

Criterion QUEBEC

15-18 settembre 1977

Rally internazionale valido per il campionato mondiale marche

● **Organizzazione:** CASC, PO Box 97, Willowdale (Canada)

● **Percorso:** nella provincia canadese del Quebec, con un totale di 1500 km di cui 540 di prove speciali

La classifica

1. Salonen-Markkula (Fiat Abarth 131) 5.13'54";
2. Lampinen-Andreasson (Fiat Abarth 131) 5.18'31";
3. Clark-Porter (Ford Escort RS) 5.20'56";
4. Buffum-Vicky (Triumph TR7) 5.55'54";
5. Perusse-Bellefleure (Saab 99 EMS) 6.10'59";
6. Shinozuka-Richardson (Mitsubishi) 6.12'27";
7. Block-Crandall (Mitsubishi) 6.16'54";
8. Boyce-Edwards (Triumph TR7) 6.49'46";
9. Bourgeois-Normand (Datsun 510) 6.58'02";
10. Garside-Murakami (Toyota SR-5) 7.10'28";
11. O'Connor-Dolin (Colt GT) 7.14'50";
12. Gagnon-Cassie (Toyota Celica) 7.27'23";
13. Thomas-Martin (Datsun 510) 7.45'40";
14. Mistry-Wall (Dodge Colt) 8.17'49";
15. Vernon-Leonard (Volvo 142) 8.31'08".

Le prove speciali

Isola delle suore: 1. Vatanen (Ford Escort) 1'40"; 2. Clark (Ford Escort), Makinen (Fiat Abarth 131), Buffum (Triumph TR7) 1'43"; 3. Roehrl (Fiat Abarth 131) 1'44".

Isola delle suore: 1. Vatanen 1'37"; 2. Clark 1'40"; 3. Roehrl 1'41"; 4. Buffum 1'43"; 5. Makinen, Salonen (Fiat Abarth 131) 1'44".

Isola delle suore: 1. Vatanen 1'38"; 2. Clark 1'40"; 3. Roehrl 1'41"; 4. Alen (Fiat Abarth 131) 1'42"; 5. Makinen, Salonen, Heinonen (Toyota Celica) 1'43".

Papineau: 1. Roehrl 1'42"; 2. Clark, Alen, Vatanen, Makinen, Salonen 1'43".

Circuito di Mont Tremblant: 1. Alen 5'54"; 2. Roehrl e Salonen 5'59"; 4. Lampinen (Fiat Abarth 131) 6'05"; 5. Vatanen 6'10".

Sant'Andrea: 1. Lampinen 1'31"; 2. Alen 1'45"; 3. Roehrl 1'47"; 4. Vatanen 1'49"; 5. Salonen 1'53".

Sant'Agata: 1. Alen 3'49"; 2. Vatanen 3'53"; 3. Salonen 3'55"; 4. Lampinen 3'56"; 5. Clark e Roehrl 4'06".

Il Diavolo: 1. Vatanen 15'17"; 2. Salonen 15'26"; 3. Alen 15'27"; 4. Lampinen 15'39"; 5. Roehrl 15'47".

Sac a Commis: 1. Vatanen 28'49"; 2. Roehrl 29'18"; 3. Salonen 29'19"; 4. Lampinen 29'58"; 5. Clark 30'35".

Taureau: 1. Alen 4'47"; 2. Vatanen 4'52"; 3. Roehrl 4'54"; 4. Salonen 5'02"; 5. Lampinen 5'05".

Sac a Commis: 1. Clark 31'02"; 2. Salonen 31'03"; 3. Vatanen 32'01"; 4. Buffum 32'32"; 5. Lampinen 35'42".

Taureau: 1. Lampinen 5'38"; 2. Salonen 5'40"; 3. Clark e Vatanen 5'42"; 4. Buffum 6'00".

Sac a Commis: 1. Vatanen 31'14"; 2. Salonen 31'38"; 3. Lampinen 32'43"; 4. Buffum 34'38"; 5. Clark 35'15".

Mulet: 1. Lampinen 17'00"; 2. Salonen 17'06"; 3. Clark 18'08"; 4. Perusse (Saab 99) 19'17"; 5. Buffum 19'46".

Carbeau: 1. Lampinen 70'19"; 2. Clark 70'52"; 3. Salonen 71'21"; 4. Buffum 82'57"; 5. Shinozuka (Mitsubishi) 83'47".

Mulet: 1. Lampinen 17'12"; 2. Salonen 17'24"; 3. Clark 18'14"; 4. Perusse 20'18"; 5. Boyce (Triumph TR7) 20'58".

Corbeau: 1. Lampinen 69'55"; 2. Clark 70'36"; 3. Salonen 71'05"; 4. Buffum 78'28"; 5. Boyce 80'21".

CLASSIFICA MONDIALE MARCHE RALLIES

Ford 114; Fiat 112; Toyota 54; Opel 49; Datsun 40; Lancia 32; Saab 28; Chrysler 20.

Classifica della COPPA FIA CONDUTTORI RALLIES (dopo 12 prove)

Munari punti 31; Waldegaard 28; Vatanen 15; Salonen 15; Lampinen 15; Alen 13; Hamalainen 13; Zanini 10.

RIMESSO COMPLETAMENTE IN GIOCO IL TITOLO IRIDATO PER LA FIAT 131

Di accensione VATANEN cede a SALONEN

DALL'INVIATO

MONTREAL - Se c'è ancora qualcosa che dà credibilità ai rallies della ultima generazione, così sofisticati e preparati in tutto e per tutto, è quel che d'imprevedibilità che è sempre presente e che probabilmente mai si riuscirà ad evitare. In Canada, per la prima edizione mondiale di un rally giovanissimo, fitto di ombre e luci dal punto di vista organizzativo, la Fiat era venuta per giocarsi forse le ultime chances del suo inseguimento iridato alla Ford. Aveva curato tutto nei minimi particolari ma non era riuscita ad evitare una preoccupante decimazione che a tre quarti di gara poteva rivelarsi disperata.

Invece, quando ormai del suo squadrone erano rimaste soltanto le ultime guardie, quando la situazione da esuberante si era fatta di parità con solo due macchine ad affrontare le due Ford che viaggiavano con esasperante regolarità, è arrivato il ritiro-beffa del leader Vatanen (un guasto banalissimo all'impianto elettrico, lo stesso, al distributore, che in Svezia tradì Makinen per cui gli emozionatissimi Salonen-Markkula sono andati a vincersi il loro primo rally mondiale alla loro prima uscita dalla Finlandia).

Il rally, già alla partenza, non offriva alternativa alla appassionante sfida Fiat-Ford. Sette vetture in tutto, cinque della Casa italiana (e tutte affidate a piloti stranieri) e due di quella britannica. Il resto era ben poca cosa, per chi ha il palato abituato ai rallies europei. Due TR7 della Leyland Americana, per i campioni USA Buffum e Boyce, cercavano il resto della credibilità proponendosi per una sfida tra confinanti con i due portacolori canadesi (con la SAAB) ed E. Nenen (con la Toyota).

A dare un minimo di « pepe », confondendo un briciolo le carte dell'interesse, era la presenza della suddivisione « per sponsor » della squadra Fiat. Tre vetture infatti, erano le classiche gialloblù OlioFiat per Alen, Roehrl e Lampinen, e due negli inediti colori biancorosoverdi dell'Alitalia per Makinen e Salonen per cercare un attacco che non poteva che essere dichiarato.

Due 131 Abarth montavano il carter secco già sperimentato al 1000 Laghi, e con successo, da Valtaharju. Erano quelle di Alen e Roehrl. Per il resto, tutto era praticamente lo stesso già visto, a parte qualche modifica al recupero olio.

