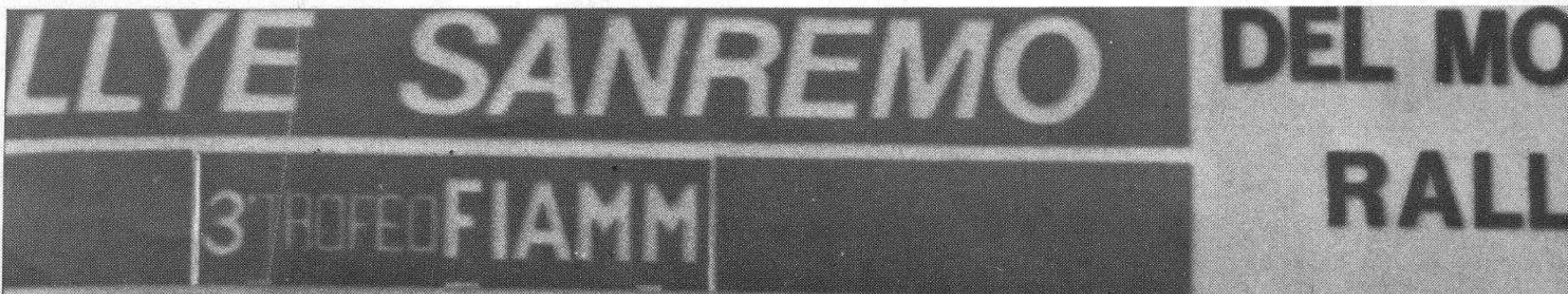


**WALDEGAARD
THORSZELIUS**
rimediano nel
finale al super
VERINI d'assalto



La notte più lunga della LANCIA da iride

SPECIALE AUTOSPRINT

SANREMO - La legge del « ricambio » ancora una volta è stata applicata a Sanremo. Il nome nuovo da scrivere nell'albo d'oro è quello degli svedesi Waldegaard-Thorszelius mai prima d'oggi vincitori su queste strade giudicate sempre poco congeniali alle loro caratteristiche di guida. Bravissimi, esemplari, i due svedesi hanno recitato perfettamente la parte loro imposta, quella di arrivare comunque al traguardo per portare punti mondiali ad una Lancia già considerata iridata ad un quarto di stagione e via via sempre più preoccupata di non farcela col passare dei mesi e delle gare cui si andava sempre rinunciando esasperando il concetto ispiratore del Gruppo Fiat e cioè del massimo risultato con il minimo sforzo.

Waldegaard si è uniformato alle direttive, accettando di essere la spalla dei due italiani Munari e Pinto, poi, una volta rimasto solo con la Stratos, ha amministrato come meglio poteva il suo vantaggio sull'incalzante e fantastico Verini affidandosi alle cure dei meccanici sempre alle prese con il suo impianto frenante bizzoso e preoccupante come mai capitato in precedenza. Alla fine ha anche spinto a fondo sull'acceleratore cercando aiuto ovviamente nei tratti in salita dove il freno ha un peso minore ed ha potuto concludere senza patemi di eventuali errori di conteggi finali cogliendo il suo secondo assoluto in una gara mondiale alla guida della vettura italiana (l'altra vittoria fu in Svezia) e portando il suo bilancio di quattro corse appunto a due primi posti, un terzo (al Safari) ed un ritiro quando era quasi certo vincitore (Acropoli).

Il Sanremo, alla sua tredicesima edizione ma praticamente alla diciassettesima (due si sono corse col nome di Sanremo-Sestriere e due sono state scoperte dal collega Adriano Ceci alla fine degli anni '20) poteva contare in partenza anche sul tentativo di bis di tre piloti, Munari, Therier e Ballestrieri, ma evidentemente ripetersi da queste parti è impossibile e forse anche ciò contribuisce ad accrescere il mito di questo rally sempre splendido come percorsi anche se nella sua tredicesima o diciassettesima versione (ma forse è solo colpa della cabala) organizzata con più approssimazione del solito cui tutti si erano abituati. Eccezione questa che è auspicabile confermi la regola del passato.

Certo Munari poteva farcela a rivincere ed a lungo ha convinto anche tutti gli avversari passando subito a condurre con la sua abituale autorità forte se non di allenamento, almeno di una classe smisurata e di un mezzo (la sua Stratos unica con motore a 24 valvole) particolarmente messo a punto. Poi, proprio sul finire della prima tappa un incredibile errore lo ha eliminato dalla lotta (i retroscena li potete leggere a parte) rilanciando nel contempo l'interesse per l'ultima notte di gara in cui un poco tutti potevano adesso sperare di emergere.



Macchine fotografiche, microfoni, cineprese, pacche sulle spalle, sorrisi: è la cornice consueta dei vincitori, che questa volta al Sanremo sono stati Waldegaard, Thorszelius e la Lancia Stratos, tenuta sotto pressione fino alla ultima speciale dall'irriducibile Fiat-Abarth di Verini. Alla faccia della politica di Gruppo!

L'uscita di scena di Munari è stata invece un brutto colpo per la Lancia che già prima aveva mal digerito il ritiro di Pinto-Bernacchini che, al secondo posto, stavano già garantendo anche il titolo tricolore e che si sono dovuti fermare per un guasto meccanico di cui loro non sono minimamente responsabili. Se si considera poi che la Beta di Pregliasco-Sodano scaldava maledettamente i freni anteriori mal preannunciando in vista dell'ultima sgroppata e che Lampinen-Maiga erano spariti subito con l'altra Beta per il distacco di una sospensione, potete ben immaginare lo stato d'animo dello staff Alitalia al via della seconda tappa. Poi tutto è fortunatamente filato liscio ed anche Pregliasco, che pur ha guidato per seicento chilometri con il cambio privo dell'uso della seconda, ha finito al quarto posto complementando il successo della spedizione.

Ma che una selezione ingrata fosse da prevedere era logico: un percorso massacrante tutto curve e controcurve con prove speciali una di seguito all'altra per quasi duemila chilometri ad una partecipazione di bigs semplicemente eccezionale

che mai hanno accettato di essere battuti dai rivali, non potevano che portare a questa conclusione.

Diciannove erano i piloti ufficiali in lizza iscritti da sei Case, di questi solo quattro hanno visto lo striscione d'arrivo con punte particolarmente negative per Alfa Romeo, Opel e Ford che sono rimaste a bocca asciutta mentre sia la Fiat che l'Alpine sono riuscite a portare in porto un pilota ciascuna.

Verini, in particolare, ha confermato il suo stato di grazia e la Fiat, che a Sanremo lo ha fatto andare solo in premio per la sua brillante stagione coronata dal titolo europeo può ben ringraziare la fortuna, tanto più che c'è stata così anche la possibilità di verificare l'ottimo grado di messa a punto del motore sedici valvole a iniezione che solo lo spider di Verini adottava in via sperimentale.

Poca fortuna invece per i suoi compagni: Alen, che tutti attendevano con grande curiosità si è fermato subito, dopo che già al via si è ritrovato con la macchina a pezzi vittima, stando al suo dire, di un sabotaggio; Paganelli ha finito nella prova

di Pian dei Corsi a metà della prima tappa, in seguito ad una violenta picchiata, dopo tutta una notte di peripezie procurate da una ingiustificabile cattiva messa a punto del mezzo ed infine Cambiaghi ha sbiellato inspiegabilmente nella seconda notte di gara, a posizione acquisita e titolo italiano già certo in tasca. Comunque per la Fiat si tratta di un Sanremo molto positivo tanto più che adesso anche il secondo posto nel mondiale prende sempre più consistenza, sempre che l'Alpine non colga il grosso risultato in Corsica, fatto questo niente affatto improbabile perché la macchina francese proprio a Sanremo non ha minimamente scalfito la sua fama.

Therier è infatti arrivato al traguardo ed il suo terzo posto è abbastanza bugiardo se non altro nella dimensione del suo ritardo dai primi. Il pilota normanno sin che ha potuto disporre del mezzo a punto si è battuto sempre ai livelli più alti, ma

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 36

CRONOLOGICO della suspense

i quattro GIALLI



La Fiat-Abarth di Alen e Kivimaki al debutto della corsa. Farapno poca strada, ed in condizioni tali da far seriamente pensare ad un sabotaggio

1 Chi ha «smontato» MARKU ALEN?...

Giallo N. 1 Alle 6 e un minuto di mercoledì sera, subito dopo la partenza, la 124 Abarth di Alen-Kivimaki procede, ancora in città, come i cani; leggermente di traverso. Via radio il finlandese avverte l'assistenza-Fiat che deve essersi staccato un ammortizzatore, o quasi. Silecchia gli spedisce incontro il soccorso e la diagnosi è confermata «de visu». C'è di più: riavvitato sopra e sotto l'ammortizzatore posteriore destro, i meccanici controllano il sinistro e scoprono che è tenuto da un solo bullone.

«Ma come è possibile?» si chiede Alen. E' un interrogativo che si pongono un po' tutti. Il peggio però deve ancora arrivare. La 124 Abarth non riesce ad avviarsi: il motore è ingolfato. Si ricorre alla spinta in retromarcia. Alen prova due volte a inserirla ma il secondo innesto provoca — almeno così pare — la rottura di un alberino che fora la scatola. Nessuno si accorge del guaio all'istante e Alen si presenta al c.o. di partenza per la p.s. con un ritardo di 4'. Pronti, via! Ma il cambio fa i capricci. In più c'è una perdita d'olio. Meno male che il foro è in alto e alla prima assistenza utile si provvede

con lo stucco metallico. Oramai non c'è nulla da fare. Il rally è compromesso. Anzi è finito.

Markku Alen, 24enne di Helsinki, perde le staffe. Ai primi che gli chiedono cosa gli sia successo, risponde telegraficamente: «grossen casinen ...kaput» e con la mano destra fa il gesto di scacciare le mosche, un gesto del quale anche noi italiani comprendiamo finalmente un significato. Poi ordina al suo secondo Kivimaki di mettere sotto catenaccio la macchina nel garage dell'albergo, perché all'indomani possa essere oggetto di verifica collegiale con Avidano e C. senza altri colpi di scena.

Dice ancora Alen: «Mi avevano promesso, dopo il successo

LA ZANZARA

è rinviata
al prossimo numero
per esigenze
assolute di spazio

in Portogallo, lo spider migliore, ma allora era meglio rinunciare a questo favore se già al via dovevo accusare guai. Comunque pretendo che si vada in fondo. Non è possibile perdere così gli ammortizzatori ed avere il cambio subito in disordine...».

La torinese «Gazzetta del Popolo» il giorno dopo esce con un titolo a cinque colonne ipotizzando il sabotaggio. Oddio, non è che si possa escludere del tutto perché il parco chiuso per quanto controllato è accessibile e in meno di mezzo minuto attraverso l'apertura omologata sul cofano posteriore è possibile con una chiave da 17 (tubo) svitare il bullone dell'ammortizzatore. Per quanto riguarda il cambio, parlare di sabotaggio sarebbe un po' come esagerare: quando Alen accenna a questo inconveniente, appare piuttosto consapevole che il cedimento dell'alberino possa essere dipeso da lui.

A questo punto è assai importante la testimonianza di Giorgio Pianta, capo collaudatore delle 124 Abarth: «Dopo il primo check, ho messo personalmente a punto la macchina di Alen, così come ho fatto per gli altri piloti-Fiat. Un collaudo di almeno 150 km, tutto O.K. e poi la mia delibera. Prima di spedire la macchina a Sanremo, la stessa è stata oggetto di un altro check statico. Martedì Alen l'ha guidata per 60 km. in tre frazioni, al termine (alla vigilia delle verifiche) c'è stato soltanto il cambio delle gomme. Alen quando mi ha rivisto mi ha detto che con una 124 Abarth come quella, si sentiva di vincere non solo il Sanremo ma addirittura il RAC!».

Lunedì a Torino, presso l'Abarth, Alen saprà finalmente tutta la verità. E noi con lui.

2

Paganelli accusa e passa all'ALFA



Già prima di prendere il via per il Sanremo, Paganelli sapeva già che sarebbe stata la sua ultima gara con la Fiat. Anche lui avrà un monte di guai

Giallo N. 2 giovedì mattina. Alcide Paganelli, abile p.r. di se stesso, annuncia il divorzio dalla Fiat-Rally. Dopo l'ennesimo ritiro («su 10 abbandoni, credetemi, otto volte è dipeso dalla macchina...») Paganelli ha preso un'altra licenza: quella di parlare senza peli sulla lingua. Una settimana prima del Sanremo ha spedito una raccomandata all'ing. Russo, presso l'Abarth, nella quale è scritta la decisione di non rinnovare il contratto nella sua qualità di pilota. («Così ho colto due piccioni con una fava: non mi possono più cacciare di squadra...»).

