

**Il maltempo
avversa
le corse**

domenica **SPRINT**

Subito... turbati da serie contrarietà i favoriti della maratona automobilistica

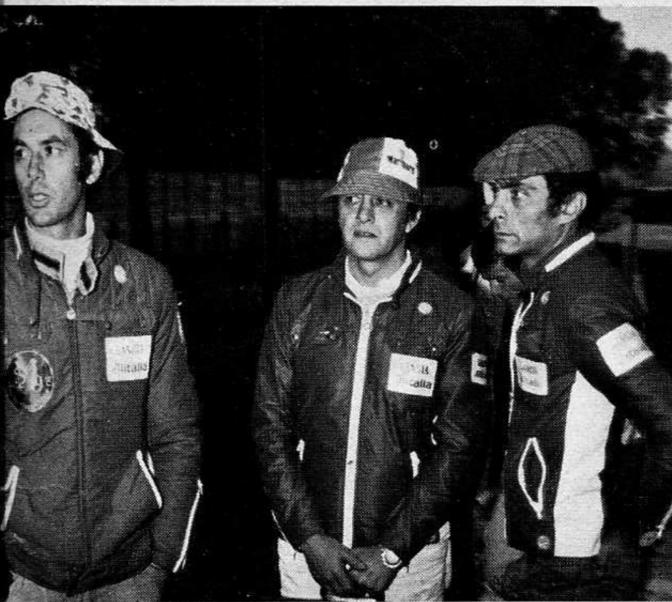
La cascata delle STRATOS

MISANO (13 ottobre notte) - Ultime notizie della notte di lunedì, dal GIRO. Riguardano le due Lancia Stratos turbo ufficiali di Pinto e Munari. Sembra quasi certo che i guai alla frizione di cui è stato vittima Pinto siano tali da consigliarlo a non riprendere la partenza, martedì, per la terza tappa. Quanto al «Drago», la sua presenza al Giro è legata all'«alleggerimento» (di circa 2') della pesante penalizzazione subita al C.O. di entrata ad Imola. Pare che il commissario addetto al controllo orario abbia ammesso che la Stra-

tos n. 519 è arrivata più o meno durante il tira-molla con Mannucci per il timbro. Ma certamente, il suo passivo è ormai tanto grande che forse Munari preferirebbe andare a provare il Tour de Corse. Per loro, in ogni caso, una eventuale rimonta è quasi impossibile. Al termine della prova di Imola si trovavano rispettivamente al 53. e 54. posto. A Misano hanno ancora perso terreno. Da Misano, se ripartissero, Munari sarebbe 49. e Pinto 51.



Erano ilari e pronti allo scherzo Bernacchini, Munari e Pinto poco prima del via per il Giro. Poi è successo il grosso guaio agli ingranaggi...



...e così si sono visti a Misano Munari, Mannucci e Bernacchini, precipitati a fine classifica. A destra, Munari controlla la Stratos



AL SEGUITO DEL GIRO - Si era iniziato domenica mattina, all'alba. Il Giro d'Italia, alla sua terza edizione, era riuscito a conquistare il centro storico. Si partiva da via Giolitti, proprio di fronte al piazzale dell'ex politecnico. Il contrasto tra le auto da corsa ed i palazzi settecenteschi in mattoni rossi, si sperava, avrebbe creato un contrasto capace di richiamare spettatori. Le cose, poi, erano andate diversamente. Con una pioggia battente a raffreddare gli animi, con la neve sulle prime rampe della Cesana-Sestriere a mutilare fin dall'inizio una competizione che già si annunciava in sordina. Si iniziava con tre ore di ritardo, tre ore di peregrinazioni sotto i portici della città deserta alla ricerca di un bar aperto, tre ore di recriminazioni, un occa-

sione mancata per molti. Si iniziava con tre ore di ritardo, un intervallo più che sufficiente per raffreddare gli entusiasmi di spettatori e concorrenti. I piloti Fiat, rinchiusi nell'enorme «van» bianco azzurro fraternizzavano con gli «amici di gruppo». Più tardi, a Imola, quando le due Stratos-Alitalia finiranno in ultima posizione per un difetto nella serie degli ingranaggi del cambio, la «pace» del «van» sarà solo un ricordo. C'è una immagine di infallibilità che si rischia di perdere: dal cerchio «sbagliato» di San Remo agli ingranaggi non rodati di Imola. Certi comportamenti, un distacco ormai diventato proverbiale, vengono messi da parte. Si perde la calma con il direttore di gara, reo di non rendersi disponibile all'istante per re-

criminzioni e reclami dimenticando che la corsa continua. E si cade nei «trucchetti», quelli che nessuno ammette facciano parte del proprio bagaglio. C'è Mannucci e Bernacchini mandati soli a timbrare la tabella di marcia fin sul tavolo dei cronometristi, giocando su un probabile equivoco. Poi l'equivoco si è chiarito e per quelli della Lancia si è tramutato in minuti di penalizzazione. Un peccato perché già all'inizio il giro si vede privato dei due maggiori protagonisti. Con la prospettiva, purtroppo, di continuare in questa serie negativa di avvenimenti. L'Alfa Romeo 33 «stradale» non viaggia certo in piena tranquillità, con quel motore che solo raramente può fare affidamento sulla collaborazione di tutti e 8 i cilindri e c'è il nervosi-

simo del pilota francese a far temere il peggio. Come oggi a Imola quando la «33» si è girata durante la ricognizione o a Misano nel corso del duello con uno scatenato Facetti che ha amministrato come meglio non poteva le risorse della sua quattro valvole. E così, al termine della seconda tappa, il giro ritrova un motivo di richiamo cui raggrupparsi per arrivare alla fine. E' un po' poco, certo per recuperare quell'entusiasmo (anche degli stessi partecipanti) che ha caratterizzato le precedenti edizioni. Qualche cosa nella formula di gara o nella sua pratica attuazione non funziona come dovrebbe. Occorrerà metterci riparo al più presto.

Mauro Coppini

PRIMA TAPPA

domenica 12 ottobre

Subito annullato il SESTRIERE FACETTI a Monza

MONZA - Annullato il Sestriere per impraticabilità, il Giro comincia sulla pista Junior di Monza, per 20 giri pari a 48 km. circa. Poiché non c'è stata la gara in salita, si presenta la necessità di stabilire uno schieramento di partenza, e si decide così di cronometrare il giro centrale dei tre giri di ricognizione fatti fare a gruppetti di vetture distanziate di qualche secondo.

Piove forte, e partire bene è indispensabile, così questa « prova » ha un significato molto importante. Munari forse non si rende conto della necessità di spingere, e si ritrova in terza fila accanto a Pianta; in prima fila c'è Facetti con il sorprendente Bozzetto (che ha una Pantera gruppo 3 passata in gruppo 4 con 4 carburatori ed il serbatoio più capiente), in seconda la Porsche di Di Gioia e l'Alfa di Andruet.

