

LEGGETE SUBITO

Lo speciale



6 Il primo test di Stewart con le F. 1



Gli altri servizi

- 4 AUDETTO sull'E.A.S.A.
- 10 Quanto spendono gli sponsor tecnici
- 16 GUIDA-cifre al G.P. Sudafrica
- 18 La tecnica del turbo
- 50 GINEVRA '78 all'HORIZON...te
- 61 Le altre novità modellini '78



Le rubriche

- 3 CALENDARIO delle corse
- domenica **TELESPRINT**
- 34 La ZANZARA
- 42 Il GIORNALE delle SCUDERIE
- 44 KARTING-attualità
- 45 POSTA-slot biblioteca
- 46 TUTTE-SPRINT
- 48 SCRIVETEVI 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 dei quiz **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°
			Monte Canate	55	5°
TELECIOTTO	Toscana	FIRENZE e zone limitrofe	Secchietta	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	ROMA, provincia e LAZIO NAPOLI e costa tirrenica (di prossima apertura)	Guadagnolo	66	5°
	Campania		Monte Faito	66	5°
TELE LIGURIASUD	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 dovrete porre domande: la speciale segreteria telefonica ha inserito in automatico tutte le notizie a disposizione che verranno aggiornate col passare delle ore.

La posta TS

Basta col TOTOROOMBO?

Caro Direttore, basta con il «Totorombo»: cambiate gioco, sollecitate anche l'occhio, la memoria visiva! Perché non proporre immagini di una partenza, di un sorpasso, di un'uscita di strada, tratte dai numerosi filmati vecchi e nuovi di cui certamente disponete, spaziando dalla F. 1 ai rallies e domandando chi era, quando, dove, ecc. Riceverete più telefonate.

Giorgio Vaccari - Modena

Intanto chi le dice che riceviamo «poche» quali bisogna chiedere (e scrivere) nome, cognome e località di residenza. Ma forse lei, signor Vaccari, vorrebbe quiz facillissimi, così da chiudere le comunicazioni telefoniche nel minor tempo possibile? Va bene che si cerca di far tutto più facile e collettivo nel mondo di oggi, ma noi — ci scusi — siamo ancora per la qualità nella difficoltà, come dovrebbe sapere leggendo in tema di corse (e non).

Teleducandi a vita?

Ogni venerdì non mi lascio sfuggire TELESPRINT. E' l'unica sera della settimana che resto davanti al teleschermo. Apprezzo molto quanto realizzate ogni volta, ma vorrei farvi notare che non tutti i telespettatori sono adentro come voi alle segrete cose e, soprattutto, alle miriadi di sigle che ogni volta nominate nelle conversazioni e nelle interviste. Lo scopo maggiore di Teleprint, a mio avviso, non è soltanto quello di accentrare i molti appassionati di sport automobilistico, ma quello più importante, vista la carenza della TV nazionale in questo campo, di far accedere milioni di spettatori ai due sport motoristici. Ed allora occorre educarli, far loro conoscere nella maniera più elementare possibile tutto quanto può essere necessario affinché dall'acquisizione di una conoscenza, ne venga fuori una passione. Voi parlate di CSAL, ANCAI, formula 3, endurance e via dicendo, cose che gli appassionati ben sanno cosa sono, ma i neofiti rimangono scioccati da queste parole e non comprendendole si alzano e cambiano canale. Occorre invece accennare cos'è l'ANCAI, oppure spiegare entro quali limiti spazia il gruppo 3 nei rallies. Credo che ciò possa servire alla maggiore conoscenza di uno sport che tramite vostro acquisterà sempre una maggiore simpatia e un più gran numero di appassionati.

Bruno Macchi - Poggibonsi (SI)

Ringraziamo per il suggerimento che non può giungere altro che da un vero appassionato degli sport motoristici. In genere, però, se lei è veramente un attento spettatore, noi diamo queste spiegazioni. Ma siamo anche giunti al 40. numero di TELESPRINT e se ogni volta dovessimo spiegare il significato delle varie sigle, personaggi, ambientazioni, precedenti di cui trattiamo dovremmo o dimezzare i servizi, oppure fare delle «lezioni» non un programma-spettacolo e informativo.

LE GARE RINVIATE E ANNULLATE

9-10 marzo - WESTFALEN LIPPE FAHRT: rinviato al 18-20 maggio; 11-12 marzo - RALLY YONNE MORVAN: passa al 18-19 marzo; 12 marzo - GARE A PERGUSA: rinviate a data da destinarsi; 12 marzo - REGOLARITA' A CASERTA: rinviata a data da destinarsi.

Marlboro
WORLD CHAMPIONSHIP TEAM

DOVE
corriamo
domenica

MARZO

Le gare in calendario dall'1 al 18 marzo 1978 in Italia e all'estero

DATA	CORSA	ORGANIZZATORE - LOCALITÀ DI PARTENZA E ARRIVO - DISTANZA	ORARI	VALIDITÀ	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE
1-31	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
1-5	Rally delle 19 Capitali	Club Uruguayo de Rally - Juan Paullier 1244 - MONTEVIDEO (Uruguay)		●●● T1-G9	Rally	
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 Yaeus - Chou-Ku - Tokyo (Giappone)	ore 15	●●●● F2-G9	Velocità in circuito	Non disputata nel 1977
4-5	TT Rally Dunes et Marais	ASA Anglas - 42 rue Métadier - 17200 ROYAN (Francia)		●●●● T1-T2-GT3-GT4-S5	Rally	Gretha-Maité (Jeep Alfa Romeo) in 3.08'08"
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)	ore 15	●●●● 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 16th 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
5	1. Trofeo Puntegiorgi	Scuderia Saracena - Via Roma - MERCATO SARACENO (Forlì)	ore 8,01	● T1-GT3-VS	Regolarità	Si disputa per la prima volta
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 SÖLINGEN 1 (Germania)	ore 10	●●●● T1-T2-GT3-GT4-S5 S3-F3-FF	Velocità in circuito	Schurti (Porsche turbo) in 38'35"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	Coppe Ile de France a Montlhéry	ASACF e ASACIF - 8, Place de la Concorde - 75008 PARIS (Francia)	ore 10	●●●● T1-T2-GT3-GT4-S5-F3	Velocità in circuito	Gr. 6: Lamerle (Lola-Roc) media 131,290 kmh.
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	
11-12	Autosciatoria di Lanzo	U.S.L.I. - Via Carnevalli 13 LANZO D'INTELLI (Cuneo)	ore 13	●	Autosciatoria	
12	Europeo Turismo a Brands Hatch	BRSCC (Mr. P. Browning) Po Box 133 - GERRARDS CROSS (Gran Bretagna)	ore 14	●●●● T2	Velocità in circuito	C. Vandervell (Capri 3.0) in 35'28"28 media 142,267 kmh (non di campionato)
12	Coppe di Primavera al Paul Ricard	ASA Paul Ricard - RN9 - 83330 LE BEAUSSET (Francia)	ore 9	●●●● T1-T2-GT3-GT4-S5-S6 F2-F3-FR-FRE	Velocità in circuito	F. 3: Gabbiani (Chevron B 35) in 39'51"8 media 147,371 kmh
12	Salita di Fléron	Fléron Motor Organisation - Rue Hullos 84 - 4000 LIEGE (Belgio)	ore 10	●●●● tg	Velocità in salita	
12	Salita di Heisdorf	Motor Action - Case Postale 378 - LUXEMBOURG (Lussemburgo)	ore 10	●●●● tg	Velocità in salita	
12	Trofeo BRCV Rallycross a Duivelsberg	BRCV - Pauwengraaf 52 - 3630 MAASMECHELEN (Belgio)	ore 14	●●●● T1-T2-GT3-GT4-S5	Rallycross	S. Emilson (Porsche Carrera) p. 20
12	Autocross Goodyear a Steyr	Motor Racing Club Vorlpen - Hubergutstrasse 14 A. 4400 STEYER (Austria)		●●●●	Autocross	K. Singer (VW Buggy)
12	Gara Club a Vallerlunga	Ass. S. H. Morrogh - Via Alighieri 4 - CAMPAGNANO DI ROMA - Tel. 06-9033240		● Gr. da 1 a 8	Velocità in circuito	A. Gemma (F. Italia) in 12'11"51 media 101,411 kmh
12	3. Trofeo Fiat Lastraioli	Mugello Corse - c/o AC Firenze - Viale Amendola 36 - FIRENZE		● T1-GT3-VS	Regolarità	Neri-Padovani (Opel Ascona) pen. 16,2
12	1. Gara di regolarità a Iglesias	AC Cagliari - Via E. Carboni 801 - CAGLIARI		●●●● T1-GT3-V9	Regolarità	Si disputa per la prima volta
17-18	Leshoto Endurance Rally	Sport Car Club of South Africa - Po Box 3085 JOHANNESBURG 2000 (Sudafrica)		●●●●	Rally	
17-19	Circuito delle Ardenne	RUM Dinant - Café Ardennais - Place de la Gare 5500 DINANT (Belgio)		●●●● T1-T2-GT3-GT4	Rally	
18	Corsa a Sebring	IMSA - Po Box 805 - FAIRFIELD Conn. (Stati Uniti)	ore 15	●●●● T2-GT4-S5	Velocità in circuito	Non disputata nel 1977
18-19	Criterium Montseny-Guillerias	Real Automovil Club de Cataluna - Santaló 8 BARCELONA 6 (Spagna)		●●●● T1-T2-GT3-GT4-S5	Rally	Bagration-Barbeito (Lancia Stratos) in 1.35'51"
18-19	Rally Yonne-Morvan	ASA Yonne - 2. rue Chandot 89300 JOIGNY (Francia)		●●●● T1-T2-GT3-GT4-S5	Rally	Montrandi-Guinet (Escort RS 2000) in 4.07'01"
18-19	Rally Sachs Unterfranken	MSC Zellingen e.V. im ADAC - Ringstrasse 3705 ZELLINGEN (Germania)	ore 15	●●●● T1-T2-GT3-GT4	Rally	Non disputato nel 1977

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

IN DIECI DOMANDE A DANIELE AUDETTO AFFIORA LA INSUPERATA DIFFICOLTÀ DI AMALGAMARE «CANI E GATTI» NEL SUPERGRUPPO RALLY (ANCHE SE TONY CARELLO HA FATTO UN PO' DI LUCE)

EASA ring



FATICOSAMENTE, non senza continui contrattamenti, il noviziato dell'EASA prosegue. La vittoria in Costa Brava di Carello e Perissinot ha addolcito un poco la bocca anche perché era tantissimo che una Stratos ufficiale non vinceva una gara fuori dall'Italia. L'ultima volta è stata in occasione del Total Rally in Sudafrica (e fu una vittoria allora non ammessa) altrimenti occorre tornare molto più indietro, al Montecarlo del '77. Ecco, quindi, un'occasione per essere soddisfatti considerando che in Spagna ci si era andati un poco in sordina, con Ninni Russo in veste di direttore sportivo, incarico in cui è stato fatto debuttare senza una minima «spalla» in appoggio, e lo stretto indispensabile di meccanici, secondo le ultimissime regole del risparmio.