Ma l'Alcide va ancora più in là, non nascondendo l'ipotesi di attaccare il volante al chiodo e di andarsene in Sud Africa, il suo nuovo eden. Dice: «Fino ad oggi ho coperto magagne ed errori di gente che ammetteva responsabilità, ma soltanto quelle altrui. Se dovessi raccontare la mia storia nella Fiat-Abarth verrebbe fuori un romanzo da appendice. Prendiamo il Sanremo: nella prima p.s. io e Ninni

Russo abbiamo dovuto percorrere 20 km. in discesa senza freni. Poi il motore non tirava più, «ratava» e in prima si piantava. C'è pure una foratura, che non dipende certo da me: nella p.s. delle Ferriere siamo rimasti sul cerchio dopo appena 3 km., ancora, nella 3.a p.s. la macchina era inguidabile per la diversa pressione ai quattro pneumatici (la Pirelli non c'entra); infine alla neutralizzazione di Millesimo un dirigente della Fiat-Rally mi prende da parte e mi dice: vai bene così, stai facendo una corsa mediocre...».

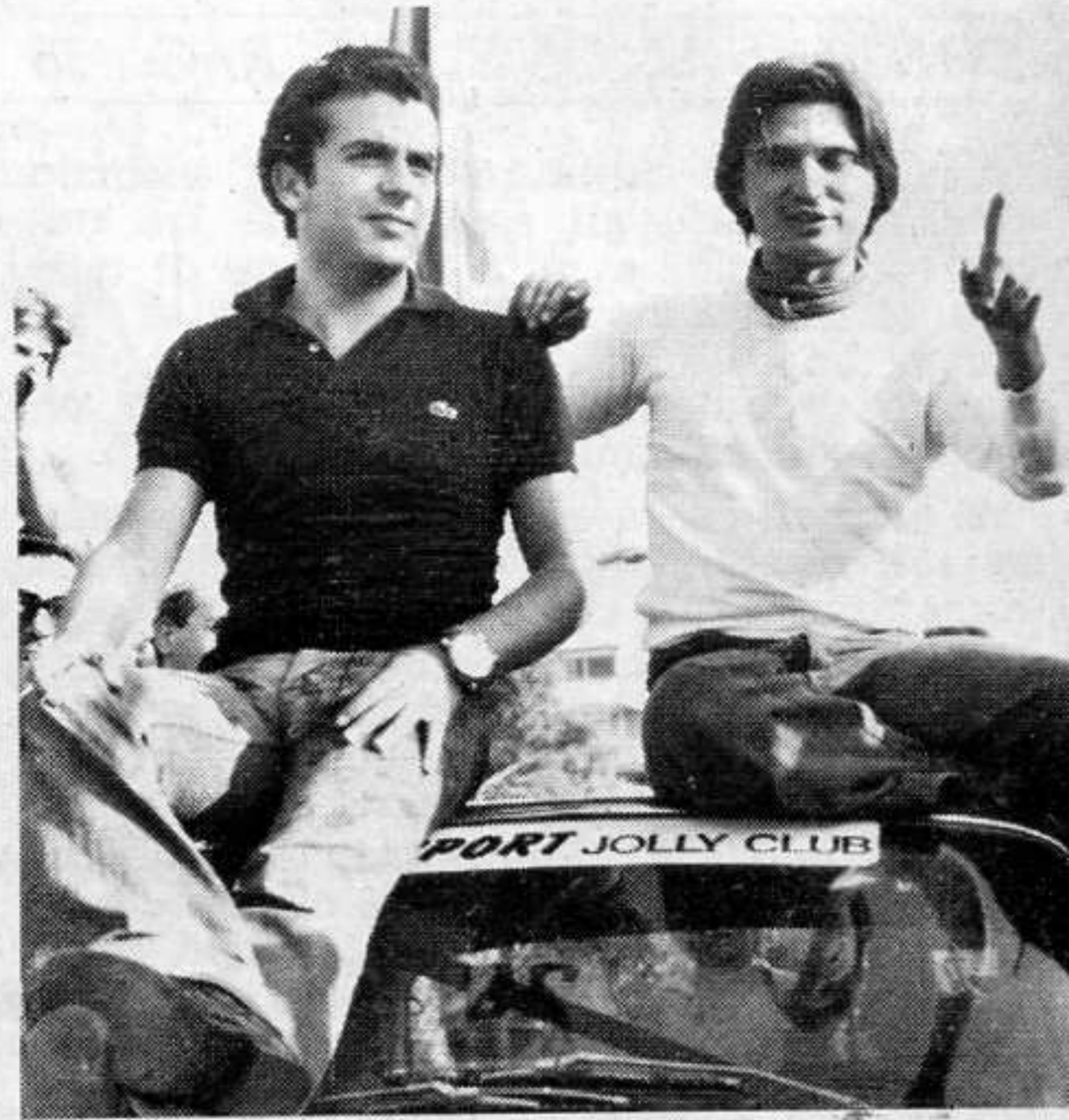
«E' la conferma quindi che non ho fatto male ad anticipare i tempi della rottura. L'aver centrato un albero, successivamente, a Fegolino, è la logica conseguenza di un condizionamento psicologico che non aguzzo al mio peggior nemico-pilota».

Alcide Paganelli, generosità agonistica di altri tempi, sperava molto dal 1975. La politica di gruppo gli ha invece rovinato i piani. Avrebbe dovuto correre Safari, Acropoli, Marocco e Portogallo, più altri rallies in patria e fuori, a livello internaziona-

3 La «circolare» anti-MUNARI

4

I condotti scandalo di FAGNOLA



Fagnola (a destra) era felice dopo l'arrivo del suo sesto posto assoluto. A togliergli il sorriso ha pensato poi una verifica d'ufficio alla sua Alfa Romeo



Sandro Munari con la moglie ed il figlio Matteo si avvia alla partenza. Un'infelice scelta di pneumatici di scorta lo fermerà alla fine del 1. giro

Giallo N. 3

Alle 7,30 di sera di giovedì, Munari e Mannucci conducono con autorità il rally. Sono entrati da pochi minuti nella prova speciale del Ghimbegna — l'ultima della prima tappa. Lungo la discesa del monte Ceppo, la Stratos (in slick) fora la posteriore sinistra. Niente di male; è un contrattempo che con i 285 CV del 4 valvole può essere facilmente rimediato, nella frazione decisiva. Invece appena i due piloti prendono in mano la ruota di scorta, scoppia il dramma. E' anch'essa una gomma slick, a battistrada integrale con sculture longitudinali, dal cerchio più largo che impedisce ai prigionieri di uscire sufficientemente dai fori e ai bulloni di avvitarli bene. Si tenta l'impossibile: la macchina però fa appena tre chilometri e resta su tre ruote, lontano dalle assistenze.

Per radio viene chiamato il d.s. Audetto, ma mentre Mannucci cerca il collegamento Munari pensa se è il caso di fermare il sopraggiungente Waldegaard per avere da lui la ruota di scorta. «Ma non potevo assumermi questa responsabilità. Avrei forse compromesso — dice Munari — anche il Rally di Waldegaard. Comunque prima di chiedere il nulla-osta è transitato davanti ai nostri occhi la Stratos di Bjorn e allora l'episodio per noi si archiviava».

Ma non per tutti. Cosa era in effetti accaduto? Ad Altare, prima delle quattro consecutive prove su terra, Munari aveva (naturalmente) chiesto che fossero montate quattro MS più una di scorta. Quella di scorta può essere indifferentemente utilizzata sia davanti che dietro. A Millesimo, presente lo stato maggiore della Lancia-Alitalia, Munari chiedeva le slick senza preoccuparsi (e lui e Mario con gli altri...) che venisse lasciata al suo posto la MS di scorta. Invece, chissà chi l'ha sostituita con una slick, che può essere montata soltanto anteriormente. Fiorio a caldo ammetterà che la colpa di quanto è avvenuto a Munari era da addebitarsi «un po' a tutti noi». Fiorio a freddo sosterrà invece «è la conseguenza di una scelta».

E qui il distinguo: la scelta, Sandro (e Mario) l'aveva fatta nel momento in cui sotto il cofano aveva chiesto che fosse sistemata una MS. La scelta contraria viceversa l'hanno fatta quelli (non si sa chi, ma non certo i piloti) che senza ordine di Munari e di Mannucci hanno cambiato la scorta da MS in slick. A questo punto viene fuori la «circolare» che, recapitata ad ogni equipaggio Lancia prima del via, stabilisce che la gomma di scorta deve essere sempre la stessa, forse per ovviare inconvenienti del genere capitati a Sanremo. Ma non impedisce che con criterio e logica si faccia diversamente. E' vero che sono i piloti i titolari di certe decisioni, ma bisogna pure ammettere che in certe condizioni di stanchezza o di fretta sia necessaria la molla per fare scattare le scelte ai piloti.

le naturalmente. Invece si è dovuto accontentare dell'unica trasferta in Portogallo, dove dopo 12 prove era a 30 secondi da Alen prima di abbandonare.

«Lascio la Fiat dopo sei stagioni ed un bilancio semi-fallimentare. Sono convinto però che non è tutta colpa mia. In Fiat non c'è mentalità professionistica ed i meriti non vengono riconosciuti...».

«Nel Press-Kit che la Fiat ha approntato per il Rally di Sanremo, nella mini-biografia di Paganelli si legge: pilota e collaudatore, ha con-

tribuito allo sviluppo delle vetture della Fiat-Rally. E allora? «Tanto per finirli qui — riprende Alcide — non ho rimpianti. Mi sento giovane con i miei 33 anni, capace ancora di fare qualche cosa di buono, mettendo a miglior profitto la mia esperienza, la mia passione. Tornerei subito alla Lancia di Fiorio. E' lui che mi ha insegnato il mestiere e gliene sono grato, ma andrei ugualmente all'Autodelta».

Per Paganelli, questi sono giorni di riflessione. (L'Alfa è vicina... anche per Ninni Russo).

Giallo N. 4

Alle sette della sera di sabato, un laconico comunicato dei commissari sportivi annuncia l'esclusione dalla classifica degli equipaggi Fagnola-Novarese (sesto) e Zorzato-Barello (12.) per accertate irregolarità tecniche in sede di verifica. L'Alfa GTV di Fagnola, iscritta dal Jolly Club ma preparata dall'Autodelta, è stata oggetto di verifiche per il successo nel Gr.1. I suoi condotti di aspirazione sono risultati manomessi di quel tanto da far scomparire la sbavatura e le guide all'imbocco dei condotti stessi.

Per maggior conforto dei commissari tecnici sono stati smontati pure i motori dell'Alfetta GT Gr.1 di Brambilla, dell'Alfetta 1800 del commissario tecnico Lazzaretti. La prima presentava condotti ancora neri, ruvidi, con le guide, quindi non lavorati. La seconda aveva i condotti ritoccati per una profondità di almeno quattro centimetri. Oltre alla «non conformità» del regolamento internazionale dell'annesso «J», la GT di Fagnola-Novarese beneficiando dei condotti manomessi, potrebbe aver usufruito — secondo taluni di un piccolo incremento di potenza, dell'ordine di 2-3 CV per effetto della minore o quasi nulla turbolenza all'ingresso dei condotti, in qualche modo puliti.

Naturalmente Roberto Angiolini, del Jolly Club, ha preannunciato ricorso che presenterà entro le 48 ore, con l'unità tassa di centomila lire. Angiolini avrebbe intenzione di chiedere una prova comparativa (che difficilmente gli sarà concordata) per dimostrare che se lavorazione c'è stata, a sua insaputa comunque, tale lavorazione non ha comportato alcuna variazione di potenza in più. Il ricorso di Angiolini tuttavia ha un altro scopo: quello di coinvolgere nelle responsabilità l'Autodelta che fornisce a

pagamento al Jolly Club i motori per le Alfetta e le GTV non ufficiali.

Fagnola, sabato sera, non si dava pace: «Che figura mi hanno fatto fare...». I cinque milioni che Fagnola ha speso per la partecipazione assistita anche dalla Kleber (dopo il terzo posto nel Sanremo '74) chi glieli rimborserà? L'esclusione dell'Alfa dalla classifica del Rally poteva forse essere evitata se l'Autodelta e Jolly Club (buonafede a parte) avessero valutato, come era lecito che facessero, nella sua giusta dimensione la richiesta di esclusione dalla classifica del Liburna del GTV di Ormezzano. Richiesta che era stata esplicitamente avanzata dai commissari svizzeri (il Rally era valido anche per il campionato elvetico) e che i commissari sportivi CSAI non hanno potuto subito accogliere per l'impossibilità di un confronto sul luogo.

