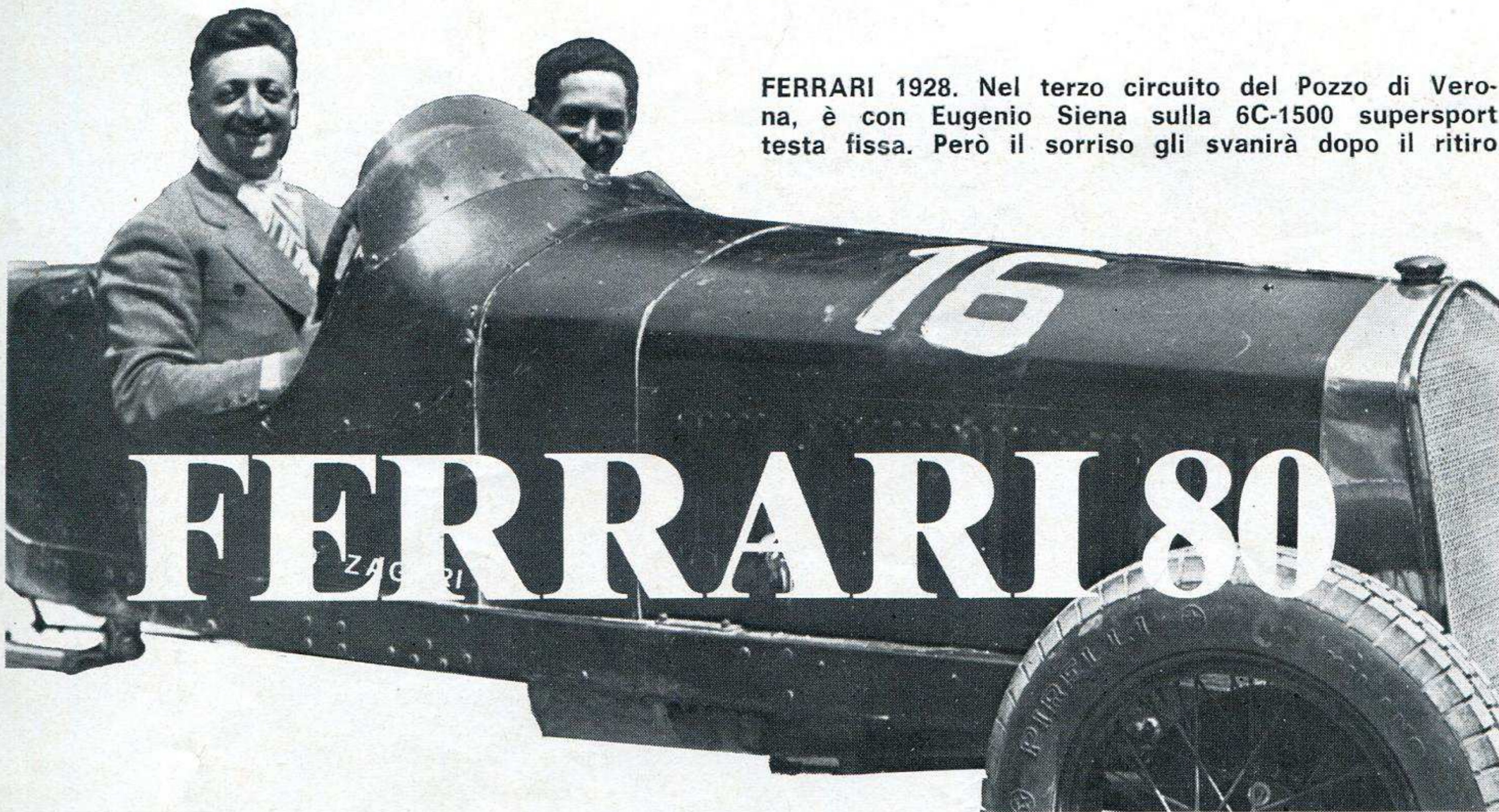


IL TRAGUARDO D'ORO DI UN CAMPIONE DELLA VITA



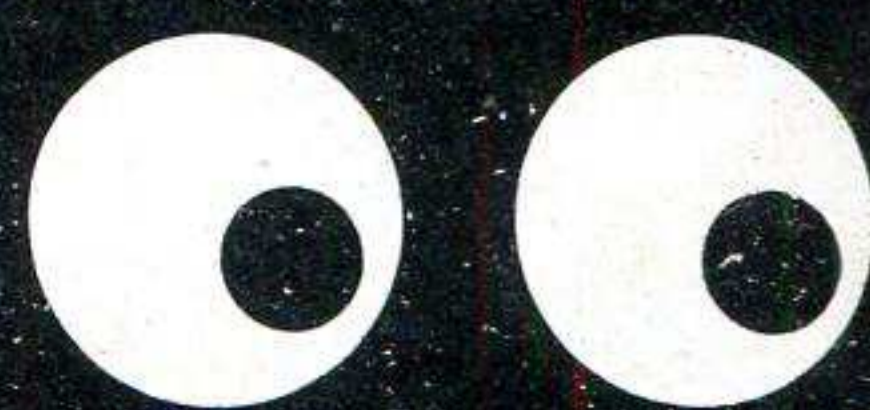
FERRARI 1928. Nel terzo circuito del Pozzo di Verona, è con Eugenio Siena sulla 6C-1500 supersport testa fissa. Però il sorriso gli svanirà dopo il ritiro

# FERRARI 80

**D**I ENZO FERRARI è stato scritto tanto, tutto. E si potrebbe (anzi si potrà) scrivere ancora molto. In questa settimana il Grande Solitario di Maranello (ma lo è poi tanto, con quel coro di affetto nel mondo che sa suscitare?) raggiunge un traguardo importante: gli 80 anni. Anzi, per dirla con l'indimenticato poeta Ungaretti, che ha avuto pur lui una grande vitalità umana negli anni più longevi: quattro volte vent'anni. Perché chi ha la forza umana di saper vivere con la carica di sempre, non somma gli anni ma cicli di generazioni. E' la stupenda lezione di vita di questi uomini veri (e non semplici personaggi) che sanno conservarsi integri nei loro entusiasmi, convinzioni, determinazioni, violenze, affetti, antipatie, simpatie, interessi non solo economici, ingenuità e protervie, cocciutaggini e slanci istintivi, vuoi che abbiano 20, o 40, o 60 o 80 anni. Campioni della vita, non c'è dubbio, si nasce, anche se lo si diventa con la somma giusta e non occasionale, strumentale di queste qualità. Che fanno l'Uomo Vero, non l'Uomo-NO farne-

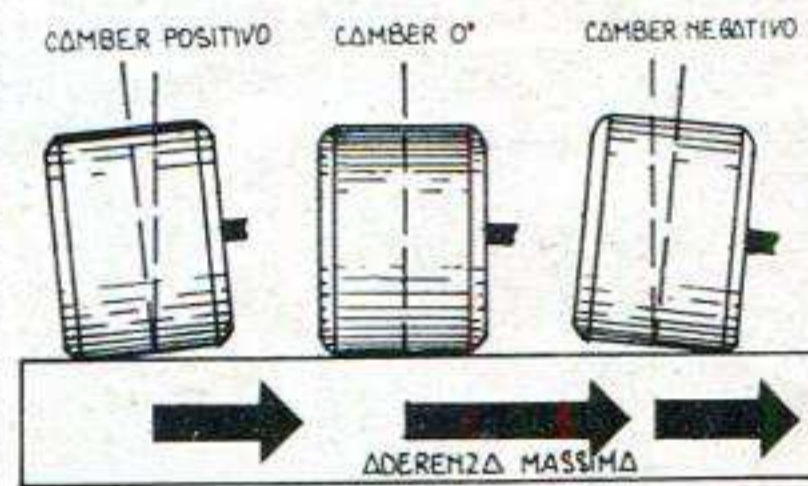
ticato da Marcuse, il filosofo che ha marchiato purtroppo la nostra epoca di lezioni alla rinuncia, ma l'UOMO-SÌ nel pensiero e negli atti, nei fatti, non nella retorica della dissacrazione suicida di ogni valore, reale e non costruito sui sofismi dei contorcimenti del pensiero e della parola. Si è scritto tutto di Ferrari? Ma quando si potrà scrivere davvero tutto di uomini come lui, uomini che sanno eccellere nei propri campi e sconfinare anche in altri, con una forza e una convinzione che — come ha permesso loro di saper essere unigenerazionali nel riuscire a rinnovarsi nei vari momenti vissuti — si permettono persino di trovare credibilità e suscitare passioni irrinunciabili in coetanei come in adulti maturi, in giovani, in ragazzi e bambini. Una capacità di simbiosi di sentimenti in persone diverse, diversissime per età, per cultura, per ceto, che dovrebbe dar da pensare a chi ricorre ai più squallidi artifici per conquistare consensi ideologici o divistici, ma che in realtà dimostrazioni come queste confermano possibile sublimare solo in pochi personaggi veri che abbiano saputo guadagnarsi tanto con la continuità e sincerità del

CONTINUA A PAGINA 4 **Marcello Sabbatini**



**LEGGETE SUBITO**

*Lo speciale*



**6** **RADIALE** o NO in F.1?



*Gli altri servizi*

**40** Una « bomba » 127-mille

**50** **TUTTO-RALLY**

- prof. navigatore si confessa
- Le « note valenti » parallele di 4 big
- **MUNARI** mondiale al Tribunale CSI

**60** La vernice ora è SUPER



*Le rubriche*

**3** CALENDARIO delle corse

○ **domenicaSPRINT**

**34** La ZANZARA

**42** Il GIORNALE delle SCUDERIE

**44** KARTING-attualità

**46** TUTTE-SPRINT

**48** SCRIVETECI resteremo amici

**66** COMPRA VENDITA



mittente

affrancatura L. 120

all'ing.

**Enzo FERRARI**

**Casella Postale 589**

**41100 MODENA Centro**

Ritagliate seguendo il bordo, scriveteci i vostri auguri personalizzati, la vostra firma, indirizzo, magari l'età, affrancate con 120 lire: poi spedite la cartolina, presto, prestissimo, perché, Poste permettendo, è opportuno che arrivi tra sabato 18 e lunedì 20 febbraio

**LE GARE RINVIATE E ANNULLATE**

4-5 marzo - **COPPE ILE DE FRANCE** a Monthle-ry: rinviate all'11-12 marzo; 9-10 marzo - **WESTFALEN LIPPE FAHRT**: rinviate al 18-20 maggio; 11-12 marzo - **RALLY YONNE MORVAN**: passa al 18-19 marzo; 5 marzo - **REGOLARITA' A IGLESIAS**: rinviate al 12 marzo

**Marlboro**  
WORLD CHAMPIONSHIP TEAM

**DOVE**  
corriamo  
domenica

**FEBBRAIO**

**Le gare in calendario dal 14 febb. all'11 marzo '78 in Italia e all'estero**

DATA	CORSA	ORGANIZZATORE - LOCALITA' DI PARTENZA E ARRIVO - DISTANZA	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE
14-28	Scuola Piloti Morrogh	H. Morrogh - Via D. Alighieri 4 - CAMPAGNANO DI ROMA - Tel. 06-9033240	Tutti i giorni	● Gr. da 1 a 8	Scuola pilotaggio	Lezioni dietro appuntamento
17-19	Daytona 500 and IROC	NASCAR - Po Box «K» - DAYTONA BEACH (Stati Uniti)	ore 14	●●● STK - T2	Velocità in circuito	STK - Yarborough (Chevrolet) media 246,579 kmh. IROC - Yarborough (Camaro) media 266,685 kmh.
17-19	Rally Costa Brava	Pena Motorista Diez por Hora - Atenas 27 - BARCELONA 6 (Spagna)		●●● Europeo Piloti Rallies - Coeff. 3	Rally	Fernandez-Dural (Escort RS) punti 12685
17-19	Snow Rally	Helsingin Hurhellaautoilijat - Suonionkatu 1 C - SF00530 HELSINKI 53 (Finlandia)		●●● Europeo Piloti Rallies - Coeff. 2	Rally	Blomqvist-Sylvan (Saab 99) p. 21310
19	Corsa a Sandown Park	Light Car Club of Australia Queensberry and Drummond st. - CARLTON (Australia)	ore 15	●●● F.5000	Velocità in circuito	M. Stewart (Lola T.400) in 50'06"4 media 174,470 kmh
19	Rallycross Leruring	RAR - Team Leru - Forst 71 - A.3243 - ST. LEONHARD (Austria)	ore 14	●●● T1-T2-GT3-GT4-S5	Rallycross	Wurz (Lancia Stratos)
19	Gara Club a Vallelunga	H. Morrogh - Via D. Alighieri 4 - CAMPAGNANO DI ROMA - Tel. 06-90.33.240	ore 8,30	● Gr. da 1 a 8	Velocità in circuito	Calcagni (F. Italia) in 12'11" media 98,196 kmh
24-26	Sachs-Winter Rally	RTC Nordheim MC Schaumburg e.V. im ADAC - In der Fluth 2 - 3410 NORTHEIM (Germania)		●●● Europeo Piloti Rallies - Coeff. 3	Rally	Warmbold-Fischer (Toyota Celica) p. 10977
24-26	Mintex Rally	De Lacy MC of Pontefract - Warwich House - North Featherstone - PONTEFRACT (Gran Bretagna)		●●● T1-T2-GT3-GT4-S5	Rally	Vatanen-Bryant (Escort RS) in 2.54'02"
25	Premio Città di Stoccarda a Hockenheim	Motorsportclub Stuttgart e.V. im ADAC - T. Heusstr. 15 - 7000 STUTTGART 1 (Germania)	ore 9,30	●●● T1-T2-GT3-GT4-S5-S6	Velocità in circuito	Non disputata nel 1977
25-26	Ronde de la Giraglia	ASA Bastiaise - BP24 - 20298 BASTIA (Francia)		●●● T1-T2-GT3-GT4-S5	Rally	Freuquin-Deleval (A. 310) in 5.30'26"
25-26	Giro del Lussemburgo	Ecurie du Nord - 15. rue de l'Hopital - ECHTERNACH (Lussemburgo)		●●● T1-T2-GT3-GT4-S5	Rally	
25-26	7. Rally Team 71	Comitato Organizzatore Chierese - c/o Linea 22 - Corso Cibrario 15 - CHIARI (Torino)		● T1-T2-GT3-GT4	Rally	Corino-Rigo (Fiat 124 Ab.) in 1.25'58"
25-26	2. Trofeo Vallechiara	AC Livorno - Via Verdi 32 - LIVORNO		● T1-GT3-V9	Regolarità	Wiegand-Ciani (Alpine A.110S) in 12'28"6
26	Richmond 400	NASCAR - Po Box «K» - DAYTONA BEACH (Stati Uniti)	ore 15	●●● STK	Velocità in circuito	Yarborough (Chevrolet) media 207,410 kmh
26	Corsa ad Adelaide	Adelaide Int. Raceway - Po Box 594 - ADELAIDE 5001 (Australia)	ore 15	●●● F.5000	Velocità in circuito	A. Jones (Lola T.332) in 53'49"1 media 160,545 kmh

