

LEGGETE SUBITO

Lo speciale



11 Com'è l'auto in URSS



Gli altri servizi

9 Il futuro da corsa

22 La lezione F.2 del MUGELLO

65 Arma segreta per LE MANS

74 Risultati in recupero

78 Il DIESEL americano

80 Al volante della RITMO



Le rubriche

3 CALENDARIO delle corse

domenica **SPRINT**

50 La ZANZARA

58 KARTING-attualità

60 TUTTE SPRINT

62 Scriveteci, rimarremo amici

94 NOVITA' al superMARKET

97 COMPRA VENDITA



DOVE lo vedete in Italia



TELESPRINT anche il sabato

● TELESPRINT viene trasmesso da TELECIOCCO 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 fonquiz 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	PADOVA, VENEZIA o Veneto centro orientale	Nord Ventolone	58	5°	
	Marche.Nord	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 Monte Faeto Corticella Monte Canate	39 51 46 55	5° 5° 5° 5°	
		Toscana	FIRENZE e zone limitrofe	Secchietta	40	5°
		VERSILIA fino a Livorno e Pisa	Monte Metro	51	5°	
TELECIOCCO	Toscana	TOSCANA ALTA (Lucca, Pisa, Livorno, Fucecchio, Empoli, Prato, Firenze, Volterra, Siena)	Pizzorne	59	5°	
		TOSCANA BASSA (Siena Sud, Perugia, Orvieto)	Cetona	51	5°	
TELECENTRO	Umbria	TOSCANA BASSA (Siena Sud, Perugia, Orvieto)	Cetona	51	5°	
TELE NAVONA	Lazio	ROMA, provincia e LAZIO	Guadagnolo	66	5°	
	Campania	NAPOLI e costa tirrenica (di prossima apertura)	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

Soluzione quiz al lunedì

Riguardo TELESPRINT volevo chiedere: il venerdì sera come le altre emittenti? E' molto più bello seguire una trasmissione sapendo che è in diretta, sapendo che si può intervenire! Se non altro almeno per i giochi e concorsi che fate dato che le telefonate bisogna farle al sabato mattina. E come facciamo noi che vediamo Teleprint al sabato pomeriggio? Non ho telefonato, ma scritto perché penso che quello che ho chiesto interessi anche ad altri.

Giorgio Micheloni - Milano

TELESPRINT non può coprire tutta l'Italia e soltanto grazie alle « ripetizioni » arriva ad allargare la sua zona di ricezione. Telenord però a volte riesce ad avere la « diretta ». Per i quiz stiamo studiando l'eventualità di spostare al LUNEDÌ la possibilità di rispondere.

● NON RISPONDIAMO al « LAUDI-FERRARISTA » di Reggio Emilia perché è un anonimo che non si firma. Forse l'accusatore di Zigliotto è lo stesso che ha scritto anche alcune settimane or sono (con nome risultato falso) con insulti al solito imbecilli al nostro Direttore.

COME vederci

Vorrei farvi una domanda: ogni venerdì sera « distruggo » letteralmente il mio televisore per captare la vostra rubrica TELESPRINT: con esito, purtroppo, negativo. Mi potreste dire su quale canale ho la possibilità di ricevervi? E nel caso ci sia bisogno di una speciale antenna, potreste dirmi le sue caratteristiche, dove la posso trovare e il suo costo?

Massimo Pizigotti - Forlì

A pagina 94 del n. 18 di AUTOSPRINT abbiamo cercato di spiegare le ragioni per le quali magari in due zone della stessa città, la ricezione è differente in dipendenza dell'orientamento dell'antenna. Siamo certi che la nostra trasmissione giunge anche a Forlì e ne abbiamo la prova diretta in quanto parecchi teleutenti di TELESPRINT partecipano ai nostri concorsi. Provi a orientare l'antenna secondo le indicazioni della tabella sul canale 39, banda 5, di Sud Ventolone che serve la fascia costiera dell'Alto Adriatico e nel medesimo tempo la parte Sud dell'Emilia.

● Scrivo per porti un quesito: vorrei sapere se si risulta che nella mia città ci sia la effettiva possibilità di « vedere e sentire » TELESPRINT.

Massimo Stecconi - Ancona

Vale anche per lei quanto comunicato e consigliato al sig. Pizigotti, limitatamente al fatto che Ancona si trova proprio nell'estremo lembo di territorio servito dal Sud Ventolone.

ANCONA non aspetta

Scrivo in relazione all'articolo « Come nasce TELESPRINT ». Dove scrivete l'elenco delle altre TV che hanno chiesto TELESPRINT, compare anche il nome di Tele Monte S. Giusto, banda 5, canale 56, di Macerata. Ricevendo a casa mia, Osimo, molto bene tale emittente, sono assai impazienti di sapere quando inizierà la vostra collaborazione con la sopracitata TV.

Stefano Magnoni - Osimo

Come abbiamo, appunto, scritto i primi contatti hanno già avuto luogo. Si tratta, ora, di perfezionare gli accordi. Abbia, quindi, un po' di pazienza e quando sarà il momento ne avrà comunicazione ufficiale su questa pagina di AUTOSPRINT. Così, con lei, accontenteremo anche tutti gli sportivi di Ancona.

RICONSIDERIAMOIL MUGELLO F. 2

2 lezioni

Complimenti fra campioni di due generazioni al Mugello: Bruno «strapazza» Arturo (VILLANI)



per BRUNO

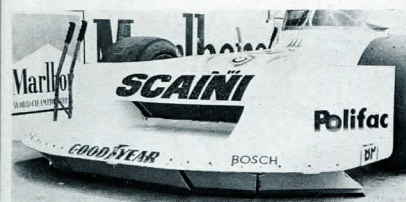
MUGELLO - Da Zolder dove aveva fatto la sua prima corsa in F. 1 del 1978 **BRUNO GIACOMELLI** oltre al piede dolorante ha riportato al Mugello, per la quinta prova dell'EURO F. 2, due lezioni. Quella di **ANDRETTI** dato che infatti ha dato un secondo a tutti in prova. Ma purtroppo anche quella di **REUTEMANN** perché Bruno ha vanificato subito la sua imperiosa «pole-position» con una partenza che lo ha visto più fermo dell'argentino della Ferrari. Il risultato è stato di transitare addirittura quarto alla prima curva.

Ad aggravare la situazione per Giacomelli, si è poi aggiunto un nuovo limitatore di giri che non faceva salire il motore a più di 9000 giri (contro i 9500 abitualmente concessi al motore della BMW).

Alla fine gli amici e gli sponsor cercavano di consolare il bresciano incitandolo a fare il «Lauda» e pensare che tutto sommato nella classifica dell'Euro F. 2 il terzo posto del Mugello significava quattro punti, certo, da non disprezzare. Tuttavia Bruno, che «Lauda» certo non è, pur nei fumi dell'alcool, forniti involontariamente dal goccio di champagne Boizel bevuto sul podio e andato subito in giro sotto forma di leggera ubbriacatura, ha avuto l'onestà di ammettere che il risultato del Mugello non lo aveva soddisfatto perché lui corre per vincere, e quindi aspettava solo l'occasione di rifarsi fra sette giorni a Vallelunga.

Il vincitore del «Gran Premio Etienne Aigner» del Mugello, l'irlandese **DEREK DALY** ha dimostrato comunque in Toscana di non dover niente a nessuno. Infatti il suo





La F.2 si fa donna mette le gonne



La March di Bruno Giacomelli è stata anche al Mugello la vettura che ha fatto tutti i tests per il superteam BMW. In prova è stato chiuso l'afflusso dell'aria, sopra, alla parte inferiore della vettura. A destra, la presa NACA sulla parte superiore della pancia sinistra è stata fatta per raffreddare il radiatore olio, ora trasversale

CONTINUAZIONE DA PAG. 22

successo Daly lo ha costruito dal primo all'ultimo metro, tutto e solo sulla sua abilità e sulla efficienza della Chevron-Hart. Non c'è stata alcuna concessione alla fortuna, fatta forse eccezione appunto alla cattiva partenza di Giacomelli che con Daly condivideva la prima fila al via.

Che Daly avrebbe potuto essere un brutto cliente per tutti in questo Euro F. 2 '78 lo si sapeva da tempo. Però nessuno pensava che questa dimostrazione potesse avvenire proprio in casa di «Re Giac». Naturalmente queste considerazioni su Daly rimangono anche al di là del «giallo» dei 5 chili di peso inferiori al limite dei 500 chili trovati alle verifiche post-gara e registrati dai responsabili della Chevron sotto il paravento di un estintore, guarda caso di 5 chili, riscontrato scarico.

Dietro Daly è terminato SURIER che così per la prima volta ha potuto togliersi la soddisfazione di finire davanti al suo caposquadra Giacomelli. Il tedesco ha fatto una corsa molto regolare e intelligente dato che quando ha capito che contro il Daly del Mugello non c'era niente da fare ha preferito chiudersi in difesa a salvaguardia delle gomme.

E' stato questo un accessorio che ha condizionato la corsa di molti. In prima fila EDDIE CHEEVER. L'americano con una serie di giri veloci ha fatto capire che in Toscana avrebbe potuto raccogliere, senza la gomma forata, molto di più del settimo posto rimediato alla fine, anche per una panne di benzina che negli ultimi metri gli ha impedito di difendersi dalla rimonta di Merzario che aveva appena superato. Ad essere onesti comunque sia la corsa di Cheever sia quella di MERZARIO, disputate entrambe in rimonta, meritavano la sesta posizione.

L'ha presa come detto Arturo che, partito dalle posizioni di centro dello schieramento, ha recuperato correndo con il «cuore» dei giorni migliori. Senza il «muro» Ribeiro, Merzario avrebbe potuto realizzare forse qualcosa di più.