La tattica della Fiat era banale: dovevano attaccare a fondo senza risparmiare nulla. Almeno una vettura, alla fine, doveva essere davanti alle Ford. Era l'ultima occasione (non matematica, ma realistica) per continuare a sperare in un titolo mondiale. Il percorso, già visionato in precedenza da Giorgio Pianta, aveva alcune caratteristiche del finlandese « 1000 Laghi » e su queste strade aveva fatto la maggior parte delle prove. Su questo la Fiat aveva fondato molte delle sue speranze di successo, e proprio su queste strade ha minacciato di andare tutto in fumo perché, col passare dei giorni, con la liberalizzazione dell'ingresso ai grandi parchi forestali alle vetture del rally molte delle belle piste scorrevoli erano andate a farsi benedire, riproponendo una situazione decisamente meno piacevole che sulla carta.

In pratica, l'unica cosa che non ha tradito le aspettative, è stato l'attacco sulle prove speciali d'asfalto del primo settore, dove tutto è stato nelle regole anche se, proprio sul circuito di Mont Tremblant, ha ceduto il motore di Makinen che era partito con chiari progetti di vittoria assoluta. Una volta nelle foreste le due

sono foreste davvero, dove alci ed orsi si confondono fra gli alberi e ad ogni momento ti aspetti di veder sbucare un indiano Urone con tanto di ascia di guerra) ancora una delusione si è fatta realtà con la foratura di Alen ed il suo arretramento in classifica. Con un attacco in massa e forsennato si pensava, infatti, di costringere le Ford ad attaccare rischiando su queste strade la proverbiale fragilità delle loro coperture. Invece le posizioni si invertivano, creando dispetto e disappunto. Poi i ritiri pressoché contemporanei di Alen e Roehrl, dei due piloti di punta cioè, entrambi vittime di un calo di pressione nel motore che ha richiamato alla mente il pre-gara quando, a Torino, Pianta, da buon colaudatore, si era rifiutato di deliberarli assieme a quello di Makinen perché in tutti e tre sentiva una certa vibrazione (previsione azzeccata, tutti e tre si sono rotti).

Sconforto nell'équipe italiana, oltretutto infastidita dal solito procedere autoritario del biondo Vatanen, decisamente incontenibile in alcune prove dove riusciva ad esaltare al massimo le positive caratteristiche della sua Escort RS.

Oltretutto, sia Salonen che Lampinen avevano le macchine piuttosto malconce: il primo per continui problemi con il circuito dell'acqua, ed il secondo con l'assetto della vettura compromesso dopo una picchiata nella prima prova speciale. Ma Vatanen, come già detto, si è fermato all'ultima tappa ed a questo punto, con Salonen saldamente in testa, c'è stato l'attacco decisivo di Lampinen a Roger Clark che, ovviamente, correva soprattutto in posizione di copertura per non rischiare un abbandono che si sarebbe tramutato in una Waterloo con i regolamenti dei punteggi di quest'anno.

Adesso il mondiale è di nuovo tutto da giocare. Delle tre prove che restano, due sono del tutto favorevoli alla Fiat. Ha detto bene, mentre simpaticamente a fine rally, faceva i complimenti ad Audetto, il direttore sportivo della Ford, Peter Ashroft:

« Voi avete vinto, ma la lotta continua ancora ». E più avanti entreranno in ballo anche i punteggi eventualmente da scartare. E' una guerra, ma all'esterno, almeno, è veramente una bella guerra.

Fondo da racing nelle foreste di Mt. TREMBLANT

MONTREAL - In maniera decisamente inusitata per noi europei, il « Criterion du Quebec » prende le sue mosse dal garage di un gigantesco albergo del centro di Montreal.

Si tratta di una prova brevissima da ripetersi, con un tratto sterrato molto sconnesso ed in chiaro stridore con i grattacieli al contorno, testimoni di un tipo di vita che ci arriva quotidianamente solo attraverso i film americani. Davanti ad un pubblico ottimisticamente valutato in un migliaio di persone (addetti ai lavori compresi) Vatanen e Clark sono subito i più rapidi precedendo un'armata Fiat che individua subito in Roehrl il suo capofila. Un po' a sorpresa s'infiltra tra i primissimi anche l'americano John Buffum con la sua TR7 e sarà così ancora in qualche altra occasione. E' questo solo un assaggio perché il rally vero parte l'indomani con ancora la ripetizione di questa prova folkloristica (di nuovo dominata dai due

fordisti) cui segue una prova pressoché analoga in un altro quartiere cittadino, su un'area normalmente destinata a raccogliere d'inverno montagne di neve spazzata dalle strade. In questa occasione, però, è Roehrl il più rapido, un secondo più veloce di Clark, Alen, Vatanen e Makinen.

Di rally se ne è corso poco, ma già Lampinen ha toccato ed ha la macchina che non vuole curvare a sinistra, mentre Roehrl ha rotto lo scarico su una pietra e deve accontentarsi di una riparazione alla meglio.

L'appuntamento successivo è sul famoso circuito di Mont Tremblant, dove le auto si perdono alla vista. L'attacco Fiat è totale, con quattro macchine ai primi quattro posti, ma all'appello manca Makinen, fermo con un buco nel motore. Dal cinque a due si è già passati al quattro a due. Ed è solo l'inizio. A St. André, Lampinen sorprende tutti ed è il più rapido, ma nella successiva speciale di St. Agata, tutta attorno ad un lago da fiaba in cui si sono distribuite una ventina di autoambulante per otto km di prova, è Alen davanti a tutti seguito da un Vatanen che indubbiamente non accetta, solo perché c'è asfalto, di restare staccato.

Con la fine dell'asfalto finisce anche la tappa e la classifica è consolante solo in parte. E' vero, infatti, che Roehrl è al comando, ma è vero anche che Vatanen e Clark non sono lì, e non più distanziati come si pensava. Con la ripresa delle ostilità si entra nelle foreste. Il parco di Mont Tremblant, tutto custodito e con accessi protetti da sbarre, è il sogno dei rallyisti. Una fitta rete di strade larghe e strette si snoda in una ambientazione quasi irreali. Il fondo è quasi da racing e curve secche in continuazione si alternano a curve veloci. E' un vero paradiso grande da solo quasi come il Veneto intero. Volendo correre non ci sarebbe che l'imbarazzo della scelta.

C'è imbarazzo anche per la scelta delle gomme, in Fiat. I piloti sono dell'idea di mettere le MS, Gariboldi e Pianta propongono i P7. Ne risulta che solo Roehrl osa le gomme più rischiose, ma non avrà la fortuna che merita perché inizia a piovere e la strada diventa poltiglia. Alla fine sarà il più staccato, mentre il più rapido risulta Vatanen che passa a condurre. Nella successiva lunga « Sac a Commis », la Fiat ha l'aperitivo di quello che le succederà più avanti. Alen, che si era buttato all'attacco più totale, buca subito una gomma ed è costretto a cambiarla per non correre una cinquantina di chilometri sul cerchio. Roehrl, invece, rompe di nuovo lo scarico riparato alla meglio e rischia l'intossicazione, senza interferno, con Geistdorfer che butta la testa fuori dal finestrino per prendere aria e le note glielie fa vedere aprendogli il quaderno davanti.

