'era il Grand National e quindi una buona parte dei concorrenti di questa categoria si è « riversata » sul Tour normale. Il che significa tra l'altro che se è stato battuto il primato di affluenza non lo è stato quello della qualità. Prima giornata del Tour e un « prologo » che avrà conseguenze estremamente importanti.

### LUNEDI' 15 settembre

#### prologo NIZZA-NIZZA

## L'ecatombe prima dell'inizio

NIZZA - Da Nizza a Nizza il « prologo » comporta sei prove speciali, che sono quelle del « Criterium Jean Behra » e in parte sono anche le classiche della parte finale del Monte Carlo. Anche se il totale della lunghezza di queste prove è abbastanza importante, questa prima giornata

difetti di accensione. Infine c'è stata la eliminazione della Porsche di Jean Marie Almeras, una delle migliori. Un incidente abbastanza curioso, poiché la macchina aveva sbandato e quando Almeras stava riportandola sulla strada è sopraggiunta quella del fratello, che l'ha investita a tergo e l'ha inviata definitivamente giù da una scarpata.

Il Turini dunque ha avuto una parte importantissima. Il primo passaggio tra l'altro è stato effettuato con condizioni abbastanza buone dalla prima parte dei concorrenti, ma con la pioggia e infine con una forte nebbia dagli ultimi. Anche le due altre prove del primo passaggio hanno avuto condizioni ineguali, per cui si spiegano i tempi relativamente modesti dei migliori rispetto a quelli che avevano macchine inferiori.

Il secondo passaggio sul Turini invece è stato terribile per tutti. La pioggia è stata sempre violenta e la visibilità in alto nei colli molto ridotta dalla nebbia. Il risultato è stato che parecchi sono usciti di strada e tra questi purtroppo Giorgio Schon, per un errore involontario e di cui non gli si può far colpa. Infatti l'impianto interfonico di cui era equipaggiata la Stratos bianco-azzurra era difettoso, forse a causa della gran umidità, ed a tratti anziché la voce del compagno Schon udiva soltanto un gran fischio. Proprio questo ha impedito che



Fotografata nel parco chiuso sul lungomare di Nizza, la Lancia Stratos di Schon, Pianta e Garzoglio, che è purtroppo uscita di scena quasi subito

doveva servire soltanto come aperitivo, ed a dare agli stradisti ed alle macchine più da strada che da pista un certo vantaggio, per equilibrare il vantaggio che avrebbero avuto gli altri sui circuiti.

Il tempo ha mandato all'aria tutti i pronostici e tutte le previsioni, facendo diventare questo « prologo » la cosa più importante del Tour, e decapitando la gara delle parti più interessanti dato che sono stati eliminati di un colpo parecchi dei pronosticabili come favoriti. Jacques Henry, con la Porsche Carrera speciale iscritta nel gruppo 5 Tour de France e dunque alleggerita, ha percorso soltanto un paio di centinaia di metri. Proprio alla stessa curva sulla quale aveva compiuto un testa-coda durante il « Criterium Jean Behra », qualche mese fa, e per eccesso di prudenza poiché aveva voluto evitare il ripetersi dell'incidente, è andato a sbattere contro una roccia ed ha demolito la parte anteriore della macchina.

Una cosa incredibile. Secondo il racconto che ci ha fatto ed appunto perché non era concentratissimo, ha sbagliato la manovra del cambio e nel retrocedere dalla terza alla seconda la leva è rimasta in folle. Cosicché la macchina è andata dritta contro la montagna.

Henry era dato favorito con almeno il sessanta per cento di probabilità rispetto a Darniche su Lancia Stratos. Via lui, dunque, le possibilità della Lancia aumentavano notevolmente.

Restavano però in gara altri. Solo che la prima prova del Turini si incaricava di fare altre vittime. Dapprima era la Lancia Stratos di Vincent, l'unica col motore a quattro valvole per cilindro, a doversi fermare per un incidente abbastanza incredibile. Una foratura, provocata può darsi da un urto contro uno spuntone di roccia, provocava la rottura della sospensione posteriore dato che su questa macchina « pistaiola » non vi era la ruota di scorta e nessuno aveva pensato ad almeno equipaggiarla con una di quelle bombolette che servono a rigonfiare le gomme in caso di foratura e che permettono di andare avanti per un poco.

Cosicché Vincent ha dovuto continuare con la gomma fuori e la sospensione ne è rimasta tanto danneggiata che non ha potuto raggiungere la fine della prova del Turini.

Poi c'è stato il ritardo della terza Stratos, quella di Schon e Garzoglio, che ha dovuto salire il Turini molto adagio per

fosse avvertito di una curva stretta, ed è arrivato troppo veloce per poter continuare rimanendo in strada. I grandi gesti di Garzoglio sono stati sufficienti ad impedire una uscita di strada violenta e quindi pericolosa, ma la macchina è andata giù da una scarpata rimanendovi troppo danneggiata per poter continuare.

Per lo stesso motivo è scomparsa la Porsche di Poirot, una macchina preparatissima, e quella di Roussely, altrettanto buona. Per un corto circuito alla scatola dell'accensione elettronica e invece rimasto fermo Alibelli, sempre su Porsche. Una vera ecatombe, che ha tolto di mezzo un gran numero di protagonisti... prima che il tour cominciasse. Alla fine mancavano 25 macchine e tutte o quasi erano di primo piano.

Cosicché, anche per le condizioni di squilibrio che si erano verificate nella prima parte, la classifica generale dopo il prologo era favorevole alle macchine di Chasseuil e Makinen che erano delle gruppo due ed alle Alfa Romeo GTV gruppo uno che avevano potuto marciare benissimo. Se non altro ciò dava un motivo di interesse per il seguito visto che i favoriti che restavano dovevano recuperare.



Al primo passaggio sul famoso col de Turini, ecco la Opel Ascona gruppo 2 di Guy Chasseuil, che all'inizio è stata anche in testa alla classifica

### 1.a Prova

#### COL DU TURINI (Km 23)

1. Clarr-Fauchille (Opel Ascona) 17'39"3;
2. Chasseuil-Chonez (Opel Ascona) 17'52"8;
3. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 18'06"0;
4. Makinen-Liddon (Ford Escort) 18'07"4;
5. Mouton-Conconi (Alpine A 110) 18'14"2;
6. Rouget-Lefebvre (Porsche Carr. RS) 18'22" e 8;
7. Sainpy-Berguet (Ford Escort) 18'38"3;
8. Beguin-Andrevon (Alfa Romeo GTV) 18'43" e 7;
9. Bosselut-Robert (Alpine 1600) 18'47"4;
10. Frequelin-Rousseau (A.R. GTV) 18'48"3;
11. Touroul-Lunel (Porsche Carrera) 18'48"8;
12. Mas-Celerier (Porsche Carrera) 18'59"4;
13. Talenti-Glass (BMW 30 CSI) 19'10"4;
14. Prive-Sepaniak (Alpine A 110) 19'13"1;
15. Steiner-Collette (Alpine 1600) 19'17"6;
16. Imbert-Renier (A.R. GTV) 19'18"3;
17. Ravenel-Ravaze (Opel Commodore) 19'24"2;
18. Lion-Audouard (Porsche 911 S) 19'25"1;
19. Mertens-Cahouart (Alpine 1600) 19'27"1;
20. Almeras-Montet (Porsche Carrera) 19'31" e 1;
21. Paquet-Brun (Alpine A 110) 19'31"1;
22. Cauvin-Baldini (Ford Capri) 19'32"4;
23. Verney-Fouquet (Porsche 911) 19'32"5;
24. Greder-Thomas (Opel Commodore GSE) 19'34"2;
25. Schon-Garzoglio-Pianta (L. Stratos) 19'37"3;
26. Catherineau-Girard (Ford Capri RS) 19'38"6;
27. Tarnaud-Vallet (Porsche Carrera) 19'39"5;
28. Diebolt-Arnaud (Opel Commodore) 19'40"8;
29. Leude-Leude (Alfa GTV) 19'42"6;
30. Beltramelli-Bardot (BMW 2002 T) 19'43"3;
31. Hazard-Hazard (Ford Capri) 19' e 44"3;
32. Morel-Chazot (Alfa GTV) 19'44"8;
33. Grobot-Borens (Alfa GTV) 19'46"3;
34. Cat-Neyron (Opel Ascona) 19'49"6;
35. Portier-Vanderbecke (Porsche Carrera) 19'51"6;
36. Minguez-Fery R. Kuss (Alfa GTV) 19'54" e 4;
37. Normand-Maze (Alpine A 110) 19' e 55"3;
38. Bayon-Bayon (Simca R2) 19'56"9;
39. Labaune-Maurin (Porsche Carrera) 19'58" e 3;
40. Gillet-Moutel (Opel Commodore) 20'00"1;
41. Advocat-Medard (Alfa GTV) 20'00"1;
42. « Tchine »-Salles (Scora) 20'00"1

### 2.a Prova

#### COL DE PORTE (Km 11)

1. Chasseuil 9'03"1;
2. Makinen 9'08"6;
3. Clarr 9'20"4;
4. Beguin 9'32"5;
5. Frequelin 9'34"3;
6. Rouget 9'34"4;
7. Touroul 9'40"1;
8. Imbert 9'42"2;
9. Egreteau 9'49"1;
10. Mouton 9'50"2;
11. Ravenel 9'51"1;
12. Cat 9'52"4;
13. Talenti 9'54"9;
14. Sainpy 9'57"4;
15. Greder 9'58"8;
16. Grobot 9'59"3;
17. Steiner 10'00"8;
18. Verney 10'06"7;
19. Bosselut 10'08"1;
20. Minguez 10'09"6;
21. Gnoni 10'09"9;
22. Masset 10'10"9;
23. Lion 10'11"6;
24. Chardin 10'12"6;
25. Soprana 10'16"3;
26. Duclos 10'18"1;
27. Joint 10'19"2;
28. Bayon 10'19"2;
29. Deriemont 10'19"7;
30. Vignes 10'20"4;
50. Schon 10'31"2.