**MARZO**

3-4	Rally de Femmes	Auto-Moto Drustvo «INA» - Meduliceva 14 - 41000 ZAGREB (Jugoslavia)		●●● T1-T2	Rally	Si disputa per la prima volta
3-5	Kempen Rally	AC Campina - Grobe Markt 2 - 2300 TURNHOUT (Belgio)		●●● T1-T2-GT3-GT4	Rally	
4	G.P. del Sudafrica	South African M.R.C. - Po Box 4951 JOHANNESBURG 2000 - (Sudafrica)		●●● Camp. Mondiale Piloti F.1	Velocità in circuito	Lauda (Ferrari 312T2) in 1.42'21"6 media 187,630 kmh
4-5	Corsa a Suzuka	Honda Land Ltd. - 5-5 Yaesu - Chou-Ku - Tokyo (Giappone)	ore 15	●●● F2-G9	Velocità in circuito	Non disputata nel 1977
4-5	TT Rally Dunes et Marais	ASA Angias - 42 rue Métadier - 17200 ROYAN (Francia)		●●● T1-T2-GT3-GT4-S5	Rally	Gretha-Maité (Jeep Alfa Romeo) in 3.06'08"
4-5	Rally Lyon-Charbonnières	ASA Rhône - 7 rue Grolée - 69002 LYON (Francia)		●●● T1-T2-GT3-GT4-S5	Rally	Cat-Neyron (Opel Kadett GTE) in 2.53'33"6
4-5	Rally Vasco-Navarro	Real Automovil Club Vasco Navarro - Plaza de Oquendo - SAN SEBASTIAN (Spagna)		●●● T1-T2-GT3-GT4-S5	Rally	Etcheberg-Etcheberg (Porsche Carrera) p. 9979
4-5	Rally di San Marino	Scuderia RSM - Piazza Nuova - Dogana - 47031 SAN MARINO (Rep. San Marino)		●●● T1-T2-GT3-GT4	Rally	1974: Bisulli-Zanucoli (Fiat 124 sp.) in 6.11'19"
4-6	Total Oil Economy Run	Australian Sporting Car Club - Po Box 72 - REDFERN NSW 2016 (Australia)		●●● T1-T2-GT3	Rally	
5	Ontario Twin 200's	USAC - 4910 W 16.th Str. - INDIANAPOLIS (Stati Uniti)	ore 14	●●● G9-STK	Velocità in circuito	A.J. Foyt (Coyote Foyt) media 242,299 kmh
5	Carolina 500 a Rockingham	NASCAR - Po Box «K» - DAYTONA BEACH (Stati Uniti)	ore 15	●●● STK	Velocità in circuito	R. Petty (Dodge) media 156,073 kmh
5	2. Giro Valli Canavesane	AC Ivrea - Via Aosta 10 - 10015 IVREA (VC)		● T1-GT3-VS	Regolarità	Forato (Simca Rally II) in 10'55"0
9-10	Kuwait Rally	Kuwait Intern. Touring and Automobile Club - Po Box Safat 2100 - KUWAIT		●●● T1-T2-GT3	Rally	Non disputato nel 1977
10-12	Bergischer Lowe a Zolder	Motorsportverband Bergish Lands e.V. im AVD - Postfach 101331 - 5650 SOLINGEN 1 (Germania)	ore 10	●●● T1-T2-GT3-GT4-S5 S6-F3-FF	Velocità in circuito	Schurti (Porsche turbo) in 38'36"9
11	Rally Schinderhannes	Hunsruck Auto Club e.V. im ADAC - Postfach 222 - 6540 SIMMERN (Germania)		●●● T1-T2-GT3-GT4	Rally	Si disputa per la prima volta
11-12	Ronde Picarde	ACHO - Rue Tête d'Argent 5 - 7500 TOURNAI (Belgio)		●●● T1-T2-GT3-GT4	Rally	Non disputato nel 1977
11-12	Gatornationals a Gainsville	NHRA - 10639 Riverside Drive - N. HOLLYWOOD (Stati Uniti)	ore 11	●●● DGT	Accelerazione	
12	1. Gara di regolarità a Iglesias	AC Cagliari - Via E. Carboni Boi - CAGLIARI		●●● T1-GT3-V9	Regolarità	Si disputa per la prima volta

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »

CONTINUAZIONE DA PAGINA 2

proprio operato. 80 anni di una vita così non possono essere riassunti anche in un solo numero di AUTO-SPRINT. Perciò si è pensato di festeggiare questo traguardo di vero arcobaleno umano, oltre che con la cartolina di copertina che vi abbiamo invitato a inviare (TUTTI, mi raccomando!) a Maranello, proponendovi lo stralcio di un passo iniziale del libro autobiografico del « Drake », « Le Briglie del Successo ». Ferrari vi racconta Ferrari, il primo se stesso. Il Ferrari ante-automobilistico. Quello meno noto e che vale trattenere adesso.

Quel profilo lontano

da «LE BRIGLIE DEL SUCCESSO» cap. 1°

...Il freddo, tanto freddo, è stato un po' il denominatore della mia vita, in alcuni momenti importanti. Già quando nacqui, il 20 febbraio 1898 a Modena. Arrivai il 18, ma quel mese la neve era tanto alta, mi raccontò mia madre, che soltanto due giorni dopo fu possibile andare a denunciarmi allo stato civile. I miei genitori, lui di Carpi, lei di famiglia forlivese, abitavano nella lontana periferia, in una casa modesta, annessa all'officina di carpenteria metallica che mio padre possedeva.

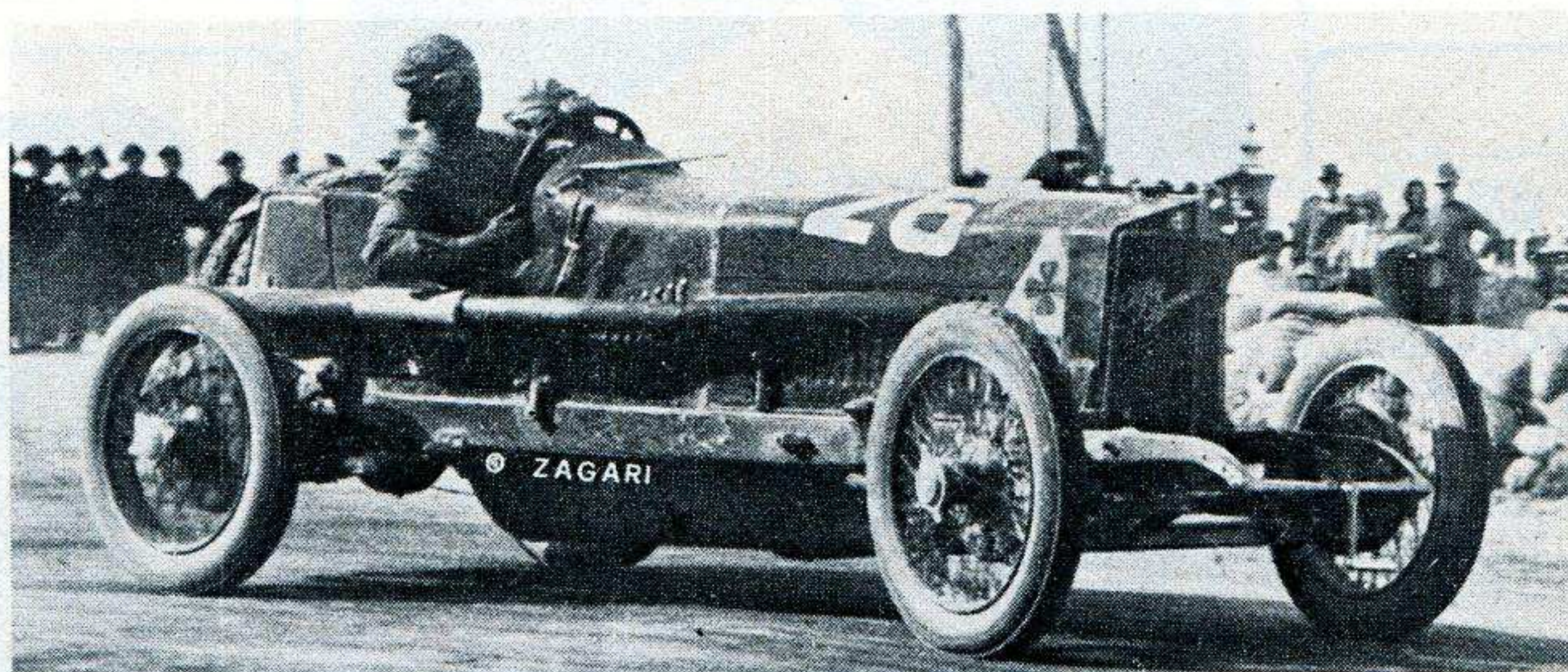
Modena aveva allora cinquantamila abitanti. Oggi quasi duecentomila. Le nebbie invernali e il sole estivo continuano ad alternarsi, uguali, sulla sua pianura quasi a livello del mare; ma nella campagna intorno molto è mutato.

Mio fratello Alfredo era nato due anni prima di me. Con lui dividevo la camera sopra l'officina. La sveglia mattutina con le prime mazza-te dei carpentieri. Mio padre costruiva ponti e tettoie per le ferrovie dello Stato. Della sua azienda, che contava dai quindici ai trenta operai secondo i periodi di lavoro, era il direttore, il progettista, l'amministratore, il commercialista e il dattilografo. Morì all'alba del 1916 per una di quelle polmoniti che oggi si dominano nel volgare di poche ore.

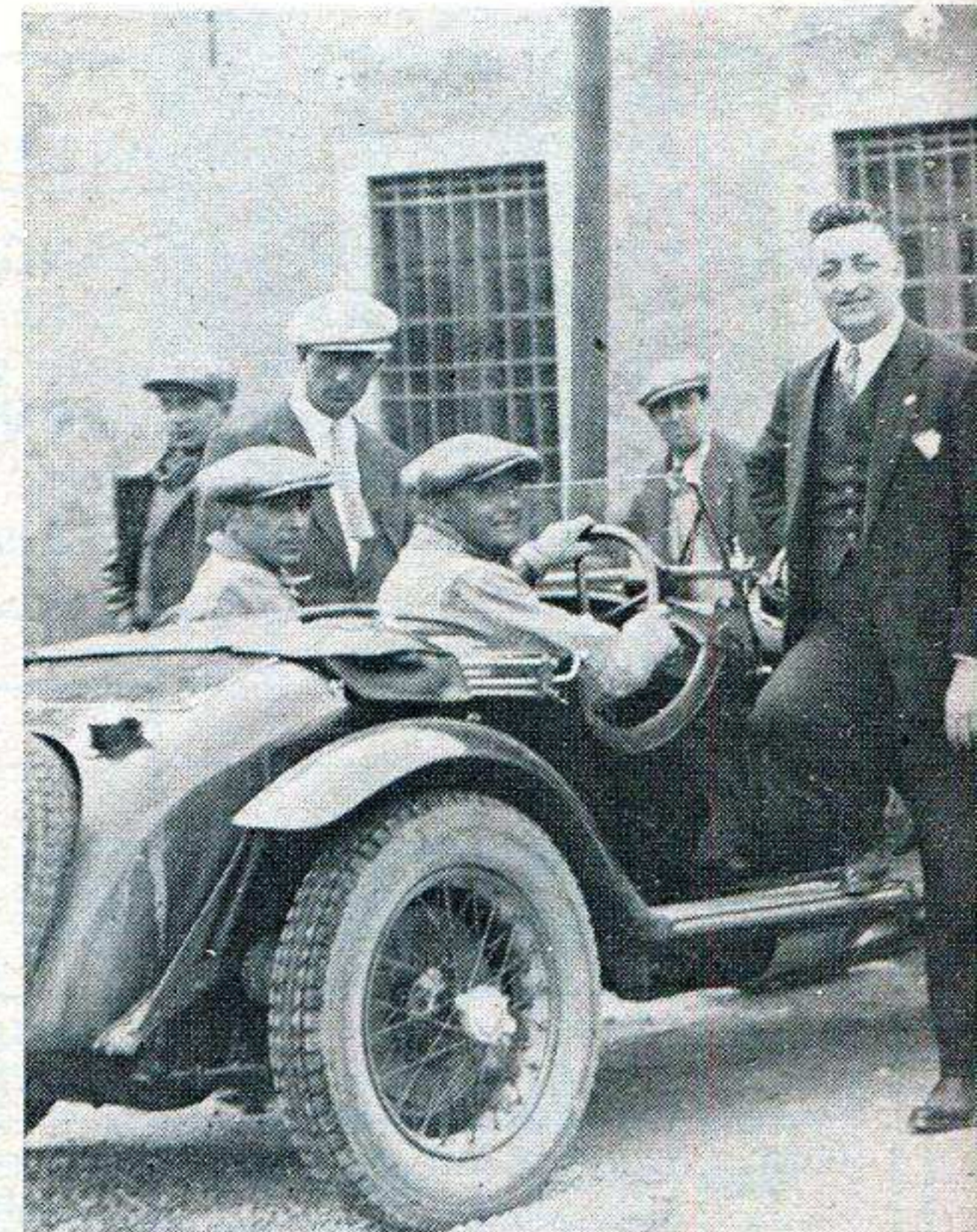
Anche mio fratello Alfredo morì in quell'anno, per una malattia contratta prestando servizio militare volontario. Io rimasi paurosamente solo.

La mia adolescenza fino a quell'anno era stata serena. Frequentavo la scuola elementare di via Camurri, la strada che conduceva alla stazione e distava da casa un chilometro. La direttrice, una signora dai capelli bianchi, non tanto alta, marchigiana, con severa dolcezza pretendeva da me quello che mio fratello compiva con diligenza e sollecitudine. Ecco, il mio unico cruccio era la scuola: provavo una sincera avversione per lo studio, al contrario di mio fratello che era bravissimo. Le insufficienti pagelle presentate a mio padre rammentano ancora il bruciore delle sue carezze. Lui insisteva: «Devi fare l'ingegnere!». Rispondevo: «Voglio andare a lavorare!».