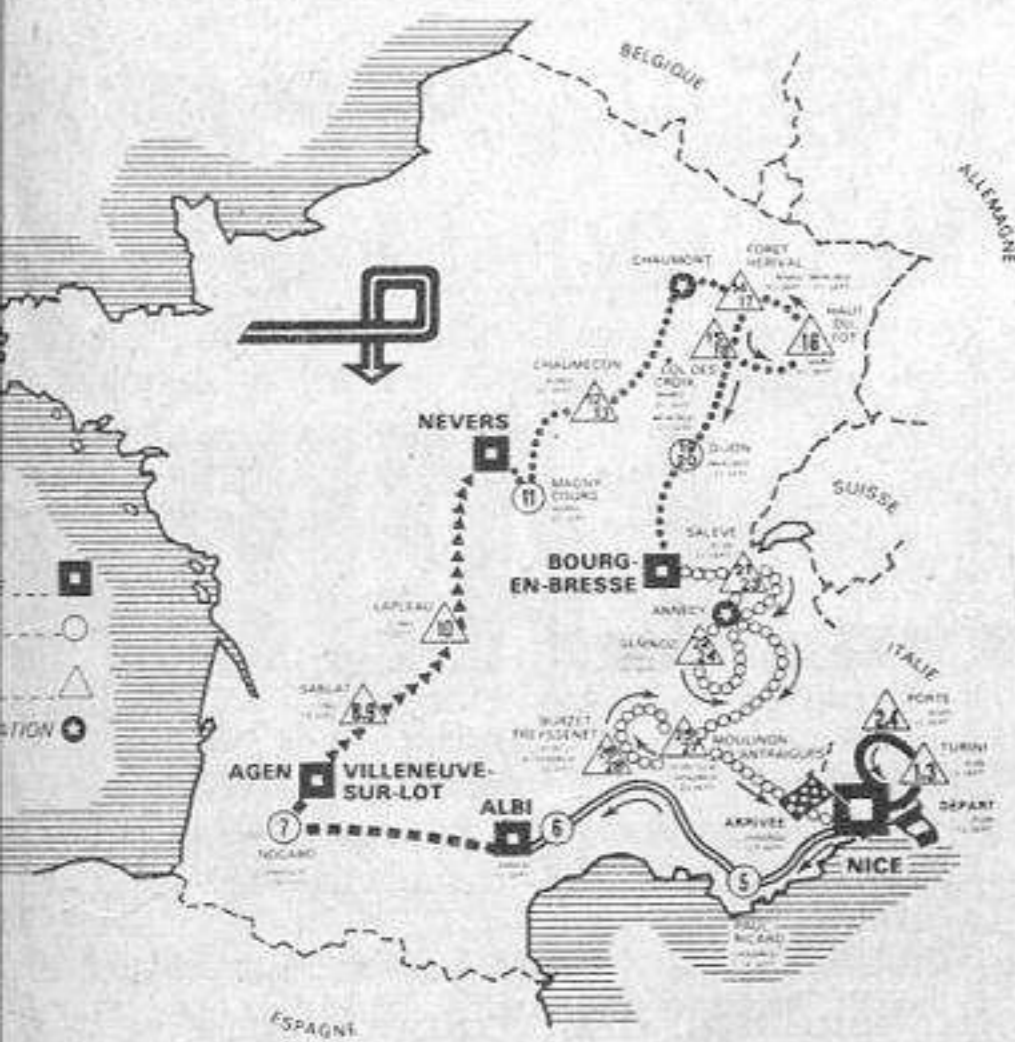
Come se non bastasse, poi, scoppia anche la grana del parco chiuso. I commissari, infatti, vogliono estromettere il pilota tedesco perché si sarebbe fatto aiutare da un meccanico a partire. In realtà il meccanico c'era davvero, ma per motivi di sicurezza e con un estintore perché l'avviamento difficoltoso minacciava pericolosi ritorni di fiamma, ma di questo il commissario era stato avvisato direttamente da Silecchia che aveva preteso la sua presenza. Di fronte all'impuntatura dell'organizzazione, in ogni caso, la Fiat getta giù gli estremi di un appello, ma non servirà. Alla ripetizione di « Sac a Commis », Roehrl quasi al traguardo si ferma col motore « andato ».

Nella stessa prova anche Alen deve abbandonare per lo stesso inconveniente, mentre Vatanen fora la sua prima ed unica gomma. Sarebbe l'occasione per passare al comando di forza, ma anche Lampinen fora mentre Salonen tentenna un po', lui pure convinto di aver forato, ed il distacco che dà a Vatanen non gli è sufficiente per passare in testa.

Adesso la situazione è di parità, due contro due, ma la squadra Fiat sembra un ospedale da campo, con Salonen continuamente alle prese con spurghi al radiatore e Lampinen acciaccato e con una macchina a suo dire inguidabile.

Si arriva così anche alla fine della penultima tappa, dopodiché non resta che una notte (con una doppia prova di 120 km) a decidere tutto. Andare all'assalto è di prammatica in Fiat, ma non si vede proprio come si possa battere Vatanen. Si ricomincia, allora, con questa idea quando arriva la notizia, e poi la conferma, che Ari è fermo per problemi all'impianto elettrico. Il fatto non pare vero a nessuno, tanto meno a Salonen che in due rallies mondiali di seguito « rischia » di collezionare un primo ed un secondo posto, cosa che farà offrendo alla Fiat l'occasione di tornare in corsa, e adesso con ottime probabilità di farcela, per il mondiale.

Carlo Cavicchi



SIN DAL PROLOGO
CONFERMATA LA PO-
VERTÀ DELLA GARA
PER NOMI FRANCESI



Ecatombe PORSCHE DARNICHE già 1.

NIZZA - L'abbiamo detto molte volte, senza però volerci credere: i grandi rallies in Francia non possono morire, o quanto meno non possono svolgersi fra l'indifferenza del pubblico e della stampa, oltre che, più grave, degli specialisti stranieri.

Il «Tour Auto», la prova stradale più rappresentativa della Francia, assieme al Tour de Corse, offre uno spettacolo desolante dopo la sua partenza da Nizza. Senza alcun dubbio gli organizzatori hanno fatto quanto era in loro potere per «indorare il blasone», ottenendo la validità per l'europeo piloti con il massimo coefficiente (4), che permette al Tour anche di valere per la Coppa FIA piloti.

Ma dopo il forfait prevedibile di Munari, non è restato che il già vincitore dell'europeo piloti, Darniche, con la sua Lancia Stratos Chardonnet a giustificare il carattere internazionale della gara. Per il resto, non si tratta altro che di un «gran national», con una preponderanza di ottimi dilettanti o di semi-professionisti, un totale di 112 equipaggi, che hanno affrontato il prologo nell'entroterra nizzardo.

Ed allora, visto come stanno le cose (e visto anche il precedente analogo del Giro d'Italia), perché non limitare la gara ai soli dilettanti? Questo porterebbe anche ad un bel risparmio di spese organizzative...

LA CRONACA

La sorpresa di ALMERAS

Il Tour è lungo, molto lungo, e tutti si sono preparati ad un avvio molto calmo, soprattutto i favoriti, anche perché quest'anno la strada ha un ruolo preponderante rispetto alle piste, e si può considerare che la corsa vera e propria inizierà dopo il circuito di Nogaro, cioè con la terza tappa.

Il debutto della corsa quindi doveva stabilire se effettivamente Darniche sarebbe stato sulla difensiva, lasciando sfuggire gli avversari, cercando di non perdere troppo terreno in vista delle prove a lui più congeniali. Ed effettivamente la prima prova sul Turini confermava questa ipotesi, con tre Porsche davanti alla Stratos, con la sorpresa di Jacques Almeras 21" più veloce di Beguin e 29" su Darniche.