### 3.a Prova

#### COL DE L'ABLE (Km 12,5)

1. Beguin 10'36"2;
2. Frequelin 10'40"2;
3. Ravenel 10'51"1;
4. Grobot 11'01"5;
5. Makinen 11'04"2;
6. Greder 11'05"5;
7. Chasseuil 11'06"8;
8. Minguez 11'10"2;
9. Clarr 11'11"1;
10. Vignes 11'11"7;
11. Masset 11'13"2;
12. Talenti 11'13"5;
13. Soprana 11'15"9;
14. Leude 11'16"8;
15. Duclos 11'22"4;
16. Darniche 11'24"1;
17. Rouget 11'24"2;
18. Chardin 11'25"5;
19. Sainpy 11'26"2;
20. Advocat 11'26"4;
21. Jean 11'26" e 3;
22. Routoul 11'29"6;
23. Deriemont 11'33"8;
24. Egreteau 11'34"6;
25. Gillet 11'34"9;
26. Morel 11'38"4;
27. Marie 11'41" e 7;
28. Mas 11'41"7;
29. Mouton 11'43"3;
30. R. Bancal 11'44"3;
- 32) Schon 11'46"9.

### 4.a Prova

#### COL DU TURINI (Km 23)

1. Makinen 18'30"2;
2. Chasseuil 18'40"3;
3. Clarr 19'03"5;
4. Darniche 19'22"2;
5. Schon 19'32"2;
6. Beguin 19'40"4;
7. Frequelin 19'43"2;
8. Ravenel 19'56"8;
9. Hoepfner 20'09"3;
10. Lunel 20'09"9;
11. Talenti 20'12" e 5;
12. Rouget 20'13"1;
13. Egreteau 20'14"2;
14. Grobot 20'18"2;
15. Mouton 20'32"2;
16. Mas 20'33"3;
17. Bancal 20'39"1;
18. Greder 20'39"4;
19. Morel 20'41"5;
- 20.

Meny 20'48"1;
- 21. Gillier 20'52"2;
- 22. Nussbaumer 20'53"6;
- 23. Leude 20'54"2;
- 24. Dacremont 20'55"4;
- 25. Steiner 20'57"2;
- 26. Minguez 20'58"5;
- 27. Vautrin 20'59"5;
- 28. Colard 21'05"3;
- 29. Bayon 21'09"8;
- 30. Diebolt 21'10"4.

### 5.a Prova

#### COL DE PORTE (Km 11)

1. Makinen 9'58"7;
2. Frequelin 10'02"4;
3. Chasseuil 10'09"3;
4. Egreteau 10'10"3;
5. Schon 10'16"7;
6. Ravenel 10'18"2;
7. Grobot 10'21"2;
8. Talenti 10'22"6;
9. Darniche 10'25"2;
10. Mouton 10'25"9;
11. Clarr 10'26"6;
12. Hoepfner 10'36"2;
13. Bancal 10'37"2;
14. Perrier 10'38"5;
15. Leude 10'38"6;
16. Greder 10'40"3;
17. Touroul 10'40"8;
18. Minguez 10'43"3;
19. Soprana 10'44"8;
20. Meny 10'45"5;
21. Gillier 10'49" e 3;
22. Steiner 10'51"3;
23. Masset 10'54"1;
24. Roussely 10'54"5;
25. Chevalier 10'55"3;
26. Mas 10'57"1;
27. Rouget 10'57"3;
28. Bayon 10'57"3;
29. Imbert 10'58"7;
30. Lerbut 10'59"1.

### 6.a Prova

#### COL DE L'ABLE (Km 12,5)

1. Chasseuil 11'04"1;
2. Beguin 11'28"3;
3. Egreteau 11'28"5;
4. Frequelin 11'30"4;
5. Makinen 11'32"5;
6. Mouton 11'50"1;
7. Bancal 11'50"2;
8. Grobot 11'54"7;
9. Greder 12'04"4;
10. Perrier 12'05"3;
11. Ravenel 12'06"1;
12. Morel 12'06"7;
13. Touroul 12'13"5;
14. Darniche 12'16"6;
15. Hoepfner 12'21"3;
16. Viale 12'22"2;
17. Steiner



L'attesa Ford Escort RS ufficiale di Makinen ha rotto una biella

12'24"1;
- 18. Bayon 12'26"5;
- 13. Soprana 12'26"7;
- 20. Imbert 12'27"9;
- 21. Leude 12'28"8;
- 22. Cauvin 12'33"3;
- 23. Talenti 12'33" e 7;
- 24. Masset 12'36"3;
- 25. Vautrin 12'37"8;
- 26. Diebolt 12'43"8;
- 27. Rouget 12'44"7;
- 28. Minguez 12'45"2;
- 29. Meny 12'45"7;
- 30. Troncal 12'46"1.

### PROLOGO NIZZA-NIZZA

(lunedì 15 settembre)

#### CLASSIFICA GENERALE

1. Chasseuil-Chonez (Opel Ascona) 1.17'56" e 4;
2. Makinen-Liddon (Ford Escort) 1.18'27"1;
3. Clarr-Fauchille (Opel Ascona) 1.19'12"8;
4. Beguin-Andrevon (Alfa GTV) 1.19'58"5;
5. Frequelin-Rousseau (Alfa GTV) 1.20'18"5;
6. Darniche-Mahe (Lancia Stratos Turbo) 1.22'04"8;
7. Mouton-Conconi (Alpine 1600) 1.22'25"2;
8. Ravenel-Ravaze (Opel Commodore) 1.22'27"4;
9. Touroul-Lunel (Porsche Carrera) 1.23'16"5;
10. Rouget-Lefebvre (Porsche Carrera) 1.23'16"5;
11. Grobot-Borens (Alfa GTV) 1.23'21"2;
12. Talenti-Glass (BMW 3.0 CSI) 1.23'27"6;
13. Greder-Thomas (Opel Commodore) 1.24'02"2;
14. Morel-Chazot (Alfa GTV) 1.25'18"3;
15. Mas-Celerier (Porsche Carrera) 1.25'32"2;
16. Minguez-Fery-Kuss (Alfa GTV) 1.25'40"9;
17. Steiner-Collette (Alpine 1600) 1.25'49"1;
18. Masset-Emanuelli (Alfa GTV) 1.26'20"9;
19. Bayon-Bayon-Galli (Simca R.2) 1.26'34"2;
20. Cat-Neyron (Opel Ascona) 1.26'58"9;
21. Egreteau-«Fancy» (Porsche Carrera T) 1.27'10"1;
22. Soprana-Zago (Alfa GTV) 1.27'12"5;
23. Perrier-Belliard (Porsche 911S) 1.27'42"9;
24. Bosselut-Robert (Alpine 1600) 1.27'47"8;
25. Gillet-Moutel (Opel Commodore) 1.27'48"8;
26. Cauvin-Baldini (Ford Capri) 1.27'51"6;
27. Imbert-Renier (Alfa GTV) 1.27'59"6;
28. Hoepfner-Delaunay-Vanoni (Alpine A310) 1.28'06"6;
29. Hazard-Hazard (Ford Capri) 1.28'11"1;
30. Advocat-Medard (Alfa GTV) 1.28'17"3.

### MARTEDI' 16 settembre

#### 1.a tappa: NIZZA-NIMES

## Festival delle bielle

Tappa corta da Nizza a Nimes, col circuito Paul Ricard. La prova sul circuito veloce del Castellet permetteva a Darniche di recuperare facilmente parecchio terreno sugli altri, anche perché la Porsche Turbo di Egreteau, la macchina più potente in gara, aveva regolazioni troppo soffici ed era difficile da guidare

forte. Il circuito Paul Ricard poi si incaricava di togliere al Tour un altro degli equipaggi di primo piano, ed era quello della Ford Escort ufficiale guidata da Timo Makinen. Una biella rotta e per la Ford era la fine del Tour, così come era la fine di un duello con le Opel Ascona di Chasseuil e Clarr. Il quale Clarr d'altra parte non poteva fare molto perché il blocco della pompa dell'acqua lo faceva fermare due volte ai box per una riparazione che è costata moltissimo tempo, tanto che è finito all'ultimo posto nella classifica generale.