Clay Regazzoni a fine gara ha portato per un giro d'onore i primi tre a bordo di una Campagnola scoperta. In piedi il vincitore Daly, col berretto Surer mentre Giacomelli è dietro sommerso dalle hostess Etienne Aigner

● La ETIENNE AIGNER, che sponsorizzava la manifestazione, oltre a portare Clay Regazzoni (che avrebbe dovuto correre sulle R 5 assieme ad altri bigs di F. 1 in una gara riservata) aveva organizzato una dimostrazione con motociclisti equilibrati su moto da trial che hanno girato sul rettilineo box praticamente sempre su una ruota sola.

● Chi ha fatto più giri nei due turni di prove è stato Eddie Cheever: ne ha fatti 57, ventotto nel primo turno, ventinove nel secondo. Chi ne ha fatti meno è stato Bankst, dieci in tutto, cinque per sessione.

● In mattinata prima della corsa si sono svolte prove libere e quasi tutti hanno girato a serbatoi pieni. Questi i tempi ufficiali: Daly 1'47"89, Giacomelli 1'47"9, Rosberg 1'48"43, Gabbiani 1'48"65, De Angelis 1'48"60, Ribeiro 1'49"52, Necchi 1'48" e 03, Guerra 1'50"48. Arturo Merzario ha fatto solo un giro prima di rompere la frizione.

● Mettiamoci d'accordo con i regolamenti nelle varie lingue. Il regolamento del Mugello, in 3 lingue, portava orari differenti per le prove, a seconda della lingua. Dolhem che è di origine francese, ha letto quello francese e si è praticamente presentato in pigiama mentre già tutti erano partiti.

● RICCARDO PATRESE potrebbe salire ancora una volta al volante di una vettura di F. 2 in una gara italiana. Forse la cosa sarà possibile a Misano per la prova del 6 agosto: avrebbe naturalmente una Chevron ufficiale con motore Hart, identica a quella di Daly. Gli organizzatori stanno cercando sponsors...

SCARPERIA - Il femminismo impazza, le F. 2 mettono le gonne! Ormai sulla scia di Giacomelli, tutte le March o quasi erano dotate delle bandelle laterali mobili, subito battezzate sottane, alla ricerca del «ground effect». Una ricerca non del tutto chiara, perché se alcuni chiudevano completamente l'entrata dell'aria, specie sul davanti, altri la lasciavano aperta. Sempre sull'March ancora nuove disposizioni per il radiatore olio: le tre 782 ufficiali del team Polifac lo avevano ciascuna in posizione differente, longitudinale, trasversale, e trasversale con una certa inclinazione (Giacomelli) raffreddato da un flusso d'aria proveniente da una presa NACA sul lato superiore della pancia sinistra. Cheever aveva la solita soluzione longitudinale con presa d'aria NACA sul fianco sinistro, le macchine dei teams italiani il radiatore addirittura dietro, sul cambio. Le March di Marazzi e Colombo avevano addirittura un radiatorino per raffreddare anche l'olio del cambio.

Le CHEVRON soprattutto quelle con motori Ferrari di modifiche ne avevano moltissime, con carreggiate variate secondo i tests della settimana scorsa. Si sono visti applicati i nuovi portamozi posteriori, con attacco inferiore degli ammortizzatori, ora diventati Koni. Le due macchine della Everest avevano anche un alettone posteriore modificato nei fianchi laterali, ora più largo e profondo: sulla macchina di Trivellato invece due piccole prese NACA sulla parte superiore delle panche, in corrispondenza dei radiatori olio e nuove prese d'aria per il motore, oltre a vari alleggerimenti. Niente di nuovo per quanto riguarda le gomme: solo Guerra ha usato le M & H, ma non avendo riferimenti con la Goodyear non si è voluto esprimere in confronti.

CLAY convalida la tesi Reutemann sul cambio «T»

SCARPERIA - Clay Regazzoni, con un vistoso marchio Etienne Aigner, si aggirava nel box del Mugello e ha seguito con molto interesse la gara di F. 2. «Sono appena tornato da Donington dove finalmente sono riuscito a provare a lungo la Shadow F. 1. Sai prima non ero ancora riuscito a provare bene, perché non facevano che distruggere monosceche: pensa che ancora adesso non abbiamo la macchina di scorta. Io comunque ho girato in 1'02"1, con il motore di Zolder e le gomme vecchie. C'era anche Hunt, ma non girava più forte di me, credo abbia fatto 1'03", vicino al record ufficioso di Schechter che è di 1'02"8 ma sempre oltre due secondi sotto il tempo di Martini con la Ensign con la quale ha vinto la gara della serie Aurora».

Ci viene spontaneo chiedergli un'impressione sulla partenza fasulla

di Reutemann a Zolder. «Io il cambio Ferrari lo conosco bene — dice Clay — è molto veloce, molto preciso e molto bello. Comunque escludi che Lole abbia potuto infilare un'altra marcia». E ci fa uno schizzetto con la matita. «Vedi qui c'è un cancelletto per cui non è possibile che entri la quarta se non hai messo seconda e terza. La terza è in basso, vicino alla prima e quindi è da escludere che abbia fatto volutamente prima-terza. Può anche essere che i meccanismi del cambio, così precisi e tarati per funzionare "a caldo", a freddo lo abbiano tradito e lui abbia infilato la leva al posto giusto ma la marcia non è entrata. E allora ha dovuto mettere la terza. E' successo a me con la Ferrari, più di una volta. Sono cose che capitano. Certo hanno tutti corso un grosso rischio».

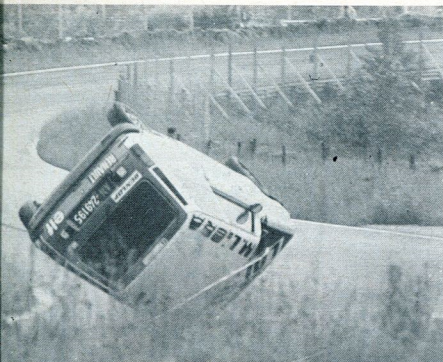
Gli acrobati in Renault 5

Torniamo con la cronaca più dettagliata, alle due gare Renault, nella tappa toscana al Mugello.

COPPA DELL'AVVENIRE - Ventisei le vetture schierate per la prova della Coppa dell'Avvenire e subito Renzo Revello e Bradazzi schierati in prima fila sono in difficoltà scampando di gara già al termine del rettilineo di partenza. Al comando si forma così un terzetto con Giarlioni, Tinghi e D'Angeli, i tre per tutti i nove giri danno vita ad una bellissima gara e mentre Tinghi appare leggermente più veloce sul lungo rettilineo dei box, Giarlioni autore di una bellissima partenza sfrutta la perfetta conoscenza della pista di casa. Alla fine il pilota di Borgo S. Lorenzo prevale su Tinghi e D'Angeli mentre quarto finisce De Marco risalito molto bene dall'ottava posizione. Tra gli sfortunati da ricordare Negra, Bidocci, Ravasi, Dimichino e «Erre Effe».

FINALE COPPA - Magnifica la quinta prova della Coppa 1978, trenta le vetture al via con in pole-position Roberto Sigala, mentre al suo fianco si schiera il toscano Casprini vera rivelazione della giornata. Fino al sesto giro il toscano guida il carosello sempre incalzato da Massimo Sigala, mentre Roberto Sigala è sorpreso all'abbassarsi della bandiera per la uscita della prima. Nel corso dei primi giri anche Conti e Giancarlo Xella tengono il passo dei primi scambiandosi sovente le posizioni. Scompaiono ben presto lo sfortunato Del Fante, Castagna, Ripani e «Camaleone» costretto al ritiro per la rottura del motore. Casprini s'impegna al limite, a metà gara causa un'«intraversata», passa terzo e poi fino alla fine incalza da vicino Massimo Sigala; terzo chiude G. C. Xella che proprio sul traguardo supera il generoso Conti.

m. m.



... carambolare in una «esse» veloce del circuito toscano. I danni sono stati limitati alla vettura



La prova di Coppa Renault al Mugello la settimana scorsa ha avuto qualche brivido: ecco Cesarini...

Squalificata una A-112 a VARANO

VARANO DE' MELEGARI - Queste le classifiche relative alle quattro batterie di qualificazione della gara Alfasud dell'AC Padova a Varano Melegari, «saltate» lo scorso numero per motivi di spazio.

TROFEO ALFASUD - AC Padova - Varano
1. batteria: 1. Rinaldo Drovandi 15'43"8, media 102,987 kmh; 2. Bertolini 15'48"2; 3. Pasqua 16'05"7; 4. Pelachin 16'07"0; 5. Ritucci 16'14"1; 6. Pezzella 16'14"7; 7. De Sisti 16'19"0; 8. Ravasi 16'33"5; 9. Gazzullo a 5 giri. Giro più veloce: non comunicato.

2. batteria: 1. Gianfranco Mariolini 15'40"6, media 103,338 kmh; 2. Campani 15'40"9; 3. Giuliani 15'56"7; 4. Fusar Bassini 15'57"9; 5. Pluderi 16'02"6; 6. Mantovani 16'04"2; 7. Pelucchi 16'25"2; 8. Guarino 16'26"6; 9. Berruto a 1 giro; 10. Presentini a 4 giri. Giro più veloce: Campani in 1'01"8, media 104,854 kmh.

3. batteria: 1. Luigi Calamai 15'46"7, media 102,782 kmh; 2. Schermi 15'46"8; 3. Nardelli 15'48"3; 4. Menes 16'19"5; 5. Cocchi 16'21"2; 6. Bagnoli 16'31"5; 7. Fogliati 16'39"7; 8. Arena a 1 giro; 9. Moroni a 1 giro; 10. Valvassori a 6 giri; 11. Grossi a 6 giri. Giro più veloce: Calamai e Schermi in 1'02"0, media 104,507 kmh.

