

PER TIMO SALONEN, occhialuto finlandese dall'aria spaesata, uno di quei personaggi che sembrano capitati per caso nel mondo delle corse, non c'è stata la festa che meritava e che avrebbe sperato per la sua prima vittoria in un rally valido per il campionato del mondo.

Ma non è stata colpa di nessuno, nemmeno degli organizzatori, che restano dei carbonari in una società che ancora non sa che cosa siano i rallies, e che hanno previsto l'arrivo nel garage dell'Hotel Howard Johnson sede della direzione gara, senza pubblico, senza striscioni (se non uno, clandestino dell'Alitalia), senza coreografia in genere.

Così, nell'anonimato più assoluto, tra lo squallore delle scritte «parking» sui muri, si è dovuto accontentare di un paio di bottiglie di champagne che con molta buona volontà gli sono state offerte dalla signora Stignani dell'Alitalia, e di qualche pacca affettuosa sulle spalle dai suoi vari colleghi e superiori che alla spicciolata arrivavano a complimentarsi. Eppure Salonen, con questa sua vittoria che è stata veramente doppia per il secondo posto di Lampinen, ha dato un apporto decisivo agli interessi Fiat ed a quelli del mondiale rally che, in Canada, ha rischiato di chiudere anticipatamente (nel caso di una vittoria Ford).

Alla vigilia, in effetti, erano in diversi a puntare su questo finlandese di indubbia qualità e che ricorda, come guida, il Lampinen dei primi anni; e lui, nonostante i grossi guai con il circuito di raffreddamento, è arrivato sino in fondo prendendosi il gusto di vincere un rally senza primeggiare in nessuna prova speciale.

Attento a non commettere il minimo errore, preoccupato di portare in fondo la macchina, ad un certo punto aveva persino indispettito per la sua troppa prudenza. È successo nella seconda tornata della speciale di «Sac a Commis», lunga sessanta chilometri nel parco di Mont Tremblant, quella stessa che ha eliminato Alen e Rohrl e che ha visto forare Vatanen che era in testa. Ebbene, in quella occasione, anche Salonen ha avuto il dubbio di aver forato, così ha proceduto per diversi chilometri ad andatura ridotta per capire se aveva ragione o meno e si è fermato addirittura da Alen (bloccato sul percorso con il motore rotto) per chiedergli di controllare tutte le gomme. A fine prova si è fatto allora riprendere da Vatanen in furiosa rimonta e per pochi secondi non ha preso la testa della classifica, testa che doveva essersi assicurato con almeno un minuto e mezzo di vantaggio. In quel momento erano in diversi in seno all'equipe italiana a volerlo tra le mani, ma tutti hanno nascosto questo sentimento con molta diplomazia, anzi incoraggiandolo ad insistere (non si sa se ad essere prudente o ad attaccare).

Adesso il futuro di Salonen



Considerando che in pratica Salonen e Markkula non avevano mai corso sull'asfalto, i due se la sono cavata più che bene. Nel fotocolor a sinistra i grattacieli, oltre il fiume S. Lorenzo, testimoniano che l'«America» è lì



Rohrl, guai a parte, è stato il più rapido dei piloti Fiat. A sinistra lo vediamo controllare i suoi tempi con Audetto e Gariboldi. A destra Makinen con Kivimaki. Il finlandese teneva molto a questa gara ma ha rotto subito



Questo è il bagagliaio della 131 di Rohrl-Geisdorfer. Il serbatoio più piccolo è quello per l'olio del carter secco montato anche sulla 131 di Alen

si apre a ottime prospettive. È molto probabile che corra il rally d'Inghilterra ed è certamente riconfermato nella squadra finlandese del prossimo anno.

Chi invece non si sa se sarà riconfermato, pur avendo dato il meglio di se stesso ed essere stato estremamente positivo in ogni sua uscita (addirittura determinante in un paio di occasioni per il mondiale Fiat), è Simo Lampinen. Anche in Canada è stato superbo con un finale che lo ha riproposto come nei giorni migliori. Probabilmente senza una foratura che lo ha molto attardato e senza la picchiata nella

prima prova che gli ha messo fuori assetto la macchina, avrebbe addirittura potuto vincere.

