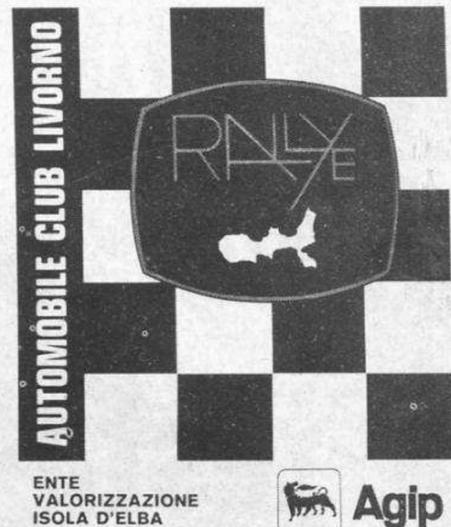




# Papà BALLESTRIERI l'aveva promesso per telefono a IVO jr.

Ha impiegato esattamente nove mesi l'Alfa Romeo per arrivare a vincere un rally in forma ufficiale. Pochissimo non c'è che dire e la felicità all'arrivo di Ballestrieri (a sinistra) è ben giustificata. (Sotto) vediamo l'Alfetta GT del vincitore sbucare velocissima dal «canyon» del Volterraio.



# «Vinco l'ELBA e torno!»



## SPECIALE AUTOSPRINT

PORTOFERRAIO - Ore 20,15 di mercoledì 16 aprile. Da Sanremo Ivo Ballestrieri (sei anni) telefona al padre e gli chiede quando pensa di tornare a casa. «Guarda, Ivo, vinco il rally e torno!». Poi, dette queste parole, Ballestrieri si volta e guarda quelli che gli sono attorno e che hanno sgranato tanto d'occhi.

Ma come, lui sempre così pessimista, non sarà mica impazzito? Ed è quello che sembra pensare anche lui, subito rientrato nel personaggio che tutti conoscono e nessuno ci fa più caso.

Poi il grande trionfo dell'Alfa Ro-

meo così inaspettato (almeno in queste proporzioni) e lui, Ballestrieri ad abbracciare il suo secondo, il sempre allegro Gigli, e tutti gli altri a ripensare a quella telefonata.

Possibile che Ballestrieri potesse essere sicuro prima di partire? Sicuramente no, ma nel clan milanese qualcuno cominciava già a sperare, questo è certo perché la messa a punto delle vetture è stata sempre senza soste e la buona sorte (è dimostrato) non può sempre voltare le spalle.

Così sul ponte d'arrivo a Portoferraio, tra due ali di folla a spellarsi le mani (e, curioso, tutti i lancisti a tifare Ballestrieri), non sono mancate le lacrime e le pacche sulle spalle e i «te lo dicevo io» di prammatica, ma così

bravi, per la squadra del biscione in campo rallystico.

Piangeva Salvay, (ringiovanito di almeno venti anni), cercava di darsi un contegno Corbari mentre, lui solitamente così spiritoso, non riusciva a spicciare parola, si affannava a controllare che tutto fosse perfetto il public-relation-men Marchetti, si abbracciavano anche i due efficientissimi addetti al servizio radio Mortarino e Merli mentre i meccanici («ma visti di così efficienti» dirà poi Pittoni) probabilmente brindavano per strada tornando dalla più bella fatica della loro ancor breve esperienza nel campo dei rallies.

E rideva anche Andruet, splendido protagonista di questa corsa, un An-

druet diverso dal solito, particolarmente ligio agli ordini di squadra ed umile al punto di accettare di continuare nonostante uno stupido morsetto della batteria l'avesse costretto a perdere quasi mezzora precipitando dal primo posto, che occupava al termine della prima tappa, ad un diciannovesimo decisamente ingrato che gli ha permesso comunque una esaltante rimonta sino al quarto posto finale che è stata vissuta (possiamo ben testimoniarlo) da tutti gli spettatori sparsi in ogni angolo dell'isola e di cui, assieme a Ballestrieri è diventato il nuovo beniamino.

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 38

# La FIAT ha perso la «testa»

CONTINUAZIONE DA PAG. 37

Un successo veramente massiccio questo dell'Alfa Romeo ed un successo che poteva essere ancora più grosso (ma a voler proprio essere incontentabili, s'intende) se Chicco Svizzero, generoso, e bravissimo come sempre, a posizione largamente acquisita (era tranquillo secondo), non avesse sbattuto a quaranta all'ora perdendo una ruota, una banale toccata dovuta probabilmente ad un attimo di rilassamento. Secondo è terminato così Pittoni, ancora una volta in coppia con la moglie, al suo debutto alla guida dell'Alfetta. Un secondo posto il suo che premia ancora una volta il valore intrinseco delle sue doti di guida e che esalta come sempre la sua eccezionale adattabilità a qualsiasi tipo di vettura gli capiti sottomano.