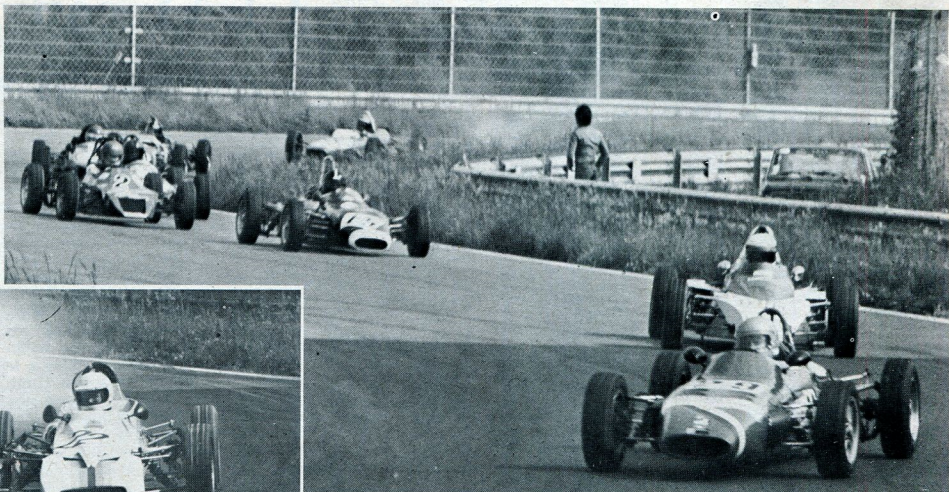
4. batteria: 1. Franco Piroli in 15'43"4, media 103,031 kmh; 2. Sbrolla 15'44"1; 3. Madai 15'48"4; 4. Toby 15'50"5; 5. Biselli 16'00"2; 6. Gol 16'12"7; 7. Terminiello 16'16"2; 8. Fabbri 16'33"3; 9. Sabro 16'35"3; 10. Orlandi a 1 giro; 11. Cazzaro a 2 giri. Giro più veloce: Sbrolla in 1'01"9, media 104,684 kmh.



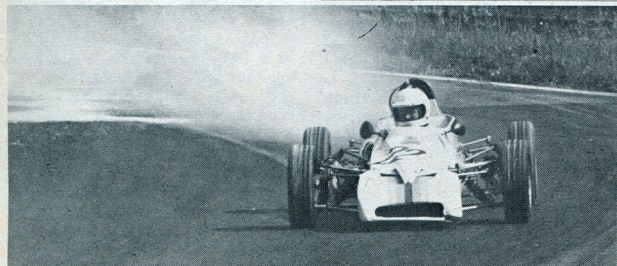
Alcuni eroici commissari cercano di togliere di mezzo, a Varano, un'Alfasud in avaria all'entrata della lckx

Con l'occasione, rettifichiamo anche la classifica della classe 1.150 gruppo 1 che ha subito una variazione. In seguito al reclamo del terzo classificato, Valentini, sono state verificate le prime due A 112 e la Peugeot 104 di Valentini.

Il secondo arrivato, Mareluzzi, è stato tolto di classifica per irregolarità tecniche. Quindi resta primo Dal Mas, secondo Valentini (verificato anch'egli e trovato regolare, una risposta alle «dicerie» che la sua 104 ZS si trascina dietro da Monza) e tutti i seguenti scattano in avanti di una posizione.



Ancora al Mugello, due fasi della gara per le monoposto della F. 850 vinta da Luigino Grassi. Qui sopra Tomassini in testa con Grassi in terza posizione. A sinistra, la Tecno di Vagnozzi porta i segni di un'uscita di pista



Dopo 30 ore già gioco fatto per le FIAT 131 nel massacrante ACROPOLI (solo per gli avversari)



ROHRL, il Greco

Per Walter Rohrl e Christian Geistdorfer (sopra) è finalmente arrivata una vittoria nel mondiale dopo tanti ritiri. Evidentemente la Grecia è una terra fortunata per il fortissimo conduttore tedesco che già vi primeggiò nel '75 con Berger. La 131 di Rohrl per tutta la corsa è stata indenne da guai

DALL'INVIATO

ATENE. In una angusta piazzola al bordo della strada, mentre le ultime ore di luce accompagnano i concorrenti verso Atene dopo due giorni di gara della prima tappa, i meccanici della Toyota sistemano per terra quattro pneumatici pronti ad essere sostituiti.

«Perché solo quattro?».
«Sono per Andersson, Therier si è appena ritirato con il motore rotto...».

Sono passate trenta ore di gara, mille e quattrocento chilometri, metà esatta del massacrante percorso greco, e già il venticinquesimo Rally dell'Acropoli è finito.

Con il ritiro della tenace Toyota del francese Jean Luc Therier, partito nonostante la preoccupazione di un grave incidente stradale accaduto pochi giorni prima alla moglie, la Fiat Alitalia si è tolta l'ultima preoccupazione. In testa, con quasi venti minuti di vantaggio sugli inseguitori ci sono Walter Rohrl e Christian Geistdorfer e Markku Alen e Kikki Kivimaki con due 131 che paiono indistruttibili.

L'unica preoccupazione è vedere se una volta tanto il lungo tedesco Rohrl riuscirà a terminare, come merita forse più di tutti, un rally nella posizione a lui più congeniale. Ma questa volta Rohrl ce la farà bissando il suo successo greco del 1975 e tutti, nessuno escluso, gli faranno all'arrivo i complimenti più sinceri.

Ad un anno dalla disastrosa spedizione '77, la Fiat si è presa una attesa rivincita su queste strade che tanto hanno contribuito a creare il mito della Ford sui percorsi

accidentati. E' stata una preparazione lunga e meticolosa che già si era evidenziata in Portogallo e che in Grecia è arrivata al meglio.

Sulla carta c'erano tutte le premesse più per una possibile disfatta che per una passeggiata. L'assenza di avversari allo stesso livello della Fiat poteva riproporre l'handicap di Montecarlo. All'Acropoli il nemico è soprattutto un percorso lungo, sconnesso senza tempo per le assistenze, nemici sono i trasferimenti a velocità pazzesche attraverso paesi pieni di insidie, dove lo scontro frontale con un'altra vettura o con dei pedoni si nasconde dietro ogni angolo, nemici sono la stanchezza ed il caldo, la difficoltà di trasmissioni per avere classifiche esatte e quindi programmare tattiche di gara.

E i nemici diventano tutti quegli avversari che possono rivelarsi più agguerriti non tanto sul piano della potenza quanto su quello della robustezza. All'Acropoli piloti come Rohrl, come Alen o come Munari che era a completare la spedizione italiana, si trovano a temere rivali come il kenyota Mehta che con il suo ritmo da taxi-driver a lungo andare diventa un incubo, sempre lì, sempre con lo stesso passo, sempre e soltanto a fare rifornimento di benzina o olio.

Proprio qui, dove meno può mettere in risalto le sue possibilità velocistiche, Rohrl ha vinto per la seconda volta. La sua vettura non ha avuto il minimo inconveniente, niente e lui, come essa, non ha sbagliato mai.

Alle sue spalle Alen non gli è stato da meno. Pilota giudicato fino a un anno fa, adesso è di nuovo su una cresta dell'onda che ha

dell'incredibile. Con l'Acropoli sono quest'anno dieci rallies, su undici che ha corso, che ha portato al termine con le 131. Attualmente è primo nella Coppa FIA piloti, primo nel campionato finlandese, terzo in quello britannico, secondo in quello europeo (ma, al momento di scrivere queste note, sta correndo in Scozia — un solo giorno dopo aver terminato la Grecia! — e quindi potrebbe essere primo).

Un record assoluto che spiega molto del momento si della squadra italiana dove l'unico dispiacere è venuto dall'abbandono di Munari-Mannucci al ritorno assieme dopo tanti anni.

Munari era partito molto bene cercando di riproporre un modo di correre un tempo a lui molto abituale. Ha preso così quasi subito la testa della gara mantenendola sino alla panna tecnica della nona prova speciale. Poi per lui tutto si è messo ad andare rovescio ed ancora parlando di lui si deve dire di un ritiro che non premia certamente i suoi sforzi e quelli di altri per un suo inserimento nel nuovo ambiente torinese.

Contro una Fiat quanto mai all'altezza del compito, hanno provato a combattere con convinzione solo le Toyota Celica di Therier e Andersson e la Opel di Kullang.

Nessuna di queste tre vetture però è arrivata al traguardo nonostante, sulla carta (e questo vale soprattutto per le vetture giapponesi) le loro chances di robustezza fossero quantomai dichiarate.

Molto meglio, è il caso di dirlo, le Datsun quattro porte di Mehta e Kallstrom che oltre ad aver vinto il Gr. 2 hanno occupato le posizioni subito successive a quelle

della Casa italiana.

Sicuramente avrebbe potuto impensierire di più «Scirocco» con la Stratos, ma il capotamento nel nord lo ha danneggiato troppo permettendogli solo una bella rimonta.

E la Ford? La Casa britannica c'era, ma era camuffata. I suoi portacolori «che non dovevano dare nell'occhio» hanno fatto del loro meglio, ma il capotamento troppo repentino di «Iaveris» (che poi forerà anche sei gomme) ha condizionato anche il correre di Coleman il cui imperativo primario è corso solo quello di arrivare ad ogni costo. Anche così indietro come è avvenuto.

E c'era anche la Citroen con molte speranze. La durezza del fondo che ricordava quello peggiore africano offriva molte possibilità alla squadra come sempre diretta da Madame Cotton. Oltretutto l'esperienza di Nicolas ed al provato valore di Jean Luc c'era anche la nouvelle vague dei «figli dei campioni» Toivonen e Trauttman. Ma nessuna vettura ha finito la prima tappa ed anche questo testimonia di quanto sia stata valida l'impresa della Fiat, adesso più che mai in testa ad un mondiale marche che non è però il caso di pensare già vinto.