Nella prima salita al Col de Porte, la Mouton non si è fatta scappare l'occasione di ottenere il miglior tempo, cancellando in un colpo il suo ritardo da Sabine, che non ostante dei crampi si è comportato all'altezza della sua fama. Con la sua seconda salita al Turini, Darniche vincendo si è posto in testa all'assoluto, dispiacendosi poi dell'annullamento della seconda salita al Col de Porte, molto favorevole alla sua Stratos.

Tracollo delle PORSCHE

Almeras, dunque, si trovava in ritardo di 5 minuti, tempo che avrebbe comunque potuto recuperare a Darniche nei circuiti successivi, per cui la Porsche e la Stratos avrebbero potuto iniziare il «vero» tour alla pari, anche perché la Turbo aveva dimostrato di potersi battere bene su suolo asciutto, anche nel misto stretto. Purtroppo per lui, Almeras non raggiungeva neppure Albi, poiché aveva rotto un pistone nel settore di collegamento. Era ormai la quinta Porsche a ritirarsi, ed il Tour era appena iniziato...

Nel prologo infatti, Bondil era uscito di strada dopo il bloccaggio del comando del gas, mentre Lefebvre-Rouget si erano ritirati per noie di alimentazione. Il sabato, al Ricard, sarà poi Beguin a fermarsi per fuorigiri in scalata, proprio appena dopo aver superato Darniche, per rottura del motore. Quanto a Grobot, non aveva superato il colle del Turini per aver

perso dell'olio, mentre Jacques Almeras prendeva posto sull'altra Porsche del suo team una gruppo 4, fino a quel momento guidata da «Sartou».

Due «piccole» giornate, intervallate da una «lunga» notte, e già il Tour sembrava finito, con Darniche rimasto a dover fronteggiare solo le gr. 3 di Thierry Sabine e di Michele Mouton, che attende con impazienza le prove stradali. E' un caso che le Porsche gr. 4 rimaste in gara sono le più fresche? La Verney disponeva di una ex-Kremer acquistata all'inizio dell'anno, mentre Striebig guidava la vettura vincitrice l'anno scorso con Jacques Henry, che altri non è che la vettura campione d'Europa con Ballot-Lena.

HAZARD domina in TURISMO

In gruppo 2, Imbert è stato ritardato nel prologo dalla rottura del collettore di scarico, ed Hazard poteva guardare l'avvenire con serenità. Egli dominava in maniera oltraggiosa il Turismo Speciale, occupando nel contempo una bella settima posizione scratch. Nel gr. 1, Clarr con la sua GTE poteva resistere alla Commodore di Ravenel fino ad Albi, ma la potenza finiva con l'aver il sopravvento, ed a Clarr non resta che attendere i Vosgi e l'Ardeche. «Tchine»-Robini non avevano la possibilità di inserirsi in questo duello, poiché prima di abbandonare con la guarnizione della testata bruciata, noie di tenuta di strada li avevano disturbati fin dal via.

Un eccellente motore 2 valvole

Non si smette di sottolineare l'affidabilità del V6 a 2 valvole per cilindro, che sarà poi quello che potrà essere utilizzato dal prossimo anno secondo la regolamentazione FIA. André Chardonnet dice però che è stato per sua insistenza che Maglioli ha lavorato su questo motore: «Nel corso di questi ultimi 15 mesi di prove al banco, abbiamo avuto molti problemi, con i pistoni, ed anche le valvole, ma ora tutto è a posto».

Il motore di Darniche al Tour supera di poco i 270 CV, cioè più o meno la potenza di un 4 valvole «medio», ma soprattutto, e questo è quello che conta nei rallies, la sua potenza è superiore a quella del 4 valvole nei regimi fra i 4500 ed i 6200 giri, con un regime massimo di 8000 giri.

Jacques Aubert

TOUR de FRANCE

Gara internazionale di velocità e regolarità valida per il campionato d'Europa conduttori rallies coeff. 4

CLASSIFICHE PARZIALI

Giovedì 15 settembre

Prologo Nizza-Nizza (275 km)

Col di Turini (23 km)

1. Almeras-«Tilber» (Porsche Turbo) 16'46"7; 2. Beguin-Touroul (Porsche Carrera) 17'07"5; 3. Sabine-Boubet (Porsche Carrera) 17'10"9; 4. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 17'15"6; 5. Koob-Linden (Porsche Carrera) 17'20"2; 6. Mouton-Conconi (Porsche) 17'22"4; 7. J. H. Hazard-Mangel (BMW 30 CSL) 17'52"3; 8. Striebig-Roussely (Porsche RSR) 17'56"5; 9. Dantec-Sebaoun (Opel Commodore) 18'02"6; 10. Ravenel-Buchet (Opel Commodore) 18'15"6.

Col de Porte (22,7 km)

1. Mouton 17'16"3; 2. Darniche 17'21"6; 3. Beguin 17'42"6; 4. Sabine 17'58"8; 5. Koob 18'11"8; 6. Clarr 18'22"1; 7. Beauchef-Lavaux (Ford Escort 2000 RS) 18'30"2; 8. Moureu 18'31"7; 9. Striebig 18'33"7; 10. Bever-Guillot (BMW 320) 18'43"1.

Col di Turini (23 km)

1. Darniche 17'01"9; 2. Beguin 17'09"5; 3. Mouton 17'28"5; 4. Sabine 17'37"2; 5. Almeras 17'38"5; 6. Koob 17'47"1; 7. J. H. Hazard 18'20"5; 8. Striebig 18'28"4; 9. Clarr 18'31"0; 10. «Tchine»-Robini (Opel Commodore) 18'41"1.

Classifica generale del «Prologo»

1. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 51'39"1; 2. Beguin-Touroul (Porsche Carrera) 51'59"6; 3. Mouton-Conconi (Porsche) 52'07"2; 4. Sabine-Boubet (Porsche Carrera) 52'46"9; 5. Koob-Linden (Porsche Carrera) 53'19"1; 6. Hazard-Mangel (BMW 30CSL) 54'24"2; 7. Striebig-Roussely (Porsche RSR) 54'58"6; 8. Clarr-Laverne (Opel Kadett) 55'11"1; 9. Ravenel-Buchet (Opel Commodore) 56'05"9; 10. Beauchef-Lavaux (Ford Escort 2000 RS) 56'13"6.

Venerdì 16 e sabato 17 settembre

1. tappa: Nizza-Albi (875 km)

Circuito Paul Ricard (116,20 km)

1. Almeras 44'19"1; 2. Striebig 46'58"1; 3. Darniche 47'12"6; 4. Verney-Morin (Porsche Carrera) 47'25"1; 5. Sabine 47'35"5; 6. Koob 48'21"5; 7. Mouton 48'30"9; 8. «Sartou»-Decourt (Porsche Carrera) 48'59"8; 9. Perrier 49'28"9; 10. Bussi-Bec (Porsche Carrera) 49'44"6; 11. J. H. Hazard 49'52"1; 12. Moureu 49'53"3; 13. Clotery-Lefevre (Porsche Turbo) 50'34"6; 14. Rey 51'38"5; 5. Goncalves-Oliveira (Porsche Carrera) 51'38"5.

Circuito di Albi (109,08 km)

1. Striebig 43'01"3; 2. Verney 43'02"8; 3. Darniche 43'24"2; 4. Sabine 43'28"6; 5. Koob 43'44"6; 6. Mouton 43'56"8; 7. Moureu 45'30"7; 8. J.H. Hazard 45'41"1; 9. Clotery 45'56"7; 10. Goncalves 45'57"6; 11. «Sartou» 46'03"4; 12. Bos-Fallot (Porsche Carrera) 46'18"2; 13. Rey 46'41"0; 14. Lefebvre-David (Porsche 911 S) 47'08"9; 15. Aouate-Douillet (Porsche Carrera) 47'09"4; 16. Daumet-«Zaf» (Opel Kadett) 47'10"4; 17. Ravenel 47'11"8; 18. Pierrat-Marcot (Porsche 911S) 47'19"7; 19. Meny-Berger (Alpine Renault 110) 47'20"7; 20. Pelras-Carlus (De Tomaso) 47'35"8.