Adesso Ballestrieri, che capeggia anche la classifica del campionato italiano, ha validi motivi per essere fiero di se stesso ed il principale ci sembra il fatto di aver dimostrato di viaggiare ancora a livelli di primissimo piano senza soggezione anche nei riguardi di Andruet che infatti al termine del primo giro lo sopravanzava di poche decine di secondi e, molto probabilmente, solo per i problemi ai freni che ha lamentato nel finale della prima tappa. E ci soffermiamo ancora un momento a parlare dell'Alfa Romeo perché questo risultato è uno di quelli che possono lasciare il segno e che premiano una scelta coraggiosa ed anche criticata verso un settore che invece di una casa di grande prestigio come quella milanese aveva veramente bisogno. Ed un successo così è doppiamente prestigioso perché è venuto in un rally di grande nome e finalmente piaciuto a tutti i partecipanti. Selettivo come sa esserlo solo l'Elba ma anche accorciato nel chilometraggio e reso così più nervoso e meno scassamacchine tanto che quasi quaranta arrivati sono la riprova che la formula azzeccata è questa che Andreini ed i suoi validissimi collaboratori hanno saputo trovare quest'anno.

E detto delle Alfa, tanto forse, ma se lo meritavano, diciamo anche dell'altro grande protagonista (sino in fondo), quell'Andrea Betti che attardato lui pure per un guasto analogo a quello di Andruet ha ingaggiato con il francese una battaglia senza timori riverenziali staccando una serie di tempi che hanno veramente dell'incredibile. Eravamo vicino a Bisulli (quanta nostalgia l'assenza sua e di altri come lui) quanto commentava il tempo di Betti dopo il Calamita, seconda prova dopo la partenza, quando, partendo con il 53 (!) aveva ottenuto la terza miglior prestazione davanti a gente come Paganelli, Verini, Ballestrieri, Andruet e Rohrl. «Gli avranno regalato un minuto» diceva Bisulli. Ed invece

questi exploit si sono ripetuti, regolarmente, nelle prove di terra.

Se era ben giustificato allora l'«Oh!» di meraviglia ed entusiastico del pubblico all'aver udito il tempo finale di Andruet (17'22") a Capoliveri, in piena rimonta ed a tre sole prove dal termine, come non dice anche un «Oh!» per questi fratelli Betti che ti concludono la stessa prova con una ruota a terra e una picchiata contro la roccia in un tempo solo tre secondi superiore?

Alla fine pochissimo ha diviso Andruet da Betti ma non è tanto il piazzamento finale che può soddisfare il pilota dell'Ascona (preparata brillantemente dal modestissimo quanto valido Carenini), quanto la certezza che può derivargli dall'essersi battuto senza timori con il formidabile francese.

E sin che ci siamo parliamo anche dell'altro inaspettato grande protagonista privato: il solito Roberto Cambiaghi che per la prima volta in vita sua alla guida di uno spider (1600) Fiat della Dalicar Tuning (la scelta su questa macchina si è resa necessaria non essendo venuta pronta la sua Porsche in tempo) è arrivato addirittura terzo assoluto nonostante l'unanime e deprecata decisione della squadra Fiat di abbandonarlo al suo destino col solo appoggio dei bravissimi ragazzi dell'assistenza clienti, non ritenendo

opportuno mantenere per lui l'organizzazione prevista per i piloti ufficiali (dopo il ritiro di Bacchelli), nonostante si trovasse in terza posizione e unico portacolori di un marchio che in passato, su quest'isola ha sempre significato vittoria e prestigio.

Cambiaghi è uno dei tanti che con uno spider semiassistito potrebbe dire bene la sua nel campionato italiano, ma non meravigliamoci, comunque, se dopo l'Elba tornerà a guidare una Porsche. La Fiat dunque c'era all'Elba e con ben tre macchine per tre piloti di grande valore come Verini, leader europeo, come Bacchelli e come il rientrante Paganelli.

Purtroppo per la casa torinese le cose si son messe subito male per una picchiata di Bacchelli sin nei primi chilometri (gli si è piegato un puntone ed ha danneggiato seriamente la sospensione tanto che sino al termine della prima tappa la sua vettura ha avuto seri problemi di tenuta di strada) e poi per il ritiro prima di Verini e quindi di Paganelli per lo stesso guasto: bruciatura della guarnizione della testa.

Verini è partito subito fortissimo, avvantaggiato anche dal numero uno che gli faceva trovare la strada libera da polvere, ma Paganelli non è stato certo da meno anche se, come diceva poi «Non si può correre con così po-



Ecco in piena azione lo spider di Bacchelli-Scabini (sotto) con i vistosi segni della picchiata che sin dalle prime battute ha un poco compromesso la bellissima prova dell'equipaggio Fiat. Ultima assistenza (sopra) per la Saab di Blomqvist. Anche l'asso svedese sarà costretto al ritiro dopo essere rimasto con le sole terza e quarta marcia utilizzabili, insufficienti per terminare



### 8. RALLY DELL'ISOLA D'ELBA - Prova valida per il campionato europeo conduttori e per il campionato italiano - Portoferraio, 17-19 aprile 1975.