Adesso alla Fiat si pensa già alla seconda parte della stagione, quella che andrà a cominciare con il 1000 Laghi in Finlandia. Per quell'appuntamento, ma solo dopo l'arrivo vittorioso di Rohrl, qualcuno si è fatto scappare che le Fiat 131 potrebbero essere tre, quella di Alen, quella di Salonen e quella di...

Nessuno lo ha detto, ma se fosse Airikkala?

Carlo Cavicchi

25. RALLY ACROPOLI

29 maggio - 2 giugno

Prva valida per il campionato mondiale rallyes e per la Coppa FIA piloti

● Organizzazione: Automobile Club Grecia - 2, Messogion Street Atena (610)

● Percorso: in due grandi tappe, una al nord e una nel Peloponneso

● Lunghezza: circa 2800 km di cui 800 di prove speciali

● Direttore di gara: Alexander Darfouas

Così (in 37) al traguardo

- 1. Rohrl-Geistdorfer (Fiat 131 Abarth) 10:06'50"; 2. Aien-Kivimäki (Fiat 131 Abarth) 10:10'54"; 3. Mehta-Mehta (Datsun 1600) 10:23'36"; 4. Källström-Gullström (Datsun 1600) 10:24'01"; 5. Warmbold-Sylvan (Opel Kadett GTE) 10:54'19"; 6. Sirocco-Markinos (Lancia Stratos) 11:04'12"; 7. Coleman-Peter (Ford Escort RS) 11:13'49"; 8. Gallo-Arkitis (Toyota Celica 1600) 11:36'32"; 9. Zapadjo-Motal (Skoda 130 RS) 11:41'23"; 10. Brundza-Guldustas (Lada 1600) 11:47'49"; 11. Torres-De Almeida (Mazda RX 3) 11:56'21"; 12. Coppier-Jocteur (Datsun 710) 12:01'54"; 13. Haugland-Nyborge (Skoda 130 RS) 12:11'24"; 14. Iaveris-Stefanis (Ford Escort RS) 12:12'12"; 15. Lartigue-Ponte (Peugeot 504 T1) 12:14'14"; 16. Kristiansen-Pedersen (Opel Kadett GTE) 12:35'06"; 17. Halivlakis-Korakis (Toyota Corolla) 13:07'28"; 18. Stohl-Heister (Lada 1600) 13:20'03"; 19. Bardopoulos-Vassiliadis (Ford Escort RS) 13:20'27"; 20. Ruedin-Ender (Mitsubishi Lancer) 13:22'09"; 21. Siemerling-Generals (Ford Escort GT) 13:25'02"; 22. Heimburger-Weitz (Wartburg 353W) 13:27'52"; 23. Jaroszewicz-Zyskowski (Polski Fiat 125) 13:35'12"; 24. Moussourelis-Hasapidis (Daihatsu A20 KD) 13:38'31"; 25. Benny-Milliaris (Mazda 323) 13:39'30"; 26. Kabanlaris-Sourvelis (Datsun Sunny) 13:40'35"; 27. Protopoulos-Egiazos (Datsun 120V Coupe) 13:41'07"; 28. Panourias-Haimanis (Renault 17TS) 13:42'11"; 29. StWachterlis-Dimitropoulos (Mazda 323) 13:43'31"; 30. Lekkas-Nikolaou (Renault 5 TS) 13:48'57"; 31. Nyrialis-Takavakis (Mazda 323) 13:58'21"; 32. Pandelis-Messalias (Mazda 323) 14:08'31"; 33. Hartwich-Wilas (Wartburg 353W) 14:12'05"; 34. Hatzispanis-Eli Nak (Ford Escort) 14:24'41"; 35. Heitzbann-Frommann (Wartburg 353W) 14:34'58"; 36. Meischer-Reiner (Trabant P601) 14:37'43"; 37. Vlachos-Ykakis (Ford Escort 1300) 14:40'20".

Così le speciali

- RITSONA (km 8,40)** - Rohrl (131 Ab.) 4'22"; Sirocco (Stratos) e Aien (131 Abarth) 4'36"; Munari (131 Ab.) 4'39"; Coleman (Escort RS) 4'46".
- LOUKISSIA (km 17,8)** - Munari 12'37"; Aien 12'40"; Kullang (Kadett GTE) 12'42"; Sirocco 12'53"; Rohrl 12'55".
- XIRONOMI (km 4,74)** - Munari 3'17"; Aien e Therier (Toyota) 3'20"; Rohrl 3' e 2"; Kullang e Coleman 3'27".
- ALIKI (km 12,86)** - Therier 9'45"; Munari 9'48"; Aien 9'52"; Kullang 9'53"; Leonidas (RS Alpine) 10'03".
- LEKON (km 24,10)** - Munari e Aien 20' e 51"; Rohrl 21'16"; Kullang 21'31"; Kallstrom (Datsun) 21'43".
- DISTOMON (km 12,82)** - Therier 10'04"; Rohrl 10'17"; Aien 10'18"; Kullang 10'20"; Munari 10'27".
- ERATINI (km 11,40)** - Rohrl 7'22"; Munari 7'25"; Sirocco 7'29"; Aien 7'32"; Kullang e Therier 7'38".
- MAALANDRION (km 4,07)** - Rohrl 2'44"; Anderson (Toyota) e Aien 2'47"; Munari e Sirocco 2'49".
- KARROUTES (km 19,80)** - Rohrl 15'40"; Aien 15'51"; Munari 15'53"; Therier 15'57"; Kullang 15'03".
- INOHORION (km 9,16)** - Munari 7'34"; Therier 7'40"; Aien 7'44"; Anderson 7'46"; Kullang e Rohrl 7'47".
- MOSCHOKARIA (km 10,06)** - Aien 9:02; Anderson e Rohrl 9'03"; Kullang e Therier 9'04".
- MAKIRIARHI (km 15,90)** - Rohrl 11'38"; Aien 11'40"; Kullang 11'44"; Anderson e Therier 11'50".
- ASPROKLISSIA (km 28,01)** - Aien 19'45"; Rohrl 19'52"; Therier 19'57"; Munari 20' e 14"; Sirocco 20'55".
- PAILOGOURA (km 10,48)** - Therier 9'32"; Aien 9'42"; Munari 9'50"; Anderson 9' e 51"; Rohrl 9'52".

- KATO VERMION (km 37,49)** - Rohrl 30'14"; Aien 31'31"; Therier 31'40"; Sirocco 31'41"; Jaroszewicz (Polski Fiat) 31'58".
- POLYDENDRI (km 14,54)** - Rohrl 12'18"; Aien 12'19"; Sirocco 12'35"; Therier 12'36"; Andersson 12'44".
- PANTELEIMON (km 34,16)** - Rohrl 31'10"; Aien 31'15"; Andersson 33'07"; Warmbold (Kadett GTE) 33'25"; Kallstrom 34' e 15".
- SIKAMINEA (km 13,77)** - Rohrl 11'20"; Andersson 11'50"; Therier 11'51"; Aien 11'53"; Kallstrom 12'10".
- DESKATI (km 21,74)** - Aien 14'59"; Rohrl 15'07"; Andersson 15'18"; Therier 15'39"; Toivonen (Citroen) 15'58".
- SMOKOVO (km 6,80)** - Aien 5'15"; Rohrl e Andersson 5'19"; Kallstrom 5'22"; Therier 5'24".
- FOURNA (km 30,23)** - Mehta (Datsun) 29'48"; Aien 29'52"; Therier e Warmbold 29'55"; Kallstrom 30'10".
- TSOUKA (km 6,51)** - Rohrl 5'56"; Aien 6'01"; Coleman 6'04"; Therier 6'06"; Andersson 6'07".
- PAVLIANI (km 21,74)** - Rohrl 11'14"; Aien 11'18"; Andersson 11'19"; Therier 11'30"; Kallstrom 11'33".
- KARROUTES (km 20,05)** - Aien 15'51"; Rohrl 15'57"; Andersson 16'07"; Therier 15'18"; Coleman 16'24".
- DESFINA (km 8,05)** - Rohrl 6'18"; Aien 6'25"; Andersson 6'27"; Sirocco 6'28"; Mehta 6'33".
- OLD MINES (km 27,88)** - Rohrl 22'45"; Aien 23'22"; Andersson 23'30"; Kallstrom 23'49"; Mehta 24'10".
- XIRONOMI (km 4,74)** - Aien e Andersson 3'26"; Rohrl 3'27"; Mehta 3'32"; Kallstrom 3'33".
- ALIKI (km 12,86)** - Aien 10'11"; Kallstrom 10'25"; Mehta 10'34"; Rohrl 10'35"; Zapadjo (Skoda) 11'15".
- LOUKISSIA (km 18,02)** - Aien 12'47"; Rohrl e Andersson 13'33"; Kallstrom 13' e 44"; Mehta 13'49".
- RITSONA (km 7,86)** - Aien 4'30"; Rohrl 4'37"; Andersson 4'43"; Sirocco 4'46"; Coleman 4'51".
- ANO ALEPHORION (km 5,27)** - Rohrl 3'59"; Sirocco 4'00"; Aien 4'04"; Warmbold 4'08"; Iaveris (Escort RS) 4'09".
- SHINOS (km 12,49)** - Rohrl 10'32"; Andersson 10'35"; Aien 10'42"; Kallstrom 10'53; Mehta 10'55".
- SOUKI (km 9,93)** - Sirocco e 6'36"; Rohrl 6'42; Andersson 6'53"; Aien 6'59"; Mehta 7'00".
- ZEMENON (km 7,96)** - Rohrl 6'25"; Mehta 6'41"; Sirocco e 6'43"; Andersson 6'46"; Warmbold 6'47".
- EVROSTINA (km 35,96)** - Rohrl 29'08"; Kallstrom 29'36"; Andersson 29'38"; Aien 29'50"; Mehta 30'19".
- LALAS (km 11,77)** - Andersson 10'46"; Iaveris 11'10"; Rohrl 11'17"; Kallstrom 11'26"; Warmbold e Mehta 11'27".
- HELIDONION (km 7,43)** - Andersson 6'50"; Mehta 7'00"; Rohrl 7'02"; Kallstrom 7' e 11"; Warmbold 7'12".
- NEMOUTA (km 7,10)** - Andersson 5'29"; Rohrl 5'32"; Iaveris 5'34"; Aien 5'39"; Coleman 5'40".
- NEORION (km 14,67)** - Andersson 12'22"; Kallstrom 12'45"; Rohrl 12'47"; Mehta 12'58"; Aien 13'01".
- NEORION II (km 4,70)** - Andersson e Mehta 3'24"; Kallstrom 3'25"; Rohrl 3'26"; Coleman 3'27".
- LADON (km 23,10)** - Sirocco e 16'16"; Rohrl 16'20"; Iaveris 13'51"; Aien 16'53"; Mehta 17'12".
- ELLINKON (km 6,40)** - Iaveris 4'34"; Aien 4'40"; Kallstrom, Mehta e Coleman 4'42".
- LEONDARION (km 7,20)** - Mehta 5'39"; Rohrl 5'44"; Kallstrom e Aien 5'47"; Rohrl 5'49".
- GEORGITSION (km 6,40)** - Rohrl 5'00"; Aien 5'01"; Sirocco 5'05"; Mehta 5'13"; Warmbold 5'16".
- KONIDITSA (km 6,00)** - Sirocco 6'57"; Coleman 6'58"; Rohrl 7'02"; Mehta 7'02"; Aien 7'05".
- VRESTENA (km 5,30)** - Rohrl e Aien 4'52"; Sirocco e 4'53"; Mehta 5'01"; Iaveris 5'02".
- VRESTENA II (km 10,05)** - Rohrl 10'15"; Mehta e Coleman 10'21"; Sirocco 10'26"; Aien 10'30".
- VAMVAKOU (km 12,75)** - Kallstrom 11'12"; Rohrl 11'26"; Mehta 11'27"; Aien 11'27"; Iaveris 11'31".
- VOURVOURA (km 19,32)** - Rohrl 14'38"; Iaveris 14'42"; Mehta 14'46"; Aien 14'50"; Sirocco e 15'02".
- ASTROS (km 13,10)** - Aien 10'58"; Sirocco e 11'10"; Mehta 11'21"; Rohrl 11'22"; Coleman 11'35".
- KARNEZEIKA (km 14,50)** - Mehta 11'07"; Kallstrom 11'08"; Rohrl e Aien 11'14"; Sirocco e 11'17".

