

Con i rallies
non é ancora
finita...

domenica **SPRINT**



Walter Rohrl, qui con il bravissimo Nicolas, era in Corsica spettatore interessato alle vicende del mondiale che la Opel ha dato in pratica per perso a San Remo. Già che c'era, ha dato un'occhiata per l'anno prossimo



« Lassatece passà », sembra dire, alla romana, Cesare Fiorio ai boss Renault, Terramorsi e Cheinisse

TUTTO DOPPIO LANCIA: seconda vittoria consecutiva in **CORSICA**, con «privati» e secondo «mondiale»

BISTRATOS

AJACCIO - Tutto doppio, per la Lancia, in una edizione del Tour de Corse che è stata eccezionale per molti versi. Doppia vittoria della Stratos, dopo quella dell'anno scorso di Andruet, stavolta con quel Bernard Darniche che essendo del « gruppo » è stato prestato volentieri dalla Fiat al concessionario francese della Lancia. Doppia vittoria nel campionato mondiale rallies, stavolta arrivato alla fine del Tour de Corse come era avvenuto l'anno scorso. E infine doppia vittoria di una Stratos privata, ché quella di Darniche è sempre la macchina che appartiene a Bob Neyret (patron della squadra Aseptogyl), il quale l'ha prestata alla Lancia-Chardonnet per-

ché fosse affidata a Darniche sia per il Tour de France sia per il Tour de Corse.

E se vogliamo aggiungere un altro « doppio », ecco che è il duello con la Renault Alpine ad essere vinto per due volte dalla Lancia, allo stesso modo dell'anno scorso e quasi nella stessa maniera. Infine, per continuare la similitudine, ecco che la Lancia ha avuto anche nelle disgrazie tutto doppio, con Sandro Munari che finisce fuori strada mentre stava dominando, secondo regola e secondo logica, e con Lele Pinto che accumula un sacco di guai, culminati nella esclusione dalla classifica per superamento del tempo massimo.

DALL'INVIATO

AJACCIO - Anche il Tour de Corse 1975 è stato « doppio ». Per la eccezionalità di quello che è accaduto, di programmato e di imprevisto. Eccezionale, questo Tour, lo era per la innovazione delle prove speciali « maratona », lunghissime già in enunciazione di cifre ma fuori da ogni metro per le difficoltà delle strade corse. Centocinquanta chilometri senza sosta, in prova speciale, sono una cosa fuori dalle regole nelle gare europee, ma qui diventano, come diceva Munari, tappone che nemmeno il Safari ed il Marocco hanno. Qui tutto si deve moltiplicare per dieci, quando si valutano le difficoltà, e la doppia inclusione delle maratone, che ha creato problemi nuovissimi ai capi squadra, è stata una decisione coraggiosissima che adesso gli organizzatori hanno ben il diritto di considerare illuminata.



Ancora una volta, la Stratos si è dimostrata la vettura più eclettica del momento. In Corsica, Darniche ha supplito alle defaillances delle ufficiali

quantina di chilometri, per via di lavori stradali che hanno reso impraticabile un settore importante, ma il principio è rimasto, e la gara ha dimostrato che è valido.

C'è stata, poi, la eccezionalità di un avvenimento che ha lasciato tutti stupefatti, e che non ha trovato nessuna spiegazione razionale nonostante le tante illazioni che esso ha provocato.

Lo sbarramento di due prove stradali, compiuto da facinorosi che possono essere definiti soltanto vandali o teppisti, ha mutilato il Tour de Corse di tre delle sue prove classiche. Ma non è riuscita a mutilare il valore intrinseco e la validità ai fini della controprova dei valori individuali e di quelli tecnici.

Anche in questa doppia eccezionalità della edizione 1975 del Tour de Corse, dunque, va ricercata la valorizzazione del successo dell'industria

Franco Lini

CONTINUA A PAG. 20

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

italiana, che esce da questa gara unica nel modo migliore. Diciamo industria italiana perché alla trionfale cavalcata delle Lancia si è aggiunta la davvero splendida prestazione della macchina che l'Alfa Romeo ha affidato ad Andruet per un esordio in Corsica che è stato nettamente positivo, e che si traduce in una posizione finale molto bella e giusta.

L'Alfetta GT, dopo nemmeno un anno di gestazione rallistica, ha dimostrato su queste strade di aver raggiunto una maturità che lascia supporre possibilità di successi molto più grandi di quelli delle vittorie di categoria. Le due prove speciali vinte da Andruet, nel momento in cui infuriava, incattivita, la battaglia tra Darniche e Nicolas per la vittoria assoluta, sono indicative di quello che questa macchina può dare.

Il duello tra Lancia e Renault-Alpine è stato il motivo conduttore di questo Tour de Corse. Anche se la teoria poteva permettere alla Renault di reinserirsi nella volata finale per la conquista del campionato mondiale, nessuno si faceva illusioni sulla destinazione effettiva del titolo. La Lancia era troppo ben piazzata per poter perdere, perché comunque andassero le cose sarebbe bastato qualsiasi risultato, visto che la probabilità di qualche altra marca di vincere Tour de Corse