Dovetti spesso pentirmi di non



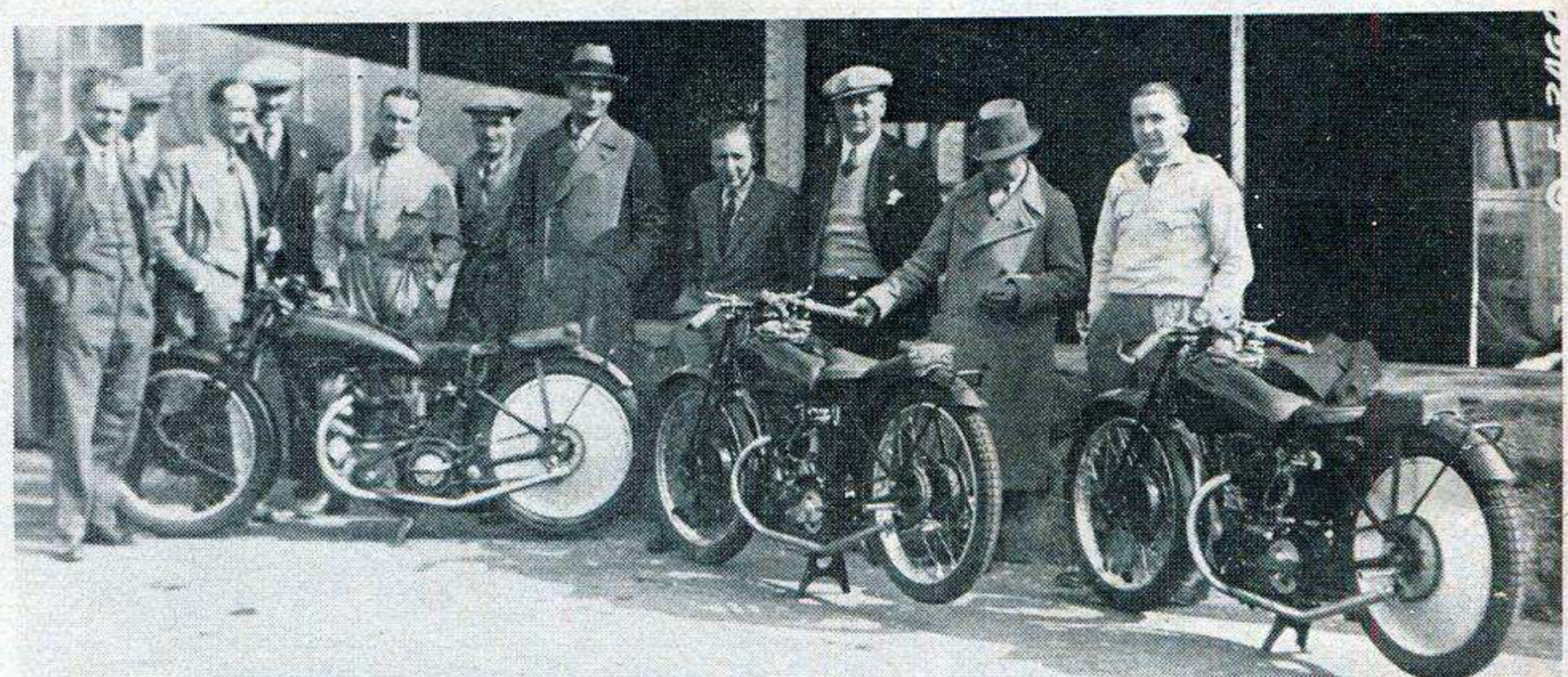
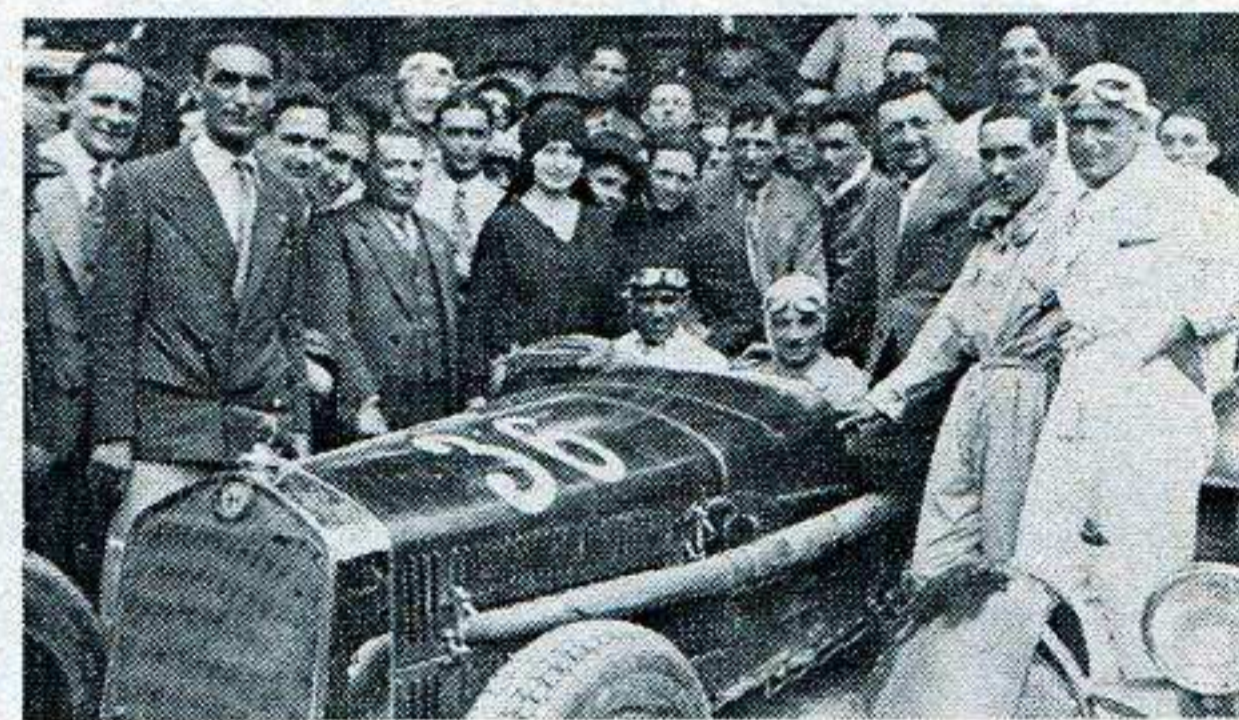
Completiamo il dossier-ricordi-Ferrari, del quale già l'anno scorso per i 79 anni anticipammo un gran numero di foto-storiche: questa sopra è del 1924, quando Enzo Ferrari corse al volante di un'Alfa RL al circuito del Savio



1931 - A Brescia prima della partenza della Mille Miglia con Borzacchini al volante dell'Alfa. A sinistra, 1930 Trieste-Opicina: al centro del gruppo la signora Laura Ferrari



9 settembre 1935: siamo a Monza per la disputa del 14. Gran Premio d'Italia. Erano i tempi in cui Enzo Ferrari assisteva alle gare in pista



1933 - Le Rudge della scuderia Ferrari: il secondo da destra è Nuvolari

aver obbedito alle sue esortazioni.

All'uscita della scuola veniva ad attendermi Dick, un colossale danese. La sua impressionante mole non aveva alcun effetto sui miei compagni. Era troppo nota la sua estrema docilità. Morì giovane, a tre anni, a causa di un osso appuntito. Povero Dick!

...Ricordo l'allevamento dei piccioni viaggiatori che mio fratello e io curavamo, le gare a cui partecipavamo con i nostri campioni, ricordo le nostre lezioni di scherma, le gare podistiche, la mia bravura nel tiro a segno. Ricordo soprattutto quei compagni di scuola, alcuni dei quali rividi tanti anni più tardi.

...Quando in casa apparve la prima automobile, una monocilindrica De Dion-Bouton, Toni iniziò le sue esperienze automobilistiche che si perfezionarono con la Marchand due cilindri, per finire alla Diatto tre litri, quattro cilindri monoblocco, torpedo rossa. Fu l'ultima macchina che mio padre e Alfredo pilotarono prima di morire.

Un'emozione ancora lontana, per me, quella del volante. Il mio sport era l'atletica leggera. La nostra casa era arretrata duecento metri sulla via Camurri. C'era una stradina d'accesso, fiancheggiata da un maleodorante canale d'acqua stagnante con un filare di pioppi sulla riva. Con mio fratello, muniti di un nastro avvolgibile, misurammo cento metri. E piantammo due picchetti di legno all'inizio e alla fine di quella corsia di terra battuta.

Gli allenamenti si ripetevano metodici ogni sera. L'ambizione era di uguagliare il primato olimpico di Walcker in 10"8. Gli amici venivano qualche volta a cimentarsi con noi. Quando la partenza avveniva con-

temporaneamente in linea, tutto era semplice per il giudice d'arrivo. Quando invece si correvano i 100 metri da soli, le discussioni diventavano interminabili. Perché il tempo impiegato veniva rilevato con una sveglia munita solo della lancetta dei secondi.

...Sconfitto in atletica, preferivo il tiro a segno. Col Flobert. Riuscivo con facilità a far strage di pipe di gesso. Avevo messo in croce mio padre per farmi comprare quel fucile, col quale — insieme a mio fratello — davo la caccia agli enormi topacci di chiavica che gremivano le sponde del canale, confine di casa. Inventammo una specie di contabilità: i colpi a disposizione erano in relazione ai voti riportati a scuola.

Frequentavo anche la palestra della Panaro. Un enorme stanzone, con pertiche, sbarre, parallele, tappeti. E un largo spiazzo per il pattinaggio a rotelle. Era sempre Alfredo che riusciva bene in tutto. Compresa la scherma, che un caro amico di mio padre, il professore Marsciani, ci insegnava due volte la settimana.

Un odore di muffa, un'aria saturata di polvere, una luce incerta, sono i ricordi di quella palestra, che frequentavo volentieri solo per dedicarmi al pattinaggio.

La prima comunione temperò un

poco quelle esuberanze atletiche, anche se il catechismo mi fu altrettanto ostico. Don Morandi, il vecchio sacerdote che ci insegnava dottrina nella chiesa parrocchiale di Santa Caterina, si indispettiva. Ricordo la confessione del sabato precedente la cerimonia. Mi guadagnai una penitenza gravosa, poiché non ebbi riserve nel raccontare tutti i peccati che ritenevo di commettere quotidianamente. Fu la prima vera confessione. E non credo di averne più fatte altre.

...Ma poi venne quell'anno di guerra e di sciagura familiare a segnare probabilmente il mio destino. Tutto mutò di colpo e io mi trovai allo sbaraglio.

... A tanti anni — a tanti decenni — di distanza, io mi ritrovo in questi luoghi e riconosco certi alberi, certi casolari, certi fossi, quel profilo lontano del monte Cimone. Il mio lavoro, ha cambiato qualcosa: per esempio Maranello era un paesino di millecinquecento anime. Oggi è ingrossato, conta più di ottomila abitanti, ha un istituto professionale che porta il nome di mio figlio Dino. Lungo questi rettili che io ricordo polverosi e percorsi da buoi, sfrecciano macchine insolite. Posso dire di aver fatto qualcosa? Posso dire di aver esaudito i sogni e le passioni di ragazzo, fino all'ultimo traguardo?



La risposta a questo interrogativo datela voi. Ha esaudito i suoi sogni e le sue passioni di ragazzo (anche quella sempre riproposta come insoddisfatta di giornalista) fino all'ultimo traguardo? Personalmente penso di sì. Anche se ancora tanti e tante avrà ancora, proprio in questi anni, modo di esaudire. Perché Ferrari, come i pochi come lui, non avrà mai «ultimi traguardi». L'ultimo sarà sempre il penultimo. Perché la gente l'ha nel cuore. E lo conserverà lì.

Mentre **MUNARI**  
festeggia  
l'iride - 1977

# domenica **SPRINT**

Anche le **PIRELLI** hanno avuto la loro rivincita in **SVEZIA**

# WALDEGAARD

# è sempre

# FORD...e

# (ma il Gruppo si riscatta!)



Miracolosamente in bilico sulle strettissime ruotine adatte al terreno ghiacciato, ecco Bjorn Waldegaard lanciato a quella vittoria, che rilancia la Ford fra le favorite del «mondiale» 1978



Degno avversario di Waldegaard, Hannu Mikkola non ha fatto rimpiangere Clark in squadra



Markku Alen è stato il migliore della pattuglia Fiat. Il finlandese è tornato in forma splendida



Stig Blomqvist, quarto al suo debutto con la Stratos, ad un certo punto poteva andare in testa

## Nuove DUNLOP per le ESCORT

● La Ford si è presentata al via del rally con undici meccanici: due erano svedesi e nove inglesi. I mezzi di servizio erano solo tre furgoni (obiettivamente sembravano però ben di più). La dotazione di gomme per tre vetture prevedeva 270 Kumi Helenius e 90 Dunlop M+S di nuovo tipo con diversi trattamenti sui tasselli centrali. Decisamente non si trattava di poche gomme considerando che il fondo era tutto innevato e quindi apparentemente uniforme.

## DALL'INVIATO

KARLSTADT - La tradizione svedese, ancora una volta, è stata rispettata. Da queste parti, su questa neve, nessuno che non sia uno svedese (ed oggi bisogna precisare "nessuno che non sia Blomqvist o Waldegaard), può sperare di poter vincere.

Per il secondo round mondiale della stagione rallystica, si era dato appuntamento a Karlstadt, nel centro del paese nella regione dei laghi, il fior fiore del rallysmo nordico, con tutte le principali Case presenti. Ma alla fine il risultato è stato quello solito, anche se il rally è stato combattutissimo, con colpi di scena e battaglia di protagonisti sul filo del secondo, con condizioni climatiche molto diverse pur se con il comune denominatore di una temperatura mai superiore ai 10-15 gradi sotto zero.

Il gioco dei pronostici voleva favoriti la Lancia Stratos di

Blomqvist e le Ford Escort. In effetti, il succedersi degli eventi non ha fatto che confermare le previsioni. Con la piacevole novità, ed è proprio il caso di dirlo, della presenza continua e costante — ed a tratti minacciosa — della Fiat 131 Abarth di Markku Alen.

La Ford, al rientro stagionale, si è subito riproposta come la Casa da battere. Il suo terzetto di piloti, Waldegaard, Mikkola e Vatanen, è forte in maniera impressionante. In particolare, i primi due sono un esempio di regolarità e di freddezza da far veramente paura. Su queste strade avevano il vantaggio di avere la macchina più adatta (la Escort va già meglio anche sulla terra), e la Ford aveva appunto i tre alfiere obiettivamente più validi sul piano internazionale ri-

**Carlo Cavicchi**

**CONTINUA A PAGINA 28**



Il sempre irruente Vatanen ha completato il terzetto delle Escort ufficiali giunte al traguardo



Simo Lampinen, come al solito molto redditizio, in Svezia è stato anche più veloce di Salonen

# RALLY di SVEZIA

10-12 febbraio 1978

28.a edizione, seconda prova valida per il campionato mondiale rallies per marche e per la coppa FIA per piloti

● **Organizzazione:** The International Swedish Rally, Falck S 40320, Stoccolma (Svezia)

● **Tre tappe** per complessivi 1.520 km, di cui 640 in 38 prove speciali di cui una annullata

● **Partenza ed arrivo:** Karlstad

## Così al traguardo

1. Waldegaard-Thorszellius (Ford Escort RS) 6'42"40", primi del gr. 4; 2. Mikkola-Hertz (Ford Escort RS) a 1'28"; 3. Alen-Kivimaki (Fiat Abarth 131) a 2'46"; 4. Blomqvist-Sylvan (Lancia Stratos) a 5'31"; 5. Vatanen-Aho (Ford Escort RS) a 7'21"; 6. Lampinen-Andreasson (Fiat Abarth 131) a 13'35"; 7. Danielsson-Eddqvist (Opel Kadett GTE) a 17'05", primi del gr. 2; 8. L.E. Wallfridsson-Persson (Volvo 142) a 34'31"; 9. Stromberg-Ericsson (Saab 96 V4) a 35'22"; 10. Melin-Hellgren (VW Golf GTI) a 36'59", primi del gr. 1; 11. Ahlin-Ahlin (Opel Kadett GTE) a 42'12"; 12. Tunemar-Bonnevier (Saab 99 EMS) a 43'27"; 13. Olsson-Olsson (Ford Escort RS) a 45'10"; 14. Sogaard-Nordal (Opel Kadett GTE) e Sellholm-Carlsson (Opel Kadett GTE) a 46'02"; 16. Borjesson-Sterner (Lada Vaz 1500 S) a 46'58"; 17. Ytterbring-Sandberg (Datsun F 11) a 48'36"; 18. Haugland-Holmes (Skoda RS 130) a 49'06"; 19. G. Blomqvist-T. Blomqvist (Fiat 131 Mirafiori) a 51'38"; 20. J. Olsson-Bengtsson (Volvo 142) a 52'24".

Seguono altri 18 classificati.

