

LEGGETE SUBITO

Lo speciale



6 il Club dei 100 in F.1



Gli altri servizi

4 Rapporto sponsor F.1

14 Fotocronaca 24-DAYTONA

42 PROVA - F.3: al volante ARGON

50 Le pagelle dei big-rally

56 Le nuove 131 MIRAFIORI

61 Modellini novità 1978



Le rubriche

3 CALENDARIO delle corse

domenicaSPRINT

34 La ZANZARA

41 Il GIORNALE delle SCUDE

44 KARTING-attualità

46 TUTTE-SPRINT

48 SCRIVETECI resteremo amici

65 COMPRA VENDITA



DOVE lo vedete in Italia



TELESPRINT anche il sabato

● TELESPRINT viene trasmesso da TELECIOTTO e TELE SAN MARCO, ogni venerdì alle ore 21,45 in collegamento per Toscana, Veneto, Pianura Padana, Emilia e Umbria; viene ripetuto alle 23,45 sui canali 58 e 66. Dalle stesse trasmissioni viene replicato alle 16,15 del sabato. Nella stessa giornata di sabato viene trasmesso alle ore 16 da TELENORD che lo replica, poi, alle ore 21,30.

● Ricordiamo che le telefonate per la soluzione del fonochi TOTOROOMBO debbono essere fatte dalle 9 alle 12 del solo giorno di SABATO.

RETE	ZONA	DETTAGLIO	ANTENNA	CAN.	BAN.
TELENORD	Lombardia	PAVIA o ZONA MILANO per un raggio di 45 km dal centro	Centro Milano	63	5°
	Piemonte	ZONA TORINO	Montoso	46	5°
TELE S. MARCO	Veneto, Emilia, Marche Nord	PADOVA, VENEZIA o Veneto centro orientale	Nord Ventolone	44	5°
		Fascia costiera ALTO ADRIATICA fino ad ANCONA	Sud Ventolone	39	5°
TELEXPRESS	Emilia	BOLOGNA fino a PIACENZA e dall'Appennino ad Ovest di Piacenza in direzione Milano	Sud Ventolone	39	5°
			Monte Faeto	51	5°
			Corticella	46	5°
TELECIOTTO	Toscana		Monte Canate	55	5°
		FIRENZE e zone limitrofe	Secchiatta	40	5°
		VERSILIA fino a Livorno e Pisa	Monte Meto	51	5°
TELECENTRO	Umbria	TOSCANA ALTA (Lucca, Pisa, Livorno, Fucecchio, Empoli, Prato, Firenze, Volterra, Siena)	Pizzorne	59	5°
		TOSCANA BASSA (Siena Sud, Perugia, Orvieto)	Cetona	51	5°
TELE NAVONA	Lazio Campania	ROMA, provincia e LAZIO	Guadagnolo	66	5°
		NAPOLI e costa tirrenica (di prossima apertura)	Monte Faito	66	5°
TELEGIURIA SUD	Liguria	LA SPEZIA e zone limitrofe	Monte Parodi	29	4°

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

(051) 45.54.48

Come sapete, chiamando il numero indicato a fianco nei giorni di prove e di gare automobilistiche, risponderà TELESPRINT, il servizio speciale d'informazioni istantanee per i lettori di AUTOSPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria telefonica ha inserito automaticamente tutte le notizie a disposizione che verranno aggiornate col passare delle ore.

Le notizie quotidiane

● Ricordiamo che la nostra collaborazione con «Teleradio Express» non si limita solamente al «TELESPRINT» del venerdì, ma TUTTE LE SERE nell'ambito delle NOTIZIE SPORTIVE saranno inserite anche notizie di automobilismo e di motociclismo, fornite grazie alla collaborazione di AUTOSPRINT e del gemello «moto-SPRINT».

La posta TS

Gli orari su misura

Sono un vostro abbonato e vi scrivo per esporvi il mio problema. Problema che non riguarda la rivista motosPRINT che giudico veramente O.K., bensì la vostra trasmissione del venerdì: TELESPRINT è una vera manna per noi appassionati delle due e quattro ruote, ma ha un neo: l'orario. Infatti, il programma si protrae sempre molto a lungo e se questo è positivo per il fatto che si possono vedere più servizi e avere più notizie, non lo è altrettanto per coloro che come me hanno impegni di scuola o di lavoro la mattina dopo. Per ovviare all'inconveniente adesso replicare il programma il giorno successivo, ma anche questo comporta problemi perché il sabato pomeriggio la maggior parte della gente non è in casa, e questo vale soprattutto per noi giovani (io ho 18 anni). Vorrei a questo proposito darvi un consiglio, suggerire una soluzione: perché all'inizio della trasmissione non fare un bel sommario dei problemi che verranno dibattuti e soprattutto dei filmati che verranno presentati? In questo modo non costringereste coloro che come me sono interessati solo ad alcune specialità (velocità, Formula 1 e cross) ad attendere fino al termine della speranza non fare i loro beniamini. E state sicuri che se dal sommario risulterà che il filmato filmato riguarderà un riassunto dell'ultimo mondiale della classe 500, sarò ben lieto di fare mezzanotte a costo di arrivare a scuola il giorno dopo con due ore di ritardo.

Francesco Corsini - Firenze

Al momento di dare il via alla trasmissione di TELESPRINT avevamo addirittura pensato di pubblicare sulle nostre riviste il sommario degli argomenti che sarebbero stati trattati il venerdì successivo. Ma da questo proposito ci hanno dissolto due precise ragioni: primo, perché in questo mondo nel quale le idee sembrano tanto scarseggiare, non volevamo offrire alla concorrenza il «piatto fatto» della materia che già di per sé è vittima di un certo «spionaggio» giornalistico; secondo, che essendo TELESPRINT veramente di attualità, il programma a volte viene cambiato anche durante la trasmissione. E' la differenza fondamentale con i programmi prefabbricati. E' avvenuto molte volte, con tutti i piccoli disagi che gli attenti telespettatori avranno potuto a volte rilevare.

In quanto agli orari, ci conceda gentile signor Corsini, non si può avere tutto quel che si desidera. Purtroppo il mondo di oggi vi ha abituati male, ma bisogna cominciare a contentarsi. Proprio per chi come lei per ragioni scolastiche non può vedere «tutto» il programma il venerdì sera, abbiamo «inventato» le repliche del sabato pomeriggio (e anche della sera a Milano). A questo punto pensiamo di aver fatto già molto. Lei non immagina i sacrifici personali cui la limitatissima équipe di «Teleprint» si sottopone per dare a lei e a tanti, comodi in poltrona, uno spettacolo valido. Perciò non esagerate con le pretese personalizzate. Se è un vero appassionato, può rinunciare anche a qualche evasione del sabato pomeriggio.

Sono veramente entusiasta della iniziativa di TELESPRINT, ma si dà il fatto che con la mia antenna normale qui a Venezia non riesco a ricevere la trasmissione. Allora mi sono fatto piazzare sul tetto un'antenna mostruosa (e costosa) tipo radar, ma purtroppo giunto il venerdì sera non sono riuscito a captare Tele S. Marco che secondo voi sarebbe l'emittente per la mia zona. Non è certamente colpa dell'antenna visto che riesco a captare oltre ai due canali nazionali, Capodistria, la Svizzera e la lontana Montecarlo, anche un'altra mezza dozzina di TV private. Ma è di TMC che voglio parlarvi. Infatti, quel famoso venerdì sera (esattamente il 16 dicembre) verso le ore 23,30, dopo essermi visto due o tre film, ho schiacciato il bottone di TMC con la sorpresa di vedere Sabbatini con il suo «TELESPRINT». La trasmissione è durata fino alle 1,30 e il venerdì successivo fino alle 2,30. Lo sapevate?