MONDIALE MARCHE RALLIES

	MONTECARLO	SVEZIA	SAFARI	ACROPOLI	MAROCCO	PORTOGALLO	FINLANDIA	SANREMO	CORSICA	TOTALE
LANCIA	20	20	15	—	—	—	—	20	20	95
ALPINE	6	—	—	15	12	—	—	12	15	60
FIAT	15	8	—	—	—	20	—	15	—	58
OPEL	—	3	—	20	—	10	8	6	1	48
PEUGEOT	—	—	20	—	20	—	—	—	—	40
TOYOTA	—	—	—	—	—	12	20	—	—	32
SAAB	—	15	—	—	—	—	15	—	—	30
DATSUN	—	—	6	—	6	8	6	—	—	26
ALFA ROMEO	3	—	—	4	—	—	—	4	12	23
MITSUBISHI	—	—	10	12	—	—	—	—	—	22
FORD	—	1	—	—	—	2	12	—	—	15
CITROEN	—	—	—	—	10	4	—	—	—	14
VOLVO	—	2	—	6	1	—	—	—	—	9
RENAULT	8	—	—	—	—	—	—	—	—	8
AUDI	—	—	—	8	—	—	—	—	—	8
PORSCHE	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4
SKODA	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4
SUNBEAM	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2

19. TOUR DE CORSE - gara internazionale valida per il campionato mondiale rallies - Ajaccio, 8-9 novembre 1975

CLASSIFICA GENERALE

1. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 4.58'26", primi del gr. 4; 2. Nicolas-Laverne (Alpine A110) 4.58'58"; 3. Andruet-Jouanny (Alfa Romeo Alfetta GT) 5.09'51", primi del gr. 2; 4. Manzagol-Filippi (Alpine A110) 5.15'42"; 5. Henry-Gelin (Alpine A110) 5.19'41"; 6. Vincent-Jaubert (Alpine A310) 5.22'36"; 7. Mouton-Conconi (Alpine A110) prime del gr. 3, prime delle dame; 8. Soriano-Simonetti (Alpine A110) 5.52'45"; 9. Picone-Cianelli (Alpine A110) 5.52'46"; 10. Greder-Celigny (Opel Kadett GSE) 5.58'21"; 11. Alberti-Cachard (Alpine A110) 5.58'34"; 12. Marchisio Reynard (Alpine A110) 6.11'45"; 13. Reggioni-Infantes (Porsche 911 S) 6.12'26"; 14. Gilcas-Biscanabiglia (Alpine A110) 6.17'17"; 15. Swaton-Cordes (Alpine A110) 6.24'16"; 16. « Tchine »-Julian (Opel Commod.) 6.28'25" primi del gr. 1; 17. Pallanca-Quartino (Alpine A110) 6.34'04"; 18. Mari-De Susini (Toyota TA 22) 6.34'48"; 19. Murati-Pomponi (Audi 80 GT) 6.34'56"; 20. Fantino-Dor (Alpine A110) 6.48'17"; 21. Clugnac-Goyeneche (Alpine A110) 6.51'12"; 22. Alberini-Agostini (Alpine A110) 6.51'12".

● Arrivati al traguardo ma fuori tempo massimo: Bartoli-«Kalliste» (Opel Commodore) 6.13'03" (penalità 1.10"); Pinto-Bernacchini (Lancia Stratos) 6.15'13" (55"); Gordon-Gordon (Toyota TA 22) 6.55'21" (55"); Braida-Eggermont (Simca R.2) 7.34'16" (1.33").



Sandro Munari, prima del via, non nascondeva le sue ambizioni. Poi, un malinteso con Mannucci lo ha fatto uscire di strada dopo le prime due vittoriose prove speciali. A destra, ecco Munari-Mannucci con la Stratos-Alitalia 24 valvole



Gerard Larrousse ci teneva molto al Tour de Corse, tanto che la Gitanes gli aveva affittato una Alpine. Purtroppo, il francese (a destra, in azione) si è fermato quasi subito dopo il via



e RAC Rally era del tutto speculativa. Nessuna illusione da parte della Renault, che tuttavia aveva preparato il Tour de Corse al meglio, per suggellare con una prestazione degna delle sue tradizioni la fine della carriera della gloriosissima berlina A 110, e probabilmente anche la fine della attività costante del reparto corse dei rallies.

E così alla partenza di questa gara ci siamo trovati con di fronte due squadroni armatissimi decisi a giocare ogni possibilità. La Lancia, che aveva affidato a Sandro Munari — principe incontrastato delle strade — il motore più potente a quattro valvole, ha fatto presto a far capire che le sue pretese erano di successo netto. E Munari è stato pari a se stesso anche se dalle cifre della prima prova, che era anche la prima delle due maratone, non appare la sua superiorità. Egli infatti ha dovuto fermarsi, durante la prova, per rifornire il serbatoio svuotato dalla voracità del motore quattro valvole, ben più assetato di quello due valvole, e nel computo totale il quasi minuto perduto ha potuto indurre in errore chi non sapeva della vicenda. Munari ha poi ribadito i suoi diritti nella seconda prova, e tutto appariva chiaro. Lui era solo, e gli altri a battersi tra loro.

Munari è invece scomparso poco dopo. La notizia del suo ritiro è stata raggelante, molto più di quelle che avevano annunciato i ritiri o i ritardi di Therier, Larrousse, Chasseuil, prime vittime illustri della corsa e delle trappole che le strade della Corsica pongono di continuo.

E' stato peccato, per Munari, ma paradossalmente saremmo tentati di affermare che è stato un bene per la gara. Via lui, che avrebbe « ucciso » la corsa con una superiorità schiacciante, si è davvero aperto il duello Lancia-Renault. Con un uomo per parte, visto che alla Lancia avevano ancora in gara Pinto ma attardato da una disavventura (rottura di un braccio di sospensione), ed alla Renault restava solo il bravissimo Nicolas ad armi e possibilità intatte.