- 1. Ballestrieri-Gigli (Alfetta GT) 6h 47'54";
- 2. Pittoni-Pittoni (Alfetta GT) 6h 58'45";
- 3. Cambiaghi R.-Bertocci (Fiat 124 Spider) 7h 05'54";
- 4. Andruet-«Biche» (Alfetta GT) 7h 08'38";
- 5. Betti-Betti (Opel Ascona) 7h 09'36";
- 6. Brai-«Rudy» (Opel Ascona) 7h 11'13";
- 7. Cambiaghi M.-Combe (Porsche) 7h 13'32";
- 8. Fagnola-Novarese (Alfa GTV) 7h 17'17";
- 9. Ormezzano-Cartotto (Alfasud) 7h 18'17";
- 10. Palikovic-Bartolini (Porsche Carrera) 7h 22'52";
- 11. Renati-Poletti (Opel Ascona) 7h 34'36";
- 12. Volpi-Piacani (Opel Ascona) 7h 42'04";
- 13. Dean-Dean (Fiat 124) 7h 44'48";
- 14. Ardisson-Sorbi (Opel Ascona) 7h 51'11";
- 15. Muscionico-Muscionico (HF 1600) 7h 52'12";
- 16. Bernocchi-Tavazza (HF 1600) 7h 54'17";
- 17. Molinari-Gaviglio (Ford Escort) 8h 01'59";
- 18. Cecchet-Geminian (HF 1600) 8h 03'94";
- 19. Parrini-Libori (Fiat 124 Ab.) 8h 03'41";
- 20. Ferrari-Raina (Fiat 128) 8h 08'37";
- 21. Tanzini-Parollo (Opel Ascona) 8h 08'59";
- 22. Consoul-Caro (Opel Ascona) 8h 10'08";
- 23. Soggi-Trobaugh (Opel Ascona) 8h 13'10";
- 24. Pozzi-Isanz (Alfasud) 8h 14'16";
- 25. Giovacchini-Taffari (Fiat 124 Ab.) 8h 19'19";
- 26. Baroschi-Visigalli (Simca R2) 8h 20'54";
- 27. Lotti-Bianchi (Opel Ascona) 8h 25'07";
- 28. Ameglio-Renna (A. 112 Ab.) 8h 32'18";
- 29. Niccolai-Mechi (Opel Ascona) 8h 39'06";
- 30. Gamba-Ferrari (Fiat 124) 8h 51'27";
- 31. Giloni-Balzini (V.M.) 8h 51'39";
- 32. Ciardi-Borghini (Alfa GTV) 8h 55'07";
- 33. Paternitti-Zanier (Fiat 128) 9h 01'47";
- 34. Mancini-Galli (Fiat 127) 9h 17'41";
- 35. «Pa' di Matteo»-Maioli (Simca R2) 9h 19'08";
- 36. Trumpy-Ripaccioli (HF 1600) 9h 27'36";
- 37. Filippini-Celi (A. 112 Ab.) 9h 31'17".

co allenamento. Io, a metà prova, avevo le braccia che si spezzavano ed avrei avuto voglia di fermarmi e piantare lì tutto».

Bacchelli invece ha lottato con la sua sospensione sino alla fine del primo giro che comunque ha concluso ottimo terzo assoluto a poco più di un minuto da Andruet. Poi, a macchina sistemata, si è lanciato verso il primo posto che è riuscito a conquistare dopo sole due prove di terra del secondo giro. La fortuna però non è stata dalla sua e la rottura del differenziale lo ha costretto al ritiro (veramente ingrato come lo sono sempre i ritiri dopo grosse rimonte) un paio di prove dopo ed è stato un peccato perché anche lui è stato splendido. C'erano infine altri due grossi possibili protagonisti stranieri, lo svedese Blomqvist ed il tedesco Rohrl. Il primo è stato sempre all'altezza della sua fama e l'incredulità del pubblico era proprio da filmare. Con la Saab infatti Blomqvist ha fatto numeri a non finire sulla terra restando sempre in lotta per il primo posto con tempi «impossibile» sinché la rottura del cambio non l'ha fermato.

Rohrl d'altro canto non gli è stato da meno e con l'Ascona di Conrero avrebbe potuto anche vincere se una serie di forature prima, e la rottura

del differenziale poi non l'avessero bloccato.

Per Conrero comunque c'è stata la soddisfazione (puntuale) del successo in G. 1 con i redivivi Bray-«Rudy» e la loro Ascona. Un successo che completa quello del Team Albarella della squadra biancazzurra di Cavallari che ha primeggiato anche nel G. 3 con Massimo Cambiaghi.

Non si è parlato ovviamente delle Lancia che come noto hanno disertato per ragioni «politico-aziendali» questa corsa (ma adesso che l'Alfa vince come la mettiamo a Torino?), c'era comunque la Stratos di De Eccher. Il Claudio è partito fortissimo e viaggiava molto bene ma una solita camme (si parla insistentemente di una serie non troppo felice di queste cammes) lo ha tradito, come tanti altri guasti e problemi hanno fermato la Beta Coupé private che, a quanto sembra, non riescono proprio ad emulare il modello, felice, della squadra ufficiale.

Due parole ancora per completare il successone Alfa. Alle spalle di Bray, nel G. 1, e nei primi posti assoluti si sono piazzate la BTV di uno scatenato (e anche sfortunato) Fagnola e la puntuale piccola Alfasud del grande Ormezzano. Eccezionale!