Lucio Dall'Acqua - Venezia

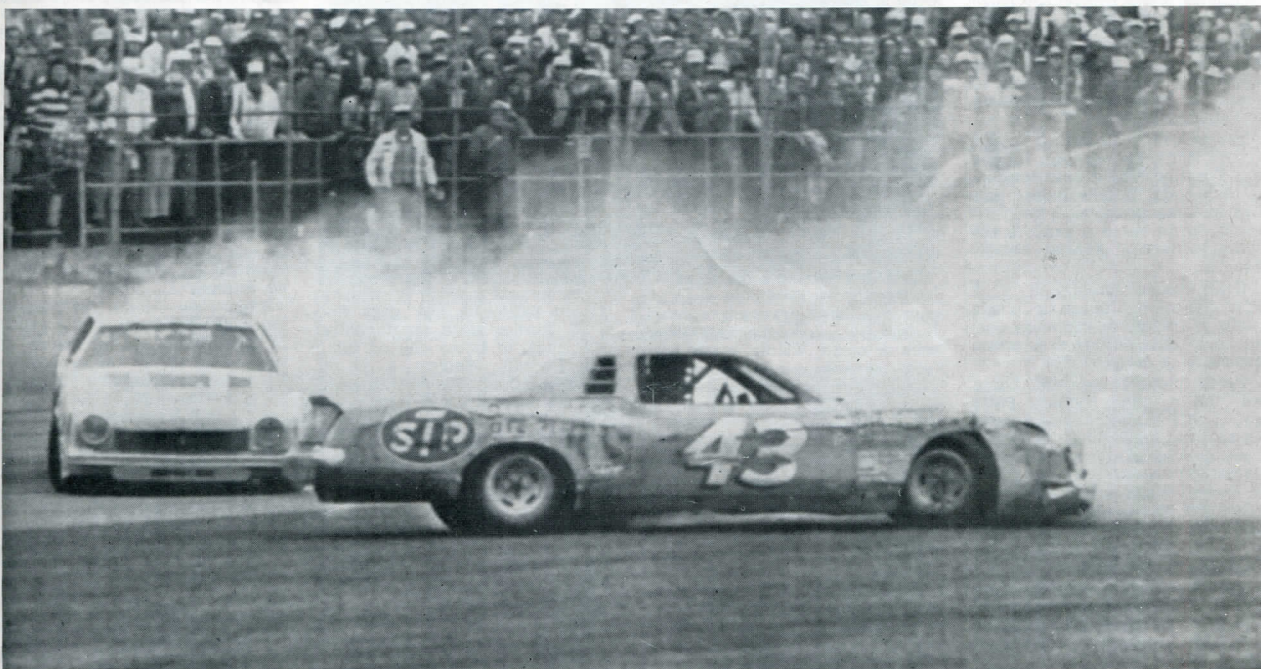
Altra ricezione notturna a parte, per ciò che invece si riferisce alla sua superantenna, provi, secondo le direttive della nuova cartina pubblicata accanto, ad orientarla su Monte Ventolone.

Due volte
salvo il re
delle stock

domenica **SPRINT**

Drammatiche «carambole» nelle prove, nella «CAMPIONI» e nella «500» stock

DAYTONA-choc



La classica «500 miglia» Stock di Daytona è stata infarcita, quest'anno, di numerosi incidenti, di cui sono stati protagonisti i favoriti. Nella foto, Richard Petty con la sua Dodge Magnum piroetta nel prato in seguito allo scoppio di un pneumatico. Intanto, in pista è in testa-coda Waltrip, che sta per essere urtato dalla vettura di Pearson, nascosta dal fumo. Waltrip e Petty erano stati coinvolti in un incidente analogo anche il giorno precedente, nel corso della gara IROC con vetture Chevrolet Camaro. Un fine settimana decisamente poco fortunato per il «re» delle stock cars

Richard Petty 2 volte in ammucchiata Andretti scatenato, Foyt in ospedale

Copertoni a traino
per asciugare la pista

DAYTONA - Disastroso, potremmo definire l'inizio di questo week-end «daytoniano», con l'avvenimento più atteso dell'anno che richiama centinaia di migliaia di spettatori. Era tanto atteso che a quattro giorni dalla gara (500 Miglia Stock) il 90 per cento delle centinaia di motel era tutto occupato.

Ma sul più bello, quando Bill France avrebbe dovuto dare crisma alla settimana della velocità, piovve, ma piovve da far venire la pelle d'oca. E le prove di qualificazione, le due batterie di 125 miglia ciascuna — necessarie a formare lo schieramento di domenica — andarono a farsi benedire.

«Il battesimo c'è stato», diceva scherzosamente il vecchio Bill, «ma soltanto d'

Pur nel groviglio
AL UNSER campione IROC

DAYTONA - Uno scatenato Mario Andretti, tornato sullo speedway floridiano dopo oltre 11 anni di assenza da quando vinse la classica «500 Miglia», ha strappato di prepotenza l'ultima tappa della corsa dei campioni «IROC» battendo un folto, valido gruppo di avversari di ogni categoria.

La Camaro di Andretti, preparata nella stessa misura delle altre, ha retto bene, ha consentito a «piedone» di infilzare un paio di «big» che si trovavano dinanzi a lui in partenza e preso le redini, ha retto in pugno il focoso Chevrolet vincendo strepitosamente con distacco di circa 50 metri. Un distacco non indifferente, se si pensa appunto che i nove finalisti guidavano una macchina calibrata nella identica maniera. C'era anche Jacky Ickx, zoppicante, il quale purtroppo ha concluso in ulti-

Scoppiano gomme
vince ALLISON

DAYTONA - Mai come in questa «500 Miglia» di Daytona, i pneumatici hanno avuto un fattore determinante. Hanno causato tre grossi incidenti e hanno coinvolto undici macchine ed hanno costretto i concorrenti a fare più frequenti visite al box, per il cambio.

Per Richard Petty il «re» delle stock, questa è stata la settimana delle capriole. Dopo aver carambolato di brutto nella gara dei campioni, riportando contusioni alquanto serie anche al capo, ventiquattro ore dopo è tornato intenzionato a vincere questa prestigiosa «500 Miglia» con mezzo milione di dol-

Lino Manocchia



CONTINUA A PAGINA 30



CONTINUA A PAGINA 30



CONTINUA A PAGINA 30

Prove piovose

CONTINUAZIONE DA PAG. 29

acqua». Venerdì l'omino del tempo però decisamente annunciava bel tempo. Invece, piovgerellina uggiosa, freddo — sì, freddo, in piena estate del sud floridiano — tanto che si son viste anche pellicce per signora. Ma 30 autofurgoni, con vecchi copertoni che venivano trainati lungo la pista, hanno fatto di tutto per asciugare il fondo grazie anche ad una sosta benigna delle nuvole portate via dal vento.

Alle ore 13 prima batteria. Cale Yarborough, con la nuova Oldsmobile attaccata, seguito da A. J. Foyt su Buick. Il duello avvincente dei due veterani riscalda la folla che già gremisce le tribune.

Per un'ora e 58 minuti undici volte i leaders si son dati il cambio. Tre macchine hanno compiuto testa-coda. Buddie Baker, partito in terza posizione rasenta il muro, torna verso il prato e riesce a tornare al garage. Abbandonerà.

Gran duello finale con A. J. Foyt che approfittando della scia taglia il traguardo vincendo così anche 10 mila dollari e la prima posizione in seconda fila.

Parte anche la seconda batteria. Qui ci sono Richard Petty con la STP-Dodge Magnum (nuova soltanto nella linea aerodinamica, poiché il motore è lo stesso del 1977 — ed immediatamente Darrell Waltrip, che guida una Chevrolet, punta alla prima piazza. Petty regge bene agli spunti e sin dai primi giri si marcia alla media di 300 kmh.

Per fortuna non vi sono «spin-out» e la media si tiene, sino alla fine intorno ai 270 kmh, contro i 200 kmh della prima manche.

Nello sprint finale vince Darrell Waltrip, che come Foyt approfitta dal «drafting» per «tagliare» King Petty. Janeth Guthrie, l'ex asso di Indy, Jimmy Hurlbush ed il francese Claude Aubin, insieme allo sfortunato Ed Negre, non sono riusciti a qualificarsi.

Il francese Claude Ballot-Lena su Dodge è giunto 17. nella prima manche e pertanto parteciperà per la prima volta alla classica 500 Miglia di Daytona.



Il sabato del week-end motoristico di Daytona, Darrell Waltrip aveva vinto la gara di 300 miglia che si correva fra la finale IROC e la 500 miglia.

di Unser compie un testa-coda, urta il muretto e ritorna... in campo...

Darrell Waltrip che ha seguito il fantastico spettacolare volo di Unser, cerca di evitarlo e svirgola a destra. Richard Petty sopraggiunge a 280 kmh, tenta di evitare Waltrip, ma fa testa-coda, puntando verso l'erba. Benny Parson riesce a evitare Petty ma tocca Rutherford che distrugge la macchina.

Tre vetture (Petty, Unser e Rutherford) rimangono distrutte malamente. Un palo colpisce l'elmetto di Petty che rimane privo di sensi. Tre ambulanze portano i suddetti in ospedale. Gli ultimi due tornano a piedi ai box. Petty rimane con probabili contusioni alla testa e al corpo.

