



A sinistra in alto, Lele Pintal via di Torino. Con la turboStratos ha dominato a Imola, quando gli ingnaggi sballati del cambio non lo hanno messo fuori gara. Sopra, Carlucci-Facetti con la Stratos 24 valvole sulla Junior di Monza quando ha mostrato le sue ambizioni. Accanto, un passaggio di velocità della Alfa stradale 33-3 litri. Il motore della macchina di Andruet ha cominciato già da Misto a fumare in maniera preoccupante, finché non si è definitivamente arrestato a Vallelunga con una biella fuori

Nell'abituale complesso gioco di alchimie organizzative, dimenticata come sempre la vera essenza di una corsa stradale come l'AUTO-GIRO

La festa mancata

SPECIALE AUTOSPRINT

TORINO - Su e giù per l'Italia una settimana all'inseguimento della carovana del Giro. Su e giù per l'Italia a cercare una conferma che, già dalle prime battute, si è vista destinata a farsi attendere. Curva dopo curva aspettando la folla, quella folla delle « Mille Miglia », della « Targa Florio ». Ma sono episodi irripetibili: pianificazione, organizzazione, non lasciano spazio allo spettacolo di contorno. Le grandi corse su strada diventano passerella di protagonisti, costruite su misura per vincitori designati, l'incertezza, l'improvvisazione, se mai, sono solo un handicap in più per gli equipaggi privati.

Ecco, proprio questi, forse, restano gli spettatori del Giro, spettatori di lusso, magari, ma incapaci di entrare nel gioco. Organizzatori e costruttori si incaricano da tre anni di tenerli a bada. Perché anche la vittoria, per loro, deve essere vittoria suscettibile di immediate trasposizioni « politiche ».

Qualche volta una corsa può essere organizzata proprio per favorire certi giochi di potere ad alto livello. E quest'anno proprio questi « giochi » sono rimasti alla base del Giro d'Italia. Lo spettacolo, lo abbiamo detto, è passato in secondo piano. Si tratta di manifestazioni per addetti ai lavori, terreno di confronto per contrasti destinati a proseguire tra le mura degli uffici di corso Marconi e di Arese.

Il pubblico, in tutto questo, c'è entrato poco. Ed è stato il pubblico, per primo, ad avvertire certi contrasti, certi travestimenti. Così per la causa si son sacrificati partecipanti di rilievo. C'era il calendario delle prove internazionali con le sue (apparentemente) assurde sovrapposizioni a fornire gli alibi più appropriati. Mer-

zario è stato costretto a scegliere la strada della rinuncia. Lo stesso vale per Regazzoni e Lauda, Brambilla e la Lombardi.

Eppure è proprio sui grossi nomi che una manifestazione come il Giro d'Italia si può reggere: passerella ideale, punto di contatto tra i « mostri » destinati per lo più a correre rinchiusi tra i guard rails e le reti di protezione ed il grosso pubblico, quello potenzialmente interessato alle corse in automobile ma di fatto lontano dalle piste e dai discorsi specializzati, un'occasione per umanizzare certi personaggi, per vederli impegnati, come automobilisti comuni, sulle strade di tutti i giorni, sotto la pioggia e sotto il sole, senza le cabale e le sofisticazioni delle corse in pista.

Ma a questi personaggi si rinuncia (perché di rinuncia si tratta) in nome di diverse, più particolari esigenze. Si va in Francia a recuperare equipaggi del Tour (bisogna pur tener fede a quel gemellaggio formale) e si rinuncia a protagonisti nostrani. Paura forse, di certe polemiche degli anni passati, di certi personaggi scomodi che rifiutano gli accomodamenti dietro le quinte alla luce di ambizioni future.

E le partecipazioni, anno dopo anno, sono sempre più « guidate ». C'è la « 131 » con motore 3,5 litri derivato da quello della « 130 » ma la sua presenza è stata « isolata », ad evitare illusioni proprio in funzione della caratterizzazione dell'auto e dei piloti (con quella penalizzazione dei velocisti a favore delle qualità stradali dei rallisti). C'è stata l'operazione (scomoda) dell'Alfa di inserirsi nel gioco. Un tentativo ini-

m. c.

CONTINUA A PAGINA 18

zialmente condotto in sordina ma non abbastanza per evitare prese di posizioni (che il regolamento puntualmente rifletteva) da parte degli organizzatori.

Su e giù per l'Italia, dunque, a spasso con una polemica che il pubblico rifiuta. Non c'era attesa per nomi prestigiosi ma fuori dal « grande giro ». Non c'era attesa per piloti che, bene o male, si trovavano nel loro elemento. La curiosità, invece, e lo spettacolo son derivati da altri fattori, da diversi accostamenti. Spettacolo poteva essere Clay Regazzoni costretto ad inseguire dopo una mediocre prova alla Cesana-Sestriere che lo relegò alle spalle di ignoti privati od il duello all'ultimo sangue tra Merzario ed Andruet. Sono tutti elementi che i nomi di Munari, Andruet, Pianta e Facetti, non son riusciti a rimpiazzare.

Il Giro d'Italia non è una cor-

L'ala sbagliata della 031

TORINO - Le soluzioni aerodinamiche adottate per il prototipo « 031 » della Fiat sono particolarmente avanzate. Anteriormente lo « spoiler » è di tipo classico. La riduzione della portanza è ottenuta riducendo al minimo la « luce » tra bordo inferiore del frontale e terreno. Posteriormente si è adottata una disposizione ormai generalizzata e presente sulle Stratos e sulle BMW gruppo 2. Si tratta della solita ala (di dimensioni particolarmente generose) e di un convogliatore laminare applicato sul tetto. A proposito di questo convogliatore la sua applicazione alla carrozzeria è particolarmente curata. E' fissato alla scocca in cinque punti



I meccanici di Pianta montano lo speciale cofano con alettone che la 031 ha utilizzato solo nelle speciali: nei trasferimenti su strada l'appendice aerodinamica non veniva usata. A destra, il via di Imola, con Facetti in primo piano, seguito da Andruet e dalle due Lancia Alitalia che passeranno subito al comando: Pinto vincerà questa speciale praticamente senza avversari. Ma finirà appena la tappa perché poi gli si romperà la frizione

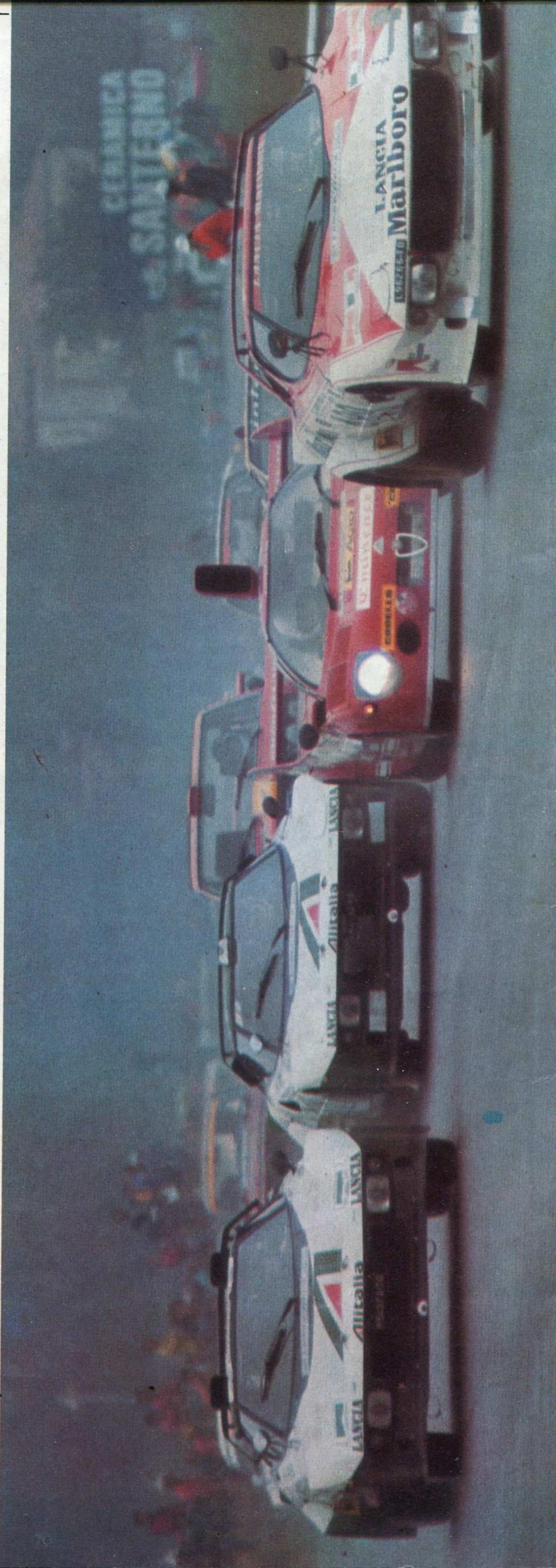
sa per spettatori smaliziati, la cui presenza è frutto di scelte precise. Lo spettatore del « Giro » è spettatore occasionale, deve essere « recuperato » per strada puntando su certi appetiti (non sempre i più qualificanti) dello sport dell'auto. E sono spettatori che rifiutano i complessi meccanismi per l'attribuzione del punteggio, che giudicano una competizione sulla base dell'istinto.

Solo in questo modo il Giro può divenire festa popolare, strumento promozionale nei confronti dello sport. E' la qualità dello spettacolo l'elemento sul quale si può puntare. Ai margini delle statali non ci sono le alternative dell'autodromo. Non ci sono altri centri di interesse creati artificialmente. Ci sono solo le auto che passano, solo pochi minuti di spettacolo. C'è il senso dell'avventura, però, a creare nuove zone di interesse. Bisogna saperne approfittare. Se davvero lo si vuol continuare. Ma c'è da crederci?

con robusti ribattini. Il motivo di tanta accuratezza è singolare. Prima del Giro la « 031 » è stata caricata su un carrello e portata a Monza per una serie di prove. La vettura era disposta, per il traino, in senso opposto a quello di marcia. All'arrivo i meccanici hanno dovuto constatare che l'appendice era completamente scardinata.

Viaggiando contro senso la grande ala posteriore assumeva la funzione di efficientissimo deflettore. L'aria della corsa veniva convogliata direttamente sull'aletta strappandola letteralmente dai supporti. Per consentire il proseguimento delle prove e per permettere ai meccanici di caricare la macchina sul carrello si è dovuto ricorrere al « super ancoraggio ».

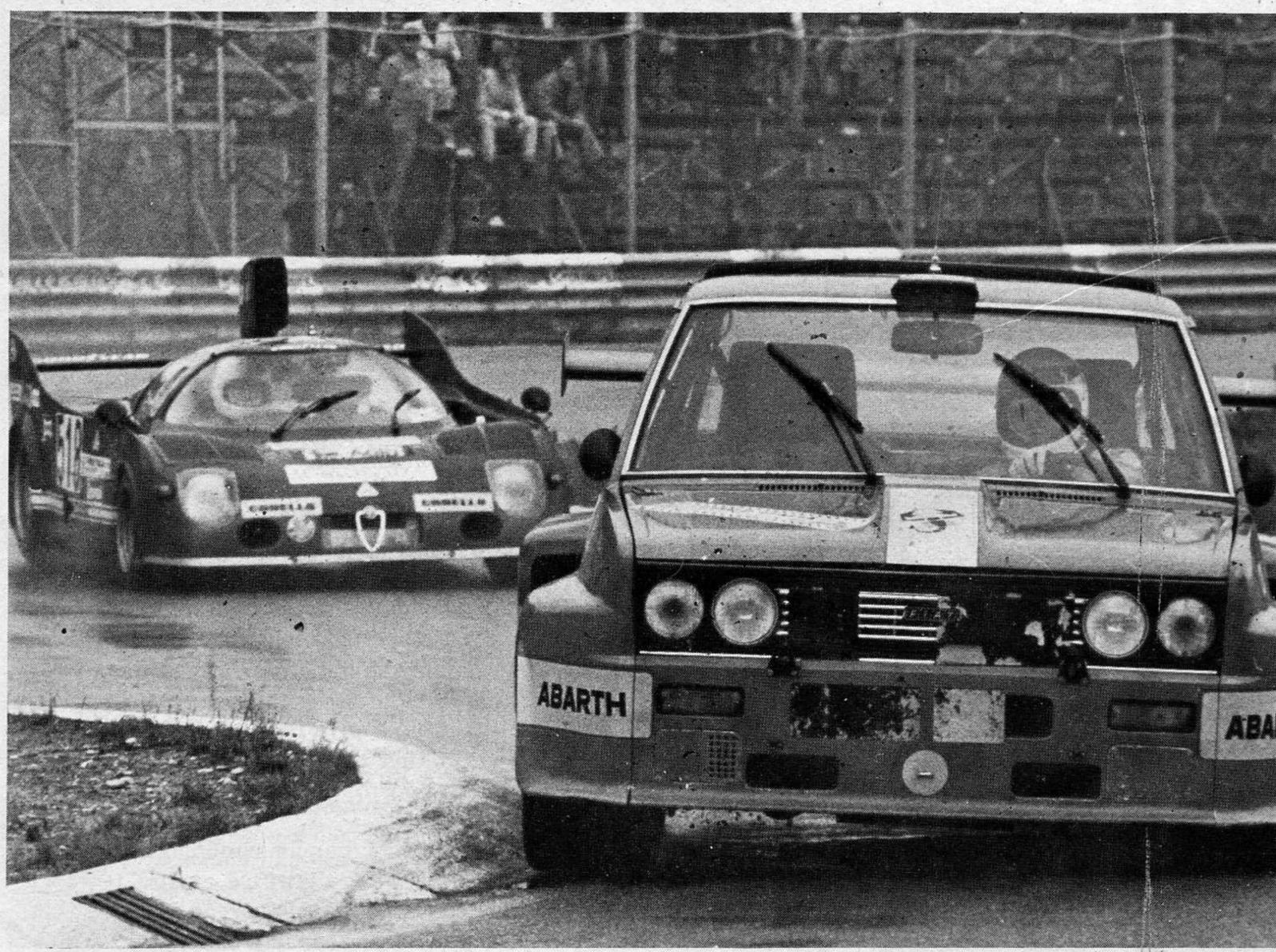
Ma la parte aerodinamica della « 031 » ha rischiato anche di essere contestata dagli altri concorrenti. Intanto i meccanici sono stati costretti a smontare l'ala posteriore alla fine di ogni prova di velocità. L'appendice, infatti, ha ingombri superiori a quelli della vettura e non è ammessa dal codice della strada. Ma anche sulla base dei regolamenti la soluzione si è prestata a critiche. In particolare il deflettore applicato sulla parte posteriore del tetto è apparso più alto degli 85 cm. ammessi.