Amara per Bacchelli  
la selettiva altalena

# VERINI attacca ANDRUET spopola

**PORTOFERRAIO** - Tanto per cambiare alle verifiche ante gara qualcuno azzarda: «se vince Verini anche il rally elbano queste prove del campionato europeo conduttori sono tutte uguali».

E questo pronostico veniva espresso non solo perché Verini aveva già vinto tre europei (Costa Brava, Firestone, Lion-Charbonieres) ma anche perché la Fiat vanta una esperienza unica sulle strade elbane dove ha già ottenuto quattro successi nelle edizioni 70, 71, 72 e 74. Come voleva il pronostico il rally iniziava con un Verini che nella prova della Falconaia distanziava nettamente tutti i suoi avversari accecandoli col polverone sollevato dal suo spider Abarth 124 rubando 30 secondi (19 minuti e 15" contro 19'45") al campione europeo in carica Rohrl che era al volante di una Opel Ascona gruppo due preparata dal torinese Conrero, e della quale il campione tedesco alla vigilia si era detto entusiasta. Bacchelli dopo appena un chilometro andava a sbattere con violenza danneggiando gravemente la sospensione anteriore destra. Seguivano, con distacchi maggiori, Paganelli, lo svedese Blomqvist, De Eccher e Ballestrieri primo delle quattro Alfette qui in gara e che, sullo sterrato, procedevano con prudenza. Nella seconda prova, quella di Monte Calamita, scattava imperioso Blomqvist che stracciava letteralmente tutti gli avversari.

Il suo favoloso 16'52" lasciava infatti a buona distanza la Stratos di De Eccher, l'Opel Ascona di Betti, lo spider di Paganelli e le quattro Alfette.

A dimostrare la selettività del rally con questa tappa si registrano già i ritiri per guasti meccanici di Brambilla (coppa dell'olio) Muccini, Spada e, per l'incontro con un albero, di Magnani. La terza prova vedeva il ritorno di Verini seguito da un secondo dal francese Andruet, a 5 secondi da Ballestrieri e via via con distacchi maggiori da Rohrl, De Eccher, Paganelli, Svizzero, Pittoni e Ambrogetti. Numerosissimi i ritiri e fra gli altri l'ungherese Ferjancz e Zandonà (cambio). Si arriva così alla prova del Perone e qui il francese Andruet faceva risaltare il suo istinto di lottatore e le sue doti di pilota spiccando un significativo 12'43" distanziando di 11" Bacchelli che stava gradatamente ricuperando il tempo perduto nella prima prova e nella seconda prova (bucatura).

Nei nove chilometri del San Martino nuovo successo della Saab di Blomqvist (11'51" davanti a Paganelli 11'56") che dimostrava di nuovamente assuefarsi al ritmo di un rally dopo il lungo periodo di stasi. Seguivano Rohrl e Bacchelli mentre non transitano il favoritissimo Verini (per bruciatura della guarnizione della testata) e Ambrogetti per noie alla alimentazione. Al Volterraio, saliva alla ribalta Bacchelli che spiccava un ottimo 5'47" davanti a Ballestrieri 5'51" e Andruet 5'52" mentre lasciava la scena Presotto per rottura del cambio della sua Opel Commodore. La prova del Monumento sembrava fatta apposta per i duecento cavalli delle Alfette GT e Andruet e Ballestrieri non si lasciavano sfuggire questa occasione rimanendo nettamente al disotto del tempo imposto (7'40" al francese e 7'44" Ballestrieri). Continuavano intanto i ritiri, il più importante dei quali era quello di De Eccher per la rottura di una valvola della sua

Stratos. Ancora una vittoria delle Alfette della prova di Colle D'Orano che con Andruet 7'51" e Ballestrieri 7'52" conquistavano le prime due piazze davanti a Rohrl 7'58", Svizzero 8'16" e Pittoni 8'30".

Si ritornava alla prova del Perone ed era ancora Andruet a segnare il miglior tempo 12'41" davanti a Macchelli 12'47" che stava imperiosamente risalendo posizioni su posizioni.

Alla Falconaia Bacchelli, che nel frattempo era riuscito a far revisionare la sua macchina in uno dei posti di assistenza, attaccava alla disperata ottenendo il miglior tempo 20'42" distanziando di 14" Blomqvist e di 23" Rohrl. Questa prova era fatale al secondo equipaggio Fiat ancora in gara, quello di Paganelli-Russo costretti al ritiro per la stessa causa che aveva messo fuori gara Verini (bruciatura della guarnizione della testata) sulla sterrato del

San Martino niente da fare con lo svedese Blomqvist che saliva imperiosamente in cattedra con l'ottimo tempo di 11'53" davanti a Bacchelli 11'56" e ai sempre più sorprendenti Betti che spiccavano il tempo di 12,5. Un'altra vettura guidata da una donna la Baresi che sino a questo momento aveva viaggiato con magistrale regolarità, era costretta al ritiro per avarie al motore. Salendo in acrobazia Ballestrieri conduceva la sua Alfetta di qui alla vittoria nella prova di San Lorenzo con il tempo di 15'8" davanti a Bacchelli e a Rohrl maggiormente distanziati.