Carluccio se ne va subito, mentre dietro a lui un po' tutti arrancano con le temperature troppo basse. Sale subito molto bene Pinto, che non è messo in crisi dal muro d'acqua davanti a lui, passa Bozzetto al 2. giro mentre Munari si libera di Di Gioia. Andruet è salda-



LE CLASSIFICHE DI MONZA (pista Junior)

1. raggruppamento: 1. Facetti (Lancia Stratos Marlboro), 20 giri in 21'13"3, media 135,993 kmh; 2. Pinto (Lancia Alitalia turbo) 21'14"4; 3. Andruet (Alfa Romeo 33-3) 21'20"5; 4. Munari (Lancia Alitalia turbo) 21'35"7; 5. Bozzetto (De Tomaso Pantera) a 1 giro; 6. Pianta (Piat 031) a 1 giro; 7. Di Gioia (Porsche) a 1 giro; 8. Govoni (Pantera) a 2 giri; 9. Coggiola (Porsche) a 2 giri; 10. Bersano (Alpine) a 2 giri; 11. «Tambauto» (Porsche) a 2 giri; 12. Chiapparini (Alfa) a 2 giri; 13. Righetti (Alpine) a 3 giri; 14. Rossi (Alpine) a 3 giri; 15. Mercadante (Alpine) a 3 giri; 16. Colaprete (Alfa GTA) a 3 giri; 17. Giustri (Alpine) a 3 giri; 18. Cipriani (Alpine) a 5 giri.

Giro più veloce: il 12. di Facetti, 1'02"7, media 138,086 kmh.
2. raggruppamento: 1. Verney (Porsche Carrera), 20 giri in 23'18"1, media 123,862 kmh; 2. Pallavicini (Porsche) 23'23"5; 3. Tenani (De Tomaso) 23'31"3; 4. Lovato (Porsche) 23'56"9; 5. «Spiffero» (De Tomaso) 23'59"4; 6. Regis (De Tomaso) a 1 giro; 7. Valdina (Alpine) a 1 giro; 8. Bersano a 1 giro; 9. Jenny (Alpine) a 1 giro; 10. Nardini (Porsche) a 1 giro; 11. Leso (Alpine) a 1 giro; 12. «Toby» (Alpine) a 2 giri; 13. Camelia (Alpine) a 2 giri; 14. Terni de Gregori (Ferrari Dino) a 2 giri; 15. Cipolat (Alpine) a 2 giri; 16. Milano (Alpine) a 3 giri; 17. Bianchi (Porsche) a 3 giri; 18. Grandini (Alpine) a 3 giri; 19. Pischetta (Fiat spider 850) a 4 giri; 20. Menichetti (Fulvia 1300) a 4 giri; 21. Facco (Fiat X-1/9) a 4 giri.

Giro più veloce: il 14. di Pallavicini in 1'07"7, media 129,223 kmh.

3. raggruppamento: 1. Donà (Ford Escort) 20 giri in 23'05"7, media 125,024 kmh; 2. Pozzo (Alfa GTAm) 23'28"1; 3. Ghislotti (Alfa GTV) a 1 giro; 4. Piazzi (Opel Commodore) a 1 giro; 5. Fornera (Alfa GTV) a 1 giro; 6. Petenzi (BMW 3.0) a 2 giri; 7. Cambiaghi (Alfa GTV) a 2 giri; 8. Piccolomini (Alfa GTV) a 2 giri; 9. Baldacci (Alfa GTV) a 2 giri; 10. Tacchini (Alfa GTJ) a 2 giri; 11. Bigliuzzi (Alfa GTV) a 2 giri; 12. Rocca (Simca R.2) a 2 giri; 13. Bruno (Simca R.2)

14. Torelli (Opel Commodore) a 3 giri; 15. Carena (Opel Commodore) a 3 giri; 16. Garrone (Simca R.2) a 3 giri; 17. Tenchini (Simca) a 3 giri; 18. Manz (Citroen GS) a 4 giri; 19. Minella (Alfa GTV) a 4 giri; 20. Sacchini (Alfa GTAm) a 13 giri; 21. Baldi (BMW) a 16 giri.

Giro più veloce: il 4. ed il 20. di Donà in 1'07"7, media 127,887 kmh.

CLASSIFICA GENERALE (dopo la prova di velocità in circuito a Monza): 1. Facetti-Garzoglio (Stratos HF Marlboro) 7'04"4; 2. Pinto-Bernacchini (Stratos HF) 7'04"8; 3. Andruet-Cartotto (Alfa Romeo 33-3) 7'06"8; 4. Munari-Mannucci (Stratos HF) 7'11"6; 5. Bozzetto-Martinenghi (De Tomaso Pantera) 7'30"1; 6. Govoni-Angelelli (De Tomaso Pantera) 7'32"7; 7. Pianta Scabini (Abarth 031) 7'35"3; 8. Coggiola-Pilone (Porsche Carrera RSR) 7'39"9; 9. Finotto-Donà (Ford Escort) 7'41"6; 10. Verney-Pasquier (Porsche Carrera) 7'46"6; 11. Pallavicini-Vanolì (Porsche Carrera RSG) 7'47"8; 12. Di Gioia-Stoppato (Porsche Carrera RSR) 7'49"2; 13. Pozzo-Pusceddu (Alfa Romeo GTAm) 7'49"3; 14. Tenani-Tofoli (De Tomaso Pantera) 7'50"4; 15. Bocconi-Lovato (Porsche 3000) 7'58"9; 16. «Spiffero»-Galluzzo (De Tomaso Pantera) 8'00"8; 17. Bersano-Crismani (Alpine A.110) 8'01"4; 18. «Tambauto»-Schenetti (Porsche Carrera) 8'12"5; 19. Premoli-Chiapparini (Alfa Romeo GTA) 8'14"3; 20. Ghislotti-Galimberti (Alfa Romeo GTV) 8'19"9; 21. Piazzi-Taroni (Opel Conrero) 8'19"4; 22. Regis-Cena (De Tomaso Pantera) 8'24"8; 23. Valdina-Salvatore (Alpine A.110) 8'25"2; 24. Fornera-Camathias (Alfa Romeo GTV) 8'27"8; 25. Barin-Jenny (Alpine A.110) 8'33"7; 26. Nardini-Fortini (Porsche Carrera RS) 8'36"9; 27. Leso-Ronca (Alpine) 8'36"1; 28. Rossi-Leonardi (Alpine) 8'36"7; 29. Mercadante-Di Fabio (Alpine) 8'36"9; 30. Colaprete-Franco (Alfa Romeo GTA) 8'37"8; 31. Giustri-Lurani (Alpine) 8'40"7; 32. «Toby»-Pluderi (Alpine A.110) 8'42"8; 33. Andreoli-Petenzi (BMW 3000 CSI) 8'43"3; 34. Camelia-Milano P. (Alpine) 8'44"2; 35. Cambiaghi-Grandi (Alfa Romeo GTV) 8'44"4; 36. Giurale-Piccolomini (Alfa Romeo GT) 8'49"4; 37. Baldacci-Roi (Alfa Romeo GTV) 8'55"2; 38. Gualtieri-Tacchini (Alfa Romeo GTJ) 8'57"7; 39. Bigliuzzi-Sovani (Alfa Romeo GTV) 8'58"3.