## Le prove speciali

### PRIMA TAPPA

**1. Karbol (5,2 km)**  
Vatanen (Ford Escort) 3'34"; Mikkola (Ford) 3'34"; Blomqvist (Stratos) 3'35"; Waldegaard (Ford) e Alen (Fiat 131) 3'36".  
**P.S. 2 - Malnacka (10,1 km)**  
Vatanen 4'52"; Mikkola 4'53"; Waldegaard 4'54"; Alen 4'56"; Blomqvist 4'59".  
**3 - Gras (17,7 km)**  
Mikkola 7'29"; Waldegaard 7'36"; Blomqvist 7'38"; Vatanen 7'41"; Kullang (Kadett) 7'49".  
**4 - Sunnemo (27,3 km)**  
Blomqvist 16'10"; Waldegaard 16'15"; Mikkola 16'19"; Vatanen 16'20"; Alen 16'30".  
**P.S. 5 - Lidsbron (19,2 km)**  
Vatanen 11'41"; Mikkola 11'42"; Waldegaard 11'49"; Airikkala (Chevette) 12'03"; Eklund (Saab) 12'05".  
**6 - Malta (11,8 km)**  
Blomqvist 7'05"; Waldegaard 7'09"; Mikkola 7'10"; Alen 7'14"; Salonen (Fiat 131) 7'05".  
**7 - Rinn (22 km)**  
Mikkola 13'42"; Waldegaard 13'50"; Blomqvist 13'54"; Salonen 14'00"; Alen 14'04".  
**P.S. 8 - Rottnedal (11,8 km)**  
Mikkola e Waldegaard 6'07"; Blomqvist 6'08"; Vatanen 6'20"; Eklund 6'29".  
**9 - Timbomas (16,3 km)**  
Mikkola, Waldegaard e Vatanen 10'38"; Nilsson (Kadett) 10'44"; Alen 10'51".  
**P.S. 10 - Borrsjon (22,9 km)**  
Waldegaard 16'01"; Mikkola 16'14"; Vatanen 16'17"; Blomqvist 16'20"; Eklund 16'29".  
**P.S. 11 - Vaxvick (10,5 km)**  
Waldegaard 6'31"; Blomqvist e Vatanen 6'37"; Alen 6'54"; Danielsson (Kadett) 6'59".  
**P.S. 12 - Vannacka (6,9 km)**  
Waldegaard 5'05"; Vatanen 5'10"; Mikkola 5'13"; Blomqvist 5'13"; Alen 5'14".  
**P.S. 13 - Stomme (48,2 km)**  
Vatanen 29'25"; Mikkola 29'30"; Waldegaard 29'50"; Salonen 30'21"; Alen 30'23".  
**P.S. 14 - Borgvik (13,9 km)**  
Waldegaard 10'35"; Mikkola 10'36"; Vatanen 10'45"; Alen 10'48"; Blomqvist 10'49".

### SECONDA TAPPA

**P.S. 15 - Fariestad (3,0 km)**  
Blomqvist 1'51"; Vatanen, Mikkola e Waldegaard 1'57"; Lampinen 1'58".  
**16 - Karsbol (5,2 km)**  
Blomqvist 3'29"; Waldegaard 3'34"; Alen 3'36"; Vatanen 3'37"; Salonen 3'38".  
**P.S. 17 - Sked (10,1 km)**  
Blomqvist 4'55"; Salonen 4'58"; Alen 5'00"; Waldegaard 5'04"; Lampinen 5'06".  
**P.S. 18 - Lake-Storgren (10 km)**  
Blomqvist 8'27"; Alen 8'41"; Mikkola e Salonen 8'44"; Waldegaard e Lampinen 8'45".  
**P.S. 19 - Gras (17,7 km)**  
Alen 12'30"; Blomqvist 12'32"; Mikkola

12'45"; Salonen e Lampinen 13'04".  
**P.S. 20 - Sunnemo (27,3 km)**  
Alen 16'15"; Blomqvist 16'16"; Lampinen 16'43"; Waldegaard 16'46"; Salonen 16'47".  
**P.S. 21 - Lidsbron (19,2 km)**  
Alen 11'25"; Blomqvist 11'40"; Salonen 11'50"; Vatanen e Lampinen 12'00".  
**P.S. 22 - Malta (11,8 km)**  
Blomqvist 6'59"; Alen 7'02"; Salonen 7'08"; Vatanen 7'23"; Lampinen 7'26".  
**P.S. 23 - Rinn (22,1 km)**  
Blomqvist 13'50"; Alen 13'52"; Vatanen 13'58"; Mikkola 14'01"; Salonen 14'06".  
**P.S. 24 - Skansen (11,8 km)**  
Blomqvist 10'03"; Waldegaard 10'06"; Mikkola 10'10"; Stromberg (Saab 96) 10'25"; Lampinen 10'30".  
**P.S. 25 - Timbomas (16,3 km)**  
Blomqvist 10'40"; Alen 10'43"; Mikkola 10'49"; Waldegaard 10'51"; Lampinen 10'56".  
**P.S. 26 - Borrsjon (22,9 km)**  
Blomqvist 16'16"; Mikkola 16'23"; Alen 16'24"; Waldegaard 16'35"; Lampinen 16'46".  
**P.S. 27 - Vaxvick (10,5 km)**  
Blomqvist 6'36"; Alen 6'39"; Waldegaard 6'42"; Mikkola 6'44"; Lampinen 6'50".  
**P.S. 28 - Vannacka (6,9 km)**  
Waldegaard 5'10"; Mikkola 5'12"; Alen 5'14"; Blomqvist 5'16"; Vatanen 5'27".  
**P.S. 29 - Stomme (48,2 km)**  
Blomqvist 30'05"; Vatanen 30'07"; Mikkola 30'20"; Alen 30'23"; Waldegaard 30'30".  
**P.S. 30 - Borgvik (13,9 km)**  
Blomqvist 10'07"; Waldegaard 10'09"; Mikkola e Alen 10'11"; Vatanen 10'18".  
**P.S. 31 - Valasen (11 km)**  
Mikkola 8'53"; Waldegaard 8'58"; Blomqvist e Vatanen 9'06"; Alen 9'18".  
**P.S. 32 - Renstad (9,3 km)**  
Mikkola 11'01"; Waldegaard 11'04"; Blomqvist 11'09"; Alen 11'12"; Vatanen 11'13".  
**P.S. 33 - Renstad (9,3 km)**  
Blomqvist 6'13"; Mikkola 6'14"; Vatanen 6'16"; Waldegaard 6'18"; Alen 6'22".  
**P.S. 34 - Nilbyn (20,3 km)**  
Mikkola e Vatanen 13'58"; Waldegaard 14'00"; Alen 14'08"; Lampinen 14'19".

### TERZA TAPPA

**P.S. 35 - Valasen (11 km)**  
Waldegaard e Blomqvist 8'50"; Mikkola 8'55"; Vatanen 8'57"; Alen 9'15".  
**P.S. 36 - Renstad (16,9 km)**  
Annullata per via di cattivi rilevamenti.  
**P.S. 37 - Renstad (9,3 km)**  
Mikkola e Vatanen 6'14"; Blomqvist 6'20"; Alen 6'24"; Waldegaard 6'26".  
**P.S. 38 - Nilbyn (km 20,3)**  
Vatanen 13'57"; Waldegaard 14'01"; Mikkola 14'03"; Alen 14'14"; Blomqvist 14'30".

Mondiale Marche Rallies (dopo 2 prove)	Montecarlo	Svezia	TOTALE
Fiat	14	14	28
Opel	10	12	22
Lancia	8	12	20
Porsche	18	—	18
Ford	—	18	18
Renault	17	—	17
Volvo	—	10	10
Volkswagen	—	9	9
Saab	—	8	8

Coppa FIA piloti (dopo 2 prove)	Montecarlo	Svezia	TOTALE
Nicolas	9	—	9
Waldegaard	—	9	9
Ragnotti	6	—	6
Mikkola	—	6	6
Frequelin	4	—	4
Alen	—	4	4
Rohrl	3	—	3
Blomqvist	—	3	3
Darniche	2	—	2
Vatanen	—	2	2
Andruet	1	—	1
Lampinen	—	1	1

## CONTINUAZIONE DA PAG. 27

spetto ai tre che la Fiat-Alitalia aveva potuto schierare.

Una volta tanto, allora, non è stata la squadra italiana a gettare nella mischia la forza della sua «mostruosa organizzazione», il «valore immenso» dei suoi uomini, le «qualità superiori» dei suoi mezzi. Una volta tanto si è corso sapendo in partenza che l'avversario era più preparato, ed il correre in «versione di umiltà» ha senz'altro avvantaggiato il complesso, che ha reso meglio producendo un risultato obiettivamente molto soddisfacente e molto apprezzato anche dagli avversari.

Certo, non c'è stata una volta di più molta fortuna. Non c'è stata per quello che si riferisce a Stig Blomqvist che, se non avesse patito la rottura del tirante dell'acceleratore e più avanti una foratura determinante, avrebbe potuto prendere la testa del rally. E si potrebbe dire di più, e cioè che avrebbe anche potuto vincere, facendo un computo esatto dei tempi. Ma non è giusto farlo, perché nessuno era in grado di valutare quanto avrebbe tirato di più, nel finale, Waldegaard. Anche se, ad onore del vero, Bjorn non è certo andato a spasso.

## COL COLTELLO FRA I DENTI

In Svezia, comunque, la Fiat ha recuperato un Alen al meglio della forma. E' un fatto molto importante, perché negli ultimi tempi la sua stella si era un po' spenta, oscurata dall'astro nascente Salonen. Invece Alen ha corso sempre con il coltello tra i denti, quasi capendo (o forse aveva proprio capito) che questa fosse pressoché la sua ultima occasione. I suoi tempi si sono sempre staccati da quelli dei suoi compagni di squadra, e questo può rivelarsi molto importante per il suo morale e per la Fiat, che potrebbe aver centrato l'acquisto giusto per averlo confermato.

Lo stesso invece non si può dire per Timo Salonen. Il «ragioniere», come lo chiama Ninni Russo, questa volta non ha ripetuto il Canada. O meglio, ha cercato di ripeterlo, solo che il Vatanen di allora, qui, si era trasformato e moltiplicato per cinque. Salonen si è quindi dovuto accontentare di una corsa piuttosto in ombra, fino al ritiro. Il suo procedere si è uniformato a quello di Lampinen, e quindi chi vede in lui una versione più giovane del biondo Simo, ha trovato la conferma che si attendeva.

Quello che comunque si è capito in Svezia è che la Ford è quest'anno decisamente più temibile dell'anno scorso. Il «cambio della guardia», con Mikkola al posto di Clark, ha ribadito la situazione. Peter Ashcroft ha adesso a disposizione una squadra che può manovrare a piacere. In Vatanen ha il giovane da mandare sempre allo sbaraglio, nella

certezza che i tempi salteranno comunque fuori, e negli altri ha due «vecchie volpi» con un'esperienza totale in qualsiasi tipo di rally ed una costanza di rendimento unica.

Audetto stesso è rimasto sorpreso dalla sicurezza messa in mostra da Waldegaard. Ormai lo svedese si sente il più forte in assoluto e si comporta di conseguenza. Dei tre della squadra, è stato il solo a non uscire mai una volta di strada, non ha fatto un errore, e una volta passato al comando non ha più lasciato a nessuno il primato. E adesso... si avvia a vincere anche il Safari, con la Porsche.

## RISCATTO PIRELLI

Nell'Huddeholm, la regione in cui si è corso quasi tutto il rally, dove ci sono foreste immense che offrono affari d'oro a chi lavora il legno e sponsorizza anche il rally, si è riproposto anche quello che promette di essere il «leit motiv» della stagione: la battaglia delle gomme. Stavolta bisognerebbe rendere alla Pirelli quello che le è stato tolto a Montecarlo. Anche se i Kumi-Helenius restano dei pneumatici insuperabili perché troppo specializzati, qui per vincere ci volevano delle gomme diverse perché diverse erano diventate, ad un certo momento, le condizioni del fondo.

Ebbene le Pirelli si sono rivelate ottimali, e per la Fiat c'è stata la fortuna che i rinforzi di gomme sono arrivati durante la corsa, lavorate di notte dai meccanici che, invece di dormire, non hanno fatto altro che montare pneumatici nei cerchi, grazie soprattutto alla passione di Gariboldi coadiuvato da Lindberg.

C'era la necessità di una prova di riscatto, e questa è venuta. Montecarlo con tutte le sue polemiche, con tutte le dichiarazioni anche troppo frettolose, può passare nel dimenticatoio.

## LO SPAVENTO PORSCHE

Al di là della lotta per le primissime posizioni, c'è stata una bella battaglia anche per i primissimi piazzamenti in zona punti iridati. La cronaca illustra le peripezie che hanno eliminato diversi degli altri possibili protagonisti; occorre però sottolineare lo spavento che ha rappresentato ad un tratto la Porsche di Lasse Johnson, che minacciosamente tentava di inserirsi tra i primi, spavento raddoppiato dal fatto che si pensava fosse addirittura una gr. 3, e cioè prima della categoria con tanti punti a disposizione. Invece era una gr. 4, ed alla fine si è anche fermata.

Nessun problema quindi per la Fiat, che adesso ha preso la testa del mondiale con l'intenzione di tenerla a lungo, anche se già là prossima prova, il Safari,

## Dalla carica ESCORT alla foratura beffa per BLOMQVIST

Mikkola, in coppia con il solito Hertz, ha portato ad uno splendido secondo posto la Escort con la quale era al debutto, dopo le non felici esperienze con la Toyota

KARLSTADT - Vero record di iscritti, molti dei quali di grandissima notorietà, per la 28.a edizione del rally di Svezia valido anche quest'anno per il mondiale Marche (e piloti) rallies. Incredibilmente la realtà attuale dei rallies fa sì che molte Case affrontino piuttosto una trasferta fra le nevi della Svezia, dove molte vetture appaiono assai handicappate per problemi di trazione, piuttosto che rischiare una presenza a Montecarlo o a Sanremo o in Corsica, dove l'asfalto le danneggerebbe ancora di più nei confronti delle rivali più potenti.

La lista degli iscritti è quanto mai appetitosa e, come si vedrà, il rally ne trarrà grande vantaggio perché sarà incredibilmente vivace. Al centro dell'attenzione di tutti il beniamino di casa, Blomqvist, che guida per la prima volta una Lancia Stratos Pirelli. Questo debutto pare per ora che resti un fatto isolato: la Saab si è trovata infatti con la sua 99 Turbo già omologata ma ancora troppo giovane per tentare una sortita nel rally di casa più importante della stagione, così si è rivolta alla Lancia — di cui distribuisce le vetture in Svezia — per avere una vettura vincente. L'accordo è stato raggiunto in breve e Blomqvist ha potuto aver un «muletto» a disposizione già dalla fine di gennaio, con cui ha percorso oltre 6000 chilometri per «prenderci la mano».

I favori del pronostico sono quindi tutti per lui o per il suo rivale per eccellenza,

il «super» Waldegaard fresco defenestrato dalla Coppa Fiat Piloti che in un primo tempo gli era stata assegnata e che poi è tornata nelle mani del nostro Munari. Waldegaard è il porta-colori di uno squadrone Ford che appare pressoché imbattibile, potendo contare anche sul nuovo acquisto Mikkola e su Vatanen, recente vincitore dell'Artic Rally.

In effetti, la Ford doveva schierare anche Hamalain, con una Escort RS gruppo 1, poi, Ashcroft, il direttore sportivo inglese, ha deciso che tre vetture con tre piloti così «delicati» da seguire erano più che sufficienti, e ha dirottato il finlandese a correre con il gruppo 1 sia all'Artic Rally, che si è corso una settimana prima, sia allo Snow Rally pure in Finlandia che si correrà il prossimo week-end.

Con Ford e Lancia la presenza delle Case super favorite si completa con la Fiat Alitalia che schierava tre 131. Abarth per i finlandesi Lampinen, Salonen e Alen, puntando tutte le chances su Salonen giudicato il pilota più in forma del momento.

Tre sole Case ufficiali, però, non sono neanche lontanamente sufficienti per fare contenti gli organizzatori svedesi, e così al via si sono schierati una buona serie di altri teams particolarmente interessati ad incominciare dalla General Motors che presentava due Kadett GTE per Kullang e Danielsson iscritte in gruppo 2 anche se quella di Kullang era indicata come gruppo 2 speciale e quella di Danielsson come «Standart A», che da queste parti indica certe vetture di gruppo 1 con alcune modifiche allo scarico, alle sospensioni, e al motore, tutte comunque di poco conto.