Al di là di ogni alchimia di scelte aprioristiche l'avventura a tappe d'ITALIA è stata ricondotta alla sua più vera dimensione umana da quelle componenti d'imprevisto che hanno sommato al gran MUNARI d'istinto, la sconvolgente amarezza di FACETTI e la gioia genuina del quarantenne PIANTA



il GIRO dell'Oca



I «prototipi» del Giro. L'Alfa di Andruet si è rotta, la 031 di Pianta no. E' una vittoria della 131, presente in ispirito nel corpo del «mostro»

TORINO - Era nato, tre anni fa, come un'avventura. Un'avventura da affrontarsi all'insegna della improvvisazione, una avventura che coinvolgeva pubblico e concorrenti finalmente a diretto contatto senza lo schermo di reti e barriere. Il Giro d'Italia poteva costituire una grossa occasione per lo sport dell'auto. L'occasione è stata spreca- ta, costretta tra le maglie sempre più fitte di interessi che poco hanno a che fare con lo sport, condizionata a risultati prefissati e da una macchina organizzativa che tradisce precise scelte aprioristiche.

Eppure, nonostante tutto, il Giro è un'avventura da salvare, proprio perché al di là di ogni intervento dall'esterno la formula di gara garantisce in certa misura quella dose di imprevisto non suscettibile di pianificazioni. E' la «cascata» delle Stratos a Imola, la pompa di iniezione di Carlo Facetti a Casale, il cedimento del motore dell'Alfa a Vallelunga, la gioia comunque piena di Giorgetto Pianta alla fine, a ricondurre ad una dimensione più umana lo sport dell'auto. Episodi dolorosi per i protagonisti, certo, ma in grado di smantellare alla base certe «etichette» di comodo. Un terreno di incontro e di scontro che si incarica di verificare rapporti la cui solidità nessuno aveva mai messa in discussione. C'è l'imponenza di fronte ad episodi non prevedibili e non previsti e non minimizzabili da un

regolamento creato su misura in funzione di certi risultati.

Per la prima volta, certe «direzioni a due» mettono in evidenza tutta la loro fragilità, una fragilità insospettabile dopo che per molti anni si è assistito ad un processo di simbiosi senza cedimenti. C'è all'improvviso la ricerca delle responsabilità, delle precise qualifiche personali, il tutto favorito da certe nuove attribuzioni con destinazione finale Maranello che dopo anni di acquiescenza danno al «comandante in seconda» nuova grinta dimenticando forse certi debiti di riconoscenza accumulati anno dopo anno.

Il Giro è anche verifica di rapporti personali, ma proprio qui sta il pericolo più grosso per tutta la manifestazione. Un pericolo tale da condizionare il futuro. E' il più forte (o i più forti) a dettare legge (e regolamenti) in funzione di vittorie non solo sportive. Di certo l'affermazione della «031» non è fine a se stessa. I tecnici si trincerano dietro la formula di comodo della «prefigurazione dell'auto di serie». La realtà, invece, è un'altra e meno immediata. Il vero terreno di battaglia della «031» non sono le piste o le cronoscalate del Giro ma piuttosto il tavolo intorno a cui si riunisce la commissione per la programmazione sportiva del «gruppo». In questo senso certe caratteristiche inspiegabili dal punto di vista tecnico trovano una loro logica spiegazione.

La «031», fatta più per colpire l'immaginazione, che per ottenere risultati, ha poi ottenuto un risultato di rilievo grazie alla pioggia che ha minimizzato certe carenze di potenza. Una vittoria importante capace di influire sulle scelte sportive del gruppo. Ma l'affermazione non era nei piani dei suoi costruttori. Per questo si era puntato sull'aspetto esterno. E per questo la «33» stradale dell'Alfa Romeo aveva avuto via libera alle verifiche con i commissari sportivi improvvisamente arrendevoli nell'accettare certe dichiarazioni dell'ultima ora che assicuravano la presenza di 50 modelli identici impostati nell'officina dell'Autodelta.

Anche l'Alfa Romeo poteva essere una pedina amica in un gioco guidato da personaggi ancora in cerca di una precisa collocazione. Poi di certe alchimie non c'è stato bisogno eppure sono state utili, se non altro per mettere allo scoperto certe responsabilità, certe connivenze che assumono spesso risvolti di farsa. Con un regolamento ad «assetto variabile» che muta giorno per giorno secondo gli umori della sala stampa e secondo impressioni personali che lasciano spesso al di fuori i protagonisti della corsa.

Si decide a tavola la presenza del «navigatore» alla Rieti-Terminillo, si discute ai box di Imola se elevare il coefficiente di cor-

Mauro Coppini

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

reazione per le prove in salita dopo l'eliminazione della Cesana-Sestriere e della Quercegrossa-Croce Fiorentina. Il regolamento si adegua alla necessità dei personaggi di testa con sorprendente leggerezza. Si gioca sull'equivoco proponendo ulteriori adeguamenti. Si chiede la possibilità di intervenire sulle auto prima delle prove di velocità (per adeguare gli assetti), si chiede un diverso meccanismo di penalizzazione ai controlli orari. Dimenticando così che il Giro d'Italia è una gara a sé stante, con caratteristiche stradali che non possono essere dimenticate. Tanto più che ogni correzione del regolamento andrebbe sempre a vantaggio dei tre o quattro concorrenti di testa.

La carenza di iscrizioni ha origine anche da questo fenome-



Giorgio Pianta, vincitore del Giro, ha fatto anche propaganda per l'automobile alla Domenica Sportiva, in TV. Sotto, trionfo torinese per la coppia Giorgio Pianta-Bruno Scabini



no. Si sa in partenza di essere esclusi dal gioco. Per ora certe intromissioni sono ancora possibili. Il secondo posto di Coggiola e Pilone, il terzo di Bocconi-Lovato (con una gruppo 3) danno ancora respiro all'avventura. Ma certi risultati sono giudicati come escrescenze nocive, eppure proprio queste affermazioni dovrebbero far meditare gli organizzatori del Giro. Restituire ai privati la corsa sarebbe un atto di coraggio (ed una professione di indipendenza). Ammettendo al via vetture di gruppi 1 e 3 magari facendo ricorso ad una serie di piloti di primo piano sarebbero possibili confronti spettacolari.

L'alternativa e l'isolamento, una corsa ridotta ad un «gioco dell'oca» le cui mosse avvengono indipendentemente dai risultati in corsa.

Il carterino della trasmissione primaria della Stratos. Nella cassetta, gli ingranaggi «sbagliati»

1

IMOLA

La dentatura sbagliata delle STRATOS



IMOLA - Il «Giro» era appena iniziato e già alla Lancia regnava il pessimismo. L'errore di Munari nel giro di qualificazione a Monza non aveva certo contribuito a sollevare gli animi. Invischiato nelle posizioni di centro, il «Drago» si era dovuto accontentare di un mediocre quarto posto. Eppure non mancavano motivi di ottimismo. Sotto la piggia le Stratos di Facetti e Pinto avevano contenuto senza difficoltà la 33 «stradale». E l'Alfa non sembrava al meglio della condizione, con un motore che accusava noie all'accensione (così diagnosticava l'ingegner Marelli), noie che sarebbero ben presto degenerare denunciando la loro vera origine.

A Imola, quindi, alla Lancia pessimismo ed ottimismo coesistevano in precario equilibrio. Appena le Stratos di Munari e Pinto vengono liberate dal parco chiuso, si provvede a cambiare i rapporti. L'operazione non presenta incognite. La possibilità di sostituire rapidamente la cascata di ingranaggi che trasferisce il moto dall'albero motore al primario del cambio è proprio uno dei punti di forza della vettura torinese. C'è tutta una serie di ingranaggi già pronti per allungare od accorciare il rapporto. L'«intervento» non richiede più di un quarto d'ora.

Ed anche questa volta i meccanici Lancia rimangono nei tempi. Quando le vetture vengono tolte dai cavalletti c'è ancora tempo per altre verifiche. Si controllano i livelli, si spurgano i freni sulla Stratos di Munari. A dieci minuti dallo scadere del tempo si accendono i motori. Meglio, si tenta di accendere i motori. Il motorino di avviamento si rifiuta di girare. Si pensa ad un grippaggio, si ripete l'operazione sull'altra vettura ma con lo stesso risultato. Solo allora si pensa ad un difetto di montaggio negli ingranaggi del cambio.

In realtà il montaggio è avvenuto correttamente ma gli ingranaggi (appena arrivati da Torino) sono difettosi. Probabilmente il «modulo» della dentatura è sbagliato. Di fatto, il cambio è bloccato. Mancano ormai pochi minuti al momento di entrare in pista. I meccanici tentano l'impossibile per rimediare. Si rimontano i «vecchi» rapporti ma nella fretta si fa un po' di confusione. Pinto partirà con un «ponte» molto corto, Munari con uno più lungo.

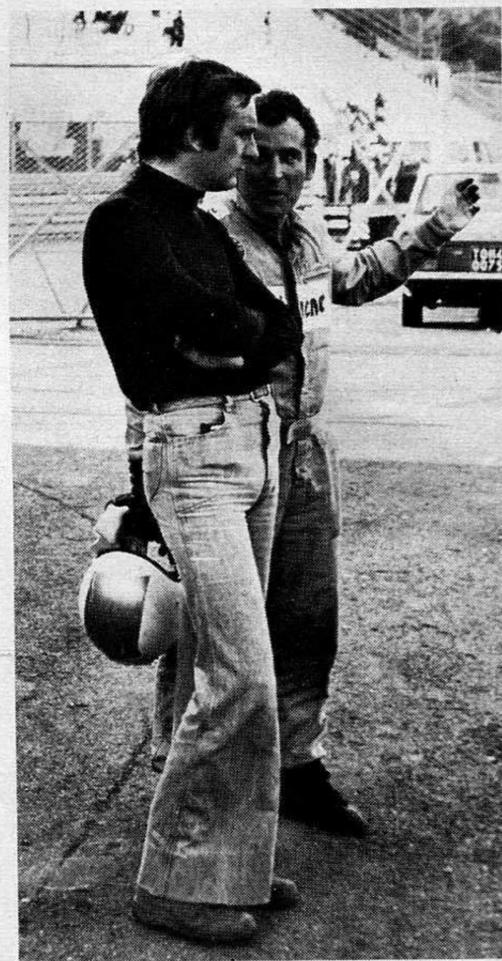
Mentre i tecnici tentano di rimediare all'errore, Mannucci e Bernacchini si presentano al C.O. a piedi, per timbrare la tabella di marcia. I commissari, però, non cadono nel trabocchetto e pretendono di vedere le macchine mentre Mannucci discute con i cronometristi arriva la Stratos di Munari ma i commissari, gli attribuiscono egualmente 8' e 22" di ritardo (in pratica due minuti in più del ritardo reale). Senza appello, invece, Lele Pinto: per lui la penalità sarà di 9' e 27 secondi.