A sinistra, sotto l'acqua Carluccio Facetti non ha avuto avversari sulla Junior di Monza; qui precede Andruet e Bozzetto, mentre sul fondo si intravede l'Abarth di Pianta. Sopra, Sandro Munari ha perso un po' in partenza, ma ha poi recuperato molto bene; qui evita Rossi in testacoda alla variante

mente secondo, e potrebbe impensierire Facetti fino a che, dal 7. giro, non passa con l'accensione che perde colpi. Andrà avanti a 7 cilindri (anche 6, a volte, per il resto della corsa). Nelle stesse condizioni è Pianta, che non si sgancerà dal sesto posto.

Pinto insiste, passa Andruet al 13. giro dopo una brevissima schermaglia, e finisce con l'avvicinarsi a Facetti, che resiste per un solo secondo. Andruet e Munari finiscono nell'ordine, ultimi a pieni giri.

Il secondo raggruppamento vede in prima fila la Verney, con una Carrera eccezionalmente preparata, con ottime gomme, ma che è decisamente veloce al volante, assieme a Lovato, che ha il miglior tempo e parte (come è logico) a destra. In seconda fila le Pantera di « Spiffero » e Tenani, quindi l'Alpine di Camelia e la Porsche di Pallavicini.

Questa gara del gruppo 3 non ha storia, con la Verney che se ne va, vanamente insidiata da Pallavicini e Tenani, che a due giri dalla fine si avvicinano pericolosamente ma ostacolandosi a vicenda in parabolica perdono la possibilità di riagganciare la francese. Da segnalare la corsa di Valdina, che con la 1600 è il primo delle Alpine.

La terza ed ultima corsa, a fari (e illuminazione della pista) accesi, è riservata ai gruppi 2 ed 1. Finotto non sta bene, ed affida ad un preoccupato Donà il compito di vincere il raggruppamento, cosa che il veneto assolve perfettamente nonostante non avesse mai corso sulla Junior. In pole position c'era Pozzo. Donà al suo fianco, dietro la Opel gr. 1 di Piazzi e l'Alfa GTAm di Ghislotti, quindi la GTV di Fornera e la GTV gruppo 1 di Baldacci, il ralista di San Marino.

L'Escort di Donà fa sfogare per un giro l'Alfa di

Pozzo, quindi se ne va a conquistarsi la nona posizione assoluta. Dietro, da segnalare la bella gara della BMW berlina 4 porte di Petenzi, e la battaglia fra le Simca Rallye 2 risoltasi solo all'ultimo giro in favore di Rocca, in rimonta. Seconda e terza le Alfa di Pozzo e Ghislotti, quarto Piazzi velocissimo con la Opel-Conrero primo del gruppo 1, settima la Cambiaghi con la sua GTV gruppo 1,5 e nono Baldacci, primo delle gruppo 1 2 litri.



Tra i più stupiti delle possibilità della 031 lo stesso collaudatore Pianta, che si è dichiarato entusiasta anche della frenata (nonostante i 12 quintali e passa della nuova grossa berlina)

SECONDA TAPPA

lunedì 13 ottobre

8 minuti al C.O. di IMOLA per i « turbo »

IMOLA - Piove ancora, tanto per cambiare, al Dino Ferrari quando si allineano le 19 macchine del primo raggruppamento. I nervi dei piloti Lancia-Alitalia sono a fior di pelle per il « fattaccio » del cambio: in effetti, Pinto e Munari iniziano la loro corsa con la poco piacevole prospettiva di essere in pratica all'ultimo posto.

Tre giri di ricognizione e via, con le Stratos turbo di Pinto e Munari davanti a tutti. Pinto se ne va con sicurezza, mentre dietro a lui al quarto giro Andruet passa Munari che è uscito senza danni alla variante bassa. Quarto è Facetti, quinto è Pilone che riesce a superare la Pantera di Govoni (cui, nei giri di ricognizione, Bozzetto ha « amputato » gli scarichi), quindi Pianta con la 031, Di Gioia e Bozzetto e Schenetti, che faranno tutti e 12 i giri in lotta stretta.

Al 10. giro Andruet si gira alla Rivazza ed il « Drago » lo supera, poi l'Alfa si rifà sotto perentoriamente fino a che, proprio all'ultimo giro, Munari gli rende la cortesia sbandando alla variante bassa anche a causa del vetro completamente sporco di fango, poiché era in avaria il lavavetro.

Per il secondo raggruppamento ha smesso di piovere, ma la pista è umida e quasi tutti hanno intermedie o piogge. In prima fila è la Verney (che non ha mai visto

Imola, come Munari del resto) e Pallavicini, con le Porsche, quindi la Pantera di Tenani e l'altra Carrera di Bocconi. E' quest'ultimo ad andarsene dopo un primo giro dietro a Pallavicini. Terzo è Tenani, quindi Galluzzo che con la Pantera si libera della Verney e di Nardini, mentre con le Alpine Salvatori e Leso si danno battaglia serrata, con il primo che alla fine la spunta per pochissimo. Proprio allo scadere dei 12 giri, Galluzzo viene ripassato da Nardini e dalla Verney.

Per il terzo via, la pista è ormai asciutta, ma Finotto si presenta ugualmente con delle Dunlop vistosamente scolpite. Questo non gli impedisce comunque di dominare letteralmente il raggruppamento, in lotta contro il tempo, il che gli permetterà di superare Bozzetto nella

LE CLASSIFICHE DI IMOLA

1. raggruppamento: 1. Pinto 12 giri in 25'45", media 140,368 kmh; 2. Andruet 26'10"2; 3. Munari 26'13"9; 4. Facetti 26'23"; 5. Pilone 27'17"2; 6. Govoni 27'31"6; 7. Pianta 27'35"5; 8. Di Gioia a 1 giro; 9. Bozzetto a 1 giro; 10. Schenetti a 1 giro; 11. Possumato a 1 giro; 12. Bersano a 1 giro; 13. Chiapparini a 2 giri; 14. Colaprete a 2 giri; 15. Radicella a 2 giri; 16. Mercadante a 2 giri; 17. Giustri a 2 giri; 18. Rossi a 2 giri; 19. Cipriani a 8 giri.

Giro più veloce: il 4. di Pinto in 2'06"5, media 143,430 kmh.

2. raggruppamento: 1. Bocconi 12 giri in 28'07", media 129,062 kmh; 2. Pallavicini 28'16"2; 3. Tenani 29'03"3; 4. Nardini 29'07"6; 5. Verney 29'09"6; 6. Galluzzo 29'11"1; 7. Regis 29'12"1; 8. Salvatori 30'23"2; 9. Leso 30'23"7; 10. Cipolat a 1 giro; 11. Camelia a 1 giro; 12. «Toby» a 1 giro; 13. Bianchi a 2 giri; 14. Mussa a 2 giri; 15. Terni de Gregori a 2 giri; 16. Facco a 2 giri; 17. Menichetti a 2 giri; 18. Boggatto a 3 giri.