PRIMA TAPPA

L'attacco di MUNARI

ATENE - Sono ben centosessanta le vetture che prendono la partenza ai piedi dell'Acropoli per la venticinquesima edizione del rally greco. Una fila interminabile che non finisce di stupire considerando la ben nota durezza di questa gara.

La prima prova speciale, tutta in asfalto, quasi per illudere almeno per un momento i partecipanti che il rally non sia altro che una passeggiata, elimina dalla lotta per i posti alti della classifica uno dei più seri pretendenti, il locale «Iaveris» ex velocista, che è partito alla guida di una delle due Ford Escort RS del Team di David Sutton (curiosamente identiche a quelle ufficiali). «Iaveris», infatti, arriva piuttosto lungo in un dosso impuntando il muso della vettura prima di esibirsi in una serie di

con la 131 Abarth e qui Pesmazoglou, campione greco dei tempi che furono, resta a piedi per la rottura della frizione della Kadett GTE che l'Opel ufficiale gli aveva messo a disposizione.

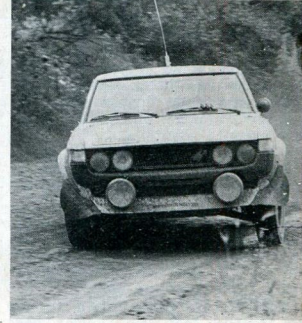
Sono guai grossi anche per Nicolas che rompe la cuffia di un giunto della sua Citroen CX ed è costretto a sostituire tutta la trasmissione perdendo 9' al controllo orario (ed è bene ricordare che in Grecia i minuti persi ai controlli contano solo 30" di penalizzazione ciascuno).

Prima di lanciarsi decisamente verso la Tessaglia ed il nord della Grecia, il rally si porta sulla costa occidentale con l'Anello di Aliki; due prove non molto lunghe che costano però l'eliminazione (la prima) della Toyota di Marianne Hoepfer per via di un ammortizzatore che, rompendosi, le ha bucatto il serbatoio della benzina, ed uno spettacolare «tonneau» allo svvedese della Opel Anders Kullang (la seconda).

In effetti Kullang aveva dei grossi problemi alle sospensioni che aveva deciso di sostituire nei pochissimi minuti a disposizione all'assistenza. Per guadagnare il massimo del tempo è così uscito dalla speciale ad altissima velocità pirrottando, con danni molto più che ingenti, ma



Ai piedi dell'Acropoli il rally si è mosso con Munari (campione FIA in carica) n. 1 (sopra). La Ford, presente non ufficialmente, ha preso 9 punti con Coleman (sotto a sinistra). Poca fortuna per Therier (sotto a destra)



capotamenti in avanti che riducono la vettura a qualcosa di poco edificante. Comunque, seppure molto atardato, continuerà e per tutti c'è l'invito di andare a leggere i suoi tempi nelle speciali del Peloponneso (quelle della parte finale del rally) per valutare quanto avrebbe potuto rivelarsi scomodo.

A fine prova Aien arriva molto preoccupato all'assistenza: qualcosa non funziona a dovere nel suo piantone dello sterzo e la vettura non si rimette in moto girando la chiave. Questo fatto implica il non spegnere mai il motore in prova speciale, altrimenti c'è il rischio di restare fermi a lungo. Anche Therier ha dei problemi perché pare che la sua Celica abbia un sovrasterzo incredibile con la coda sempre più avanti del muso. La terra si fa vedere (ed è subito brutta) nella successiva prova di Loukissia in buona parte costeggiante il mare ed in uno scenario da agenzia di viaggi. Qui Munari fa segnare il suo primo miglior tempo in una prova da quando corre

senza demordere con la sola preoccupazione di cambiare tutto all'assistenza successiva.

Anche lo svvedese Andersson ha dei problemi. L'iniezione Nippondenso di cui è dotata la sua Toyota Celica lo fa impazzire facendogli perdere 10 minuti in prova e ben 20 al controllo.

Dopo la quinta prova, finalmente Kullang riesce a rimediare l'assetto della sua Kadett (perdendo due minuti al C.O.) ma intanto il cielo si fa buio e minaccioso e lui è completamente senza vetture. Si arriva così a Distomon, nella zona delle «vecchie miniere». Qui comincia a piovere e qui la Citroen comincia ad andare in crisi. Trautmann, infatti, che guida il Gr. 1, fora e perde 5' mentre Nicolas rompe un'altra cuffia di un giunto e perde altri 18' al controllo orario. Sempre Nicolas alla ribalta due prove dopo, quando fora e perde altri due minuti, ma il primo vero colpo di scena avviene nella prova seguente quando Munari, che è in testa alla classifica, è co-

stretto a farsi sostituire una semiasse per la rottura di una cuffia (vedi Nicolas) perdendo 7' al C.O. Qui, invece, Nicolas risolve i suoi problemi al piantone dello sterzo che erano continuati dall'inizio.

Pioggia e grandine imperversano nella zona delle Termopili. In gara, con una Alpine R5 praticamente ufficiale anche se iscritta dalla Renault Hellas, c'è l'ottimo greco «Leonidas» ma al contrario del suo più famoso predecessore da queste parti lui non si trova a suo agio ed è alle prese con ben tre silentbloc che dovrà sostituire.

Finiscono invece i guai per Nicolas. Dopo tanto penare, infatti, rompe un giunto sferico di una sospensione della sua CX perdendo tutto l'olio con la morale di un inevitabile ritiro.

Passato il grosso centro di Lamia, il rally punta verso i conventi di Meteora. La strada è caratterizzata da un asfalto così viscido da sembrare sapone e molti mezzi di assistenza finiscono fuori strada. Anche Therier, che è splendidamente al terzo posto alle spalle di Alen e Rohrl, non ne esce illeso. Dopo un testacoda ha ridotto di molto il posteriore della sua Cefica.

Kalambaka, punto di arrivo della pri-

vati meno organizzati possono sempre accucciarsi su di un divano per cercare quel po' di riposo che non riusciranno a trovare, c'è qualcuno che si lamenta. E' il campione greco per antonomasia «Sirocco» che ha perso 4' per via della rottura di tre cerchi posteriori da 8".

Senza un ritardo proprio all'ultimo controllo, Kullang, nonostante i voli, sarebbe terzo, ma è stato sopravanzato da Therier che segue a ruota le due Fiat di Rohrl e del leader Alen. Munari è quinto ma il suo distacco è ancora minimo mentre tutti si rendono conto che il rally vero deve ancora cominciare. Nel Gr. 1 Trautmann con la CX è la realtà più bella della Citroen, ma è facilitato in questo suo primato dalla rottura di un triangolo della Datsun del francese Coppier che, essendo pressoché privo di assistenza, correrà in queste condizioni sino a fine rally.

Piove quando il rally si rimette in marcia per la Kalambaka-Kalambaka, un anello che porterà il rally nel punto più distante da Atene, sino a Veria, quasi in Macedonia.

Nella prima prova, per via del fondo scivoloso, Warmbold esce di strada e perde 13' mentre il suo compagno Kul-

risaldare e sostituire il tutto, troppi per non finire fuori tempo massimo.