E' arrivata una vittoria e questo servirà a non far risaltare troppo i battibecchi, anche piuttosto violenti, che hanno caratterizzato ad altissimo livello la scorsa settimana in casa EASA.

Proprio perché è risaputo che attualmente non tutto fila liscio, ma anche perché è normale che succeda così perché lo scotto del noviziato era impensabile che non lo si dovesse pagare, si è pensato di fare il punto della situazione con Daniele Audetto, un personaggio chiave perché è quello più a contatto con il vertice (Montezemolo-Fiorio) e la base (piloti). Ovviamente non sono arrivate alle nostre dieci domande delle risposte particolarmente scioccanti. Questo rientra nello «stile Fiat» che caratterizza da tempo gli uomini della «Grande Mamma torinese», ma è pur sempre un «punto» ufficiale che gli appassionati è bene conoscano.

1 L'EASA tre mesi dopo. Si può già dire che funziona bene o ci sono ancora dei problemi?

Problemi ce ne sono sempre però direi che s'è visto che in Svezia è già andata meglio che a Montecarlo (come organizzazione), e, comunque, devo dire che il rally di Montecarlo sarebbe stato difficile anche se non ci fosse stata l'EASA, difficile come organizzazione e per come sono andate le cose. Non credo che l'unificazione Lancia-Fiat abbia influito negativamente sul risultato di Montecarlo e poi ribadisco che la Svezia tutte queste cose le ha chiarite al meglio. Direi che l'EASA è una ruota abbastanza grossa che bisogna mettere in moto e fare girare oliandola bene, ma che una volta partita, credo, non incontrerà altri problemi.

2 Alla luce di queste prime esperienze (Montecarlo-Svezia e Costa Brava) che cosa si ritiene più urgente modificare oppure perfezionare per un migliore risultato?

Io credo che ci sia sempre qualcosa da perfezionare, ma per raggiungere un risultato a breve termine dobbiamo impegnarci moltissimo per migliorare la affidabilità e la competitività dei mezzi meccanici. Credo che, come organizzazione, l'esperienza anche solo come Fiat, fatta negli ultimi anni, non crei dei problemi per rendere operativa ed efficiente questa unificazione. Noi sappiamo che non è facile, diciamo la verità, accoppiare un «cane ad un gatto» (perché negli ultimi dieci anni la Lancia e la Fiat se le sono date di santa ragione e questo anche è stato un bene perché se oggi il rallysmo italiano è a questo livello è grazie alla rivalità che c'è stata tra Fiat e Lancia): adesso abbiamo fatto l'unificazione e vengono superati mano a mano che andiamo avanti questi piccoli problemi umani. La collaborazione mi sembra che funzioni sia tra i meccanici, che tra i piloti e tra i tecnici e penso che si metterà una pietra sul passato.

3 Quando venne presentata ufficialmente l'EASA, nel dicembre '77, praticamente si era parlato di mondiale rally come unico obiettivo, ma si era anche fatto capire che c'era il mondiale FIA e l'europeo conduttori tra i traguardi possibili. Resta solo il mondiale rally come traguardo finale o adesso si ufficializzano anche altre mire?

Per cominciare non avevamo detto che c'era un obiettivo preciso, come ad esempio il campionato del mondo anche se è chiaro che noi, quali campioni in carica, cerchiamo di riconfermarci tali, ed in ogni caso una decisione precisa sui programmi del '78 verrà presa dopo il rally del Portogallo perché a quella data saranno già stati effettuati quattro rallies del mondiale marche e ci sarà anche

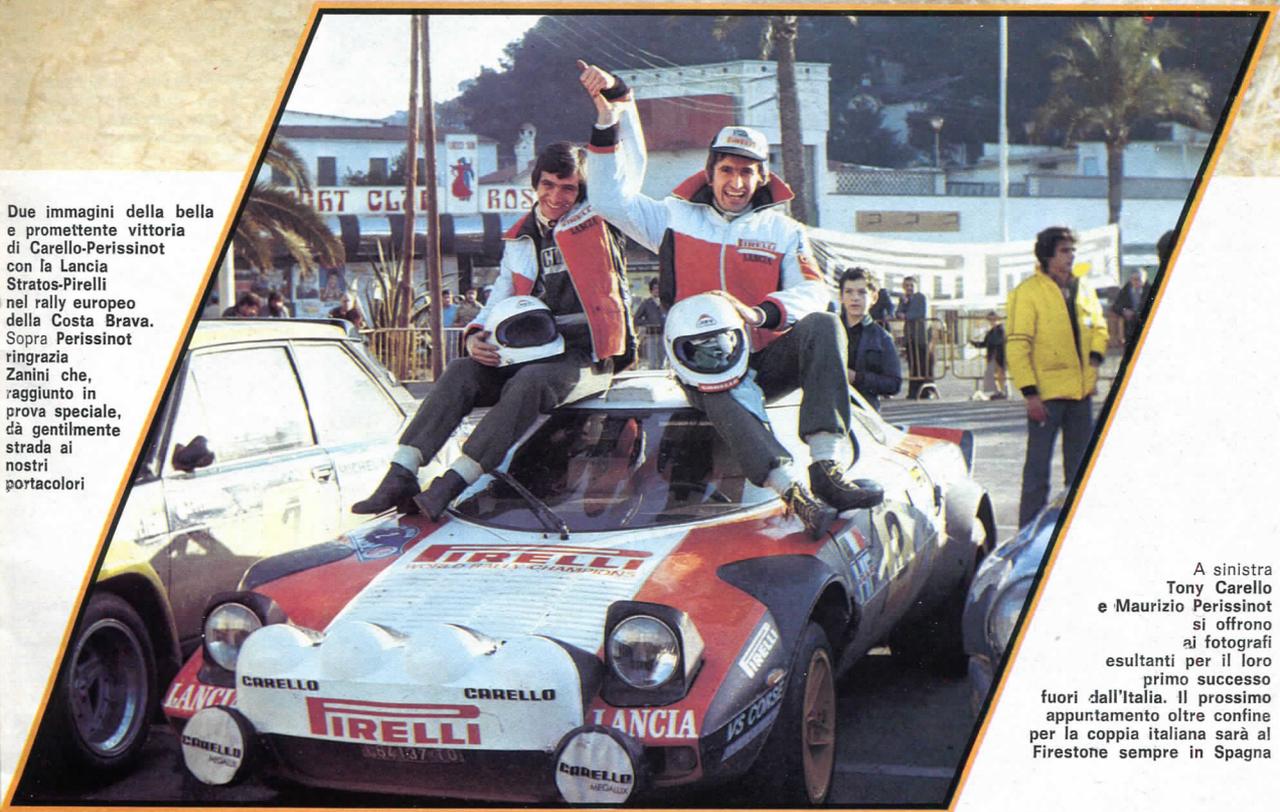


Principe numero uno dello spettacolo rallystico, il solito Ari Vatanen, palo nell'occhio dell'EASA per la sua popolarità nonostante i pochi risultati. Qui è in Svezia: capota ma prontamente riparte...





Due immagini della bella e promettente vittoria di Carello-Perissinot con la Lancia Stratos-Pirelli nel rally europeo della Costa Brava. Sopra Perissinot ringrazia Zanini che, raggiunto in prova speciale, dà gentilmente strada ai nostri portacolori



A sinistra Tony Carello e Maurizio Perissinot si offrono ai fotografi esultanti per il loro primo successo fuori dall'Italia. Il prossimo appuntamento oltre confine per la coppia italiana sarà a Firestone sempre in Spagna

una situazione più chiara per quello che concerne l'europeo conduttori e la Coppa FIA. Quindi, per ora, stiamo alla finestra per capire anche un poco i nostri avversari. Si sa ad esempio che la Porsche tornerà ufficialmente al Safari e pare anche certo che appoggerà Nicolas che dovrebbe correre in Portogallo

e all'Acropoli. La Ford, che salta come noi il Safari, sarà in forze al Portogallo, quindi direi che si debba fare il punto sia tecnico che organizzativo ed economico dopo il rally portoghese. I programmi, comunque, restano flessibili e verranno focalizzati meglio man mano che la stagione andrà avanti.

4 Ci saranno, entro breve tempo, delle sorprese sia in campo tecnico che in quello dei piloti?

Sorprese vere e proprie no, ma posso confermare che l'evoluzione tecnica è continua, che ci saranno dei miglioramenti (andremo a fare delle prove in

Portogallo ai primi di marzo) e non è escluso che ci sia un miglioramento come sospensioni della vettura perché proprio in queste prove si cercherà di mettere a punto un tipo di sospensione a maggiore scuotimento perché, come è noto, sui terreni

CONTINUA A PAGINA 6



CONTINUAZIONE DA PAG. 5

brutti non eravamo a livello Ford, cioè molto competitivi. Come sorprese piloti, invece, ce ne sono, anche se è oramai scontato che Munari correrà in Portogallo. E questa non è certo una novità da poco considerando che da quando corre, cioè dal 1966, non ha mai «tradito» la Lancia (Ferrari in Targa Florio e a Zeltweg e barchetta A-barth in Belgio sono casi estemporanei) e lo farà proprio in questa occasione per salire su una Fiat 131. Altra novità che ci può essere è quella di un ritorno di Alen in Portogallo perché nelle ultime corse ha dimostrato di essere in forma splendida ed oltretutto ha anche vinto due rallies del Portogallo. Novità perché Alen non era previsto per questa gara, ma l'annullamento della Nuova Zelanda lo ha permesso.

5 Sulla stampa straniera si è scritto di una 131 A-barth con un motore sei cilindri Ferrari, e cioè Stratos, è vero?

Mi sembra fantascienza ed è bello che ci siano di queste idee perché possono stuzzicare i tecnici. Però è fuori di ogni realtà.

6 Si parla, in questo periodo, di avere squadre separate sui campi di gara. Ma non è un ritorno all'antico?

Certe volte ritornare all'antico può anche voler dire tornare alle «sane cose di una volta», ma questa unificazione aveva bisogno di certe verifiche sul piano organizzativo, sul piano tecnico e sul piano umano. Su quello organizzativo si è visto che quando ci sono nei rallies Lancia e Fiat è abbastanza difficile assisterle insieme e con le stesse squadre di assistenza. Molto più semplice ed elastico avere, separati anche di soli cento metri, due gruppi operativi tra l'altro per evitare, come ad esempio a Montecarlo, che arrivino cinque vetture tutte assieme in un unico posto. Ed anche dal punto di vista della direzione sportiva c'è Ninni Russo che si incarica direttamente del team Lancia e quindi può lavorare più autonomamente. Comunque, quest'anno si ripeterà ben poche volte di vedere assieme la Lancia e la Fiat sui campi di gara. Ritengo quindi che il problema non si riproporrà più.