Giro più veloce: il 11. di Pallavicini, 2'17", media 132,437 kmh.

3. raggruppamento: 1. Finotto 12 giri in 27'42"3, media 130,979 kmh; 2. Pozzo 29'08"5; 3. Ghislotti 29'14"8; 4. Camathias a 1 giro; 5. Torelli a 1 giro; 6. Cambiaghi a 1 giro; 7. Bigliuzzi a 1 giro; 8. Baldacci a 1 giro; 9. Gualtieri a 1 giro; 10. Giorato a 1 giro; 11. Minella a 1 giro; 12. Carena a 1 giro; 13. Rocca a 1 giro; 14. Fogliati a 2 giri; 15. Tenchini a 2 giri; 16. Manz a 2 giri; 17. Andreoli a 8 giri; 18. Percivale a 8 giri; 19. Piazzi a 10 giri.

Giro più veloce: il 10. di Finotto, 2'16"7, media 132,728 kmh.

generale e di inserirsi al sesto posto assoluto.

Lo inseguono come possono le GT di Pozzo e Ghislotti, Camathias (staccati), poi la Opel di Piazzi che però si dovrà fermare (fra l'altro sarà tolto di classifica poiché non è rientrato in parco chiuso), l'altra Opel di Torelli che è inseguita dalla GTV di Anna Cambiaghi, dalla GTV gruppo 1 di Ghislotti, da Giorato, Gualtieri e baldacci. L'ordine non cambia, mentre la bella lotta che si stava sviluppando nelle 1300 fra Rocca e Percivale si spegne presto per il ritiro di quest'ultimo, insabbiatosi alla Tosa e poi rientrato ai box senza casco in testa.

Senza fari

1. FACETTI ANDRUET leader

MISANO - Dopo un paio di giri di ricognizione, tanto per vedere da che parte gira la pista con il buio, si riforma lo schieramento per la prima corsa in programma nella serata al Santamonica. In prima fila la Stratos turbo di Pinto e l'Alfa di Andruet, leader provvisorio della corsa. Andruet pensa di aver risolto i suoi guai di accensione con delle candele di grado termico meno elevato.

La corsa è stata bellissima, con Facetti scattato in testa inseguito da Andruet, che si è fatto via via più minaccioso. Quanto a Pinto, ha «bucato» la partenza anche per noie alla frizione, ed è stato costretto ad inseguire, risalendo fino al sesto posto pur perdendo comunque dal duo di testa. Facetti è riuscito a vincere in volata sull'Alfa, ed è un premio meritato perché Carluccio ha dovuto lottare anche con la fanaleria che andava per i fatti suoi.

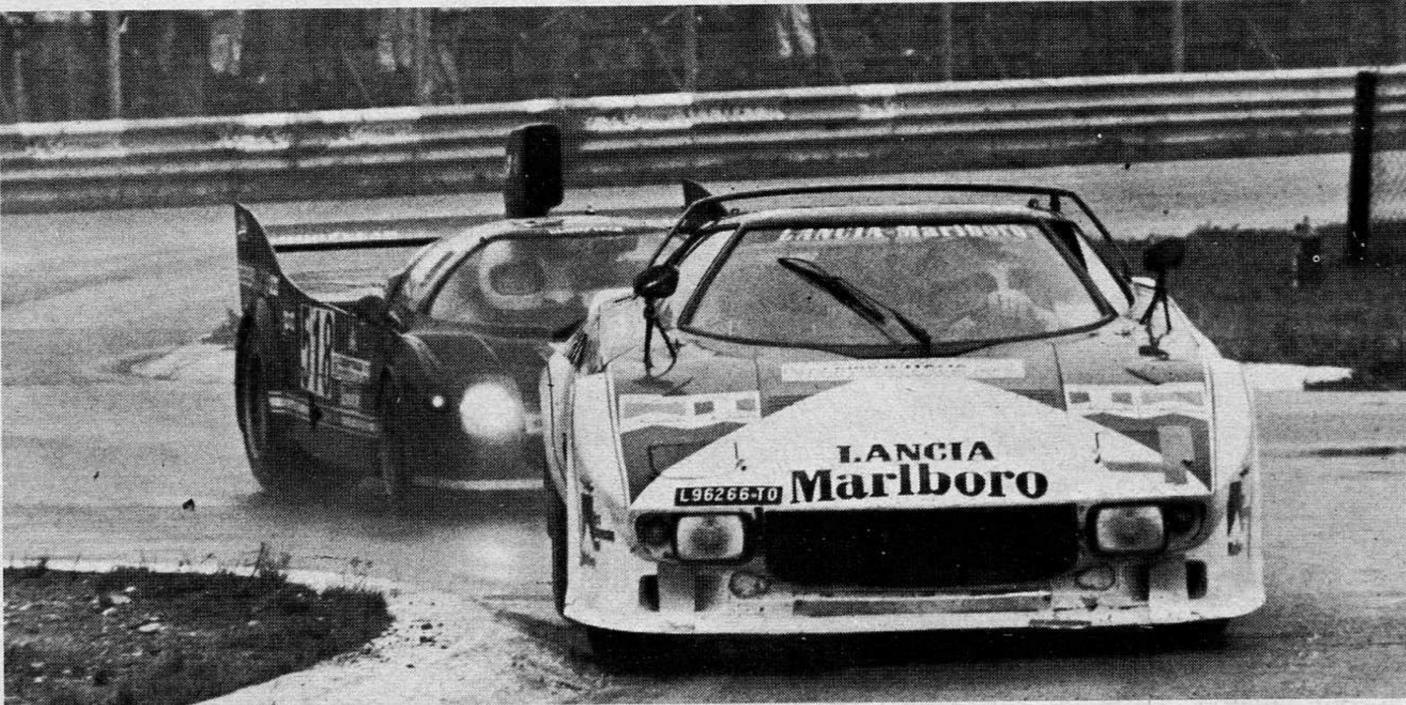
Pianta è rimasto incollato a Munari, mentre Pilone che era stato in mezzo ai due ha finito con lo staccarsi. Ad ogni modo, le due turbo perdevano anche tre secondi al giro da Facetti. Molto bella la corsa dell'Alpine di Righetti, che è stato più veloce della Porsche di Di Gioia.

Il secondo raggruppamento è stato un monologo della Porsche di Lovato, che se n'è andato progressivamente staccando Nardini, «Spiffero», Tenani, la Verney e Pallavicini, che dalla prima fila era piombato al centro della fila. Il duo Tenani-Verney è risalito benissimo, fino ad occupare la seconda e terza posizione. Fra le Alpine, magnifica gara della 1600 di Valdina che si è battuto benissimo con la 2 litri di Barin.