Gira e rigira, resta sempre una sicurezza e quest'anno, in ogni sua uscita con la 131 Abarth, è arrivato al traguardo (unico in Svezia e all'Acropoli). Anche se si intravede nel futuro torinese una squadra d'assalto, fughe possibili di piloti a parte, come si può leggere in altra parte del giornale con l'intervista a Kranefuss) è molto probabile che un posto in squadra per lui lo si trovi sempre, magari per quelle tre o quattro corse nordiche in cui il suo apporto può rivelarsi indispensabile.

Intanto il Sanremo bussa alle porte e la squadra Fiat è già stata decisa. Tre sole saranno le vetture ufficiali (Verini, Bacchelli e Rohrl) cui si affiancherà Andruet con la 131 Abarth della Fiat France e tutta la schiera dei piloti italiani privati.

Come si può vedere, l'esperimento Rohrl continua. Ed a ragione perché anche in Canada il pilota tedesco non ha tradito la sua fama di eccellente conduttore su tutti i tipi di fondo. Su Rohrl, ormai è chiaro, la Fiat pone molte delle sue speranze anche per il prossimo campionato ed intanto si è molto dispiaciuti perché pare proprio che per il RAC non si riesca ad averlo. La Opel, infatti, intende parteciparvi e Tony Fall vuole assolutamente Rohrl alla guida di una delle Kadett GTE iscritte.

Confermato Rohrl, che la scorsa settimana, prima di andare a Sanremo si è pure fermato a cena da Audetto a riprova dei buoni rapporti che intercorrono tra lui ed il direttore sportivo Fiat, anche il francese Andruet dovrebbe dormire sonni tranquilli.

«Cavallo matto» ha dato, tutto sommato, un buon rendimento in questa stagione ed ancora deve correre due gare a lui particolarmente congeniali come il Sanremo e soprattutto la Corsica. Nel '78, però, è molto facile che non abbia Francis Vincent come spalla, bensì un altro francese (Beguin?) al suo fianco.

Insomma, quello che è parso di capire è che si vuole svecchiare la squadra soprattutto improntandola su di una linea essenzialmente velocistica per rafforzare una immagine sempre più spiccata di quel modello 131 (che in Canada e negli Stati Uniti chiamano «Maffiafiore») che si vuole assolutamente più forte nel mondo.

Nell'elenco degli iscritti appare anche Alen con il numero 11, ma Alen non ci sarà, salvo che all'ultimo momento non dovesse capitare che qualcuno non fosse fisicamente a posto, nel qual caso il finlandese arriverebbe d'urgenza, ma senza aver provato un metro di strada. L'insuccesso dell'esperimento carter secco è probabile che venga ripreso ugualmente a Sanremo. Sulle strade asfaltate dell'entroterra ligure è indispensabile la massima potenza, non solo per sopravvivere le Ford, ma anche per poter prendere un vantaggio sufficiente per poter operare qualsivoglia gioco di squadra essendoci in campo anche tutto lo squadrone Lancia-Alitalia al completo con quattro vetture «disponibili» al sacrificio sull'altare iridato.

C'è fiducia quindi. Le foreste canadesi hanno risollevato il morale e dato quel po' di speranza che stava venendo meno. Se ne è reso conto anche Salonen, pur nello squallore di quel garage di Montreal. I complimenti per lui erano veramente sinceri, ma soprattutto erano dei ringraziamenti. Di cuore.

Carlo Cavicchi

Antipatica la FIAT in CANADA

● Che ci fosse a correre l'ALITALIA lo hanno certo capito tutti. Lungo il percorso c'erano solo decals biancorossoverdi e tutti, ma proprio tutti sono stati sommersi da magliette, ombrelli, giubbini, portacarte della compagnia di bandiera, distribuiti al solito dalla signora Stignani che, in quanto a pubbliche relazioni, ha proprio cancellato l'Oliofiat tanto è vero che per tutti le vetture ufficiali italiane non erano quelle gialloblù, ma quelle dell'Alitalia.

● Il personaggio Fiat certamente più popolare in Canada è **GIORGIO PIANTA**. Con la sua aria giuliva è riuscito ad essere simpatico a tutti e tutti ricevano capo a lui. Per gli stessi organizzatori Pianta era l'uomo chiave della spedizione ed è consigliabile, in caso di un ritorno su queste strade, di affidare a lui le pubbliche relazioni.