Andretti, Waltrip e Yarborough proseguono, ma Yarborough dovrà sostare per cambiare i quattro pneumatici, perderà un giro rientrando sulla scia di Mario. Malgrado i tentativi «Pel di carota» non riesce nemmeno a sdoppiarsi poiché Mario ormai marcia sicuro verso la meta gloriosa tra gli applausi dei presenti.

Soltanto sulla linea del traguardo, Yarborough riuscirà, grazie al «drafting», a sdoppiarsi, mentre Waltrip si piazzerà secondo seguito da Gordon Johncock, Benny Parson e quindi Jacky Ickx.

Malgrado il pauroso volo, Al Unser vince il titolo con 60 punti seguito da Andretti con 56. Al primo vanno 50 mila dollari, ad Andretti 26 mila.

GARA IROC - International Race of Champions, quarta ed ultima prova. Daytona, 18 marzo 1978. Gara con vetture Chevrolet Camaro

LA CLASSIFICA

1. Andretti media 289,410 kmh; 2. Waltrip; 3. Johncock; 4. Yarborough; 5. Parson; 6. Ickx.

CLASSIFICA FINALE DELLA SERIE IROC 1977-78

1. Al Unser	60
2. Mario Andretti	56
3. Cale Yarborough	53
4. Darrell Waltrip	53
5. Richard Petty	44
6. Gordon Johncock	39
7. Gunnar Nilsson	26
8. Benny Parson	23
9. Jacky Ickx	21
10. Johnny Rutherford	19
11. Tom Sneva	15
12. Al Holbert	5

«Bussi» stock

CONTINUAZIONE DA PAG. 29

lari in palio. La sua gara fino al 62. giro è stata spettacolare, pari quasi al botto che ha fatto con Darrell Waltrip e David Pearson all'imbocco del rettilineo centrale lanciato a 300 kmh.

Per oltre mezz'ora ha imposto la sua andatura, grazie ad una nuova Dodge Magnum poderosa, poi una ruota posteriore è scoppiata e Waltrip gli è andato addosso terminando, dopo scivoloni a mozzafiato, sul prato. Dietro a Waltrip c'era Pearson che non ha potuto evitare il botto. I tre si ritiravano e venivano portati all'ospedale.

Luce gialla, poi la ripresa. E' Benny Parson che guida seguito da Foyt. Sul rettilineo d'arrivo anche Parson registra lo scoppio di un pneumatico. Tocca il muro, rientra e finisce sull'erba piroettando tra la polvere. Foyt che gli è in scia finisce contro il muro, compie uno spettacolare «ballo» col musetto e con la coda, si rovescia sul fianco e finisce sul prato. Gli inservienti estraggono Foyt, che viene portato all'ospedale dove appare in buone condizioni, ma forte-

mente «choccato».

Si marcia a questo punto alla media di 265 kmh, nuovo record per la distanza percorsa. Lo starter riforma il gruppo dei 28 rimasti con Cale Yarborough in testa seguito da Bobby Allison su Ford, Buddy Baker (Oldsmobile), Ron Hutcherson della squadra di Foyt e il giovane Tighe Scott.

All'89. giro si osserva che Darrell Waltrip ritorna in campo con la macchina rabberciata, deciso a finire questa corsa che avvince i 140 mila spettatori presenti.

Ma otto giri dopo Scott sfiora il muro con un pneumatico scoppiato, crea una reazione con altre quattro macchine che, fumando copiosamente, finiscono sul prato. 145 giri alla media di 254 kmh con Buddy Baker in testa. Baker, che nelle prove di qualificazione aveva riportato danni ingenti alla sua Oldsmobile, è tornato deciso a vincere la sua prima Daytona (dopo sedici partecipazioni) ed i 57.000 dollari che aspettano al vincitore. Sulla scia di Baker sfilano Allison, Yarborough, Hutcherson e Benny Parson.

Trenta giri dopo però, in seguito ai rifornimenti e ai cambi di pneumatici, la posizione di testa è mutata. Guida sempre Baker che esegue un rifornimento in 13", seguito da Bobby Allison, quindi Yarborough e Benny Parson che batte Hutcherson nell'operazione rifornimento.

Baker cambia i pneumatici ma rientra dopo due giri per cambiare il posteriore sinistro tagliato. Il comando è mutato tra i primi sei per ben trentadue volte.

Duello finale che vede Allison superare Baker, poi il pilota della Carolina sfreccia a 300 all'ora «tirato» dal «drafting» e riprende il comando. Dopo due giri però Baker rallenta. Yarborough ne approfitta e si piazza in seconda posizione, anche Parson risale una piazza.

I. m.

DAYTONA 500 - 19 febbraio 1977 - Organizzata dalla NASCAR, gara di velocità in circuito valida per il campionato Stock.

LA CLASSIFICA

1. Bobby Allison (Ford) media di 257,005 kmh; 2. Cale Yarborough (Oldsmobile) a 33"; 3. Benny Parson (Oldsmobile); 4. Ron Hutcherson (Buick); 5. Dick Bruck (Mercury).



ANDRETTI nella IROC

CONTINUAZIONE DA PAG. 29

ma piazza, distaccatissimo poiché la macchina sottosterzante non gli ha concesso una maggiore velocità.

Ma la corsa che doveva essere l'apoteosi di un campionato ricco e seguito, per poco non si tramutava in tragedia. Al 23. giro Andretti guidava il gruppo, lo inseguiva l'ex-compagno di scuderia Al Unser il quale si trovava primo in classifica generale, e voleva vincere anche qui. Ad un certo punto, per motivi imprecisati — si crede sia stato dell'olio — la Camaro

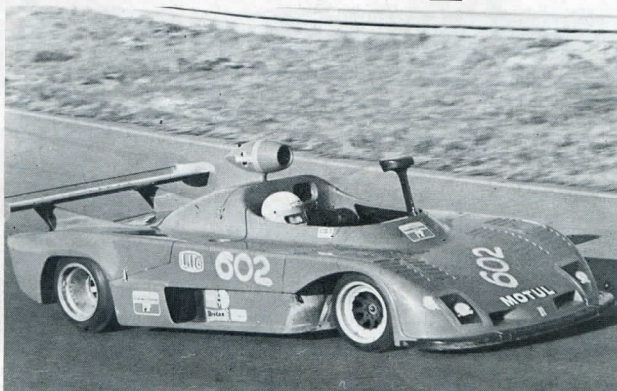


È RICOMINCIATO A VALLELUNGA IL CAMPIONATO CLUB (MA LE VISITE MEDICHE RIDUCONO GLI ISCRITTI): DUE SPETTACOLARI INCIDENTI

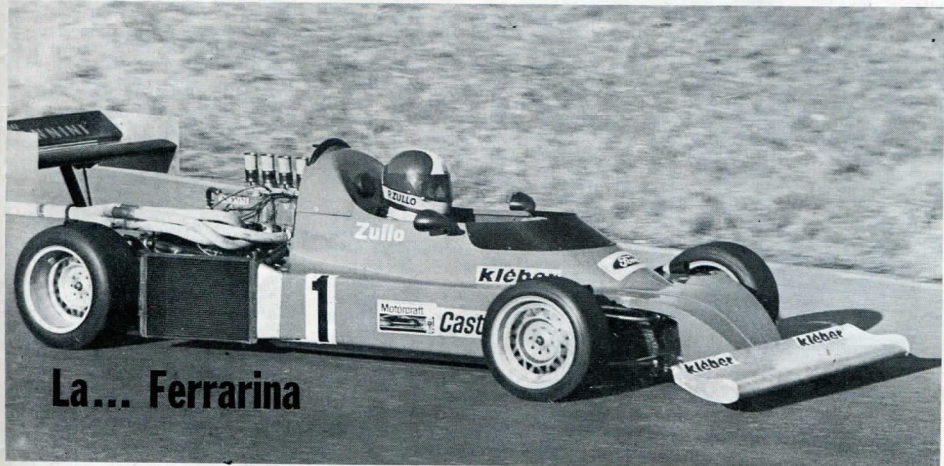
Sagra di ex «cinquecentari»

VALLELUNGA - Gare club anno secondo: con la gara di domenica è ripreso il campionato «club». Non vi sono state grosse novità regolamentari e il problema di effettuazione della visita medica per la licenza di conduttore ha fatto disertare a molti questa gara di apertura. Infatti vi sono stati degli schieramenti poveri di macchine come ad esempio la gara riservata ai gruppi 4 5 6 che ha visto la passeggiata di cinque piloti «capitanati» da Barberio, che in questa maniera ha avuto modo di collaudare ulteriormente la sua Osella con cui prenderà parte alla Coppa Sport 2000 insieme a Rocca. Nulla hanno potuto contro di lui i piloti che aveva la Chevron ex Francisci o Rampa con il GTA gr. 5.