I piloti Lancia precipitano così al 53. e 54. posto. Cesare Fiorio tenta di parlare con il direttore di corsa, per ottenere la riduzione della penalità inflitta a Munari. Ma Aimaretti non ritiene sia il momento opportuno per occuparsi del problema. «Me ne occuperò quando vorrò io», dice all'allibito direttore sportivo. Prende il via un vivace scambio di battute davanti ai giornalisti ed agli uomini Fiat con reciproche accuse. La cosa non avrà seguito ma l'atmosfera del Giro è compromessa.

2

VALLELUNGA

Il «buco» del settimo cilindro ALFA 33



VALLELUNGA - Per quelli dell'Alfa le preoccupazioni erano iniziate con il «Giro». Eppure la formula di gara (ed un certo permissivismo regolamentare) sembrava favorirli. Con quella possibilità (discussa dagli osservatori francesi) di mettere le vetture in moto a spinta fuori dal parco chiuso, o di far ricorso a batterie supplementari esterne ed a riscaldamento forzato dei particolari più suscettibili di infreddatura (il distributore della pompa di iniezione, ad esempio).

Eppure, già a Monza, il motore aveva incominciato ad accusare le prime noie. Nessuno si era impressionato. Sotto il diluvio nulla di strano se qualche cilindro dichiarava forfait. «E' l'accensione — diceva Marelli, assistito da Corbari — un filo non ben isolato, è facile rimediare». Ma il giorno dopo a Misano la «33» sembrava ancora in difficoltà. Non solo non era riuscita a superare la meno potente Stratos quattro valvole di Facetti, ma alla partenza aveva fatto la sua comparsa un denso fumo agli scarichi. Anche questo episodio non aveva scalfito l'ottimismo della squadra.



Sopra, domenica mattina, 12 ottobre, a Torino. Uscita dal parco chiuso, la Stratos-Marlboro di Facetti si ingolfa. Poi, fino a Casale, Carlo si meriterà la vittoria (a destra)



Mercoledì, a Vallelunga, finisce la gara di testa dell'Alfa. Andruet si allontana dalla sua macchina sbiellata, che ha condotto fino dietro ai box. Subito dopo, il francese spiega la faccenda ad un Corbari comprensibilmente immunonito e deiuso

3 CASALE

Lo «spruzzatore» manda a fuoco il bel sogno di FACETTI

CASALE - Alla Lancia pensavano di «averci messo una pezza», per usare le parole di Cesare Fiorio. Dopo i guai di Imola e le avarie a ripetizione (sia pure marginali) sulla Stratos di Munari, la quattro valvole di Facetti, tranquillamente in testa alla corsa davanti alla «031» di Pianta, ripagava la squadra della sfortuna (e della improvvisazione) delle prime fasi.

Il bel sogno si è interrotto nel corso del nono giro sul circuito di Casale. A pochi minuti dal termine, ormai in vista del traguardo di Torino, la macchina di Car-

era la pompa di iniezione a cedere. Ed il guaio sembrava addirittura più grave, almeno in un primo momento. Quando la Stratos si fermava nella curva dopo il rettilineo del traguardo uno sbuffo di fumo azzurrino allo scarico faceva temere il peggio. Ma alla Lancia non si arrendevano. Alla fine della gara, calcolato il tempo di Facetti (il peggiore tempo ottenuto dai concorrenti in gara, maggiorato del 5 per cento) ci si accorgeva che il pilota milanese era ancora al quarto posto della classifica assoluta.



luccio si ferma. Già il giro prima il pilota milanese era apparso in difficoltà: il motore «ratava» con un paio di cilindri in meno. Ai box pensano a qualche infiltrazione d'acqua nell'impianto di accensione, ma nessuno è ancora veramente preoccupato. Il vantaggio di Facetti su Pianta era in quel momento superiore al minuto e mezzo. Con 10 giri ancora da percorrere si potevano perdere 10 secondi per volta e rimanere in testa.

Ma purtroppo non si trattava dell'acqua,

Cesare Fiorio decideva di tentare il tutto per tutto. Mentre Giuliano partiva per Milano con una Beta berlina per procurarsi un'altra pompa, nel camion-officina della Lancia si preparava una soluzione alternativa.

Con una pompa elettromagnetica recuperata dalla Beta Montecarlo di Fiorio (era quella che aziona le trombe) e qualche metro di tubi di plastica e raccordi si costruisce un empirico sistema di iniezione. In pratica i tubi vengono muniti di sei fori in corrispondenza delle trombette di aspirazione, la pompa si incarica di mettere in pressione il circuito. La regolazione della portata è fatta dal pilota (o dal navigatore) che «strozza» con le mani il tubo di alimentazione che va dalla pompa agli «spruzzatori».

La soluzione è ingegnosa (si tratta in pratica di un sistema ad iniezione continua, sul tipo della Tecalemit), ma il problema di regolarne la portata si presenta difficile. Si tenta di parzializzare col nastro i fori sui tubi ma il getto è sempre esuberante rispetto alle esigenze del motore. Per di più, c'è pericolo di incendio. E' facile, infatti, che gli spruzzatori (fermati sui tromboncini con nastro isolante) varino il loro orientamento con le vibrazioni: e gli scarichi sono lì pronti per innescare un principio di incendio.

Dopo una serie di prove (ci sono 20 minuti di tempo) il motore va in moto e la Stratos riesce a passare il controllo orario di Casale con il motore in moto e senza penalità. Ma mezzo chilometro più avanti, proprio in prossimità dell'abitato di Morano la macchina, come temevano in molti, va a fuoco. Nessun danno per gli occupanti ma la «quattro valvole» va distrutta e per Facetti il Giro è definitivamente concluso.

Così il GIRO (con 36) all'arrivo

3. GIRO AUTOMOBILISTICO D'ITALIA - Trofeo FIAT - Gara di velocità e regolarità internazionale - Torino, 12-17 ottobre 1975

CLASSIFICA GENERALE

- 1. Pianta-Scabini (Abarth 031) 1.24'09"9, primi del gruppo 5;
- 2. Coggiola-Pilone (Porsche Carr. RSR) 1.24'20"9, primi del gruppo 4;
- 3. Bocconi-Lovato (Porsche 3000) 1.25' e 57"6, primi del gruppo 3;
- 4. Di Gioia-Stoppato (Porsche Carr. RSR) 1.27'56"2;
- 5. Bozzetto-Martinenghi (De Tomaso Pantera) 1.27'58"5;
- 6. Munari-Mannucci (Lancia Stratos-Alitalia) 1.28'40"9;
- 7. Pallavicini-Vanoli (Porsche Carr. RSG) 1.28'56"6;
- 8. Verney-Pasquier (Porsche Carrera) 1.29'16"9, prime della classifica femminile;
- 9. Tenani-Toffoli (De Tomaso Pant.) 1.30'08"7;
- 10. Ghisloti-Galimberti (Alfa Romeo GTV) 1.30'36"2, primi del gruppo 2;
- 11. Regis-Cena (De Tomaso Pantera) 1.33'11"3;
- 12. Cambiaghi-Granci (Alfa Romeo GTV) 1.34'15"8;
- 13. Bersano-Crismani (Alpine A 110) 1.34'17"7;
- 14. Bigliuzzi-Sovani (Alfa Romeo GTV) 1.34'

- e 20"1, primi del gruppo 1;
- 15. «Spiffero»-Galluzzo (De Tomaso Pantera) 1.34'20"9;
- 16. Baldacci-Rol (Alfa Romeo GTV) 1.34'30"4;
- 17. Righetti-Possumato (Alpine) 1.35'06"5;
- 18. Valdina-Salvatori (Alpine A 110) 1.35'14" e 2;
- 19. Gualtieri-Tacchini (Alfa Romeo GTJ) 1.35'43"3;
- 20. Barin-Jenny (Alpine A 110) 1.35'57"7;
- 21. Giorato-Piccolomini (Alfa Romeo GT) 1.36'01"1;
- 22. «Toby»-Pluderi (Alpine A 110) 1.36'24"7;
- 23. Minella-Casubolo (Alfa Romeo GT) 1.36'50"6;
- 24. Cipolat-Basso (Alpine) 1.37'00"2;
- 25. Premoli-Chiapparini (Alfa Romeo GTA) 1.38'08"4;
- 26. Nardini-Fortini (Porsche Carr. RS) 1.41'37"3;
- 27. Fogliati-Garrone (Simca Rallye 2) 1.41' e 53"1;
- 28. Colaprete-Franco (Alfa Romeo GTA) 1.42'20"5;
- 29. Menichetti-Rossi (Fulvia 1300) 1.46'15"1;
- 30. Bianchi-Bianchi (Porsche 911 SC) 1.47'04"7;
- 31. Leso-Ronca (Alpine) 1.48'37"4;
- 32. Carena-Marengo (Opel Commodore) 1.48'50"1;
- 33. Tenchini-Falconi (Simca Rallye 2) 1.49'46"9;
- 34. Facco-Calore (Fiat X-1/9) 1.50'11"6;
- 35. Manz-Regusci (Citroen GS) 1.51'11"2;
- 36. Terni De Gregori-Pasquini (Ferrari 246 GT) 1.56'52"8.

Il fumo si era intensificato a Magione, ed il fumo, quando si condensava, ricadeva sulla pista sotto forma di olio polverizzato. Il fenomeno cominciava ad essere preoccupante. E preoccupati erano i commissari sportivi che meditavano sulla possibilità di interrompere la corsa del pilota francese per motivi di sicurezza.

«E' solo un po' di sfiato, forse c'è un segmento incollato ed il carter va in pressione. Il tutto si ripercuote sul "recuperatore". E' da lì che ha origine il fumo». Ma il guaio doveva rivelarsi ben più grave. A Vallelunga, al terzo giro, l'Alfa è costretta a fermarsi, con la pressione dell'olio a zero. I meccanici tentano subito una diagnosi ma è necessario smontare gli scarichi della bancata di sinistra per scoprire il «buco», in corrispondenza del settimo cilindro.

Andruet ne approfitta per andare in Corsica con qualche giorno di anticipo. Prima di partire ricorda ai meccanici di montare sull'Alfetta del «Tour de Corse» una pompa di iniezione che non abbia bisogno di continue regolazioni. «Là non è come al Giro, c'è solo il tempo di mettere olio e benzina...».

Il GIRO incrociato (dolceamaro)

Quel 17 venerdì di PIANTA e FACETTI

Vincitori e vinti, sotto l'ombrello a ripararsi dalla pioggia che ha accompagnato il Giro. A sinistra, Pianta con Avidano, a destra Facetti e Garzoglio



TORINO. La terza edizione del Giro automobilistico d'Italia è la storia triste e lieta, come tutte le storie, di due milanesi quarantenni, Giorgio Pianta e Carlo Facetti. Da tanto tempo personaggi fissi delle corse, tutti li conoscono e tutti li stimano. Più estroverso ma con improvvisi rossori l'uno, più chiuso ma con una grande carica umana l'altro, hanno in comune un grande amore per le corse ed una ambizione non realizzata completamente, e che ormai non si realizzerà più. Hanno corso un po' dappertutto, con qualsiasi macchina. Mondiale Marche Turismo, monoposto, Granturismo, si può dire che solo la Formula 1 manchi nel carnet di esperienza dei due. Veramente, Carluccio quella curiosità se la tolse, lo scorso anno: provò a qualificarsi al GP d'Italia con una Brabham BT42. Non ci riuscì, ma non certo per demerito suo.

Queste due storie parallele, storie di collaudatori innamorati del loro mestiere, si sono incrociate a Casale, sull'autodromo in riva al Po, nel pomeriggio di un venerdì 17. Carlo era in testa al Giro, e la sua Stratos si è fermata. Pianta, quando è passato accanto alla Stratos ferma, con la sua 031, ha rallentato un attimo. Dopo, si sono abbracciati. Non credo avessero bisogno di dirsi granchè.

Pianta, fra le sue tante esperienze, ha anche quella di rallista, ottimo rallista. Sapeva di non avere una macchina da assoluto, bensì un «laboratorio» da portare il più in là possibile. Ha dosato le sue forze, ha fatto delle oculute scelte di gomme, c'è chi dice abbia anche fatto la «danza della pioggia» pur di procacciarsi le condizioni a lui più favorevoli. Anzi, a lui (270 CV, 1200 chili) meno sfa-

vorevoli. Non ha fatto errori. Ed ha vinto. Le corse hanno una loro logica.

Per altri, invece, le corse per vincerle bisogna «correrle». Carluccio non è mai stato rallista, regolarista, certi calcoli non li ha mai capiti. D'altra parte, sarebbe stato sciocco lasciarlo andare allo sbaraglio dopo che si era sudato quel secondo posto che poi, al ritiro della strapotente Alfa di Andruet, era diventato il primo. A Vallelunga, mercoledì, il Giro lo aveva vinto lui, e lo aveva strameritato. Ora si trattava di portare la macchina a Torino.