Durante la serie delle macchine di mezza classifica la Opel Commodore gruppo uno di Titi Greder lasciava una gran fumata alla prima curva dopo la partenza: biella rotta ed abbandono. Spariva così un altro dei grandi. E infine, a completare il disastro, c'era una perdita di olio sulla macchina di Marianne Hoepfner, che lasciava il motore dell'Alpine a secco fino a che a pochi giri dalla fine della serie si rompeva una biella. Anche la Porsche di Touroul si fermava a lungo sul circuito, con la accensione spenta, e perdeva tantissimo tempo.

Alla fine della seconda giornata dunque Chasseuil era in testa davanti a Darniche ma con margine ridotto. Era da prevedere che il giorno dopo, con tre prove speciali nelle Ardeche, Darniche avrebbe potuto agevolmente diventare primo.

#### 7.a Prova

**CIRCUITO PAUL RICARD** (25 giri pari a Km 145,250)

1. Darniche 59'42"6; 2. Almeras 59'47"9; 3. Striebig 1.00'09"6; 4. Egreteaud 1.00'41"1; 5. Mas 1.00'54"7; 6. Rouget 1.01'18"9; 7. Chasseuil 1.03'13"2; 8. Verney 1.03'17"3; 9. Lubert 1.03'27"6; 10. Labaune 1.04'18"1; 11. Nusbaumer 1.04'21"2; 12. Portier 1.05'21"4; 13. «Tchine» 1.06'03"1; 14. Lelong 1.06'10"2; 15. Sanchez 1.06'15"5; 16. Beguin 1.06'16"6; 17. Dacremont 1.06'20"5; 18. Talenti 1.06'29"3; 19. Lion 1.06'36"9; 20. Perrier 1.06'42"1; 21. Bancal 1.07'04"1; 22. Mouton 1.07'05"2; 23. Bosselut 1.07'12"9; 24. Tarnaud 1.07'16"8; 25. Frequelin 1.07'28"8; 26. Imbert 1.07'40"5; 28. Diebolt 1.07'43"3; 29. Catherineau 1.08'19"8; 30. Mertens 1.08'20"7.

#### 1.a TAPPA - NIZZA-NIMES

(martedì 16 settembre)

#### CLASSIFICA GENERALE

1. Chasseuil-Chonez (Opel Ascona) 2.21'

28. «Tchine»-Salles (Scora) 2.37'43"4; 29. Dacremont-«Ganaelle»-Vanoni (Alpine A.310) 2.38'11"2; 30. Mertens-Cahouzar (Alpine 1600 SC) 2.38'24"5; 31. Vignes-Saubusse (Alfa GTV) 2.38'41"3; 32. Hoepfner-Delaunay-Vanoni (Alpine A.310) 2.38'44"4.

#### MERCOLEDI' 17 settembre

2.a tappa:

#### NIMES-BOURG EN BRESSE

### Cambio pazzo per Darniche

Infatti le prove del Moulinon, Burzet e Saint Pierreville, che sono delle classiche dei grandi rallies, erano favorevoli a



L'Alpine gruppo 3 di Michele Mouton e Françoise Conconi è stata al comando della corsa delle dame fino ad Albi, dove però si è dovuta ritirare

Darniche, che già dopo la prima aveva recuperato lo svantaggio che aveva in classifica generale e superato Chasseuil. Tuttavia per Darniche cominciavano le preoccupazioni. Alla fine della terza prova, in un sobbalzo violento, la macchina ricadeva per terra violentemente e una grossa pietra urtava contro la protezio-

In classifica generale Darniche diventava primo con mezzo minuto di vantaggio su Chasseuil ed al terzo posto saliva la Porsche gruppo tre di Rouget, che aveva scavalcato l'Alpine Renault di Michèle Mouton che per due giorni era stata prima del gruppo tre grazie alle belle prestazioni sul bagnato in montagna. Le Alfa Romeo di Beguin e di Frequelin erano piazzate in maniera eccezionale, così come altre Alfa Romeo e guidavano con bel margine la classifica delle macchine di serie.

#### 8.a Prova

**LE MOULINON** (km. 38)

1. Darniche 27'58"6; 2. Rouget 28'29"1; 3. Chasseuil 28'41"1; 4. Almeras 29'12"4; 5.

Mouton 29'20"6; 6. Clarr 29'33"2; 7. Beguin 29'33"5; 8. Frequelin 29'44"1; 9. Nusbaumer 29'44"8; 10. Mas 29'45"4; 11. «Tchine» 30'04"1; 12. Labaune 30'22"2; 13. Perrier 30'29"1; 14. Morel 30'32"2; 15. Bosselut 30'33"6; 16. Talenti 30'35"1; 17. Dacremont 30'46"2; 18. Collette 30'48"6; 19. Ravenel 30'50"1; 20. Tarnaud 30'52"9.

#### 9.a Prova

**BURZET** (km. 19)

1. Rouget 13'01"6; 2. Darniche 13'01"8; 3. Egreteaud 13'06"1; 4. Chasseuil 13'13"7; 5. Almeras 13'19"1; 6. Clarr 13'35"2; 7. Mas 13'39"2; 8. Nusbaumer 13'45"6; 9. Mouton 13'49"1; 10. Labaune 13'51"5; 11. Beguin 13'55"4; 12. «Tchine» 13'57"2; 13. Dacremont 13'58"8; 14. Bec 14'04"8; 15. Ravenel 14'09"1; 16. Bosselut 14'10"5; 17. Imbert 14'14"6; 18. Talenti 14'20"1; 19. Lion 14'20"1; 20. Tarnaud 14'20"3.

#### 10.a Prova

**ST. PIERREVILLE-MEZILHAC** (km. 17)

1. Rouget 10'40"1; 2. Egreteaud 10'42"3; 3. Darniche 10'46"1; 4. Mas 10'52"9; 5. Chasseuil 10'59"2; 6. «Tchine» 11'14"1; 7. Frequelin 11'16"6; 8. Dacremont 11'18"8; 9. Labaune 11'19"7; 10. Beguin 11'22"1; 11. Nusbaumer 11'28"3; 12. Chanchez 11'30"1; 13. Mouton 11'33"8; 14. Perrier 11'38"1; 15. Ravenel 11'38"7; 16. Meny 11'38"8; 17. Lion 11'44"5; 18. Bec 11'45"3; 19. Imbert 11'45"9; 20. Portier 11'47"1.  
9T.B! 3pK-K9,10!

#### 2. TAPPA - NIMES-BOURG EN BRESSE

(mercoledì 17 settembre)

#### CLASSIFICA GENERALE

1. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 3.13'33"3; 2. Chasseuil-Chonez (Opel Ascona) 3.14'03"5; 3. Rouget-Lefebvre (Porsche Carrera RS) 3.16'46"1; 4. Mas-Celerier (Porsche Carrera) 3.20'44"4; 5. Beguin-Andrevon (Alfa GTV) 3.21'06"1; 6. Frequelin-Rousseau (Alfa GTV) 3.22'38"3; 7. Egreteaud-«Fancy» (Porsche Carrera turbo) 3.22'38"3; 8. Mouton-Conconi (Alpine A.110) 3.24'33"8; 9. Talenti-Glass (BMW 3.0 CSI) 3.26'39"9; 10. Labaune-Maurin (Porsche Carrera RS) 3.28'8"6; 11. Nusbau-

mer-Piole (Alpine A.110) 3.28'21"3; 12. Perrier-Belliard (Porsche 911S) 3.30'57"4; 13. Bec-Lubert-Frau (Porsche 911) 3.31'04"4; 14. Bosselut-Robert (Alpine 1600 SC) 3.31'38"5; 15. Grobot-Borens (Alfa GTV) 3.32'57"4; 16. «Tchine»-Salles (Scora) 3.32'58"7; 17. Morel-Chazot (Alfa GTV) 3.33'08"3; 18. Collette-Steiner (Alpine A.110) 3.33'25"6; 19. Dacremont-«Ganaelle»-Vanoni (Alpine A.310) 3.34'15"1; 20. Portier-Vanderbecke (Porsche Carrera) 3.34'33"1.