Non prive di lotta invece le altre gare. La prima della giornata era riservata al gruppo 1 che hanno avuto in Cangioli l'indiscusso dominatore per la prima piazza; dietro era la guerra, fino a quando le posizioni non si sono stabilizzate con Antonelli e Vacalebre in seconda e terza posizione mentre Letizia partito malissimo rimonta fino al 4. posto. Primo della A 112 è Bortolotti autore



La Osella di Barberio, che ha vinto la gara riservata alle sport, Silhouettes e GT molto povera di iscritti. Sotto, Zullo con la sua Osella Formula Super Ford trasformata nel musetto secondo lo stile della Ferrari Formula 1



La... Ferrarina

PORSCHE e VW per ICKX

BRUXELLES - Jacky Ickx è appena rientrato da Daytona (una corsa spensierata dice subito) e ne approfittiamo per farci spiegare cosa c'è di vero in una sua eventuale partecipazione al mondiale F. 1.

«Certamente ci sono dei pourparler in atto con la Ensign, ma per me non ci saranno realmente delle novità finché tutto non sarà firmato. Ho ancora bisogno di uno sponsor: io sono appena tornato e non so nulla delle ultime trattative».

Gli ricordiamo che la stampa inglese, e Bernie Ecclestone, pare abbiano confermato la sua presenza già dal Sud Africa.

«Io non riesco a capire come ciò sia possibile» risponde Ickx. «Io ho come "prioritario" il programma con la Porsche, e nei giorni del GP del Sud Africa io sarò al Paul Ricard, dal primo al 9 marzo, per le prove Porsche in vista della 24 Ore di Le Mans. Questo rimane il mio impegno principale. Per quel che riguarda la F. 1 avrò novità quando un eventuale contratto sarà firmato».

Conosciamo la «prudenza» del pilota belga e non insistiamo oltre. C'è invece un'altra novità che lo riguarda da vicino, e sta concretizzandosi in questi giorni. Si tratta di una sua partecipazione a gare turismo, al volante di una Volkswagen Scirocco, che Ickx dovrebbe guidare nella serie trans-europea di gruppo uno e mezzo. Le vetture, pare cinque, dovrebbero essere preparate dal tedesco Muller e assieme a Ickx dovrebbe correre anche Mass, mentre si sta trattando anche con Pescarolo e Tambay. Lo sponsor sarebbe la Marlboro.

André Royez

di una serrata bagarre con Lopopolo e Russo. Attimi di vera suspense si sono avuti per il duello tra Leonetti e Filippo vinto brillantemente dal primo.

Nella seconda gara dopo un inizio velocissimo che sembrava dover portare alla vittoria Pansironi, sulla Renault kit di Del Fante, ha preso corpo invece la determinazione di De Gregorio (Fiat 590) che passato in testa vince di prepotenza. Bella lotta ingaggiata Sanna e Colantoni che si risolve col ritiro di quest'ultimo a due giri dal termine.

Le gare delle monoposto sono state la sagra degli ex-cinquecentari. Ha vinto Minutolo (ex 700) quella riservata alle F. Italia e F. Ford, dopo aver riacquisito la testa che aveva perso in seguito ad un testacola durante una corsa piena di colpi di scena e di incidenti spettacolari e innocui.

Hanno iniziato la serie Giangrossi e Ferrazzani, che al primo giro si sono toccati alla Viterbo finendo tra le reti poi è stata la volta di Minutolo e del bravo Santin al giro successivo che hanno fatto assaggiare il sapore della posizione di comando al grintoso debuttante Sassi, ma l'emozione ha giocato un brutto scherzo al «pivello» che si inventa un testacola che ristabilisce le posizioni. Sfortunato Paparelli che senza frizione esce due volte alla Viterbo ed abbandona, dopo essere stato tra i principali protagonisti. Vince Minutolo seguito da Santin e da Sassi che riesce ad acciuffare un meritato terzo posto all'ultimo giro.

La quinta corsa ha vissuto del duello di Padrone col mastino «Carlo Alberto» che al volante di una vecchia March 733 ha resistito per tre giri in testa agli attacchi del cinquecentaro che debuttava con una Chevron F. 3, preparata dal fido Lanini. Padrone dicevamo è andato in testa con un capolavoro di staccata alla Viterbo, ma «Carlo Alberto» non mollava fino a quando non andava in testacola, ma rientrava subito e recuperava facendo segnare il giro più veloce e il nuovo record (51'9"). I suoi sforzi però risultavano vani e vinceva Padrone, che si sta affiatando con la F. 3 per poter debuttare in campionato italiano. Terzo è Calagni, che aveva troppi problemi di assetto con la sua Lotus gruppo 8 con motore Alfa.

Gaetano Dima

1. GARA CLUB

● **Organizzatore:** Ass. Sport. Henry Morrough - Via D. Alighieri 4 - Campagnano di Roma

● **Circuito:** Vallelunga, mt. 1670

● **Durata:** 12 giri pari a km. 20,040

● **Ora d'inizio:** 14

● **Condizioni climatiche:** prove e gara vento forte, freddo asciutto

● **Spettatori:** circa 800

● **Direttore di gara:** Romano Fazio

LE PAGELLE. Organizzazione 8, sicurezza 9.

PILOTI: più combattivo Carlo Alberto, meno combattivo Mola.

LE CLASSIFICHE

Prima corsa - Turismo gruppo 1

1. Cangioli (A.R.) 13'43"6 media 87,594 kmh; 2. Antonelli (Simca R/2) 13'54"7; 3. Vacalebre (Simca) 13'58"4; 4. Letizia (Golf GT) 13'57"8; 5. Terracina (Simca) 14'06"9; 6. Bortolotti (A 112) 14'13"5; 7. Lopopolo (Simca R/2) 14'13"7; 8. Russo (A 112) 14'15"1; 9. Belfiore (Simca) 14'24"8; 10. Leonetti (A 112) 14'31"1; 11. Filippone (A 112) 14'31"8; 12. Ciferri (A 112) 14'43"2; 13. Reda (A 112 Abarth) 14'43"7; 14. Santarelli (A 112) 14'44"8. **Giro più veloce:** Cangioli in 1'07"8 media 88,672 kmh.
Seconda corsa - Turismo gruppo 2

1. De Gregorio (Fiat 590) 13'49"4 media 86,973 kmh; 2. Pansironi (Renault 1400) 13'58"3; 3. Sanna (Fiat 500) 14'13"8; 4. Santoni (Fiat 500) 15'03"7; 5. Colantoni (Fiat 600) a 2 giri; 6. Sperati (Fiat 500) a 4 giri. **Giro più veloce:** De Gregorio 1'07"3 media 89,331 kmh.

Terza corsa gruppi 3-4-5-6

1. Barberio (Osella BMW-500) 10'37"6 media 113,145 kmh; 2. Ridolfi (Chevron 1600) 11'24"1; 3. Rampa (A.R. GTA 1300) a 1 giro; 4. Ferente (Renault 1600) a 2 giri; 5. Mola (124 Abarth) a 3 giri. **Giro più veloce:** Barberio in 52" media 115,615.

Quarta corsa F. Italia - F. Ford

1. Minutolo (F. Italia 1600) 11'59"4 media 100,280 kmh; 2. Santini (F. Italia 1600) 12'24"4; 3. Sassi (F. Italia 1600) 12'42"1; 4. Carraro (F. Italia 1600) 12'44"1; 5. Cipriani (De Sautis F. Ford) 12'55"8; 6. De Tommaso (Lotus F. Ford) 12'59"1; 7. Paparelli (F. Italia 1600) a 5 giri. **Giro più veloce:** Minutolo in 57"2 media 105,104 kmh.

Quinta corsa G.R. 8 - Super Ford - F. 3

1. Padrone (F. 3 Chevron) 10'37"3 media 113,185 kmh; 2. «Carlo Alberto» (F. 3 March) 10'40"1; 3. Calagni (Lotus) 11'12"3; 4. Zullo (Osella Super Ford) 11'23"2; 5. Ricciolo (F. 3 March) 11'23"3; 6. Vattelli (Super Ford) a 1 giro. **Giro più veloce:** «Carlo Alberto» in 51"9 media 115,839 kmh.