In realtà le due vetture erano del tutto identiche, con 170 CV a 7000 giri. Sempre iscritte dalla General Motors la Vauxhall Chevette di Airikkala, vettura veramente spauracchio con i suoi 240 CV. Ma soprattutto per la presenza di questo Airikkala che in Scandinavia e in Inghilterra è veramente temutissimo.

Rientro in grande stile con la nuova formazione per la Toyota ora «vedova» di Andersson, passato alla direzione tecnico-sportiva del team, e di Mikkola, passato alla Ford.

Portacolori della squadra, che aveva due Celica 2 litri gruppo 2, quindi, J.L. Therier e il locale Leif Asterhag che sarà anche l'uomo di punta del team in Gran Bretagna nei rallies in cui sono ammessi i gr. 5.

Ovviamente non poteva mancare la Saab che aveva una sua 99 EMS gr. 2 con i colori della Polar Caravans per il campione Per Eklund, e poi la Skoda con 2 coupé 130 gr. 2, per John Haugland e Sverre Folid, due portacolori della filiale da corsa norvegese dove vengono preparate le vetture cecoslovacche per i rallies invernali.

Chrysler (con Lars Garlsson) e Datsun (con Ake Ittebrong) si presentavano come outsider, mentre più interessante ed agguerrita era la presenza delle Vaz sovietiche, che con Ruben Borjesson e con i russi Statis Bundzn e Sergek Vucovich non nascondevano grosse speranze di arrivo nei primi posti. Particolare curioso è che Lada russe in Svezia si chiamano Vaz perché l'importatore ha giudicato poco felice il nome di origine che in svedese significa «scatole».

PRIMA TAPPA

### La carica delle Ford

Nel regno della neve tutto ad un tratto ha smesso di nevicare. Un problema da poco, si potrebbe obiettare, ma non certo indifferente per le principali Case impegnate che si sono ritrovate con le strade ghiacciate e con il fondo durissimo segnato dalle carreggiate lasciate in precedenza da altre vetture. Un problema quasi insormontabile perché ha reso necessario l'uso di gomme tradizionali mentre tutti si erano premuniti di avere le famose Kumi Helenius finlandesi ricoperte di mescola tenerissima e normalmente pressoché introvabili, riducendo quasi del tutto le scorte di altri pneumatici. Con questa paura, allora, si è iniziato, e subito le Ford Escort hanno lasciato intendere di non lasciare spazio agli avversari. La situazione dopo le prime due prove, tutte molto corte, vede Vatanen in testa, seguito da Mikkola, Waldegaard, Alen, Blomqvist, Airikkala, Lampinen, Salonen, Eklund, Danielsson.

Le Ford sono guidate in maniera completamente diversa da ognuno dei tre piloti, eppure i tempi sono pressoché identici, con Mikkola che tiene il comando fino alla 10.a speciale, quando verrà so-

potrebbe ribaltare la situazione. Quello che non deve sfuggire, ad una disamina attenta, è comunque il settimo posto della Opel Kadett GTE gr. 2 di Danielsson. Grazie a questi punti, la Opel è ottimamente piazzata in classifica, ed alla lunga potrebbe diventare a sua volta pericolosa essendo presente praticamente a tutte le prove mondiali.

Dalla Svezia si temeva una ripetizione, addirittura più triste, del Montecarlo. Invece è venuto un buon raggio di sole anche per l'EASA. Con questo si potrebbe considerare il rally monegasco come un capitolo chiuso. Ma forse è meglio di no, se con questa paura si può ottenere un risultato sempre più positivo. Quello che conta comunque è che adesso il mondiale '78 è veramente iniziato. Le grandi Case sono tutte presenti, non resta che fare delle previsioni ed aspettare.



## Non dispiace a Mikkola il «pari 5» con BJORN

KARLSTADT - Al termine del rally di Svezia, contrariamente al solito, si vedono piloti con le facce non troppo affaticate. La presenza della neve garantisce anche tute senza polvere. Nell'insieme, sembra essere più ad una partenza che ad un arrivo.

Waldegaard si offre alle domande dei giornalisti. E' doppiamente soddisfatto, perché oltre ad aver vinto ha anche battuto il suo diretto rivale Blomqvist, che era alla guida di quella Stratos che, quando la ebbe lui, vinse: «E' stato il rally di Svezia più duro che abbia mai corso», ha esordito, «le condizioni di fondo erano impossibili, ed io non sapevo mai dove mettere le ruote. In particolare, nel secondo giro, c'erano due centimetri di neve fresca che ricoprivano il fondo, ed io, che ero il primo a passare, non sapevo mai cosa potevo trovarci sotto, se terra o ghiaccio. E' quindi colpa mia in particolare, e di noi piloti in generale, la cattiva scelta delle gomme, ma noi pensavamo di trovare le medesime condizioni del primo giro, e cioè neve più fresca. Invece c'era la terra che ogni tanto spuntava "pelando" tutte le coperture».

Molto soddisfatto anche Mikkola, al debutto con la Ford Escort: «Sono molto affaticato, perché con la Ford si arriva in fondo, e quindi bisogna guidare molto. Tante

gare con la Toyota mi avevano tolto questa abitudine... Sono contento che abbia vinto Bjorn, così siamo pari: cinque rallies di Svezia per lui, cinque rallies di Finlandia per me. Non avrò remore, quindi, quando mi troverò in testa e potrò batterlo tranquillamente. Credo che in Svezia, affinché vinca un pilota straniero, occorre che Waldegaard e Blomqvist siano un po' più vecchi».

Le battute di spirito che caratterizzano l'ambiente Ford, non debbono fare pensare che alla Fiat ci sia più tristezza. Alen è stato molto contento della sua prestazione, salvo che «per quel cambio che mi ha fatto perdere in totale un minuto e mezzo...». Lampinen, invece, ha avuto, oltre che problemi di gomme, il motore «con un iniettore un po' fuori fase, che a bassi regimi andava solo a saltelli. Spero però che in Fiat siano, al solito, contenti di me anche se non credo che mi faranno correre all'Acropoli come speravo».

Infine, il grande sconfitto Stig Blomqvist: «La macchina è andata in complesso molto bene, ed è un piacere guidarla. Peccato solo che questa mia esperienza debba restare un fatto isolato. Bisognerebbe però chiedere agli italiani che cosa pensano di me, non a me cosa penso della Stratos...».

CONTINUA A PAGINA 30

CONTINUAZIONE DA PAG. 29

pranzato da Waldegaard e da Vatanen, per via di una uscita di strada che gli costa oltre un minuto di ritardo. Blomqvist, dopo un paio di prove iniziali alterne, trova il ritmo giusto, così come Alen che è sempre nettamente il più rapido delle Fiat.

Dopo 10 prove sono già spariti alcuni dei possibili protagonisti: il primo è Therier che ha noie elettriche per il distacco del supporto dell'alternatore, la sua corsa comunque non era stata brillante, come al solito, per i troppi problemi di trazione congeniti alla Celica. Poi è la volta di Kullang, cui non arriva benzina dal serbatoio, e quindi tocca a Airikkala abbandonare quando era in una buona 6. posizione. Alla Chevette ha ceduto il motore all'improvviso.

Questo guasto sarà fatale nella 9. prova anche alla Saab di Eklund che era rimontato bene in 6. posizione dopo il ritiro di Airikkala. Lampinen è in leggero ritardo per una penalizzazione ad un controllo, ma riprende molto bene. Lui e Salonen usano sempre le Pirelli mentre Alen preferisce le Helenius. Chi marcia sempre meglio è Blomqvist, ma ad una prova dalla fine della prima tappa gli si rompe un tirante del comando dell'acceleratore e subisce 2 minuti di ritardo che gli costano due posizioni. Nella stessa prova esce di strada Danielsson e lui pure piomba piuttosto indietro. Si finisce così la tappa con le tre Ford seguite dalle quattro vetture italiane.

## SECONDA TAPPA

### Le gomme di salvataggio

Dopo qualche ora di sosta (il rally è molto molto ben congegnato senza «tirate» impossibili) si riparte per il decisivo «tappone».

La prima speciale è quella, famosa, nell'ippodromo di Karlstadt. Lì il più veloce è ovviamente Blomqvist con la Stratos. Il suo tempo è il nuovo record della pista, ma il record precedente, fatto segnare nel '77 da Airikkala con la Toyota è più alto di un solo secondo. Inizia adesso il festival di Blomqvist che vince quasi tutte le prove speciali alternandosi in un paio di occasioni con Alen. Per il clan torinese c'è più di una ragione per riprendere a sperare, tanto più che davanti le Escort stentano a ritrovare il ritmo del giorno prima, pare per una errata scelta di gomme.

Il freddo, che era stato veramente pungente (con punte di oltre 30 gradi sotto lo zero), si sta mitigando e in qualche tratto ricomincia a nevicare complicando ancor di più le cose ai piloti. La Toyota perde anche la sua seconda vettura per la rottura del motore nella Celica di Asterhag, ma i guai sono tutti per la Fiat



Al volante di una Saab 99 EMS il campione locale Per Eklund poco ha potuto fare: si è dovuto ritirare per rottura del motore durante la 9. speciale

in quanto Alen ha il cambio con la quarta inutilizzabile. In attesa di vedere come e quando intervenire, alla 131 del finlandese viene tolto il limitatore di giri così che possa usare di più la terza.

Ma non basta, perché anche Salonen è nei pasticci, e più di Alen, tanto è vero che deve abbandonare per il motore rotto. E' in questo momento che alla Fiat si tenta il miracolo: in un garage di un distributore lungo la strada, la 131 di Alen viene messa sul ponte per un intervento impossibile. Accese le lampade, presenti diversi testimoni fra i quali Chardonnet in viaggio di piacere in Svezia, viene fatto partire il cronometro e iniziato l'intervento. Chirurghi per l'occasione quattro specialisti di chiara fama, i meccanici Dal Sasso, Vuschiazzo, Crema e Fregnan. Le mani sfidano il tempo, scavano la neve che si è accumulata attorno al cambio, svitando dadi di tutti i tipi, tolgono la campana, mettono un nuovo cambio, richiudono tutto, abbassano il ponte: incredibile, hanno sostituito un cambio in 11'50".

E' impossibile ma ce l'hanno fatta. E' la più bella risposta che loro, in rappresentanza di tutti i meccanici dell'E.A.S.A., potevano dare a chi si era permesso di metterne in dubbio le qualità. E' veramente un record imbattibile. Il più incredulo di tutti è Alen che non era nemmeno pronto a muoversi. Comunque supera al volo lo choc e riparte a spront battuto arrivando in tempo al controllo orario.

Continua così l'attacco della Fiat. Alen è passato secondo in classifica con Blomqvist che lotta con Mikkola per il terzo posto. La crisi delle Escort è evidente: le Helenius che usano si stemperano sulla terra che affiora dal ghiaccio. E' in questo momento che Waldegaard, scherzando, chiede ad Audetto quattro Pirelli. Ma anche Audetto non ne ha, ed è molto in pensiero perché le scorte si vanno esaurendo. Ma è il momento dell'affondo e non si pensa ad altro, così viene un po' sacrificato Lampinen, cui vanno le gomme già usate da Alen.

Per la Ford arriva anche un'uscita di strada di Vatanen all'imbrunire. Il lungo finlandese si conficca nella neve e bagna un cavo elettrico così che il suo motore non va più in moto e lui perde 4'50". Si sta avvicinando una prova che potrebbe essere la chiave: quella di Stomne, lunga quasi 50 chilometri. Ma come al cinema, per la Ford arrivano «i nostri», nella fattispecie un camion da Karlstadt con le gomme Dunlop adatte. Per i britannici è veramente un motivo di sollievo. Blomqvist è infatti il più veloce, ma Alen riesce a soffiare solo 7" a Waldegaard che mantiene la testa con 1'28" su di lui, 1'45" su Mikkola e 1'47" su Blomqvist.

Dopo 29 prove speciali ci sono tre piloti racchiusi in 19"; è a dir poco un rally appassionante. Purtroppo le gomme si fanno sentire, ma non tanto perché le Dunlop siano superiori alle Pirelli,

quanto perché le Dunlop sono gomme dure, capaci cioè, come le Pirelli, di resistere meglio all'usura. Comunque le ultime quattro prove della seconda tappa risolvono ogni dubbio, in quanto si affrontano speciali nuove non ancora battute, quindi si ritorna alle Helenius. Così il leader Waldegaard riprende il suo ritmo impressionante: i suoi ultimi cinque tempi lo vedono tre volte secondo, una terzo ed una quarto. Meglio di lui fa Mikkola, che centra tre primi, un secondo ed un terzo posto, e passa Alen, che nella penultima prova è superato anche da Blomqvist.

A questo punto il rally è ancora apertissimo. Waldegaard in testa è tallonato da Blomqvist, a poco più di un minuto è Mikkola. Ma l'ultima speciale mette la parola fine. Blomqvist, infatti, buca una gomma ed è costretto a fermarsi per cambiarla perché l'auto non riesce ad avanzare nella neve. La prova, oltretutto, è anche piuttosto lunga ed alla fine il suo ritardo supera i tre minuti.

## TERZA TAPPA

### Apoteosi svedese

Lo scoramento per la foratura di Blomqvist è notevole, ma si continua con la certezza che il rally è andato tutto sommato bene per i nostri colori. Nessuno si illude che le ultime quattro prove rimaste possano cambiare nulla, quindi c'è una certa rassegnazione. Waldegaard prima di partire incontra Audetto, e lo apostrofa con un «visto che le gomme sono arrivate in tempo?». Audetto gli sorride e mastica amaro...

E per non perdere l'abitudine, Waldegaard vince anche la prima prova della terza ed ultima tappa alla pari con Blomqvist. I due svedesi confermano di essere imbattibili su queste strade e così nessuno si meraviglia o protesta per l'annullamento della seconda prova, causato da una serie di rilevamenti cronometrici decisamente impossibili.

Adesso però Bjorn è pago del risultato. Il suo vantaggio è incolumabile e lui è certo di non commettere errori. Il rally si trascina così alla conclusione senza storia. L'unica sorpresa è il bel decimo posto finale di Kjel Melin con una Volkswagen Golf GTI gruppo 1. Il rally di Svezia passa in archivio, e tanto per cambiare parla svedese. Infatti nessuno straniero è mai riuscito a vincere, nemmeno i finlandesi che hanno vinto tutto. Nelle ultime undici edizioni, Waldegaard ha vinto cinque volte (tre con la Porsche, una con la Lancia Stratos ed una con la Ford Escort), quattro volte ha vinto Blomqvist (tutte con la Saab) ed una volta ha vinto Eklund pure con la Saab.

Se non altro, quest'anno c'è stata la novità che a vincere è stata una vettura tradizionale, cioè a motore anteriore e trazione posteriore.

C. C.



## Classifiche... da polso!

● Alla partenza della terza prova speciale della prima tappa dopo il via dei primi tre concorrenti, causa il freddo, si è bloccato il cronometro ufficiale. Dopo una sosta di ben 25 minuti i cronometristi hanno deciso allora di far partire le vetture ad un minuto l'una dall'altra basandosi su di un comune orologio da polso!

● Kullang, ancor prima di ritirarsi, aveva già avuto i primi accenni di mancanza di benzina che non arrivava dal serbatoio al motore. Così nel corso della quarta prova, verso la fine, stava andando a zig-zag per scuotere appunto il liquido nel serbatoio quando si è clamorosamente innervato bloccando tutta la strada. E di riflesso fermando anche quelli dietro. E' comunque arrivato Eklund con la Saab, che non ci ha pensato due volte, lo ha centrato in pieno e lo ha portato avanti per oltre un chilometro, sino cioè al traguardo. Pare che Kullang l'abbia poi ringraziato scherzando per il tempo che gli ha permesso di fare...