L'asfalto della prova del Monumento permetteva ad Andruet di ripetersi però il francese anche questa volta rimaneva al disotto del tempo imposto di 4" seguito con 7'50" da Bacchelli e Ballestrieri mentre un altro dei favoriti Blomqvist prendeva la strada di Portoferraio per la rottura del cambio insieme al pisano Bartelloni

più conosciuto nell'ambiente come Giubar.

Bacchelli, ormai scatenato, ritornava sul podio del miglior tempo nella prova di Monte Calamita con 16'48" davanti a Ballestrieri e Andruet che lo seguivano rispettivamente con 17'6" e 17'16".

Splendida prova di Andruet che a Parata aveva la meglio con 8'18" su Bacchelli con (8'29") e Rohrl (8'39").

Bacchelli con la freddezza che sempre imbriglia i suoi naturali bollori ora che è restato al volante dell'unica Fiat avvertiva necessariamente l'imperativo di contrastare le Alfette di Andruet e Ballestrieri che erano al comando e attaccava con ardore il Volterraio segnando il miglior tempo 5'43" e distanziando di 10" Rohrl, di 11" Ballestrieri e di 23" Andruet. Insistendo poi nella sua spericolata rimonta riusciva nell'ultima prova a rosicchiare altri 4" (5'42" contro 5'46") all'equipaggio leader della classifica Andruet-«Biche».



## Non era «uscito» ROHRL?



**Ecco l'uno-due di Walter Rohrl al termine della prova del Colle Reciso, l'ultima della prima tappa. Entrato con estrema decisione in questa curva a destra decisamente «secca», il pilota ha perso il controllo della vettura (rottura del differenziale?) ed è finito diritto nella scarpata. Buon per lui che una serie di alberi di piccolo fusto ne hanno arrestato la marcia sennò della sua Ascona sarebbe rimasto ben poco. Nella foto sotto vediamo infatti la sua vettura già quasi completamente riportata in carreggiata grazie all'aiuto di una ventina di spettatori tra cui si riconosce Blomqvist ritiratosi qualche ora prima proprio in questa stessa prova. Quello che stupirà sarà che all'arrivo, Rohrl (che un centinaio di metri dopo si è ritirato), negherà di essere uscito di strada convincendo di questo tutti i giornalisti presenti oltre allo stesso Conrero proprietario della vettura. E pensare che chi sosteneva la tesi della sua uscita di strada, è stato preso (in sala stampa) per visionario (Foto CAVICCHI)**

La prima tappa finiva così con Andruet-«Biche» al primo posto davanti a Ballestrieri che lo seguiva a 59". Terzo era Bacchelli a 1'27", quarto Svizzero che aveva scompensato l'assetto della sua Alfetta per aver toccato con la sospensione posteriore, quinto Pittoni, sesto Betti, settimo Bianchi, ottavo Cambiaghi.

A questo punto si riprendeva con cinque posti che chiudevano in una morsa la superstita Fiat di Bacchelli, ma le sorprese non erano finite: nella prima prova Andruet rimaneva attardato di circa mezz'ora

**Carlo Burlando**

CONTINUA A PAGINA 40

Se l'è vista brutta sul PERONE  
ANNA CAMBIAGNI nella notte

# I dischi caldi bruciano l'erba



**PORTOFERRAIO** - La discesa del Monte Perone, dalla parte di S. Ilario, rappresenta uno dei tratti più infidi di tutto il Rally dell'Elba. Nonostante il fondo asfaltato, infatti, la carreggiata è strettissima, sul tipo delle stradine della Corsica, e tutti gli allunghi terminano con tornanti o cruve e controcurve secche che impegnano alla « morte » oltre i piloti, anche gli impianti frenanti tanto che la notte è tipico andare sul Perone per vedere il « profondo rosso » dei dischi dei freni.

Anche l'Alfetta GT dell'unico equipaggio femminile in gara, quello composto da Anna Cambiagli e Luana Vanzi, scendeva con i dischi arroventati (fenomeno accentuato anche dal surriscaldamento dell'olio dei freni, come stava succedendo già da un paio di prove) cosicché, all'imbocco di una « destra e subito sinistra-chiude », persò momentaneamente il controllo della vettura che usciva di strada fermandosi poco più di un metro sotto il ciglio della stessa, le due pilotesse non avevano nemmeno il tempo di riprendersi dallo shock per la zuccata data contro il tetto che la loro macchina era già avvolta dalle fiamme appiccate alla sterpaglia dal calore dei dischi.

Prontamente soccorse da alcuni spettatori Anna e Luana venivano estratte dall'abitacolo e portate poco distanti e al sicuro mentre per la macchina non c'era più niente da fare, tanto che alla fine non è stato più possibile recuperare niente.