Costa Brava

17-18-19 febbraio 1978

Rally internazionale valido per l'europeo

conduttori, coefficiente 3

● Organizzazione: Pena Motorista Diez

por Hora - Atenas 27 - Barcelona

● Condizioni atmosferiche: soleggiato,

secco e caldo

● Distanza: 1077 km, in quattro tappe,

con 24 prove speciali

Così al traguardo

1. Carello-Perissinot (Lancia Stratos) 4.43'43"; 2. Zanini-Petisco (Fiat 131 Abarth) a 5'51"; 3. Caba-Aymani (Porsche Carrera) a 13'46"; 4. Wittmann-Mastinger (Opel Kadett GT) a 17'40"; 1. gr. 2: 5. Couloumies-Vieu (Opel Kadett GT) a 18'19"; 6. Canella-Oliveras (VW Golf GTI) a 37'28"; 1. gr. 1: 7. Folgado-Dalmás (Porsche Carrera) a 37'45"; 8. Lacasa-Sánchez (Opel Kadett GT) a 37'58"; 9. Bayo-Molina (Seat 124-1800) a 38'59"; 10. Marcos-Altarriba (Seat 124-1800) a 41'03".

Europeo Rallies Piloti

(dopo 6 prove)

Vatanen (Ford)	80
Carello (Lancia)	60
Toivonen (Sunbeam)	60
Alen (Fiat)	48
Zanini (Fiat)	45
Wittmann (Opel)	42
Taylor (Ford)	40
Airikkala (Fiat)	40
Saari (Opel)	40
Caba (Porsche)	36
Vaananen (Chrysler)	32

DALLA LANCIA-STRATOS DI CARELLO-PERISSINOT LA SOSPIRATA PRIMA VITTORIA STAGIONALE DEL GRUPPO

Un po' di... luce per l'EASA

SPECIALE AUTOSPRINT

BARCELONA - Dopo i piazzamenti, per lo più mortificanti in funzione dell'impegno profuso, finalmente l'EASA ha raggiunto la sospirata vittoria al Rally Costa Brava. Ad ottenerla sono stati i bravissimi Tony Carello e Maurizio Perissinot, che hanno coronato con un successo una spedizione fatta in economia ed in fretta, come si usava una volta insomma.

Certo, Carello si rendeva conto di non avere davanti a sé un lotto di concorrenti imbattibile. «Un secondo posto non mi basta. Ho bisogno di vincere e farò di tutto per ottenere la vittoria», diceva Tony poche ore prima del rally, il che si è avverato molto presto. L'italiano e

la sua Lancia Stratos hanno dominato il rally spagnolo, valido per il campionato europeo con coefficiente 3, con grande autorità, dal momento che Carello è stato il più veloce in 15 delle 24 prove speciali, lasciandosi alle spalle il pilota locale Zanini.

La vittoria della Lancia si è soprattutto concretizzata sulla tappa «in terra» poiché questa macchina era stata specialmente preparata per questo tipo di terreno. In questa parte la vettura italiana è stata veramente intoccabile e col vantaggio preso sulla Fiat Abarth 131 di Zanini il rally si poteva già dire deciso. Comunque non bisogna credere che tutte le cose siano andate così lisce per l'equipaggio della Lancia. Essi hanno dovuto lottare ancora a lungo per ottenere la vittoria.

La lista degli equipaggi si fermava al numero massimo permesso, cioè 100 macchine. Tra i forfaits più importanti quello di Francis Vincent e della sua Porsche Carrera, che poteva essere un avversario temibile. A questo punto contro la Stratos di Carello si sono venute a trovare solo vetture del Gruppo, cioè le due Fiat 131 Abarth che la SEAT aveva schierato per Zanini e Canellas, oltre a quella di Servia già vista a Montecarlo. Dall'altra parte, e cioè nel gruppo non italiano, si notava la presenza delle Opel di Wittmann, Schweizer e Couloumies, tutte in gruppo 2, cinque Ford Escort RS («Benny»), Lézama, Trabado, Bonet e Oliveras) e le Porsche Carrera di Caba, Perejoan, Gozdecki, Santacreu, ecc. In totale 88 macchine si sono presentate al via.

Il rally era praticamente uguale alle edizioni passate. Cioè quattro tappe con sei prove speciali ciascuna, tutte su asfalto ad eccezione della seconda che si disputava tutta su terra. La maggior parte delle prove erano già conosciute dagli altri anni, e in qualche caso si ripetevano due o tre volte. Tutto questo faceva del rally di Costa Brava una prova abbastanza semplice per le ricognizioni, anche se le condizioni atmosferiche, molto dure la settimana prima della prova, con neve, hanno portato gli organizzatori alla decisione di permettere... gomme chiodate tre giorni prima del via. Questa decisione ha provocato situazioni abbastanza difficili per i privati, e soprattutto per gli stranieri. Per fortuna le condizioni sono migliorate, anche se coloro che potevano di sporre di ruote chiodate ne hanno fatto uso alla ricerca di una migliore aderenza.

Il rally è cominciato subito col dominio della Stratos di Carello, subito più veloce nelle due prime prove speciali, ma nel percorso di collegamento tra la terza e la quarta speciale, con pneumatici sbagliati, la Stratos perde la prima posizione a favore di Canellas, che conclude la prima tappa con un margine di vantaggio di 22"; terzo a 1'13" (aveva subito la penalizzazione di 1 minuto ad un CO) il compagno di Canellas, Zanini, poi Fernandez quarto a 1'16" seguito da Caba e Wittmann, leader del gruppo 2. In testa al gruppo 1 si trovava Dorche con la Kadett GTE.

Questa prima tappa si è dimostra-

ta molto dura: 25 equipaggi ritirati tra i quali le Escort di Lézama (pressione dell'olio) e Oliveras (frizione), la Porsche di Perejoan, l'Opel di Schweizer (problemi elettrici) e la Porsche di Renzo Bergamasco che aveva preso il via con problemi elettrici e alle sospensioni.

La seconda tappa è stata la più importante. Tutti hanno montato pneumatici con i chiodi, tutti quelli che li avevano, naturalmente. La Stratos montava gomme con 550 chiodi, le Fiat coperture con 200/250. Servia era quello più in difficoltà, con solo sei gomme a disposizione per tutto il rally. Per sua fortuna la Lancia gliene ha prestato un treno intero, ma il pilota ha dovuto abbandonare lo stesso.

Carello è stato subito il più veloce specialmente nei due passaggi delle «Corbes» dove ha preso circa 4 minuti alla Fiat di Zanini, mentre Canellas toccava duro una pietra e rompeva un triangolo di una sospensione. Il vantaggio preso da Carello su Zanini era talmente grande che il rally si poteva già considerare deciso. Malgrado questo, nel corso della terza tappa Zanini si avvicinava a Carello, anche se rimaneva un buon margine per l'italiano. A questo punto Zanini si è deciso ad accontentarsi della seconda posizione e ha cessato di attaccare. Non era questo il caso di Caba e della sua Porsche, che nelle due ultime tappe avevano come obiettivo l'Opel di Wittmann. L'austriaco forzava praticamente alla fine del rally, e questa circostanza aiutava Caba a passare al terzo posto con 4 minuti di vantaggio sull'austriaco vincitore del gruppo 2. La vittoria in gruppo 1 andava alla Golf GTI di Canella.

Tra gli abbandoni più importanti da sottolineare quelli di «Benny» Fernandez (rottura di un semiasse), Servia (differenziale), Dorche (rottura radiatore), Trabado (motore), Bonet (albero di trasmissione), Santacreu (cambio). Il rally terminava quindi con una vittoria giusta e meritata per Carello. Alla fine della prova il pilota non poteva nascondere la sua gioia:

«Ero praticamente sicuro della mia vittoria dopo la tappa sulla terra, ma l'esperienza mi ha già insegnato come si fa presto, da prima ad abbandonare. Per questo motivo ho dovuto stare attento fino alla fine della gara per evitare qualsiasi sorpresa: per fortuna tutto ha girato dalla parte giusta».

M. Angeles Pujol

I primi tre equipaggi classificati al Rally della Costa Brava: da sinistra, Petisco e Zanini (2.), i vincitori Carello e Perissinot, e Caba-Aymani (3.)

CON IL RALLY TEAM COMINCIA LA NOSTRA STAGIONE

Già ali di folla in prova!

TORINO - Il 7. Rally Team 971 riapre la stagione 1978. Con partenza e arrivo a Chieri, il percorso si compone di due giri contenenti ciascuno sei prove speciali, di cui due molto lunghe su asfalto veloce ma guidato, come la classicissima «panoramica», percorso di allenamento per i piloti torinesi, mentre le altre tre sono in terra molto bella e stretta anche se adesso con rotaie a causa del tempo inclemente degli ultimi giorni.