#### GIOVEDI' 18.

#### VENERDI' 19 settembre

3.a tappa

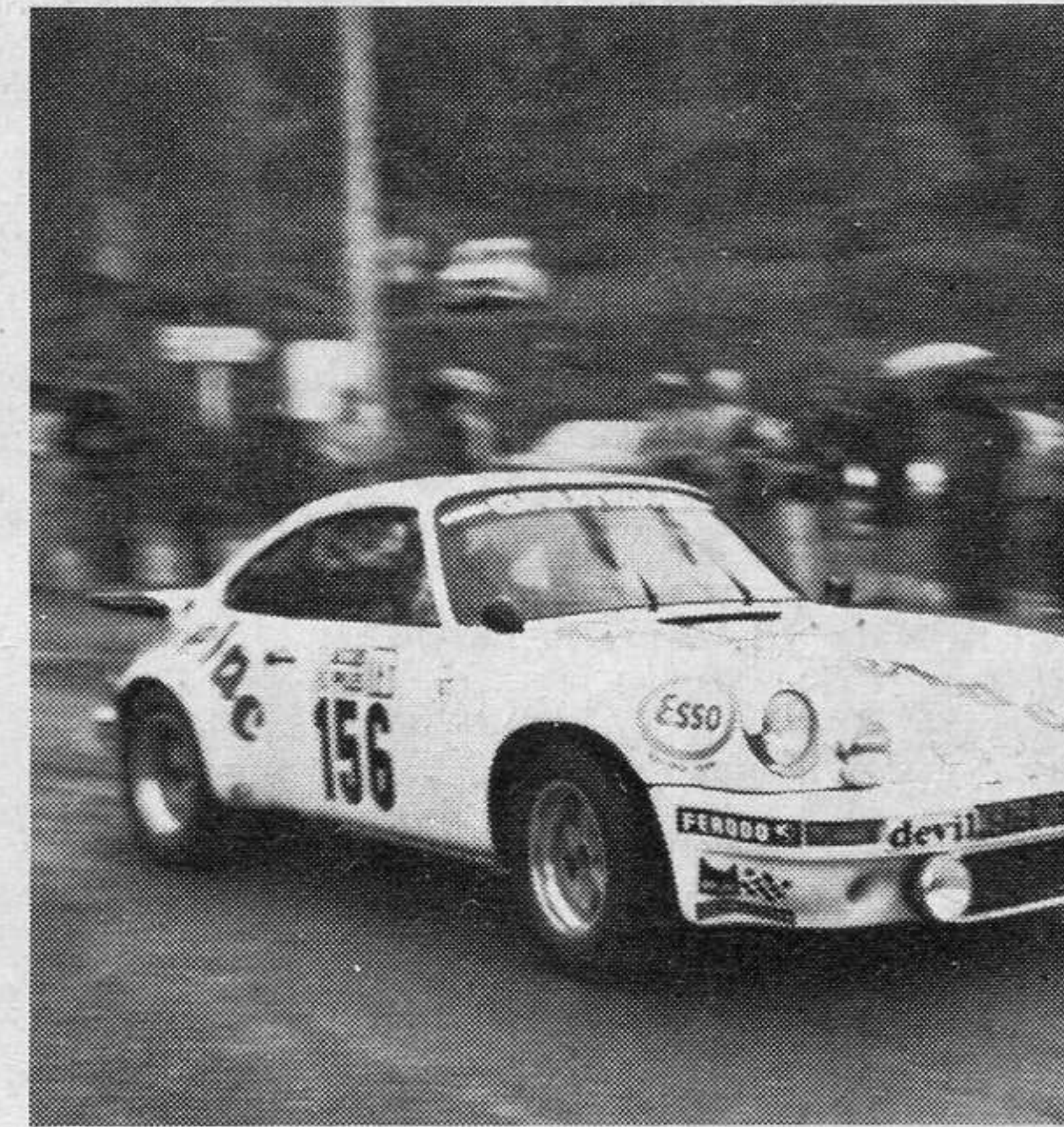
#### BOURG EN BRESSE-CAEN

### Egreteaud si fa sotto

Partenza all'alba per la tappa fiume che da Bourg-en-Bresse avrebbe portato a Caen la sera successiva, dopo le prove sui circuiti di Magny Cours, di Digione e di Croix En Ternois, e le prove stradali di Marolles.

A Magny Cours Darniche si è presentato con la macchina che aveva il cambio funzionante bene. Però aveva delle preoccupazioni e non ha voluto tirare. Cosicché alla partenza ha lasciato che Egreteaud si sfogasse e non ha fatto nulla per inseguirlo. Si è accontentato di occupare la seconda posizione, anche perché così era lo stesso in vantaggio dato che Chasseuil non teneva il suo ritmo. Di conseguenza non vi era ragione di rischiare. Il che peraltro non ha evitato che il cambio si bloccasse ancora una volta, a pochi giri dalla fine della prova per fortuna.

Ha terminato adagio, con una sola velocità, lasciandosi superare nel finale dalla Porsche di Mas. Però ha aumentato il suo vantaggio in classifica generale. Su questo circuito le cose interessanti sono state date dal ritiro della BMW 3000 di Talenti, che era stato senza dubbio uno dei migliori del Tour, e che abbiamo visto guidare in modo superbo. Una biella rotta ha posto fine alle sue speranze. Anche la Porsche di Labaune e Morin, che sono due veterani del Tour de France (Morin era stato a lungo coè-



La Porsche Carrera di Rouget-Lefebvre, seconda del gruppo tre

quiper di Masoero al tempo delle Alfa Romeo Giulia TI), ha dovuto abbandonare.

La Porsche dipinta di rosa della squadra Aseptogyl, guidata da Corinne Tarnaud, ha avuto un sacco di guai: la testa si

f. l.

CONTINUA A PAG. 30



Rappresentante della scuola dei « proto » alla francese, questa Scora 1870 di « Tchine » e Jean-Claude Salle. Finora si sono comportati onorevolmente

09"6; 2. Darniche-Mahe (Lancia Stratos turbo) 2.21'47"4; 3. Rouget-Lefebvre (Porsche Carrera) 2.24'35"4; 4. Beguin-Andrevon (Alfa GTV) 2.26'15"1; 5. Mas-Celerier (Porsche Carrera) 2.26'26"9; 6. Frequelin-Rousseau (Alfa Romeo 2000 GTV) 2.27'47"3; 7. Egreteaud-«Fancy» (Porsche 911) 2.27'51"2; 8. Mouton-Conconi (Alpine A.110) 2.29'30"4; 9. Almeras-Montet (Porsche Carrera) 2.29'49"5; 10. Talenti-Glass (BMW 3.0 CSI) 2.29'56"9; 11. Makinen-Liddon (Ford Escort) 2.30'29"3; 12. Labaune-Maurin (Porsche Carrera) 2.33'36"9; 13. Nusbaumer-Piole (Alpine A.110) 2.33'22"6; 14. Striebig-Jung (Porsche Carrera) 2.33'36"9; 15. Bec-Lubert-Frau (Porsche 911) 2.33'40"8; 16. Perrier-Belliard (Porsche 911S) 2.34'50"4; 17. Grobot-Borens (Alfa GTV) 2.35'00"7; 18. Bosselut-Robert (Alpine 1600 SC) 2.35'00"7; 19. Lion-Audouard (Porsche 911S) 2.35'05"2; 20. Imbert-Renier (Alfa GTV) 2.35'40"1; 21. Morel-Chazot (Alfa GTV) 2.36'06"5; 22. Steiner-Collette (Alpine 1600 SC) 2.36'08"8; 23. Portier-Vanderbecke (Porsche Carrera) 2.36'34"1; 24. Ravenel-Ravaze (Opel Commodore) 2.36'44"4; 25. Meny-Goury-Hot (Alpine A.110) 2.37'15"9; 26. Hazard-Hazard (Ford Capri) 2.37'17"1; 27. Chanchez-Mouetron (Porsche Carrera) 2.37'38"8;

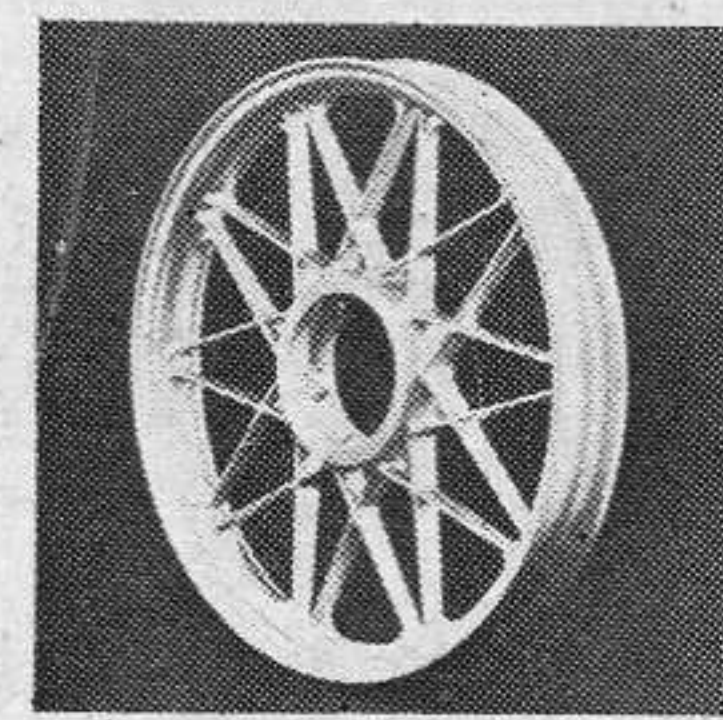
ne in corrispondenza del cambio. Restava innestata la quarta velocità e basta, e Darniche doveva finire in quelle condizioni.