Continua, intanto, il calvario della Citroen. Luc adesso ha una depressione nel serbatoio e per mancato arrivo di carburante perde 30'. A Panteleimon la strada è piena di fango e tutti accusano guai. Alen in particolare perde una ruota anteriore mal fissata e deve pagare 12' di ritardo per la conseguente necessità di sostituire parte della sospensione. Passa così al secondo posto la Toyota di Therier che a sua volta perde 6' in prova speciale e 6' al controllo per una inopinata foratura. Luc, definitivamente, abbandona finendo fuori tempo massimo dopo essere rimasto impantanato nel fango ed alla Citroen non resta che il solo Toivonen.

Brutto spavento anche per «Sirocco» che arriva in quinta piena su del fango e semidistrugge la sua Stratos curata da Maglioli e che qui era assistita (oltre che dalla sua efficientissima équipe) da Piero Spriano e da Michele Novello. Complessivamente perderà 32' in prova e 27' al controllo orario. Tantissimo per uno che sperava nel colpoaccio finale.

Guai con i freni anche per la Datsun di Kallstrom che perde il quarto posto a favore del compagno di squadra Mehta.

in trasferimento, è finito fuori strada per evitare un camion che procedeva in senso contrario. Nel Gr. 1, intanto, è passato in testa il portoghese Torres che ha passato il sempre claudicante Coppier.

Le prime battute sono molto incandescenti. Alen recupera quasi un minuto a Rohrl in sole tre tappe, ma sarà un fuoco di paglia perché nessun rischio verrà tollerato in Casa Fiat. Attacca anche molto bene, Therier, ma dopo ventisei prove speciali il motore della sua Toyota tirerà gli ultimi. E viaggia molto forte Andersson, ma anche lui, a tre prove dal termine, forerà perdendo molti minuti. Alla fine, alle porte di Atene, è il turno delle assistenze. Nell'ora a disposizione le Case ufficiali compiranno miracoli. Ad Alen e a Rohrl verrà sostituito praticamente tutto per precauzione, ma non è che gli altri stiano a guardare. Alla Opel di Warmbold, ad esempio, è stata cambiata la testa, le sospensioni ed il differenziale...



Warmbold, ancora una volta, ha garantito alla Opel gli punti che non porta l'estroso Kullang.

Così malridotto per un capotempo «Sirocco» ha perso molte delle possibilità di arrivare bene.

Il violento attacco portato da Andersson alla Datsun è costato un ritiro importante alla Toyota.



Come sempre nei rallyes duri, Mehta (sopra) è arrivato benissimo dopo una gara regolarissima. A destra Alen è fermo per farsi sostituire un semiasse.



ma parte della prima tappa, è in vista che già il sole è calato. Prima di entrare in parco chiuso per una sosta di cinque ore, le vetture vengono controllate alla meglio. La Citroen può così rimediare ai guai ai freni che hanno assillato a lungo Jean Luc mentre la Opel sistema come può (con parabrezza di fortuna) la Kadett di Kullang arrivato fradicio fradicio.

SECONDA TAPPA

ROHRL passa primo

Nel ristorante del Motel Divani dove tutti i piloti ufficiali hanno camere con dolce pronte ad attenderli e dove i pri-

lanci perde altri due minuti. La sedicesima prova speciale in programma, la terza dell'anello, viene annullata per mancanza di cronometristi, i piloti sono stati però costretti a correrla ugualmente ed è facile immaginare i loro commenti. Si arriva così alla speciale n. 17 e guarda caso il «numero maledetto» non si smentisce. Kullang ad esempio rompe un braccetto dello sterzo e compie l'ennesimo volo. Questa volta, però, è così malconcio che non può proprio continuare. Trautmann, dopo la prova, esce di strada e si ritira mentre anche il polacco Ciecierzynski va a sbattere con la sua Polski Fiat rompendo il radiatore con conseguente bruciatura della guarnizione della testa. Il ritiro più clamoroso è comunque quello di Munari e Mannucci che restano bloccati dal cedimento della loro 131. A nulla è servito l'intervento generosissimo dei due meccanici volanti Dal Sasso e Moves. La macchina, dietro, è a pezzi e ci vogliono troppi minuti per

TERZA TAPPA

L'abbandono di THERIER

Un paio di ore di tentato riposo poi il rally torna a puntare su Atene. Le macchine, a questo punto, hanno già più di 1100 km sulle spalle e questo settore ne aggiungerà altri settecento. La classifica al via di questa semitappa vede Rohrl con 4'29" di vantaggio su Alen e quasi undici su Therier che appare comunque scatenato. Non compare più, invece, il greco Moschous che con una Datsun stava comportandosi al meglio. Proprio in vista di Kalambaka, infatti,

QUARTA TAPPA

Le paure di ALEN

Sparito Therier, il bilancio al termine della prima parte del rally ed in vista del terribile Peloponneso con le sue micidiali prove, è quantomeno confortante per la Fiat. Il vantaggio sugli avversari è sull'ordine di una ventina di minuti e le due vetture paiono molto efficienti. Quando il rally va a ripartire dalla spiaggia di Glyfada per gli ultimi... mille chilometri (!), si assiste al grande assalto di Andersson che, dalla quinta posizione, punta decisamente al terzo po-

CONTINUA A PAGINA 56

CONTINUAZIONE DA PAG. 55

REGOLARITA' AD AVEZZANO

Rally del Gargano

sto ed al primo di gruppo dove si è riinstallato Kallstrom di nuovo davanti a Mehta. Il ritardo di Andersson dalle due Datsun è comunque sempre sull'ordine dei dieci minuti. Sesto è Warmblad, settimo Coleman con la Escort mentre « Sirocco » è già nono nella morsa delle due Skoda di Haugland e Zapadlo. La seconda tappa è divisa in due parti, la prima delle quali termina ad Olimpia.

ABBANDONATO il pericolo per FERENTI

3-4 giugno 1978

Rally valido per il campionato italiano LE CLASSIFICHE

1. Verini-Bernacchini (Fiat 131 Abarth) 2'20"02;
2. Pregliasco-Reisoli (Alfa Romeo GTV) 2'21"00;
3. Grato-Guzzardi (Opel Kadett GT) 2'24"34;
4. Tognana-Tedeschini (Opel Kadett GT) 27'00"00;
5. De Zotto-Martolich (Alfasud) 2'47"28;
6. Maifra-Ciuffrida (Opel Kadett GT) 2'50"20;
7. Picconi-Diana (Opel Kadett GT) 2'54"51;
8. Ciriaci-De Angelis (Opel Kadett GT) 3'05"19;
9. Vigna-Marcone (Opel Kadett GT) 2'56"40;
10. Romano-Principe (Simca R 2) 2'59"34;
11. Romano-Romano (Alfasud TI) 3'00"53;
12. Dribili-Palmieri (Opel Kadett GT) 3'03"10;
13. Aprile-Toschi (GT);
14. Guerrieri-Dell'Orso (Ford Escort) 3'08"18;
15. Mandinelli-Mandinelli (Alfa Sud TI) 3'15"26;
16. Leonetti-Pellegrini (Porsche) 3'18"09;
17. Rotondi-Rumiani (Alfa Romeo) 3'18"22;
18. Delle Donne-Piomontese (Simca R 2) 3'49"12;
19. De Filippo-Del Vecchio (Alfa 112) 3'52"10.

Poco dopo la partenza Alen ha dei guai sul tipo di quelli di Munari. Anche lui deve cambiare un semiasse. Il solo minuto perso al controllo per la sostituzione avrà un'appendice poco più avanti perché sempre ad Alen si ripeterà il guio e questa volta saranno 4 i minuti persi. L'assalto furioso di Andersson a Mehta gli ha permesso un recupero di circa "30" mentre « Sirocco » è riuscito ad aggantare Coleman che ha dei guai con la cremagliera dello sterzo e vede nel contempo le sue scorte di pneumatici assottigliarsi via via.

AVEZZANO - L'Alpine Renault di Ferenti è finita a piazzati al primo posto nella classifica assoluta della prima « Coppa Città di Avezzano », gara di regolarità organizzata dalla scuderia Grifone Abruzzo. Alle sue spalle ottiene il portamento dei vari Abbandonato, Bientinesi, Ferretti e Di Fulvio, mentre altri concorrenti, soltanto per inconvenienti vari, non hanno potuto inserirsi nella lotta delle primissime posizioni.

piloti, accorciata di un metro la macchina.
A proposito della prova speciale su sterrato detta « Francesca » si è verificato un episodio che ha derivato un vespaio di contestazioni e polemiche, alla fine poi sedate.
Cane rimaneva senza benzina, e ormai fermo bloccava, a causa della tanto stretta « arretraggiata da consentire appena il transito di una sola macchina, tutte le vetture che erano dietro di lui, provocando così uno scorbosciumamento innaturale della classifica finale.
Notevole l'afflusso di pubblico lungo le prove speciali e molta la folla all'arrivo. Il sole da pieno clima estivo ha concluso felicemente questo sesto rally del Gargano.

Bruno Ottomano

REGOLARITA' PER VENTRICE

Grossi problemi intanto per le due Skoda cui gli attacchi delle sospensioni paiono non reggere più la fatica. In particolare quella di Haugland sembra cedere definitivamente da un momento all'altro. La tenacia, comunque dei meccanici ceki riuscirà tuttavia a portarle in fondo entrambe.
E' sparito invece « Leonidas » con la R5 che era dodicesimo assoluto ad Atene. La rottura della coppia conica lo ha eliminato, ma la sua impresa è probabile che venga ban valutata a Dieppe dove si potrebbe partire da questo per decidere di correre i rallies più duri del campionato del mondo in forma di tutto ufficiale.