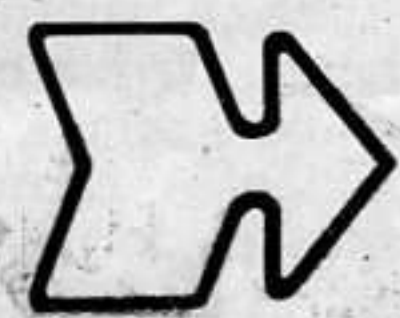
Il motore di Ormezzano, portato a Milano da Caneschi, avrebbe presentato condotti puliti e poi ritoccati. In questa vicenda s'inserisce — ed era inevitabile — il Conrero che, per aver lavorato venti anni in Alfa Romeo, non riteneva possibile che un'Alfa Gr.1 al limite dei due litri vedesse battere la sua Ascona, o Commodore che fosse.

Un giallo in sedicesimo è rappresentato dall'esclusione di Zorzato che con la sua Autobianchi A-112 era riuscito ad occupare un significativo 12. posto. Ha preso parte al Sanremo con la stessa vettura che aveva corso il San Martino: abbisognava di alcuni rinforzi per poter affrontare i 1700 km. del Rally mondiale. E così, naturalmente anche lui in buona fede. Zorzato aveva fatto saldare piccole lastre di 3-4 millimetri a protezione dei bulloni all'estremità della barra anteriore. Li aveva fatti pure verniciare...

Lino Ceccarelli

Così ora il MONDIALE MARCHE RALLIES

MONDIALE MARCHE RALLIES	M. Carlo	Svezia	Safari	Acropoli	Marocco	Port.	Finl.	Sanremo	Totale
LANCIA	20	20	15	—	—	—	—	20	75
FIAT	15	8	—	—	—	20	—	15	58
OPEL	—	3	—	20	—	10	8	6	47
ALPINE	6	—	—	15	12	—	—	12	45
PEUGEOT	—	—	20	—	20	—	—	—	40
TOYOTA	—	—	—	—	—	12	20	—	32
SAAB	—	15	—	—	—	—	15	—	30
DATSUN	—	—	6	—	6	8	6	—	26
MITSUBISHI	—	—	10	12	—	—	—	—	22
FORD	—	1	—	—	—	2	12	—	15
CITROEN	—	—	—	—	10	4	—	—	14
ALFA ROMEO	3	—	—	4	—	—	—	4	11
VOLVO	—	2	—	6	1	—	—	—	9
RENAULT	8	—	—	—	—	—	—	—	8
AUDI	—	—	—	8	—	—	—	—	8
PORSCHE	4	—	—	—	—	—	—	—	4
SKODA	—	4	—	—	—	—	—	—	4
SUNBEAM	—	—	—	—	—	—	2	—	2



CONTINUAZIONE DA PAG. 33

tre incredibili forature già nel secondo controllo orario gli sono costate tre minuti di ritardo, e tutta una serie di noie alla distribuzione nell'ultima notte gli hanno imposto di ridimensionare il suo furioso procedere rendendolo pago di un terzo posto comunque ben meritato.

E pensare che a quel piazzamento avrebbe seriamente potuto aspirare Ballestrieri tornato in coppia con Mannini. La sua corsa, molto generosa a giudicarla dall'esterno con quell'Alfetta che si torceva in tutti i modi in furibonde frenate e rabbiose accelerate nelle discese verso Apricale come sul Teglia, sul Ghimbegna, tutto un intrecciarsi di strade da lui conosciute a menadito, si è fermata invece dopo bivio Vignai, alla curva della « casa » (una destra da affrontare con molta attenzione e che tutti i piloti conoscono bene perché piuttosto pericolosa) quando un pauroso « tonneau » lo ha visto incastrarsi ruote in aria tra la strada ed il tetto di una casa arrampicata sul ciglio. Per l'Alfa questo significava capitolo chiuso (anche se per il titolo italiano tutto è ancora in ballo) tantopiù che Svizzero era da tempo ritirato per colpa dell'impianto elettrico

ti versioni da asfalto delle sue MK2. Già ai via senza gomme per la rottura del camion della Dunlop nella Francia del nord e per il successivo bloccaggio in dogana a Mentone del mezzo di soccorso che si era precipitato a prenderle, le due Escort sono partite con quattro gomme montate e due scorte ciascuna vettura così che già alla fine della prima prova Maiknen, che ha forato due volte, si è ritirato mentre Clark (che precedeva con somma cautela per non imitare il compagno) si è trascinato sino a Castelvechio dove iniziava la prima prova di terra nella speranza che all'assistenza i pneumatici fossero arrivati. Avuta la certezza che di gomme non ce ne era traccia, ha girato la macchina e se ne è tornato a casa. Sembra comunque che alla base di tutto ci sia l'attuale disorganizzazione del team inglese che affidato esclusivamente a Stuart Turner appare molto meno efficiente di qualche anno fa quando era Bill Barnett ad occuparsi di tutto.

L'eliminazione prevedibile degli ufficiali ha però portato alla ribalta i piloti privati protagonisti di lotte non meno appassionanti. Tra questi ha primeggiato Carlo Bianchi che con Marco Mannini si è definitivamente assicurato oltre che il quinto posto nel Sanremo anche il primo nel Gr. 3

cata a vincere sarebbero ancora una volta Bray-« Rudi » partiti addirittura malissimo con il motore che pareva avesse la testa bruciata, poi via via risaliti a suon di prestazioni di tutto rilievo.

La classifica di Bray ripaga anche l'Opel della sparizione dei fratelli Betti incredibili come sempre ed a lungo in lotta con Bianchi, e di quella amara di Presotto che dopo una corsa generosissima sempre in lotta con Fagnola, ha dovuto abbandonare al via dell'ultima prova con il motore distrutto in seguito ad una picchiata.

Generoso è stato comunque anche Brambilla che ha sbalottato il suo occasionale copilota Bottini come più non si sarebbe potuto nelle prove di terra dove l'Alfetta GT viaggiava a tempi da... Stratos, pagando poi sproporzionatamente l'ancora poca competitività sull'asfalto, e generosissimo è stato come sempre Ormezzano mai parso domo nonostante subito abbia perso quindici minuti per una riparazione al ponte posteriore e che poi ha dovuto inghiottire l'amaro rospo del bloccaggio del differenziale che gli è costato un altro ritardo di 24 minuti proprio alla fine, quando il suo tenace inseguimento ai primi del gruppo era stato coronato da un riaggancio apparentemente impossibile.

Tutti gli arrivati comunque meritano di venire ricordati ad iniziare ovviamente da Isnardi-Scimone che sulle strade di casa sono stati superlativi; per questo motivo la classifica finale diventa veramente importante e soprattutto stavolta tutta da leggere.

13. RALLY DI SANREMO - Ottava prova del Campionato Mondiale Rallies - Sanremo 1-4 ottobre 1975

1. Waldegaard - Thorszelius (Lancia Stratos) 10h22'52";
2. Verini - Rossetti (Fiat 124 Ab.R.) 10h25'40";
3. Therier - Vial (Alpine Renault) 10h59'04";
4. Pregliasco - Sodano (Lancia Beta) 11h20'11";
5. Bianchi - Mannini (Porsche Carrera) 11h33'29";
6. Fagnola - Novarese (Alfetta) 11h17'42" (escluso dalla classifica, appellato);
7. Bray - « Rudi » (Opel Ascona) 11h59'16";
8. Brambilla - Bottini (A.R. Alfetta G.T.) 12h01'28";
9. Fischer - Gottlies (Opel Ascona) 12h16'26";
10. Ormezzano - Cartotto (A.R. G.T.V.) 12h18'30";
11. Isnardi - Scimone (Opel Ascona) 12h27'45";
12. Zorzato - Barello (A 112 Abarth) 12h53'09" (escluso dalla classifica, appellato);
13. Gardavot - « Ynad » (Alpine A 110) 13h00'22";
14. Codognelli - Utenti (Lancia Beta) 13h03'41";
15. Ceria - Bertone (Opel Ascona 1.9) 13h04'14";
16. Pallanca - Audibert (Alpine A 110) 13h07'41";
17. Garin - Chenevier (Lancia F. HF 1.6) 13h35'31";
18. Cantore - Stradella (Opel Ascona) 13h35'35";
19. Marchesini - Marchesini (Lancia Fulvia HF 1.6) 13h42'52";
20. Drevet - Randi (Peugeot 504 A11) 13h42'55";
21. Pons - Pretato (Simca Rallye 2) 13h52'39";
22. Doglio - Nicoletto (Fiat 128) 13h55'18";
23. Chierico - Moriano (Fiat Abarth 1800) 14h17'28";
24. Corzino - Lavazza (Opel Ascona) 14h20'56";
25. Ameglio - Renna (Autobianchi A112 Abarth) 14h25'18";
26. Gnemmi - Tivinella (Autobianchi A112) 14h25'46";
27. Martino - Lattuada (Fiat 128 Coupé) 14h25'49";
28. Bozzo - Marchetto (Fiat 128 Coupé SL) 14h33'01";
29. Geninatti - Piacenza (Autobianchi A112 Abarth) 14h48'56";
30. Brion - Vinotti (Lancia Fulvia HF 1.6) 14h51'25";
31. Aimar - Stillitano (Fiat 128 Coupé) 14h53'08";
32. Barbanti - Heiderscheid (Opel Ascona) 14h55'55";
33. Delfino - De Negri (Lancia Fulvia HF 1.6) 15h18'31";
34. Curto - Picco (Fiat 128 Coupé) 16h04'32";
35. Gaggero - Goggero (Simca 110 S) 16h16'58";
36. Rossi - Pastorino (Renault R.8.) 17h16'41";
37. Presotto - Perissinot (Opel Ascona) 18h02'48";
38. Giulii - Gallo (Autobianchi A112) 19h19'24";
39. Betti - Betti (Opel Ascona 1.9 S.R.) 20h51'38";
40. Raimondi - Concaro (Citroen GS 1200 Rally) 21h47'24";
41. Cambiaghi - Scabini (Fiat 124 Ab. Rally) 21h45'35";
42. Ballestrieri - Mannini (A.R. Alfetta G.T.) 22h48'07";
43. Rossato - Sanna (Ford Escort) 22h59'33";
44. Ravot - Trecco (Alpine Renault A.110) 23h35'52";
45. Gastaldi - Garnerone (Fiat 124 Spider) 23h47'35";
46. Doderò - Giusto (Opel Ascona) 23h59'56";
47. Gaiero - Ressa (Fiat 125 S) 24h08'09";
48. Calosso - Marrese (BMW 2002 T.I.) 24h52'38";
49. Gambera - Schivazappa (Fiat 128 Coupé) 24h56'18";
50. De Vincenti - Motroni (Fiat 124 Spider Abarth) 25h55'09";
51. Malinverno - Zella (Skoda 120 S) 26h01'13";
52. Judicello - Serra (Simca Rallye 2) 26h42'23";
53. Aloï - Aloï (Fiat X 1.9) 26h42'42";
54. Glugnac - Audibert (Opel Ascona) 28h46'02".

1. TAPPA

LAMPINEN subito K.O. Betti... a folla

SANREMO - C'è molta tensione nell'aria al via e non solo tra i piloti perché anche il pubblico sente molto l'eccezionalità dell'avvenimento. Già scendendo dalla passerella d'avvio Alen denuncia scompensi di assetto che duecento metri dopo si amplificano sino a farlo fermare. Il suo « crande kasino » urlato per radio ai meccanici dell'assistenza è subito preoccupante: un ammortizzatore dietro è completamente svitato e l'altro è molto lento. Lui parla subito di sabotaggio e paga già ritardo al primo controllo. Il rally deve ancora incominciare e già si tinge di giallo.

Capita l'antifona, Del Prete con la Fulvia si ritira subito facendo esplodere il motore così qualcuno si sarebbe ricordato di lui, più avanti non avrebbe trovato spazio utile. Munari è subito il più veloce, mentre Makinen, Verini e Brambilla sono vittime di forature. Noie ai freni rallentano invece moltissimo Paganelli e tolgono di gara Dall'Ava che comunque è arrivato sino a S. Romolo tra l'entusiasmo della folla che poi si è riversata a bere gratis nel suo ristorante. C'è un po' di caos organizzativo ed alcune macchine transitano indisturbate in prova.