● Al termine della decima prova speciale Mikkola era furibondo, non tanto per l'uscita di strada che lo aveva privato della testa della classifica facendolo retrocedere al terzo posto, quanto perché al via della prova c'erano solo quattro gomme giuste e la Ford aveva deciso di darle a Waldegaard che era secondo e non a lui che era primo.

● Le Ford Escort al solito correvano con i colori di uno sponsor trovato per l'occasione: in Svezia si trattava della Castrol, ma la vettura di Vatanen, nella parte posteriore, aveva anche i colori biancorossi della Marlboro.

Timo Salonen, in coppia con Markkula poteva essere l'uomo vincente, ma non è riuscito a bissare la sua bella prestazione del Canada e si è dimostrato come il meno efficace dei nordici con le 131

## FORD... a pezzi prima di cambiarle

● La Ford Escort di Vatanen era la stessa da lui usata in Grecia all'Acropoli (dove aveva centrato un albero) e a Sanremo (dove ha centrato una montagna). A chi gli chiedeva come mai non gli cambiasse vettura lui faceva notare che alla Ford non è assolutamente possibile cambiare scocca ogni gara, ma che anzi è indispensabile fare molte gare con la stessa macchina. Poi, piano piano, sussurrava che d'altronde trovare una vettura usata da lui che non avesse avuto mai un incidente era un poco difficile...

● Presente in Svezia in rappresentanza della CSAI c'era Pietro Siro Quaroni. Fatto abbastanza strano per un delegato internazionale, Quaroni ha percorso molti chilometri in giro per la Svezia un po' dappertutto nonostante il freddo davvero impossibile. Il prossimo fine settimana, comunque, Quaroni sarà ancora in trasferta al rally della Costa Brava, questa volta però come osservatore CSI.

● La presenza forse più gradita in Svezia è stata quella di Giovanni Di Cioccio dell'Alitalia. A lui si deve infatti la capillare distribuzione di giubbetti di nylon e di cappellini, molti dei quali sono stati indispensabili per aprire porte davvero insperate...



Luciano Zuccarello, al volante della sua Opel Kadett con la quale si è aggiudicato l'autosciatoria di Usseglio e poi quella di Prali lasciando agli avversari solo i posti d'onore

## AUTOSCIATORIE

### A USSEGLIO E PRALI

## Zuccarello due volte

CIRIE' (Torino) - La prima edizione dell'Autosciatoria Sciovie di Usseglio, patrocinata dal concessionario Renault di Lanzo, Berruto, perfettamente organizzata dalla giovanissima coppia di rallimen Berta e Sanna che quest'anno esordirà nel Trofeo A-112, si è svolta senza intoppi alla faccia della neve che quest'anno sembra accanirsi in Piemonte nel voler raggiungere livelli antartici.

La gara comprendeva due manches notturne in salita di sei chilometri di sterrato innevato consacrato alla storia del rallismo dalle prime prove di Bettega su Stratos e Fusaro su 131 Fiat Abarth. Per la classifica finale valeva solo il tempo migliore associato al tempo dello sciatore, usato come zavorra nelle salite, ottenuto nello slalom speciale di domenica.

La prima manche non fa storia per la troppa neve che impedisce visibilità e prestazioni. Molte le difficoltà per i doppiaggi nella neve, Francione reduce da Montecarlo è bloccato da una incredibile mancanza di benzina degna delle prove di un Gran Premio di F. 1, mentre il favorito «Lucky» contrariamente a Nicolas ha difficoltà nella troppa neve ad addomesticare la sua Porsche. Zuccarello, alfiere del team Brunik, con la sua Opel Kadett GTE invece non perdona vincendo la prima e la seconda prova svolta con cielo stellato finendo così vincitore assoluto, aiutato anche dal quarto tempo del suo partner, lo sciatore Damioli. Sfortunato Bagna che tradito dallo sciatore vede andare in fumo il suo secondo posto assoluto, mentre «Lucky» e soprattutto Francione sono recuperati in classifica proprio dai loro soci sciatori comportatisi assai meglio di loro.

PRALI - Sulla perfetta pista gelata di Prali, ad una sola settimana di distanza dalla vittoria di Usseglio, l'alfiere del team Brunik il diabolico Luciano Zuccarello si è ripetuto con determinazione vincendo alla grande e ripetendo così la vittoria ottenuta già nella prima edizione di quattro anni fa. Battuto solo di un soffio Muscionico perde il secondo posto e scivola al sesto a causa di una opaca prestazione del suo sciatore. Ottimo invece Gamba lo sciatore di Leonetti che vincendo l'assoluto dello slalom recupera il suo compagno quasi in vetta alla classifica. Berruto che fa tutto da solo si mostra bravo come pilota e discreto come sciatore conquistando il terzo posto assoluto. Perfetta l'organizzazione della Perosa Corse. Solo qualche problema legato al cambio non permesso ad alcune vetture di passare dalle qualificazioni alla gara: ne fanno le spese Chiomio e soprattutto il bravissimo Ferri che vede così compromessa purtroppo una ottima prestazione. Moltissimi gli spettatori che in Val Germanasca hanno festeggiato il carnevale con il sole all'insegna del connubio tra sci e sport del volante. Record della sfortuna per l'unica sciatrice femminile, la simpatica Zuccher che

cade alla terzultima porta e arriva solo ventisettesima e precipita il collega Cour Courde dal settimo al quindicesimo posto. Il prossimo appuntamento con la Perosa Corse è ai primi di aprile in occasione del mini rally attualmente in fase di organizzazione.

Giorgio Rosotto

AUTOSCIATORIA SCIOVIE DI USSEGLIO, gara mista di rally e sci - Ciriè (Torino) - 29 gennaio 1977.

#### LE CLASSIFICHE

II. manche: 1. Zuccarello (Opel Kadett) 5'23''7; 2. Bagna (Porsche) 5'27''7; 3. Perocchio (Opel Kadett) 5'30''8; 4. Amante (Opel Kadett) 5'40''5; 5. Isoardi (Fulvia HF) 5'43''7; 6. Battiato (Fulvia HF) 5'45''8; 7. Berruto (128 coupé) 5'53''7; 7. «Lucky» (Porsche) 5'53''7; 9. Pinato (124 Abarth) 5'54''9; 10. Marengo (128 Coupé) 5'58''8.

Classifica degli sciatori: 1. Garbano-«Lucky» 1'02''51; 2. Gargnino-Francione 1'2''54; 3. Peretto-Taddino 1'6''13; 4. Damioli-Zuccarello 1'7''20; 5. Gugliemotto-Berruto 1'7''88; 6. Bellardi-Pinato 1'8''93; 7. Ceretto-De Paoli 1'9''64; 8. Di Donato-Bonetto 1'11''22; 9. Moretto-Perino 1'13''9; 10. Picatto-Marengo 1'14''80.

Classifica assoluta: 1. Zuccarello-Damioli punti 5; 2. «Lucky»-Garbato, 8; 3. Berruto-Gugliemotto, 12; 4. Pinato-Bellardi, 15; 5. Francione-Gargnino, 17; 6. Marengo-Picatto, 20; 7. Geninatti-Picatto, 26; 8. De Paoli-Ceretti, 27; 9. Perocchio-Bussolino, 30; 10. Turigliato-Perona, 33.

4. AUTOSCIATORIA 48 ORE DI PRALI - Trofeo Spalding-Caber-Brunik - Organizzata dalla Scuderia Perosa Corse.

#### Classifica finale complessiva:

1. Zuccarello-Voir (Opel Kadett) p. 3; 2. Leonetti-Gamba (131 Abarth) p. 10; 3. Cassina-Ferraris (128 Berlina) p. 11; 4. Berruto-Nanni (128 C.) p. 14; 5. Berruto G.-Castagno (128 C.) p. 14; 6. Muscionico-Aimar (Opel Kadett) p. 16; 7. Amante-Damioli (Opel Kadett) p. 23; 8. Griotti-Sperone (A 112 Abarth) p.24; 9. Oriente-Gattino (128) p. 26; 10. Viggiani-Zanin (Alfasud) p. 27; 11. Lorenzini-Salemi (Fulvia HF) p. 28; 12. Dell'Erba-Barus (A 112 Abarth) p. 28; 13. Nocera-Sperone (Alfasud) p. 31. 14. Ferrus-Ostengo (Fiat 128) p. 32; 15. Cour Courde-Zuccher (Alfasud) p. 34.

Finale vetture su tre giri del percorso di 1.000 metri:

1. Zuccarello 2'11''8; 2. Muscionico 2'13''7; 3. Berruto N. 2'14''9; 4. Oriente 2'15''1; 5. Ferri (squalificato) 2'15''3; 6. Cassina 2'15''7; 7. Cour Courde 2'16''4; 8. Ferrua 2'16''8; 9. Leonetti 2'17''; 10. Lorenzini 2'18''1.

#### Slalom gigante:

1. Gamba 57''84; 2. Voiront 58''01; 3. Castagno 1'00''52; 4. Sperone 1'01''1; 5. Ferraris 1'01''67; 6. Campasso 1'01''79; 7. Rostan 1'02''19; 8. Breusa 1'02''70; 9. Damioli 1'04''55; 10. Rostan 1'05''28.

● DOPO L'ANNULLAMENTO del Neige et Glace in Francia il campionato transalpino dei rallies subirà un ritardo notevolissimo. Infatti non si correrà per tutto il mese di marzo causa le elezioni in Francia e pertanto la prima gara è rinviata alla seconda settimana di aprile.

## GALWAY RALLY

## FORD 1.2.3.4. nella neve poi STRATOS

SALTHILL (Irlanda) - Prima vittoria internazionale di John Taylor, un ex fantino di Steeplechase che recentemente si è messo in luce come uno dei più interessanti piloti privati di rallies britannici. Taylor era andato in testa al Galway Rally, valido per l'europeo piloti con coefficiente 2, fin dalle prime prove speciali, corse in condizioni di tempo pessime per le abbondanti neviccate. In queste condizioni, e per tutta la durata della gara, la scelta delle gomme è stata determinante ai fini del risultato.

Taylor ha vinto subito la prima speciale, vicino alla cittadina costiera di Spiddal, mentre uno dei favoriti, Derek Boyd su Porsche, non aveva potuto prendere il via per un guasto improvviso. Nella seconda prova, a Tullykyne, si ribaltava la Sunbeam di Bernard Unett, ma senza guai al pilota.

Ben presto, la più seria minaccia al predominio delle Ford è venuta dall'idolo locale, il campione irlandese Billy Coleman, al volante di una Lancia Stratos. Coleman ha tallonato a lungo Taylor, quindi nella seconda tappa ha incontrato serie difficoltà lungo le stradine collinose gelate e scivolose, finché non è incappato in una pesante penalizzazione ad un controllo orario che in un primo tempo lo aveva messo fuori gara.

In seguito a reclamo, Coleman poteva venire riammesso in gara ma ormai era tagliato fuori. Il suo ruolo di inseguitore era dapprima rilevato dall'irlandese John Lyons, seguito a sua volta dai coniugi O'Connell, tutti su Escort.

Nelle prove finali, è risalito molto bene Gerbuckler, che ha tolto il secondo posto ad O'Connell per un solo secondo, al termine di due giornate tirate allo spasimo. Quarta un'altra Escort, quella del campione belga Staepelaere a caccia di punti europei, e quinto Coleman con la Stratos. Hanno concluso il Galway 40 dei 103 equipaggi partiti.

GALWAY RALLY - 11-12 febbraio 1978 - Rally internazionale valido per il campionato europeo piloti coeff. 2

#### LA CLASSIFICA

1. Taylor-Shortt (Ford Escort) 297'12''; 2. Gerbuckler-Caplice (Ford Escort) 303'04''; 3. O'Connell-O'Connell (Ford Escort) 303'05''; 4. Staepelaere-Bessen (Ford Escort) 310'53''; 5. Coleman-O'Donoghue (Lancia Stratos) 315'13''; 6. Windson-Boff (Ford Escort) 320'11''; 7. O'Brien-McCullah (Ford Escort) 321'53''; 8. Lyons-Porter (Escort) 323'14''; 9. Bonner-Bonner (Vauxhall) 328'50''; 10. Cathers-Wilson (Avenger) 329'49''.

## L'INGLESE POND

### «APRE» IN SUD AFRICA

## Sei volte fora COTZY

JOHANNESBURG - La prima edizione del Molislip rally, prima prova internazionale del campionato rally Sudafricano si è conclusa con la vittoria di Tony Pond su Chevette 2300. Il pilota inglese ha dominato a piacimento la gara soprattutto dopo il ritiro di Vandermerver infliggendo al secondo classificato Fecken un distacco di 4'26". Le novità in questo rally di apertura di stagione erano tre: la prima costituita da Pond, pilota europeo che correva in Sudafrica su Chevette la seconda dall'inversione di macchina fra Vandermerver ed Hetteema (il primo correva con una Ford e il secondo con una Datsun a rovescio quindi dall'anno scorso), e la terza il debutto di Cotzy sulla Fiat 131 Abarth. La prima novità è stata una sorpresa, anche se relativa poiché Pond ha vinto, la seconda ha rilevato che il più veloce dei due è Vandermerver e la terza che Cotzy si sta abituando alla nuova vettura che non dimentichiamolo ha il volante a sinistra (in Sudafrica il volante è a destra). Se aggiungiamo che il nuovo pilota Fiat ha lamentato ben sei forature e tutte in prova speciale il suo ottavo posto finale è da considerarsi di buon auspicio e rivela che la scelta operata dai responsabili Fiat è stata giusta.

La cronaca della gara vede all'inizio la partenza a razzo di Vandermerver che si aggiudica le prime quattro prove speciali. Dal primo rifornimento di Mittelburg si presenta in testa alla classifica con 30" su Mortimer, 33" su Hetteema ed 1' su Pond. Nella terza prova speciale Cotzy, che era 4. accusava la prima foratura: Vandermerver capotta e perde circa 10', continua per altre due prove senza parabrezza e nell'ottava si ritira. Al rifornimento di Cotwana la situazione è la seguente: 1. Pond 2. Fecken a 1' 40" 3. Hetteema a 1' 42" e Cotzy 5. a 6' 30". Si riparte e Pond continua ad aumentare il suo vantaggio che al terzo rifornimento di Belfast dopo 13 prove speciali è salito a 5' 7" nei confronti di Hetteema che ha 5' 36" nei confronti di Fecken: Cotzy è 8. a 23' 11", e da questo punto dopo la sesta foratura smette di forare gomme. Le ultime due prove sono pleonastiche per Pond che amministra il vantaggio ma vedono la rimonta di Fecken nei confronti di Hetteema.

a. r.

MOLYSLIP RALLY - Prova internazionale valida come prima prova del campionato sudafricano rally - Johannesburg 3-5 febbraio 1978

#### Così al traguardo

1. Tony Pond (Chevette) 2.31'45"; 2. Fecken (Ford Escort) 2.36'11"; 3. Hetteema (Datsun) 2.36'36"; 4. Mortimer (Chevette) 2.46'5"; 5. Liebeherc (Mazda) 2.47'42".



**IL CAMPIONE IN CARICA DELLA F. 5000 AUSTRALE SI RIPETE A ADELAIDE**

## BROWN subito bis

**SPECIALE AUTOSPRINT**

**ADELAIDE** - Il pilota australiano Warwick Brown ha ripetuto l'exploit della prova d'apertura aggiudicandosi anche la seconda gara della "Rothmans International Series" all'International Raceway di Adelaide.