Tengo a chiarire, in ogni caso, che sui campi di gara, anche se a squadre separate, gli stessi tecnici o meccanici saranno intercambiabili.

7 Adesso è noto che, tramite un contributo CSAI, Bettega correrà il campionato europeo con una Lancia Stratos. Se, per caso, dovesse dar fastidio a Carello, che è un pilota ufficiale dell'EASA, come vi comportereste o come si comporterebbe la Lancia nei suoi confronti?

Alla Lancia farebbe solo pia-

Il cartello di precedenza con la scritta così in evidenza (sopra) ha un significato emblematico infatti la prima uscita dei piloti Seat con le 131 (gommate Michelin) è stato positivo solo in parte perché nulla hanno potuto contro la Stratos di Carello. Sotto ecco come si è ridotta la 131 di Canellas, che è apparso più rapido di Zanini, nel suo tentativo di tener testa all'equipaggio ufficiale italiano (fotocolors BELLE EPOQUE)



cere se Bettega riuscisse a dare fastidio a Carello al suo primo anno con la Stratos. Noi pensiamo che Bettega sia uno dei giovani più interessanti da seguire e l'importante è che vinca una Lancia, poco importa se ufficiale o no. E se anche dovessero disturbarsi a vicenda, che vinca il migliore!

③ Prima del Portogallo la squadra EASA non dovrebbe fare più nessuna uscita ufficiale, e cioè per due mesi circa. Non era forse meglio programmare, alla maniera calcistica, diciamo così «qualche amichevole»?

Noi partecipiamo con le nostre affiliazioni al Mintex Rally e al Sachs Winter Rally con la 131 England per Alen e con la Stratos tedesca di Rohrl. Poi quasi tutto il mese di marzo faremo delle prove in Portogallo e terremo allenati gli altri piloti con l'Autonovo che farà correre Alen e Salonen. Come si può ben capire, allora, tutte queste nostre affiliazioni vengono anche utilizzate per tenere «caldi» i piloti oltre a darci utili informazioni tecniche.

④ La spedizione diciamo così «dimessa» al Costa Brava, alla luce del risultato estremamente positivo, non può aver insegnato qualcosa?

Intanto io direi tanto «dimessa», ci si è andati con le persone giuste per un rally che non era molto impegnativo dal punto di vista dell'assistenza. E' chiaro che un rally di Montecarlo richiede un altro tipo di sforzo, però credo che si sia un poco equivocato su questa nostra maxi-organizzazione. Io, che vivo sui campi di gara, vedo che anche la Ford, la Opel, le altre squadre sono agguerrite come la Fiat e d'altronde chi vuole correre a livello mondiale per vincere e per far bella figura non può andare con una «scarpa ed una ciabatta». E' chiaro che ogni rally richiede un suo tipo di assistenza. La Costa Brava pretendeva uno sforzo diverso da una Svezia o da un Montecarlo. Non siamo andati dimessi in costa Brava e non siamo andati con nessuna maxi-organizzazione a Montecarlo.

⑩ A chi è presumibile che abbia fatto più piacere la costituzione dell'EASA e a chi, di riflesso, sia dispiaciuto di più?

Non credo di poter dare un giudizio su chi abbia avuto più piacere o dispiacere. Io posso capire benissimo che nella strategia di gruppo sia meglio finalizzare un obiettivo. Prima si diceva che «la Lancia e la Fiat appartengono ad uno stesso Gruppo e si scannano l'una con l'altra»; adesso che siamo assieme qualcuno non è contento. Io credo che gli sportivi debbano continuare ad identificare la Lancia con la Lancia e la Fiat con la Fiat. L'EASA resta solo una fusione diciamo così aziendale, ma sui campi di gara le vetture continuano a correre con nomi ben distinti.



Curiosa questa contrapposizione tra la Escort RS di Vatanen in Svezia (sopra foto BISHOP) così deciso nella guida nonostante abbia pochissimi chiodi e sia su neve e (sotto, foto BELLE EPOQUE) il passaggo tentennante di Wittmann in Costa Brava che sul fango ha messo queste catene in tutte e quattro le ruote



Si ripete
il campione
australe

domenica **SPRINT**



Poker **BROWN**

CORSA A ORAN PARK - Valida come quarta e ultima prova del trofeo Rothmans di F. 5.000. Circuito di Oran Park, 27 febbraio 1978.

LA CLASSIFICA

1. Warwick Brown (Lola T 430) 52'19"8; 2. Bruce Allison (Chevron B 37) a 6"6; 3. McRae (McRae GM 3); 4. Schuppan (Elfin); 5. Goss (Match A 53); 6. Walker (Lola T 332); 7. Costanzo (Lola T 332); 8. Bell (Lola T 430); 9. Breidenbach (Lola T 332); 10. Briggs (Lola).

Giro più veloce: Brown (Lola) 1'05"9.

A sinistra, alcuni dei protagonisti della serie Rothmans '78: Milton, Briggs, Cannon, Cooper e Goss



A sinistra e sopra, Warwick Brown, con un poker di successi ineccepibile, ha mantenuto il titolo di «campione australiano» già suo dalla stagione '77

Da bandiera a bandiera anche a Surfers Paradise

SURFERS PARADISE - Warwick Brown ha vinto la terza prova consecutiva della Serie Rothmans International sul circuito di Surfers Paradise. Brown ha tagliato il traguardo con un vantaggio di 21 secondi sul secondo arrivato Vern Schuppan con la Ansett Elfin, seguito a sua volta dall'americano Don Breidenbach, arrivato terzo ad ulteriori 13"8 secondi.

Brown ha guidato la corsa dalla partenza alla fine con la Lola T332 del team VDS, resistendo ad una sfida decisa da parte del campione australiano, John McCormack, partito dalla pole position, con la Mc Laren Leyland.

McCormack era costretto a rallentare al trentaduesimo dei cinquanta giri della gara per surriscaldamento, e così Schuppan

lo ha potuto passare al quarantunesimo giro, piazzandosi secondo.

E' stato anche McCormack a registrare il giro più veloce della corsa in 1'5"5, che è un nuovo record. Ma dopo la sua fermata ai box McCormack ha potuto passare la linea del traguardo solo con difficoltà, piazzandosi

decimo. Tuttavia nel suo giro di record egli è andato alla media di 175,88 kmh su questo circuito di 3,2 km.

Alfredo Costanzo è partito dal fondo dello schieramento, dopo che anche il secondo motore si era rotto durante le prove di venerdì, e così ha comperato un nuovo Falconer and Dunn dal team americano Tropicana, con l'assistenza della Shell e di Rothmans. Non c'è voluto molto tempo per risalire fino al nono posto, dal ventiquattresimo ed ultimo da dove era partito, ma poi è stato costretto a fermarsi ai box per far sostituire un perno di centraggio al sedile.

E' tornato in gara con la sua Lola Stock 84 Brandy al tredicesimo posto, ma poi ha girato costantemente per arrivare nono.

CORSA A SURFERS PARADISE - Valevole come terza prova della Serie Rothmans - Surfers Paradise, 19 febbraio 1978.

LA CLASSIFICA

1. Warwick Brown (Lola T332); 2. Schuppan (Ansett Elfin); 3. Breidenbach (Lola T 332); 4. Waler (Lola); 5. Briggs (Lola); 6. Hamilton (Lola); 7. McRae (McRae GM3); 8. Cooper (Ansett Elfin); 9. Costanzo (Lola); 10. McCormack (McLaren Leyland);

Giro più veloce: John McCormack in 1'5"5 alla media di 175,88 kmh.

SYDNEY - Warwick Brown ha completato il suo poker nella serie Rothmans vincendo la quarta e ultima prova del campionato svoltosi a Oran Park, al volante della sua Lola, con 6"6 di vantaggio sulla Chevron B 37 di Bruce Allison, a sua volta davanti alla Mc Rae GM 3 di Graham Mc Rae. Brown era stato anche il più veloce in prova con il tempo di 1'05"8, lo stesso ottenuto da Mc Rae che con lui divideva la prima fila, per la corsa di 46 giri sul tracciato di 2,61 km.

Al via Brown era il più lesto, e conduceva una corsa solitaria, incalzato raramente da McCormack con la Mc Laren M 23 con motore Leyland, finché dopo 16 giri proprio questo propulsore ha ceduto per la rottura di un albero a cammes. Prendeva allora la seconda piazza John Goss, con la Match A 53 a 12" di distanza, mentre per il terzo posto la lotta era aperta tra Allison e Mc Rae. Goss doveva poi cedere per la bruciatura di una valvola che gradualmente gli faceva perdere potenza, e veniva passato da Allison, Mc Rae e Schuppan per finire poi quinto.

Johnny Walker (Lola T 332) finiva sesto davanti ad Alfredo Costanzo sulla Lola Stock 84, dopo aver perso tempo su una zona della pista sporca d'olio e molto scivolosa.

L'inglese Derek Bell finiva ottavo al volante della Lola T 430 di Alan Hamilton, mentre gli americani Don Breidenbach e John David Briggs coprivano le altre due piazze.

Alla fine della gara, Alfredo Costanzo era congratulato da Frank Morpurgo, direttore delle distillerie Stock che si trovava in Australia per una visita. Brown è stato dichiarato campione con 36 punti davanti a Schuppan che ne ha 18 e Allison 9.

Grahame Ward

DOPO IL PAUOSO INCIDENTE DI DAYTONA

PEARSON vince subito!

RICHMOND - David Pearson ha vinto questa 400 miglia di Richmond nella Virginia, terza tappa di gare stock NASCAR dopo un duello iniziale a media bassa, data la breve conformazione dell'ovale di appena mezzo miglio. Ma la «volpe argentata» è riuscita a prendere il comando a tre quarti di gara e l'ha tenuto nonostante Lenny Pond e Cale Yarborough si fossero incollati sulla coda della bianca Mercury.

Come si ricorderà domenica scorsa Pearson nella 500 miglia di Daytona uscì incolume da un pauroso scontro a tre. Media bassa dicevamo, ma la gara egualmente avvincente con scarso pubblico a causa anche della giornata fredda.

RICHMOND 400 - Gara internazionale valida come terza prova del Campionato Stock - Richmond 26 febbraio 1978

LA CLASSIFICA

1. David Pearson (Mercury) alla media di 121.801 kmh; 2. Lenny Pond (Chevrolet); 3. Cale Yarborough (Oldsmobile).

DOMENICA 5 MARZO

Comincia a ONTARIO la F. INDY

INDIANAPOLIS - La USAC (United States Auto Club) il 5 marzo prossimo darà il via al campionato 1978 che si prevede più ricco, più numeroso per macchine e piloti ed un tantino più snello nel regolamento, alquanto antiquato.

Si correrà sull'ovale di Ontario, una quarantina di chilometri da Los Angeles e i piloti della categoria Indy potranno gareggiare anche nella «200 Miglia Stock» (USAC, non NASCAR) interessante e popolata, ma non da paragonarsi a quella creata da Bill France.