LA CRONACA

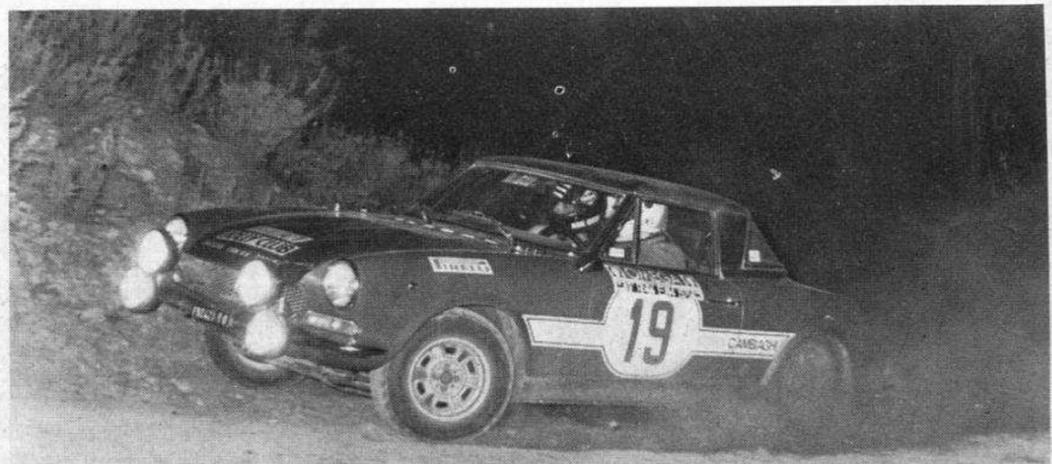
## Il semiasse decisivo

CONTINUAZIONE DA PAG. 39

per un banalissimo guasto: un morsetto allentato della batteria, e Bacchelli, spiccando un magnifico 19'32" contro i 20'38" di Ballestrieri, si insediava al comando della classifica con 24 secondi di vantaggio sul sanremese, vantaggio che saliva a 1'14" nella seconda prova dove vinceva con 16'50" contro i 17'12" di Andruet, scatenato nell'intento di recuperare il tempo perduto, e i 17" e 1' e 26" di Ballestrieri. Mantenendosi nel tempo base di

7'48" nella terza prova i due alfisti riducevano lo svantaggio di 12". (Nella quarta prova colpo di scena finale: cinquanta metri dopo il via Bacchelli è costretto al ritiro per la rottura del semiasse. Da questo momento mentre Andruet si prendeva le sue residue soddisfazioni aggiudicandosi i tempi migliori in tredici delle rimanenti prove (una era appannaggio del bravo Pittoni) che lo portavano a risalire del 19. posto in cui era caduto al quarto.

Ballestrieri ormai saldamente al comando tirava i remi in barca, badando soltanto a controllare in tutta tranquillità la situazione, mentre si assisteva sia al ritiro di Svizzero che rompeva una ruota urtando contro un muretto, sia di Bianchi (incendio del motore), sia alle superlative prove di Cambiagli e di Betti che concludevano al terzo e quinto posto assoluto.



Cambiagli non doveva nemmeno partecipare perché la sua Porsche non è stata finita in tempo. Poi è partito con un vecchio spider ed è finito addirittura terzo dopo una gara che lo ha visto in continua rimonta

● In occasione del Rally si sono festeggiate le nozze d'argento tra il JOLLY CLUB e ARNALDO CAVALLARI. Certo che di questi tempi, con piloti che ogni anno vagano di sodalizio in sodalizio, un accordo così ha veramente del sorprendente.

● Il giorno delle verifiche L'ASSISTENZA CLIENTI FIAT ha offerto un cocktail a tutti i piloti che corrono privatamente con le sue vetture imbastendo allo stesso tempo una stimolante conferenza stampa cui a turno hanno risposto l'ing. Lampredi, il dr. Mordenti, i direttori sportivi Silecchia e Farinetti, Bellotti e Caiano. Qualche domanda alla lunga si è rivelata più imbarazzante del previsto, comunque la promessa del dr. Mordenti di offrire entro breve un cospicuo sconto sui ricambi oltre che sull'acquisto di alcune vetture ha accontentato un poco tutti.

● L'addetto stampa del rally, inviando un telegramma ad un collega direttore della rivista spagnola Formula (sede in via Generalissimo Franco) si è visto ritornare lo stesso col motivo che il Generalissimo Franco al momento è assente!

## PAGANELLI «vietato»

● PAGANELLI, che come ricorderete, aveva stabilito di partecipare privatamente ad alcuni rally nazionali col Team di Bossetti, ha dovuto rinunciare al suo proposito. Al reparto corse infatti gli hanno vietato tassativamente di correre con qualsiasi vettura in gara che non siano tra quelle stabilite dalla squadra ufficiale.

● Con il Rally dell'Elba il già preannunciato abbinamento pubblicitario tra i Piloti della Fiat e l'Omega è diventato pubblica realtà. A fine Rally, comunque, anche BALLESTRIERI è entrato a far parte degli « Omegalomani ».

● Tornando ai BETTI, capito che la causa delle loro soste era un morsetto della Batteria non ci hanno pensato due volte e Luca (il navigatore) si è sistemato nel cofano posteriore compiendo così un'intera prova speciale nella quale il fratello al volante ha ottenuto addirittura il sesto tempo!



Al termine di una corsa entusiasmante, i fratelli Betti hanno colto un quinto posto estremamente lusinghiero. Loro però andavano più forte ancora ed avrebbero potuto aspirare ad una classifica più probante

● Tra le pochissime novità all'Elba, i nuovi pneumatici della Pirelli a profilo più alto e facenti parte della serie racing stradale. Il profilo '60 permette infatti di alzare leggermente le vetture (Fiat e Alfa nella fattispecie) mantenendo le caratteristiche pistaiole della gomma da 205 x 13. All'Elba la Pirelli assisteva ufficialmente oltre alle due case suddette anche l'Opel di Rohrl.