● Decisamente sfortunato il campione locale **JEAN PAUL PERUSSE** che ha forato gomme a ripetizione sulla sua Saab oltre ad avere tutti i guai possibili ed immaginabili con gli ammortizzatori. Quello che però soprattutto non sopportava era vedere che il suo rivale statunitense Buffum aveva le Pirelli ultimo tipo mentre lui solo i vecchi 5C. La colpa, diceva, è tutta della Pirelli Canada che non vuole spendere.

MONTREAL - L'ambiente in Canada era particolarmente ostile alla FIAT. Tutto è cominciato nel pre-gara quando i rappresentanti canadesi delle pubbliche relazioni della Casa torinese hanno tenuto un meeting per la stampa in lingua inglese senza tener conto che si corre nel Quebec dove il francese adesso è proprio simbolo di irredentismo e chiaro desiderio degli abitanti di questa regione di diventare indipendenti.

● Anche la stampa italiana, forse in conseguenza dell'atteggiamento anti Fiat, non era particolarmente gradita. In un comunicato ufficiale l'addetto stampa ha ringraziato pubblicamente i giornalisti locali, statunitensi, inglesi, francesi, tedeschi, giapponesi ma degli italiani nemmeno una parola.



Sopra un'assistenza della squadra Fiat. Da notare il magnifico camper noleggiato per l'occasione. Sotto un passaggio in velocità di Lampinen



● Evidentemente in Canada era in atto una vera guerra con tutto ciò che era italiano. Anche la **PIRELLI** è stata messa sotto accusa sulla stampa locale per aver montato alle Fiat 131 delle coperture slicks, giudicate troppo specializzate, mentre la Dunlop, alla Ford, aveva dato dei racing scolpiti. Sulle Pirelli appariva «racing tyres», dicevano i giornali, e questo non è ammesso essendo una corsa su strada (ma non è vero) e la Ford sarebbe stata molto buona a non fare reclamo alle vetture italiane che dovevano essere squalificate (!).

● **NINNI RUSSO**, in Canada, è stato ufficialmente promosso a direttore sportivo. Silecchia, infatti, gli ha passato la squadra Alitalia da seguire. Alla fine potete facilmente immaginare la sua soddisfazione per la vittoria di Salonen.

● Dopo i test ante-gara, **TIMO MAKINEN** ha voluto un trattamento personale alle gomme che avrebbe dovuto montare nella prima speciale di terra. Si è fatto fare allora quattro MS con tutta una serie di piccole scolpiture sul bordo esterno che, a suo dire, cambiavano radicalmente la tenuta. Ottenuto quanto aveva chiesto, era felice come un bambino. Peccato però che in gara non abbia avuto la soddisfazione di arrivare a metterle.

● A **DANIELE AUDETTO** i rallies in Canada portano decisamente fortuna: le vetture da lui dirette sono arrivate quest'anno prime e seconde, ma già nel '74 ottenne un primo ed un secondo posto con la Lancia (Munari con la Stratos e Lampinen con la Beta Coupé). Dei piloti arrivati in quella occasione il solo Boyce si è ripetuto (allora 3. con la Toyota e quest'anno 8. con la TR7).



Abbastanza inusitata come ambientazione per un rally. Siamo a Montreal in Piazza S. Sofia. Le due Escort sono quella di Vatanen e quella di Clark

Campionato mondiale rallies marche	Montecarlo	Svezia	Portogallo	Safari	Nuova Zelanda	Acropoli	1000 Laghi	Canada	Totale
FORD	—	14	16	18	16	18	18	14	114
FIAT	16	14	18	—	18	12	16	18	112
TOYOTA	—	10	14	—	9	—	12	9	54
OPEL	9	17	13	—	—	4	8	—	51
DATSUN	—	—	—	16	—	14	—	10	40
LANCIA	18	—	—	14	—	—	—	—	32
SAAB	—	18	—	—	—	—	—	10	28
CHRYSLER	—	—	—	—	—	10	14	—	24
MITSUBISHI	—	—	—	12	2	—	—	8	22
PORSCHE	14	—	4	—	—	—	—	—	18
SEAT	14	—	—	—	—	—	—	—	14
CITROEN	—	—	—	—	—	—	13	—	13
ALPINE	10	—	—	—	—	—	—	—	10
MAZDA	—	—	—	10	—	—	—	—	10
VOLVO	—	8	—	—	—	—	—	—	8
RENAULT	—	—	—	—	—	7	—	—	7
SKODA	—	—	—	—	—	—	7	—	7
PEUGEOT	—	—	—	6	—	—	—	—	6
LADA	—	4	—	—	—	—	—	—	4
LEYLAND	—	—	—	—	—	—	—	4	4