Diamo rapidamente uno sguardo al quadro di macchine e piloti. Dan Gurney, quest'anno torna alla ribalta, affiancandolo al già noto Roger Penske e a George Bignotti. I tre costruttori hanno pronte vetture che, a detta degli interessati, potrebbero tentare anche la Formula 1.

Dan Gurney, che avrà come «patron» il miliardario Teddy Yip e come sponsor la compagnia di carburante Atlantic-Richfield, ha creato un bolide che imita nel musetto la Lotus di Chapman, nella parte centrale la Ferrari e nella coda la Brabham-Alfa. Un «ibrido» ovviamente interessante che, se dovesse rispondere bene, darà filo da torcere alla nuova McLaren-Cosworth che Tom Sneva ploterà sperando di bissare nel campionato che sta per scattare.

Con Sneva ci sarà Mario Andretti — nelle tre grosse «500 Miglia» come Indy, Pocono ed Ontario — il quale sicuramente dirà la sua mentre l'ex-campione di scuderia Al Unser questa volta sarà al volante di una Hoss-Festl Chapparral Lola Cosworth, una non rinnovata versione del settore che, dicono quelli della squadra, sarà una rivelazione.

Il fratello maggiore Bobby Unser, dopo il divorzio di 14 mesi da Dan Gurney, è tornato in «famiglia» e sarà il numero uno della squadra di Yip.

Walt Dornbush, il numero due di Bignotti invece passa alla «Sugar Pipe Prune» mentre Steve Krisloff prenderà il suo posto come numero due a fianco di Gordon Johncock. Bignotti sta provando un 12 cilindri e spera ancora che l'Alfa Romeo si decida a vendergli un boxer che vorrebbe adattare alla sua «Wildcat». Questo per non parlare di A. J. Foyt, che ha riportato soltanto abrasioni alla spalla sinistra dal botto della «500» di Daytona, Danny Ongais, Roger McCluskey, Salt Walthers ed altri di primo piano.

A proposito di Walthers va detto che il presidente è dal lui creato lo scorso anno allorché non rinnovò la sua «Wildcat», ha fatto rinviare il consiglio direttivo dell'USAC. Il ricco Walthers, fallito il tentativo di qualificazione, acquistò la macchina di Bill Puterbaugh. Poi Salt ci ripensò e rinunciò all'impresa. Comunque non esisteva un regolamento che impedisse

un simile atto, per cui il comitato di Indy ha deciso che il «direttore di gara avrà l'autorità di assegnare "l'leggibilità" a seconda delle circostanze, ma che tutti devono rivolgersi a lui».

Infine i dirigenti hanno stabilito di punire con 5 mila dollari di multa (prima era di soli mille dollari) i drivers che garreranno in un'altra competizione — non USAC — lo stesso giorno in cui questa federazione fa svolgere una gara.

Foyt, nel passato, ha preso parte a corse NASCAR anziché USAC, dove era invece iscritto.

l. m.

MANZAGOL VINCE, ANDRUET A PUNTI

GIRAGLIA: 131 sempre 2°

BASTIA - In Francia, il Rally di Montecarlo è considerato come una prova «straniera», anche se si svolge praticamente tutta in suolo francese. E così è toccato alla «Ronde della Giraglia», in Corsica, aprire ufficialmente la stagione rallystica francese.

Si tratta in sostanza di una rondo, di 72 chilometri (di cui 50 in due prove cronometrate di 11 e 39 km) da ripetere dieci volte, attorno al Capo Corso, sopra Bastia. Di profilo molto vario, questo percorso non offre molte chances alle vetture troppo potenti.

Pochi iscritti, forse per la vicinanza del Lyon-Charbonnières, per cui solo Darniche (Stratos) ed Andruet (Fiat 131) a dividersi il pronostico. La seconda 131 della Fiat-France era affidata a Michele Mouton, una situazione che in Francia si ripeterà spesso, con la speranza che ogni tanto arrivi qualche buona Porsche a fare da terzo incomodo nel duello fraticida fra le vetture del «Gruppo».

Da quest'anno, anche in Francia i gr. 5 non possono prendere punti in campionato, per cui garranno fuori classifica. Nonostante ciò, il bravo pilota corso Manzagol era al via, con la sua Alpine gr. 5, con la ferma intenzione di vincere.

Secondo le previsioni, era Darniche a prendere la testa all'inizio, staccando progressivamente Manzagol ed Andruet, fino a che, nel corso del quinto giro, la Stratos non rompeva il cambio, uno dei punti deboli della vettura italiana, con

Sachswinter Rally

24-26 febbraio 1978.

Rally internazionale valido per il campionato europeo rallies piloti coef. 3.

● **Organizzazione:** RTC Norheim im ADAC - Norheim (Repubblica Federale Tedesca).

● **Lunghezza:** 1184 km, di cui 301 di prove speciali.

● **Direttore di corsa:** Dieter Junge

LA CLASSIFICA

1. Reinhard Hainbach-Peter Linzen (Ford Escort RS) punti 11.561; 2. Bohne-Diekmann (Ford Escort RS) 12.041, primi del gr. 1; 3. Warmbold-Menne (Opel Kadett) 12.135; 4. Gunther-Fellbaum (Ford Escort) 12.198; 5. Knollmann-Hopfe (Audi 80 GTE) 12.327; 6. Hansen-Christiansen (Opel Kadett GTE) 12.388; 7. Kleint-Hansch (VW Golf GTI) 12.420; 8. Herrmann-Schwagerl (VW Golf GTI) 12.454; 9. Kristiansen-Petersen (Opel Kadett GTE) 12.469; 10. Kromm-Inhvester (Ford Escort 1300) 12.559

EUROPEO PILOTI (dopo 7 prove)

VATANEN (Ford)	78
ALEN (Fiat)	80
TOIVONEN (Chrysler)	66
CARELLO (Lancia)	30
HAINBACH (Ford)	30
ZANINI (Fiat)	45
BOHNE (Ford)	45
WITTMANN (Opel)	42
TAYLOR (Ford)	40
AIRIKKALA (Vauxhall)	40
SAARI (Opel)	40
CAIBA (Porsche)	35
WARMBOLD (Opel)	36
VAANANEN (Chrysler)	32

HAINBACH PRIMO DOPO IL RECLAMO

STRATOS di ROHRL sterzo rotto

NORTHHEIM - Lo ADAC Sachswinter rally ha dato il via alla stagione rallystica tedesca 1978, che sarà composta di undici prove.

Le case Ford, Opel e VW impegneranno soprattutto macchine di turismo di serie (gruppo A), mentre Audi, Ford, Lancia, Toyota e delle Porsche private useranno vetture del gruppo 2 (gruppo B). E' la prima volta che la Audi partecipa al rally. Ufficialmente si tratta però di macchine del preparatore Abt, ma i tecnici Audi erano presenti, ufficialmente. Era presente anche Walter Rohrl con il copilota Christian Geistdoerfer con una Lancia Stratos ufficiale.

Già prima del via i due equipaggi maggiormente favoriti erano chiaramente Rohrl e Reinhard Hainbach con una Ford Escort BDA ex ufficiale. Il rally si disputava su 1200 km con trenta speciali. Due giorni prima del via la neve, che era caduta in abbondanza, cominciava rapidamente a sciogliersi, e sembrava effettivamente che non ci fosse niente da fare contro i 270 CV della Stratos di Rohrl, il quale dettava chiaramente il passo, e dopo poche speciali Hainbach temeva di non poterlo più raggiungere. Tuttavia anche Rohrl aveva i suoi problemi con la maneggevolezza della sua Stratos, nervosa nelle prove fangose.

Mentre i due battistrada guidavano con gran margine il lotto dei 141 concorrenti, dietro di loro cominciavano i guai. Hauck/Pitz hanno dovuto ritirare la loro Kadett per note elettriche dopo la quarta speciale. Fritzing/Wang con una Corolla sono andati a finire nel fosso nella settima speciale, poi dopo una rimonta si sono dovuti ritirare per abbassamento della pressione dell'olio.

Poco prima della fine Harald Demuth si è rotto un dito nel tentativo di aggiustare il tergicristallo della sua Celica. Dopo una breve visita all'ospedale, che non è servita, una dottoressa presente al rally gli ha «congelato» il dito e Harald ha continuato la sua caccia, esattamente fino all'ultima speciale, quando il tergicristallo si è bloccato di nuovo in un punto poco adatto, la vettura è uscita di strada e questa era la fine della gara per Demuth, quando trovava al quinto posto assoluto.

All'arrivo della tappa a Kirchheim l'ordine di arrivo è seguente: Rohrl 4301 punti; Hainbach 4479; Kleint (VW Golf GTI) 4652; Bohns (Ford Escort RS) 4712; Warmbold (Opel Kadett) 4783.

Le cose cominciavano a diventare interessanti nella tappa di Hammelburg. Al terzo giro Rohrl ha danneggiato lo sterzo, anche se, dopo una breve riparazione, ha disputato ancora le ultime speciali, ma alla prova di Hammelburg erano definitivamente fuori classifica.

Si trattava quindi di una vittoria pulita di Hainbach, se non fosse stato per un piccolo errore del suo copilota Peter Linzen. Linzen ha sbagliato un controllo a Schwarzenborn passando in anticipo ed è così stato penalizzato di dieci minuti. Effettivamente sono prima stati sbalzati al terzo posto e solo dopo una protetta Hainbach/Linzen sono stati festeggiati come vincitori assoluti. Il motivo era che il direttore di gara Junge aveva concesso anche ad altri posti di controllo di timbrare prima e anche al posto di controllo in questione, ma il solo dopo quindici teams per mantenere il programma dei tempi.

I commissari hanno poi concluso logicamente che questo dovesse valere per tutti, accedendo favorevolmente all'appello di Hainbach.

Soltanto Achim Warmbold era un po' deluso, era rimasto bloccato per due minuti nel fango con la sua Kadett gr. 1, perdendo per un minuto e mezzo la vittoria di gruppo contro la Escort di Bohne/Diekmann. L'unica consolazione: il campionato è ancora molto lungo e ha certamente ancora molte sorprese in serbo per tutti.

Rolf F. Nieborg

Jacques Jaubert

RONDE DELLA GIRAGLIA - 25-26 febbraio 1978 - Rally valido per il campionato francese. Bastia (Corsica)

LA CLASSIFICA

1. Manzagol (Alpine Renault gr. 5) 5.41' 31"; 2. Andruet (Fiat 131 Abarth gr. 4) 5.48'07"; 3. Swaton (Porsche Carrera gr. 3) 5.57'29"; 4. Soriano (Alpine Renault) 5.52'23"; 5. Coulomies (Opel Kadett GTE gr. 2) 6.00'20"; 6. Simonetti (Alpine-Renault) 6.10'05"; 7. Sola (Alpine-Renault) 6.14'52".