Il duello, attraverso l'azione di Darniche e di Nicolas, è stato bellissimo, e vedete dalla classifica finale come si è concluso, con uno scarto che è stato davvero simbolico, dopo tanta strada e tante difficoltà. Duello, tuttavia, che ha avuto nell'Alfa Romeo un elemento supplementare di interesse, pur se Andruet era anche lui incappato, con più fortuna ma con conseguenze pesanti, nella disavventura che ha eliminato Munari, e pressoché nello stesso punto.

Il primo « Magnum » di champagne è

toccato alla Lancia rossa di Darniche, ma alla gialla Renault di Nicolas è toccata la stessa quantità di spuma brillante, proprio perché i meriti sono stati uguali.

Tanto champagne, anche, per un altro equipaggio protagonista di questa gara. La bella Michèle Mouton, che ormai non è più novità per nessuno, è stata costantemente la migliore del suo gruppo, ed alla fine ha ricevuto meritatamente non soltanto gli omaggi ammirati dovuti ad una apparentemente fragile donnina capace di cose di questo genere.

A finire questa gara, che nel suo svolgimento e nella sua conclusione è stata degna delle tradizioni, sono stati relativamente in tanti. Ovviamente ad aumentare il numero dei superstiti ha contribuito la decurtazione del percorso, perché è da credere che se ci fossero state le tre prove notturne del sabato sera le defezioni sarebbero state maggiori, ma possiamo anche pensare che sia stata la fisionomia speciale delle due tappone-fiume a far mantenere un ritmo meno sfrenato a tutti, causando un « risparmio » delle macchine che è stato benefico.

Purtroppo la classifica finale non può ospitare tutti quelli che sono riusciti a giungere ad Ajaccio alla fine. Gli esclusi sono quattro, condannati dal regolamento che con le sue leggi non può tener con-

to delle circostanze e del valore di certe imprese, ed uno di questi quattro è Lele Pinto, che ha sopportato con caparbia volontà le disavventure capitategli, ma anche con stoicismo una condizione fisica menomata da una spalla dolente, per un trauma subito. Pinto ha retto fino in fondo, giungendo al traguardo con anche la frizione bloccata, ma nella classifica non ha potuto esserci, ed è peccato davvero.

Questo Tour de Corse che ci ha dato anche stavolta la soddisfazione di una vittoria nostrana, della prestazione di una seconda marca che si affianca alla Lancia, non ci ha dato quella di vedere altri equipaggi di casa nostra alla partenza, oltre quelli Lancia. Lo abbiamo rimpianto, e sinceramente ci ha irritati. Proprio non riusciamo a capire come non ci siano uomini nostri che vogliono cimentarsi in questa che resta una meravigliosa avventura sportiva, e la irritazione viene dal fatto che siamo convinti che tra i nostri piloti ve ne sono molti capaci di fare altrettanto bene di molti di quelli che in Corsica trovano consacrazione.

Per fortuna, queste malinconie, che affiorano nella riflessione, sono cancellate dai risultati.

Franco Lini

La 1000 Km. isolana decisa sul filo di 30 secondi



Nel corso della lunghissima prima prova di 150 chilometri, sono stati molti i sorpassi, resi quasi impossibili dalla ristrettezza delle strade. Nelle foto, ecco come Vincent, con la Renault Alpine A 310, ha superato la 110 di Manzagol: tagliando seccamente un tornante prima dell'avversario!

AJACCIO - Sessantasette macchine alla partenza, per il Tour de Corse. Ventidue macchine classificate, sulle 26 che sono riuscite a raggiungere Ajaccio dopo oltre 26 ore di gara. Primato di superstiti, dovuto in parte ad una decurtazione del percorso che è stata causata da avvenimenti fuori da ogni comprensione.

Di fronte, le due squadre della Lancia, con le Stratos ufficiali di Munari (motore quattro valvole) e di Pinto, e quella privata di Darniche rimasta simile a quella del Tour de France ma che aveva avuto una « revisione » accurata nel reparto corse Lancia a Torino, con tra l'altro una modifica alle sospensioni, e della Renault che aveva in campo due berline Alpine A 310 affidate a Therier e Vincent (il giovanotto ha avuto così consacrazione ufficiale) e due berline A 110 guidate da Nicolas e Larrousse (quella di Larrousse era stata « affittata » dalla Gitanes).

Fatti importanti nella preparazione del Tour sono stati la innovazione delle due prove speciali cronometrate a lungo chilometraggio, eccezionale per le strade corse, già molto esigenti naturalmente, e per le prove di una trentina di chilometri. Di conseguenza la preparazione di chi voleva puntare in alto si è trovata ad affrontare problemi nuovi, di preparazione specifica delle macchine, di preparazione fisica (la resistenza umana ha avuto qui limiti eccezionali) e di previsione delle tattiche di gara e delle indispensabili postazioni di rifornimento ed assistenza.