Domenica 18 settembre

2. tappa: Albi-Villeneuve (km 325)

Circuito di Nogaro (99,60 km)

1. Almeras (Porsche Carrera) 44'59"7; 2. Verney 45'02"3; 3. Striebig 45'32"3; 4. Darniche 45'38"2; 5. Sabine 45'46"9; 6. Koob 46'13"2; 7. Mouton 46'33"6; 8. J. H. Hazard 47'58"2; 9. Goncalves 48'07"1; 10. Daumet 48'26"8; 11. Bos 48'28"8; 12. Rey 48'37"7; 13. Meny 48'45"6; 14. Clotery 49'27"1; 15. Lefebvre 49'53"4; 16. Aouate 49'54"0; 17. Bargeot-Georges (Alpine Renault A110) 50'05"4; 18. Lelong-Descamps (Porsche Carrera) 50'22"9; 19. Moureu 50'26"7; 20. Troncal-Lacorre (Opel Kadett) 50'28"1.

Classifica generale dopo la seconda tappa

1. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 3.07'43"0; 2. Sabine-Boubet (Porsche Carrera) 3.09'37"9; 3. Striebig-Roussely (Porsche RSR) 3.10'30"3; 4. Mouton-Conconi (Porsche) 3.11'08"5; 5. Koob-Linden (Porsche Carrera) 3.11'38"4; 6. Verney-Emmanueli (Porsche Carrera) 3.12'46"0; 7. Hazard-Mangel (BMW 30 CSL) 3.17'55"6; 8. Almeras-«Tilber» (Porsche Carrera) 3.18'12"3; 9. Rey-Strotz (Porsche Carrera) 3.23'12"9; 10. Daumet-«Zaf» (Opel Kadett) 3.24'36"8; 11. Goncalves-Oliveira (Porsche Carrera) 3.24'43"6; 12. Clotery-Lefevre (Porsche Turbo) 3.25'10"9; 13. Meny-Berger (Alpine Renault A110) 3.26'08"9; 14. Lefebvre-David (Porsche 911S) 3.26'58"2; 15. Ravenel-Buchet (Opel Commodore) 3.27'41"2; 16. Bos-Fallot (Porsche Carrera) 3.28'54"4; 17. Clarr-Laverne (Opel Kadett) 3.29'54"5; 19. Aouate-Douillet (Porsche Carrera) 3.30'05"8; 20. Colard-Chaudron (Opel Kadett) 3.31'05"8.

DE RISI NON RISCHIA
MINGHETTI RINGRAZIA

Per fango battuta la FERRARI

ISERNIA - Il romano Minghetti, su Fiat Abarth 131 ha vinto il trofeo Alto Molise gara di regolarità ben organizzata dall'AC di Isernia, con la collaborazione dell'Ente Provinciale per il turismo e degli AC di Napoli e Salerno. I due clubs campani hanno fornito alcuni commissari agli organizzatori, i quali hanno potuto avvalersi, per la direzione di corsa, dell'esperienza di Siro Quaroni, «inviato speciale» della CSAI.

La corsa è stata dura e selettiva. Su 90 iscritti ne sono giunti al traguardo soltanto una quarantina. Il percorso, reso insidioso dalla pioggia venuta giù a metà gara, si è rivelato particolarmente difficile, e numerosi concorrenti sono volati fuori strada per fortuna senza gravi conseguenze. Giancarlo Di Risio, che con una Ferrari 308 GTB si era guadagnato i favori del pronostico, ha rinunciato a prendere il via all'ultimo momento: nella notte precedente la gara, infatti, gran parte dei tratti di sterrato (quasi l'80 per cento del percorso) sono stati devastati dal fango e dai detriti di terra che un violento temporale ha portato giù dal bosco di Sassano. Il magnifico percorso attraverso il verde si è trasformato in una pista al limite della praticabilità e per la Ferrari 308 GTB la corsa contro il tempo sarebbe molto facilmente trasformata in un umiliante ingabbiamento.

Via libera quindi alla 131 Abarth affidata a Minghetti, che si è piazzato al primo posto della classifica, grazie all'abilità e la precisione del pilota, ma anche alla buona adattabilità della macchina alle caratteristiche del percorso. I concorrenti hanno dovuto attraversare 120 km con 4 prove speciali su asfalto e due su sterrato, in un continuo alternarsi di saliscendi. Alle spalle della potente Abarth 131, magnifica è stata la gara della piccola 112 Abarth del romano Ucci, il quale si è classificato al posto d'onore della graduatoria generale. Buona anche la prova di Crolla, terzo con una HF 1300, e degne di rilievo anche le prestazioni di Cavallucci su HF 1600 (quarto) e di De Santis 5. con una Fiat 127.

Sergio Troise

TROFEO ALTO MOLISE - 18 settembre 1977 - Gara nazionale di regolarità.

● Organizzazione: AC Isernia, via Kennedy 48.

LE CLASSIFICHE GRUPPO 1

Classe 1: 1. Cascone (Dyane 6) 770; 2. Mitri (Fiat 500) 1193; 3. Pizzuti (Mini Minor) 1207.

Classe 2: 1. Mercurio (Fiat 128) 823; 2. Cosco (A 112) 882; 3. Menichetti (Alfasud) 920; 4. Trotta (Renault 5 TS) 942; 6. Carone (Peugeot 204) 968; 7. Re Cavallo (Simca R2) 1015.

Classe 3: 1. D'Antilio (Kadett) 627; 2. Maroncelli (BMW) 702; 3. Romani (Gordini R 12) 735; 4. Cicconi (Kadett) 1021.

GRUPPO 3: 1. Cavallucci (Lancia HF) 592; 2. Casillo (Fiat X-1/9) 768; 3. Meta (HF 1.6) 760; 4. Garofalo (Fiat Abarth 124 Spyder) 974.

GRUPPO 4

Classe 1: 1. Ucci (A 112) 481; 2. De Santis (Fiat 127)-606; 3. Del Sette (Fiat 500) 698.

Classe 2: 1. Crolla (Lancia HF 1300) 554; 2. De Martino (Opel Manta) 680; 3. Pagano (Fiat 128) 869; 4. Picciocco (Simca) 919; 5. Mola (Fiat X-1/9) 962.

Classe 4: 1. Minghetti (131 Abarth) 325; 2. Borriello (BMW) 804; 3. Garbetta (131 Abarth) 827.

● SHADOW anche nelle gare USAC per il prossimo anno. I vecchi telai delle DN 5 di F. 1 sono stati portati negli Stati Uniti dove saranno adattati per le gare americane, ed equipaggiati con Cosworth DFX. Uno dei piloti potrebbe essere Pancho Carter.