DOPO ESSERE STATO FACILITATO DALL'AVARIA DEL CAMBIO 131 DI ALEN NELLO SNOW, IL CAPOFILA CHEVETTE SI RIPETE AL MINTEX

SNOW RALLY - Rally valido per il campionato europeo conduttori coeff. 2 - Helsinki, 17-19 febbraio 1978.

LA CLASSIFICA

1. Airikkala-Virtanen (Vauxhall Chevette) 22.091; 2. Alen-Kivimäki (Fiat 131 Abarth) 22.170; 3. Salonen-Markkula (Fiat Abarth) 22.283; 4. Gronholm-Anttonen (Opel Kadett GTE), gr. 2, 22.348; 5. Hamalainen-Putkainen (Ford Escort RS 2000), 1. Gr. 1, 22.621; 6. Eklund-Cederberg (Saab 99 EMS) 22.624; 7. Valtaharju-Anttila (Ford Escort RS 2000) 22.624; 8. Toivonen-Tiukkanen (Chrysler Avenger) 22.713; 9. Lampi-Kukkala (Ford Escort RS 2000) 23.107; 10. Geitel-Mesterton (Chrysler Avenger) 23.110.

HELSINKI - Pentti Airikkala e Risto Virtanen hanno dato al Dealer Team Vauxhall il primo successo al di fuori del Regno Unito, vincendo lo Snow Rally con la Vauxhall Chevette, battendo le Fiat di Markku Alen e Timo Salonen, arrivati secondo e terzo, mentre entrambe le Escort di Ari Vatanen e Hannu Mikkola si sono ritirate quando si trovavano al comando. Se non fosse stato per noie al cambio anche Alen sarebbe arrivato davanti alla Chevette, perché Pentti è stato ritardato nelle prime fasi perché il suo nuovo motore non tirava bene ai bassi regimi.

Lo Snow Rally di quest'anno ha certamente attirato il massimo delle partecipazioni con dodici macchine ufficiali su ottanta concorrenti. Sfortunatamente Stig Blomqvist non ha potuto avere la sua Stratos «svedese» per partire come numero 1 a Nol. Con il 2 era la gr. 1 RS 2000 di Kyosti Hamalainen, col 3 era Timo Salonen con la prima 131 Abarth Autonova, per Eklund era il successivo con la sua Saab 99 EMS prestatagli dalla Casa con l'appoggio della Polar Caravans. Seguiva Hannu Mikkola con il numero 5 con la RS 1800 gr. 4, mentre Ari Vatanen è partito con la vettura con cui ha vinto il rally Artico con i colori della Marlboro, e tra questi due è partito Markku Alen con la seconda 131 Abarth, davanti alla piccola Peugeot 104ZS gr. 2 di Timo Makinen.

AIRIKKALA fa «coppiola»



Buon momento per Pentti Airikkala, che con la Vauxhall Chevette ha vinto consecutivamente lo Snow Rally con Risto Virtanen (nella foto) ed il Mintex con Mike Nicholson, questo non valido però per l'europilota

MINTEX RALLY - 25-26 febbraio 1978 - Rally internazionale valido per il campionato inglese.

LA CLASSIFICA

1. Pentti Airikkala-Mike Nicholson (Vauxhall Chevette) 156'50"; 2. Brookes-Brown (Escort RS 1800) 158'44"; 3. Taylor-Shortt (Escort RS 1800) 159'59"; 4. Clark-Porter (Escort RS 1800) 160'44"; 5. Elsmore-Harold (Escort RS 1800) 162'31"; 6. Hamalainen-Boland (Escort RS 1800) 164'14"; 7. McRae-Muir (Vauxhall Chevette) 165'46"; 8. Culcheth-Syer (Opel Kadett) 170'20", primi del gr. 1; 9. Inurrieta-West (Escort RS 2000) 171'23"; 10. Kaby-Rainbow (Dolomite Sprint) 171'58".

PONTEFRACT - Pentti Airikkala ha assaggiato lo champagne della vittoria, aggiudicandosi il Mintex International Rally, che si è disputato nelle foreste dello Yorkshire, in Inghilterra. Questa vittoria, ottenuta dopo quella dello Snow Rally, conferma che la combinazione Airikkala-Chevette avrà da dire la sua parola, in questa stagione.

L'unico altro pilota finlandese Hannu Mikkola sembrava poter battere Airikkala. Con la sua Escort preparata dalla Casa, egli è infatti passato in testa all'inizio con un margine di vantaggio di oltre mezzo minuto, finché non si è rotto il differenziale.

Da quel momento è stato sempre Airikkala a guidare la gara, seguito da Markku Alen nella solitaria Fiat 131. Ma Alen è uscito di strada in una speciale forestale coperta di acqua, andando a finire contro un recinto, danneggiando lo sterzo. Ha continuato finché le ruote anteriori non si sono bloccate.

Dietro ad Airikkala c'era sempre la Escort di Russell Brooks, il grande e vittorioso avversario di Airikkala nella stagione rallistica inglese dell'anno scorso. Brooks tuttavia non si è potuto avvicinare a meno di 156" da Airikkala.

John Taylor, vincitore del recente Galway Rally, ha disputato una buona gara, arrivando terzo, davanti al più esperto Roger Clark, che è riuscito solo a piazzarsi quarto. Il promettente Graham Elsmore che potrebbe diventare un possibile futuro pilota ufficiale Ford, è arrivato quinto e kyosti Hamalainen con la Escort appoggiata dalla Total, sesto.

Il pilota d'appoggio per Airikkala, lo scozzese Jimmy McRae, ha fatto il suo debutto prudente, ma non di meno efficace, con la più potente macchina da rally che abbia mai pilotato.

Anche per l'ex pilota del team ufficiale Leyland, licenziato dal team alla fine della stagione scorsa, cioè Brian Culcheth, il rally è stato soddisfacente. Sotto contratto del Dealer Team Opel, egli ha vinto per loro la categoria del gruppo 1.

Culcheth ha dovuto sempre lottare, con Henry Inurrieta, nato in Spagna, ma abitante in Gran Bretagna, che insidiava costantemente il veterano dei rallies con la sua Ford Escort RS 2000, mentre il giovane Terry Kaby, costantemente migliorando, è arrivato terzo nel gruppo 1 e si è aggiudicato un posto tra i primi dieci con la sua Triumph Dolomite Sprint.

Questo era almeno una piccola consolazione per la Leyland, la cui Triumph TR7, pilotata senza paura come sempre da Tony Pond, è uscita di strada e di gara, finendo in un fosso nella foresta. Pond è stato ritardato perché la neve aveva riempito il motore e ci è voluto del tempo prezioso per farlo ripartire.



A sinistra, il navigatore di Vatanen, Aho, cerca con un palo di oviare alla «musata» data dalla Escort del suo pilota allo Snow Rally. A destra, uno spettacolare passaggio della 131 di Alen-Kivimäki. Con il secondo posto in Finlandia, Alen si è portato a ridosso di Vatanen nella classifica provvisoria dell'europeo piloti di rallies



La Skoda aveva mandato due leggere 130 RS per John Haugland e Milan Zapadlo, mentre la Chrysler Dealers aveva iscritto due Avenger per Henri Toivonen e Harri Vaananen.

Come al solito il rally aveva la sua partenza-arrivo al Kalastajatorppa Hotel di Helsinki; il percorso, naturalmente segreto, era completamente diverso dell'anno scorso, ed era suddiviso in due tappe con sosta a Turku. Con una temperatura che si aggirava sui -20°C tutte le speciali erano coperte di ghiaccio, ma non c'erano alti accumuli di neve.

Alle 18h00' di venerdì è stata data la partenza e Alen ha subito registrato il miglior tempo nella prima speciale, mentre le speciali 2-5 sono state vinte dalla Opel Kadett GTE gr. 2 di Ulf Grunholm con le nuove gomme radiali Nokia. Markku aveva già noie con il cambio e dopo cinque speciali i meccanici della Fiat l'hanno sostituito.

Poi Mikkola e in seguito Vatanen hanno superato il pilota Opel, mentre Alen si trovava in quarta posizione, davanti a Makinen; Airikkala si trovava al settimo

posto, perché la macchina mancava di potenza oltre i 5000 giri.

La prima sosta di un'ora era stabilita dopo dodici speciali a Paimio, dove Antero Laine ha abbandonato con la sua Saab 96 V4. In queste speciali tortuose Makinen è riuscito a piazzare la sua piccola Peugeot tra i primi cinque. Da quel momento Vatanen cominciava ad essere sempre il più veloce e lui e Mikkola si sono staccati gradualmente dal lotto. Ma poi, in una sequenza velocissima sinistra-destra nella neve morbida la macchina è andata a finire contro un albero, e il radiatore è stato schiacciato sul motore. Poco dopo anche Grunholm è rimasto vittima di quel brutto tratto, ma con conseguenze molto meno gravi e anche Timo Tuomi si è rovesciato con la sua Escort in quel punto.

Arrivati alla sosta, al ritorno, di Paimio, Mikkola era in testa, seguito da Airikkala a quasi 4 minuti, poi Grunholm e Salonen a soli 30 secondi; Alen aveva difficoltà di tenere il quinto posto per noie con il cambio che ha dovuto essere cambiato

nuovamente dopo la sosta. Eklund era secondo, davanti a Makinen.

Nella ventottesima speciale la malasorte di Hannu è tornata quando si è rotto un filo del gas e quattro speciali dopo si è dovuto ritirare per una valvola piegata.

A questo punto sembrava che Pentti fosse al sicuro in testa con un margine di vantaggio di quasi 2 minuti sulle Fiat di Salonen e Alen, ma poco dopo Markku ha superato il suo compagno di squadra. Grunholm era in quarta posizione e Eklund quinto, nonostante avesse piegato l'asse posteriore, ma a tre speciali della fine ha perso 4 minuti per rottura della pompa di alimentazione, e si è venuto a trovare al settimo posto, benché avesse esattamente le stesse penalità della Escort gr. 2 di Hannu Valtaharju, piazzata sesta.

Hamalainen ha vinto con facilità il gr. 1, con la sua quinta posizione assoluta, seguito da Lasse Lampi, mentre John Haugland, al tredicesimo posto, si è aggiudicato un'altra vittoria di classe con la sua Skoda.

Hugh W. Bishop

Richard Hudson-Evans

7- Team RALLY

25-26 febbraio 1978

- Tipo di gara: rally nazionale (coeff. 2)
- Organizzazione: Comitato Organizzatore Chierese
- Chilometraggio: 316
- Ora partenza: 22,01
- Condizioni atmosferiche: pioggia e nebbia

Così al traguardo

1. Riva-Gerbaldo (Kadett GTE) in 1.40' 41"; 2. Vernetti-Daimo (Fiat 131 Abarth) a 38"; 3. Ceria-Bertone (Kadett GTE) a 1'21"; 4. Faber-Donati (Kadett GTE) a 2'23"; 5. Zuccarello-Melohas (Kadett GTE) a 4'57"; 6. Crucitti-Ravera (Kadett GTE) a 6'40"; 7. Francone-Francone (Fiat 124 Abarth) a 7'37"; 8. Amante-Amante (Kadett GTE) a 8'33"; 9. Bertin-Sormano (Kadett GTE) a 9'; 10. Barbero-Lanterino (Ford Escort) a 10'17".