I meccanici della Lancia cercavano il guai e senza riuscire ad individuarlo esattamente riuscivano peraltro a far ripartire la macchina col cambio funzionante. Da Torino intanto partiva Luigi Gotta, specialista della squadra ufficiale che raggiungeva il Tour a Bourg-en-Bresse sede di tappa.

Da segnalare che nel corso di questa tappa si era molto migliorata la situazione della Fiat 128 coupé di Ugo Meloni, l'italiano che risiede in Belgio e che era venuto al Tour insieme con Roger Berndson. La Fiat aveva camminato male nella prima parte, per via di cattiva carburazione, ma a furia di tentativi di cambiare i getti, i meccanici sono riusciti a trovare le regolazioni buone, ed alla fine della giornata anche per Meloni (unico italiano in gara) le cose andavano meglio. Tra l'altro Meloni era arrivato al Tour solo domenica notte, proveniente da Imola dove aveva vinto la sua classe nella gara del Trofeo dell'Avvenire

# BARONE

ROMA  
VIALE PARIOLI  
TEL. 5803002



RUOTA INTEGRALE  
FUSA IN LEGA LEGGERA  
D'ALLUMINIO  
PER TUTTI I TIPI DI MOTO

**Racing Line**

CONTINUAZIONE DA PAG. 29

è allentata e quindi il motore funzionava a stento. Un tentativo di riparazione è riuscito solo a metà e la ragazza ha potuto continuare solo a fatica. Per contro la Porsche Turbo di Egreteaud aveva trovato gli assetti migliori e lo ha dimostrato, ed anche la Fiat di Meloni è andata molto bene, guidata anzi da Berndson che non aveva mai visto il circuito e che nei primi giri si è permesso di star davanti a macchine di grossa cilindrata comprese delle Porsche.

Da Magny Cours a Digione, per una prova notturna. Il tempo continua ad essere infelice. Anche se a Magny Cours non c'è stata la pioggia il cielo era bruttissimo. La pioggia investe i concorrenti sulla strada che porta a Digione, e per quelli che debbono correre nelle prime due delle tre serie di corse, la pioggia continua forte.

Per la terza serie, quella dei più forti, la pioggia è cessata, ma la pista resta bagnata. E col buio è una bella impresa continuare a marciare forte. La Lancia Stratos di Darniche deve essere stata rimessa in condizioni eccellenti, perché egli riparte benissimo e va in testa subito. I fari bianchi della Stratos, unici in mezzo ai fari gialli delle macchine francesi, si vedono superare spesso altri. Così Darniche vince questa prova in modo abbastanza netto e prende altro vantaggio su Chasseuil.

Sul finire della prova tuttavia per la Stratos c'è un altro allarme. Il cambio va bene ma il motore gira a cinque cilindri. Probabile che si tratti soltanto di un poco di acqua polverizzata finita su un filo di candela. La macchina infatti poco dopo passa col motore di nuovo a pieno regime.

Egreteaud, che sperava di poter vincere ancora, fa tre volte testa-coda, tre volte diverse, e così deve lasciar passare molta gente. Rouget deve fermarsi al box per una ruota non ben fissata, e perde un minuto. Rilevante la prestazione della Alpine 1800 di Nusbaumer, che è tra i primi. Invece va relativamente adagio Michèle Mouton. La Porsche di Corinne Tarnaud è sempre più mal a punto, sparacchia e va adagio.

A mezzanotte ripartono, col cielo che si sta sgombrando, verso il nord-est della Francia, per la prova di Maroilles.

La prova di Maroilles è senza storia. Tutti sono relativamente calmi, anche perché la fatica si fa sentire. Miglior tempo alla Porsche di Rouget-Lefebvre, seguiti da Egreteaud a 20", Darniche a 28", Nusbaumer a 43" e Michèle Mouton a 49". Darniche non rischia nulla, comincia a fare il «Lauda» e controlla solo gli avversari che possono insidiargli la prima posizione. Arrivano finalmente a Caen, città di tappa benvenutissima.

12'33"3; 24. Lerbut 12'36"6; 25. Meny 12'36"6; 26. Cresson 12'39"5; 27. Normand 12'43"8; 28. Advocat 12'44"5; 29. Grobot 12'46"1; 30. «Reigiv» 12'48"2.

**3.a TAPPA - BOURG EN BRESSE-CAEN**  
(giovedì 18 - venerdì 19 settembre)

**14. prova - CIRCUITO DI CROIX-EN-TERNOIS**  
(25 giri, 47,500 km)

1. Egreteaud 26'41"9; 2. Mas 27'03"8; 3. Nusbaumer 27'15"9; 4. Rouget 27'29"2; 5. Dacremont 27'44"0; 6. Verney 27'44"3; 7. Darniche 28'00"7; 8. Sanchez 28'10"6; 9. Chasseuil 28'14"4; 10. Bec 28'21"0; 11. «Tchine» 28'38"5; 12. Lion 28'48"5; 13. Perrier 29'06"8; 14. Mouton 29'19"8; 15. Lelong 29'27"5; 16. Seguin 29'27"5; 17. Portier 29'34"3; 18. Imbert 29'36"5; 19. Beguin 29'40"1; 20. Durand 29'41"8; 21. Catherineau 29'46"7; 22. Meny 29'47"6; 23. Renault 29'48"5; 24. Bancal 29'55"3; 25. Steiner 29'58"9; 26. Bosselut 30'00"6; 27. Diebolt 30'01"5; 28. «Bunny» 30'02"8; 29. Frequelin 30'05"2; 30. Gillet 30'09"2.

**3. tappa - BOURG-EN-BRESSE - CAEN**  
(giovedì 18 - venerdì 19)

1. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 5.45'21"6; 2. Chasseuil-P. Chonez (Opel Ascona) 5.49'07"3; 3. Egreteaud-«Fancy» (Porsche 911) 5.51'39"9; 4. Rouget-J.C. Lefebvre (Porsche Carrera) 5.51'54"9; 5. Mas-Celerier (Porsche Carrera) 5.52'34"4; 6. Nusbaumer-Piole (Alpine A 110) 6.02'54"2; 7. Beguin-Andrevon (Alfa GTV) 6.04'02"4; 8. Frequelin-Rousseau (Alfa GTV) 6.07'10"7; 9. Mouton-Conconi (Alpine A 110) 6.10'13"9; 10. Bec-Lubert-Frau (Porsche 911) 6.11'12"3; 11. Dacremont-«Ganaelle»-Vanoni (Alpine A 310) 6.13'34"4; 12. Sanchez-Mouetron (Porsche Carrera) 6.16'11"8; 13. Perrier-Belliard (Porsche 911) 6.18'01"2; 14. «Tchine»-Salles (Scora) 6.13'30"1; 15. Verney-Fouquet (Porsche Carrera) 6.21'25"3; 16. Bosselut-Robert (Alpine

tutti. E' stata una bella soddisfazione, per la brunetta di Grasse, anche se non ha cambiato nulla ai fini della classifica generale. Darniche resta in testa con altri sette secondi di vantaggio su Chasseuil.

Da Caen ad Albi sono 1100 chilometri. Solo negli ultimi 300 ci sarà qualcosa di importante, cioè una prova speciale nella notte tra sabato e domenica e i circuiti di Nogaro ed Albi.

La prova stradale di Marquay, nelle prime ore del mattino, è servita almeno a svegliare i concorrenti, che si erano affaticati per niente su tanta strada. Qualcuno, come ci ha detto, era proprio addormentato al volante, rischiando incidenti. A questo proposito ci sono state discussioni abbastanza vivaci tra piloti ed organizzatori, e speriamo che serva di lezione per l'anno venturo.

Le posizioni non sono cambiate, dopo questa prova, e sul circuito di Nogaro praticamente tutti erano nelle stesse condizioni di sabato. Tre serie anziché quattro, perché le macchine rimaste erano diventate pochine. La terza serie era quella dei primi in classifica, ma l'ordine di partenza è stato piuttosto curioso, con la Lancia Stratos e la Opel Ascona nelle posizioni centrali. Proprio non lo abbiamo capito. Poi si è saputo che per questo schieramento era stato scelto l'ordine di arrivo della prova sul circuito di Croix-En-Ternois.

Tutto regolare, con Egreteaud che ha preso la testa subito e Darniche che si è districato dal gruppo ponendosi alle spalle delle due Porsche gruppo 3 di Rouget e Mas, i quali si sono dati battaglia serrata. A due terzi della prova il fatto importante: la Opel Ascona di Chasseuil entrava al box con un rumore allarmante. era saltata una valvola e la macchina ha

**16. prova - SARLAT-MARQUAY**  
(15,1 km)

1. Darniche 8'44"9; 2. Egreteaud 8'57"8; 3. Mas 9'03"0; 4. Dacremont 9'13"5; 5. Rouget 9'16"9; 6. Imbert 9'19"1; 7. Chasseuil 9'21"3; 8. Lion 9'28"6; 9. Mouton 9'28"7; 10. Bancal 9'29"8; 11. Bosselut 9'30"4; 12. Beguin 9'32"0; 13. Nusbaumer 9'33"7; 14. Chanchez 9'37"3; 15. «Tchine» 9'43"1; 16. Frequelin 9'43"7; 17. Verney 9'50"5; 18. Bercowitz 9'52"1; 19. Perrier 9'54"0; 20. Durand 9'57"8; 21. Gillier 10'00"2; 22. Dimet 10'05"4; 23. Morel 10'05"8; 24. Collette 10'06"0; 25. Portier 10'12"1; 26. Diebol 10'09"6; 27. Chardin 10'12"1; 28. Bayon 10'14"0; 29. Renaud 10'17"2; 30. Bec 10'21"2.