Coppa LIBURNA

16-17 settembre 1977

● Rally Internazionale (coefficiente 2) - Così al traguardo

- GRUPPO 4**
Classe 3: 1. Pregliasco-Reisoli (1) (Lancia Stratos) 1.49'58"; 2. Bellosta-Bondesan (2) (Lancia Stratos) 1.54'08"; 3. Savary-Cortay (5) (Porsche 934 Turbo) 1.57'21"; 4. Chapuis-Bernasconi (8) (Porsche Carrera) 1.58'45"; 5. Caverzasio-Corti (12) (Porsche 911) 2.01'09"; 6. Tripodi-Vecce (46) (Ford C. 3000) 2.17'52".
Classe 2: 1. Verini-Scabini (3) (Fiat 131 Abarth) 1.54'50"; 2. Bonzo-Lopes (16) (Fiat 124 Abarth) 2.02'52"; 3. Parrini-De Tofoli (22) (Fiat 124 Abarth) 2.08'46"; 4. Dece-Lana (33) (Alpine R.) 2.12'57"; 5. Puccetti-Coltelli (54) (Fiat 124 Abarth) 2.21'14".
Classe 1: 1. Marinari-Volpi (34) (Lancia HF) 2.13'19"; 2. Chionini-Coltelli (65) (Fiat 124) 2.29'23".
GRUPPO 3
Classe 4: 1. Carron-Schaer (4) (Porsche Carrera) 1.56'58"; 2. Biasuzzi-Bernasconi (15) (Porsche Carrera) 2.02'34"; 3. Taufer-Sartoretto (18) (Porsche Carrera) 2.03'20".
Classe 3: 1. Giovacchini-Taffari (21) (Fiat 124 Abarth) 2.07'54"; 2. Miki Altan-Taschini (43) (Fiat 124 Abarth) 2.17'33"; 3. Stancampiano-Spatato (44) (Fiat 124 Abarth) 2.17'41"; 4. Roventini-Marabotti (45) (Lancia) 2.17'45"; 5. Molteni-Gaddi (69) (Lancia) 2.27'56".
GRUPPO 2
Classe 1: 1. Del Seppia-Pagni (53) (Fiat 127) 2.20'39"; 2. Ugolini-Borgi (74) (Fiat 127) 2.48'30".
Classe 3: 1. Balmer-Roethlisberger (23) (Mini Cooper) 2.09'13"; 2. Perazzo-Sgotti (36) (Volvo Daf) 2.13'35"; 3. Sisto-Badengo (40) (Simca Rally) 2.15'27"; 4. Montobbio-Motta (60) (Alfasud) 2.26'09"; 5. Mancini-Tesi (73) (Simca Rally) 2.44'48".
Classe 4: 1. Stierli-Sigrist (25) (Scirocco) 2.09'53"; 2. Benini-Pardini (28) (VW Golf) 2.44'43"; 3. Marchesini-Peirano (29) (VW Golf) 2.11'54".
Classe 5: 1. Ormezzano-Meiohas (6) (Opel GTE) 1.58'04"; 2. Ceria-Bertone (10) (Opel GTE) 2.00'18"; 3. Spaccio-Perucchi (11) (Opel GTE) 2.01'03"; 4. Belli-Fiaschi (13) (Opel GTE) 2.01'23"; 5. Tanzini-Parollo (14) (Opel Ascona) 2.02'07"; 6. Volpi-Piacani (17) (Opel Ascona) 2.03'20"; 7. Guenther-Gozel (24) (BMW 2002 T) 2.09'42"; 8. Bussotti-D'Apollonio (31) (Opel GTE) 2.12'08"; 9. Fabbri-Parenzi (57) (Opel GTE) 2.23'11"; 10. Bertoli-Mazzoni (58) (Opel Ascona) 2.23'35"; 11. Eandi-Filicchi (62) (Fiat 125 S) 2.27'35"; 12. Giudicelli-Molinari (70) (Ford Mexico) 2.32'14"; 13. Parrino-Fascianella (72) (Opel Ascona) 2.42'46".
GRUPPO 1
Classe 1: 1. Lunatici-Turri (48) (Fiat 127) 2.19'13"; 2. Ceccarelli-Bisso (49) (A-112) 2.19'39"; 3. Pignatelli-Baldini (64) (Fiat 127) 2.28'54"; 4. Andreotti-Biagi (71) (Fiat 127) 2.33'15".
Classe 2: 1. Matagena-Mechi (37) (A-112) 2.14'09"; 2. Padovani-Rossi (41) (ID) 2.15'57"; 3. Spadoni-Ciocca (50) (Peugeot 104) 2.20'02"; 4. Sarzano-Tomasino (51) (A-112) 2.20'13"; 5. Benini-Valenti (55) (A-112) 2.22'16"; 6. Reali-Ridolfi (61) (Peugeot) 2.26'21".
Classe 3: 1. Francia-Rambelli (27) (Simca Rally) 2.10'19"; 2. Benavoglia-Baionetti (39) (ID) 2.14'15"; 3. Bordi-Calvani (56) (Alfasud) 2.22'53"; 4. Ponteggi A-Testori (59) (Simca Rally) 2.25'15".
Classe 5: 1. «Lucky»-Braitto (7) (Opel GTE) 1.58'35"; 2. Cerrato-Guizzardi (9) (Opel GTE) 1.59'02"; 3. Veldiger-Schneiter (19) (Triumph Dolomite) 2.03'44"; 4. Feher-Lenner (20) (Opel GTE) 2.07'03"; 5. Socci-Bini (26) (Opel Ascona) 2.10'09"; 6. Biasuzzi-Zandrane (28) (Opel GTE) 2.11'35"; 7. Baldini-Giannone (30) (Opel Ascona) 2.11'55"; 8. Huesch-Gysler (35) (Alfa GTV) 2.13'24"; 9. Bertelli-Nannetti (42) (Opel GTE) 2.16'55"; 10. Costelli-Egli (52) (Toyota) 2.20'14"; 11. Passatempo-Gava (54) (Opel Ascona) 2.21'14"; 12. Fantacini-Fay (56) (Opel GTE) 2.29'32"; 13. Trumpy-Pantani (67) (Ford Escort)

TROFEO AUTOBIANCHI A 112 70° HP LA CLASSIFICA

- Bettega-Torghese 1.05'06" (tolto di classifica in seguito a verifica tecnica);
- Casole-Coco 1.05'18";
- Turetta-Festa 1.05'23";
- Baj-Gavazzi 1.06'58";
- Comelli-Laiolo 1.07'08";
- Tabaton-Rogano 1.07'20";
- Pelli-Cislighi 1.07'55";
- Bendini-Bendini 1.08'18";
- Venturelli-Ferrari 1.08'24";
- Mirri-Lappo 1.08'25";
- Torchio-Ormodei 1.09'29";
- Nestore-Bonucci 1.09'46";
- Giammarini-Lazzarino 1.10'31";
- Baresi-Meli 1.11'45";
- Pambianchi-Orengo 1.12'11";
- Brun-Defino 1.16'40";
- Perona-Vercellino 1.20'57".

PER PERDERE ORA IL TRICOLORE IL VINCENTE STRATOS DOVREBBE NON FAR PUNTI (E VERINI VINCERE SEMPRE)

PREGLIASCO come... LAUDA

LIVORNO - L'equipaggio Mauro Pregliasco-Vittorio Reisoli su Lancia Stratos Alitalia ha vinto l'undicesima Coppa Liburna, gara organizzata dall'AC Livorno e prova valevole per il campionato italiano rallies internazionali. Con questa affermazione il trentaduenne pilota di Millesimo si è virtualmente assicurato anche il campionato italiano. Verini, per contrastargli il «tricolore» dovrebbe vincere le restanti prove in calendario (S. Remo, 100.000 Trabucchi ed Aosta) e nello stesso tempo sperare che Pregliasco non realizzi nessun punteggio. (Proprio come... LAUDA in F. 1).

Tutto secondo le previsioni della vigilia allora? Sì, anche se Pregliasco alla partenza ci aveva informato di non sentirsi nelle condizioni fisiche migliori per una noiosa foruncolosi che lo tormentava da alcuni giorni. («Questa mattina ho dovuto ricorrere alle cure del chirurgo per liberarmi, almeno in parte, di questa affezione particolarmente diffusa nella parte a contatto con il sedile...»).