GRUPPO 1

Classe 1: 1. (30) Arnoldi-Pogliano (Fiat 127) in 2.07'10"; 2. (31) Pocchiola-Geninatti (A-112 58 HP) a 58";

Classe 2: 1. (32) Boero-Chiabod (Peugeot 104) in 2.11'24"; 2. (34) Lago-Bechis (A-112 70 HP) a 59"; 3. (38) Della Torre-Marengo (A-112) a 5'19"; 4. (39) Zani-Beltrano (Peugeot 104) a 6'21"; 5. (49) Canuto-Giordano (A-112 70 HP) a 19'47"; 6. (57) Giardino-Ela (Peugeot 104) a 25'38".

Classe 3: 1. (36) Parisi-Gallego (Fiat 128) in 2.13'19"; 2. (43) Scardua-Ceron (Simca R2) a 4'09"; 3. (44) Novaro-Obinelli (Alfasud) a 2'13"; 4. (52) Passet-Ceriani (Simca R2) a 20'40"; 5. (54) Curati-Castelloni (Simca R2) a 21'09"; 6. (61) Cravero-Moes (Simca R2) a 25'47"; 7. (64) Corno-Crisorio (Simca R2) a 28'25".

Classe 5: 1. (4) Faber-Donati (Opel Kadett) 1.43'04"; 2. (5) Zuccarello-Melohas (Opel) a 1'34"; 3. (9) Bertin-Sormano (Opel) a 6'37"; 4. (10) Barbero-Lanterino (Opel) a 7'54"; 5. (12) Cori-X (Opel) a 9'28"; 6. (15) Rossi-Pinto (Opel) a 12'19"; 7. (16) Tetti-Sabatini (Opel) a 12'27"; 8. (18) Bugnone-Vallardo (Opel) a 15'36"; 9. (22) Beltrandi-Simone (Ford Escort) a 16'33"; 10. (33) Bertolotti-Casalegno (Opel Kadett) a 28'22".

GRUPPO 3

Classe 2: 1. (60) Parlamento-Farina (Lancia Fulvia HF) in 2.38'57"; 2. (65) Bonavera-Saglietto (Lancia) a 7'42".

Classe 3: 1. (21) Corno-Piovano (Fiat 124 Abarth) in 1.58'59"; 2. (25) Pinato-Santa (Fiat) a 1'54"; 3. (29) Papinutto-Conte (Fiat) a 6'02"; 4. (42) Rivieri-Chiavassa (Fiat) a 25'17"; 5. (59) Polledro-Serra (Fiat 124 C) a 39'18".

GRUPPO 4

Classe 1: 1. (17) Canale-Scanvino (Fiat X-1/21) in 1.57'57"; 2. (19) Isaradi-Roccati (Lancia HF) a 50"; 3. (28) Marchisio-Cozzi (Lancia) a 5'09"; 4. (37) Botto-Botto (Lancia) a 18'12"; 5. (41) Battato-Berardi (Lancia) a 25'11"; 6. (48) Bonetto (Lancia) a 31'34"; 7. (55) Bollati-Bollati (A 112 70 HP) a 37'08"; 8. (62) D'Amico-Catone (A 112 58 HP) a 42'32"; 9. (68) Martignoni-Benzi (Lancia Fulvia HF) a 55'39"; 10. (69) Valvassore-Piacentini (Citroen Dyane) a 59'35".

Classe 2: 1. (7) Francone-Francone (Fiat 124 Abarth) in 1.48'18"; 2. (11) Grandini-Di Noto (Alpine Renault) a 3'03"; 3. (14) Cerrato-Picozzi (Fiat 124 Abarth) a 5'14"; 4. (20) Bormida-X (Fiat 131 Abarth) in 10'37"; 5. (21) Bay-Berchetti (Fiat 124 Abarth) a 11'34"; 6. (35) Malotoli-Parlato (Fiat) a 24'15"; 7. (46) Craveri-Bellini (A 112 70 HP) a 39'34"; 8. (47) Ribero-Galliano (A 112) a 40'41"; 9. (50) Carena-Cerati (Fiat 124 Abarth) a 51'20"; 10. (53) Martini-Corotio (A 112 70 HP) a 45'51"; 11. (56) Faggionato-Poletti (A 112) a 48'18"; 12. (57) Morosini-Marchetti (Fiat 124) a 1.05'12"; 13. (70) Trivero-Trivisan (Fiat 124 S) a 1.12'40".

Classe 3: 1. (2) Vernetti-Daimo (Fiat 131 Abarth) in 1.41'19"; 2. (45) Berruto-Farina (Alfa Sud) a 44'45"; 3. (51) Cattella-Meneghetti (Lancia Stratos) a 50'21"; 4. (53) Azzoni-Dimassimo (Simca R2) a 55'48"; 5. (63) Lanerata-Gironi (Ford Escort) a 1.01'01"; 6. (68) Moro (Simca R2) a 1.15'21".

GRUPPO 2

Classe 5: 1. (1) Riva-Gerbaldo (Opel Kadett) in 1.40'41"; 2. (3) Ceria-Bertone (Opel Kadett) a 1'21"; 3. (6); Crucitti-Ravera (Opel Kadett) a 6'40"; 4. (8) Amante-Amante (Opel) a 8'33"; 5. (13) Musiconico-Musiconico (Opel) a 19'08"; 6. (23) Canale-Catone (Opel) a 19'08"; 7. (26) Montersino-Faccenda (Opel) a 22'08"; 8. (27) Penna-Rossi (Alfetta) a 25'48"; 9. (40) Riorda-Masina (Opel Kadett) a 41'32".



Vernetti-Daimo, al debutto con la 131 Abarth, ottimi secondi assoluti



Ceria-Bertone, terzi assoluti e l'alta Kadett di Faber (sotto) quarto



CHIERI - Festa grande dell'Opel-Conrero e della scuderia Rododendri alla settima edizione del « Team 71 ». Con Riva-Gerbaldo su Opel Kadett GTE gruppo 2 Conrero si è aggiudicato l'assoluto mentre la scuderia Rododendri con Riva, Vernetti e Ceria-Bertone nell'ordine ha fatto vivere momenti di interesse al rally chierese.

Riva-Gerbaldo hanno conquistato il successo pieno e meritato emergendo da condizioni difficilissime. E Vernetti-Daimo per la prima volta alla guida di una Fiat 131 Abarth (accreditata di 210 HP e preparata dai fratelli Volta) — ma davvero la prima volta perché Vernetti l'aveva assaggiata soltanto alla vigilia — in unione a Ceria-Bertone su Opel Kadett GTE preparata anch'essa da Conrero, hanno conteso il primato a Riva dopo aver guidato a turno la gara. Forse era naturale che prevalesse nella lotta fra i tre una Opel Kadett GTE più idonea della Fiat 131 Abarth sui fangosissimi sterrati. Proprio su questi sterrati Riva che alla penultima prova seguiva Vernetti a 6", precedendo Ceria di 46" ha giostato la sua vittoria.

FABER SI FA BELLO DAVANTI A ZUCCARELLO

Data la situazione degli sterrati la vigilia è passata per tutti alla ricerca di gomme chiodate e per gli organizzatori alla ricerca di soluzioni per tamponare nel miglior modo possibile ai danni causati dalle condizioni me-

LA 131 NEL SANDWICH DELLE KADETT RIVA-GERBALDO EMERGONO IN TESTA

VERNETTI non guasta la festa a Conrero



I vincitori assoluti Riva-Gerbaldo con la Opel Kadett GTE Conrero gruppo 2

teologiche veramente proibitive. Poi dopo una ricognizione effettuata sul percorso dai Commissari sportivi oltre che dall'ispettore CSAI veniva deciso un accorciamento di un tratto della prima prova su sterrato (prova che in extremis veniva poi annullata) lasciando inalterate le altre due, non certo senza contestazioni da parte dei concorrenti.

Il rally è fatto proprio anche di queste difficoltà che richiedono versatilità ed improvvisazione. E le gare del TRN hanno proprio questa funzione propedeutica alle condizioni più disparate che i rallies internazionali in Italia ed all'estero possono presentare. I fattori negativi di questa settima edizione del Team 71 organizzato con molta passione ma anche con difetti derivanti dalla scarsa esperienza organizzativa (un errore gravissimo porre il parco assistenza in una strada strettissima) premia il coraggio di Riva e le prestazioni di Vernetti e Ceria ne escono valorizzate.

Alle spalle dei tre si è avuto l'inserimento « choc » che dà sempre quel pepe alla polemica su chi è il più bravo in Gr. 1. Questa volta è toccato a Faber sbancare il lotto in una maniera che non lascia dubbi ed esalta quelle qualità poste in luce nella passata stagione. Dietro a lui, nel turismo di serie è finito Zuccarello davanti a Bertin e Sofio.

Ottima la prestazione dei fratelli Francone che con il settimo

posto assoluto si sono aggiudicati la classe fino a 2000 cc. del gruppo 2-4 a dimostrazione della non casualità del quinto posto al rally delle Valli Imperiesi. Con i due Francone si mettono anche in luce Amante-Amante, Grandini-Di Noto e Musiconico-Musiconico.

Una sintetica panoramica sulle varie classi ci permette di porre in luce le vittorie di Arnoldi nella 1000, di Boero nella 1150, di Parisi nella 1300 del turismo di serie, di Parlamento nella 1600 e di Corno nella 2000 GT di serie e di canale nella 1600 del gruppo 2-4.

POZZO ENTUSIASMA POI ABBANDONA

Le condizioni del fondo stradale non hanno soltanto giocato un ruolo negativo. Le prestazioni sono state in un certo senso più equilibrate. Le potenze ridimensionate le sollecitazioni meccaniche ridotte — così si spiega la bassa percentuale di ritiri riqualificando le caratteristiche dei piloti: sugli sterrati insidiosissimi di guida è fondamentale e poche sono state le uscite di strada. I ritiri più significativi sono stati quelli di Pozzo autore di una strepitosa prima prova sull'asfalto e l'uscita di strada di Carla Vernetti che correva per la prima volta sulle strade del « Team » con lo spider Gr. 4 usato lo scorso anno dal fratello.