● Anche se nessuno si crede più è dimostrato che la cavalleria esiste ancora ed anche il senso sportivo. Durante la seconda notte di gara BETTI si è dovuto bloccare per un guasto analogo a quello di Andruet. Mentre i due fratelli erano con le mani nei capelli per capirne l'origine si è fermato BIANCHI (in piena prova) ed ha prestato loro la sua torcia.

Da notare che Bianchi era impegnatissimo a difendere la sua posizione dagli attacchi di MASSIMO CAMBIAGHI per la supremazia nel G.3. Proprio lo stesso Cambiagli comunque si è fermato poco dopo per aiutare lo stesso Bianchi alla cui Porsche aveva preso fuoco il motore.

● Al Rally ha partecipato anche lo jugoslavo PALIKOVIC con una Porsche Carrera G.3 venuta appositamente da Stoccarda per i colori della Scuderia North West. E' partito senza aver visto nemmeno un metro di gara con le note trovate di straforo da un altro concorrente. Alla fine comunque ha terminato al decimo posto ottenendo anche tempi di rilievo in qualche prova. Resta il dubbio di che cosa avrebbe potuto fare se solo avesse provato la metà degli altri e non avesse corso le speciali su terra con i racing e quelle su asfalto con le gomme neve.

● Grosso dubbio per il sottoscritto e per tutti gli altri spettatori al via della prova notturna del S. Martino. Dopo soli cento metri i concorrenti devono passare su un ponte incredibilmente strettissimo e lungo una sessantina di metri. Orbene quello che nessuno è riuscito a capire è come ha potuto Blomqvist percorrerlo tutto di traverso in uno spazio difficilmente transitabile anche completamente paralleli alle spallette.

## 1.a TAPPA

## P.S. FALCONAIA (terra)

1. Verini (Fiat Abarth) 19'15"; 2. Rohrl (Opel Ascona) 19'45"; 3. Paganelli (Fiat Abarth) 19'49"; 4. Blomqvist (Saab) 19'54"; 5. De Eccher (Stratos) 19'55".

## P.S. 2 MONTE CALAMITA (terra)

1. Blomqvist 16'52"; 2. De Eccher 17'20"; 3. Betti (Opel Ascona) 17'26"; 3. Paganelli 17'27"; 5. Ballestrieri (Alfetta GT) 17'29".

## P.S. 3 MONUMENTO (asfalto)

1. Verini 7'50; 2. Andruet (Alfetta GT) 7'51"; 3. Ballestrieri 7'55"; 4. Rohrl 8'06"; 5. De Eccher 8'08".

## P.S. 4 PERONE (asfalto)

1. Andruet 12'43"; 2. Bacchelli (Fiat Abarth) 12'54"; 3. Rohrl 13'03"; 4. Ballestrieri 13'12"; 5. Paganelli 13'21".

## P.S. 5 S. MARTINO (terra)

1. Blomqvist 11'51"; 2. Paganelli 11'56"; 3. Rohrl 11'59"; 4. Bacchelli 11'59"; 4. Bac-

## II TAPPA

## P.S. 1 FALCONAIA (terra)

1) Bacchelli 19'32"; 2. Betti 20'36"; 3. Ballestrieri 20'38"; 4. Pittoni 20'43"; 5. Palikovic (Porsche) 20'53".

## P.S. 2 MONTE CALAMITA (terra)

1. Bacchelli 16'50"; 2. Andruet 17'12"; 3. Ballestrieri 17'26"; 4. Pittoni 18'14"; 5. Bianchi 18'18".

## P.S. 3 MONUMENTO (asfalto)

1. Andruet 7'36"; 2. Ballestrieri 7'48"; 3. Bacchelli 8'00"; 4. Svizzero 8'08"; 5. Pittoni 8'23".

## P.S. 4 PERONE (asfalto)

1. Andruet 12'43"; 2. Ballestrieri 13'15"; 3. Svizzero 13'28"; 4. Fagnola (Alfa GTV) 13'58"; 5. Cambiaghi R. 14'02".

## P.S. 5 S. MARTINO (terra)

1. Andruet 11'57"; 2. Betti 12'19"; 3. Ballestrieri 12'30"; 4. Cambiaghi R. (Fiat 124) 12'40"; 5. Cambiaghi M. 12'40".

# 19 «speciali» per lui



Non ha certo avuto fortuna, Andruet. In compenso tutto il pubblico lo ha eletto a beniamino. Adesso in Italia lo si rivedrà al Quattro Regioni molto probabilmente alla guida di una vettura con il motore quattro valvole. Ma in quell'occasione quattro valvole le avrà anche Munari sulla Stratos

chelli 11'59" 5. Andruet 12'05".