Le cose non migliorano nel successivo Teglia dove addirittura un cronometrista chiede un passaggio a Ninni Russo per andare al C.O. Lo sguardo di Russo deve

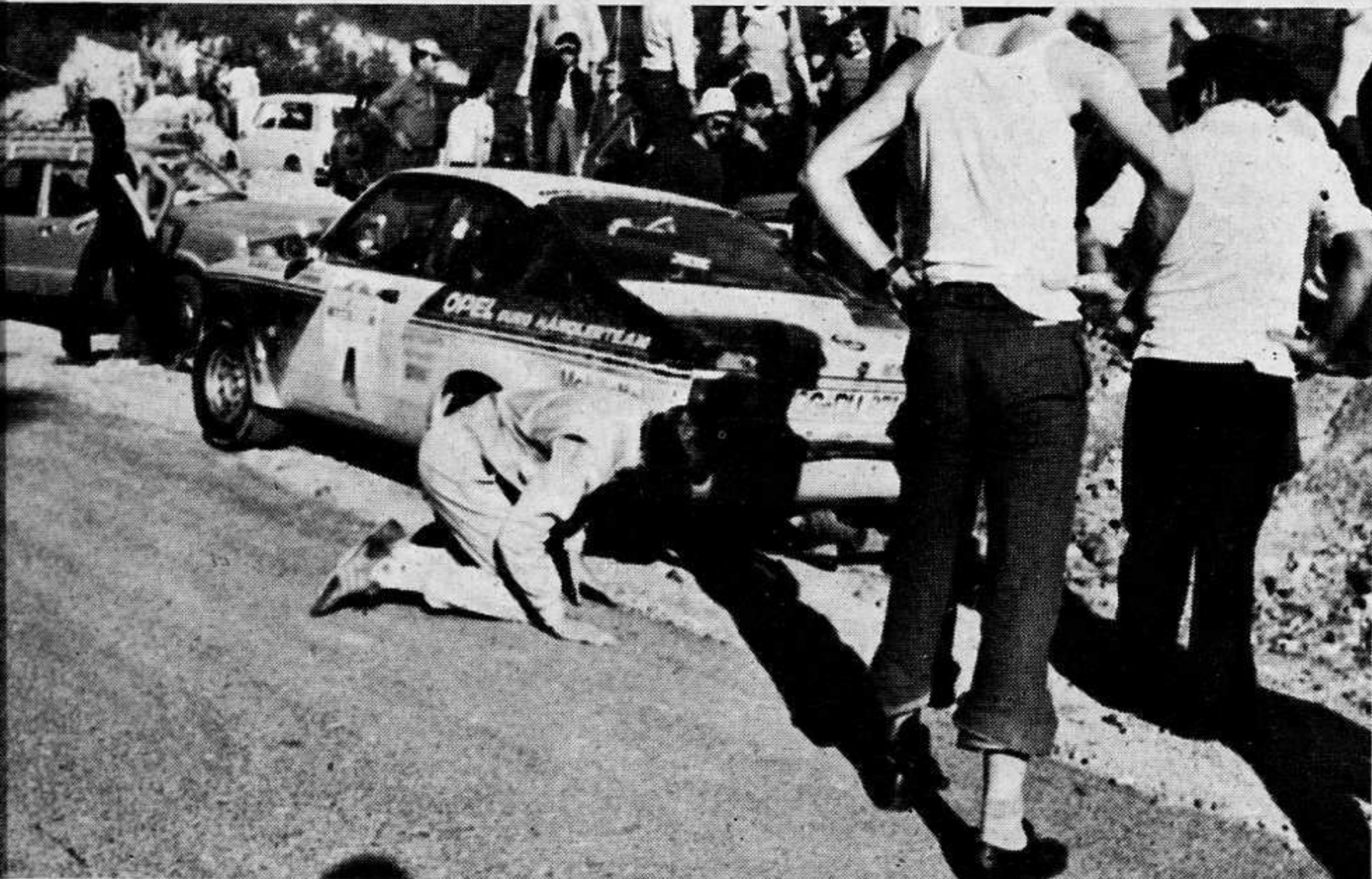


A ruote alzate la Opel Ascona di Presotto-Perissinot che si è ritirata al via dell'ultima prova

però averlo talmente impressionato che, chissà come, poco dopo era già in cima al monte al suo posto (i tempi presi in questa prova saranno però abbastanza « assurdi »). Alen continua ad interpretare il suo thrilling ed ha il cambio a pezzi, si fermerà definitivamente come si è già fermato Makinen restato senza gomme. Anche Lampinen ha noie alle sospensioni e nonostante il suo impegno non terminerà la prova. La rottura di Dall'Ava si è rivelata utile a Brambilla che ha potuto montare la sua batteria essendosi bruciata quella montata sull'Alfetta. Sul Teglia Betti piomba tra il pubblico e se ne carica due sul cofano ma alla prima sbandata questi non ci sono più e non si hanno notizie della loro sorte. Si sa invece che Aaltonen ha noie di motore mentre Therier fora ben tre gomme ed arriva al C.O. con tre minuti e 50" di ritardo.

Presotto e Bray sono alle prese con continui problemi e paventano la possibilità di ritirarsi. Invece continueranno ed arriveranno sino alla fine o quasi (nel caso di Presotto). Ormezzano è in grande ritardo per sostituire i gommini al ponte posteriore mentre definitivamente si ferma Aaltonen con la testata della sua Ascona rotta. In tuta da lavoro si recherà a ballare al Napoleon di Pontedasso riscuotendo un notevole successo.

Pinto con gli occhi fuori dalla testa racconta la sua divagazione a prato per evitare una mini posteggiata di traverso lungo la strada. Bernacchini è invece contento



Verso la fine della prima tappa, si rompe l'albero di trasmissione della nuova ed attesa Opel Kadett di Rohrl. Per il tedesco, nulla da fare. Sotto, la Stratos di Munari-Mannucci, dominatori sfortunati della prima tappa



che impediva alla macchina di mettersi in moto.

Così l'Alfa andava a tenere compagnia alla Opel ed alla Ford già fuori gara sin dalla prima tappa anche se per la General Motors c'erano pur sempre i clienti a promettere punti mondiali.

Le due vetture dell'EuroHandlerteam, l'Ascona di Aaltonen e la Kadett GTE di Rohrl, pur non finendo non hanno però mai deluso anche se il ritiro di Aaltonen per la rottura della testata è stato un po' troppo prematuro. Rohrl infatti è riuscito ad essere sempre molto competitivo con la debuttante Kadett e sulla terra i suoi tempi hanno molto impressionato anche se poi l'albero di trasmissione ne ha pagato le conseguenze.

Chi invece non è mai stata competitiva è stata la Ford che pur si valeva di piloti come Makinen e Clark e delle più recen-

nel campionato italiano. Dietro di lui la lotta tra i piloti del Gr. 1 ha prodotto come sempre risultati eccezionalmente di rilievo.

L'asfalto unito alla tortuosità del percorso ha questa volta chiaramente avvantaggiato i GTV dell'Alfa rispetto alle Opel Ascona, comunque non appena è comparsa la terra le posizioni si sono invertite e l'interesse ha toccato il massimo. Fagnola questa volta non ha sbagliato niente correndo a più non posso col fondo buono e molto controllandosi sul brutto. Alla fine è risultato sesto ma su di lui pende il dubbio della squalifica in seguito alle verifiche tecniche che a quanto pare avrebbero escluso anche Zorzato finito dodicesimo addirittura con una A 112 (Gr. 2) e che comunque ha fatto miracoli con il micro-mezzo a disposizione.

Se l'esclusione di Fagnola verrà ratifi-

Uno sponsor inFIAMMato

● Che il Sanremo abbia trovato nella FIAMM il massimo che si possa sperare da uno sponsor è fuori discussione, basti pensare che il sig. Folco in persona lo si è visto di continuo lungo le prove speciali a mangiare la polvere dei piloti in gara...

perché può ancora raccontarla. Al via di Castelvechio manca Clark che senza gomme da terra preferisce abbandonare. Svizzero intanto si ferma all'assistenza facendo notare che la sua macchina ogni tanto non vuole saperne di andare in moto. Gli rispondono che non è niente, ma qualche ora dopo il pilota Alfa si ritirerà per questo motivo nonostante l'auto funzioni ancora a meraviglia.

In testa la lotta è furibonda anche se Munari ha già preso un certo vantaggio sulle altre due Stratos che lo seguono. Delle Fiat il più veloce è Verini mentre Rohrl e Ballestrieri lottano gomito a gomito. Alla grande assistenza di Millesimo tutti rimediano i loro problemi anche se sulla Stratos di Waldegaard i freni sono un poco il tallone di Achille. Particolare curioso, si notano sulle Alfa ruote da 14" al retrotreno. Quando comincia a far giorno, e quindi a far caldo perché sembra di essere in piena estate, riprendono i colpi di scena. Inizia Betti (copilota) col chiacchierare prima di Pian dei Corsi dimenticandosi di timbrare in tempo ad un Controllo. Nella prova successiva Paganelli abborda una curva « un poco sul veloce » e si schianta contro la montagna uscendo comunque indenne. Nicolas intanto rompe il cambio alla sua Alpine e si ritira men-

2. TAPPA

L'«obbedisco» di VERINI fa discutere

La notte dei lunghi coltelli si preannuncia ancora più tesa della prima tappa. L'aveva detto Nicolas: « è una Targa Florio in notturna... ». In sala stampa si intrecciano le ipotesi mentre la classifica parziale vede a questo punto Waldegaard primo seguito da Verini a meno di un minuto, poi via via Therier, Cambiaghi, Ballestrieri, Pregliasco e Betti. Si sa che la Opel assisterà ufficialmente i due Betti quindi si pensa già alla Opel mondiale, poi si dice che anche la Fiat potrebbe passare in testa e quindi avere dall'alto autorizzazione a vincere il titolo iridato, ma an-

na sensibilmente a Waldegaard così che ad un certo punto Florio si trova costretto a dire al suo uomo di tirare « perché quello lì dietro... ».

Betti viaggia in grande ritardo dopo aver picchiato prima di Ville S. Pietro, in più il suo motore va a tre. Nei guai c'è anche Fagnola che è senza freni, ma all'assistenza li rimediano da un GT in sosta. Ma è già mattino e nessuno ha più voglia di fare mattate. Ci prova Presotto che va a sbattere e si deve ritirare a corsa finita e ci prova Ormezzano che perde 24' a un C.O. con l'autobloccante inchiodato. Non fa più notizia nemmeno il ritiro di Betti perché questo rally ha veramente distrutto tutti, anche la 125 di Gaiero che nell'ultima prova ha centrato un camion.

C. C.

CIFRARIO « speciali »

1. TAPPA

Ghimbegna t.i. 33'00"
Munari (Stratos) 35'47", Therier (Alpine) 36'22", Waldegaard (Stratos) 36'41", Pflto (Stratos) 37'04", Ballestrieri (Alfa Romeo) 37'06".

Castelvechio t.i. 14'00"
Therier 15'24", Waldegaard 15'40", Munari 15'42", Verini 15'45", Rohrl 15'52".

Pian dei Corsi t.i. 8'00"
Munari 8'34", Waldegaard 8'36", Rohrl 8'44", Pinto 8'39", Therier 8'50".

Cadibona t.i. 6'00"
Verini 5'51", Therier 5'52", Cambiaghi 5'53", Munari 5'53", Waldegaard 5'55".

Serè t.i. 8'00"
Waldegaard 9'24", Pinto 9'29", Rohrl 9'35", Verini 9'39", Munari 9'42".