Carlo Burlando



Molto entusiasmo nelle regolarità: la Special T di Corti in lieve difficoltà

182 ISCRITTI NEL «VALLECHIARA»

Dal bagnato MOLINARI

VALLECHIARA - Grande successo di pubblico e d'iscritti a questa seconda edizione della Coppa Vallechiara, regolarità rally. Organizzata dalla Scuderia Livorno Corse, che si è visto sommergere da una vera pioggia d'iscrizioni, al momento della partenza aveva un parco auto di 182 vetture di cui 150 avrebbero potuto prendere il via. E' stata comunque giusta la decisione del direttore di corsa Andreini, di mantenere i limiti di ammessi previsti. Questo oltre che per motivi d'ingombro eccessivo del percorso, anche per non prolungare oltre certi limiti la durata della gara che, nonostante la pioggia che ha imperversato sulla zona per tutta la notte, è risultata estremamente interessante, grazie anche alle particolari condizioni del fondo delle vie prove speciali da ripetersi due volte, tutte caratterizzate dallo sterrato, e reso ancora più insidioso dalla pioggia al punto da spingere la direzione corsa ad aumentare i tempi minimi di percorrenza. In queste condizioni hanno avuto modo di emergere le vetture relativamente poco potenti, tanto che dopo le prime tre prove speciali risultava prima la Simca R2 di Fanti-Orzalesi, che nella prova della Montanina si era permessa d'infrangere un distacco di 4" netti ai futuri vincitori Molinari-Zallo su Escort RS.

Nel secondo giro poi le piccole cilindrate dovevano cedere e, dalla distanza si mettevano in luce, oltre l'equipaggio vincente, anche Romanelli-Manni che avevano mantenuto le loro 124 Abarth sempre nei primi posti e che si vedevano premiati col secondo miglior tempo assoluto. Gran soddisfazione comunque anche per gli esordienti Fanteio-Zanesi terzi assoluti in questa classifica, oltre che i vincitori della loro classe.

A proposito del carattere promozionale di queste competizioni, ci sono state delle voci di dissenso sul fatto che non sono stati fatti partire tutti i concorrenti iscritti. Ma, visto l'andamento della corsa, è da appoggiare in pieno la decisione di Andreini, che si è avvalsa della sua grandissima esperienza di organizzazione di rallies, «basti pensare alla Liburna ed all'Elba» per costruire una competizione che viene già presa d'esempio, da tanti altri.

Tornando alla gara, oltre alla grande passione di alcuni partecipanti, iscritti con vetture di ogni genere, dobbiamo ricordare anche il grande interesse suscitato nel pubblico che, a detta dai piloti, si assiepa lungo tutte le prove speciali nonostante la pioggia. Questa positiva risposta, sia da parte dei concorrenti che del pubblico, non può che confermare la felicità delle scelte fatte dalla regolamentazione di queste gare, che offrono la possibilità di avvicinarsi al rallyismo in maniera abbastanza semplice e nello stesso tempo ricca di soddisfazioni.

Tiziano Pellegrini

20. TROFEO VALLECHIARA - GARA DI REGOLARITA' - Vallechiara 27 febbraio
LE CLASSIFICHE

Classe A: 1. Susini-Allesini (Fiat 500) 16'55"7; 2. Miliani-Marchetti (Fiat 500) 16'59"; 3. Mazzanti-Paperini (Fiat 500) 17'49"6; 4. Galantini-Ricci (Fiat 126) 18'01"7; 5. Carletti-Foloni (Fiat 126) 18'45"8.

Classe B: 1. Plaia-Citi (Fiat 127) 14'42"3; 2. Panerai-Panerai (A-112 Abarth) 14'53"3; 3. Raffaelli-Vigni (A-112) 15'00"4; 4. Biasci-Dibatte (Fiat 127) 15'01"2; 5. Andreatti-Gerbi (A-112 Abarth) 15'05"3; 6. Foresti-Chiapponi (Fiat 127) 15'16"5; 7. Novi-Pirello (A-112) 15'36"2; 8. Pignotta-Piccini (127) 15'51"6; 9. Magonzi-Mennini (Fiat 127) 16'05"9; 10. Vitamia-Bardazzi (Fiat 127).

Classe C: 1. Vannacci-Vannacci (A-112 70 HP) 13'59"3; 2. Beni-Delle Piane (A-112) 14'16"6; 3. Padovani-Rossi (A-112 70 HP) 14'21"1; 4. Cozzani-Cellai (104 ZS) 14'30"2; 5. Misley-Ferrari (A-112 70 HP) 14'49"1; 6. Feucci-Santi (Ford Escort) 15'38"8; 7. Palchetti-Cirillo (A-112 Abarth) 16'50"7; 8. Di Vita-Vannucci (Fiat 128) 17'53"8.

Classe D: 1. Fantei-Orzalesi (Simca R2) 13'43"1; 2. Dolfi-Dolfi (Simca R2) 14'02"9; 3. Paolieri-Pecini (Simca R2) 14'05"4; 4. Scattizzi-Poli (Simca R2) 14'18"8; 5. Casalini-Guerrini (Simca R2) 14'44"7; 6. Gelligelli (Simca R2) 14'47"5; 7. Fossi-Carrubba (Fiat 128) 14'48"8; 8. Cecchi-Guidi (Simca 1000) 15'01"1; 9. Castellani-Moggia (Simca R2) 15'01"8; 10. Morbidelli-Giusti (Fiat 128).

Classe E: 1. Beldini-Giammoggi (Ascent SR) 15'52"4; 2. Neri-Padovani (Kadett GTE) 13'58"3; 3. Amadei-Burgalassi (Ascona) 14'11"6; 4. Parrini-Ganni (Alfetta GTE) 14'12"4; 5. Macchi-Favilli (Fiat 125) 14'12"7; 6. Spadoni-Ciocca (Ascona) 14'40"7; 7. Trumpy-Mazzoli (Escort RS) 14'40"7; 8. Roti-Mensi (Escort RS) 14'41"4; 9. Neri-Panocchia (Ascona) 14'47"7; 10. Serrini-Fiori (Alfetta).

Classe G: 1. Maestrini-Nocciolini (Beta Montecarlo) 14'32"1; 2. Benassi-Topi (Beta Montecarlo) 14'39"9; 3. Bani-Favilli (Alpine 110) 14'42"6; 4. Giovacchini-Daffari (Fiat 124) 14'53"3; 5. Coppini-Secchi (Fiat 124) 15'09"1; 6. Farina-Gio (Renault Alpine) 15'59"7; 7. Giuliani-Maggiaroni (Fiat 124) 17'18"1; 8. Jannone-Mencarelli (Fiat 124 Abarth) 18'00"8; 9. Antonelli-Vertucci (Fulvia HP) 19'03"3; 10. Peccianti-Favilli (Fiat 124 Abarth) 19'50"4.

Classe H: 1. Noferrini-Noferrini (Fiat 850 Special) 15'25"3; 2. Zerbin-Benedetti (A-112) 14'54"4; 3. Morbidelli-Plaia (A-112) 15'10"5; 5. Padovani-Noto (Fiat 850) 15'46"2; 7. Bindi-Pardini (Fiat 850) 16'16"8; 7. Bachi-Nardi (Fiat 850) 16'38"2; 8. Banti-Sanmartino (Fiat 500) 18'15"1.

Classe K: 1. Valentino-Barone (Ford Escort) 14'29"4; 2. Piantini-Ceccotti (Fiat 128 SL) 14'44"8; 3. Magliani-Verani (Alfa GT) 15'29"2; 4. Biancini (Fiat 128) 14'44"8; 5. Conti-Barsotti (Ford Escort) 15'42"7; 6. Costa-Cima (Simca) 16'07"3; 7. Adorni-Catelan (Alfa) 16'40"7; 8. Crocetti-Pisaneschi (Alfa GT) 17'44"5; 9. Galluzzi-Ridolfi (Alfa) 17'48"8; 10. Turri-Ricciardi (VW Maggiolino) 18'12"2.

Classe L: 1. Molinari-Zallo (Ford Escort RS) 13'34"4; 2. Romanelli-Vanni (Fiat 124 Abarth) 13'40"8; 3. Dasara-Lorenzini (Fiat 124 Abarth) 13'56"2; 4. Drovandi-Colombo (Ford Mexico) 14'01"7; 5. Giudicelli-Volpi (Ford Mexico) 14'23"4; 6. Cappiardi-Gagliani (Fiat 124 Spider) 14'43"7; 7. Giannotti-Senesi (Alfa GTV) 15'21"2; 8. Beni-Muttini (Renault Gordini) 15'21"2; 9. Raponi-Benesperi (Ford Escort Mexico) 15'45"2; 10. Pantanella-Cantini (Fiat 124 S) 15'45"7.

FAVORITA ANCHE UNA NOSTRA AUTOCRITICA
ALLA PREMIAZIONE DEL TEAM TOSCANO

All'occhiello di TERROSI la R...icci 5

• Sudori freddi per Silvio Terrosi quando Lanfranco CANE-SCHI, soprannominato nell'ambiente «il Duca di Smontonia» per la perizia e l'impietabilità dei suoi interventi di commissario tecnico CSAI, ha sentenziato che una traversina nel vano motore della R 5 gr. 2 era irregolare.



L'aspetto aggressivo della R5-Terrosi gr. 2 con cui greggerà Gianfranco Ricci. Dopo l'exploit di Montecarlo, la R5 è di moda anche nei rallies

SARTEANO - Un titolo nazionale con De Santis (Gr. 3 cl 1600) tre titoli di zona con «Ivan» (Gr. 4) e Cucè (Gr. 3) in Sicilia e Carter quello Triveneto, vari titoli sociali, i piazzamenti di Ricci (2.), Salvatori (7.) e Conti (10.) nella Coppa R5 e di Rombolotti nella Coppa CSAI Gr. 5 e Gr. 4; su 80 partecipazioni 32 vittorie cioè il 40 per cento.

Tutto questo è ciò che si può sintetizzare della stagione 1977 delle vetture di Silvio Terrosi, che ha utilizzato la festa di premiazione dei suoi piloti per presentare la nuova R5 Gr. 2 che partirà, con Gianfranco Ricci, alla stagione rallies '78. Ha fatto gli onori di casa un Rombolotti molto brillante, che dopo aver illustrato i successi della stagione passata ha fatto una rapida panoramica sui programmi '78 che prevedono l'impegno del preparatore di Sarteano oltre che con le R.5 Gr. 2 anche con una Alpine V6 310 S che è in allestimento, e che nell'augurio del team Terrosi può rinverdire i successi dell'A.110.

Tra gli altri interventi, quello del dottor Ghini della Renault che ha riconosciuto a Terrosi «il merito di aver pensato di utilizzare la R5, nei rallies, prima del grosso risultato delle vetturette ufficiali a Montecarlo». Un particolare ringraziamento è stato rivolto agli sponsors della operazione, ed in particolare alla Magneti Marelli, che fa da sponsor tecnico, cosa che per fortuna sta tornando di moda, e che fornirà la vettura francese di batterie, alternatore e di una speciale accensione elettronica simile al Dinoplex, mentre è in via di omologazione uno speciale pannello al posto dei comuni tergicristalli. Molto attesa la presenza del no-

stro direttore Marcello Sabbatini, che è stato per lungo tempo al centro della manifestazione. Rombolotti ha colto l'occasione per manifestare la sua solidarietà e quella di tutti i piloti per le battaglie mosse da AUTOSPRINT a difesa dell'automobilismo sportivo e dell'automobile in generale. Il dialogo si è spostato poi sulla recente citazione in giudizio che Sabbatini ha avuto per aver pubblicato lo schema dello «sprintino» sul giornale.