Finotto scatta dalla «pole» (a sinistra, come al solito) e passa Pozzo in accelerazione. La GTAm resiste un po' nella scia della Escort, ma certamente è una battaglia persa in partenza nonostante l'impegno di Pozzo. Terzo è Ghislotti, che ha fatto tutta la corsa da solo, così come



Il «drago» le ha provate tutte per guadagnare qualcosa a Imola: e stava facendo una bella corsa, quando ha sciupato tutto proprio all'ultimo giro



Per qualche giro ce l'ha fatta Carluccio Facetti a tenere dietro di sé «cavallo pazzo» Andruet, ma poi, quando l'otto cilindri dell'Alfa si è messo a girare bene non c'è più stato niente da fare e Andruet è passato davanti alla Stratos Marlboro del pilota milanese che si rifarà più tardi a Misano

Bigliuzzi (primo del gruppo 1, finalmente) e Fornera. Peccato per Rocca, che era 9. fermatosi per avaria in pista.

Marco Magri

LE CLASSIFICHE DI MISANO

1. raggruppamento: 1. Facetti 25'33"8, media 122,731 kmh; 2. Andruet 25'34"; 3. Munari 26'07"2; 4. Pianta 26'07"9; 5. Pilone 26'33"3; 6. Pinto 26'45"8; 7. «Tambauto» 27'06"7; 8. Bozzetto 27'19"7; 9. Govoni a 1 giro; 10. Righetti a 1 giro; 11. Di Gioia a 1 giro; 12. Siena a 1 giro; 13. Bersano a 2 giri; 14. Giustri a 2 giri; 15. Colaprete a 2 giri; 16. Premoli a 2 giri; 17. Radicella a 2 giri; 18. Rossi a 3 giri. **Giro più veloce:** il 13. di Facetti, 1'38"7, media 130,711 kmh.

56 equipaggi rimasti in gara.

2. raggruppamento: 1. Lovato 25'43"8, media 122,005 kmh; 2. Tenani 27'09"3; 3. Verney 27'10"; 4. Nardini 27'12"; 5. «Spiffero» a 1 giro; 6. Valdina a 1 giro; 7. Barin a 1 giro; 8. Pallavicini a 1 giro; 9. «Toby» a 1 giro; 10. Regis a 1 giro; 11. Cipolat a 1 giro; 12. Camelia a 1 giro; 13. Ronca a 1 giro; 14. Menichetti a 1 giro; 15. Facco a 2 giri; 16. Bianchi a 2 giri; 17. Terni De Gregori a 2 giri; 18. Grandini a 3 giri; 19. Boggatto a 3 giri.

Giro più veloce: il 14. di Lovato, 1'49"3, media 124,571 kmh.

3. raggruppamento: 1. Finotto 15 giri in 25'53"8, media 121,220 kmh; 2. Pozzo 25'55"1; 3. Ghislotti 27'10"1; 4. Bigliuzzi a 1 giro; 5. Baldacci a 1 giro; 6. Tacchini a 1 giro; 7. Torelli a 1 giro; 8. Giorato a 1 giro; 9. Casubolo a 1 giro; 10. Cambiaghi a 1 giro; 11. Torelli a 1 giro; 12. Percivale a 2 giri; 13. Fogliati a 2 giri; 14. Fornera a 2 giri; 15. Tenchini a 2 giri; 16. Andreoli a 2 giri; 17. Manz a 3 giri. **Giro più veloce:** il 10. di Finotto, 1'41"2, media 124,079 kmh.

CLASSIFICA GENERALE (dopo Misano) al termine della 2. tappa: 1. Andruet-Cartotto (Alfa Romeo 33-3 S) 24'21"5; 2. Facetti-Garzoglio (Lancia Stratos HF) a 1"7; 3. Pianta-Scabini (Abarth 031) a 1'08"2; 4. Finotto-Donà (Ford Escort) a 1'21"4; 5. Coggiola-Pilone (Porsche Carrera) a 1'14"3; 6. Bocconi-Lovato (Porsche Carrera) a 1'34"3; 7. Bozzetto-Martignoni (De Tomaso Pantera) a 1'46"3; 8. Govoni-Angelelli (De Tomaso Pantera) a 1'47"2; 9. Pozzo-Pusccheddu (Alfa Romeo GTAm) a 1'49"3; 10. Verney-Pasquier (Porsche Carrera) a 2'11".

CLASSIFICHE DI GRUPPO: Gr. 5 Andruet-Cartotto (A.R. 33-35) 24'21"5; Gr. 4 Facetti-Garzoglio (Stratos-Marlboro) 24'23"2; Gr. 3 Bocconi-Lovato (Porsche C.) 25'55"8; Gr. 2 Finotto-Donà (Ford Escort) 25'33"6; Gr. 1 Bigliuzzi-Sovani (A.R. GTV) 28'37".

Come sono i «mostri»

TORINO - Due le novità (vere novità) tecniche della terza edizione del Giro. Parliamo della Fiat 031 e dell'Alfa 33-3 stradale. Entrambe iscritte nel gruppo 5-b (cioè pre-serie), risultano molto interessanti in se stesse a prescindere dalla loro peraltro improbabile produzione futura in piccola o piccolissima serie. La Fiat-Abarth 031 assomiglia ad una 131, di cui utilizza la scocca ed alcune parti meccaniche. Il suo aspetto aggressivo (appendici aerodinamiche, passaruota, prese d'aria) è dovuto al centro stile della Bertone, come rammenta lo scudetto con la «b» seminascostru su una fiancata. La stilizzazione della macchina non è casuale, se non altro perché nei passaruota posteriori sono stati collocati i due radiatori acqua sdoppiati, con relative prese d'aria.

La ricerca di una ottimizzazione nella distribuzione dei pesi (Pianta parla di 48-52 per cento) è evidente anche nell'arretramento del complesso cambio differenziale. E' stata usata un'unità ZF, in pratica il medesimo gruppo di trasmissione delle De Tomaso Pantera. Il motore è quello della Fiat 130 a 6 cilindri a V di 60°, la cui cilindrata nella parte posteriore. Anch'esse sono state iscritte nella

lindrata è stata portata a 3480,8 cc mediante un aumento della corsa da 66 a 71 mm, lasciando invariato l'alesaggio a 102 mm. Alimentato da tre carburatori doppio corpo Weber DCI da 42, eroga 270 CV-DIN a 6800 giri.

E' la stessa unità in pratica che è arrivata seconda al Giro dello scorso anno con la 030 sempre condotta da Pianta, se non altro messo in condizioni di lavorare meglio con degli scarichi ad andamento più favorevole. Molto curate le sospensioni, McPherson davanti e dietro, con portamozzoli fusi specialmente. Da notare che i cerchi anteriori hanno un diametro di 13", mentre quelli posteriori sono di 15". Per quanto riguarda la 33-3 stradale messa in corsa dall'Alfa, la sorpresa è stata anche maggiore. Si tratta proprio di un «cocktail» di pezzi di produzione Autodelta, con telaio tubolare in acciaio della 33tt12 modificato nei brancardi laterali per una diversa sistemazione dei serbatoi. L'uso del motore 8V, e quello di un cambio a sbalzo, hanno permesso di accorciare notevolmente il passo, che ora è di 2370 millimetri.