● Molti colleghi della stampa estera si sono molto meravigliati di vedere la puntuale pubblicazione della **PIRELLI** e dell'**OLIOFIAT** scritta in inglese, «Rally news», con una fotografia in copertina di Ales spacciata per Makinen. Giustamente si chiedevano come mai proprio la Fiat non avesse l'accortezza di mettere almeno la foto giusta dei propri piloti. Disattenzione o incompetenza?

● Non è stato molto faticoso, nel rally nordamericano, programmare le assistenze. Gli organizzatori, infatti, permettevano di lavorare attorno alle macchine solo in in apposite aree preventivamente prestabilite. La sorveglianza era severissima. Il fatto curioso è che queste assistenze erano sistemate in modo che, con una sola macchina, un privato poteva essere in tutti i punti ammessi. Fatto lodevole sotto certi aspetti, ma decisamente assurdo per una prova di campionato del mondo.

● Una delle caratteristiche più simpatiche del Criterium du Quebec, era che, alla fine di ogni prova speciale, gli addetti al controllo stop, direttamente, segnavano su un foglio, già predisposto ed attaccato ad un tabellone, i tempi impiegati dai vari piloti in prova (gli stessi che segnavano sulle tabelle di marcia). Sarebbe un metodo molto interessante da adottare anche da noi: il pubblico saprebbe i risultati della prova e non ci si sentirebbe sempre rispondere in malo modo dagli addetti allo stop ad ogni richiesta di documentazione sui tempi impiegati dai vari piloti.

● Non c'è stata in generale molta fortuna per **WALTER ROHRL**. Prima del suo ritiro per la rottura del motore, sulla sua vettura, era stato sostituito in pochissimi minuti (veramente pochissimi) l'albero di trasmissione.

CON TRE MACCHINE IN CANADA PROBABILMENTE IL MONDIALE ERA VINTO

● In attesa di entrare stabilmente nella squadra Fiat finlandese, il fratello di Vatanen, Tatu, correrà qualche corsa in Inghilterra con la Ford. Il permesso lo ha chiesto direttamente Ari ad Audetto in Canada ed ha ottenuto questa concessione...

● A dar man forte alle tre Ford ufficiali a Sanremo ci saranno due Escort RS spagnole particolarmente competitive. Oltre a Benigno Fernandez, già noto in Italia per aver corso a San Martino, ci sarà anche il connazionale Fernando Lezama.

L'errore della FORD

Alla luce del risultato canadese appare chiaro un fatto indiscutibile: la Ford ha commesso un grave errore di presunzione inviando al Criterium du Quebec due sole vetture anziché tre. Un errore che al momento di tirare le somme potrebbe rivelarsi decisivo per l'assegnazione del titolo.

Sugli sterrati canadesi, molto simili come fondo a quelli delle foreste britanniche, ci fosse stato anche Waldegaard a fianco di Vatanen e Clark, ben difficilmente alla Fiat sarebbe riuscito di vincere. Dando infatti per scontato il ruolo di copertura che comunque sarebbe toccato a Roger Clark (i cui limiti fuori dall'Inghilterra sono abbastanza evidenti), sarebbero state due le vetture a dare battaglia imponendo un ritmo ben difficilmente sostenibile da parte delle vetture italiane.

Al contrario si è stati forse superficiali in sede di programmazione, probabilmente ritenendo più che sufficienti due macchine, e si è preferito puntare tutto sul Sanremo per arginare l'assalto che certamente sarebbe stato massiccio da parte del Gruppo.