«Quello che mi consola comunque è che tutto ciò evidentemente significa che i problemi in Italia sono molto meno gravi di quel che si crede. Se è vero che in meno di cinque mesi hanno potuto assolvere a tutte le burocrazie del caso per poter fare subito la causa. Evidentemente i problemi economici, della casa, delle scuole, della violenza, ecc. non esistono, o almeno significa che sono meno importanti di colpire la libertà individuale di circolare liberamente e chi la difende».

Poi il tema si è spostato sull'attività automobilistica minore con l'ammissione di Sabbatini di sentirsi «in imbarazzo perché mi accorgo, stando proprio tra di voi, quanto poco spazio do sul giornale a questo tipo di attività. Ma purtroppo le pagine a disposizione sono quelle che sono e questo è un limite spesso invalicabile, ma non nego di sentirmi quasi in colpa nei confronti vostri che rappresentate la linfa vitale dello sport dell'automobile e la passione più pura, quella vera fatta esaltazione delle più belle qualità umane».

Gaetano Dima

IMITATO OLTRALPE
IL CAMPIONATO A-112

Trofeo R.5 per i giovani rallysti blu

PARIGI - Seguendo l'esempio italiano, dove il Trofeo Autobianchi ha dato degli eccellenti risultati promozionali e sportivi, la Francia si è a sua volta decisa di favorire la ricerca dei giovani talenti nei rallies. Questa specialità sembrava infatti essere completamente trascurata sin da quando la compagnia Elf, generalmente legata alla Renault, aveva creato diverse formule di promozione, centralizzate sulle corse in circuito. Il risultato è d'altronde interamente positivo, poiché i sette piloti francesi, che corrono quest'anno in F. 1, sono tutti usciti, in maniera diretta o indiretta, da questo « vivaio ». Nei rallies, invece, gli ultimi due promossi, Jean Ragnotti (1969) e Guy Frequlin (1968), risalgono ad almeno cinque anni fa. E da allora c'è stato il vuoto! Sotto la spinta della Renault (ancora una volta!) e del gruppo dei suoi commissari, la Federazione Francese ha dunque creato il « Challenge Rallies FFSA-Renault 5 Alpine ».

Ma sta per essere presentato anche un altro challenge, creato da André Charbonnet, insieme all'Autobianchi, e Alain Mahe, il copilota di Bernard Darniche, sarà l'animatore.

In due anni i concorrenti debbono disputare dieci o venti rallies in Francia, e per loro verrà stilata una classifica particolare, ricavata dalla classifica generale. Nel caso delle Renault 5 Alpine questa classifica verrà stabilita in gr. 2 (a questo proposito l'insieme dei componenti necessari alla preparazione di una versione 130 CV, identica a quella vista a Monte Carlo, sono in vendita), mentre il Trofeo Autobianchi sarà limitato al turismo di serie.

Oltre a un certo numero di facilitazioni per l'acquisto, la preparazione e la manutenzione del loro materiale, i concorrenti riceveranno dei premi in natura e in denaro. Lo scopo principale di queste due operazioni parallele è, tuttavia, di permettere al migliore di farsi notare e, ci si augura, di ottenere un posto al volante di una vettura ufficiale.

Sembra infatti evidente che i giovani rallyisti di talento esistono in Francia, ma che sia diventato sempre più difficile farsi notare con del materiale troppo poco competitivo paragonato a quello dei professionisti o dei « ricchi non professionisti » che dispongono di mezzi tecnici notevoli.

Jacques Jaubert

PICCOLO VADEMECUM PER IL RALLY COSTA SMERALDA

● **VENERDI' 31 MARZO** è l'ultimo giorno per le iscrizioni che vanno inviate alla Società Albergiera Costa Smeralda - Segreteria rally - Hotel Cervo (telefono 0789/92507) - Porto Cervo.

● **GIOVEDI' 13 APRILE** - Verifiche tecniche e sportive ed inizio partenze del prologo.

● **VENERDI' 14 APRILE** - Inizio partenze ed arrivo del rally.



S. MARINO - Erano veramente anni che nella Repubblica del Titano non si respirava un'aria così rallistica. Il ritorno del famoso Rally internazionale giunto alla sua sesta edizione grazie all'appoggio fondamentale della Fernet Tonic, ha riportato il clima, festoso dei tempi passati.

Il percorso è bellissimo, come sempre. La terra di queste parti è veramente un regalo per gli appassionati di rallies anche se adesso, di anno in anno, gli amanti dei fondi sterrati calano a vista d'occhio nonostante tutti sbandierino ai quattro venti di volere la terra anziché l'asfalto. E' questa l'amara conclusione cui è giunto l'organizzatore Giuseppe Muscioni, piuttosto deluso per le iscrizioni (comunque protratte fino a mercoledì 1 marzo) arrivate piuttosto a rilento.

PIAN DI CASTELLO

Ci si passa due volte (alle 15,26' e alle 20,18' del 4 marzo). Molto bella e classica (ci si passava anche nel Rally del Medio Adriatico) è lunga circa 13 km. Inizia nei pressi di Mercatino Conca e termina verso il paese di Auditore. La strada sterrata è molto larga nella salita iniziale con diversi tornanti, per scendere a precipizio in un tratto abbastanza stretto e risalire di nuovo con alcuni chilometri finali in asfalto largo. E' molto facile da raggiungere con strade laterali che sfociano in punti intermedi.

VALLE DI TEVA

Ci si passa due volte (alle 16,10' e alle 21,02' del 4 marzo). Brevissima (poco più di 9 km.) è la più corta di tutto il rally, ma è anche una delle più belle e guidate. Inizia in salita non troppo ripida e poi passa ad un falsopiano intermedio, ad una veloce discesa con alcune curve da cardiopulmo ed infine termina con un tratto velocissimo e pianeggiante interrotto da ponticelli estremamente minacciosi. Ideale per i fotografi alla ricerca di forti emozioni.

BORGO PACE

Ci si passa due volte (alle 17,12' e alle 22,04' del 4 marzo). Classica e bellissima prova si divide in due parti ben distinte. La prima di 12 km. è quasi da leggenda con salite e discese larghissime su una terra da sogno. La seconda parte invece vede la strada restringersi (circa 10 km) con alcuni punti piuttosto sconnessi (per il S. Marino, s'intende). Può essere una delle prove chiave del rally.

FRAGHETO

Ci si passa due volte (alle 18,26' e alle 23,18' del 4 marzo). Anche questa prova può dividersi in più parti. L'inizio è in asfalto poi si passa in un tratto di terra piuttosto sconnesso e

ANCORA APERTE LE ISCRIZIONI PER
IL S. MARINO, ANCHE SE STUPISCE...

lo «sterrato» piace ormai solo a parole?

« Si, è vero che c'è stato cattivo tempo — ma le nostre strade tutti lo sanno che reggono benissimo e non hanno certo paura di un poco di neve. I piloti li capisco sempre meno. Con tutti, quando si parla, si sente dire che ci vorrebbe un ritorno alla terra, poi, quando un'organizzazione rally costi, nessuno ci viene, o ci viene troppa poca gente rispetto a quella che sarebbe prevedibile per un'apertura stagionale ».

Comunque non c'è da lamentarsi troppo. L'importante era riprendere una tradizione temporaneamente interrotta, e questo è avvenuto. Il successo che non può non venire da una manifestazione così bella come collocazione sarà poi il maggior richiamo per l'edizione numero sette. Di questo si può stare certi.

COME, DOVE
QUANDO
le «SPECIALI»

ci si ricollega alla classica strada di Ponte Messa per una discesa velocissima ed altamente qualificante. E' una prova ideale per vetture tipo Kadett GTE poiché il tratto più rovinato di fondo annulla le classiche prerogative delle vetture più potenti.

S. MARINO 1

Ci si passa due volte (alle 19,28' del 4 marzo ed alle 00,26' del 5). Di certo è la prova più celebre del San Marino, quella un tempo caratterizzata dal guado ora sostituito da un molto meno caratteristico ponte. L'inizio, comunque, è anticipato sulla provinciale da Novafeltria a Rimini. Stretta, con ghiaia e molti dossi iniziali, caratterizzata da continui saliscendi e mutamenti del fondo oggi non risponde bene come un tempo alle caratteristiche dei rallies. Rientra infatti in un tipo di percorso un po' superato e poco veloce anche se sono sempre 14 km molto impegnativi.

MONTE SAN PAOLO

Un solo passaggio (alle 4,28' del 5 marzo). Nonostante non sia una prova ripetuta, sarà certamente di importanza capitale nell'economia del rally. Il fondo a tratti meno bello del solito, è ricco di dossi incredibili, mozzafiato. Lunga quasi 18 km, questa prova è anche molto diversa come larghezza della sede stradale essendo ottenuta

su collegamenti di più percorsi, è comunque una prova molto tecnica e dove la nebbia più giocare un ruolo determinante perché è tutto un alternarsi di allunghi pazzeschi a pezzi misti senza soluzione di continuità. E' un'altra manna per gli appassionati di fotografia, specie nel tratto centrale.

MONTE DELLA ROCCA

Ci si passa una volta sola (alle 5,42' del 5 marzo), ma sono 25 km che chi corre non dimenticherà facilmente. Chi si trova di tutto, dagli strapiombi ai pezzi di favola, da un breve tratto di asfalto a discese perennemente fangose. Monte San Paolo è un po' il banco più severo del rally anche se al punto in cui verrà disputata molto potrebbe già essere deciso. L'inizio è nel paese di S. Angelo in Vado, l'arrivo praticamente a Borgo Pace.

PASSO DELLA SPUGNA

Ci si passa una volta sola (alle 6,20' del 5 marzo). Con inizio a Borgo Pace, questa speciale non è che la ripetizione della prima parte, quella magnifica, della prova di Borgo Pace già fatta due volte.

PERETO

Ci si passa una volta sola (alle 7,10' del 5 marzo). Con partenza dal bivio per S. Agata Feltria, questa prova ha un suo inizio in salita abbastanza interessante per poi immergersi nel tratto intermedio e nel relativo finale, della speciale di Fragheto di cui racchiude, in fondo, la parte più interessante.

S. MARINO 2

Ci si passa una volta sola (alle 8,00' del 5 marzo) ma in realtà questa speciale è la ripetizione dell'altra Prova di S. Marino con solo una breve variazione finale che proietta i concorrenti verso il traguardo. Se il rally non sarà già deciso, questa prova, con la sua ghiaia, potrebbe costare cara a chi arrischià qualche cosa di più.