Brown, sulla Lola del team VDS, ha percorso i 50 giri in 42'45"5 riuscendo a spuntarla di pochissimi metri su Vern Schuppan, alla guida di una Elfin, autore di un velocissimo recupero finale. A ridosso dei due si è classificato in terza posizione l'australiano Johnnie Walker.

Partito in pole position, Brown ha condotto in testa dall'inizio alla fine, riuscendo a controllare prima un affondo di Walker, e quindi la rimonta di Schuppan negli ultimi giri. Al quarto posto si è classificato Bruce Allison.

Alfredo Costanzo, secondo più veloce in prova con la Lola della Stock 84 è stato costretto a partire con le gomme e i freni non in temperatura per la rottura di un condotto della benzina che gli ha impedito di effettuare il giro di ricognizione. Al 25. giro è stato poi fermato con la bandiera nera per la perdita di olio che gli aveva fatto compiere in precedenza alcuni testacoda, e non è più ripartito.

Diciassette conduttori su venti hanno terminato la corsa, svoltasi in condizioni atmosferiche ottime davanti ad un folto pubblico. Dietro il battistrada Brown, Walker con un motore Chaparral VDS lo ha tallonato per otto giri, mentre Schuppan ha superato Allison portandosi in terza posizione al 13. passaggio. Subito dietro veniva un gruppo velocissimo comprendente McRae, Bartlett (Brabham BT 43), Don Breidenbach, John Goss, Garrie Cooper e John Briggs, serratissimi. A 15 giri dalla fine, Brown è stato costretto a rallentare per superarli, permettendo a Walker e Schuppan di farsi sotto. Nel superare Cooper, Walker si è girato, e Schuppan ha mantenuto la seconda posizione fino al traguardo, minacciando seriamente Brown fino all'ultimo. Ora Brown guida la classifica di campionato con 18 punti, davanti a Cooper e Schuppan con 6 e Walker e Cannon con 4.

**Grahame Ward**

**CORSA AD ADELAIDE** - Gara di velocità in circuito valevole come seconda prova del campionato Rothmans di F. 5000 - Circuito di Adelaide, 12 febbraio 1978

**LA CLASSIFICA**

1. Warwick Brown (Lola) 50 giri in 42'45"5; 2. Schuppan (Ansett Elfin); 3. Walker (Lola); 4. Allison (Chevron B 37); 5. McRae (Elfin); 6. Goss (Matic A 53); 7. Cooper (Elfin).  
**Giro più veloce:** Brown e McRae in 50"1.



**Attornata da altre due vetture gemelle, la 935 Porsche di Toine Hezemans taglia il traguardo della 24 Ore di Daytona Beach, dopo aver condotto la corsa per ventitrè ore e mezzo. Sotto, Stommelen, Gregg e Hezemans sul podio: in 24 ore hanno percorso 680 giri alla media di 174,898 km all'ora**



## Giro d'Italia (con film) per l'E. A. S. A.

**TORINO** - La Fiat ripeterà nelle prossime settimane una iniziativa già attuata lo scorso anno, portando in giro per l'Italia la sua Squadra Corse che ha assunto la denominazione di EASA. I primi appuntamenti sono stati così fissati: 20 febbraio, ore 20,30, a Milano all'Auditorium Pirelli; 21 febbraio, ore 21, a Genova, nella sede del Quartiere Fieristico; 22 febbraio, ore 21, a Bologna, al Palazzo dei Congressi della Fiera di Bologna.

Alle varie serate interverranno piloti, dirigenti e tecnici dell'EASA che saranno a disposizione del pubblico per un simpatico dibattito. Nel corso della serata verrà, inoltre, proiettato il film «Le corse che passione» della Cineteca Fiat.

● **ANDERS OLOFSSON** il più duro avversario di Piercarlo Ghinzani nello scorso campionato europeo di F. 3 ha trovato una guida, ma su una vettura turismo. Sarà infatti in coppia con Bo Emanuelsson al volante della BMW 320 I che la BMW Svezia schiererà nelle prove del Mondiale Marche.

● **E' IL DOTTOR GIUSTO DONEUX** il nuovo responsabile delle Pubbliche Relazioni della Lancia. Il dott. Doneux, che prende il posto del compianto Mario Bevilacqua, proviene dalla Fiat e dopo aver diretto la filiale Fiat di Ravenna è stato direttore generale delle vendite per la Lancia.

● **HENRY UNCINI** fratello del più noto motociclista Franco, farà parte della prossima stagione del team Edo-Mille Miglia e disputerà gare di F. 3 al volante della March 773 ex Ghinzani al fianco di Bianchi, che avrà invece a disposizione una nuova March Novamotor.

**DOPO LE 7100 AUTO**

**VENDUTE NEL '77**

## FIAT più corsaiola in Sud-Africa

**ALBERTON** - I campionati automobilistici sudafricani sono ricominciati con la gara in pista di Pietermaritzburg del 14 gennaio. Nel gruppo 1, che con la Formula Atlantic è il campionato più seguito, si sono registrate le vittorie di «Pop» Diedericks su Fiat 128 nella classe Z, di Giovanni Piazza Musso su A. R. Giulia nella classe W, di Peter Pfumfei su Fiat 124 nella classe X e di Willie Hepburn su Mazda RX2 nella classe V.

Per il campionato nazionale del gruppo 1 sono previste sei gare e, oltre a quella già disputata, sono in calendario Kyalami il 28 gennaio, Welcom l'11 febbraio, Capetown il 1. aprile, Kyalami il 29 aprile e Porth Elisabeth il 13 maggio. Quest'anno per la prima volta e per evitare la concomitanza con il rugby che è considerato lo sport più popolare, l'AA ha deciso di fare terminare i campionati nazionali in pista entro maggio, mentre le rimanenti gare che riprenderanno in settembre, varranno per i campionati 1979. Per quanto invece concerne i rallies, niente di cambiato perché quelli valevoli per il campionato saranno otto, e cioè: Moly Slip Rally (internazionale) il 3-4 febbraio, Tour de Valvoline il 24-25 febbraio, Valvoline Rally il 17-18 marzo, l'SSC Rally (internazionale) il 5-8 aprile, il Duckams Rally il 5-6 maggio, il Castrol 1000 Rally il 22-23 settembre, l'Asseng Rally il 20-21 ottobre e il Salora Rally il 17-18 novembre, mentre la manifestazione più prestigiosa, anche se non valida per il campionato, il Total Rally, si disputerà il 13-17 giugno.

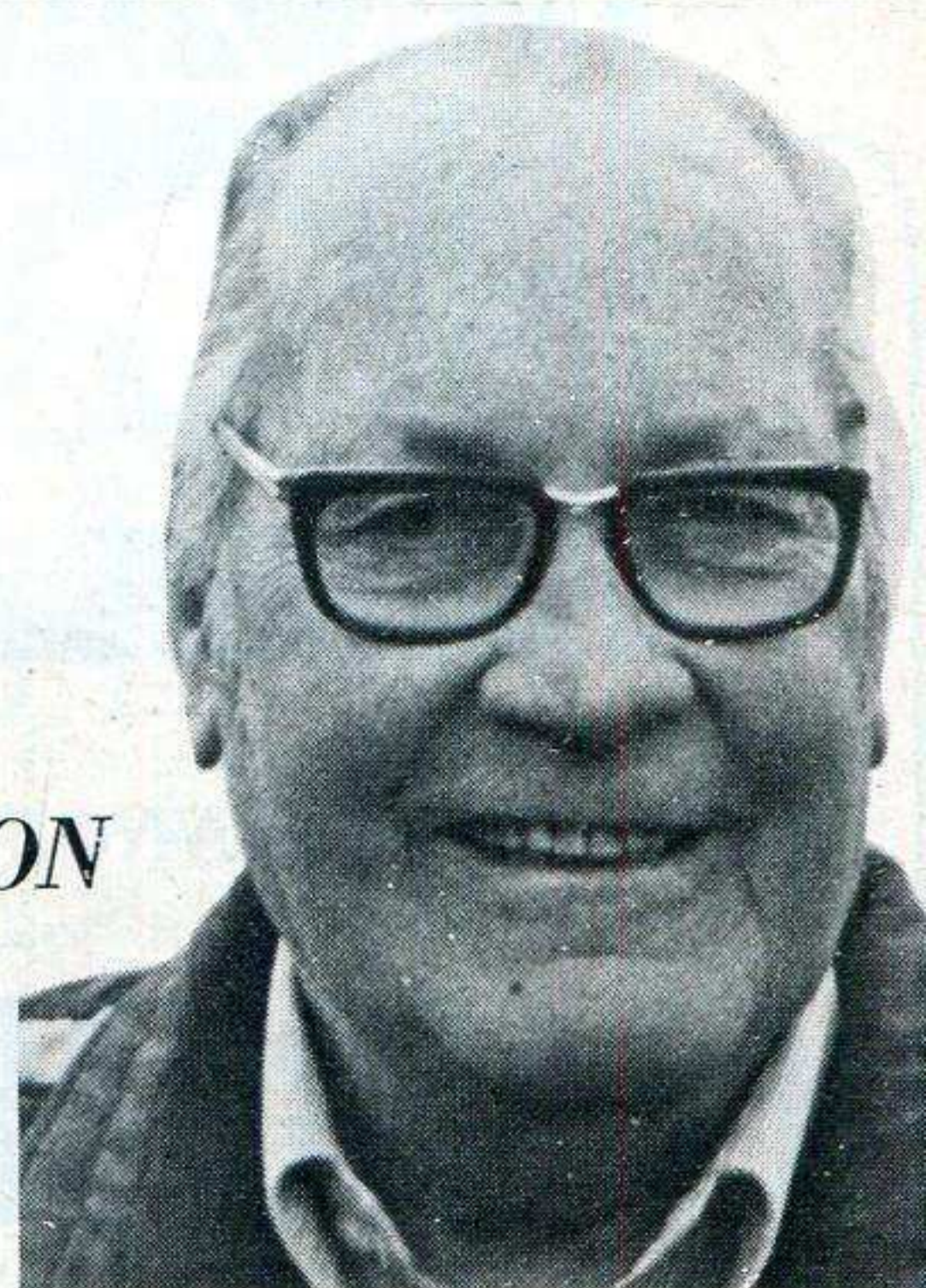
Quest'anno le Case automobilistiche sudafricane sono più che mai intenzionate a darsi battaglia e già, dalle formazioni dei piloti, si prevede una guerra senza risparmio di colpi. La Ford, il cui budget pare si aggiri sui 250.000 rand (un rand uguale a 1000 lire) si è assicurata quello che viene considerato il più veloce pilota del momento: Saro V. D. Merwe che gareggerà con una Escort 2000, affiancato come pilota d'appoggio da «Poopie» Fekken. La Datsun si avvarrà di Jan Hetteema e di Saunders e la Chevrolet di Geoff Mortimer. Queste tre marche parteciperanno a tutte le prove del campionato.

Un discorso a parte va riservato alla Fiat. Quest'anno, sulla scorta delle 7.100 vetture vendute nel 1977 (contro le 3800 del '76), il «trio di ferro BBG» (Barsotti, direttore generale, Barbieri, direttore marketing, e Grimaldi, direttore vendite) ha deciso di dare un particolare impulso al settore corse e così sono stati varati tre programmi: il «131/2000 Racing», anticipando una analoga iniziativa italiana, il «rallies» e quello «clienti». Per quanto riguarda il programma «131/2000», è prevista la partecipazione di due vetture (una guidata da Viana e l'altra da Diedericks) al campionato nazionale di velocità e ai regionali dell'



**È MORTO  
HANS  
STUCK  
PADRE  
CAMPIONE  
AUTO UNION**

1939: Hans Stuck porta alla vittoria sul Grossglockner la Auto Union '37



## A marcia indietro vinse la prima corsa

**H**ANS STUCK von Villiez si è spento in questi giorni a Garmisch Partenkirchen all'età di 77 anni, compiuti da poco. Era nato infatti a Varsavia il 27 dicembre del 1900 durante un viaggio d'affari che i suoi genitori, tedeschi della regione di Freiburg, a sud di Monaco, stavano compiendo. Pilota e atleta ormai leggendario, sportivo a tutti i livelli (era rimasto maestro di sci e giocatore di golf da handicap 6) è soprattutto noto per la sua lunga carriera automobilistica, che spazia per una trentina di anni tra le due guerre mondiali.

Sulla sua carriera automobilistica veramente avventurosa se ne raccontano di tutti i colori. Pare che la sua prima gara in auto, una scommessa tra amici, Stuck la vinse appena ventenne a «marcia indietro». Aveva infatti scommesso che avrebbe battuto, a marcia indietro, alcuni di coloro che disponevano di vetture potenti, su un percorso in salita di una strada di Monaco. In tre settimane di tempo l'intraprendente tedesco fece girare il cambio in modo da poter disporre di 4 marce indietro che aveva montato sulla sua Durkopp, una vettura a due posti da due litri di cilindrata, e salì più rapidamente di tutti gli altri che erano partiti con le loro vetture a muso avanti.

Quando nel 1927 la fattoria degli Stuck fallì, il giovane Hans, che aveva avuto modo di dimostrare le sue capacità si convinse che quella di corridore automobilista poteva essere un'attività anche redditizia, ed entrò a far parte dell'Austro Dailmer. Nelle quattro stagioni durante le quali corse per la Casa austriaca Hans vinse un totale di 43 gare, soprattutto sulle classiche salite che prediligeva e preparava con cura meticolosa. Dopo il 1931 acquistò una Mercedes SSK e sulle stesse montagne dove si era im-

posto con l'Austro Dailmer ritoccò tutti i suoi primati. Pare che non riuscisse più a trovare posto per tutte le coppe d'argento che continuava a vincere e fosse costretto a fonderle in targhe anno per anno.

Dal 1933 passò all'Auto Union, pilotando con disinvoltura sia vetture da Gran Premio che mostruose creature da record, e insoddisfatto della non completa a suo parere utilizzazione da parte della squadra si mise a costruire lui stesso vetture di tutti i generi. Famoso un idroscivolante che «volava» sull'acqua e che Stuck riuscì a nascondere sul lago di Costanza con lo scoppio della seconda guerra mondiale. Pare che questo mezzo stranissimo fosse poi stato scoperto da ufficiali francesi, che pretesero di provarlo: nonostante gli avvertimenti di Hans un ufficiale volle montarvi sopra e finì annegato. Stuck finì in prigione per «sabotaggio»!

Nel dopoguerra ricominciò a correre, prima con le Cisitalia, poi con una vettura costruita nel suo garage, la AFM, da Alex von Falkenhausen, con un motore BMW 328, per poi portare a termine qualche corsa anche con le Porsche spider e con le BMW. Erano già gli anni '50, e quando la BMW trasferì tutti i suoi interessi nel piccolo coupé 700 Hans ormai sessantenne partecipò con questa nuova vettura al suo ultimo campionato tedesco della montagna, compensando con le sue capacità la relativa mancanza di potenza della macchina e spesso riuscì a stabilire tempi migliori di altri piloti su vetture ben più potenti. Poi si ritirò definitivamente sulle sue montagne ad addestrare un nuovo promettente pilota: il figlio Hans junior, attualmente in F. 1 con la squadra Shadow.

### 500 Stock DAYTONA YARBOROUGH in pole-position

DAYTONA - Gran gala per la conquista della prestigiosa pole position in vista della classica 500 Miglia Stock di domenica prossima sull'ovale di Daytona che vedrà quaranta macchine schierate pronte a contendersi 200.000 dollari di premio. Le prove sono già iniziate, e dopo le prime 4 ore il campione in carica Cale Yarborough si è guadagnato la pole position al volante della nuova Oldsmobile senza peraltro superare la media della scorsa edizione di 302,492 kmh. «Pel di carota» ha girato infatti alla media di 301,687 kmh seguito da Ron Hutchinson su Buick (300,561). Quest'ultimo è un pilota della scuderia di A. J. Foyt il quale ha girato alla media di 299,113. Venerdì scorso nelle prove libere il veterano di Indianapolis aveva sfiorato i 301 kmh.