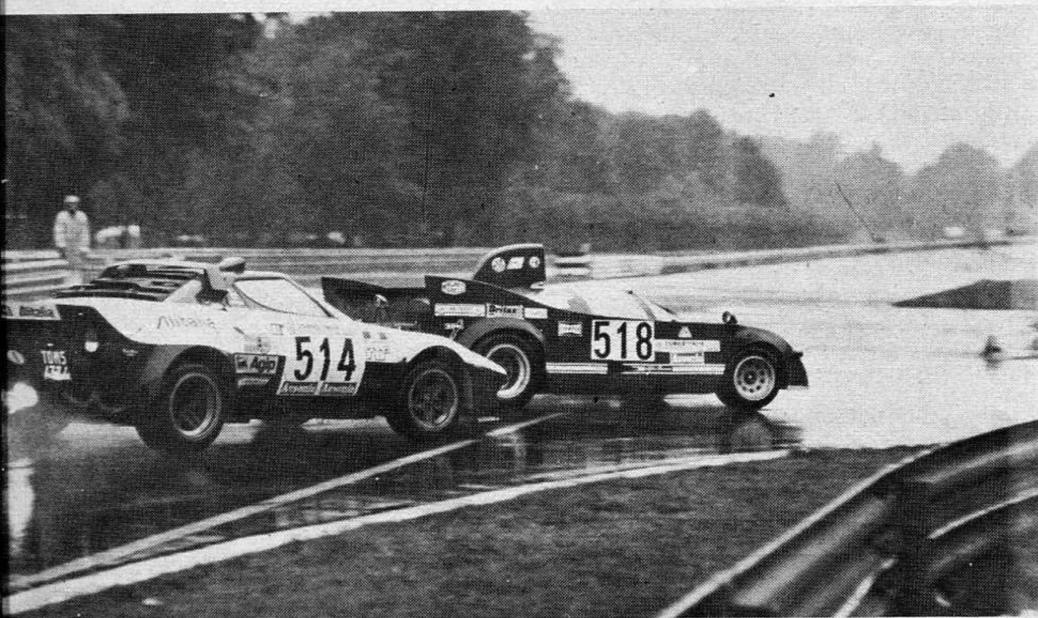
E Carluccio aveva cominciato a soffrire, aveva cominciato a perdere il Giro. «Vai piano, non tirare, fai la tua corsa su Pilone»... chissà quante volte se lo era sentito ripetere, prima del via. E così se ne andava Munari, se ne andava pure Pianta, a volte anche Pilone. E lui a «controllare» la corsa, a trattenere la verve di quello straordinario motore che non perdeva un colpo, uno dei pochissimi a mantenere intatta la sua freschezza. Sono certo, conoscendolo, che Carluccio si annoiasse pure.

Poi, al settimo giro, il brivido lungo la schiena. Il bel rombo dei sei cilindri si incrina. Due giri dopo, ammutolisce. Carlo scende, alza il cofano, lo richiude. Si potrà consolare, lui che lo ha cresciuto, del fatto che non è stato il suo motore a cedere, ma la pompa dell'iniezione. Non è molto, per la rabbia che deve avere passato, a 70 chilometri dal traguardo.

Marco Magri

Era cominciato così...

IL RIASSUNTO FOTOGRAFICO
prima della CRONACA finale



MONZA. Nella prima gara del Giro, Pinto ha fatto fuoco e fiamme (letteralmente, guardate gli scarichi), per passare Andruet. Alla fine ci riuscirà



IMOLA. Anche con gli ingranaggi non perfetti come rapporti, dopo il «noto» contrattempo, Lele Pinto si aggiudica la gara di Imola con la Stratos-turbo



Gualtieri, la Cambiaghi e Bigliuzzi: gr. 2, gr. 1,5 e gr. 1. Un duello che si ripeterà molto spesso



In questo modo Percivale conclude il suo duello con Rocca, ad Imola. Rocca romperà poi il cambio



Piazzì, ad Imola, in testa alle gruppo 1. Romperà l'alternatore, verrà penalizzato e si ritirerà

3. TAPPA

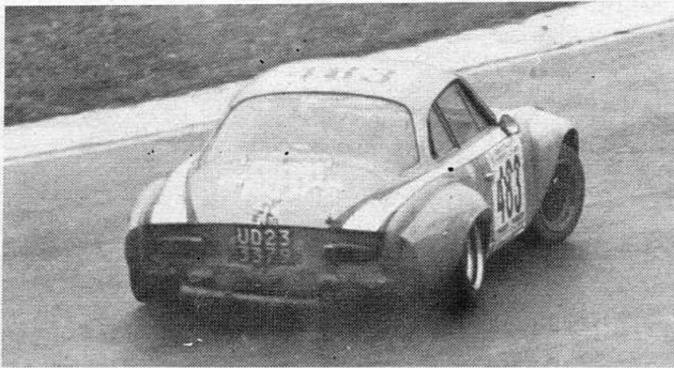
MARTEDI' 14 OTTOBRE

Con il sole Andruet «fuma» ma vince

PASSO DELLO SPINO - Martedì, finalmente, il Giro si sveglia con il sole, il che è di buon auspicio ad una chiarificazione della classifica dato che la salita allo Spino si svolge con terreno quasi ideale, salvo qualche chiazza di umidità in alcune curve.

Come era previsto, Pinto non si presenta al C.O. di partenza di Misano. La frizione ha ceduto, e con il distacco che ha, Lele non se la sente proprio di rischiare una riparazione ed un recupero ormai impossibili. Va avanti invece Munari, ma il suo morale è in cantina. Il «Drago» è raffreddato ed avvilito, la sua Stratos è piena di problemi, e la regolazione dell'ultimo minuto prima della prova notturna di Misano si è rivelata controproducente. Ad ogni modo va avanti, «per spirito sportivo e per fare esperienza», tiene a sottolineare Florio. Ne varrà la pena, si vedrà poi.

Al via di Pieve Santo Stefano non arriva l'Alpine-Giada della Ivana Giusti e della Cica Lurani: ha ceduto la guarnizione della testa. In cima allo Spino, la classifica subisce uno scossone con i distacchi «pieni» che finalmente diventano palpabili. Andruet parte male («non voglio rischiare di rompere qualcosa», dirà poi) ma si riprende bene, «pilotato» (in francese) dall'abile Cartotto, e sfiora il record della salita, facendo molto meglio comunque di quanto aveva ottenuto lo scorso anno con la Stratos Turbo. Con la medesima macchina, però, anche Munari fa meglio, pur lamentandosi dell'assetto e del motore che non prende tutti i giri, contenendo in 5'6 il suo distacco da Andruet. Chi invece



Spettacolare la guida di Righetti, 9. assoluto a Magione. Sotto, la De Tomaso Pantera di Bozzetto



In rimonta FINOTTO si destreggia a MAGIONE

MAGIONE - In prima fila, a Magione, l'Alfa di Andruet fuma notevolmente dagli scarichi già prima del via. E' una cosa che si era notata anche a Misano, ma ora ha assunto proporzioni allarmanti. All'Alfa sono tutti tranquilli: o non è nulla davvero, o sono molto bravi a celare la preoccupazione.

Jean-Claude (tanto per cambiare) parte male, e gli sono davanti Facetti e Munari. Seguono poi Pianta, Bozzetto, Coggiola e Govoni. Incurante della scia di fumo che si lascia alle spalle, Andruet risale presto la china, si installa al comando dopo sette giri e prosegue fino a doppiare tutti meno Facetti, comunque sempre estremamente positivo. Dietro, risalgono bene Coggiola e Govoni i quali, liberatisi entrambi con qualche fatica dell'irriducibile Bozzetto (bisogna peraltro considerare che si lotta contro il tempo, più che per la posizione), vanno a prendere anche Munari, che dal canto suo riesce a contenere Pianta. In questo piccolo circuito, le vetture «da assoluto» non sono molto a loro agio. Molto buona anche la gara dell'Alpine-Terrosi di Righetti, che precede Bersano (che però ha i freni in disordine e bada alla classifica generale) e Berruto.

Nella corsa per le gruppo 3, assolo di Bocconi, che emula il suo coequipier Lovato, dominatore a Misano, andandosene perentoriamente; lasciando a litigare la Verney, Nardini e Pallavicini. Quest'ultimo si gira, e la gara vive sulla sua rimonta e su quella di «Spiffero», anch'egli vittima di un «dritto». Dal sesto posto, Pallavicini in poco tempo passa Regis, Toffoli (che una volta tanto ha preso il posto di Tenani) e Nardini, ma non riesce ad impensierire la Verney. Fra le Alpine, dopo un po' di schermaglia la 1605 di «Toby» ha ragione della 1590 di Valdina, che poi viene superato anche dall'altra 1600 di Cipolat. Verso la fine dei 20 giri. «Spiffero» si ferma lungo il percorso e perde un giro.

Monotona la terza corsa, con Finotto impegnato a guadagnare secondi per la classifica assoluta che si destreggia come può fra le macchine più lente del Giro. Questo raggruppamento viene vivacizzato però dai bei duelli ingaggiati, alle spalle di Finotto, da Pozzo e Ghislotti, dall'Anna Cambiaghi con Fornera, e dalle GTV gr. 1 di Bigliuzzi e Baldacci con la GTV 1600 gr. 2 di Gualtieri. Fornera passa l'Anna senza riuscire comunque a scrollarsela dalle ruote, mentre Gualtieri finisce per superare le due gruppo 1 in lotta ma verso la fine della corsa si urta con Ghislotti, che lo stava doppiando, e perde tempo a rientrare in pista. Baldacci, invece, pur tentando di tutto non riesce a superare l'ormai «eterno rivale» Bigliuzzi. Tutti e due sono comunque molto più veloci della Opel di Torelli, che è iscritta in gruppo 2 ma è un gruppo 1 a tutti gli effetti.

Dopo questa corsa, non rimangono che due Simca Rallye 2. Infatti, dopo il ritiro di Rocca che aveva rotto il cambio a Misano, a Magione si fermano anche Percivale-Bruno, con un principio di fusione di bronzine.

LE CLASSIFICHE DI MAGIONE

- 1. raggruppamento: 1. Andruet 20 giri in 19'08''4; 2. Facetti 19'17''6; 3. Coggiola 19'43''; 4. Govoni 20'09''2; 5. Munari a 1 giro; 6. Pianta a 1 giro; 7. Di Gioia a 1 giro; 8. Bozzetto a 1 giro; 9. Righetti a 2 giri; 10. Bersano a 2 giri; 11. Berruto a 2 giri; 12. Colaprete a 2 giri; 13. Premoli a 2 giri; 14. Rossi a 2 giri; 15. Facco a 5 giri; 16. Menichetti a 5 giri; 17. Siena a 10 giri. Giro più veloce: il 12. di Andruet in 55''4. 2. raggruppamento: 1. Bocconi 20 giri in 20'24''2; 2. Verney 20'51''6; 3. Pallavicini 20'58''3; 4. Nardini 21'17''1; 5. Toffoli a 1 giro; 6. Regis a 1 giro; 7. «Toby» a 1 giro; 8. Cipolat a 1 giro; 9. Valdina a 1 giro; 10. Jenny a 2 giri; 11. Leso a 2 giri; 12. «Spiffero» a 2 giri; 13. Camelia a 2 giri; 14.

Bianchi a 2 giri; 15. Grandini a 3 giri; 16. Terni de Gregori a 5 giri; 17. Boggiatto a 5 giri.

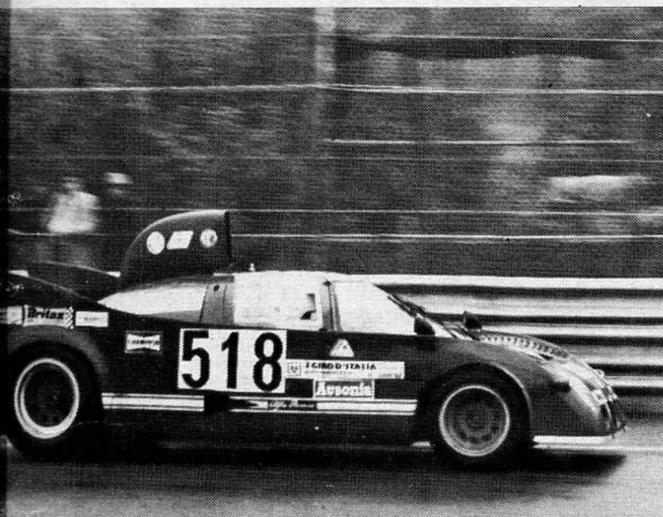
Giro più veloce: il 4. di Bocconi in 1'00''4.

3. raggruppamento: 1. Finotto 20 giri in 19'55''9; 2. Pozzo 20'52''7; 3. Ghislotti a 1 giro; 4. Fornera a 1 giro; 5. Cambiaghi a 1 giro; 6. Piccolomini a 2 giri; 7. Bigliuzzi a 2 giri; 8. Baldacci a 2 giri; 9. Torelli a 2 giri; 10. Casubolo a 2 giri; 11. Carena a 3 giri; 12. Gualtieri a 3 giri; 13. Garrone a 3 giri; 14. Andreoli a 4 giri; 15. Tenchini a 5 giri; 16. Manz a 5 giri; 17. Bruno a 6 giri.