I fatti importanti della gara, per quanto riguarda gli equipaggi più in vista, sono così riassumibili:

Subito dopo l'inizio del primo « tappone » è stato messo fuori causa Therier con la Alpine, per una uscita di strada che ha provocato la rottura di due ruote. La riparazione ha permesso a Therier di proseguire ma successivamente è ancora uscito e così si è ritirato. Quasi nello stesso tempo, anche Larrousse ha subito danni alla sospensione, riuscendo a terminare la prova ma non riuscendo poi a continuare. E sulla macchina di Vincent si è svilup-

ANDRUET esce come MUNARI, ma riesce a fare un bel 3° con l'ALFETTA «16»

Pioggia e ribelli corsa tagliata



Andruet (qui accanto prima del via con Terramorsi), ha fatto una gara fantastica con l'Alfetta gruppo 2, nonostante una uscita di strada che gli ha fatto perdere oltre 7 minuti. Sotto, purtroppo Pinto non è stato fortunato questa volta



pato un principio di incendio che ha danneggiato i circuiti elettrici provocando moltissimo ritardo.

La Opel di Chasseuil si è fermata col motore rotto, la Porsche di Rouget col cambio bloccato.

Durante la prima « tappa » Munari ha dovuto fermarsi per un rifornimento supplementare, perdendo una cinquantina di secondi, e Pinto ha danneggiato una sospensione per un urto contro una pietra, perdendo molto tempo.

Munari ha dovuto ritirarsi dopo la seconda prova per una uscita di strada che ha provocato la rottura della sospensione posteriore. Poco dopo anche l'Alfetta di Andruet subiva la stessa sorte ma poteva continuare pur se con un ritardo di qualche minuto, che è costato una penalizzazione. In un controllo successivo un errore di calcolo è costato ad Andruet una penalizzazione per anticipo (vale il doppio) il che gli ha procurato in totale un grosso fardello di ritardo.

All'inizio della terza prova speciale, dopo poco meno di un chilometro i concorrenti si sono trovati davanti ad alberi divelti e messi di traverso per la strada. La gara è stata interrotta ed i commissari hanno deciso di annullarla, facendo cambiare itinerario. Però anche sulla successiva prova sono stati trovati alberi in posizione orizzontale e di traverso, per cui il dirottamento è stato prolungato fino a Ponte Leccia. Qui pare siano state diffuse voci di un possibile attentato dinamitarlo, col blocco e la rottura della strada del Colle di Vergio, per cui la decisione finale è stata quella di far rientrare le macchine ad Ajaccio attraverso la grande e facile nazionale Ajaccio-Bastia.

Il raggruppamento è avvenuto secondo gli orari, e la successiva partenza è stata data con gli orari previsti. La pioggia ha accompagnato la prima parte della seconda tappa.

Pinto ha danneggiato ancora una volta la sospensione ed il tempo perduto è diventato molto, e

f. l.

CONTINUA A PAGINA 22

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

quando ha potuto riprendere ha dovuto marciare adagio per il blocco della frizione. Alla fine il ritardo sulla tabella di marcia ha superato i limiti regolamentari e benché giunto ad Ajaccio non è stato classificato.

Sulla macchina di Darniche si sono presentati problemi di altezza della sospensione posteriore, parzialmente risolti durante i pochi minuti concessi alla assistenza, dove era possibile accumulare un poco di anticipo. La macchina di Andruet aveva inizialmente regolazioni troppo ricche della carburazione, che gli hanno impedito le prestazioni massime, ma poi è stata corretta, permettendogli di ottenere il miglior tempo in due prove speciali.

La berlinetta Renault di Vincent era attardata da una foratura che lo ha costretto a marciare a lungo sul cerchione, e così retrocedeva nella classifica generale. A metà della mattinata della domenica il sole è ricomparso, facendo concludere la prova nelle migliori condizioni.

A questo punto le posizioni in classifica generale erano molto chiare, con Darniche in testa e Nicolas a pochi secondi. Darniche perdeva qualcosa in una prova ma recuperava nella successiva e nella ultima i due ottenevano lo stesso tempo. All'arrivo erano separati da soltanto mezzo minuto.

Disavventure sono capitate alla Opel di Clarr, rimasto senza benzina durante la prima «tappona», e che ha potuto arrivare alla fine dopo averne trovata da spettatori. Senza benzina anche Greder che però ha perduto molto meno tempo.

Problemi di gomme per molta gente. La scelta dei pneumatici è stata laboriosa e difficile perché determinati tipi davano prestazioni superiori ma non avevano garanzia di tenuta totale nelle prove lunghe. Quindi la scelta dei pneumatici è stata difficile, ed anche determinante in certi casi. Nicolas ad esempio ha preferito usare un tipo a sezione alta, come Larrousse, mentre Therier e Vincent hanno utilizzato un tipo a sezione bassa che si è però rivelato molto duro e che ha provocato probabilmente certe rotture.

Alla Lancia avevano gomme Pirelli di tipo nuovo, molto buone, ed alla fine nel loro bilancio le gomme sono state una preoccupazione minore di quella che hanno avuto gli altri.

f. i.

Così le speciali

PALNECA - SAINT-LAURENT (km 157, tempo imposto da 1.44' a 2.44')

1. Munari-Mannucci (Lancia Stratos) 1 ora 57'01";
2. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 1.57'19";
3. Andruet-Jouanny (Alfetta GT) 1.57'54";
4. Nicolas-Laverne (Alpine A 110) 1.58'58";
5. Henry-Gelin (Alpine A 110) 2.02'03";
6. Larrousse-Delferrier (Alpine A 110) 2.02'43";
7. Manzagol-Filippi (Alpine A 110) 2.03'17";
8. Pinto-Bernacchini (Lancia Stratos) 2.03'22";
9. Vincent-Jaubert (Alpine A 310) 2.05'44";
10. Mouton-Conconi (Alpine A 110) 2.05'50";
11. Soriano-Simonetti (Alpine A 110) 2.07'47";
12. Picone-Cianelli (Alpine A 110) 2.11'31";
13. Alberti-Cachard (Alpine A 110) 2.12'03";
14. Rognoni-Simonetti (Alpine A 110) 2.13'38";
15. Venturini-Siponini (Alpine A 110) 2.13'49".