Della vittoria di Pregliasco, della sfortuna di Carello, della difesa ostinata e tenace di Verini, dell'errore di Ormezzano potete leggere a parte, oltre a trovare nei tempi delle prove speciali una ragione molto precisa sul come è maturata questa vittoria. Qui occorre sottolineare che, in quanto ad agonismo, il rally livornese non è stato secondo a nessuno. Ha entusiasmato anche i più scettici.

Nel salone dell'albergo Palazzo, dove venivano di prova in prova riportati i tempi dei partecipanti, si sono accese animate discussioni sulla gara appena finita e si facevano piani e previsioni per quelle ancora da venire, ma tutti erano concordi nel definire la gara una corsa interessante e nello stesso tempo molto divertente, che aveva obbligato i partecipanti ad una guida tirata ed attenta, senza pause distensive, e che nella scelta del percorso (anche se nella prova speciale Volpaio la sterrata era un po' «cattivello» per la verità) aveva messo in risalto uno stile organizzativo ben definito che aveva offerto ai partecipanti un divertimento davvero qualificativo e tale da meritare un coefficiente maggiore.

Una macchina nel pubblico (ma niente feriti)

LIVORNO - Sono 151 gli equipaggi che prendono la partenza della undicesima «Coppa Liburna». Giusto il tempo di attraversare la città e già si inizia all'insegna di un gran premio la prima prova, «Montemaggiore». E' una prova piuttosto breve, tutta in asfalto misto-veloce che si adatta alle vetture più potenti. Carello con la Stratos sperimentale del Jolly non si fa scappare l'occasione ed è subito il più veloce. Alle sue spalle, a due secondi, Pregliasco è più veloce di Verini e Savary.

Ma il tempo di commentare non c'è, perché i primi sono già sulla seconda speciale, il «Castellaccio» che interessa buona parte del famoso circuito del Montenero. Si tratta del più severo test in programma per i navigatori: alla curva «Nuvolari», infatti, si arriva in quinta piena e quindi tra una nota e l'altra occorre trovare anche il tempo di raccomandarsi l'anima. Carello è ancora il più veloce davanti a Pregliasco, Verini e Pittoni.

Sullo sterrato di «Bibbona» Verini s'impegna allo spasimo e ottiene il miglior tempo davanti a Carello e Ormezzano che sta tentando un disperato recupero. Infatti al controllo orario precedente la prova «Tramezzino» giunge con un ritardo di 5 minuti per un bivio non visto.

Nella seconda su sterrato, la «Volpaio» dove la polvere si temeva giocasse brutti scherzi (ed in effetti molti lamenteranno questo inconveniente) primo colpo di scena, Carello per un guasto all'impianto elettrico perde circa 2 minuti nei confronti di Verini che si aggiudica la prova

Se i citati Pregliasco, Verini, Carello e Ormezzano hanno vivacizzato sino in fondo con le loro imprese il rally livornese, occorre mettere in evidenza la superba prestazione dell'equipaggio del Jolly, Bellosta-Bondesan che hanno cercato (trovandolo) quel colpo d'ala che confermasse il bene che si diceva di loro nella passata stagione, quando partecipavano con maggior frequenza ai rallies nazionali. Per la coppia torinese il secondo posto assoluto vale certamente una stagione di gare, e non a caso i complimenti più sinceri li hanno ricevuti da tutti gli avversari.

Dietro Verini, in classifica assoluta, troviamo gli svizzeri Carron e Savary al volante di due Porsche (una Carrera ed un Turbo) da leccarsi i baffi, ed Ormezzano, che se non avesse avuto il contrattacco di cui leggerete a parte, sabato pomeriggio all'arrivo avrebbe occupato la piazza d'onore. Alle spalle di questo gruppetto troviamo «Lucky»-Braitto che, «more solito» hanno dominato nel gruppo 1. «Lucky» ha corso come nelle occasioni più felici. Grintoso, preciso, senza concedere nulla allo spettacolo, non ha sbagliato niente, ma se ha dominato, Cerato che lo segue nella classifica di gruppo e nell'assoluto non ha vacillato sotto i tempi pazzeschi del neo-campione d'Italia, ed ha confermato di essere probabilmente la più grossa nuova realtà prodotta dall'ambiente del rallysmo di quest'anno.

Infine nel gruppo 3, il cui titolo è in ballottaggio tra Taufer e Zordan, la Liburna, una corsa dal nome che sa tanto di grappa, è stata favorevole al primo essendosi ritirato nel corso della settimana prova speciale per un fuori strada il rivale.

Come si può notare dalla classifica mancano alcuni abitués: ad esempio Pittoni che ha dovuto abbandonare per la rottura di un semiasse a 5 prove dal termine quando, quarto assoluto, guidava con netto margine di vantaggio la classifica del gruppo 2, ed Ambrogetti, uscito di strada nella prova di Sassetta.

Carlo Burlando

davanti a Pregliasco e Ormezzano. Ma i guai per Carello non sono finiti. Nella prova che segue, la guidata «Sassetta» che risulterà nel primo giro la più osannata rimane completamente al buio perdendo circa 18 minuti e al riordino di Cecina, visto l'eccessivo ritardo accumulato decide il ritiro senza purtroppo prevedere che la prova sarebbe stata successivamente annullata per un incidente che poteva risultare molto più grave di quanto non sia stato effettivamente.

Usciva di strada Ambrogetti con gravi conseguenze per la macchina ma senza nessun danno per i piloti, ma a 200 metri circa dal punto dei fuori strada del pilota, su una curva liscia e veloce lo svizzero Spaccio su Opel Kadett entrava «lungo». Il pilota per correggere la traiettoria era costretto ad allargarsi e con la coda del suo mezzo meccanico urtava alcuni spettatori che, incuranti del pericolo, si erano posti in una zona vietata al pubblico. Attimi di paura, qualche grido ma per fortuna i danni alle persone erano relativi e solo due erano costretti a ricorrere per contusioni varie alle cure mediche. Per sicurezza la prova, che aveva visto un nuovo exploit di Verini, era annullata.

Nella prova della «Traversa livornese» nuovo colpo di scena. Verini, che guidava la classifica con 53 secondi su Pregliasco, andava prima a sbattere con violenza in un muretto danneggiando sensibilmente la sua 131 Abarth e poco dopo usciva nuovamente di strada ad un tornantino.

Comunque finiva la prova con circa 5 minuti di distacco da Pregliasco, che così prendeva la testa della classifica con l'26" di vantaggio sullo svizzero Lier.

Nelle rimanenti prove mentre proseguiva la falcidia delle macchine e Pregliasco, guidando con saggezza, si limitava a controllare i più diretti avversari, si assisteva alle rimonte di Verini che concludeva le sue tirate al terzo posto e di Ormezzano che, spiccando tempi di rilievo, riusciva a riportarsi in sesta posizione e primo del gruppo 2, grazie al ritiro di Pittoni nella tredicesima prova speciale.

GASOLE PRIMO A-112

BETTEGA un poker da... squalifica

LIVORNO - Una nottata mansueta e nello stesso tempo carezzata da umidi rimpianti: i partecipanti all'internazionale «Liburna Rally» erano partiti con fragore tra i caldi incitamenti di una folla di appassionati che, dilagati oltre i recinti, avevano creato non pochi problemi per gli organizzatori. Era ora la volta dei partecipanti alla Liburna valevole per il Trofeo Autobianchi A/112 70 HP.

I portacolori della Grifone, gli «spolini» di Molveno, al secolo Bettega e gentile signora, veramente formidabili hanno sbaragliato il campo. La coppia trentina che già altre tre volte si era imposta nel corso del campionato era fermamente decisa di fare a Livorno il «poker» per aggiudicarsi matematicamente il Trofeo.