Nove in tutto le prove speciali predisposte dagli organizzatori lungo i 124 chilometri della gara; sette, invece, i controlli orari. La prova su asfalto era stata collocata nella località Gallo mentre le altre, su sterrato, sono state disposte nei pressi di Casaleglio e di S. Stefano.

TROFEO A 112 70 HP

1. Simontacchi-Genovesi (Alfa 112) 1'06"55;
2. Capone-Di Noto (Alfa 112) 1'08"41;
3. Mirri-Lappo (Alfa 112) 1'08"57;
4. Giannarini-Conte (Alfa 112) 1'08"58;
5. Mavati-Piazza (Alfa 112) 1'10"17;
6. Tabaton-Rogano (Alfa 112) 1'10"26;
7. Perazzi-Costa (Alfa 112) 1'10"26;
8. Spongia-Perissinotto (Alfa 112) 1'10"33;
9. Cerrone-Carnaceschi (Alfa 112) 1'11"05;
10. Lunaticchi-Turri (Alfa 112) 1'11"29;
11. Claudi-Gioffio (Alfa 112) 1'11"42;
12. Lerari-Franzoni (Alfa 112) 1'11"43;
13. Cittadini-Secchi (Alfa 112) 1'14;
14. Baresi-Boggio (Alfa 112) 1'23"06;
15. Talarico-Sorgentone (Alfa 112) 1'24"44;
15. Migliozi-Fegolini (Alfa 112) 1'28"53;
16. Vedovello-Brienconi (Alfa 112) 1'41"30.

Quasi un rally sul S. Bernardo

AOSTA - In virtù dell'esperienza nei rallies internazionali, l'A.C. aostano ha organizzato in maniera efficace una gara di regolarità impegnativa ed interessante. I concorrenti hanno gareggiato su un percorso che attraversa la vallata del Gran San Bernardo, con speciali da ripetersi due volte. 116 gli iscritti, di cui 99 allineati allo start.
Le speciali, tutte in asfalto, avevano caratteristiche diverse. Pianeggiate con numerose curve la prima (in parte utilizzata il percorso del rally); la seconda prevedeva una impegnativa salita, mentre l'ultima pressoché tutta in pianura era abbastanza facile.
Alla ribalta Ventrice con la Simca R2, che è risultato il migliore; secondo assoluto, il « novizio » Gardino che in coppia con Visini era alla sua prima esperienza regolaristica.

Ilario Piano

QUINTA TAPPA

PIRELLI quasi record

Una cinquantina di superstiti lasciano Olimpia in direzione, finale, di Atene. Qui continua il forsennato assalto di Andersson, ma dopo aver vinto cinque prove di fila, la Toyota dello svedese è ferma con il motore andato. Poco oltre Alen continua a sostituire (per precauzione adesso) i semiasse, e con questo sono già tre. Il ritardo di Alen però non preoccupa perché anche Kallstrom, terzo, rompe una canalizzazione dei freni e continua così sino al termine preferendo rallentare il ritmo piuttosto che perdere molti minuti all'assistenza. Questo gli costerà il sorpasso da parte di Mehta che comunque si prenderà un grosso spavento già in vista di Atene quando, dopo un testacoda, finirà sull'orlo di un poco attraente precipizio.
Il rally è quindi già finito. La gioia più grande è dell'infaticabile Giuliano Franco della Pirelli che sta già sognando un annuncio sensazionale: in tutto un rally dell'Acropoli nessuna Fiat ha fatto nemmeno un pneumatico Pirelli. Si legge allora facilmente la sua delusione, quando, proprio nel corso dell'ultima prova, arriva per radio l'avviso che Rohrl è fermo a sostituire una gomma forata...

Pur essendo alla sua prima edizione la gara è risultata piuttosto curata nell'organizzazione. Le località ad essa interessate, oltre al centro svezzano erano Cappelli, Scorgola, Tagliacozzo, Castelvecchio, S. Stefano e Santa Maria.

Tutti i concorrenti si sono espressi al meglio e molti anche tra i più sfortunati, si sono fatti apprezzare per combattività. In particolare è risultato avvincente il duello fra Arduini e Panzieri nella classe 110, il primo è riuscito a prevalere sull'avversario solo in virtù di un estremo margine di vantaggio. Di rilievo anche le prestazioni dei vari Franco Santucci (malgrado questi non abbia potuto inserirsi nella classifica generale a causa di una collisione che ha interessato la sua vettura, Tucceri, Bientinesi).

Il merito che tuttavia appartiene ai primi della graduatoria, Ferenti ed Abbandonato, è quello di aver saputo soprattutto dominare nelle rispettive classi risultate fra le più affollate. Pure avvicinati la lotta che ha visto nella classe 115, l'avezzano Franco Santucci regolare « Skelectric » il duello si è risolto, infine, a vantaggio del primo solo per un lieve margine.

Franco D'ignazio

● In netta ripresa il decorso post-operatorio del nostro collaboratore Carlo Burlando, sottoposto d'urgenza ad intervento di appendicectomia, dopo che aveva accusato lancinanti dolori appena giunto a Foggia per svolgere questo servizio. Ha superato anche successive complicazioni cardio-circolatorie. All'amico collaboratore i nostri auguri di pronta definitiva guarigione.

PREGLIASCO cede di freni a FERINI

FOGGIA - Davvero ricca di interesse questa 6. prova del « Rally del Gargano », ove si riproponeva più accesa che mai, la lotta Vudafieri-Ferini per la conquista del titolo italiano. Terzo incombodo Pregliasco. Con la consueta ottima organizzazione realizzata dall'AC Foggia e diretta da quell'esperto regista che è Mimmo Vaira, il rally ha preso il via in perfetto orario. Ferini già dopo la prima prova speciale assai bene, con un'ottima corsa per non lasciarlo più grazie al ritiro quasi immediato di Vudafieri e ad una serie di disavventure patite da Pregliasco, il quale disponendo di un motore inferiore a quello della 131 Abarth assistita da una squadra ufficiale diretta da Audetto, rischiava molto sulle prove in asfalto per ridurre al minimo lo svantaggio, ma recuperava di molta misura nelle prove speciali su sterrato.

COPPA CITTA' DI AVEZZANO, 4 giugno 1978, gara nazionale di regolarità

● Direttore di corsa: Paolo Proscodimi

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

1. Class 1000: 1. Arduini (Alfa 112) 150.6; 2. Panzieri (Alfa 112) 150.9; 3. Gradini (Alfa 112) 150.9; 4. Della Bruna (Alfa 112) 160.8; 5. Zugaro (Alfa 112) 162.7; 6. Russo (Alfa 112) 163.7; 7. Marano (Alfa 112) 201.4; 8. Venditti (Dyane Citroen) 235.8; 9. Villa (Alfa 112) 165.1.

1. Class 1150: 1. Santucci (Alfa 112) 133.6; 2. «Skelectric» (Alfa 112) 136.7; 3. Mazarrella (Alfa 112) 145.5; 4. Rossi (Alfa 112) 149.5; 5. Parato (Alfa 112) 151; 6. De Ferri (Alfa 112) 155.8; 7. Ranalletta (Alfa 112) 325.7.

1. Class 1300: 1. Maccario (Simca R 2) 130.2; 2. Tusi (Simca R 2) 138.9; 3. Rusciuti (Cooper) 141.7.

1. Class 2000: 1. Bientinesi (Opel Gte) 122.2; 2. Gizi (Ford 2000) 115.5.

GRUPPO 3

1. Class 2000: 1. Tucceri (Lancia HF) 128.3; 2. Garbetta (Lancia) 136.6; 3. Giuliani (Fiat 124) 157.3.

GRUPPO SPECIALE

1. Class 1300: 1. Abbandonato (Alfasud) 110.7; 2. Villa (Alfa 112) 135; 3. Spinella (Renault) 146.9; 4. Lupinetti (Ford) 147.7; 5. Di Luigi (Fiat) 155.1; 6. Di Giuseppe (Alfa Romeo) 157; 7. Oddi (Lancia) 157.6; 8. Sebastiani (Simca) 195; 9. Olivieri (Renault) 204.4; 10. Bianchi (Alfa Romeo) 259.1; 11. Crolla (Lancia) 291.2.

1. Class 1800: 1. Ferente (Renault Alpine) penalità 96.1; 2. Ferretti (Fiat 124) 124.7; 3. Di Fulvio (Renault) 126.4; 4. Franco (Alfa Romeo) 139.9; 5. De Candia (Renault) 149.3; 6. Vita (Lancia) 164; 7. Innocenzi (Fiat) 169.7; 8. Paris (VW Golf) 171.1; 9. Ferretti (Fiat) 179.3; 9. Anselmi (Alfa Romeo) 179.3; 11. Mascitti (Fiat) 188.7; 12. Contestabile (Fiat) 189.9; 13. Santucci (Alfa Renault) 199.5.

RONDE LACUMBA FREIDE - Gara nazionale di regolarità - 4 giugno 1978.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

1. Class 1000: 1. Bosonetto-Borre (Alfa 112) 4'48"12; 2. Barba-Barbieri (Alfa 112) 4'10"06; 3. Toss-Saccumani (Fiat 127) 4'52"; 4. Balma-Sormano (Fiat 127) 4'58"; 5. Mavarino-Lentini (Fiat 127) 4'59"9; 6. Lorenzato-Boggeto (Mini 90) 5'15"8; 7. Mossino-Bosco (Fiat 127) 5'44"4; 8. Bressan-Mosca (Mini 90)

1. Class 1150: 1. Carlinio-Visini (Alfa 112 70 HP) 3'31"07; 2. Oglietti-Piccinini (Alfa 112 70 HP) 3'48"12; 3. Vietto-Benzi (Alfa 112 HP) 4'06"; 4. Marra-Oberoi (Alfa 112 70 HP) 4'11"55; 5. Grosso-Perini (Alfa 112 70 HP) 4'51"06; 6. Cantore-Vojat (Simca Rally) 5'00"11; 7. Covolo-Cortiana (Alfa 112 70 HP) 5'07"11; 8. Simonetto-Simonetto (Alfa 112 70 HP) 5'14"6.