Sabato prossimo avranno luogo due batterie di 125 miglia ciascuna. Da queste si avrà lo schieramento ufficiale per la 500 Miglia di Daytona. Si sono avute intanto le seguenti medie che i protagonisti hanno definito scadenti a causa dell'enorme caldo. Al fianco di Foyt, in quarta posizione, Richard Petty su Dodge Magnum 298,952, Scott Backer (Oldsmobile) 300,239.

● **INIZIA IL 19 FEBBRAIO** il secondo Challenge di Gare Club a Vallelunga, con la partecipazione quest'anno anche delle gr. 8. Con una di queste vetture ci sarà anche Calcagni, vincitore del '77; si tratta di una monoposto Super Ford nella quale è stato installato un motore Alfa Romeo da 200 cavalli. Tra le «special cars», altra novità della stagione, dovrebbe esserci una Hillmann Imp 2000 importata direttamente dall'Inghilterra da Henry Morrogh.

● **UN NUOVO MOTORE** per vetture monoposto tipo Indy è stato appena terminato. Si tratta di un sei cilindri a V di 120° che utilizza un distributore rotante e costruito da Eldon Rasmusson.

### Un'altra (inutile) omologazione dei caschi

PARIGI - Continua, a livello internazionale, la farsa dei caschi omologati. Come tutti saprete, dal 1. gennaio dello

scorso anno 1977 i piloti partecipanti a tutte le prove internazionali iscritte al calendario FIA avevano l'obbligo di indossare caschi di protezione omologati o con la BSI 2495 o con la Snell 1970. La norma, immediatamente ripresa anche dalle nostre autorità sportive nazionali, è rimasta lettera morta per la pratica impossibilità di verificare obiettivamente ed in maniera rapida l'effettiva rispondenza dei vari caschi alle omologhe previste. Da noi, la CSAI è stata costretta ad una delle sue numerose marce indietro, «congelando» questo obbligo in attesa di non meglio precisati «chiarimenti». Ma nel frattempo neanche la CSI era stata in grado di fornire un elenco di caschi omologati e valide norme di verifica ai suoi commissari. Ora, l'ineffabile segreteria della CSI comunica che «in via provvisoria, in attesa della decisione definitiva da parte degli organi preposti alle indagini, saranno ammessi anche i caschi corrispondenti alle norme francesi AFNOR NF 572-302 C». Che senso possa avere questa ulteriore omologa, nell'anarchia generale di questa normativa mai applicata ed inapplicabile, non siamo riusciti a capirlo. Un alibi in più, in caso di malaugurato accidente.

Orange Free State e del Transvaal nel gr. 1. Per il «rallies», dopo il ritorno in Italia di Paganelli, il pilota ufficiale sarà Kotze Coetzec, l'anno passato pilota ufficiale Datsun, che guiderà la 131 Abarth, mentre non è escluso che nel prosieguo venga costruita un'altra vettura per un altro pilota. L'alternativa a Coetzec era Fausto Carello, ma la scelta è caduta sul sudafricano per un insieme di motivi dai quali non è escluso quello geopolitico. Il terzo programma, quello «clienti», prevede aiuti economici a chi gareggerà con Fiat.

Gli sponsors della Casa italiana saranno Agip-Esso (che sono assieme) e Southern Sun Hotels il cui direttore, l'italiano Tony Lanza, si è scoperto, oltre alla passione per il canto, il terribile virus da corse d'automobili. Al momento non sono noti i programmi Alfa Romeo, ma pare che per quest'anno oltre ad aiuti ai clienti, la Casa del Biscione partecipi solo ai rallies con un'Alfasud.

Attilio Rossi

**AUTO-INTERVISTA di CO-PILOTA**  
**CHE SPIEGA I SEGRETI DI UN ME-**  
**STIERE ORMAI SUPERPROFESSIONALE**

# il «prof» navigatore

Nelle foto qui sotto, con Verini bloccato contromano, ecco arrivare la Fiat di Darniche, che forza il blocco rimettendoci un passaruota e se ne va (foto piccola a destra) giù per i tornanti successivi. Poi subito dopo anche la R 5 Alpine di Ragnotti riuscirà a trovare un varco fra neve e 131



Rally di Montecarlo, prova speciale del Col du Perty. Verini si mette di traverso, e dapprima la gente lo raddrizza ma dalla parte sbagliata (sotto)



Passati Darniche e Ragnotti, Verini cerca di rimettersi dritto, e blocca nella manovra le altre Fiat 131 di Andruet e di Rohrl

A destra, l'operazione di «puntamento» della 131 di Verini è quasi completata, ma al tornante dopo Verini si rimetterà di traverso bloccando nuovamente i suoi compagni



**Q**UANTI, tra i più blasonati piloti di oggi, hanno iniziato la loro attività come «navigatori»? Tantissimi e, tanto per far dei nomi, possiamo citare Munari, Darniche, Nicolas, Verini. Per loro si trattò di un primo contatto, una tappa, per quei tempi, quasi inevitabile sia tecnicamente che finanziariamente. Non a caso, una decina di anni fa, il primo consiglio che si dava a chi voleva cominciare a correre i rallies, era di entrare nel giro come navigatore di qualche pilota affermato.

Oggi tutto è cambiato ed anche se probabilmente non vanno più piano di tanti conduttori, a Bernacchini o a Scabini, a «Rudy» o a Sodano, non verrebbe certamente in testa di mettersi a guidare.

Adesso infatti, la «professione» del navigatore, oggi diventato copilota, ha assunto una importanza molto maggiore, così da diventare una vera e propria scelta rallystica. Non certo una scelta facile e scontata, comunque, perché oggi essere bravi navigatori è perlomeno difficile quanto essere bravi piloti con la differenza che abbondano più i secondi che i primi. Per cercare di capire il personaggio «copilota» a livello professionistico, quello che viaggia fianco a fianco con i migliori rallymen ci è parso interessante rispondere a dieci questioni tra le più comuni che uno si può porre pensando a questa scelta agonistica.

Premessa d'obbligo è che fare il «navigatore», come per tutti i mestieri al mondo, non è un qualche cosa che si impara a

scuola, né ai corsi serali, ma che il «copilota» si forma sul sedile di fianco, a forza di correre. Abbisognano almeno tre stagioni di rallies perché un navigatore diventi veramente efficace nelle prove internazionali, per non dire di quelle valide per il campionato del mondo, capace di chiamare senza errori migliaia di chilometri di note, calcolando nel contempo l'ora ideale di timbratura e la media realizzata, e potendo ancora, nei vari lassi di tempo, trovare le parole giuste per «caricare» il proprio pilota e temperarne gli ardori, mai scordandosi di arrivare, magari mentre legge le note in una strada polverosa africana, a prendere da dietro una bottiglia d'acqua o un attrezzo utile.

Jacques R. Jaubert



## La riqualificazione

Spesso alcuni piloti si lasciano scappare che il coequipier è solo un «sacco di sabbia» o semplicemente la «testa» pensante dell'equipaggio, è possibile?

Certi rallymen, ma diventano sempre più rari, considerano in effetti il loro copilota come un fagotto umano imposto dal regolamento. Oggigiorno, comunque, è in atto una grossa riqualificazione che ne esalta la figura perché ormai la maggior parte dei teams ufficiali si serve del copilota per decidere le assistenze, predisporre piani, controllare in tutto e per tutto il metodo di agire del pilota cui oggi è demandato il solo esclusivo compito di guidare, niente di più.

## Rischio... riga

E' pericoloso navigare?

E' bene chiarire subito che se uno si pone

questo quesito è meglio che non si faccia illusioni sul suo futuro. Lo spirito che legò i due componenti un equipaggio è di divisione completa di tutti i rischi. Non si prende mai la partenza di un rally per uscire di strada e si parte dal presupposto che il pilota a cui ci si affida sia in grado di andare al massimo quando il copilota glielo ordina. Certo che il pilota può sbagliare, ma anche il navigatore è bene che... non salti una riga a leggere! D'altronde, per non rischiare, sarebbe stupido «calare» le note, chiamando casomai una destra media anziché veloce perché il pilota se ne accorgerebbe subito e perderebbe ogni fiducia in chi chiama. Purtroppo, può capitare anche che un pilota esca di strada: in questo caso roll-bar, le cinture di sicurezza ed il casto sono un insieme di protezioni molto efficaci. Gli incidenti gravi nei rallies sono rarissimi.

CONTINUA A PAGINA 52



CONTINUAZIONE DA PAG. 51

## Essere «ombra»

**Quali sono le qualità pretese da un coequipier?**

Sono molteplici e molto diverse. Uno spirito vivo, un morale stabile che permette sempre di possedere una calma impressionante in qualsiasi circostanza, buona o cattiva, capacità d'adattamento. Se si tratta di un navigatore che cambia sovente pilota, deve poi avere molta rapidità d'assuefazione alle caratteristiche ed alle pretese di ognuno. Buona capacità d'organizzazione, capacità di guida (quando deve prendere il volante in mano nei lunghi trasferimenti anche notturni, nelle prove mondiali) ed una certa predisposizione a saper stare nell'ombra, lasciando gli onori (anche se non è giusto) al suo primo.

## Meccanica spicciola

**Deve avere solide nozioni di meccanica?**

Se ne ha, tanto meglio, ma non è certo indispensabile, riguardando questo piuttosto il pilota. E' molto più importante, comunque, che sappia riconoscere a colpo d'occhio un chiodo da 10 da uno da 14, e che abbia una conoscenza completa di tutto ciò che è a bordo della vettura, cambiare rapidissimamente una ruota, e soprattutto essere sempre pieno di risorse.

## Un mini-computer

**Il suo compito inizia alla partenza di un rally per terminare all'arrivo?**

Assolutamente no. Tutto inizia molto prima. Ci sono le ricognizioni e, anche se questo è compito del direttore di scuderia, le formalità pratiche e burocratiche: prenotazione degli alberghi, piani di prove, iscrizioni ecc. Tra le prove e la corsa deve studiare i piani di assistenza. Dopo la corsa bisogna controllare i calcoli ufficiali ed, eventualmente, farli correggere. Deve tener dietro a tutte le note spese dell'equipaggio, di quanta benzina si è consumata, calcolare quella che servirà in corsa, dove trovarla, e tante altre piccole operazioni che possono rivelarsi determinanti e da cui può dipendere la vittoria stessa.

## Niente fumo e alcool

**Una buona condizione fisica è necessaria?**

Certamente, tanto più che il copilota sente di più la fatica perché in genere la guida aiuta ad esempio a stare svegli. Leggere delle note per molte ore, anche se si è concentrati e si partecipa alla guida dell'auto, finisce per essere lancinante. La concentrazione del pilota e del copilota è uguale, ma si manifesta in maniera differente. Il pilota vive direttamente la corsa, il copilota indirettamente e questo diventa un pesante handicap. Bisogna dunque adattarsi ad un tipo di vita piuttosto controllato: molto riposo e, soprattutto, una vita regolare prima della corsa (evitare quindi di coricarsi troppo tardi il mattino per «vedere» se si riesce a reggere la botta, poi, in gara), non fumare in corsa (oltretutto molti piloti non fumano e non amano che si fumi in macchina perché dà sonnolenza), ovviamente dimenticarsi dell'alcool ed un po' di sana vita sportiva non può che essere d'aiuto.

## 5 milioni di base

**Quanto guadagna un copilota?**

Occorre qui una grossa distinzione. Anche a livello professionistico esistono grandi categorie: quelli a cachet e quelli con contratto annuale (generalmente dipendenti da Case italiane). Normalmente una squadra paga tutte le spese, in più può vincere parte dei premi (dipende dagli accordi col pilota). Per le cifre di ingaggio o di contratto, queste variano da Casa a Casa, ma sono sempre abbastanza dignitose. Un contratto medio varia attorno ai 5-10 milioni annui (con le inevitabili eccezioni) cui si possono aggiungere i soldi degli sponsor che porta sulla tuta. A cachet, in genere, si prende da un milione a due milioni a gara, ma è bene ricordare che ci si riferisce a grandi rallies e che questi non sono mai più di dieci, dodici in un anno e che la carriera di un copilota non è molto lunga. Essere copilota vuol dire fare un lavoro molto particolare e praticamente senza prospettive. Qualche volta si ha uno sbocco come team-manager (c'è qualche esempio anche celebre al proposito) ma sono casi sporadici. Si ha però la soddisfazione di aver ben vissuto, moralmente e finanziariamente, per qualche anno.

## I problemi di coppia

**Correre sempre con lo stesso pilota è un vantaggio?**

Sì, nel senso che non si forma col tempo un semplice equipaggio, ma si diventa anche amici, se non addirittura una vera coppia: si conosce tutto dell'altro, le qualità e i difetti, e la complicità diviene totale. La contropartita, come per una coppia, diventa l'abitudine. Un buon copilota resterà sempre un buon copilota, ma sarà ancora eccellente con un nuovo pilota? Forse no, però non è bene cambiare troppo spesso perché bisogna ogni volta scoprire e comprendere la personalità dell'«altro» e adattare la propria a questo «nuovo caso». E comunque c'è almeno una corsa fatta quasi per nulla.

## Autodidatta

**Ci sono dei «trucchi» che deve conoscere?**

Dei «trucchi» ce ne sono sicuramente, ma si apprendono soltanto «di persona» attraverso l'esperienza che si è fatta o attraverso

quella vista degli altri. Una scuola, per questo, sarebbe inutile! Neanche a leggere le note può essere insegnato, si prova e ci si perfeziona... senza dimenticare che ogni pilota ha le sue manie. Occorre, ovviamente, saper usare il cronometro e manovrare un twinmaster (non è difficile, comunque), ma a parte questo fare il copilota è un mestiere da autodidatti.

## Guida da scordare

**Resta sempre un modo per prendere i primi approcci con i rallies per poi passare direttamente alla guida?**

A priori no. Ci possono essere delle eccezioni, ma niente di più. Questo è ormai un mestiere per specialisti e quando uno sceglie questa strada, ci resta. I copiloti in Italia con buona esperienza internazionale sono rari ed i piloti non lasciano certo loro respiro. In effetti molti di questi potrebbero essere degli eccellenti piloti in rallies di minore importanza, ma hanno scelto di stare di fianco a piloti eccezionali in prove di grandissimo prestigio e questo li ripaga sufficientemente. Hanno fatto una scelta all'inizio e non cambiano.

## Lezione d'umanità

**Perché si parla sempre del pilota e raramente del copilota dopo una vittoria?**

Tanto per cominciare non è del tutto vero. Mario Mannucci, Ninni Russo, Piero Sodano, o all'estero Jean Todt o Hans Thorszelius o Henry Liddon non sono meno famosi certo di Verini, Nicolas o Bacchelli. Comunque il copilota resta l'uomo dell'ombra. Senza alcun dubbio è un personaggio indispensabile, ma dal momento che si siede a fianco si parte dal presupposto che faccia bene il suo mestiere: le sue responsabilità sono pesanti, stressanti, ma diventano determinanti unicamente nel cattivo senso. Al proposito è noto il detto che «un copilota non potrà mai far vincere un rally ad un pilota, ma certamente può farglielo perdere in qualsiasi momento!». Essere copiloti professionisti è quindi anche una lezione d'umanità dove la fanfaronaggine non trova posto: la coscienza professionale prevale su tutto ed i conti si regolano sempre in un testa a testa con se stessi.

j. r. j