**17. prova - CIRCUITO DI NOGARO**  
(35 giri pari a 109,2 km)

1. Egreteaud 52'46"0; 2. Rouget 53'42"0; 3. Mas 53'43"0; 4. Darniche 54'25"6; 5. Nusbaumer 55'58"0; 6. Verney 56'07"9; 7. Dacremont 56'14"0; 8. «Tchine» 56'27"4; 9. Bec 56'45"6; 10. Bosselut 58'07"2; 11. Lelong 58'17"5; 12. Catherineau 58'19"1; 13. Mouton 58'33"8; 14. Renault 58'37"3; 15. Bancal 58'39"5; 16. Lion 58'39"6; 17. Imbert 58'39"9; 18. Portier 58'56"9; 19. «Bunny» 59'02"0; 20. Bercowitz 59'10"7; 21. Gillet 59'19"4; 22. Beguin 59'24"9; 23. Steiner 59'26"4; 24. Diebolt 59'53"5; 25. Chiaravita 1.00'41"2; 26. Frequelin 1.00'54"0; 27. Morel 1.01'09"8; 28. Chardin 1.01'21"1; 29. Meny 1.01'22"3; 30. Beltramelli 1.02'10"2.

**CLASSIFICA GENERALE (dopo NOGARO)**

1. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 6.54'09"0; 2. Egreteaud-«Fancy» (Porsche Turbo) 6.58'57"6; 3. Rouget-Lefebvre (Porsche Carrera) 7.00'24"8; 4. Mas-Celerier (Porsche Carrera) 7.01'01"7; 5. Nusbaumer-Piole (Alpine A 110) 7.14'21"2; 6. Beguin-Andrevon (Alfa GTV) 7.19'07"9; 7. Chasseuil-Chonez (Opel Ascona) 7.19'25"0; 8. Frequelin-Rousseau (Alfa GTV) 7.23'57"2; 9. Mouton-Conconi (Alpine A 110) 7.24'09"5; 10. Bec-Lubert-Frau (Porsche 911) 7.24'24"3; 12. «Tchine»-Salles (Scora) 7.31'36"5; 13. Verney-Fouquet (Porsche Carrera) 7.33'35"1; 14. Bosselut-Robert (Alpine 1600) 7.36'00"6; 15. Lion-Audouard (Porsche 911 S) 7.37'00"6; 16. Portier-Vanderbecke (Porsche Carrera) 7.38'43"9; 17. Bancal-Renaudat-Lenne (Opel Commodore) 7.39'50"1; 18. Perrier-Billiard (Porsche 911) 7.40'55"5; 19. Imbert-Renier (Alfa GTV) 7.41'56"1; 20. Meny-Goury-Hot (Alpine A 110) 7.43'09"5; 21. Grobot-Borens (Alfa GTV) 7.43'32"2; 22. Trouillet-Bouthors (Renault R 1173) 7.44'24"3; 23. Morel-Chazot (Alfa GTV) 7.46'02"8; 24. Gillet-Moutel (Opel Commodore) 7.49'55"2; 25. Steiner-Collette (Alpine 1600 SC) 7.52'18"5; 26. Catherineau-Girard (Ford Capri 2600 RS) 7.54'41"0; 27. «Bunny»-Carenou (Alpine A 110) 7.54'47"3; 28. Lelong-Descamps (Porsche Carrera) 7.55'02"5; 29. Chardin-Houzelot-Tarnaud (Alfa GTV) 7.57'



La Fiat 128 coupé dell'unico italiano rimasto in gara, Ugo Meloni, residente in Belgio. Insieme al suo compagno Berndston, è iscritto nella categoria comprendente le vetture preparate secondo la Formula Francorchamps

1600 SC) 6.22'11"7; 17. Lion-Audouard (Porsche 911 S) 6.22'41"5; 18. Grobot-Borens (Alfa GTV) 6.22'50"3; 19. Portier-Vanderbecke (Porsche Carrera) 6.23'30"3; 20. Meny-Goury-Hot (Alpine A 110) 6.24'52"9; 21. Bancal-Renaudat-Lenne (Opel Commodore) 6.25'21"1; 22. Imbert-Renier (Alfa GTV) 6.27'51"3; 23. Morel-Chazot (Alfa GTV) 6.28'26"4; 24. Gillet-Moute (Opel Commodore) 6.33'31"8; 25. Steiner-Collette (Alpine 1600 SC) 6.36'35"5; 26. Acvoat-Medard (Alfa GTV) 6.38'25"9; 27. «Bunny»-Carenou (Alpine A 110) 6.38'31"9; 28. Gnoni-Baroni (Alfa GTV) 6.39'07"7; 29. Gillier-Gaullere (BMW 30 CSI) 6.39'23"5; 30. Catherineau-Girard (Ford Capri) 6.39'26"9.

dovuto restare ferma, compiendo soltanto un giro verso la fine per poter essere classificata. Ha perduto almeno un quarto d'ora ed anche se prima di Albi (dove si correrà nella notte) i meccanici riusciranno a riparare, la posizione in classifica è pregiudicata.

Cosicché adesso l'unico avversario di Darniche resta Egreteaud, che con la Porsche Carrera Turbo va molto forte sui circuiti, un poco meno sulla strada.

La Ronde dell'Herault, che si corre lunedì, deciderà, perché se Darniche riuscirà a mantenere il distacco, e forse potrà aumentarlo, avrà abbastanza margine per affrontare con tranquillità il circuito Paul Ricard martedì, ultimo giorno del Tour.

Per il resto tutto tranquillo. Solo per la vittoria nel gruppo tre vi è battaglia, per gli altri le posizioni sembrano chiare, ma per il gruppo 2 e quello della Formula Francorchamps, le possibilità di Imbert di ridiventare primo sono parecchie.

**15. prova - LA ROCHE D'OETRE**  
(10,500 km)

1. Rouget 5'30"8; 2. Egreteaud 5'33"9; 3. Darniche 5'36"9; 4. Mas 5'41"3; 5. Chasseuil 5'43"8; 6. Mouton 5'33"1; 7. Nusbaumer 5'55"3; 8. «Tchine» 5'55"9; 9. Sanchez 5'58"6; 10. Dacremont 5'59"5; 11. Bec 6'05"2; 12. Imbert 6'05"8; 13. Beguin 6'08"6; 14. Frequelin 6'08"8; 15. Portier 6'09"7; 16. Steiner 6'10"6; 17. Lion 6'10"9; 18. Bosselut 6'11"3; 19. Verney 6'11"4; 20. Perrier 6'13"7; 21. Renault 6'13"8; 22. Jean 6'18"3; 23. Bancal 6'19"7; 24. Seguin 6'19"8; 25. Morel 6'20"8; 26. Dimet 6'21"1; 27. Durand 6'21"6; 28. Diebolt 6'21"9; 29. Gillier 6'23"4; 30. Grobot 6'26"3.

**11.a Prova CIRCUITO DI MAGNY-COURS** (30 giri pari a Km 114)

1. Egreteaud 49'52"8; 2. Mas 51'19"4; 3. Darniche 52'60"5; 4. Rouget 52'17"3; 5. Nusbaumer 52'38"3; 6. Bec 53'08"6; 7. Chasseuil 53'34"1; 8. Verney 53'49"9; 9. Dacremont 53'55"3; 10. Clarr 55'03"6; 11. Perrier 55'07"1; 12. «Tchine» 55'08"5; 13. Chanchez 55'16"5; 14. Tarnaud 55'40"3; 15. Portier 55'49"8; 16. Bosselut 56'01"8; 17. Cat 56'04"1; 18. Imbert 56'13"1; 19. Mouton 56'21"8; 20. Catherineau 56'23"3; 21. Bancal 56'24"9; 22. Lin 56'26"1; 23. Beguin 56'34"4; 24. Frequelin 57'06"6; 25. Meny 57'07"5; 26. Hazard 57'27"3; 27. Seguin 57'44"3; 28. «Bunny» 57'48"5; 29. Renault 57'59"6; 30. Grobot 58'02"3.