La Opel Commodore di « Tchine »-Julian, prima del gruppo 1, attraversa una località tra il tifo delle abitanti. Qui sotto, l'indomabile Nicolas, secondo assoluto con l'Alpine A110 ufficiale in coppia con Laverne



Cesare Fiorio, alle verifiche, insegna i « segreti » del mestiere a Silvio Maiga, destinato a prendere il posto di Audetto come d. s. della Lancia



Il futuro d.s. LANCIA sotto torchio

TALASANI - LA PORTA (Km 24,7)

1. Munari-Mannucci (Lancia Stratos) 21' e 54";
2. Nicolas-Laverne (Alpine A 110) 22'01";
3. Andruet-Jouanny (Alfetta GT) 22'13";
4. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 22'19";
5. Pinto-Bernacchini (Lancia Stratos) 22'35";
6. Vincent-Jaubert (Alpine A 310) 22'52";
7. Manzagol-Filippi (Alpine A 110) 23'03";
8. Henry-Gelin (Alpine A 110) 23'46";
9. Mouton-Conconi (Alpine A 110) 23'48";
10. Clarr-Fauchille (Opel Ascona) 24'11";
11. Picone-Cianelli (Alpine A 110) 24'30";
1. Alberti-Cachard (Alpine A 110) 25'00";
13. Marchisio-Reynard (Alpine A 110) 25'06";
14. Greder-Celigny (Opel Kadett) 25'12";
15. Soriano-Simonetti (Alpine A 110) 25'16".

TAVERA-BASTELICA (km 17,100)

1. Andruet-Jouanny (Alfetta GT) 13'56";
2. Nicolas-Laverne (Alpine A 110) 13'57";
3. Vincent-Jaubert (Alpine A 310) 14'21";
4. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 14'27";
5. Pinto-Bernacchini (Lancia Stratos) 14'28";
6. Henry-Gelin (Alpine A 110) 14'32";
7. Manzagol-Filippi (Alpine A 110) 15'03";
8. Mouton-Conconi (Alpine A 110) 15'26";
9. Picone-Cianelli (Alpine A 110) 15'31";
10. Clarr-Fauchille (Opel Ascona) 15'34";
11. Soriano-Simonetti (Alpine A 110) 15'58";
12. Reggioni-Infantes (Porsche 911 SH) 16'00";
13. « Bagheera »-Titus (Audi 80 GT) 16'22";
14. Alberti-Cachard (Alpine A 110) 16'25";
15. Mari-De Susini (Toyota TA 22) 16'33".

KAMIESCH-ZONZA (km 38,00)

1. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 28'50";
2. Nicolas-Laverne (Alpine A 110) 29'17";
3. Manzagol-Filippi (Alpine A 110) 29'45";
4. Vincent-Jaubert (Alpine A 310) 29'49";
5. Pinto-Bernacchini (Lancia Stratos) 30'19";
6. Andruet-Jouanny (Alfetta GT) 30'37";
7. Henry-Gelin (Alpine A 110) 31'34";
8. Picone-Cianelli (Alpine A 110) 32'35";
9. Mouton-Conconi (Alpine A 110) 33'20";
10. Soriano-Simonetti (Alpine A 110) 33'24";
11. Reggioni-Infantes (Porsche 911 SH) 33'34";
12. Alberti-Cachard (Alpine A 110) 33'51";
13. Marchisio-Reynard (Alpine A 110) 34'16";
14. Greder-Celigny (Opel Kadett) 34'30";
15. Mari-De Susini (Toyota TA 22) 34'53".

ACQUA DORIA-STILLICIONE (km 16,1)

1. Andruet-Jouanny (Alfetta GT) 12'37";
2. Nicolas-Laverne (Alpine A 110) 12'40";
3. Vincent-Jaubert (Alpine A 310) 12'47";
4. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 12'49";
5. Pinto Bernacchini (Lancia Stratos) 12'56";
6. Manzagol-Filippi (Alpine A 110) 12'59";
7. Henry-Gelin (Alpine A 110) 13'01";
8. Mouton-Conconi (Alpine A 110) 13'29";
9. Clarr-Fauchille (Opel Ascona) 13'34";
10. Picone-Cianelli (Alpine A 110) 13'48";
11. Soriano-Simonetti (Alpine A 110) 14'09";
12. Gilcas-Biscanbiglia (Alpine A 110) 14'17";
13. Mari-De Susini (Toyota TA 22) 14'22";
14. Alberti-Cachard (Alpine A 110) 14'24";
15. Dorel-Bernardini (Simca Rallye 11) 14'26".