Giro più veloce: il 5. di Finotto in 58''4.

CLASSIFICA GENERALE (al termine della 3. TAPPA)

- 1. Andruet-Cartotto (Alfa Romeo 33/3) 36'51''2; 2. Facetti-Garzoglio (Lancia Stratos) 37'09''1; 3. Coggiola-Pilone (Porsche Carrera RSR) 38'48''; 4. Finotto-Donà (Ford Escort) 38'49''4; 5. Pianta-Scabini (Abarth 031) 38'51''7; 6. Govoni-Angelelli (De Tomaso Pantera) 39'29''6; 7. Bocconi-Lovato (Porsche 3000) 39'44''3; 8. Bozzetto-Martinenghi (De Tomaso Pantera) 40'04''7; 9. Pozzo-Puscaddu (Alfa Romeo GTAm) 40'05''2; 10. Verney-Pasquier (Porsche Carrera) 40'30''5; 11. Pallavicini-Vanolì (Porsche Carrera RSG) 40'36''6; 12. Di Gioia-Stoppato (Porsche Carrera RSR) 40'45''3; 13. Tenani-Toffoli (De Tomaso Pantera) 40'53''; 14. Ghislotti-Galimberti (Alfa Romeo GTV) 41'35''7; 15. Nardini-Fortini (Porsche Carrera RS) 41'39''6; 16. «Spiffero»-Galluzzo (De Tomaso Pantera) 41'48''6; 17. Bersano-Crismani (Alpine A.110) 42'09''4; 18. Regis-Cena (De Tomaso Pantera) 42'27''9; 19. Valdina-Salvatori (Alpine A.110) 42'56''5; 20. Cambiaghi-Grandi (Alfa Romeo GTV) 43'26''2; 21. Bigliuzzi-Sovani (Alfa Romeo GTV) 43'29''5; 22. Fornera-Camathias (Alfa Romeo GTV) 43'32''8; 23. Baldacci-Rol (Alfa Romeo GTV) 43'49''6; 24. Premoli-Chiapparini (Alfa Romeo GTA) 43'57''5; 25. Giorato-Piccolomini (Alfa Romeo GT) 43'59''2; 26. «Toby»-Pluderi (Alpine A.110) 44'08''7; 27. Righetti-Possumato (Alpine) 44'12''2; 28. Turelli-Terenziani (Opel Commodore) 44'22''9; 29. Camelia-Milano (Alpine) 44'31''2; 30. Cipolat-Basso (Alpine) 44'36''5; 31. Gualtieri-Tacchini (Alfa Romeo GTJ) 44'37''1; 32. Minella-Casubolo (Alfa Romeo GT) 45'38''; 33. Munari-Mannucci (Stratos HF) 45'58''7; 34. Barin-Jenny (Alpine A.110) 46'04''9; 35. Leso-Ronca (Alpine) 46'08''4; 36. Carena-Marengo (Opel Commodore) 46'11''1; 37. Colaprete-Franco (Alfa Romeo GTA) 46'38''5; 38. Fogliati-Garrone (Simca R.2) 47'03''7; 39. Berruto-Radicella (Porsche Carrera RSR) 47'18''1; 40. Bianchi-Bianchi (Porsche 911 SC) 47'48''1; 41. Andreoli-Petenzi (BMW 3000 CSI) 49'10''9; 42. Grandini-Mussa (Alpine) 49'13''4; 43. Tenchini-Falconi (Simca R.2) 49'34''1; 44. Terni De Gregori-Pasquini (Ferrari 246 GT) 49'34''6; 45. Menichetti-Rossi (Fulvia 1300) 50'01''2; 46. Manz-Regusci (Citroen GS X2) 51'15''4; 47. Facco-Calore (Fiat X-1/9) 52'02''6; 48. Cipriani-Siena (Alpine) 54'15''4; 49. Percivale-Bruno (Simca R.2) 55'57''2; 50. Brangero-Boggiatto (Fiat 850 SP.) 57'18''6; 51. Rossi-Leonardi (Alpine) 58'02''3.



Nella terza tappa, Andruet si mette a vincere e passa largamente al comando con l'Alfa Romeo 33

viene «punito» duramente è Facetti, che peraltro fa l'impossibile con quasi cento cavalli in meno e per di più con guai alle «comunicazioni interne», cioè all'interfono. Molto bene si comporta Pianta, che fa un passo avanti nell'assoluta, e molto bene Donà, nonostante qualche cambio di marcia sbagliato, che con la Escort precede Pilone, unico (o quasi) a dover salire senza le slick per mancanza di cerchi adatti. Molto bello anche il tempo di Siena, con l'Alpine, mentre primo del gr. 3 è Pallavicini davanti a Bocconi che ha la sorprendente Verney a soli 3/10. In gruppo 1, si rivede Bigliuzzi che dà manciate di secondi agli immediati avversari di gruppo.

Purtroppo, restano a tre-quarti di salita Schenetti-«Tambauto», fra i protagonisti fino ad ora, con la cinghia dell'iniezione rotta. «Tambauto» si consola con la vittoria — comunque conquistata — nel campionato italiano GT.

- PIEVE S. STEFANO-PASSO DELLO SPINO - Km 12,5 - 1. Andruet 6'06''9, media 122,649 kmh; 2. Munari 6'12''5; 3. Facetti 6'20''1; 4. Pianta 6'34''5; 5. Donà 6'37''2; 6. Pilone 6'37''9; 7. Govoni 6'37''9; 8. Siena 6'53''6; 9. Pozzo 6'56''9; 10. Pallavicini 6'58''3; 11. Di Gioia 6'58''5; 12. Bersano 6'58''7; 13. Bocconi 7'00''5; 14. Verney 7'00''8; 15. Bozzetto 7'03''; 16. «Spiffero» 7'05''5; 17. Tenani 7'07''4; 18. Righetti 7'10''6; 19. Nardini 7'11''4; 20. Bigliuzzi 7'17''1; 21. Galimberti 7'17''5; 22. Cambiaghi 7'22''8; 23. Rossi 7'26''3; 24. Giorato 7'26''8; 25. Baldacci 7'28''3; 26. «Toby» 7'28''9; 27. Regis 7'28''9; 28. Tacchini 7'30''5; 29. Camathias 7'30''8; 30. Valdina 7'31''2; 31. Berruto 7'36''7; 32. Camelia 7'39''3; 33. Torelli 7'39''4; 34. Barin 7'39''7; 35. Premoli 7'42''5; 36. Minella 7'45''; 37. Cipolat 7'47''6; 38. Colaprete 7'49''6; 39. Percivale 7'51''2; 40. Carena 7'59''8; 41. Bianchi 8'00''9; 42. Leso 8'06''4; 43. Grandini 8'09''8; 44. Andreoli 8'17''3; 45. Garrone 8'17''6; 46. Tenchini 8'17''7; 47. Menichetti 8'33''7; 48. Facco 8'36''; 49. Terni De Gregori 8'36''8; 50. Manz 9'09''3; 51. Brangero 9'33''8.



Si discute per togliere uno straccio dimenticato nel cofano di Finotto, a Vallelunga. Sotto, il sempre grintoso Govoni ha preceduto Pianta, a Roma



4. TAPPA

MERCOLEDI' 15 OTTOBRE

L'Alfa sbiella a Vallelunga e si rivede MUNARI

RIETI - Come se non bastassero gli annullamenti della Cesana e del Chianti, anche la attesissima cronoscalata al Terminillo passa dei guai. Del tutto inverosimili, ad ogni modo, poiché la decisione di fermare la corsa a Pian di Rosce, dopo i primi sette chilometri meno impegnativi, non si giustifica. Si parlava di nebbia (ma la giornata era eccezionalmente bella), e di ghiaccio in cima, che non c'era. Tutto è dipeso pare da un preciso desiderio delle autorità locali.

Le vetture superstiti, provenienti da Magione, iniziano a salire verso le dieci e mezza del mattino. L'Alfa

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

di Andruet si «pianta» un poco all'uscita dai tornanti, per di più Jean-Claude non ha interesse a forzare, e così si rivede finalmente il «Drago». Munari è un poco risollevato, al suo motore è stata cambiata la valvola del turbo (rimasta a 0,8 atm nonostante in Lancia ci fosse chi voleva aumentare la pressione di sovralimentazione) e così la Lancia Stratos si prende la soddisfazione di vincere precedendo Andruet di 3"6, mentre il distacco per Facetti è più pesante causa una testa-coda della Lancia-Marlboro prima del primo tornante. Di questa disavventura a lieto fine (ha toccato solo qualche balla di paglia) di Facetti approfittano in molti, fra cui Pilone, il sempre fortissimo Govoni e Donà. La Escort è salita anche qui con le gomme posteriori da 13" (davanti restano le 15") per diminuire un poco il rapporto finale.

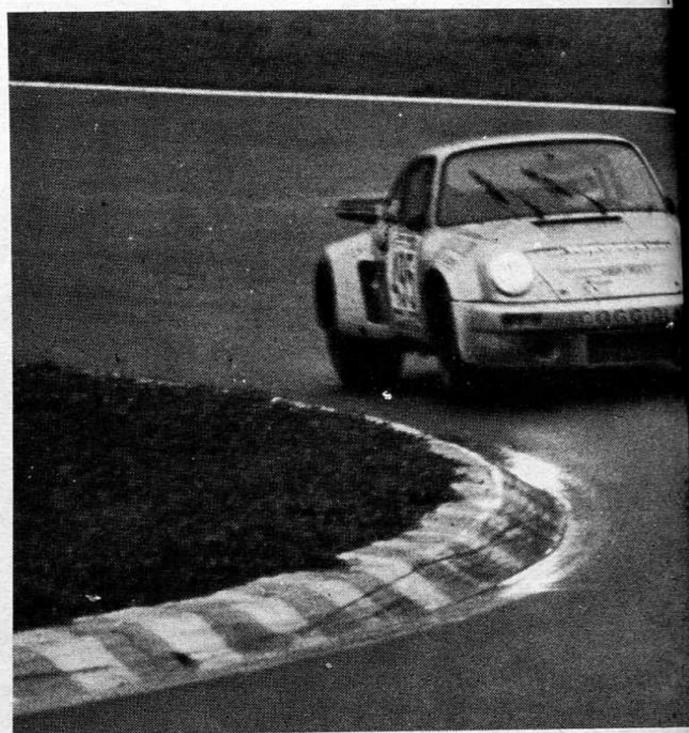
Bersano e Righetti (con le Alpine gruppo 4) salgono da soli. La cosa dipende da un tira-e-molla organizzativo, poiché sembrava in un primo tempo che si facesse fare la salita al solo pilota, approfittando del fatto che le vetture sarebbero ridiscese a Lisciano. Resisi conto della inopportunità di questa scelta (molti piloti «dovevano» essere guidati con le note), gli organizzatori avevano lasciato le cose invariate, ma qualche pilota aveva pensato di approfittare di questo stato confusionale, ed era riuscito a non farsi fermare al via da solo. Di qui, le proteste — giuste — di alcuni avversari diretti, segnatamente di Cipriani-Siena, cui sono «bruciati» i secondi in più di «peso». Bersano e Righetti verranno poi penalizzati.

del cilindro numero 7 se n'è uscita dal carter, ed il Giro cambia leader.

Si trova così in testa Carluccio Facetti, con la Stratos-Marlboro 24 valvole, e la cosa coincide con una stupenda esibizione di Munari a caccia di prestigio, con la turbo finalmente a posto. Dai box Lancia si mettono a rallentare Facetti, che conclude comunque ottimo secondo davanti a Pilone, Govoni isolato, e Di Gioia, Pianta e Bozzetto, a lungo in lotta ravvicinata. Verso il finire dei 15 giri, Radicella rallenta vistosamente con grossi guai di motore, tanto che è in dubbio la prosecuzione della corsa. Con l'Alpine 477 ha preso il via Leonardi, poiché il primo pilota Rossi aveva accusato un leggero malessere.

Per il secondo raggruppamento, in prima fila Lovato e la Verney, in seconda Pallavicini e Nardini, tutti con le Porsche, in terza le Pantera di Tenani e Regis. Nardini, galvanizzato dall'aria di casa, parte a razzo (giunge poi quarto, ma verrà penalizzato di un minuto) e conduce per il primo passaggio, seguito da Pallavicini, Lovato, rompe gli indugi e se ne va con estrema facilità. Dietro, vengono ai ferri corti Tenani, Pallavicini e la Verney. C'è uno scambio di posizioni quando Tenani sbaglia un cambio alla «esse», poi quando la Verney si gira al semaforo in uno dei tanti tentativi di passare Pallavicini in staccata. Fra le Alpine, Salvatori esagera cercando di stare alla ruota di Barin, e la paga cara, perdendo 4 giri. Si ferma in pista anche la Porsche dei Bianchi padre e figlio; questa volta era al volante il giovane Massimo, che finisce la benzina...