**12. prova - CIRCUITO DI DIJON-PRENOIS**  
(40 giri, 131,560 km)

1. Darniche 1.00'11"6; 2. Egreteaud 1.00'18"9; 3. Chasseuil 1.01'35"8; 4. Mas 1.01'47"6; 5. Nusbaumer 1.03'08"0; 6. Verney 1.04'33"8; 7. Beguin 1.04'51"1; 8. Ravenel 1.05'00"6; 9. Sanchez 1.05'12"1; 10. Frequelin 1.05'31"8; 11. Dacremont 1.05'57"6; 12. Bancal 1.06'59"5; 13. Imbert 1.07'12"7; 14. Lelong 1.07'49"0; 15. Mouton 1.08'20"3; 16. Grobot 1.08'34"1; 17. Gillet 1.08'58"7; 18. Chiaravita 1.09'08"4; 19. Perrier 1.09'52"9; 20. Diebolt 1.10'40"0; 21. Meny 1.10'41"4; 22. Lion 1.10'53"5; 23. «Tchine» 1.10'58"0; 24. Portier 1.10'59"8; 25. Jean 1.11'24"0; 26. Gillier 1.11'46"7; 27. Steiner 1.11'48"9; 28. Morel 1.11'52"0.

**13.a Prova MAROILLES** (Km 18,500)

1. Rouget 10'48"5; 2. Egreteaud 11'08"5; 3. Darniche 11'28"9; 4. Nusbaumer 11'31"6; 5. Mouton 11'38"2; 6. Mas 11'39"2; 7. Chasseuil 11'39"5; 8. Dacremont 11'42"5; 9. «Tchine» 11'46"4; 10. Frequelin 11'47"8; 11. Beguin 11'50"7; 12. Imbert 11'55"3; 13. Lion 11'57"4; 14. Renault 12'09"5; 15. Sanchez 12'10"1; 16. Steiner 12'14"3; 17. Chardin 12'25"1; 18. Bancal 12'26"6; 19. Bayon 12'28"2; 20. Dimet 12'31"1; 21. Bosselut 12'31"1; 22. Lamouroux 12'33"2; 23. Portier

**SABATO 20,**

**DOMENICA 21 settembre**

**4.a tappa: CAEN-ALBI**

**La Mouton OK nel «tappone»**

Partenza da Caen per l'altra tappa-fiume. Una vera follia, perché in una intera giornata di importante ai fini della classifica ci sarà soltanto la prova speciale di Roche D'Oetre, di dieci chilometri e mezzo. Cosa diavolo significhi questo mandare le macchine a vagabondare per la Francia senza scopo lo sanno soltanto i cervelloni che hanno fatto il percorso.

La prova di Oetre ha permesso a Michèle Mouton di ottenere il risultato migliore di questo Tour, cioè di mettere la Alpine Renault 1600 di serie davanti a

**ULTIMORA**

ALBI - Colpi di scena a ripetizione in chiusura della quarta tappa del Tour. Dopo il circuito di Nogaro, era uscita di strada la Simca R2 di Patrick Lelongue, senza fortunatamente conseguenze per gli occupanti. Giunti ad Albi, per Darniche c'era la prospettiva di perdere al massimo 1 o 2 secondi al giro sullo scatenato Egreteaud. Invece, noie alle candele lo hanno rallentato fino a 5-6 secondi, per cui il suo vantaggio sulla Porsche insettrice si è assottigliato. Una bella gara l'ha fatta Mas, che ha scavalcato Rouget nel gruppo 3, mentre un vero peccato che il motore di Michele Mouton abbia reso l'anima (biella rotta) proprio all'ultimo giro di pista, per cui la coppa delle dame non dovrebbe sfuggire ora alla Dacremont.

**18.a prova CIRCUITO DI ALBI** (30 giri, km 109,08)

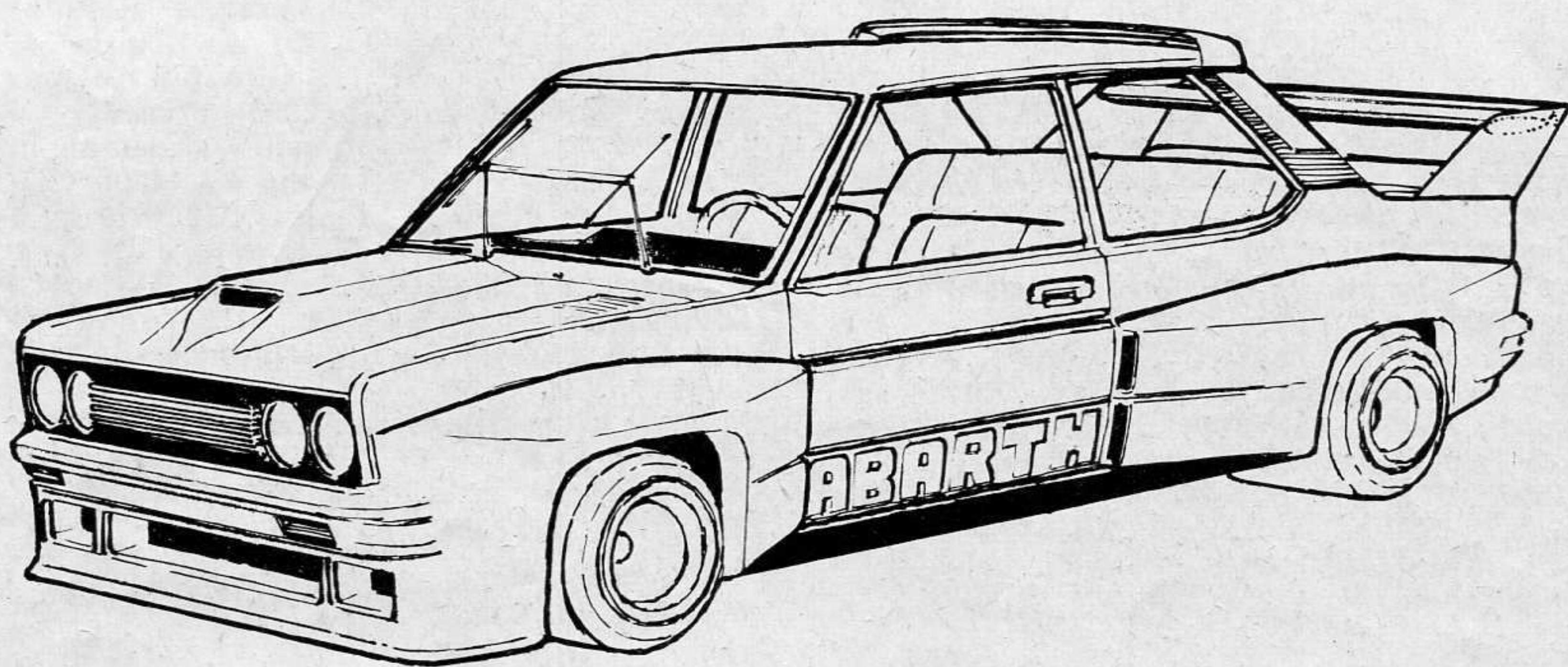
1. Egreteaud 43'18"8; 2. Mas 44'09"1; 3. Rouget 45'09"7; 4. Darniche 45'53"3; 5. Nusbaumer 46'18"3; 6. Verney 46'50"7; 7. «Tchine» 47'11"4; 8. Perrier 47'21"3; 9. Dacremont 47'21"7; 10. Lelong 48'07"1; 11. Imbert 48'15"4; 12. Portier 48'27"7; 13. Renaud 49'02"4; 14. Chiaravita 49'04"7; 15. Bancal 49'22"7.

**CLASSIFICA GENERALE (dopo la 4.a tappa)**

1. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 7.40'02"3; 2. Egreteaud-«Fancy» (Porsche Turbo) 7.42'16"4; 3. Mas-Celerier (Porsche Carrera) 7.45'10"7; 4. Rouget-Lefebvre (Porsche Carrera) 7.45'34"5; 5. Nusbaumer-Piole (Alpine A.110) 8.00'39"5; 6. Beguin-Andrevon (Alfa GTV) 8.09'26"7; 7. Dacremont-«Ganaelle» (Alpine A.310) 8.12'23"1; 8. Frequelin-Rousseau (Alfa GTV) 8.14'09"4; 9. Chasseuil-Chonez (Opel Ascona) 8.14'32"2; 10. «Tchine»-Salles (Scora) 8.18'47"9; 11. Verney-Fouquet (Porsche Carrera) 8.20'25"1; 12. Bosselut-Robert (Alpine 1600 SC) 8.25'48"9; 13. Portier-Vanderbecke (Porsche Carrera) 8.27'11"6; 14. Perrier-Belliard (Porsche Carrera) 8.28'16"8; 15. Bancal-Renaudat-Lenne (Alfa