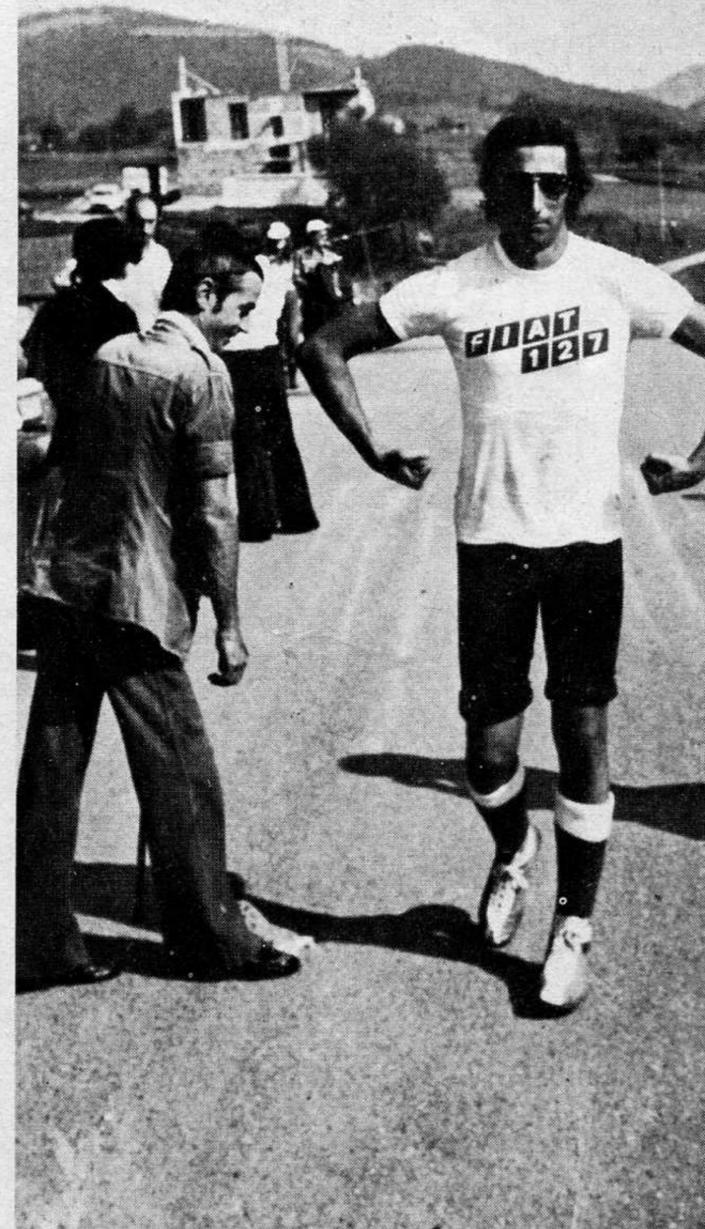
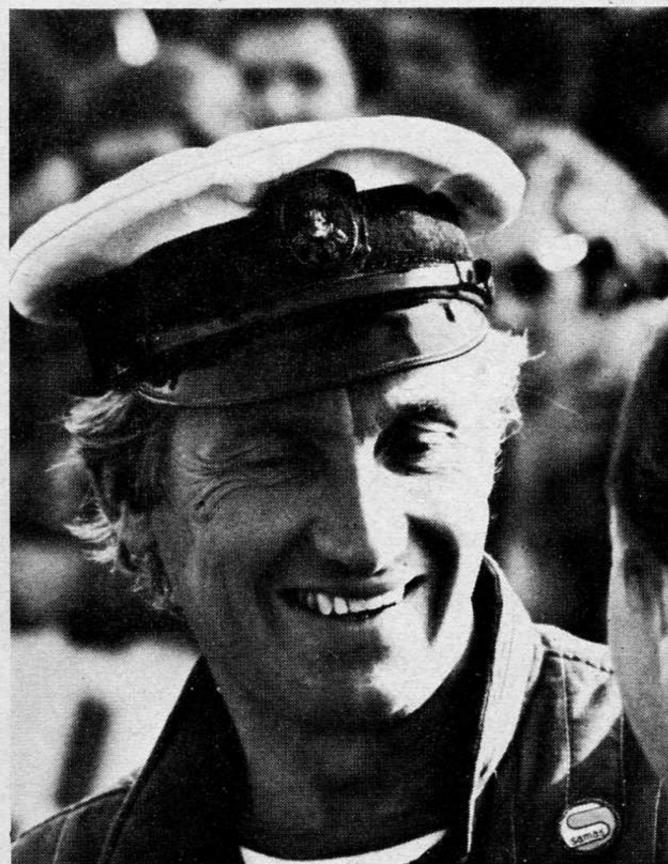
Il motore, dicevamo, è il ben noto 8V 3 litri da cui derivò il motore Montreal, dotato però di testate a 4 valvole per cilindro (è quello che era sulla 33-3 della Brescia-Corse). Con l'iniezione Lucas e particolari fasature, si è ottenuta una potenza vicina ai 400 CV ad un regime non stratosferico (8500 giri) senza sacrificare troppo alla uniformità di erogazione. Con un po' di buona volontà, oltre al posto di Andruet si è ricavata anche una sistemazione per il navigatore.

Delle due Stratos turbo, quella di Munari è quella «prototipo» che aveva Andruet lo scorso anno, con un passo leggermente allungato tramite un ritocco del telaio 5b «pre-serie», in quanto, avendo il turbo, la loro cilindrata nominale passa i 3 litri della loro classe a causa del coefficiente 1,4. Il peso dichiarato è di 920 kg, 10 chili in più del minimo previsto dal regolamento.

La Stratos-Marlboro di Facetti monta il solito 6V aspirato a 4 valvole per cilindro, lo stesso motore 2400 utilizzato per la 6 ore GT, con utilizzazione fino a 9000 giri. Di interessante, ancora, la Porsche-Carrera di Coggiola-Pilone, preparata a Stoccarda, che dichiara ben 330 CV a 8500 giri, mentre la Carrera di «Tambauto» ha un motore Bonomelli da 283.

I retroscena (più preoccupanti che curiosi)
del rally di nostra maggior tradizione

I sacrilegi del SANREMO



BOBO CAMBIAGHI, a conferma di essere tuttora l'unico pilota veramente capace di sdrammatizzare sempre e comunque ogni situazione in cui si trovi, ha corso tutta la prima tappa con questa « insolita » divisa (sopra) divertendo anche Mike Parkes, «capitano» tecnico Lancia (a fianco)

Nel corso dell'ultima notte, Bianchi, mentre era fermo di fianco alla sua Porsche in una assistenza, si è visto piombare addosso l'altro Bianchi (l'organizzatore) che era alla guida della macchina aripista. Scaraventato a terra se l'è cavata con una forte contusione a una gamba e qualche punto sulla bocca. Questo non gli ha impedito di finire 5.