Terza corsa, ed ennesimo assolo di Finotto, che dop-



Pianta davanti a Coggiola al Mugello. In un certo senso il Giro si decide qui, infatti Pianta infliggerà un pesante distacco alla Porsche, superandola nella generale, ancora guidata da Facetti



A forza di battersi con Pallavicini e Tenani (sopra a destra), la Verney ha finito per girarsi al «semaforo». Qui accanto, Pilone a Vallelunga



pia tutti anche perché quello che in genere non riusciva a doppiare, cioè Pozzo, si ferma con la sua GTAM-Monzeglio con una sede valvola rotta. Non è proprio giornata per l'Alfa, questa. Seguono quindi Ghislotti, Camathias e Piccolomini, mentre una volta tanto Bigliuzzi si stacca dalla ruota Baldacci che alla fine viene passato anche da Torelli. Tacchini perde tempo con lo spinterogeno lento che gli manda fuori fase l'accensione del suo 1600 GTV.

AUTODROMO VALLELUNGA - Km. 3,200

1. raggruppamento: 1. Munari, 15 giri in 20'58"9, media 137,261 kmh; 2. Facetti 21'27"6; 3. Pilone 21'49"4; 4. Govoni 22'05"9; 5. Di Gioia 22'18"9; 6. Pianta 22'25"3; 7. Bozzetto a 1 giro; 8. Righetti a 1 giro; 9. Chiapparini a 1 giro; 10. Radicella a 2 giri; 11. Bersano a 2 giri; 12. Colaprete a



Munari ha dato spettacolo nella seconda parte del Giro. Eccolo in pieno controsterzo alla curva Luco, al Mugello, con la Stratos-Alitalia Turbo

2 giri; 13. Siena a 3 giri; 14. Leonardi a 3 giri; 15. Menichetti a 3 giri; 16. Facco a 4 giri.
Giro più veloce: il 4. di Munari in 1'23", media 138,795 kmh.
2. raggruppamento: 1. Lovato, 15 giri in 22'35"9, media 126,370 kmh; 2. Tenani 23'14"9; 3. Pallavicini 23'15"; 4. Verney 23'29"6; 5. Regis 23'32"3; 6. Galuzzo 23'42"7; 7. Nardini 24'29"4 (penalizzato di 1'); 8. Barin a 1 giro; 9. «Toby» a 1 giro; 10. Ronca a 1 giro; 11. Cipolat a 1 giro; 12. Camelia a 2 giri; 13. Terni a 2 giri.

Giro più veloce: il 4. di Lovato in 1'28"9, media 129,580 kmh.
3. raggruppamento: 1. Finotto, 15 giri in 21'50"1, media 131,899 kmh; 2. Ghislotti a 1 giro; 3. Camathias a 1 giro; 4. Piccolomini a 1 giro; 5. Cambiaghi a 1 giro; 6. Bigliuzzi a 1 giro; 7. Torelli a 2 giri; 8. Baldacci a 2 giri; 9. Minella a 2 giri; 10. Tacchini a 2 giri; 11. Carena a 3 giri; 12. Petenzi a 3 giri; 13. Fogliati a 3 giri; 14. Tenchini a 3 giri; 15. Manz a 4 giri.

Giro più veloce: l'11. di Finotto in 1'25"6, media 134,574 kmh.

CLASSIFICA GENERALE (al termine della 4. TAPPA)

1. Facetti-Garzoglio (Lancia Stratos) 47'44"8; 2. Coggiola-Pilone (Porsche Carrera RSR) 49'23"4; 3. Finotto-Donà (Ford Escort) 49'30"3; 4. Pianta-Scabini (Abarth 031) 49'45"9; 5. Govoni-Angelelli (De Tomaso Pantera) 50'14"5; 6. Bocconi-Lovato (Porsche 3000) 50'44"5; 7. Bozzetto-Martinenghi (De Tomaso Pantera) 51'24"5; 8. Di Gioia-Stoppato (Porsche Carrera RSR) 51'36"2; 9. Verney-Pasquier (Porsche Carrera) 51'51"3; 10. Pallavicini-Vanoli (Porsche Carrera RSG) 51'56"8; 11. Tenani-Toffoli (De Tomaso Pantera) 52'18"1; 12. «Spiffero»-Galluzzo (De Tomaso Pantera) 53'22"8; 13. Ghislotti-Galimberti (Alfa Romeo GTV) 53'24"1; 14. Nardini-Fortini (Porsche Carrera RS) 53'27"1; 15. Bersano-Crismani (Alpine A.110) 54'03"1; 16. Regis-Cena (De Tomaso Pantera) 54'06"3; 17. Fornera-Camathias (Alfa Romeo GTV) 55'32"6; 18. Cambiaghi-Grandi (Alfa Romeo GTV) 55'43"; 19. Bigliuzzi-Sovani (Alfa Romeo GTV) 55'43"7; 20. Righetti-Possumato (Alpine) 55'49"7; 21. Premoli-Chiapparini (Alfa Romeo GTA) 55'58"2; 22. Giorato-Piccolomini (Alfa Romeo GT) 56'02"8; 23. Munari-Mannucci (Stratos HF) 56'03"8; 24. Baldacci-Rol (Alfa Romeo GTV) 56'13"; 25. «Toby»-Pluder (Alpine A.110) 56'28"1; 26. Torelli-Terenziani (Opel Commodore) 56'51"5; 27. Valdina-Salvatori (Alpine A.110) 57'06"3; 28. Cipolat-Basso (Alpine) 57'12"7; 29. Gualtieri-Tacchini (Alfa Romeo GTJ) 57'13"2; 30. Camelia-Milano (Alpine) 57'14"3; 31. Minella-Casubolo (Alfa Romeo GT) 58'11"; 32. Barin-Jenny (Alpine A.110) 58'11"5; 33. Leso-Ronca (Alpine) 58'43"4; 34. Colaprete-Franco (Alfa Romeo GTA) 59'17"2; 35. Carena-Marengo (Opel Commodore) 59'41"2; 36. Fogliati-Garrone (Simca R.2) 1.01'10"8; 37. Bianchi-Bianchi (Porsche 911 SC) 1.02'21"9; 38. Andreoli-Petenzi (BMW 3000 CSI) 1.02'45"5; 39. Terni De Gregori-Pasquini (Ferrari 246 GT) 1.03'29"9; 40. Tenchini-Falconi (Simca R.2) 1.04'00"3; 41. Menichetti-Rossi (Fulvia 1300) 1.04'00"3; 42. Manz-Regusci (Citroen GS X2) 1.06'21"; 43. Facco-Calore (Fiat X-1/9) 1.06'39"6; 44. Cipriani-Siena (Alpine) 1.07'07"2; 45. Rossi-Leonardi (Alpine) 1.11'13"7; 46. Brangero-Boggiatto (Fiat 850 SP.) 1.13'06".

5. TAPPA

GIOVEDÌ 16 OTTOBRE

**Nebbia sul GIRO
COGGIOLA « in barca »
al MUGELLO**

ORVIETO - La quinta tappa s'inizia con la prova in salita S. Giorgio-Colonnetta. La sera precedente, non era arrivata al controllo orario la Porsche di Berruto-Radicella, come prevedibile.

Piove, e c'è pericolo di nebbia. Munari è nel suo elemento, ha ritrovato il morale e sa che ci si attendono da lui delle vittorie di «consolazione». Vince con quasi 5" su Facetti, mentre Pilone è rallentato da improvvise noie alla selezione delle marce. L'ordine di partenza, che è quello decrescente per numeri di gara,

VALLELUNGA - Sui 3,2 chilometri del circuito romano, il Giro subisce il secondo grosso scossone dopo la penalizzazione delle Stratos-Alitalia ad Imola. Tre giri dopo una delle sue solite partenze al rallentatore (il motore della sua Alfa ha tendenza ad ingolfarsi), Andruet si deve fermare. In testa era andata la Stratos-turbo di Munari, che aveva superato al secondo giro Facetti. Andruet era terzo e si apprestava a superare Facetti quando, proprio davanti ai box, il fumo dallo scarico della bancata di sinistra si fa improvvisamente più intenso di quanto già non fosse. Il francese scende ai Cimini, ne risale lentamente, e giunto alla «esse» entra nel prato: la biella



gruppo 1,5 «Avvenire». Secondo è Ghislotti, seguito dall'Opel-Torelli, mentre la Cambiaghi dopo un buono spunto iniziale si fa passare da Piccolomini e dalle GTV gruppo 1 di Bigliuzzi e Baldacci, che giungono nell'ordine in un fazzoletto.

AUTODROMO DEL MUGELLO - Km. 5,245.

1. raggruppamento: 1. Munari 15 giri in 36'31", alla media di 128,269 kmh; 2. Pianta 39'04"; 3. Facetti a 1 giro; 4. Di Gioia a 1 giro; 5. Coggiola a 1 giro; 6. Bozzetto a 1 giro; 7. Righetti a 2 giri; 8. Bersano a 2 giri; 9. Menichetti a 3 giri; 10. Premoli a 3 giri; 11. Facco a 4 giri; 12. Colaprete a 4 giri; 13. Cipriani a 7 giri.

Giro più veloce: l'11. di Munari in 2'22"5, media 132,786 kmh.
2. raggruppamento: 1. Lovato 15 giri in 39'40", media 119,003 kmh; 2. Tenani 42'02"4; 3. Barin 42'06"2; 4. Verney a 1 giro; 5. Pallavicini a 1 giro; 6. « Spiffero » a 1 giro; 7. Valdina a 1 giro; 8. Regis a 1 giro; 9. Leso a 1 giro; 10. Camelia a 1 giro; 11. Cipolat a 2 giri; 12. Bianchi a 2 giri; 13. « Toby » a 2 giri; 14. Terni a 2 giri; 15. Nardini a 4 giri.

Giro più veloce: il 14. di Lovato in 2'33"5, media 123,009 kmh.
3. raggruppamento: 1. Finotto 15 giri in 38'46"1, media 121,761 kmh; 2. Ghislotti a 1 giro; 3. Torelli a 1 giro; 4. Piccolomini a 1 giro; 5. Bigliuzzi a 1 giro; 6. Baldacci a 1 giro; 7. Cambiaghi a 1 giro; 8. Gualtieri a 1 giro; 9. Minella a 1 giro; 10. Petenzi a 2 giri; 11. Fogliati a 2 giri; 12. Carena a 2 giri; 13. Tenchini a 2 giri; 14. Manzi a 4 giri; 15. Brangero a 3 giri.

Giro più veloce: il 5. e il 12. di Finotto in 2'32"5, media 123,816 kmh.

CLASSIFICA GENERALE (al termine della 5. TAPPA)

1. Facetti-Garzoglio (Lancia Stratos) 1.05'54"6; 2. Pianta-Scabini (Abarth 031) 1.07'34"; 3. Coggiola-Pilone (Porsche Carrera RSR) 1.07'49"1; 4. Bocconi-Lovato (Porsche 3000) 1.08'54"1; 5. Di Gioia-Stoppato (Porsche Carrera RSR) 1.10'

1.18'28"5; 27. Nardini-Fortini (Porsche Carrera RS) 1.19'44"8; 28. Colaprete-Franco (Alfa Romeo GTA) 1.21'48"7; 29. Fogliati-Garrone (Simca R.2) 1.22'25"9; 30. Torelli-Terenziani (Opel Commodore) 1.24'25"1; 31. Menichetti-Rossi (Fulvia 1300) 1.25'45"5; 32. Bianchi-Bianchi (Porsche 911 SC) 1.26'17"2; 33. Andreoli-Petenzi (BMW 3000 CSI) 1.26'45"2; 34. Carena-Marengo (Opel Commodore) 1.28'40"8; 35. Fracco-Calore (Fiat X-1/9) 1.29'15"6; 36. Tenchini-Falconi (Simca R.2) 1.29'30"3; 37. Leso-Ronca (Alpine) 1.30'02"5; 38. Manz-Regusci (Citroen GS X2) 1.30'37"1; 39. Terni De Gregori-Pasquini (Ferrari 246 GT) 1.35'29"1.

6. TAPPA

VENERDI' 17 OTTOBRE

FINOTTO non timbra FACETTI rompe e PIANTA fa « en plein »

VARANO - A Varano ci si ritrova con un po' di gente in meno, e con molte penalità in più. E' successo che nel trasferimento dal Mugello a Parma, sulla Raticosa c'era la nebbia (e la strada non era certo agevolata), così molti equipaggi sono giunti in ritardo al C.O. di Bologna. Fra questi Torelli. Finotto e Donà sono arrivati per un pelo, ma senza il timbro di passaggio in

punisce seccamente le gruppo 2: Donà trova la nebbia ed è solo 12., per cui la Ford Escort viene superata dalla 031 di Pianta, che la scalza dal 3. posto nella generale; inoltre, esce di strada sempre per la nebbia la GTV-Imberti di Fornera-Camanthias, urta una scarpata e si deve ritirare. Il Giro perde anche Rossi-Leonardi, non ripartiti dal C.O. di Orvieto.