Al termine delle tre prove speciali in terra, è previsto un parco assistenza di 30'. Simpatica idea degli organizzatori è stata quella di denominare le prove speciali all'insegna degli sponsors della manifestazione. Il tempo, con la neve caduta ancora recentemente, potrà caratterizzare la classifica e mettere in difficoltà piloti e organizzatori. Attualmente le prove su asfalto presentano placche di ghiaccio disseminate qua e là, tra la sabbia sparsa per evitarne la formazione, e rendono più problematiche e precise le ricognizioni che si svolgono in una cornice di pubblico e in clima quasi da gara. A quattro giorni dalla chiusura le iscrizioni pervenute sono già più di un centinaio tra cui spiccano i nomi di Guasti, Scelti, Ceria, Riva con le Opel (i primi gruppo uno, gli altri gruppo due), Celsia con la Stratos e Vernetti con una fiammante 131 Abarth. E' attesa l'iscrizione di Livio Lorenzelli con una vettura ancora da designare.

Dal canto loro, gli organizzatori, hanno assicurato che sarà previsto un rilievo fonometrico ad un controllo orario a caso e chi risulterà troppo rumoroso a norma di legge verrà multato. Durante la corsa vi saranno comunque severi controlli per colpire i trasgressori al codice stradale durante le marce di trasferimento, tra l'altro molto facili, nonostante le vetture s'incrocino in due tratti del percorso.

Apripista sarà una Giulietta 1600 (messa a disposizione di Capelli e Bacino da Antinucci) che avrà il compito di fare una ricognizione del percorso ed i cui rilevamenti verranno trasmessi a tutti i piloti tramite radio Gemini One (102-730 MHz) che seguirà in diretta la manifestazione.

r. v.

ULTIMORA

**AIRIKKALA
vince lo
SNOW RALLY**

HELSINKI - Continua la serie dei «rallies bianchi». Dopo l'Artic e il Svedish è stata la volta ora dell'Snow, il rally della neve. Dominati dai piloti di casa, il successo è toccato alla Chevette di Pentti Airikkala che ha preceduto le due Fiat Abarth 131 di Markku Alen e Timo Salonen.

CAMBIAGHI E PRESOTTO OPERAZIONE GR. 1

L'ESCORT all'Elba per sfidare l'OPEL



PORTOFERRAIO - Una settimana di prove Ford all'Isola d'Elba. Due i piloti, Angelo Presotto e Bobo Cambiaghi che però, si è potuto trattenere solo un giorno. Motivazione ufficiale: verificare le reali possibilità di queste macchine per vedere se in questa stagione sarà possibile fare qualcosa in meglio dell'anno scorso. In realtà, le intenzioni sono quelle di lanciare una sfida alla Opel, che attualmente è la vera protagonista del gruppo uno. Sarà bene precisare che questa frase non dovrà essere fraintesa. La Ford esce allo scoperto, ma lo fa con la massima modestia, senza ambizioni apparenti. «Battere quelli là — ci diceva Carlo Micci, l'uomo che più di tutti ha voluto tentare la strada dei rallies — è cosa assai improbabile, cinque anni di esperienza alle spalle valgono tanto. Noi dobbiamo pagare il noviziato».

Per l'occasione sono stati provati due motori: il primo, quello già usato l'anno scorso a Sanremo, il secondo, uno sul quale era stata montata una testa ideata in Inghilterra. Diremo subito che quello che è risultato migliore, è stato quello del Sanremo. Forse, quello con la testa di nuovo tipo, sovrifica di qualche piccolo errore di messa a punto. Comunque, i motori hanno superato abbondantemente la prova. Tanti cavalli da sfruttare che fino ad oggi non si riusciva a scaricare a terra, soprattutto a causa di un assetto che non era perfetto.

Ora anche gli assetti sono stati migliorati, sono state rifatte, o adottate, alcune parti delle sospensioni, tanto che ora la macchina rende molto bene anche sugli sterrati. Tanto per dimostrare la serietà di queste prove, va segnalata la presenza all'Elba, dell'ingegner John Griffiths, uomo del reparto corse ufficiale, il quale non ha mancato di dare il suo valido contributo ai test. E già che si era in tema di assetti, non potevano mancare le prove delle gomme, quelle della Kleber, che ha portato sull'isola un nuovo tipo di pneumatico, che possa andare bene sia sulla terra che sull'asfalto.

Teatro di queste prove, il Volterraio, il Monumento, il colle Reciso ed il monte Perone. Senza esagerare, naturalmente, ma ugualmente sufficiente per capire che questi gruppi uno, quest'anno, potranno dire la loro. Ci vorrà ancora molto rodaggio, ma il calendario è impetuoso e non può attendere i ritardatari. Pertanto, la Ford dovrà cimentarsi a breve scadenza, e se non ci saranno cambiamenti dell'ultima ora, sarà presente al via del rally di Sicilia con una sua vettura ed il suo pilota Presotto.

Per Cambiaghi gli impegni inizieranno probabilmente a maggio, dal rally dell'Elba, ma il pilota ex campione italiano non svolgerà una grande attività. Dopo l'Elba infatti, sarà a Pavia e poi a Sanremo, dove potrebbe anche salire su un gruppo quattro. Ma bisognerà vedere come sarà la situazione del gruppo uno, quello che maggiormente interessa a Carlo Micci ed alla Casa. Questo lascia intendere, e in un certo senso garantisce, che la Casa prenderà parte al campionato italiano. Se avrà l'appoggio o meno della Casa madre è da vedere, una cosa è certa comunque: i rallies ne trarranno un grosso vantaggio.

Riccardo Rossi Ferrini

Anche F. libere nel rally «19 Capitali»

MONTEVIDEO - Dal 1. al 5 marzo, per l'organizzazione dell'Associazione Uruguiana del Volante e del Club Uruguiano di Rally, si correrà l'undicesima edizione del Gran Premio delle 19 Capitali - Coppa d'oro Texaco, una prova rallystica veramente massacrante, in quattro tappe, che

toccherà le capitali degli stati uruguayani, percorrendo tutte le strade del paese. Le vetture ammesse sono suddivise in due categorie: Turismo di serie gr. 1 suddiviso in 4 classi: fino a 1000 cc, da 1001 a 1300; da 1301 a 1600; da 1601 a 2000 cc, e Standard Nacional fino a 1500 cc, una categoria speciale che per ora è contemplata dal regolamento CSI fra le formule libere. Gli interessati (che per partecipare avranno necessità di presentare l'autorizzazione del proprio Automobile Club nazionale, per gli italiani, della CSAI) potranno richiedere informazioni al Club Uruguiano de Rally, Juan Paullier 1244 - Montevideo - Uruguay.



La Volvo di Walfridsson davanti alla Porsche di Waldegard ed alla Saab di Eklund nel campionato svedese di rallycross dell'anno scorso

WALFRIDSSON E ENGSETH I PILOTI

VOLVO col turbo in rallycross

STOCOLMA - Ricordate il nome di Per-Inge Walfridsson che con la sua Volvo 343 vinse la stagione scorsa il campionato svedese di rallycross battendo Waldegard e la sua Porsche? Ebbene, gli scorsi giorni la divisione corse della Casa di Göteborg ha presentato il suo «team» col quale prenderà parte ai campionati europeo e svedese di rallycross anche nel 1978. Le vetture saranno delle 343 come finora, mentre sul fronte dei piloti Per Engseth si aggiungerà al riconfermato Walfridsson.

«Il traguardo primo che desideriamo raggiungere — ha dichiarato Gunnar Andersson, capo del servizio corse della Volvo — è quello di dimostrare che disponiamo di vetture competitive nel rallycross. D'altra parte, siamo stati subito dell'avviso che quest'anno la corse risponda molto bene alle qualità delle nostre vetture quanto a maneggevolezza e ad affidabilità, per cui sarebbe inutile non continuare con le nostre 343».

I due piccoli mostri sono preparati ovviamente con ogni cura nelle officine di Göteborg. Queste 343 sono dotate del motore di 1400 cc, i carburatori cubi sovralimentati dal turbocompressore, che fa sì che la potenza raggiunga i 210 cavalli; la trasmissione rimane originale, cioè a cinghie secondo il sistema CVT sviluppato in collaborazione dalla ex-Daf e dalla Volvo. Se la possibilità di montare un turbocompressore sulle vetture stradali di domani esiste, non è stato detto: certo che 210 cavalli su una mille-e-quattro farebbero comodo a molta gente...