Poche ore prima della partenza del rally di Sanremo, Cesare Fiorio era infuriato più che mai. Motivo: la decisione dei commissari tecnici di non ammettere in corsa l'uso dei pneumatici slick intagliati già predisposti dalla Pirelli. Nonostante la corsa vera e propria dovesse ancora iniziare, non accadeva altrettanto per le assistenze già tutte avviate lungo il percorso e tutte con in dotazione cambi di gomme del tipo incriminato, lo stesso per di più adottato anche all'Alfa Romeo, dalla Fiat e dalla Opel (tutte le case ufficiali, insomma, equipaggiate con le Pirelli).

Pomo della discordia era il modo con cui i pneumatici erano stati scolpiti giudicato « insicuro » a parere dei commissari tecnici che avrebbero preteso un diverso « orientamento » degli scoli.

Ovviamente è stato richiesto anche l'intervento dei tecnici della Pirelli i quali sostenevano (e come dar loro torto) che era perlomeno presuntuoso giudicare il loro operato che tutt'al più poteva venire valutato come sufficiente o insufficiente per non incorrere nel divieto tassativo (in questo rally) di far uso di coperture slick. Alla fine come logico tutto si è chiarito e sinceramente stupisce pensare che sul momento ci sia stato qualcuno con dei dubbi.

Questo argomento serve comunque

per introdurre un Sanremo mondiale leggermente diverso, quello dei retroscena più o meno divertenti molti dei quali meritano (per ragioni diverse) di essere resi noti.

Il vigile permissivo

A rally finito, quest'anno, la mega-organizzazione di Rava e compagnia è stata messa sotto accusa ed a

molti la cosa ha puzato di sacrilegio. In effetti in passato ben difficilmente era capitato di muovere appunti ai « sacri numi » del rallysmo italiano, comunque, per cercare di dar loro una « non richiesta » difesa partendo dal presupposto di una scontata loro buona fede, eccovi due « episodi-tipo » cui si è assistito.

La corsa si era appena messa in movimento: sulla prima speciale si riversa il pubblico di sempre. Al



Non ha avuto molta fortuna Dall'Ava sulle strade di casa. Per il distacco di un tubo dei freni è finito fuori strada e nella foto si vede chiaramente come si è ridotta la sua ruota posteriore sinistra dopo l'urto con un masso

bivio per S. Romolo ci si aspetta di venire bloccati molto distanti dalla prova. Non è così, e ci si rallegra del fatto che si dovrà fare poca strada a piedi. In effetti di strada non se ne fa perché volendo si può addirittura entrare in prova e sistemarsi dove meglio si crede (!). Manca solo mezz'ora al via e sembra di essere al rientro di un week-end. In un angolo il commissario addetto piange lacrime amare: il tutore dell'ordine pubblico gli ha infatti intimato di non fermare nessuno perché lui non ha ricevuto alcun ordine di chiudere la strada.

Dallo sbigottimento si passa alla reazione: la guardia viene letteralmente circondata da una marea di spettatori coscienti che cercano di illuminare il milite sui rischi cui possono andare incontro i concorrenti mentre il via-vai continua senza interruzione. A pochi minuti dall'inizio dei passaggi Ambrogetti, questa volta spettatore, blocca la sua auto la strada autoproclamandosi « ordine pubblico » tra le ingiurie dei soliti disgraziati, che bramavano da tempo un frontale con Munari, ed una sonora contravvenzione. Tempo cinque minuti scarsi e Munari sfreccia a velocità consueta per il « Drago ». Il vigile sbianca in volto, co-

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 50

CONTINUAZIONE DA PAG. 49

mincia ad urlare a tutti di stare indietro, poi prende la multa e la straccia in mille pezzetti...

PAGANELLI e il commissario

COMMISSARI: episodio numero due. A Bivio Buggio inizia la prova dei Quattro Colli. Di lì ci si passa tre volte nell'arco della notte ed è fuori di dubbio che ci voglia molta pazienza per chi deve restare tante ore a fare da « controllore ». Verso l'una oramai tutti sono transitati per la seconda volta, mancano solo i ritardatari. Tra questi la Skoda di Malinverno-Zella che arriva e parte in prova mentre ben quattro macchine le stanno scendendo contro (più avanti incontrerà anche un pullmino dei carabinieri e sarà troppo per il morale dei due pavesi). La scena si è appena svolta che un'altra cinquecento (non in gara) inizia a sua volta la speciale senza che nessuno dica niente nemmeno di fare attenzione (!).

Presente, tra gli altri, c'è Paganelli che subito assale alla « romagnola »



Farinetti, disse Fiat, si è tolto un bel peso, durante l'ultima notte di gara avendo al suo fianco il megacapo Avidano. Ad Avidano è infatti toccato l'ingrato compito di ordinare a Verini di rallentare la sua andatura (almeno ufficialmente...)

il commissario che messo alle strette (c'è folla adesso attorno a lui) non trova di meglio che dire in un primo tempo « ma io mi sono già scoccato di litigare con la gente » e poi, viste le faccie allibite dei suoi interlocutori, « ma a me non riguarda perché io sono il commissario al controllo orario cento metri più sotto, questi sono cavoli suoi » ed indica un altro commissario che sta chiacchierando con quelli di radio Montecarlo.

Più tardi, ripassando dal C.O., nel buio della notte, lo si sentirà raccontare ad alta voce « ... lassù c'era Paganelli con un altro cretino che volevano che IO fermassi le macchine! ». Per la cronaca l'altro cretino era il sottoscritto.

La « retina » della FIAT

Siamo nella prima notte di gara. Verini si ferma ad una assistenza e chiede che gli montino una reticella sopra i trombini di aspirazione per evitare noie all'iniezione. Momento di dubbio, poi gli viene detto di continuare, che nel frattempo si sarebbe presa una decisione. Verini riparte ed intanto iniziano le consultazioni coinvolgendo via via sempre personaggi più importanti nell'organigramma sportivo Fiat. Alla fine sembra si sia arrivati persino a chiamare Torino per sentirsi rispondere (ing. Lampredi) che la reticella si può montare. Verini intanto chiede via radio le decisioni perché è già passata un'ora. Quando arriva la risposta affermativa scoppia il dramma: ci si accorge, infatti, che la reticella è rimasta a Sanremo e non se ne farà nulla!

L'assistente « speciale »

Al via della seconda prova del Rally, il Teglia, Lampinen ha grossi problemi con una sospensione che si è staccata. Gli viene intimato di partire ugualmente cercando in qualche modo di arrivare ad una assistenza. Passata metà prova un'« emergenza » (vetture che vengono sempre più sistemate lungo le prove per interventi volanti) della Lancia, una Beta Coupé azzurra (Garzoglio?) entra tranquillamente in prova e lo segue per un bel pezzo, anche se poi inutilmente.

Del fatto ovviamente non si scandalizza nessuno anche se si sa che in prova speciale dovrebbero circolare solo le macchine di gara. D'altronde poteva forse scandalizzarsi l'Alfa Romeo che aveva sistemato un'analoga vettura sul Gouta dove Sergio Maiga con cognata hanno seguito tutta l'ultima parte della prova di Ormezzano, o poteva forse farlo la Fiat che sembra addirittura che nelle ultime prove abbia sfruttato il ritirato Cambiaghi per controllare il procedere di Verini? Suvvia, chiudiamo un occhio (!), ma che non ci provino i privati sennò la sicurezza...