ZONZA-St. EUSTACHE (km 100)

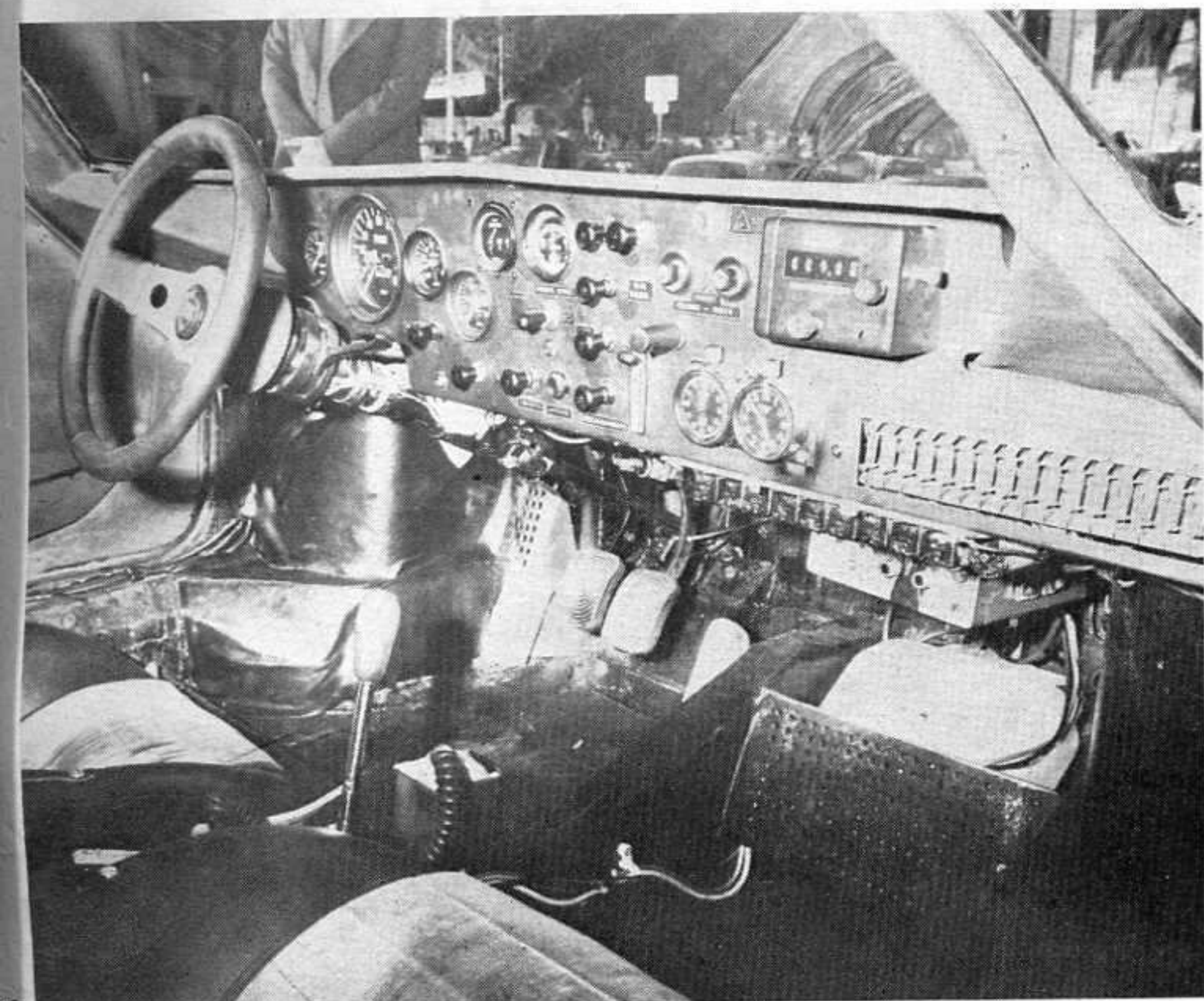
1. Nicolas-Laverne (Alpine A 110) 1.31'13";
2. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 1.31'50";
3. Andruet-Jouanny (Alfetta GT) 1.33'07";
4. Vincent-Jaubert (Alpine A 310) 1.33'34";
5. Manzagol-Filippi (Alpine A 110) 1.37'22";
6. Henry-Gelin (Alpine A 110) 1.37'26";
7. Mouton-Conconi (Alpine A 110) 1.41'53";
8. Dorel-Bernardini (Simca Rallye 11) 1.45'18";
9. Clarr-Fauchille (Opel Ascona) 1.45'42";
10. Greder-« Celigny » (Opel Kadett) 1.46'00";
11. Soriano-Simonetti (Alpine A 110) pen. 1';
12. Swaton-Cordesse (Alpine A 110) pen. 1';
13. Mari-De Susini (Toyota TA 22) pen. 1';
14. Gilcas-Biscanbiglia (Alpine A 110) pen. 2';
15. Pallanca-Quartino (Alpine A 110) pen. 2';
16. « Tchine »-Julian (Opel Commodore) pen. 2'.

KAMIESCH-ZONZA (km 38)

1. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 28'50";
2. Nicolas-Laverne (Alpine A 110) 29'17";
3. Manzagol-Filippi (Alpine A 110) 29'45";
4. Vincent-Jaubert (Alpine A 310) 29'49";
5. Pinto-Bernacchini (Lancia Stratos) 30'19";
6. Andruet-Jouanny (Alfetta GT) 30'37";
7. Henry-Gelin (Alpine A 110) 31'34";
8. Picone-Cianelli (Alpine A 110) 32'35";
9. Mouton-Conconi (Alpine A 110) 33'20";
10. Soriano-Simonetti (Alpine A 110) 33'24";
11. Reggioni-Infantes (Porsche 911 SH) 33'34";
12. Alberti-Cachard (Alpine A 110) 33'51";
13. Marchisio-Reynard (Alpine A 110) 34'16";
14. Greder-Celigny (Opel Kadett) 34'30";
15. Mari-De Susini (Toyota TA 22) 34'53".