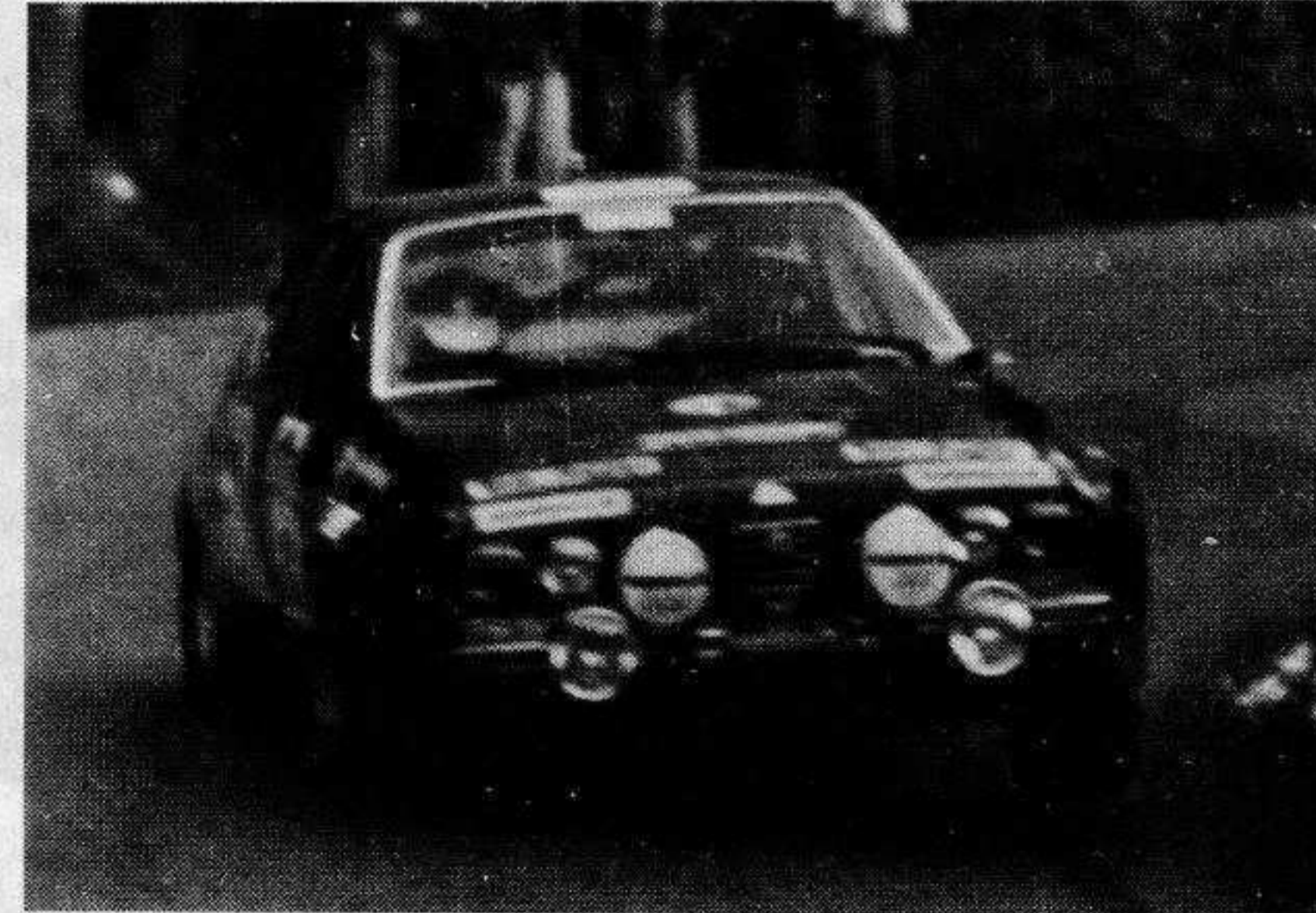
Piana Crixia t.i. 7'00"
Rohrl 7'38", Verini 7'40", Waldegaard 7'47", Pregliasco 7'48", Cambiaghi 7'54".

Puschera t.i. 11'00"
Rohrl 12'56", Verini 12'59", Therier 13'02", Munari 13'05", Cambiaghi 13'09".

Giovetti t.i. 8'00"
Munari 8'25", Therier 8'33, Verini 8'33", Cambiaghi 8'45", Waldegaard 8'52".

Teglia t.i. 11'00"
Munari 12'57", Therier 13'01", Verini 13'08", Waldegaard 13'22", Cambiaghi 13'48".

Ghimbegna t.i. 33'00"
Verini 37'16", Therier 37'36", Waldegaard 37'41", Ballestrieri 38'25", Cambiaghi 39'11".



A sinistra, Pregliasco e Sodano hanno portato la Beta coupé ufficiale al quarto posto. Sopra, l'Alfetta di Ballestrieri. Sotto, a sinistra la Fiat Abarth dell'irriducibile Verini, secondo assoluto e sotto la Lancia Stratos di Waldegaard



tre Pregliasco fora e perde un poco di tempo. La terra esalta le caratteristiche di guida di Rohrl e già si cominciano a cantare le lodi della nuova Kadett. Ovviamente, manco a dirlo, il tedesco termina la prova di Martini senza freni anteriori ed a momenti travolge tutti al controllo stop. Poco dopo poi sarà l'albero di trasmissione a partire e così, finalmente, potrà gustarsi tutto il rally in compagnia di Anna Cambiaghi. Notizie allarmanti arrivano anche sul conto di Ballestrieri che qualcuno dava ritirato. Niente di tutto questo e solo una toccata che è costata un piccolo ritardo. Chi invece non c'è più è Pinto cui si è rotto inespugnabilmente il motore.

Torna di nuovo a far buio e quei pazzi stanno ancora correndo. Le parolacce di turno toccano a Fagnola che sul Teglia fora e vede sfumare tutto il suo vantaggio accumulato su Presotto. Prontamente però Presotto dà prova di sportività e nel successivo Ceppo fora a sua volta. Ma sul Ceppo fora anche Munari e la sua ruota di scorta non... entra. E' il momento chiave dell rally e merita un minuto di raccoglimento, ma il colpo di scena è da manuale ed il primo tempo si chiude con gli spettatori sbigottiti.

che l'Alpine potrebbe... e così nessuno considera più la Lancia che in fondo ha pur sempre i due svedesi al primo posto e Pregliasco al sesto.

Quando poi dopo la prima prova Verini è a soli 30" da Waldegaard iniziano i «de profundis». Ma la notte è lunga e la bagarre è prevista dal copione, così, nell'ultimo settore della prova dei 4 Colli, Ballestrieri parte per primo cercando probabilmente di riservarsi più tempo per una successiva assistenza ma non ci arriverà. Finisce infatti gambe all'aria. I frutti però non se li gode Therier che si ferma cofano alzato per capire che diamine abbia il suo motore stabilendo poi che è solo l'asta di una punteria che si è spezzata e Cambiaghi che si ritrova una biella per strada senza capirne la ragione (analogo inconveniente successo a Paganelli a Livorno).

Adesso la paura comincia veramente a fare novanta tantopiù che anche Pregliasco ha il cambio con la seconda inutilizzabile e ciò nonostante sta facendo miracoli. A Verini viene dato l'ordine di non tirare più e di mantenere le posizioni. Il suo «obbedisco» non convince molto Barbasio in veste di accompagnatore ufficiale di Cesare Florio; e fa sì che il rientrante «Fox» (quello vero) si giochi qualche cosa di molto «personale» al proposito. In effetti Verini, andando piano, si avvicina

Teglia t.i. 11'00"
Munari 15'24", Verini (Fiat) 15'25", Pinto 15'38", Therier 15'43", Rohrl (Opel) 15'43".

Salse t.i. 9'00"
Munari 10'20, Waldegaard 10'27", Verini 10'28", Pinto 10'29", Rohrl 10'47".

Prale t.i. 10'00"
Munari 9'39", Therier 9'48", Verini 9'52", Pinto 10'02", Nicolas (Alpine) 10'07".

Castelvechio t.i. 14'00"
Waldegaard 15'55", Therier 15'57", Munari 16'03", Nicolas 16'05", Pinto 16'11".

Pian dei Corsi t.i. 8'00"
Waldegaard 8'39", Munari 8'41", Therier 8'48", Rohrl 8'51", Pregliasco (Lancia Beta) 8'52".

Cadibona t.i. 6'00"
Waldegaard 5'47", Therier 5'53", Nicolas 5'54", Verini 5'58", Munari 5'58".

Serè t.i. 8'00"
Waldegaard 9'33", Munari 9'52", Rohrl 9'57", Verini 10'00", Pinto 10'05".

Piana Crixia t.i. 7'00"
Waldegaard 7'55", Verini 8'00", Nicolas 8'01", Cambiaghi (Fiat) 8'03", Rohrl 8'07", Martini t.i. 10'00"

Waldegaard 11'38", Munari 11'41", Rohrl 11'48", Verini 11'49", Nicolas 11'52".

Puschera t.i. 11'00"
Waldegaard 13'09"; Munari 13'12", Nicolas 13'13", Cambiaghi 13'21", Pinto 13'23".

2. TAPPA

Baiardo t.i. 23'00"
Verini 23'56", Therier 23'59", Waldegaard 24'21", Cambiaghi 24'27", Ballestrieri 24'46".

Quattro Colli t.i. 63'00"
Waldegaard 1h09'15", Verini 1h09'23", Therier 1h13'59", Ormezzano 1h16'15", Pregliasco 1h18'06".

Quattro Colli t.i. 63'00"
Waldegaard 1h07'20", Verini 1h07'53", Therier 1h14'58", Ormezzano 1h15'01", Bianchi 1h15'09".

Gouta t.i. 35'00"
Verini 34'50", Waldegaard 35'20", Therier 39'04", Betti (Opel) 39'18", Ormezzano 39'36".

Tre Colli t.i. 55'00"
Verini 53'13", Waldegaard 53'27", Ormezzano 59'07", Fagnola 59'16", Bianchi (Porsche) 1h00'22".

Colle d'Oggia t.i. 15'00"
Waldegaard 16'07", Verini 17'32", Therier 17'49", Fagnola 18'40", Ormezzano 18'43".

Teglia t.i. 11'00"
Waldegaard 12'42", Verini 13'27", Therier 14'19", Ormezzano (A.R. Alfetta GT) 14'47", Fagnola (A.R. Alfetta GT) 14'48".

In anteprima assoluta le 2 protagoniste dell'ultima ora Le pre-serie 33 - strada & FIAT 031

CASALE - Ultime prove in pista a Casale prima del Giro d'Italia per Fiat e Alfa Romeo. Sin dalla mattina sotto un sole tanto più gradito quanto raro quest'anno; sono risuonati i ruggiti dell'8 cilindri 4 valvole del « biscione » e del 6 cilindri Fiat. Decisamente rabbiosa e temibile per tutti « la 33 Stradale » costruita con pazienza cinese e fulminea rapidità toscano-milanese in pochissimo tempo, utilizzando in un sapiente collage una miscellanea di parti esistenti, dal motore « Montreal » (come continuano ad insistere i protagonisti) riveduto profondamente con teste a quattro valvole e portato ai fasti del 33-3 8 cilindri, al telaio, alla carrozzeria derivati direttamente dalla vettura campione del mondo. Presente l'ingegnere Marelli e Jean-Claude Andruet si sono svolte prove di ambientazione del pilota e di durata dei freni con evidente impegno relativo di entrambi pur inanellando tempi sull'1'6" e sotto.

In parallelo a pochi metri di di-



Una vista dall'alto della Fiat-Abarth 031 che mostra le appendici aerodinamiche posteriori ed il deflettore

stanza il team Fiat-Abarth con il pilota Giorgio Pianta il progettista Mario Colucci, l'ing. Limone e Guido Rosani accudivano alla 131 (SE 031) 6 cilindri, bellissima realizzazione molto abarthiana e assai spettacolare, e a sentire Pianta anche assai efficace: con 2 quintali in più della SE 030 è almeno altrettanto veloce e agile. Il motore è quello già noto della SE 030 rinfrescato con carter (secco e oltre 270 CV), mentre molto si è lavorato sull'installazione e sulla scocca.

I radiatori olio sono anteriori, mentre quelli acqua sono laterali inglobati nei parafanghi posteriori. Il cambio è in blocco con il differenziale posteriore per equilibrare i pesi, e il serbatoio è nel cofano posteriore. Le sospensioni sono direttamente derivate dalla versione 2000 della 131 Abarth di prossima nascita. Presenti anche i tecnici della Pirelli, sono state provate a lungo le famose racing radiali Pirelli con esito apparentemente assai positivo.



Sopra, la « pre-serie » proposta dalla Alfa Romeo per il Giro d'Italia: un misto di 33-3, tt12, Montreal. Ecco Andruet provarla a Casale. Sempre a Casale, ultime sgambate per l'altro « mostro » del Giro, la 031 Fiat-Abarth condotta da Pianta. La nuova macchina monta il 6 cilindri a V 3,5 della 130. Il suo aspetto è decisamente aggressivo



Spiccioli del GIRO

● Rispetto al Giro dello scorso anno è aumentato il numero delle tappe (da 5 a 6) e si è aggiunta una salita, la Rieti-Terminillo, mentre le altre prove in salita e in circuito sono rimaste invariate.

● Le 13 prove speciali di velocità saranno suddivise in 5 salite, per un totale di 53,800 km e 8 gare in pista, per un totale di circa 422 km mentre per le marce di regolarità su strade aperte al traffico sono previsti 1958 km.

● Ricordiamo che dei numeri che leggerete sulla fiancata delle vetture il primo rappresenta il gruppo di appartenenza delle vetture: così dal 101 al 199 saranno vetture gr. 1, dal 201 al 299 gr. 2, dal 301 al 399 gr. 3, dal 401 al 499 gr. 4 e dal 501 al 599 gr. 5 sport stradali.

● Al termine della manifestazione sarà redatta una classifica generale scratch, dalla quale verranno estratte una classifica di gruppo, una di classe, una classifica ai fini del Campionato Italiano GT 4 (solo le prove in pista) e una classifica per il GP Regione Piemonte aperto esclusivamente ai piemontesi.

● Anche quest'anno secondo quanto prescrive il regolamento i tempi di ciascun equipaggio nelle gare in pista viene diviso per tre, mentre il tempo ottenuto nelle gare in salita verrà conteggiato per intero.