In Canada le due Escort RS collaudavano i nuovi motori che saranno l'arma chiave su cui la Ford punta tutto nel velocissimo rally italiano. Grazie a nuovi alberi a camme, le macchine avevano al momento una coppia molto migliore, ma a Sanremo avranno la eccezionale potenza di 255 CV nella versione a carburatori che sarà unita ad un peso delle vetture non superiore ai 930 Kg.

Eppure questo potrebbe non essere sufficiente per la troppa concorrenza, mentre poteva esserlo nel nord America dove si è ancora una volta visto che sulla terra la berlina inglese è decisamente più competitiva di quella italiana.

Sempre in Canada si è avuta una riprova di quanto lo spiegamento di mezzi in campo sia diverso. La Fiat poteva contare oltre che sui suoi validi meccanici (12) sempre appassionati e disposti ad interventi degni di ogni elogio, sul solito medico, Bartoletti, che si è anche esibito in un intervento con l'ossigeno per assistere l'intossicato (da gas di scarico) Rohrl, su un tecnico, Pianta, su tre direttori sportivi, Russo, Silecchia e Audetto (ovviamente con incarichi di diversa importanza) e sulla Pirelli che aveva un tecnico, Gariboldi e tre uomini.



Roger Clark è sempre molto spettacolare nel guidare. Qui affronta con estrema decisione una pozzanghera nella prima prova speciale dove otterrà il secondo tempo dietro al compagno di squadra Vatanen. Poi calerà il ritmo

Per contro la risposta Ford contava su due direttori sportivi e cinque meccanici. Tutto qui.

Nella zona riservata alle assistenze in mezzo al parco di Mont Tremblant, faceva un certo effetto passare dalla «zona Fiat» a quella, abbastanza vicina e dimessa della Ford. In particolare l'«area italiana» richiamava continuamente curiosi mentre un paio di commissari stazionavano di continuo vicino alla pila di gomme sistemata dalla Pirelli, quasi che dietro quello spiegamento di pneumatici si nascondesse chissà quale alchimia.

Molte meno le gomme a disposizione delle Ford e questo per due motivi: uno, che erano solo due le macchine, e, due, che i tipi messi a disposizione dalla Dunlop erano solo tre: racing da asciutto, racing da bagnato ed MS a tasselloni larghi per la terra (niente A2 quindi). Decisamente più vario, invece, il campionario Pirelli che al solito presentava tipi e mescole molto diverse per ognuno di questi tre tipi di gomma. Mescole e disegni che ad un certo punto hanno anche messo in imbarazzo i piloti che non sapevano più che cosa scegliere.

Sempre a Sanremo la Ford avrà la novità del debutto in Gr. 1 di Bobo Cambiaghi che la scorsa settimana ha provato a lungo sulle strade del rally la macchina per studiarne l'assetto mi-

gliore. Cambiaghi, alla lunga, potrebbe rivelarsi una pedina molto importante nel gioco dei punteggi di quest'anno e quindi sarà seguito con molta attenzione. Oltretutto su di lui ci sono tutti gli sguardi della Ford italiana, che per amore o per forza, si sta accorgendo della presenza dei rallies cui non può continuare a fare orecchie da mercante.

In Canada, ovviamente, si è parlato anche di mercato piloti. Molte voci davano per scontato un passaggio di Vatanen alla Fiat perché il biondo finlandese stazionava di continuo nel clan torinese. Ma sembra certo che non se ne farà nulla (c'è chi dice perché ha chiesto troppo) e che fosse così soprattutto perché cercava di curare gli interessi di suo fratello Tatu che piace molto alla Autonovo OI. Waldegaard, invece, pare avere qualche chance in più, ma nelle alte sfere ci sono due correnti: quelli che lo vorrebbero a tutti i costi e quelli che, al contrario, non lo vogliono assolutamente per paura che alla fine sembri che alla Fiat, per vincere sia indispensabile il biondo svedese.

Intanto alla Ford stanno operando delle contromosse: i nomi di Bacchelli, Verini e Alen sono segnati sul taccuino dei dirigenti britannici. Ed anche questo contribuisce ad un fine stagione al calor rosso.