AULLENE-ST. EUSTACHE (km 10)

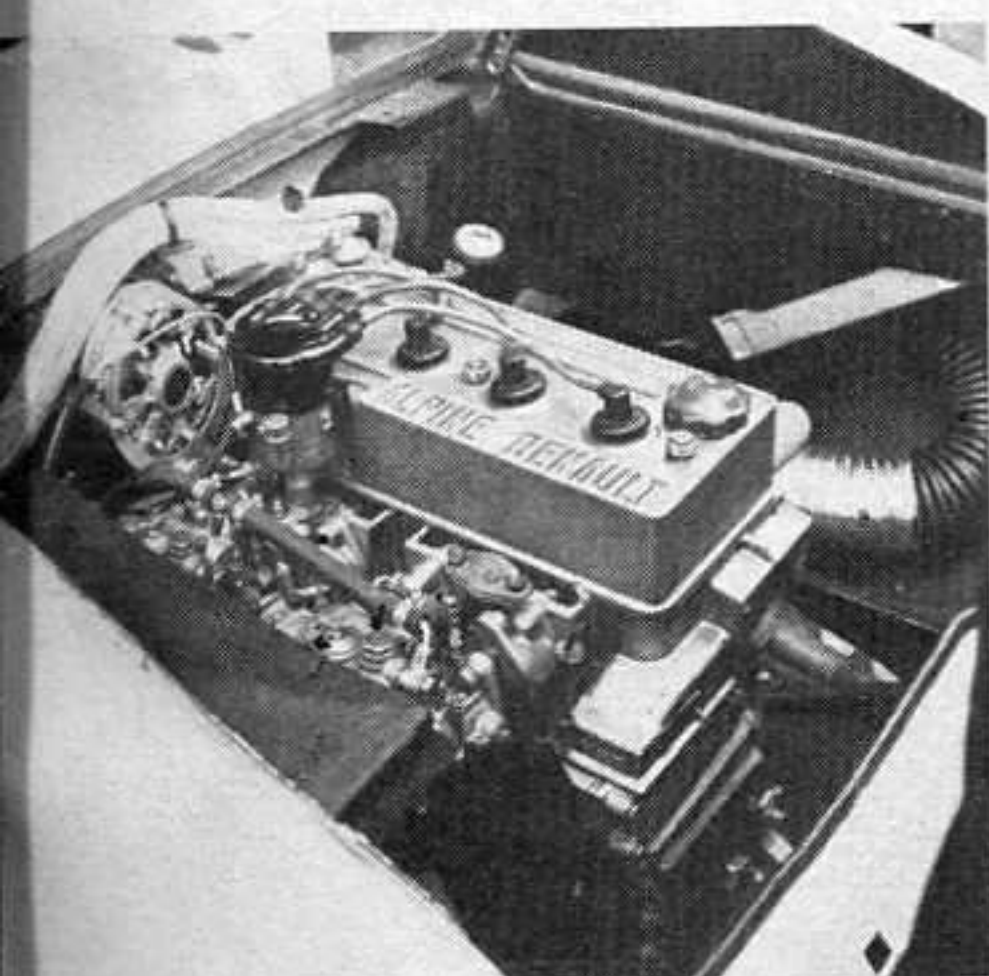
1. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) e Nicolas-Laverne (Alpine A 110) 9'52";
3. Manzagol-Filippi (Alpine A 110) 10'13";
4. Henry-Gelin (Alpine A 110) 10'19";
5. Andruet-Jouanny (Alfetta GT) 10'27";
6. Vincent-Jaubert (Alpine A 310) 10'29";
7. Pinto-Bernacchini (Lancia Stratos) 10'33";
8. Picone-Cianelli (Alpine A 110) 10'51";
9. Mouton-Conconi (Alpine A 110) 11'03";
10. Soriano-Simonetti (Alpine A 110) 11'10";
11. Alberti-Cachard (Alpine A 110) 11'13";
12. Reggioni-Infantes (Porsche 911 SH) 11'20";
13. Gilcas-Biscanbiglia (Alpine A 110) 11'23";
14. Mari-De Susini (Toyota TA 22) 11'34";
15. Murati-Pomponi (Audi 80 GT) 11'35".



L'interno di una delle Lancia Stratos al Tour de Corse. Anche alla Lancia, ormai, fra la strumentazione manca il Twinmaster, dato che il «trip» basta



L'Alpine A 310 di Therier ha fatto pochissima strada, fermandosi in pratica nel corso del primo «tappone» speciale. Quella di Vincent ha finito 6.



A sinistra, il motore della A 310. Sopra, pubblicità «nazionale» su questa Alpine. Sotto, la bravissima coppia Mouton-Conconi prima gr. 3



Vedono «giallo» quelli CSI...

AJACCIO - Ancora una svista della Commissione Sportiva Internazionale che ha provocato una piccola polemica. Alle verifiche, i commissari tecnici avevano chiesto che tutte le macchine avessero fari gialli, quelli che sono obbligatori per le macchine francesi circolanti in Francia in applicazione del regolamento particolare della prova che era completato da un articolo in questo senso. Articolo che era evidentemente sfuggito alla attenzione della gente della CSI che lo aveva (o avrebbe dovuto) esaminato.