Uno strano «silenzio»  
nelle informazioni

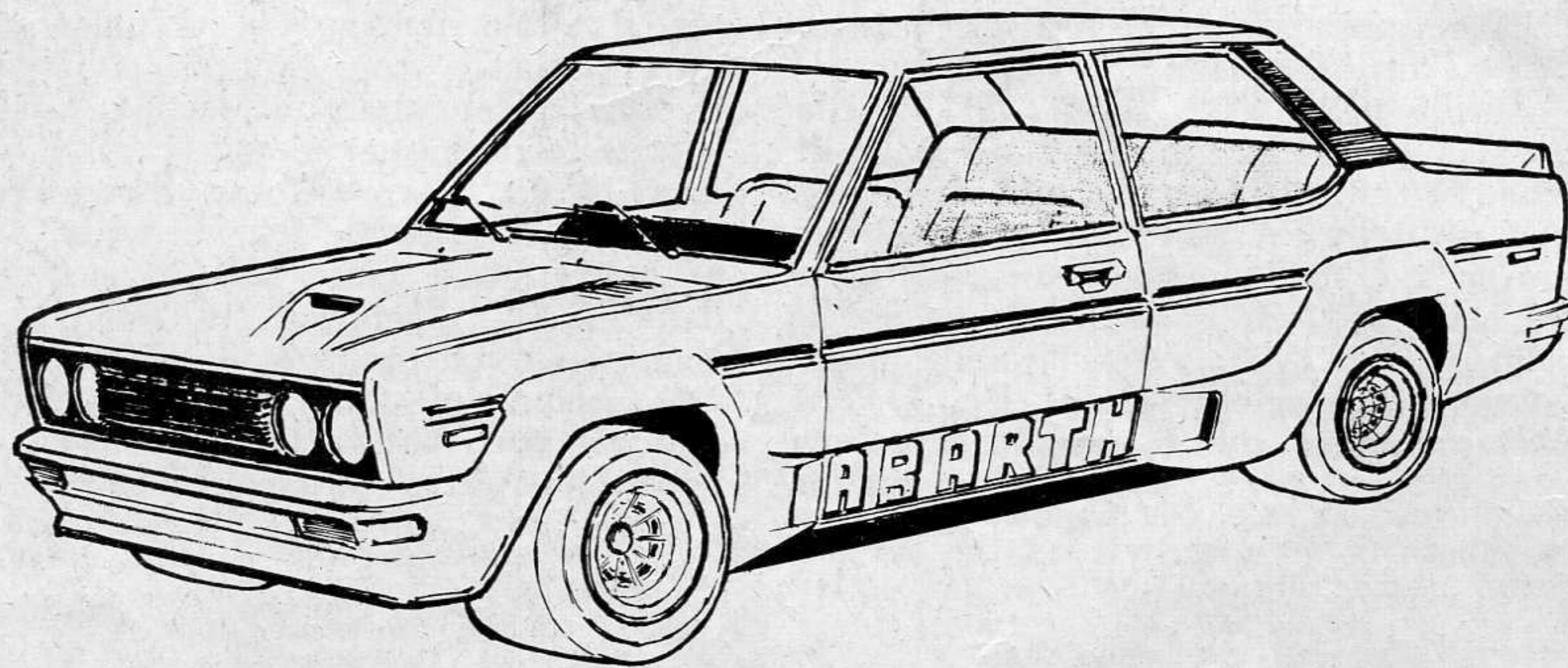
## Non trova iscritti il GIRO d'ITALIA?



TORINO - Ad oltre dieci giorni dalla chiusura ufficiale delle iscrizioni, tutto tace sul fronte della terza edizione del «GIRO AUTOMOBILISTICO D'ITALIA». L'anno passato, a quest'ora, erano già partiti vari comunicati stampa a stimolare l'interesse del pubblico, e l'AC Torino era già molto più prodigo di particolari sull'elenco degli iscritti.

Questo «silenzio», ed il fatto — da noi riportato la scorsa settimana in sede di presentazione del Tour de France — che un incaricato dell'AC Torino fosse a Nizza a contattare possibili equipaggi, significano una sola cosa: che attualmente le iscrizioni sono ben lontane dal «tetto» degli ottanta posti disponibili. Pare addirittura che fino ad ora non siano più di quaranta le iscrizioni perfezionate. Fra queste, sicuramente un paio di Stratos e la misteriosa Alfa gruppo 5, mentre sembra che la Fiat-Abarth 031 (cioè la 131 monstre con motore 1300 6 cilindri 3,5 litri) non ci sarà, nonostante la corsa goda del patrocinio Fiat. Pare che sia andata danneggiata in un incidente. Piuttosto, varrebbe la pena che la Fiat (o l'Abarth per essa) iscrivessero un «vero» prototipo stradale prefigurazione di una futura messa in catena, cioè la attesa 131 2 litri vista ormai in prova un po' dappertutto, dai sentieri dolomitici alla pista Pirelli di Vizzola, ed i cui dettagli vi illustriamo a parte.

● Questo è l'aspetto quasi definitivo della Fiat-Abarth 131, la vettura che dovrà prendere il posto, nella stagione entrante, dei gloriosi spider 124 1800. Gran parte delle indiscrezioni che abbiamo via via raccolto e comunicato sono confermate. Essa infatti sarà dotata del retrotreno indipendente McPherson già sperimentato felicemente sulle 124 Abarth Rally, mentre la parte motrice utilizza il basamento 132 a corsa lunga (cioè il blocco motore della Beta Montecarlo) con una testa a 4 valvole ottenuta in pressofusione, con un angolo incluso delle valvole leggermente più aperto di quello delle teste omologate sugli spider. La 131 Abarth avrà di serie il 5 marce, il differenziale autobloccante, dei cerchi da 7" contenuti da ampi passaruote allargati, prese d'aria e deflettori aerodinamici. Una vettura interessantissima, quindi, che attende l'omologazione in Gr. 1.



➤ al posto  
della 031  
(incidentata)  
perchè non  
la 131 - rally?

## Svelato un po' del futuro da corsa ABARTH

TORINO - In linea con la instaurata tradizione Fiat che vuole il campione del Gruppo di turno in «visita» ai reparti di lavorazione, anche gli «europei» dei rallies Maurizio Verini e Checco Rossetti sono stati mercoledì scorso tra gli operai degli stabilimenti del Lingotto dove si costruiscono le 124 spider per il mercato americano. Nel pomeriggio, poi, i due sono stati «festeggiati» dai giornalisti nella palazzina direzionale di corso Marconi. L'incontro è stato molto interessante perchè al loro fianco è comparsa la figura di Renzo Avidano, direttore Abarth che ha ufficialmente annunciato una sua maggior presenza nel '76 alle gare ed ancor più stretti legami (!) tra Fiat rally ed Abarth.



Maurizio Verini e Checco Rossetti attornati dai loro ospiti durante la loro visita alla Fiat-Lingotto

## VERINI non crede troppo al 131?

E' poi toccato a Verini e Rossetti sottostare al fuoco di fila delle domande dei giornalisti (pochi per la verità quelli attivi, mentre lo staff del quotidiano Fiat non fiata, forse già abbondantemente edotto da veline ed istruttivi colloqui con «quelli che contano»).

Ne è venuto fuori un incontro informale in cui si è spaziato molto su tutto il rallismo di questi ultimi anni. Dal basso costo delle corse. «Quando ho cominciato io — diceva Verini — le corse si facevano con i ricoperti, oggi hanno tutti almeno due tipi diversi di gomme —» alle epiche battaglie con il 125 gruppo 1 dei tempi andati coi Bisulli, Fagnola, Trucco e via discorrendo. Alle curiosità. «Non ho mai capito bene cosa fosse 'sta Mitropa Cup junior che ho vinto» (e qui i p.r. Fiat hanno tremato) — oppure alla gara in Germania, tempo fa, tra i piloti e navigatori con macchina di affitto in una cava di pietre trasformata in improvvisata pista di autocross, con inevitabile e gloriosa rivincita dei navigatori. «Primo io — ha detto Rossetti — su Torriani e, finalmente primo dei "pro", ingloriosamente terzo, Bacchelli».

Verini, infine, si è un po' stralunato alla domanda di come il campione d'Europa vedesse la stagione sperimentale 131 del '76. «Speriamo che non lo sia» ha detto. Auguri.

Le dichiarazioni di Avidano unite alle voci di un possibile disimpegno dell'ing. Lampredi fanno presumere un ulteriore possibile avvicendamento alla poltrona di vertice della casa di corso Marche.

Avidano ha poi puntualizzato le notizie apparse (vedi Autosprint del numero scorso) di una possibile liquidazione Abarth. «In realtà — ha detto Avidano — si tratta soltanto della vendita del materiale Fiat rally che con la nascita del programma 131 ormai non ci serve più. Non correremo più con gli spider e sarebbe quindi sciocco tenerli in casa».

Ha poi dovuto rispondere alle domande sulla futura «arma» Fiat, la 131 appunto, di cui in questi giorni si sta svolgendo un intenso programma di prove e studi. La scadenza per la decisione se produrre i fatidici 400 esemplari cadrà a metà ottobre, ma dal suo atteggiamento si è in pratica potuto intendere che la decisione dovrebbe essere positiva.

«Non abbiamo programmi alternativi» ha concluso.

Per quanto riguarda i piloti Avidano ha anticipato che non dovrebbero essere più di tre, scontata la conferma dell'europeo Verini, gli altri due sono da scegliere, sui loro nomi non si è pronunciato ma i candidati con maggiori chances sarebbero Bacchelli, (se non ascolterà la «sirena» Alfa) e Markku Alen. Quindi il '76 si annuncia come anno di rivoluzione per quanto riguarda i piloti.