Ma subito dopo la fine della corsa, sono state verificate d'ufficio le Autobianchi di Bettega, Gasole e Turetta. Mentre le ultime due sono state trovate regolari, i commissari tecnici nella vettura di Bettega hanno riscontrato che il collettore di aspirazione sia lato testa, sia lato carburatore dimostrava segni di lavorazione mediante asportazione di materiale che ne modificava sostanzialmente lo stato della superficie d'origine. I commissari sportivi decidevano quindi di escludere Bettega dalla classifica. Notificata allo stesso l'esclusione, questi ha dichiarato di voler interporre ricorso in appello.

La classifica è pertanto sub-judice, ed in

c. b.

MANX Trophy

16-17 settembre 1977

Rally internazionale valido per il campionato d'Europa Conduttori (coeff. 1)

● **Organizzazione:** Whendover, 2 Bemchague Av., Douglas, isola di Man (Gran Bretagna)

LA CLASSIFICA

1. Airikkala-Virtanen (Wauxhall Chevette) 12315 secondi; 2. Culcheth-Syer (Triumph TR7) 12448; 3. Dawson-Pegg (Ford Escort RS1800) 12680; 4. Boyd-Kernaghan (Porsche Carrera) 12795 primi del gr. 3; 5. Corkhill-Wellton (Porsche Carrera) 12950; 6. Unett-White (Chrysler Avenger) 13021; 7. Ryan-Nicholson (Triumph Dolomite Sprint) 13108 primi del gr. 1; 8. McRae-Muir (Vauxhall Magnum Goupe) 13240; 9. Thompson-Main (Ford Escort RS1800) 13273; 10. Taylor-Short (Ford Escort RS1800) 13355; 34. Robinson-Gullick (Ford Escort RS1800) 15259 prima delle dame.

La classifica dell'europeo non subisce variazioni di rilievo. Con i 20 punti conquistati, Airikkala si insedia al 22. posto con 60 punti a pari merito con Warmbold, Andruet, Ormezzano, Pregliasco, Rohrl.

S. MARTINO diventa ...SAN MARINO?

S. MARINO - Il Rally di San Martino rivivrà a... San Marino? Con una «t» in meno, ma sempre pieno di gloria, il rally dolomitico potrebbe essere ripreso all'ombra del Titano, poiché la FAMS si è detta disposta ad ospitare Stochino e tutto il suo staff per riorganizzare la gara, dato che sembra preclusa ogni possibilità nel luogo d'origine. C'è anche da dire che l'idea avrebbe trovato anche piena disponibilità negli organi di governo della piccola repubblica.



Nonostante questo «tuffo» la Golf di Benini-Pardini non è riuscita a vincere la classe: è giunta 2.

attesa degli sviluppi regolamentari e giuridici non ci resta che proseguire nella cronaca.

Il secondo posto assoluto ottenuto da Gasole dice con quale valore e con quale profitto si sia battuto il sardo per dare nuovo lustro alla sua fresca popolarità raggiunta nell'ambito del Trofeo. Gasole esce a testa alta dal confronto con il quotato rivale del quale, d'altra parte, molto sportivamente ha riconosciuto senza riserve bravura e meriti. Al terzo posto è finito Turetta. Il pilota della Piave-Jolly che già conoscevamo come «manico» sugli sterrati ha dimostrato che sa camminare e bene anche sull'asfalto.

Al quarto posto Baj Macario ha concretizzato tutto il bene che già si va dicendo da tempo di lui, ma se questi quattro equipaggi sono stati gli stupendi protagonisti della Liburna riservata al trofeo non devono però fare sparire le lodevolissime prestazioni di Comelli, Tabaton, Pelli, Bendini e della coppia femminile Baresi-Meli che sono riuscite a finire una gara difficile come questa livornese, nonostante la loro vettura alla partenza denotasse di non essere all'apice della messa a punto.

Il decimo posto in classifica di Mirri equivale alla stregua di un insuccesso: va però considerato che se il bolognese non avesse commesso un errore di un secondo all'ingresso di un controllo orario, la sua posizione sarebbe stata migliore.

L'EUROPEO CONDUTTORI ALL'ISOLA DI MAN

Ci prende gusto AIRIKKALA

SPECIALE AUTOSPRINT

DOUGLAS - Pentti Airikkala ha ottenuto la seconda vittoria in un rally britannico internazionale in questa stagione in occasione del Manx Trophy, al volante della sua Vauxhall Chevette. Malgrado la sua scarsa esperienza su asfalto, Airikkala si è gradualmente adattato a questa gara disputata ad alta velocità, e ha preso il comando a metà distanza, quando Russell Brookes (Ford Escort RS 1800) ha rotto il motore. Nelle prime fasi era in testa Pond con la sua Triumph TR7, prima che si rompesse il motore e il suo compagno del team Leyland, Brian Culcheth è arrivato in seconda posizione, malgrado avesse accusato noie all'asse posteriore.

Il Manx Rally è l'unico rally britannico che permette le prove. Copiloti abituati ad usare i «radars» sono rari in Gran Bretagna, ed erano molto richiesti per questa gara, che si è disputata interamente sull'isola di Man. La gara consisteva essenzialmente in quattro giri dell'isola, che misura 25 miglia per 10.

Nelle prime speciali Brookes e Pond si davano battaglia ad un'andatura che ben presto li ha distaccati dagli altri. Pond aveva un vantaggio di 3 secondi, e i due avevano un vantaggio di mezzo minuto sul successivo pilota, Culcheth. Le Triumph avevano effettuato delle prove esaurienti e lo si vedeva. Il primo giro terminava dopo dieci speciali, ma nella nona c'era molto olio in strada, che la macchina, ormai «out» di Pond aveva perso. Si era rotto il motore.

Dopo dieci speciali l'ordine era il seguente: Brookes 2894 secondi, Culcheth 2962, Brian Nelson (Porsche Carrera 2.8) 2980, Airikkala 2984, Chris Sclater (Vauxhall Chevette) 3002 e Hannu Mikkola (Toyota Celica) 3020.

L'ultima sezione si è disputata durante la notte e consisteva in diciassette speciali ed è stato allora che Airikkala ha cominciato a spingere, registrando tempi che solo Brookes poteva superare. Mikkola è uscito di strada, per aver urtato contro una roccia. «Sfortunatamente questa roccia faceva parte di un muro, insieme ad altre rocce», ha detto poi.

Alla dodicesima speciale i piloti hanno trovato altro olio sulla strada, era Brookes che perdeva questo olio e infine si è grippato il suo motore. Subito dopo Nelson ha forato due volte in una stretta speciale, danneggiando lo sterzo, e d'un tratto Airikkala era in testa.

Dopo ventisette speciali l'ordine era il seguente: Airikkala 7718, Culcheth 7817, Sclater 7883, Andy Dawson (RS 1800) 8008, Derek Boyd (Porsche Carrera 8102, Ian Corkhill (Porsche Carrera) 8173 e Bernard Unett (Avenger gr. 4) 8196.

Il resto della gara si è svolta alla luce del giorno e ben presto si è stabilito il quadro. Sclater insidiava Culcheth, in difficoltà con l'asse posteriore. Con otto speciali rimaste, il pilota finlandese aveva un vantaggio di 141 secondi su di lui e la seconda Vauxhall si trovava ad ulteriori 45 secondi. Ma a solo quattro speciali dalla fine Sclater ha dovuto abbandonare per noie al motore, permettendo a Dawson di assicurarsi il terzo posto assoluto.

Martin Holmes