Il programma di gare del Volvo Competition Service con Walfridsson ed Engseth abbraccia i quindici rallycross, nel 1978, tra «europeo» e «svedese». Iscritte nel gruppo delle vetture di serie (l'altro è della gran-turismo) le 343 parteciperanno alle nove prove dell'«Europeo» in Austria, Italia, Finlandia, Svezia, Belgio, Olanda, Inghilterra, Francia e Germania, mentre le altre cinque gare comporranno il campionato nazionale che si correrà a Kinnekulle, Norrköping, Sturup, Skelleftea e a Sodertälje (finale).

Riguardo i piloti, Per-Inge Walfridsson è nato 27 anni fa a Torsby Varmland e conta tuttora tra i migliori svedesi in cartolina; il suo successo più grande l'ha però riportato proprio nel rallycross l'anno scorso con la 343. Della medesima età troviamo Per Engseth, secondo nel Campionato europeo della specialità l'anno passato.

Nell'organico aziendale il servizio competizioni della Volvo fa parte della divisione marketing, sviluppando i progetti e la commercializzazione di ricambi e accessori per le corse. Nella sola Svezia, di piloti Volvo se ne contano almeno sette migliaia...

Giorgio Keller



La Ford è scesa alla chetichella all'isola d'Elba con la Escort RS della Ford Italia. A destra, Angelo Presotto in prova sul monte Perone

COPPA R. 5 anche Svizzera e sfide in ITALIA

ZURIGO - Di tanto in tanto anche in Svizzera c'è qualche sintomo di risveglio nell'ambito dello sport automobilistico... che ormai è impedito parzialmente nella sua evoluzione a causa del divieto di correre in circuito. Va anche detto però, a questo proposito, che solo «il» circuito non risolverebbe tutto il problema legato allo sport delle quattro ruote in terra elvetica: se ci avete seguiti avrete così capito che i problemi non stanno solo nella lama ma soprattutto nel manico, nella conduzione da parte dell'autorità sportiva centrale.

Comunque in queste righe è di sport che vogliamo parlare e non di politica... La Coppa Renault 5 è giunta anche in Svizzera, dopo che un po' tutti i Paesi attorno ai confini nazionali hanno inserito questo Campionato tra le proprie categorie promozionali o meno, con i risultati (singhieri) che tutti conosciamo.

Così come all'estero, anche in Svizzera la Coppa Renault 5 farà categoria a sé, e le gare, ovviamente, avranno la cadenza medesima di quelle del Campionato Svizzero, cioè una decina.

Saranno impiegati i modelli Alpine della R5, dotati di «kit» fornito dall'importatore. Gli iscritti alla Coppa RSA elvetica sono una trentina, di più non si è potuto in quanto tale è il numero di vetture preparate «Coupe» provenienti direttamente da Dieppe.

Notevole, dal canto suo, la partecipazione dell'importatore di Regensdorf. Dopo la sesta gara cui avrà preso parte, ogni corridore otterrà un rimborso in contanti di circa 750.000 lire (la vettura costa attorno ai 7 milioni e mezzo, cambio svizzero ovviamente). Quale premio di partenza, a ogni gara il concorrente otterrà dall'importatore circa 43 mila lire, mentre dal 1. al 5. classificati di ogni gara rispettivamente 175, 130, 90, 50 e 20 mila lire. Questi i premi di fine Campionato: una RSA al primo, una R14 al secondo, il motore di una RSA al terzo, 450.000 Lit. al quarto, indi da 250 a 45 mila lire scalarmene fino al decimo posto.

Gli svizzeri su R5 dovrebbero fare due «calate» in Italia quest'anno, a Monza (circuito stradale) e a Santamonica, in quanto nel calendario nazionale vi sono iscritte queste due tappe estere, accanto ai circuiti di Hockenheim, Dijon e Zeltweg. L'occasione, per i Ghini-boys, di un bel confronto.

I PILOTI FORD HANNO CHIARITO IN SVEZIA LA POTENZA IRIDABILE



CHI li ferma?

LA FIAT è già sola in testa al mondiale. Potrebbe essere già sufficiente per tranquillizzare tutti dopo i fantasmi del Montecarlo. Purtroppo, però, non è così.

Dalla Svezia, pur con la soddisfazione di un risultato che ha premiato l'impegno della Casa italiana, il clan torinese se ne è tornato molto preoccupato per la prova di forza offerta dai diretti rivali della Ford. Se mai ci potevano essere dei dubbi nel '77, quest'anno è chiaro che il team britannico è, sulla carta, decisamente più minaccioso della Fiat. Nel contempo, nell'organizzazione d'oltre Manica, persistono dei punti oscuri che potrebbero costare cari nell'arco della stagione e su cui l'EASA deve puntare per non farsi scappare l'occasione di un bis atteso anche molto più ostico del prevedibile.

La Ford, con la squadra al completo, si è offerta alle domande dei giornalisti in una conferenza stampa prima del via del rally di Svezia. Ed anche in questa sede il suo direttore sportivo Peter Ashcroft ha confermato un programma di massima

molto vago con la totale esclusione della Coppa FIA per Conduttori anche nel caso (come l'anno passato) uno dei loro piloti si trovasse in condizioni di vincirla.

Comunque, pur nella nebulosità dei piani, Svezia, Portogallo e Acropoli sono i primi rallies cui sicuramente parteciperanno le Escort RS. Ecco allora che

sulla carta, a parte la Svezia che è già un risultato acquisito, tutti i favori del pronostico sono favorevoli agli inglesi anche nelle due successive prove essendo già persa netta nel '77 la loro competitività in quelle particolari condizioni.

L'Escort, inutile nasconderselo, appare sulla carta decisamente più forte in tutte quelle condi-

zioni che non sono l'asfalto del Sanremo e della Corsica. Ma due prove sole non possono bastare quindi la Fiat deve veramente concentrare tutti i suoi sforzi nella caccia disperata di punti ovunque è possibile. Ma adesso c'è un grosso rischio, quello che la vittoria nel mondiale scorso abbia convinto qualcuno di avere in mano il mezzo più competitivo.

E' bene stare molto attenti, quindi, perché un peccato di presunzione potrebbe costare molto caro. La Fiat, dalla sua, ha la possibilità di correre dovunque e quindi di incamerare i punti-ossigeno. Così si è corso nel '77 e così bisognerà fare nel '78. Un testa a testa con la Ford (e vorremmo sbagliarci) non è chiaramente proponibile. Le Escort sono più leggere, più potenti, più piccole, più collaudate sui rallies di terra. Pur con minori mezzi di assistenza riescono a lavorare benissimo. « Hai visto come compiono tutte le operazioni i loro meccanici » confidava in aereo, al ritorno dalla Svezia, uno dei migliori meccanici italiani « hanno delle speciali pistole pneumatiche con chiavi



Attenzione, fate largo, arrivo io! Così si presenta (foto in alto) lo scatenato Vatanen



In Svezia, a controllare come vanno le cose, c'era anche Chardonnet...

Bjorn WALDEGAARD

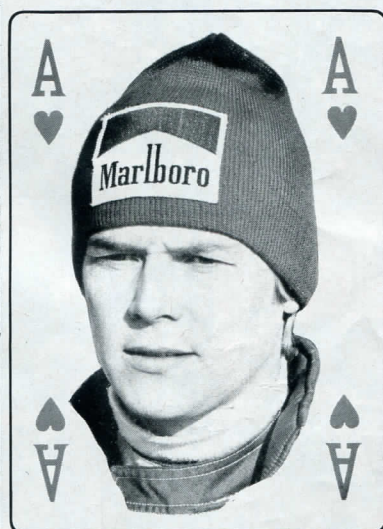
Bjorn Lars Olof WALDEGAARD è nato il 12 novembre 1943. Sposato è padre di tre figli: Marika, Carlotta e Mattia. Ha iniziato a correre nel 1962 con una Volkswagen 1200 con cui è arrivato 8. di classe. Questi i suoi principali risultati:

- 1965: ① al Rally Bore
③ al Rally di Svezia
1967: campione svedese dei rallies
1968: ① Rally di Svezia - Campione svedese dei rallies



- 1969: ① Rally di Montecarlo
① Rally di Svezia
1970: ① Rally di Montecarlo
① Rally di Svezia
① Rally Alpenfahrt
1971: ② RAC Rally
1973: ③ Rally TAP in Portogallo
1974: ② Safari Rally
1975: ① Rally di Svezia
① Rally di Sanremo
③ Safari Rally
1976: ① Rally di Sanremo
② Rally di Montecarlo
③ RAC Rally
1977: ① Safari Rally
① Rally dell'Acropoli
① Rally RAC
② Rally del Portogallo
⑤ 1000 Laghi
⑤ Rally di Sanremo
② Coppa FIA piloti
1978: ① Rally di Svezia

TUTTI gli uomini della Regina. Così si potrebbe intitolare questa pagina dedicata ai tre super portacolori della Ford. La squadra britannica, oltre a questo tris, potrebbe dichiarare anche il pokerissimo avendo nel team anche Roger Clark e Kiosti Hamalainen. Ma di questi due si servirà solo in alcune particolari occasioni (RAC e 1000 Laghi) quindi restano gli altri tre i primi uomini. E' proprio per chiarire questo concetto che vi presentiamo alcuni stralci del loro curriculum sportivo. Quello di Vatanen non è molto ricco, ma guardate la sua data di nascita. Se mai cominciasse ad arrivare...