● I premi: al 1. assoluto Trofeo Fiat, Targa Agip, Coppa La Stampa più L. 2.000.000, al 1. di ogni classe 2 coppe più L. 300.000, al 1. del GP Piemonte Lire 1.000.000 per un totale di 22 milioni. Inoltre, per i partecipanti sia al Tour de France che al Giro d'Italia speciali premi per il vincitore assoluto dell'apposita classifica e i vincitori dei gr. 1, 2, 3 e 4-5 unificati.

GUIDA al GIRO numero 3



Un 12-17 ottobre GIRYNO

TORINO - Domenica mattina, 12 ottobre, prenderà il via la terza edizione del Giro automobilistico d'Italia. Una edizione che, dopo quella di rodaggio del '73 e quella di assestamento del '74, si presumeva ad altissimo livello, soprattutto come partecipanti, e che invece per varie ragioni si giocherà fra tre o quattro piloti di fama (di impianto ralistico) e gli altri validissimi dilettanti sconosciuti al grande pubblico che una manifestazione di questo respiro dovrebbe andare a « provocare ».

Il Giro numero 3 ha subito questa depauperamento qualitativo (ci doveva essere Lauda o Regazzoni, ci sarebbe andato Merzario) non solo per una questione di calendario (la richiesta avanzata dall'AC Torino a livello di iscrizione a calendario è stata lasciata cadere), ma anche perchè il Giro è stato cucito addosso ai ralisti, favoritissimi dal vantaggio di 3 a 1 dei tempi delle gare in salita — per di più aumentate di una unità rispetto allo scorso anno — rispetto ai circuiti, sui quali speriamo non si ripetano gli assurdi incidenti da « promiscuità » capitati nell'edizione passata.

La consueta passerella di vetture speciali, comunque, sarà ravvivata da due macchine molto interessanti: l'Alfa Romeo 33-3 stradale e la Fiat Abarth 031, entrambe iscritte nel gruppo 5-b, cioè « prefigurazione di vetture di serie ». Che la 031 sia una prefigurazione (sia pure con il 6V della 130) della prossima 131-Abarth 2 litri 4 valvole è abbastanza intuibile; un po' meno che lo sia il prototipo Alfa, ma non si sa mai, visto che l'impegno silhouette non

è stato del tutto scartato all'Autodelta. Interessante pure la Pantera De Tomaso (iscritta nel gruppo 5-a, cioè vetture omologate ma che hanno subito adattamenti particolari), iscritta per Gottifredi e Zorzi. Il tecnico-pilota Gottifredi ha lavorato a lungo, da Bielli, attorno al peso della macchina, all'assetto ed al motore. Un lavoro che potrebbe dare i suoi frutti alla distanza, se non interverranno problemi imprevisti.

Scontato, per le Stratos turbo di Munari e Pinto, il favore del pronostico,

soprattutto perché è noto il valore dei piloti ed è notevole l'esperienza della Lancia su questo modello e su questa gara, che l'anno scorso fu vinta proprio da una Stratos. Dei fratelli Almeras non possiamo dire che bene, ma non conoscendo il grado di preparazione cui si sono potuti sottoporre — se verranno — non possiamo pronosticarli.

In gruppo 4, pensiamo che la vettura da battere sia la Porsche Carrera di « Tambauto » (che punta al campionato GT, per il quale il giro continua,

chissà perché, ad essere valido) in coppia con Schenetti, che punteranno sulla distanza sperando che le Stratos (soprattutto quella di Facetti) si sgonfino alla distanza.

Per il resto, pensiamo che la vera grande battaglia (quella ravvicinata, anche nei circuiti non solo nelle classifiche) ci sarà in gruppo 3, dove le Carrera di Mas (secondo al Tour), di Charlotte Verney e di Rouget daranno il ritmo e lo stimolo necessario ai nostri, sia a quelli su Porsche che a quelli su Pantera.

Il CARNET dei 7 giorni

SABATO 11 OTTOBRE

ore 8,30-12 - Torino - verifiche tecnico-sportive

ore 15-19 - Torino - Verifiche tecnico-sportive e poi parco chiuso.

DOMENICA 12 OTTOBRE

Torino - Partenza 1.a tappa (Torino-Modena km. 516)

ore 7 - Torino-Susa-Cesana

ore 8,40 - Prova di velocità in salita Cesana-Sestriere; proseguimento per Pralato-Colle della Maddalena-Gassino-Vercelli-Busto Arsizio-Monza

ore 14,30 - Prova di velocità in circuito a Monza; proseguimento per Crema-Cremona-Viadana-Carpi-Modena

ore 21,10 - Termina prima tappa, parco chiuso.

LUNEDI 13 OTTOBRE

Modena - Partenza 2.a tappa (Modena-Misano Adriatico km. 183)

ore 11,30 - Modena-S. Giovanni in Persiceto-Budrio-Imola

ore 14 - Prova di velocità in circuito al Dino Ferrari di Imola; proseguimento per Forlimpopoli-Savignano-Misano Adriatico

ore 19,30 - Prova di velocità in circuito

al Santamonica di Misano, poi parco chiuso.

MARTEDI 14 OTTOBRE

Misano Adriatico - Partenza 3.a tappa (Misano-Magione km. 212)

ore 9 - Misano-Pieve S. Stefano

ore 11 - Prova di velocità in salita Pieve S. Stefano-Passo dello Spino; proseguimento per Bibbiena-Arezzo-Magione

ore 14 - Prova di velocità in circuito all'autodromo di Magione, poi parco chiuso.

MERCOLEDI 15 OTTOBRE

Magione - Partenza 4.a tappa (Magione-Orvieto km. 375)

ore 8 - Magione-Spoleto-Lisciano

ore 11 - Prova di velocità in salita Rieti-Terminillo; proseguimento per Leonessa-Cittaducale-Passo Corese-Campagna di Roma

ore 14,30 - Prova di velocità in circuito all'autodromo di Vallelunga; proseguimento per Viterbo-Orvieto

ore 19,20 - termine quarta tappa, parco chiuso.

GIOVEDI 16 OTTOBRE

Orvieto - Partenza 5.a tappa (Orvieto-Parma km. 397)

ore 7,30 - Orvieto-S. Giorgio di Orvieto

ore 8 - Prova di velocità in salita S. Giorgio-Colonneta; proseguimento per Morrano Nuovo-Acquapendente-Radicofani-Quercegrosso

ore 11,30 - Prova di velocità in salita Quercegrosso-Croce Fiorentina; proseguimento per Castellina in Chianti-Firenze-Scarperia

ore 14 - Prova di velocità in circuito all'autodromo del Mugello; proseguimento per Passo della Raticosa-Bologna-Castelfranco Emilia-Reggio E.-Parma

ore 20 - termine quinta tappa, parco chiuso.

VENERDI 17 OTTOBRE

Parma - Partenza 6.a tappa (Parma-Torino km. 275)

ore 7 - Parma-Varano de' Melegari

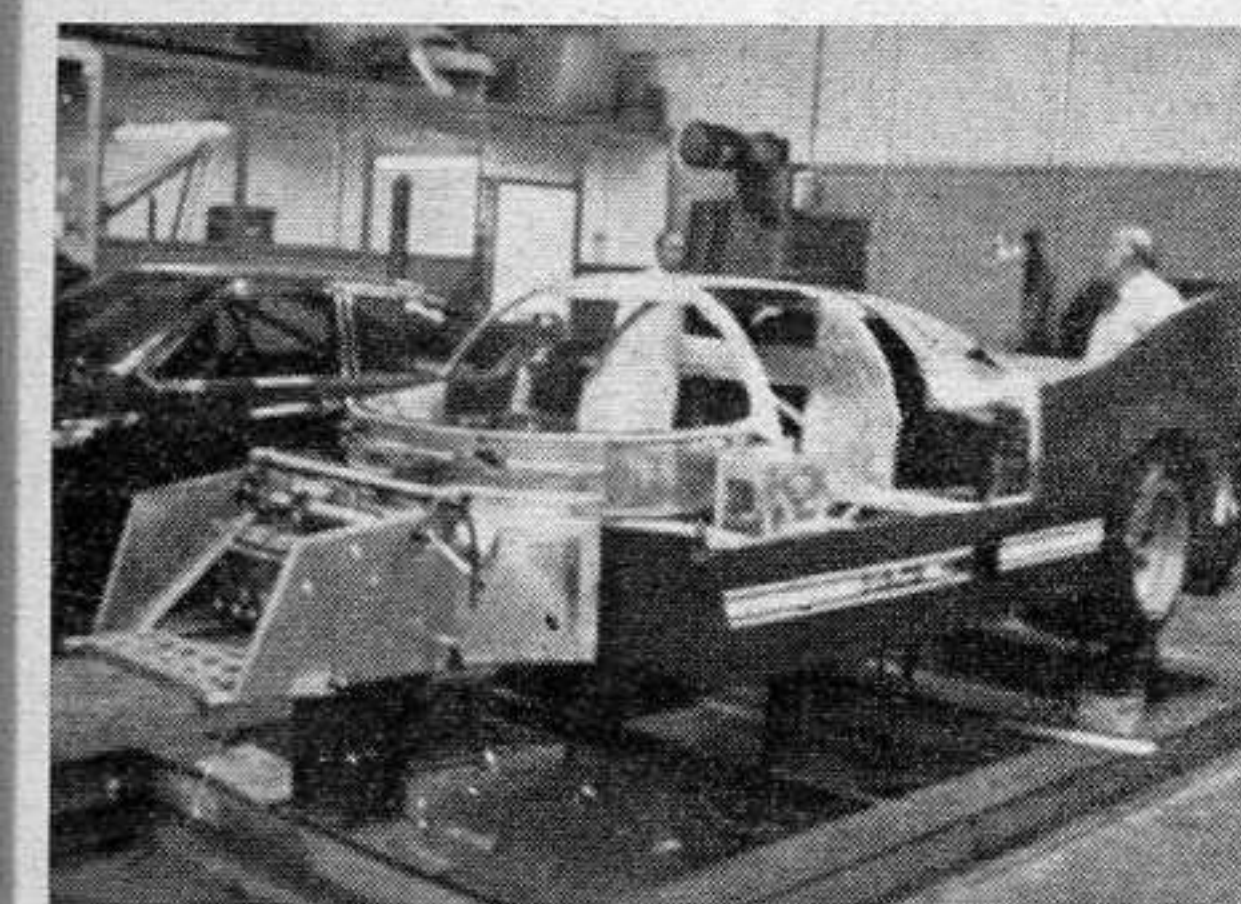
ore 8 - Prova di velocità in circuito al S. Cristoforo di Varano; proseguimento per Fidenza-Stradella-Valenza-Morano Po

ore 15 - Prova di velocità in circuito all'autodromo di Casale Monferrato; proseguimento per Torino

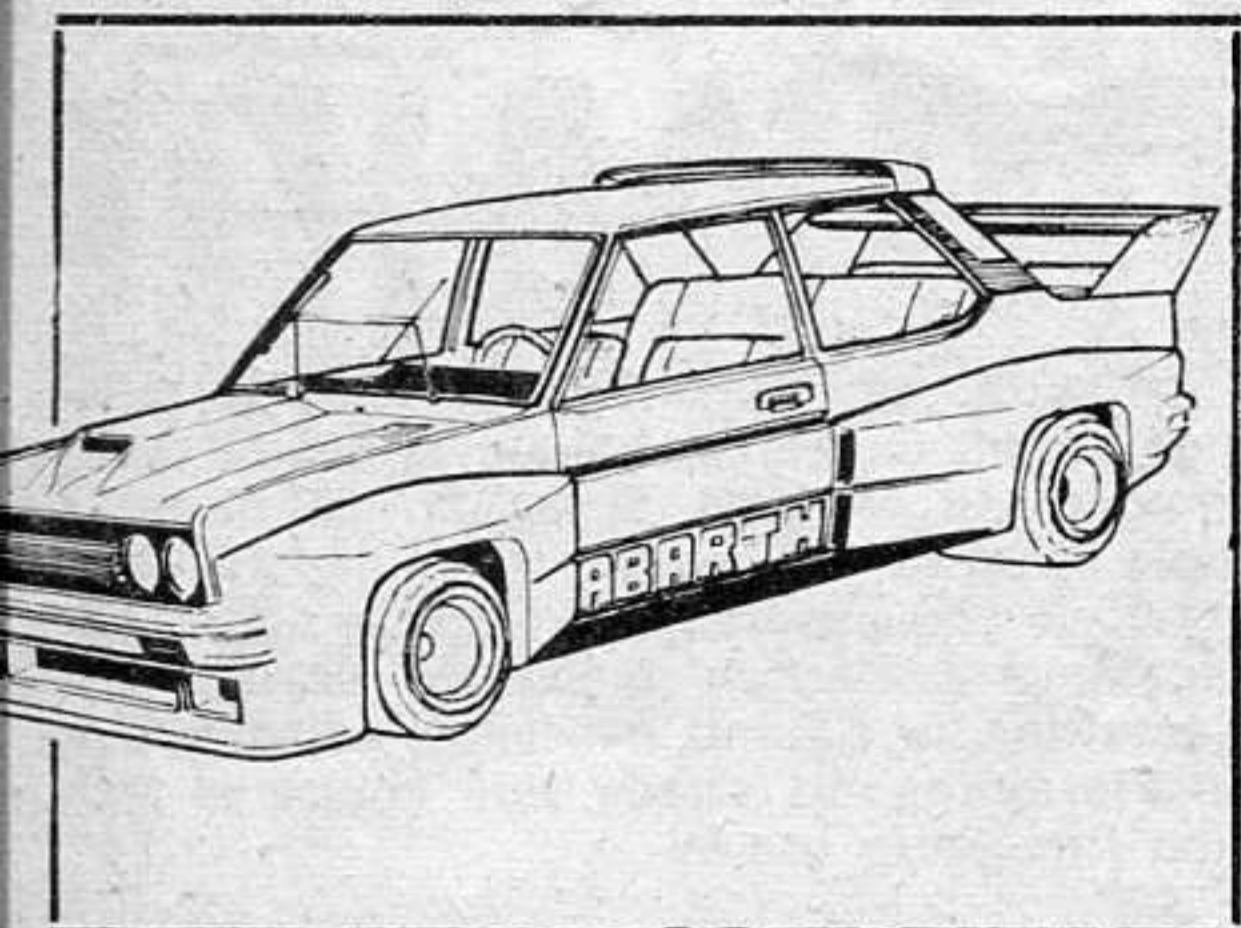
ore 20,20 - termine 6.a ed ultima tappa, parco chiuso.