S. GIORGIO-COLONNETTA - km 7,600 - 1. Munari 4'36"6, media 98,915 kmh; 2. Facetti 4'41"3; 3. Pilone 4'41"9; 4. Pianta 4'46"8; 5. Govoni 4'49"7; 6. Di Gioia 4'56"2; 7. Bocconi 4'56"3; 8. Possumato 4'58"2; 9. Pallavicini 4'59"5; 10. Cipriani 5'02"1; 11. Bozzetto 5'03"5; 12. Donà 5'04"7; 13. Toffoli 5'05"3; 14. « Spiffero » 5'07"5; 15. Bersano 5'07"6; 16. Verney 5'07"8; 17. Salvatori 5'12"6; 18. Nardini 5'21"1; 19. Cambiaghi 5'24"9; 20. Regis 5'24"9; 21. Camelia 5'25"4; 22. Bigliuzzi 5'27"4; 23. Cipolat 5'27"6; 24. Giorato 5'27"9; 25. « Toby » 5'28"9; 26. Galimberti 5'29"3; 27. Baldacci 5'32"3; 28. Barin 5'34"7; 29. Torelli 5'35"1; 30. Premoli 5'35"6; 31. Casubolo 5'37"4; 32. Ronca 5'41"1; 33. Tacchini 5'42"3; 34. Franco 5'52"1; 35. Andreoli 5'54"6; 36. Menichetti 5'55"2; 37. Facco 5'59"5; 38. Terni 6'01"3; 39. Bianchi 6'02"6; 40. Tenchini 6'05"1; 41. Garrone 6'06"1; 42. Carena 6'06"5; 43. Brangero 6'25"8; 44. Manz 6'27"1.

MUGELLO - 44 vetture raggiungono il Mugello, in un pomeriggio da lupi come troppo sovente ce ne regala l'autodromo toscano. Con le vetture allineate per la prima corsa, la pioggia aumenta d'intensità e quei pochi che avevano le intermedie passano alle « rain », come Munari e Pianta. E' giornata di grossi distacchi e di rivolgimenti in classifica.

Al via ha un bell'allungo Coggiola dalla seconda fila, ma ben presto il « Drago » se ne va a farli spiegati sfruttando a fondo le risorse sue e del turbo. Seguono Facetti, Pianta, Coggiola, Di Gioia, le Alpine di Righetti, Bersano, Cipolat, la GTA di Premoli. Al secondo giro, purtroppo, si ferma Govoni, con la pressione dell'olio a zero. Ha ceduto una bronzina, e per il bravo Dino il Giro finisce qui. Era quinto assoluto con la sua Pantera, l'unica De Tomaso veramente gruppo 4.

Dietro a Munari e dietro a Facetti, rallentato dai box, si sviluppano duelli diretti per le posizioni nella generale. Pianta sfrutta al meglio la 031 sul bagnato, ed al 7. giro supera un remissivo Facetti, mentre il suo avversario diretto Coggiola « naviga » piuttosto male sulle pozzanghere e perde vistosamente terreno. Altro duello fra Bozzetto e la Porsche-Boldrinauto di Di Gioia: la Pantera ha il tergi che va a scatti, e Di Gioia passa sesto assoluto proprio mentre (all'11. giro) Pianta guadagna a Coggiola il minuto e mezzo che gli serve per scalarlo dalla terza posizione assoluta. Mentre Munari per pochissimo non doppia anche Pianta, si scatena il diluvio.

Partono le gruppo 3. In prima fila stavolta con Lovato c'è Tenani, dietro di loro si guardano in cagnesco la Verney e Pallavicini, divisi (all'8. e 9. posto), da pochissimi secondi. Va via subito Lovato, come ormai sua abitudine, seguito dal sorprendente Barin, con un'Alpine 1605 molto ben preparata a Losanna da Rossier e soprattutto dotata di ottime Firestone « rain » che si farà passare solo dallo scatenato Tenani. Dietro, Valdina resiste un poco con le Porsche poi lascia a battaglia la Verney e Pallavicini, che arriveranno nell'ordine davanti alla Pantera di « Spiffero », risalito bene. Lovato doppia tutti meno Tenani, che comunque ha un distacco di ben 2'24".

Nella terza corsa schizza via Finotto, ansioso di recuperare dopo la battuta d'arresto di Orvieto. Ci riuscirà, rosicchiando oltre 6" scratch a Pianta, installandosi al secondo posto assoluto. Il trevigliese, con la sua Escort-Terzi, qui al Mugello è secondo solo a Munari, e ci si rende conto (finalmente) che sarebbe il caso di vederlo correre assieme ai « bigs » del primo raggruppamento. Gli organizzatori risolvono di fare così, per la tappa conclusiva.

Sparito Pozzo, dietro a Finotto battaglia le GTV



Il via del primo raggruppamento a Varano. In prima fila Munari (Stratos) e Pianta (Fiat 031), in seconda Pilone e Di Gioia, con le Porsche gruppo 4. Di Gioia si è comportato molto bene

12'4; 6. Bozzetto-Martinenghi (De Tomaso Pantera) 1.10'13" e 9; 7. Pallavicini-Vanolì (Porsche Carrera RSG) 1.11'06"8; 8. Verney-Pasquier (Porsche Carrera) 1.11'09"5; 9. Tenani-Toffoli (De Tomaso Pantera) 1.11'24"2; 10. Ghislotti-Galimberti (Alfa Romeo GTV) 1.12'45"6; 11. Munari-Mannucci (Stratos HF) 1.12'50"7; 12. « Spiffero »-Galluzzo (De Tomaso Pantera) 1.12'58"4; 13. Regis-Cena (De Tomaso Pantera) 1.14'20"9; 14. Cambiaghi-Grandi (Alfa Romeo GTV) 1.15'32"2; 15. Bigliuzzi-Sovani (Alfa Romeo GTV) 1.15'35"1; 16. Bersano-Crismani (Alpine A 110) 1.15'55"5; 17. Baldacci-Rol (Alfa Romeo GTV) 1.16'09"4; 18. Valdina-Salvatori (Alpine A 110) 1.16'58"6; 19. Giorato-Piccolomini (Alfa Romeo GT) 1.17'05"3; 20. Righetti-Possumato (Alpine) 1.17'19"7; 21. Gualtieri-Tacchini (Alfa Romeo GTV) 1.17'31"2; 22. Premoli-Chiapparini (Alfa Romeo GT) 1.17'37"1; 23. Barin-Jenny (Alpine A 110) 1.17'48"2; 24. « Toby »-Pluderi (Alpine A 110) 1.17'49"2; 25. Cipolat-Basso (Alpine) 1.18'08"1; 26. Minella-Casu-

cima alla Raticosa, piazzato in modo invisibile nella nebbia (Bigliuzzi è tornato indietro avendolo « saltato »). Così la Ford Escort seconda assoluta è fuori gara, il regolamento è impietoso. Era destino, si vede, che Finotto non riuscisse finalmente ad incontrare « direttamente » i suoi avversari. Mancano anche Cipriani-Siena, fuori tempo massimo, e Torelli-Terenziani che proprio al C.O. di uscita di Parma si sono « dimenticati » di timbrare l'orario.

20 giri a Varano, con Munari e Pianta in prima fila. Munari allunga subito, guidando come nei rallies, mentre Pilone tenta il tutto per tutto pur di riguadagnare la seconda piazza a Pianta. Carluccio Facetti controlla la situazione al quarto posto. Dietro, Bozzetto tenta di sganciarsi da Di Gioia ma ha la frizione « partita » e deve rallentare non riuscendo a selezionare le marce. Quinto è così Di Gioia, davanti al sempre velocissimo Righetti con l'Alpine, che fa un testa-coda in parabolica proprio mentre arriva Pianta.

La seconda corsa è molto bella. Lovato se ne va come al solito, ma dietro a lui ci sono le scintille. La Verney è sempre a pochi secondi da Pallavicini, nella generale, ed è decisa a recuperarli. Dietro a Lovato si forma così un quartetto composto dalla Verney, da Tenani, da Pallavicini e dalla Alpine di Barin. All'8. giro Tenani passa, si infila anche Pallavicini e la Verney ora deve ricominciare da capo, fra il tifo del pubblico varanese. Barin non perde di vista i tre in lotta. La francese prova ad ogni giro, Pallavicini la tiene dietro anche un po' scorrettamente (si beccherà un'ammonizione), ma al 15. giro si arrende. La Verney potrebbe andarsene, ma ha di fronte Tenani cui interessa ben poco dei problemi di classifica della collega. Solo all'ultimo giro la Carrera della francese metterà il muso



Complimenti reciproci fra le due « pilotesse » in gara, Anna Cambiaghi e la francese C. Verney

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

davanti alla Pantera di Tenani, ma Pallavicini è ad un paio di secondi e tutto è stato vano. Primo dei doppiati è Regis, mentre significativa è la rimonta di «Toby» con l'Alpine 1605 curata da Moroni, che ha dovuto sostare un attimo a sbloccare le racchette del tergicristallo, incrociatesi.

Undici vetture al via della terza corsa. Ghislotti prende la testa come da copione, dietro a lui Baldacci continua a cercare di passare Bigliuzzi (GTV Autorama), mentre Tacchini (finalmente con gomme giuste) si stacca da Giorato (senza gomme giuste) per superarlo nella generale ed al terzo posto nel gruppo 2. L'Anna è un po' in difficoltà: si fa passare dalla GTV gr. 1 di Casubolo.

AUTODROMO DI VARANO

1. raggruppamento: 1. Munari 20 giri in 20'22"3, media 106,020 kmh; 2. Pilone 20'55"6; 3. Pianta 21'09"1; 4. Facetti 21'17"7; 5. Di Gioia a 1 giro; 6. Righetti a 1 giro; 7. Bozzetto a 1 giro; 8. Bersano a 2 giri; 9. Chiapparini a 4 giri; 10. Menichetti a 4 giri; 11. Facco a 5 giri; 12. Colaprete a 10 giri.

Giro più veloce: il 7. di Munari in 59"6, media 109,796 kmh. 2. raggruppamento: 1. Lovato 20 giri in 21'48"7, media 99,000 kmh; 2. Verney 22'52"2; 3. Tenani 22'53"1; 4. Pallavicini 22'54"2; 5. Barin 22'54"2; 6. Regis a 1 giro; 7. Salvatori a 1 giro; 8. Ronca a 2 giri; 9. «Toby» a 2 giri; 10. Cipolat a 2 giri; 11. Galluzzo a 2 giri; 12. Terni a 2 giri; 13. Bianchi a 2 giri; 14. Nardini a 3 giri.

Giro più veloce: il 18. di Lovato in 1'04"1.

3. raggruppamento: 1. Ghislotti 20 giri in 23'03"1, media

Le prime reazioni FIAT: Ne giova la 131 (ma...)



TORINO - Anche se inaspettata, la vittoria del prototipo Abarth 031 al Giro d'Italia non ha tardato a suscitare dichiarazioni di circostanza da parte dei dirigenti Fiat. Questa quella rilasciata dall'ing. Nicola Tufarelli responsabile del gruppo auto della Casa torinese:

«La vittoria della Fiat Abarth 031 al Giro d'Italia è il risultato del lavoro di mesi di preparazione della vettura, che rappresenterà i colori Fiat nella prossima stagione dei rallies. Infatti essa è l'anticipazione della edizione rally della 131 e perciò beneficia della qualità meccanica e dei grandi valori di affidabilità e sicurezza dell'automobile più nuova della Fiat che ha incontrato il miglior successo in tutti i mercati mondiali. Essa sostituirà degnamente la gloriosa Fiat 124 rally. La nostra convinzione è che in questo caso sarà confermato il proverbio che "il bel giorno si vede da mattino". Un ringraziamento caloroso ai costruttori, ai piloti ed all'organizzazione corse della Fiat-Abarth».

In realtà, della prossima ed attesa (già al debutto di Saluzzo in gruppo 5, con un 1850 cc.) 131 Rally, la 031 ha ben poco. Le sospensioni, è stato ribadito. D'altra parte, poiché il progettista Colucci si affannava a dire che la 031 prefigurava la distribuzione dei pesi della 131 Rally, la scelta della disposizione degli organi meccanici sulla 031 non deve essere stata casuale. Certo, il motore 6V della 130 pesa di più del 4 cilindri originale, ma forse non è sufficiente questo per compensare lo spostamento sul retrotreno del gruppo trasmissione e dei radiatori acqua. Poiché la vettura va riomologata, ogni alternativa sarebbe possibile.