Ari VATANEN

Ari VATANEN è nato il 27 aprile 1952 in Finlandia. Celibe ha tre fratelli, Tatu, Heini e Marianna. Ha iniziato con una anziana Opel Ascona si è messo in particolare luce nel Rally dei 1000 Laghi del 1975. Questi i suoi principali risultati (anche se, per ora, il suo è tutto un record di uscite di strada quando era al comando anche di rallies prestigiosi).

- 1976: ① Rally del Galles - Campione dei rallies nel campionato britannico
1977: ① Artic Rally
① Rally di Scozia
② Rally di Nuova Zelanda
1978: ① Artic Rally
⑤ Rally di Svezia

Hannu MIKKOLA

Hannu MIKKOLA è nato a Joensuu, in Finlandia, il 24 maggio 1942 ed è celibe. Ha iniziato a correre con una Volvo nel 1963. Questi i suoi principali risultati:

- 1968: ① 1000 Laghi (Ford Escort) - Campione finlandese dei rallies
1969: ① 1000 Laghi (Ford Escort)
① Alpenfahrt (Ford Escort)
1970: ① Londra-Messico (Ford Escort)
① Artic Rally (Ford Escort)



- ① 1000 Laghi (Ford Escort)
1971: ④ RAC Rally (Ford Escort)
1972: ① Safari Rally (Ford Escort)
① Rally di Scozia (Ford Escort)
1973: ① Rally di Nuova Zelanda (Ford Escort)
② Rally di Scozia (Ford Escort)
④ Rally di Montecarlo (Ford Escort)
1974: ① 1000 Laghi (Ford Escort) - Campione finlandese dei rallies
1975: ① Rally del Marocco (Peugeot)
① 1000 Laghi (Toyota)
② Rally di Montecarlo (Fiat 124 sp.)
② Rally del Portogallo (Fiat 124 sp.)
1976: ③ 1000 Laghi (Toyota)
1977: ② RAC Rally (Toyota)
1978: ② Rally di Svezia

snodate di tutti i tipi che arrivano nei posti più nascosti, non ci mettono niente a svitare tutto...». Ed in più hanno un terzetto di piloti, che, lo si è già scritto, non sono secondi a nessuno.

Il braccio di ferro, quindi, è già iniziato e nei due mesi che restano prima del più immediato

«rendez-vous» in Portogallo (al Safari le due Case non vanno, anche se non sarebbe male recuperare di straforo qualche punto, magari grazie a qualche privato, così come fa spesso la Opel) all'EASA ci sarà il tempo giusto per focalizzare i problemi venuti a galla in questo primo periodo di unificazione. Dove si è visto che non tutto funziona

a dovere (inevitabile, peraltro). Addirittura arrivano voci che si stia già pensando a separare, sul campo, le due «squadre» Lancia e Fiat per un miglior funzionamento operativo (che ci si stia accorgendo che in meno si è, meglio funziona il tutto?), ritornando in parte ad un passato che si è voluto, anche in fretta, cancellare con un colpo di spugna.

Il problema LANCIA

In effetti, pur con l'unificazione la Lancia, che a livello sportivo resta sempre un'identità ben distinta dalla Fiat, ha avuto in

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 52

CONTINUAZIONE DA PAG. 51

queste due prime gare stagionali l'occasione di passare in testa al mondiale piloti.

A Montecarlo, pur con i giochi di squadra che sarebbero potuti intervenire se tutto fosse filato liscio pro-Fiat, i punti a disposizione potevano essere ben di più di quelli racimolati dal settimo posto della Mouton, ed in Svezia, con un poco di fortuna poteva essere addirittura Blomqvist a primeggiare e per questo nessuno avrebbe gridato al mira-

colo (anche se tutte le considerazioni fatte in precedenza nel confronto Ford-Fiat restano immutate). Invece, contrattempi a catena, hanno impedito oltre che un maggior gruzzolo di punti anche una posizione diversa in funzione del futuro più prossimo, quando la presenza di una Lancia ben piazzata potrebbe sempre diventare utile sia come possibile spauracchio che come reale arma di difesa nel caso che la Fiat non riuscisse a concretizzare la sua superiorità con la Ford.

Nel finale di stagione, infatti,

la certezza di poter sempre contare su una Stratos affidabile e potente poteva essere l'asso nella manica dell'EASA che, trovandosi eventualmente in cattive acque, con le 131, pur di non passare la mano ad una Casa straniera, poteva sempre «ripiegare» su di una Lancia.

E che la Stratos sia ancora imbattibile lo ha confermato Stig Blomqvist in coppia con Sylvan che gli svedesi hanno soprannominato «il reverendo». Peccato che la rottura del tirante dell'acceleratore abbia ancora una vol-

ta denunciato un certo «ribasso» nell'affidabilità complessiva di una vettura un tempo impeccabile in tutto ed ultimamente piuttosto fragile. La causa della fragilità del comando acceleratore (che già ha fermato un paio di Volte Munari, a Montecarlo, prima del ritiro) pare sia da addebitare alla nuova sistemazione dei carburatori che, per guadagnare adesso parte di quella potenza persa col nuovo regolamento, che impone l'adozione della testa a due valvole, sono stati montati invertiti così che il cavo è costretto ad un giro piuttosto vizioso contrariamente a prima, quando era praticamente diretto. Un guaio analogo, all'inizio, avvenne anche sulle Stratos preparate da Maglioli, poi, evidentemente, venne trovato il rimedio perché Darniche tanti guai non li ha certo avuti se è vero che è quasi sempre arrivato (e primo!).

Coppa FIA Piloti

Con il Rally di Svezia le prove valide per la Coppa '78 già disputate sono tre, essendo valido anche l'Artic Rally vinto da Vatanen. Ecco allora che il biondo finlandese della Ford ha preso il comando, anche se di stretta misura, con undici punti.

Le ultime notizie riguardo questo campionato non sono molto confortanti. Il relativo scarso successo della prima edizione, che ha avuto l'antipatico strascico giudiziario con l'appello di Munari (molto meglio era se al nostro pilota fosse stato dato subito quello che gli spettava) che ha generato confusione tra gli appassionati, accompagnato dal dichiarato ed ingiusto disinteresse delle Case per questo titolo dal regolamento troppo macchinoso, fanno sì che soltanto chi si troverà occasionalmente con più punti degli altri in testa, verso la fine della stagione, farà qualche sforzo in più per primeggiare.

Certo, qualche pilota che vorrebbe puntarvi c'è, Andruet, Alen e Darniche sono i nomi più importanti, ma è probabile che il solo Darniche abbia qualche probabilità di spuntarla proprio perché appoggiato in questo suo desiderio da quel Chardonnet che può diventare utile anche al Gruppo Fiat, e cioè all'EASA, con i punti che potrebbe portare alla causa Lancia con le sue partecipazioni diciamo così «private».

Ecco allora che quasi certamente Darniche sarà al via del Rally del Portogallo offrendo un motivo in più di interesse perché il binomio Stratos-Chardonnet (o Darniche-Maglioli) è di una affidabilità spaventosa. Se Darniche continuasse a macinare risultati anche nel mondiale per la Ford potrebbero esserci dei pensieri, in caso contrario soltanto una dispersione di punti che potrebbe giovare, però, all'interesse del campionato.

C. C.



Come faranno Alen e Kivimaki a non incastrarsi tra i muretti di neve se continuano a viaggiare così di traverso? E' quello che si staranno chiedendo anche quegli infreddoliti spettatori che appaiono incuranti del rischio. Comunque Alen (sopra) è andato fortissimo. Sotto Simo Lampinen che si è ritrovato pure lui di traverso