## P.S. 6 VOLTERRAIO (terra)

1. Ballestrieri 5'51"; 2. Paganelli 5'52"; 3. Andruet 5'54"; 4. Blomqvist 5'54"; 5. Rohrl 5'55".

## P.S. 7 MONUMENTO (asfalto)

1. Andruet 7'40"; 2. Ballestrieri 7'44"; 3. Bacchelli 7'54"; 4. Paganelli 8'04"; 5. Svizzero (Alfetta GT) 8'09".

## P.S. 8 COLLE D'ORANO (asfalto)

1. Andruet 7'51"; 2. Ballestrieri 7'52"; 3. Rohrl 7'58"; 4. Svizzero 8'16"; 5. Pittoni (Alfetta GT) 8'30".

## P.S. 9 PERONE (asfalto)

1. Andruet 12'41"; 2. Bacchelli 12'47"; 3. Ballestrieri 12'55"; 4. Rohrl 13'02"; 5. Svizzero 13'13".

## P.S. 10 FALCONAIA (terra)

1. Bacchelli 20'42"; 2. Blomqvist 20'56"; 3. Rohrl 21'05"; 4. Ballestrieri 21'21"; 5. Betti 21'30".

## P.S. 11 S. MARTINO (terra)

1. Blomqvist 11'53"; 2. Bacchelli 11'56"; 3. Betti 12'05"; 4. Ballestrieri 12'07"; 5. Andruet 12'21".

## P.S. 12 PERONE (asfalto)

1. Ballestrieri 15'08"; 2. Bacchelli 15'16"; 3. Rohrl 15'23"; 4. Andruet 15'29"; 5. Svizzero 15'48".

## P.S. 13 MONUMENTO (asfalto)

1. Andruet 7'44; 2. Rohrl 7'50; 3. Bacchelli 8'00"; 4. Ballestrieri 8'02"; 5. Svizzero 8'14".

## P.S. 14 MONTE CALAMITA (terra)

1. Bacchelli 16'48"; 2. Ballestrieri 17'06"; 3. Andruet 17'16"; 4. Rohrl 17'21"; 5. Betti 17'37".

## P.S. 15 PARATA (terra)

1. Andruet 8'18"; 2. Bacchelli 8'29"; 3. Rohrl 8'39"; 4. Cambiaghi M. (Porsche) 8'49"; 5. Bianchi (Porsche) 8'51".

## P.S. 16 VOLTERRAIO (terra)

1. Bacchelli 5'43"; 2. Rohrl 5'53"; 3. Ballestrieri 5'54"; 4. Andruet 5'56"; 5. Betti 5'56".

## P.S. 17 RECISO (terra)

1. Bacchelli 5'42"; 2. Andruet 5'46; 3. Ballestrieri 5'53"; 4. Betti 5'53"; 5. Bianchi 5'54".

## P.S. 6 VOLTERRAIO (terra)

1. Andruet 5'56"; 2. Betti 5'59"; 3. Ballestrieri 6'07"; 4. Bianchi 6'17"; 5. Palikovic 6'18".

## P.S. 7 MONUMENTO (asfalto)

1. Andruet 7'50"; 2. Svizzero 8'16"; 3. Ballestrieri 8'18"; 4. Fagnola 8'32"; 5. Cambiaghi M. 8'45".

## P.S. 8 COLLE D'ORANO (asfalto)

1. Andruet 8'04"; 2. Svizzero 8'29"; 3. Ballestrieri 8'33"; 4. Pittoni 8'41"; 5. Betti 8'43".

## P.S. 9 PERONE (asfalto)

1. Andruet 12'59"; 2. Svizzero 13'32"; 3. Ballestrieri 13'43"; 4. Pittoni 13'56"; 5. Betti 14'02".

## P.S. 10 FALCONAIA (terra)

1. Andruet 20'18" 2. Betti 20'42"; 3. Ballestrieri 21'12"; 4. Pittoni 21'12"; 5. Palikovic 21'14".

## P.S. 11 S. MARTINO (terra)

1. Pittoni 11'51"; 2. Andruet 12'08"; 3. Betti 12'15"; 4. Cambiaghi R. 12'36"; 5. Ballestrieri 12'48".

## P.S. 12 PERONE (asfalto)

1. Andruet 15'26"; 2. Ballestrieri 16'21"; 3. Fagnola 16'23"; 4. Pittoni 16'35"; 5. Cambiaghi R. 16'37".

## P.S. 13 MONUMENTO (asfalto)

1. Andruet 7'48"; 2. Betti 8'20"; 3. Ballestrieri 8'23"; 4. Cambiaghi R. 8'24"; 5. Pittoni 8'25".

## P.S. 14 MONTE CALAMITA (terra)

1. Andruet 17'22"; 2. Betti 17'25"; 3. Cambiaghi R. 17'50"; 4. Pittoni 18'16"; 5. Fagnola 18'32".

## P.S. 15 PARATA (terra)

1. Andruet 8'34"; 2. Cambiaghi R. 9'15"; 3. Palikovic 9'17"; 4. Fagnola 9'26"; 5. Pittoni 9'27".

## P.S. 16 VOLTERRAIO (terra)

1. Andruet 5'56"; 2. Betti 6'05"; 3. Pittoni 6'13"; 4. Palikovic 6'14"; 5. Ballestrieri 6'21".

## P.S. 17 RECISO (terra)

1. Andruet 5'47"; 2. Betti 6'01"; 3. Pittoni 6'02"; 4. Palikovic 6'03" 5. Ballestrieri 6'04".