A sinistra, Martino Finotto con la sua Escort avrebbe potuto vincere il Giro se non fosse stato per un timbro «saltato» sulla Raticosa. Lo vediamo superare la GS di Manz: una coabitazione assurda, cui urge porre rimedio. Sopra, collaborazione di gruppo: la Lancia usa i furgoni Fiat

93,672 kmh; 2. Bigliuzzi 23'44"2; 3. Baldacci 23'44"2; 4. Tacchini 23'44"9; 5. Casubolo 23'45"6; 6. Cambiaghi 23'48"3; 7. Giorato a 1 giro; 8. Carena a 1 giro; 9. Garrone a 2 giri; 10. Tenchini a 2 giri; 11. Manz a 2 giri. Giro più veloce: il 16. ed il 18. di Ghislotti in 1'08"2.

Prima lo spoiler poi lo «sputacchiare» (seguirà il fuoco...)

CASALE - All'ingresso all'autodromo di Morano, la Stratos di Facetti si impantana, rompendo lo spoiler anteriore, ed allora si provvede a spostare l'entrata al C.O. da una parte più razionale. Un'avvisaglia per Facetti? Non dimentichiamoci che è venerdì 17.

Sono rimasti in gara 37 equipaggi, quindi bastano due raggruppamenti. La gara è importante, vi sono da definire «questioni» fra Pianta e Pilone per il secondo posto, fra Di Gioia e Bozzetto per il quinto, fra Pallavicini e la Verney per il settimo, fra la Cambiaghi e Bigliuzzi per il 14, e fra Tacchini e Piccolomini per il 20.

Al via, subito Bozzetto è nei guai con la frizione e parte in ritardo, mentre «Spiffero» addirittura fora una gomma sullo schieramento e va ai box. Munari va a fare la sua corsa, mentre Pilone riesce a mettere la sua Porsche davanti alla 031 di Pianta. Facetti è quarto, seguito da Righetti (che poi si gira e perde posizioni), Lovato, Verney, Pallavicini, Di Gioia, Bersano, Tenani e Regis. Al secondo giro Pilone arriva troppo lungo al tornante centrale, e Pianta lo passa. La questione fra i due è finita qui. Pilone avrebbe dovuto riguadagnare qui a Casale una decina di secondi a Pianta, ma ora passare la 031 (cui sono state montate delle Pirelli da «diluvio», ulteriormente scanalate) è praticamente irrealizzabile, e Pilone lascia perdere.

Al sesto giro, la Stratos-Marlboro di Facetti passa sputacchiando. Acqua sulle candele, si pensa, ma tre giri dopo Carluccio si ferma in pista: si è rotta la pompa dell'iniezione. In testa al Giro c'è la Fiat-Abarth

031 di Pianta-Scabini. Bozzetto fa una rimonta strepitosa, guidando senza frizione, ma per soli 2" non supera Di Gioia. Quanto ai due stranieri con le Porsche, Pallavicini sfrutta la sua conoscenza di Casale e mette fra sé e la Verney un bel po' di tempo. La gara si conclude con uno «show» di Munari che per una decina di secondi non doppia anche Pianta.

19 vetture per l'ultima corsa in pista. In prima fila l'Alpine di Jenny e la GTV 1,5 di Ghislotti; in seconda le GTV gr. 1 di Bigliuzzi (che in assistenza ha sostituito il ponte) e Baldacci, che questa volta si prende la soddisfazione di vincere il gruppo approfittando di un vistoso rallentamento di Bigliuzzi, che così nella generale si fa passare (oltre che dalla Cambiaghi) anche dall'Alpine gruppo 4 di Bersano, pur rimanendo in testa al gruppo 1.

Ghislotti va tranquillamente a guadagnare la decima piazza assoluta, mentre alle sue spalle sono l'Alpine di Salvatori, la GTV di Tacchini (che scavalca così Piccolomini in generale), quindi Minella, Baldacci e Jenny, che dopo una partenza a razzo si fa passare un po' da tutti. Sul finire, Tacchini passa Salvatori, Baldacci (Alfa GTV-Grossi) supera Minella (GTV Monzeglio) e «Toby» ha la meglio su Leso per il sesto posto.

AUTODROMO DI CASALE

1. raggruppamento: 1. Munari 20 giri in 27'08"4, media 108,769 kmh; 2. Pianta 28'23"9; 3. Pilone a 1 giro; 4. Lovato a 1 giro; 5. Bozzetto a 2 giri; 6. Pallavicini a 2 giri; 7. Di Gioia a 2 giri; 8. Righetti a 2 giri; 9. Verney a 2 giri; 10. Bersano a 2 giri; 11. Colaprete a 3 giri; 12. Regis a 3 giri; 13. Tenani a 3 giri; 14. Chiapparini a 4 giri; 15. Bianchi a 5 giri.

Giro più veloce: l'8. di Munari in 1'19"3, media 111,078 kmh. 2. raggruppamento: 1. Ghislotti 20 giri in 30'29"1, media 96,840 kmh; 2. Tacchini 30'50"9; 3. Salvatori 30'56"1; 4. Baldacci 31'19"1; 5. Minella 31'20"9; 6. «Toby» 31'21"3; 7. Leso 31'21"7; 8. Jenny 31'34"6; 9. Cipolat 32'03"8; 10. Piccolomini a 1 giro; 11. Cambiaghi a 1 giro; 12. Bigliuzzi a 1 giro; 13. Fogliati a 1 giro; 14. Tenchini a 2 giri; 15. Carena a 2 giri; 16. Menichetti a 2 giri; 17. Manz a 2 giri; 18. Facco a 2 giri.

Giro più veloce: l'11., 17. e 20.-di Ghislotti, media 98,077 kmh.

mag.

Perché NO al CHIANTI

● La vicenda della cronoscalata del Chianti classico è paradossale. Come si ricorderà, era «saltata» l'effettuazione della gara nazionale, un mese fa, a causa del «veto» dei sindacati interni dell'AC Siena, per i quali la corsa era un fastidio ed una inutilità. Fra l'altro, una delle ragioni di questo diniego risiedeva nel fatto che, secondo loro, bastava ed avanzava la salita che sarebbe stata organizzata (con i soldi dell'AC Torino), nell'ambito del Giro d'Italia.

Nella settimana precedente il Giro, la commissione di vigilanza della provincia di Siena aveva dato il suo assenso alla gara a patto che i concorrenti fossero distanziati di tre minuti, e non si superassero... Il delegato CSAI della Toscana, Beccarini, a forza di sgolarsi aveva ottenuto che i minuti di intervallo fossero due, ma non di abolire l'assurdo divieto di superarsi (cosa che, anche in salita, è possibile: pensate se uno rompe, e sale piano, dietro a lui si formerebbe la fila...).

Stando così le cose, anche perché c'era un programma orario di controlli successivi da rispettare, l'AC Torino ha dovuto rinunciare. A parziale consolazione, sembra certo che anche se si fosse trattato della gara nazionale la commissione provinciale di vigilanza avrebbe posto le stesse assurde richieste. Così, lo sport dell'auto ha perso un'altra partita.

CSAI cabalistica

ROGANO ignora GIRO (e delegati)

SPECIALE AUTOSPRINT

TORINO - Venerdì 17, poche ore prima della conclusione del Giro d'Italia si è riunito a Torino nella sede dell'Automobile Club il Consiglio Esecutivo della C.S.A.I. presente lo stesso ing. Rogano. Una duplice considerazione iniziale a riguardo nasce spontanea dai fatti: l'ing. Rogano, sospesa la riunione (aggiornata alla prossima settimana) non ha partecipato né all'arrivo del Giro stesso che terminava in serata a pochi metri di distanza, né ha delegato alcuno « a presenziare a suo nome », snobbando la manifestazione più importante registrata dall'A.C. Torino.

Durante la riunione stessa si sono dibattuti solo alcuni dei numerosissimi punti all'ordine del giorno: il problema dell'autodromo di Monza, il caso Abate e Gentile e le loro intenzioni di adire le vie legali, il caso « Tony » relativo al Rally della Favera, l'approvazione del bilancio preventivo C.S.A.I. per il '76, le proposte dell'ANCAI di ripristinare il consigliere del giudice sportivo designato da ANCAI e FISA e le varie relazioni di Maffezzoli, Carcano, Bacciagaluppi, Aleffi (per il problema delle gomme nei rallies) e Quaroni.

In particolare è stata nominata la famosa commissione per l'assegnazione del « faticoso » premio al costruttore formata da un rappresentante della FISA, un rappresentante della C.S.A.I. e un rappresentante dell'ANFIA. Si è poi dibattuto il problema inerente l'attività del delegato di zona, relatore il dottor Berio. A questo proposito lo stesso dottor Berio, il 14 maggio, in sede di consiglio sportivo nazionale, era stato incaricato di preparare una proposta articolata a riguardo, in seno ad una speciale commissione formata da Cenciari, da Uberti, da Terra e da Ventura.

La storia delle peregrinazioni del dott. Berio è lunga e travagliata: solo il 10 settembre infatti, dopo molti tentativi falliti, riesce a riunire la famosa commissione e presentare un regolamento articolato. Tra l'altro si tratta di un vero « anarchico » passo di democratizzazione certo pericolosissimo per un certo tipo di potere verticistico. Infatti nella riunione di Torino l'ing. Rogano ha seccamente bocciato e respinto in blocco tutto il pacchetto di proposte.

Per spiegare il timore del responsabile della C.S.A.I. di fronte al problema dei delegati che si credeva di poter ibernare tranquillamente lasciandoli fuori dal giro delle « veline » di informazione occorre chiarire il contenuto rivendicativo della proposta Berio. Nel famoso documento si parlava di creare una commissione regionale che coadiuvasse il delegato in veste di presidente.

Solo di fronte al pericolo di un'incurabile epidemia di base si giustifica il « no » secco di Rogano che contrappone per il futuro una propria serie di proposte. Il fatto è tanto più grave in quanto il Consiglio Sportivo Nazionale non ha mai delegato il Comitato Esecutivo della C.S.A.I. a trattare la delicata materia dei delegati, né tantomeno a bloccare una proposta di una commissione voluta dallo stesso consiglio che è unico e solo giudice in materia.

La riunione è stata sospesa al punto tredici, tra l'altro si svolgeva di venerdì 17. Da notare poi che nel « punto 17 » si doveva esaminare proprio la possibilità d'invitare anche i delegati, i verbali e i documenti delle sottocommissioni e del Comitato Esecutivo.

g. r.

● Dopo il semi-infortunio di Monza, e soprattutto dopo la battuta d'arresto al C.O. di Imola, la gara della Lancia-Stratos Alitalia di Munari e Mannucci sembrava decisamente compromessa, tant'è vero che il « Drago » aveva chiaramente manifestato propositi di rinuncia anche in relazione al non perfetto funzionamento della macchina. Sistemato l'assetto, regolata la valvola di sovrappressione del turbo, piano piano Munari è tornato su di morale ed ha concluso il Giro in crescendo, dominando tutte le ultime sei prove speciali, due in salita e quattro in pista. Libero da problemi di classifica, Munari ha fatto la sua corsa all'attacco sempre mettendo alla frusta la meccanica della sua vettura, che ha subito così un collaudo forse più probante che se avesse in realtà vinto. Alla fine, Munari-Mannucci hanno concluso al sesto posto assoluto. Questa la sua progressione in classifica generale:

Monza	4°
Imola	54°
Misano	49°
Spino	38°
Magione	33°
Terminillo	32°
Vallelunga	23°
Orvieto	17°
Mugello	12°
Varano	10°
Casale	7°

La rimonta del « DRAGO »



In alto, Munari rilassato con Pianta prima della partenza, e pensieroso con Nick Bianchi dopo Imola. Qui sopra, il « Drago » scatenato a Varano. Libero da assilli di classifica, ha guidato sempre al limite; un vero spettacolo

TORINO - Dopo tre anni di tentativi, il Giro è ancora alla ricerca della sua formula, quella che dia giusto equilibrio fra rally e velocità, che lo definisca finalmente per quello che si vuole che sia. Fra le tante ipotesi ce n'è una di « rinnovamento » piuttosto radicale. Parla di un Giro che, dopo un paio di prove in circuito nel nord-Italia, prende la nave a Genova e sbarca in Sicilia, fa una specie di « Targa Florio » sulle strade dell'isola, ancora disponibili per le auto da corsa, riprende la nave per Napoli per concludere come al solito.

E' un'idea, anche se pensiamo che i problemi più urgenti non siano tanto quelli di scelta di itinerario o di « teatro », quanto quelli di garantire, assieme allo spettacolo, la regolarità agonistica della corsa. Cioè, in parole povere, di fare gareggiare assieme (uno contro l'altro in scontri diretti, con le medesime condizioni atmosferiche) i diretti interessati alla classifica assoluta.

Non si può arrivare all'ultima tappa ed accorgersi che Finotto, terzo assoluto, era il caso di farlo correre con il primo raggruppamento, e non con il terzo, solamente contro il tempo, fra l'altro a rischiare in sorpassi fra Citroen GS e X-1/9 di serie.



Consten ed Avidano a Monza. Il presidente della FFSSA, ha seguito le prime battute del « Tour d'Italie »

● La gara di AUTOCROSS di Moncalieri è stata sospesa per l'impraticabilità del campo e rinviata al giorno 2 novembre.