Belle epoques con Therier

Durante la prova di Pian dei Corsi Paganelli sbatte violentemente e la sua vettura fa veramente impressione. Arriva Therier che è impegnatissimo in quanto si sta giocando con una rimonta strepitosa una delle prime posizioni. Il pilota normanno non ha esitazioni: si ferma chiede a Paganelli se si è fatto male, poi si informa anche di Ninni Russo che non vede. Saputo che tutto è a posto se ne riparte per andare ad ottenere uno dei migliori tempi.

Nell'ultima notte di gara, infine, Anna Cambiaghi in compagnia di Walter Rohrl si segue tutto il rally sul muletto Kadett del pilota tedesco. Ad un certo punto chiede di poterlo provare ed ottiene il sospirato sì. Rohrl si fa il segno della croce poi si mette a fianco di Anna che non nasconde un certo nervosismo, mentre in inglese inizia un dialogo pressappoco così: « ma che strana pedaliera, è un poco scomoda... accidenti, ma che freno tenero?... » « guarda Anna... quello è il pedale dell'acceleratore... ».

C. C.

Niente ALFA a SALUZZO ma debutta con VERINI la 131 rally



TORINO - Anche se tutti si guardano bene dal dirlo, è praticamente sicuro che a Saluzzo debutterà la nuova Fiat-Abarth 131 nell'inedita versione rally. Pilota sarà certamente Verini che dopo Sanremo è stato iscritto in tutta fretta al rally piemontese che proprio con questa novità aumenterà decisamente d'interesse. La 131 correrà ovviamente in Gr. 5, ma quello che conterà sarà verificare se veramente oggi questa berlina viaggia tanto più velocemente dello spider come da tempo è stato sbandierato da piloti, collaudatori e tecnici della Casa torinese.

In compenso sarà assente al completo la squadra Alfa (Gr. 1 compresi) perché a Milano hanno giudicato irrimediabilmente sfumate tutte le possibilità di potersi assicurare qualsiasi campionato.

ALFETTA b. jeep a Fiorenzuola

Per i minirally pronte le regole della CSAI

FIRENZE - Due settimane fa si è svolto a cavallo dell'Appennino Tosco-Emiliano, con arrivo e partenza a Fiorenzuola, l'autoraduno organizzato dalla locale società sportiva in collaborazione con la Firenze Corse-Biondetti, con la formula dei minirallyes.

Percorso complessivo di 120 chilometri suddiviso in tre giri, cinque prove speciali per complessivi 20 chilometri, trenta partiti, 19 arrivati. Il servizio di cronometraggio è stato assicurato dalla FIC di Imola nonostante la concomitanza della corsa sul locale autodromo. La prova è stata vinta da un equipaggio esordiente, quello dei fratelli Francia di Monghidoro, su Alfetta, che hanno preceduto Badini-Scarpelli su Fiat 124, Vannini su A 111, Barsi-Bertelli su Mini Cooper e Ruggeri-Neri con la loro possente Jeep Renegade.

I due Francia hanno vinto anche la classe oltre 1600; nelle cilindrate minori affermazioni di Gatteschi-Mariottini (Fiat 850), di Berti-Bertini (A 112), di Vannini (A 111) e Badini (Fiat 124 S).

In merito a questi raduni-minirallyes Fulvio Rubbieri, membro della sottocommissione rally della CSAI, ha detto che la regolamentazione di questa attività è imminente. La bozza di regolamento elaborata dalle scuderie toscane nella scorsa primavera dopo lo « stop » dato ad alcune manifestazioni, è stato passato dal delegato FISA Beccarini Crescenzi all'esecutivo CSAI e da questo rimandato alla sottocommissione « gare diverse » e presieduta da Quaroni presidente dell'AC Pavia ed a sua volta membro della sottocommissione rally.

Secondo quanto ci risulta queste gare propedeutiche — che se ben organizzate hanno una loro precisa validità tecnico-sportiva, anche vicina ai rallies nazionali — dovrebbero essere regolamentate in questo modo: lunghezza massima 120 chilometri, lunghezza massima delle prove speciali 1500 metri, casco e cinture senza roll bar, niente visita medica, verifiche solo dal libretto di circolazione, presenza del direttore corsa e di un commissario.

La CSAI sembra orientata ad avallare questa proposta e pare che verrà organizzato anche un mini-rally dimostrativo, prima di varare definitivamente questa regolamentazione che è particolarmente attesa in varie scuderie di numerose città.

m. g.

1. AUTORADUNO - 3. TROFEO CITTA' DI FIRENZUOLA - Società Sportiva Fiorenzuola CLASSIFICA GENERALE

1. Francia-Francia (A.R. Alfetta) 22'17"6;
2. Badini-Scarpelli (Fiat 124) 22'54"9;
3. Vannini-Vannini (Autobianchi A 111) 23'04"2;
4. Barsi-Bertelli (Mini Cooper) 23'24"7;
5. Ruggeri-Neri (Jeep Renegade) 23'36"7;
6. Berti-Bertini (Autobianchi A 112) 23'54"1;
7. Pasi-Speranza (Renault 8 S) 24'23"5;
8. Delli Guanti-Gandolfi (A.R. Alfasud T) 24'47"4;
9. Fianza-Benincasa (A.R. Giulia GT) 24'49"4;
10. Panerai-Cioni (A.R. Alfasud T) 25'04"6;
11. Rosselli-Fratti (Fiat 127) 25'30"1;
12. Maruzzi-Merciai (Mini 1000) 25'58"4;
13. Mordini-Carli (Fiat 128) 26'16"6;
14. Gatteschi-Mariottini (Fiat 850) 26'23"3;
15. Ballini-Brunetti (Fiat 500) 27'37"7;
16. Cappelli-Dondi (Renault R 5 TL) 27'44"9;
17. Grifoni-Grifoni (Fiat 125 S) 29'46"8;
18. Luchini-Luchini (Fiat 127) 30'07"1;
19. Sgrignani-Sgrignani (L. Fulvia 1100) 32'18"2.

Di gran lunga PACHIAUDI

FRANCIA - Rally delle Cime Rally

1. Yves Pachiaudi (Buggy VW) 50'40"8

Nessun problema questa volta per Pachiaudi, che a parte Etcheopar giunto a 1'12" relega a più di sei minuti tutti gli inseguitori, guidati da Aguerre e De Montcorgé entrambi al volante di buggy VW.

La BAB sovrverte il pronostico

FRANCIA - Giro dell'Ile de France Rally

1. Bellanger-Collovald (Bab 1800)

Nonostante il pronostico parlasse chiaramente in favore delle vetture turismo, sull'assoluto percorso della 2. Ile de France trionfa facilmente la Bab 1800 di Bellanger, davanti alla DS 21 di Zaniroly.