SABATO 18 OTTOBRE

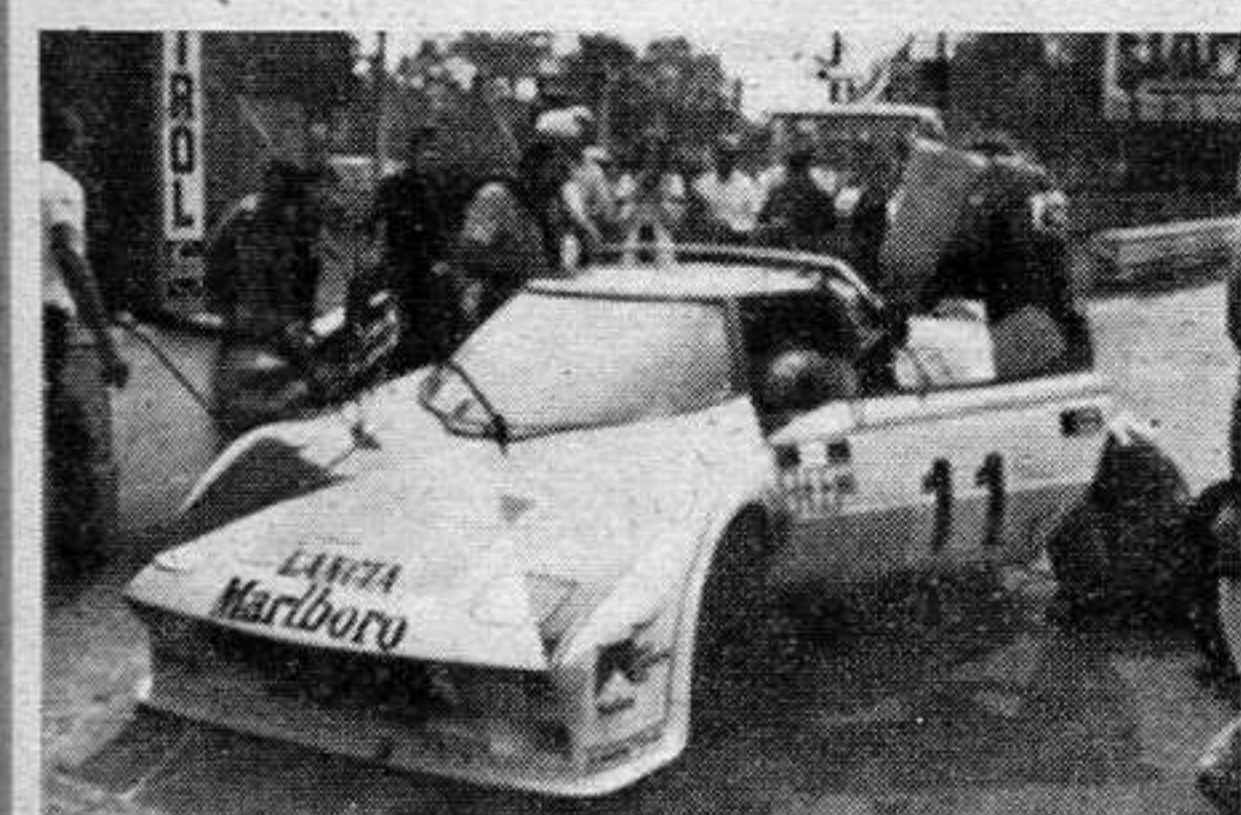
Torino - ore 11 - Premiazione dei vincitori.



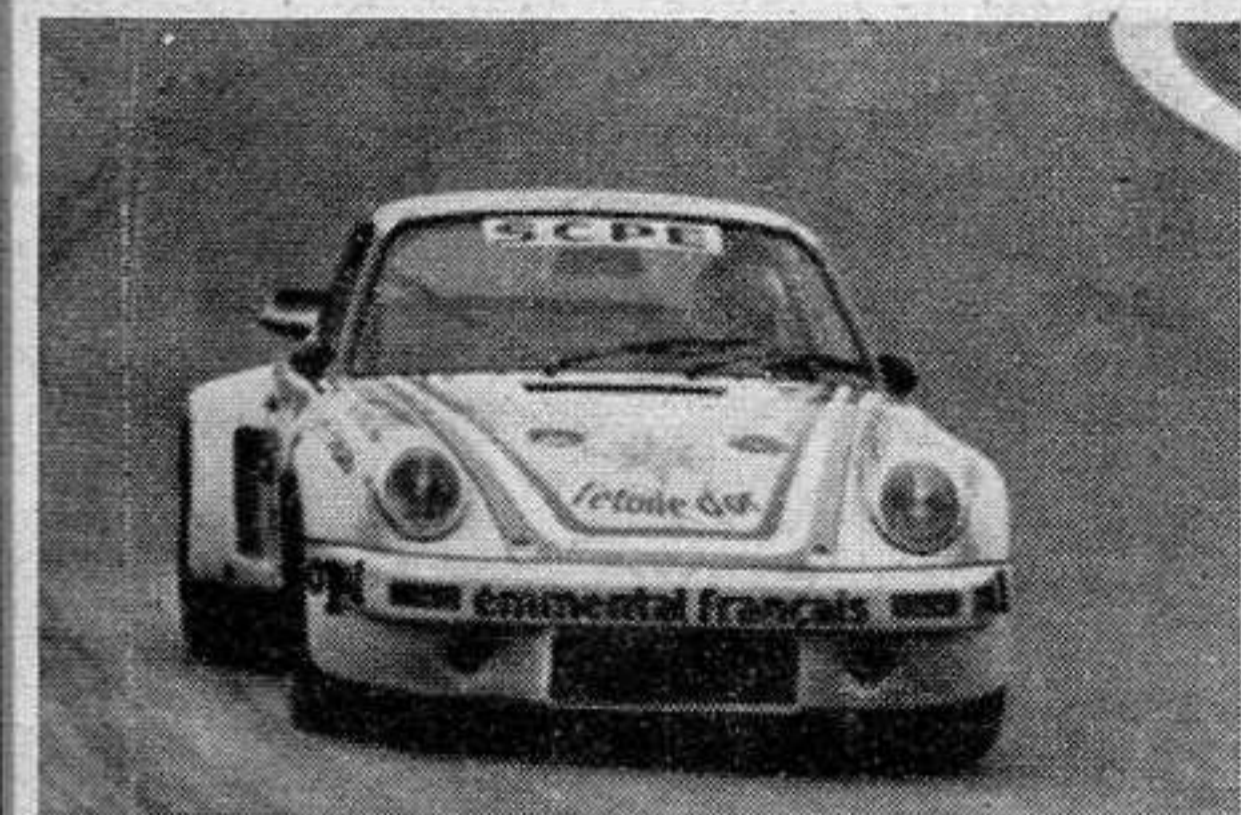
Guidato da Andruet sarà presente anche questo prototipo stradale Alfa Romeo con motore 8 V tre litri da 330 CV; avrà l'aspetto esteriore della 33tt12 con un cupolino



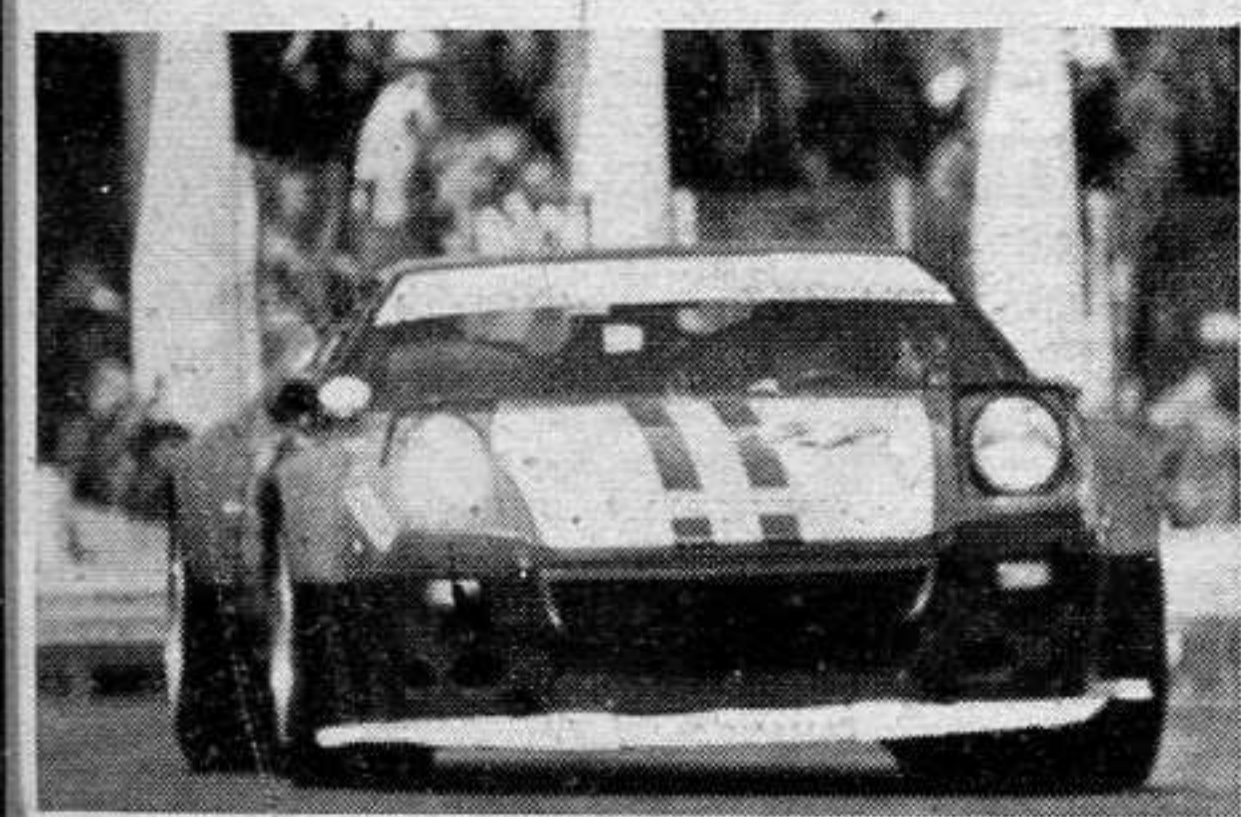
Anche quest'anno Giorgio Pianta sarà al volante di un prototipo stradale: questa è l'Abarth 031, derivata dal telaio Fiat 131 con motore 6 cilindri a V di 3500 di cilindrata



In gr. 4 la Lancia schiererà per Facetti-Maiga la Stratos 4 valvole, mentre le Stratos Alitalia per Munari e Pinto correranno in gr. 5, con evidenti velleità di successo



Ancora una volta la Porsche farà la parte del leone con ben 15 macchine, la maggior parte delle quali competerà nel gr. 3, cercando di ripetere le solite ottime prestazioni