1. Class 1300: 1. Ventrice-Pastorello (Simca R2) 3'30"11; 2. Forato-Forato (Simca R2) 3'35"4; 4. Soffi-Albanese (Simca R2) 4'00"8; 4. Ciriò-Garbero (Alfasud) 4'02"11; 5. Ferrarischerini (Simca R2) 4'05"5; 6. Faggioli-Bonasi (Simca R2) 4'13"2; 7. Nonè-Bettega (Simca R2) 4'22"5.

1. Class 1600: 1. Cormegna-Zoccolio (VW Golf) 3'35"9; 2. Inerito-Alberti (VW Golf) 3'46"; 3. Piro-Ghionda (Opel Ascona) 4'22"7; 4. Gottf.Dallid (Fiat 124) 5'06"9; 5. Perona-Grappenna (A.R. GT) 5'13"1.

GRUPPO 3

1. Class 1300: 1. Parola-Cortassa (X1) 5'02"; 2. Ceretta-Botalla (A.R. 1300) 5'13"1.

1. Class 2000: 1. Pollono-Martini (HF 1600) 3'35"5; 2. Chaboz-Fudot (Fiat 124) 4'09"5; 3. Tenton-Maucci (Lancia Beta) 5'32"1.

GRUPPO SPECIALE

1. Class 1000: 1. Uani-Fiorella (Alfa 112) 4'26"5; 2. Doniel-Scarfo (Fiat 850 C) 5'13"; 3. Chanoux-Donnez (Renault 5) 5'11"; 4. De Vippi (Mini Cooper) 5'29"; 5. Saggermar-Marcen (Alfa 112) 5'31".

1. Class 1300: 1. Damisio-Paganini (Alfa 112 70 HP) 3'59"2; 2. Rizzato-La Porta (Fiat 128 Rally) 4'16"5; 3. Motta-Ranella (Fiat 128) 4'17"2; 4. Cocas-Luciani (Fulvia 1300) 4'24"8; 5. Dandres-D Biati (Fulvia 1300) 4'25"3; 6. Geremia (Beta sinca) 4'40"0; 7. Bracco-Ravasio (Renault 5 TL) 4'36"9.

1. Class 1600: 1. Pugno-v (Fulvia) 4'26"; 2. Servo-v (Fiat 124 S) 4'38"3; 3. Lagala Pensa (A.R. GT) 4'59"2; 4. Merlotta-Bononi (BMW 1600) 5'15"8; 5. Alberti-Bonetti (A.R. 1600) 7'28"6.

- IN PORTOGALLO è stato annullato un rally del campionato internazionale: lo Sporting Rally. La Commissione locale ha deciso così non essendo venuto pronto il regolamento entro i termini regolari. Come da noi, quindi...
- DIECIMILA «LADA» le automobili sovietiche prodotte dalla Vaz, sono state acquistate dalla società francese « Jacques Poch ». La fornitura dovrà essere completata entro il 1978.
- SONO DIMINUITI gli incidenti stradali in Italia. Le statistiche dell'ISTAT del mese di gennaio 1978 parlano, infatti, di una diminuzione globale pari al 5,9% rispetto al gennaio 1977: I « punti neri » sono ancora Milano, Roma e Napoli.

SILVERSTONE - Non ostante che nel frattempo si sia corsa anche la « gloriosa » 1000 Km del Nurburgring, la gara-chiave del Mondiale Marche per quest'anno è stata quella di Silverstone, non fosse altro che per il fatto del debutto della più silhouette fra le silhouette, la Porsche-Martini 935/78. Ed infatti la sua apparizione, poco più che un allenamento per Le Mans, merita ulteriore spazio. L'osservazione di Jochen Mass che il motore fosse il suo aspetto migliore è stato evidenziato dal cronometraggio a mano, che indicava che le 935/78 « non ufficiali » fossero più veloci nelle curve lente (benché questi teams continueranno presumibilmente ad iscriverne le loro macchine come 935/78, secondo la Casa si tratta di un fatto di 935/77). Forse lo « speed trap » Heuer sul tratto più veloce del circuito avrebbe potuto fornire prove ulteriori del potenziale della 935/78; sfortunatamente il dispositivo è rimasto vittima della burocrazia, perché quando veniva installato i commissari insistevano che era troppo vicino alla pista, per ragioni di sicurezza e mentre veniva spostato si faceva ormai il giro di ricognizione e gli uomini dovevano andarsene dal bordo della pista. Di solito la Porsche si esprime in modo cauto per quanto riguarda la potenza delle sue vetture, ma il motore della 935/78 sviluppa probabilmente una potenza compresa fra i 760 CV (cioè che la Porsche indica ufficialmente) ed i 900 CV (cioè che si presumeva nella maggior parte dei giornali prima della presentazione della macchina). Jankte sostiene che i tests sul terreno di prova non corrispondono alle testimonianze di Silverstone (cioè che la stabilità della nuova vettura sia inferiore), ma riconosce che, probabilmente, il telaio è meno rigido di quello della macchina dell'anno scorso, nonostante i telai in tubi supplementari. Sembra improbabile che le gomme Dunlop a profilo ultrabasso siano in rapporto con questo fatto, ma il peso dei massicci freni a disco ventilati della Porsche forse si.

Jankte si mostrava molto espressivo quando ci faceva vedere di non essere in grado di alzare uno di questi dischi: « In questa macchina abbiamo veramente montato le gomme sui freni... ».

Finalmente la BMW turbo ha reso felici i suoi proprietari. Ma dopo la sua corsa più lunga, divertendo il pubblico con uscite di curva spettacolari (consumando rapidamente la gomma posteriore sinistra facendo ciò) Ronnie Peterson sembrava piuttosto esausto. Quella piccola macchina è ovviamente molto difficile da pilotare sulla lunga distanza in corsa. Può diventare perciò una minaccia per gli altri concorrenti del campionato mondiale marche solo se loro hanno problemi in corsa. Come ha dimostrato Silverstone, ciò può verificarsi.

I due teams tedeschi erano gli unici a mostrare l'efficienza nei box che ci si aspetterebbe in una corsa che fa parte di una serie di campionato mondiale. Troppo del lavoro nei box era approssimativo, o perfino ridicolo. Benché si scherzasse sulla Porsche-Loos, alla quale non si riusciva a smontare una ruota (se ci si trova di fronte ad una macchina il cui prezzo si aggira sugli 80 milioni ci si aspetterebbe che fosse possibile smontare una ruota). Ma non erano scherzi molto divertenti, considerati nel contesto del livello che — realmente o meno — viene attribuito a questo campionato. E due macchine hanno perso una ruota poco dopo una fermata.

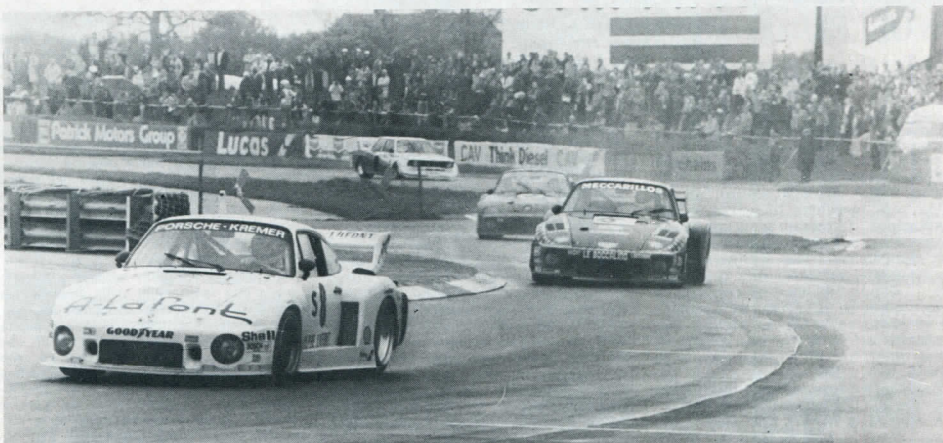
Se Grohs e Joosen hanno veramente meritato la loro vittoria nella classe 2 litri, allora Francia e Grano meritavano anche loro qualcosa di meglio. Umberto Grano era veramente piuttosto sfortunato. Aveva recuperato quattro secondi al giro alla BMW 320 di Heidegger, prima di iniziare quel 76. giro su pista asciutta per trovare a meno di un chilometro la pista bagnata. Non c'è altro da dire, tranne che la Osella BMW Italia sembrava molto efficace sulla pista asciutta, ma un po' incerta sulle Pirelli per il bagnato nei primi giri, quando la pista stava asciugandosi, ne asciutta né bagnata. Forse ci volevano le gomme intermedie del vecchio tipo?

Quando non si tiene conto della « interferenza » della Martini Porsche ufficiale a Silverstone, la situazione tra il Georg Loos Racing Team e il team Lafont dei fratelli Kremer era alla pari, due vittorie per ciascuno. Poi è venuta la 1000 Km tedesca a far pendere nuovamente la bilancia dalla parte di Loos.

d. h.

È STATO SILVERSTONE CON LA PORSCHE-
SORPRESA IL VERO PROVINO DI LE MANS

Finalmente BMW da sorrisi



All'inizio della gara del Mondiale Marche a Silverstone, con la pista umida ecco Wollek davanti alla chicane



Sopra, i recordmen sul giro a Silverstone; a sinistra, Ickx con la Porsche-casa in 1'23''88; a destra Grohs con la BMW-Faltz duemila in 1'32''06. Sotto, amaro ritiro per la Porsche di Facetti-Finotto, senza una ruota