Naturalmente ciò ha provocato da una parte una certa sorpresa e da un'altra una protesta delle squadre che erano con vetture dotate di fari bianchi, ed in modo particolare la Lancia, che ha fatto il necessario per far rimettere le cose a posto.

Infatti Fiorio ha immediatamente chiamato la CSI a Parigi e poi il presidente della CSI a Bruxelles, ed alla fine è arrivato un telegramma che confermava che le macchine dovevano essere nelle condizioni previste dal Codice Sportivo Internazionale, vale a dire in regola con le norme della convenzione internazionale sulla circolazione. E di conseguenza le Lancia sono partite coi fari bianchi.

● Piero Orsini, triplo vincitore del Tour de Corse, aveva una voglia matta di ricominciare, ed aveva fatto già dei programmi, anche se in realtà era stato trattenuto da molte considerazioni.

L'idea era però rimasta nella sua mente fino a un paio di mesi fa, quando si è trovato coinvolto nelle faccende politiche di Ajaccio. Le elezioni comunali, che hanno opposto al partito locale bonapartista delle correnti innovatrici, oltre ai comunisti, lo hanno infatti visto direttamente interessato, poiché egli è stato incluso nella lista chiamata «Ajaccio domani» che nonostante i pochi mezzi a disposizione e il poco tempo per la propaganda ha ottenuto al primo scrutinio un numero di voti abbastanza elevato.

Cosicché tutte le sue speranze di rimettersi sulle strade del Tour sono state accantonate. Adesso, ad elezioni avvenute, lo rimpiange, perché la sua lista non ha ottenuto il «quorum» necessario per vincere (domenica prossima ci sarà ballottaggio e il suo gruppo appoggerà quello di «rinnovamento Ajacciano») e alla partenza gli è rimasto il rimpianto di vedere gli altri lanciarsi nella grande avventura.

OPEL e FORD pensavano al R A C

AJACCIO - Assenti di rilievo a questo Tour de Corse sono state la Ford e la Opel squadre ufficiali, che in un primo tempo avevano assicurato la loro presenza. E la Opel ci teneva per le residue speranze di poter salire più in alto nella classifica del campionato mondiale.

La Ford ha annunciato la sua astensione da qualche tempo motivandola con la necessità di preparare bene il Rally di Gran Bretagna, che avrà luogo tra due settimane. Stessa motivazione per la Opel, che peraltro era rappresentata in gara dalle due macchine di Chasseuil e Clarr, e al seguito dal pilota ufficiale Rohrl, venuto ad osservare.

La Ford tuttavia, nella sua scelta, aveva anche altre motivazioni. Infatti il reparto corse ha avuto una disponibilità finanziaria ridotta, nel 1975, date le condizioni economiche inglesi, ma per il 1976 spera di potere avere di più. Per questo, per poter cioè influenzare favorevolmente gli amministratori della fabbrica, ha fatto il massimo per far sì che al RAC le sue macchine abbiano dei risultati brillanti, e quindi ha rinunciato a venire in Corsica.

ANDRUET può ancora battere ORSINI

AJACCIO - Jean-Claude Andruet resta l'unico a poter sperare di battere il primato di vittorie di Orsini. Entrambi sono a quota tre, che è eccezionale, ma poiché Orsini non correrà più Andruet può ancora tentare la quarta vittoria.

Orsini ha vinto nel 1956 e 1962 con la Renault Dauphine e nel 1965 con la Renault R 8 Gordini, ottenendo un secondo posto nel 1969 con la Alpine. Andruet ha vinto nel 1968 e 1972 con la Alpine e nel 1974 con la Stratos, classificandosi secondo nel 1970 con la Alpine.

La Renault ha vinto 11 volte sulle diciotto edizioni del tour de corse disputato prima di questo, sette volte con macchine Renault e 4 volte con le Alpine Renault. La Lancia ha vinto due volte, con Munari nel 1967 al volante della Fulvia e con Andruet l'anno scorso sulla Stratos. Due vittorie anche per la Citroen, nel 1961 e 1963, la Porsche ha avuto due vittorie nel 1960 con Linge e nel 1969 con Larrousse. Infine c'è stata una vittoria dell'Alfa Romeo, nel 1957, con Nicol-De la Geneste su Giulietta Sprint Zagato.

Tra le grandi imprese di questa gara favolosa sono da ricordare la prima vittoria assoluta, ottenuta dalla formidabile belga Gilberte Thirion, che ha battuto tutti i migliori uomini dell'epoca con la Renault, poi quella fantastica del 1963 di Jo Schlessler, che era venuto in Corsica con la incredibile AC Cobra, macchina che era tutto il contrario di quello che si riteneva fosse il meglio per affrontare queste stradine.

Infine ricordiamo l'avventura del 1961 che ha praticamente interrotto il Tour de Corse a metà, per una tempesta di neve che ha investito le montagne alte. Sul Col di Vergio, nella notte, la neve era diventata tanta che mano a mano che i concorrenti avanzavano lo spessore aumentava. Soltanto le due Citroen di Trautmann e Luciano Bianchi, utilizzando la posizione «alta» delle loro sospensioni, hanno potuto arrivare fino in cima al colle, dopo peripezie inenarrabili, tra le quali c'è stata anche la rimozione di un tronco d'albero caduto in mezzo alla strada, effettuata con le due macchine che sono state utilizzate come arieti, una contro l'altra.

I due sono stati gli unici a superare il colle, ed il Tour è stato fermato a quel punto, con loro classificati e basta.