Molte le Pantera iscritte quest'anno: un paio in gr. 5, altrettante in gr. 4 e ben 6 che correranno nel gr. 3 contro le Porsche per l'assoluto della categoria GT di serie



Anche l'Alfa Romeo sarà presente su tre fronti: oltre al prototipo 33/3 e le due Alfetta gr. 2 avrà ancora quest'anno una gr. 1 GTV per Litrico oltre a molte private

Dai numeri riconoscete i PROTAGONISTI

N. EQUIPAGGIO	CONCORRENTE	VEETURE
GRUPPO 5 - VETTURE SPORT STRADALI		
519 Munari-Mannucci	Lancia Alitalia	Stratos HF
518 Andruet-Jouanny	Autodelta	A. R. 33/3 stradale
516 Pianta-X	Abarth	Abarth 031
515 Almeras-Almeras	Defense mondiale	Porsche RSR
514 Pinto-Bernacchini	Lancia Alitalia	Stratos HF
511 «Tchine»-Salles	A.C. Monaco	Scora
510 Mubry-Sanchez	Eq. Almeras-Freres	Porsche RSR
509 Gottifredi-Zorzi	—	De Tomaso Pantera
508 Parpinelli-X	Patavium	De Tomaso Pantera
507 Fiorini-X	Mirabella M. M.	Fiat X-1/9
GRUPPO 4 - VETTURE GRAN TURISMO SPECIALE		
classe oltre 2000		
499 Berruto-Radicella	Brescia corse	Porsche Carrera RSR
498 «Tambauto»-Schenetti	Brescia corse	Porsche Carrera RSR
497 Govoni-Angelelli	—	De Tomaso Pantera
496 Bozzetto-Polese	Piave Jolly Club	De Tomaso Pantera
495 Coggiola-Pilone	Nord Ovest	Porsche Carrera RSR
494 Schoen-Pittoni	Jolly Club	Stratos
493 «Gero»-Capoferri	Jolly Club	Stratos
492 Di Gioià-Stoppato	Apulia	Porsche Carrera RSR
491 De Bona-X	—	Stratos
490 Bonetto-Gobbi	—	Porsche Carrera
489 Facetti-Maiga	—	Stratos-Marlboro
classe 2000		
486 Dacremont-«Ganaelle»	Team Aseptogyl	Alpine A 110
485 Dal Ben-Benzenoni	Mirabella M. M.	Fiat Abarth 124
484 Bersano-Crismani	—	Alpine A 110
483 Righetti-X	—	Alpine
482 Cipriani-Siena	Piave Jolly Club	Alpine
481 Giustri-Lurani	Scuderia Nettuno	Alpine
classe 1600		
479 «Carter»-Willer	Conegliano Corse	Alpine A 110
478 Premoli-Balocca	Città dei Mille	Alfa Romeo GTA
477 Rossi-Leonardi	Carlo Benelli	Alpine A 110
476 Mercadante-Di Fabio	Torino Corse	Alpine A 110
475 Colaprete-Franco	Torino Corse	Alfa Romeo GTA
474 Bisio-Pardi	—	Alfa Romeo GTA
classe 1300		
471 «Vagabondo»-Diaz	Giada Auto	Fulvia HF
470 Facco-Calore	Patavium	Fiat X-1/9
469 Menichetti-Rossi	Borzacchini	Fulvia 1300
468 Milano-Baldi E.	Rododendri	Alpine
classe 1000		
465 Pischedda-Baldi G.	Rododendri	Fiat 850 Spec.
464 Branger-Boggiatto	Rododendri	Fiat 850 Spec.
463 «El Bravo»-Aimaro	Rododendri	Abarth OTS
GRUPPO 3 - VETTURE GRAN TURISMO DI SERIE		
classe oltre 2000		
361 Mas-Christian	Defense Mondiale	Porsche 3000
360 Bocconi-Lovato	Nettuno	Porsche 3000
359 Pallavicini-Vanolì	Pallvano Corse	Porsche Carrera RSG
358 De Gregori-Pasquini	—	Ferrari 246 GT
357 Nardini-Fortini	Lloyd Centauro It.	Porsche Carrera RS
356 Tenani-Toffoli	Rovigo Corse	De Tomaso Pantera

N. EQUIPAGGIO	CONCORRENTE	VEETURE
355 Regis-Cena	Rododendri	De Tomaso Pantera
354 Bianchi-Bianchi	Jolly Club	Porsche Carrera SC
353 Bianco-Tommasi	Piloti Salentini	De Tomaso Pantera
352 «Spiffero»-Galluzzo	—	De Tomaso Pantera
351 «Mici»-X	Torino Corse	De Tomaso Pantera
350 Maggiorelli-Falorni	—	De Tomaso Pantera
349 Perego-Confortola	Città dei Mille	Porsche Carrera
348 Verney-X	Tours Auto	Porsche Carrera
347 Rouget-Lefebvre	Agaci	Porsche Carrera
classe 2000		
346 Brambilla-Pluderi	Escolette	Alpine A 110
345 Barin-Jenny	—	Alpine A 110
344 Grandini-Mussa	Finello Rivoli R.T.	Alpine
343 Leso-Ronca	—	Alpine
classe 1600		
342 Camelia-Milano P.	Rododendri	Alpine
341 Valdina-Sanatori	Conegliano Corse	Alpine A 110
340 Cipolat-X	—	Alpine
GRUPPO 2 - VETTURE TURISMO SPECIALE		
classe oltre 2000		
236 Carena-Marengo	Nord Ovest	Opel Commodore
235 Torelli-Terenziani	San Michele	Opel Commodore
classe 2000		
233 Fornera-Camathias	Città dei Mille	Alfa Romeo GTV
232 Nappi-Ricci	Vesuvio	BMW 1600
231 Gualtieri-Campani	—	Alfa Romeo GTJ
230 Santulli-Mercatelli	—	Alfa Romeo GTJ
229 Vallebona-Audisio	—	BMW
228 Sacchini-Ciuti	Piloti Senesi	Alfa Romeo GTAM
227 Giorato-Piccolomini	Patavium	Alfa Romeo GT
226 Pozzo-Pusceddu	Nord Ovest	Alfa Romeo GTAM
225 Finotto-Donà	Jolly Club	Ford Escort
224 Dini-X	Autodelta	Alfetta GT
223 X-X	Autodelta	Alfetta GT
222 Ghislotti-Pezzali	Città dei Mille	Alfa Romeo GTV
221 Cambiaghi-Grandi	Jolly Club	Alfa Romeo GTV
GRUPPO 1 - VETTURE TURISMO DI SERIE		
classe oltre 2000		
119 Piazzi-Taroni	Conrero Sq. Corse	Opel Conrero
118 Presotto-Colzani	Conrero Sq. Corse	Opel Commodore
116 Andreoli-Petenti	—	BMW CSI
classe 2000		
114 Litrico-X	Autodelta	Alfa Romeo GTV
112 Baldacci-Zafferani	Jolly Club	Alfa Romeo GTV
111 Bigliuzzi-Sovani	Piloti Senesi	Alfa Romeo GTV
110 Minella-Casubolo	Rododendri	Alfa Romeo GTV
classe 1300		
107 Percivale-Bruno	Sc. Grifone	Simca Rally 2
106 Manz-Unnus	F.R.C.	Citroen GS X 2
104 Grassetto-Nicodemi	Patavium	Simca Rally 2
103 Fogliati-Garrone	Roceodendri	Simca Rally 2
102 Rocca-X	Torino Corse	Simca Rally 2
101 Casella-Victor	—	Alfa Romeo GT
105 Tenchini-Falconi	Brescia Corse	Simca Rally 2



NIZZA - Si sa che le tre Stratos impegnate al Tour erano a titolo privato, ma che avevano, tuttavia, il beneficio dell'assistenza della Casa, insieme con quella del Jolly Club con i colori della quale dovevano correre Pianta-Schon e la giovane speranza Francis Vincent. A proposito di quest'ultimo è interessante sottolineare che ha conquistato Daniele Audetto con la sua serietà. Mike Parkes, che è salito accanto a lui alla vigilia della partenza, per provare la Stratos, ha dichiarato: «Egli è un pilota eccellente, va molto veloce e guida bene in traiettoria... Credo che andrà lontano». La Lancia spera di poter, all'occa-

sione, provare questo giovane pilota francese, che Audetto sorveglierà già al Tour de Corse, dove dovrebbe disporre di una Alpine-Renault 310-1800 della casa: «Vorrei vedere i tempi che fa con una macchina del gruppo 4».

Audetto ha seguito l'intero Tour, non esitando a far venire due meccanici supplementari quando la Stratos di Darniche cominciava ad avere delle noie con la scatola del cambio, poi con il motore. All'arrivo, ben inteso, era molto soddisfatto e ha commentato: «Siamo tanto più contenti perchè questa Lancia Stratos era una macchina-clienti, consegnata a Bob Neyret che, l'anno prossimo,

farà correre al suo volante Christine Dacremont.

Per Bernard Darniche questa è stata la prima corsa al volante di questa macchina e si lamentava che fosse un po' pesante, e che avesse anche dei freni «piccoli», ma questo proprio perchè si trattava di una macchina non ufficiale. Questa vittoria dimostra che le macchine che prepariamo per la gente che vuole comperare una Stratos, sono capaci di vincere e che non soltanto Munari e Pinto e Waldegaard sono in grado di guidare queste macchine al primo posto. Questo fatto è molto importante per noi».

Si vagheggia il ritorno '76 FERRARI

● Se questa edizione non ha suscitato gran entusiasmo nel pubblico, è stato a causa dell'assenza delle belle macchine spettacolari e non è impossibile che si assisterà, l'anno prossimo, al ritorno della Ferrari, tramite gli importatori, e in modo particolare dell'importatore francese Pozzi. Sembra, tuttavia, più probabile che si tratti allora della Dino 308 GT, piuttosto che della berlinetta Boxer. Ma queste sono soltanto voci, l'unica certezza è effettivamente che si è lavorato in questo senso a Maranello.



Sopra a sinistra, la prova notturna in circuito a Digione. E' appena finito di piovere, quando si allinea la terza serie, con le vetture più potenti. In prima fila le Porsche di Egreteaud e Rouget. Dietro di loro, la Lancia Stratos di Darniche, unica con i fari bianchi in una marea di abbaglianti gialli. Qui sopra, Egreteaud al Ricard a ruote alzate. All'inizio del Tour, la tenuta di strada della sua Carrera non era per niente eccezionale. A sinistra, l'Alpine Renault A 310 gruppo 4 di Christine Dacremont e « Ganaelle », vincitrici della Coppa delle Dame e seste assolute, fotografata al Moulinon, in un tratto tipicamente stradale del Tour, quelli che forse non sono ben amalgamati con lo spirito della corsa, da sempre « fatta » dalle prove in circuito. Qui sotto, una delle vetture più attese, ma alla prova dei fatti una delle più deludenti, è stata la Ford Escort Mk2 gruppo 2 di Mäkinen, che qui vediamo al Ricard. Mäkinen è uscito di scena troppo presto, per rottura di una biella, per poter dimostrare qualcosa (fotocolors LINI)



E' perciò possibile, sempre con l'appoggio di Chardonnet, l'importatore delle Lancia in Francia, che Bernard Darniche possa effettivamente disputare il Giro di Corsica con questa stessa macchina, che subirà tuttavia nel frattempo alcuni miglioramenti. Forse in modo un po' precipitoso, il pilota ha dichiarato: « In Corsica sono a casa mia e, con la Stratos, nessuno mi fa paura, debbo vincere ». Ricordiamoci, che dopo il Rally di San Remo, la Lancia impegnerà Munari e Pinto per il Tour de Corse. Anche il Giro d'Italia e il RAC Rally figurano sul programma della scuderia ufficiale prima della fine dell'anno.

Un tris ALFA ROMEO nel gruppo 1

● In conformità allo svolgimento di una stagione che ha visto dominare i colori italiani nello sport automobilistico mondiale al Tour la vittoria scratch di Bernard Darniche è stata completata da una eclatante tripletta in turismo di serie con le Alfa Romeo 2000 di Beguin, Frequelin (sicuro Campione di Francia) e Grobot. La coupé 2000, preparata nel gruppo 2B Francorchamps, che si ha l'abitudine di chiamare gruppo uno e mezzo, e pilotata da Imbert, si è ugualmente imposta in questo gruppo, terminando, inoltre, al 2. posto in turismo speciale, dietro la Opel di Guy Chasseuil, che resterà uno dei principali protagonisti di questa 20. edizione.

● Per quanto riguarda la prossima stagione, non è impossibile che una scuderia privata francese, con dei mezzi della fabbrica, venga a completare la presenza della Lancia nelle principali prove del campionato del mondo dei rallies, con al volante un francese di fama.