C. C.

STAPELAERE ormai campione

BRUXELLES - Il campione belga Gilbert Staepelaere ha ottenuto una nuova vittoria dominando dall'inizio alla fine il rally «Tre città sorelle». Un rally difficile, di cui gli organizzatori hanno dovuto sopprimere sette delle trenta prove, cosa che però non ha impedito alla prova di essere molto vivace. Dopo la prima parte del rally, in Belgio ed in Olanda, Staepelaere era già al comando con un vantaggio tale da non dover essere impensierito da nessuno.

Poi il secondo posto, dopo che Tricot aveva vinto la prova a Zolder davanti a Staepelaere e «Didi», è stato quest'ultimo (Fiat-Abarth) a conquistarlo. Ma in un secondo tempo si faceva battere in qualche speciale da Van Der Marel (Opel Kadett).

Con questa vittoria, Staepelaere ha praticamente conquistato il suo ennesimo titolo di campione belga dei rallies.

André Royez

RALLY «TRE CITTA' SORELLE» - 17-18 settembre 1977 valido per il campionato belga

LA CLASSIFICA

1. Staepelaere-Bessem (Ford Escort) 1.19'43";
2. Van Der Marel-Berkhof (Opel Kadett) 1.20'54";
3. «Didi»-«Lux» (Fiat Abarth) 1.21'12";
4. Gulliker-Vandenbrinck (BMW) 1.24'14";
5. Carlsson-De Jongh (Opel Kadett) 1.24'24";
6. Dumont-Materne (Opel Kadett) 1.25'00";
7. Brink-Ricken (Porsche Carrera) 1.26'03";
8. Chavau-Plas (Mitsubishi) 1.26'24";
9. Coulsoul-Lopes (Opel Kadett) 1.26'31";
10. Ytten-Meester (Opel Kadett) 1.27'02"

**TRA 5 ANNI
I RALLIES
AVRANNO
SUCCESSO
IN CANADA**

In azione la Saab 99 EMS ex-casa del campione canadese Jean Paul Perusse, particolarmente sfortunato in questo rally dove ha forato nove pneumatici



« **A** BBIAMO ancora molto da imparare, ma cercheremo di farlo in fretta. Questa esperienza mondiale che ci ha portato due Case europee così importanti come Fiat e Ford, ci ha insegnato molto ed ha fatto sì che la stampa si accorgesse un poco dei rallies ». Così si è espresso uno dei giovani ed attivissimi organizzatori del Criterium du Quebec sponsorizzato dalla fabbrica di birra Molson. In effetti per molte cose i canadesi, e gli stessi statunitensi, sono ancora all'età della pietra (rallystica). Questa specialità si sta faticosamente facendo largo, ma probabilmente non ha ancora trovato il terreno ideale su cui attecchire.

I praticanti sono pochissimi e quasi tutti con mezzi superati anche per qualsiasi rally nazionale dalle nostre parti. Nelle prove in terra la maggioranza montava coperture praticamente da asfalto ed in complesso gli assetti delle vetture non erano... assetti. Si assisteva, insomma, ad un fenomeno inverso a quello delle nostre parti dove in gara si vedono supermacchine da fare invidia ed abbastanza inusitate nel traffico di tutti i giorni. Là, al contrario,

io) e Carlos Ramirez di Jersey City (New Jersey).

Tutti hanno a disposizione delle 99 EMS accreditate di 230 CV, ma Perusse giura che la sua non ne ha più di 180 anche se spera di avere un motore nuovo nel '78. Suo grande rivale è Tony Heinonen che abita dall'altra parte del Paese, dalle parti di Vancouver, e corre con una Toyota Celica. Tra i due si dividono i risultati e la popolarità anche se Perusse è decisamente avvantaggiato sul rivale.

**UN'IDEA INTERESSANTE
PER I PRIVATI ITALIANI**

Tutto sommato, quello canadese è un rally che, a prescindere dalla lunghezza (oltre 1500 Km) è abbastanza facile da provare, non eccessivamente duro e che potrebbe dare molte soddisfazioni ad un pilota privato italiano con un minimo di organizzazione. Il fatto non è certo da sottovalutare perché, l'anno prossimo, che dovrebbe vederlo ancora a calendario, non è detto che ci sia una grossa partecipazione ufficiale e

Correre all'americana

all'ordinario passaggio di vetture superlusuose (pur con tutti i limiti di gusto della produzione americana) si contrappongono in gara vetture vecchie e malmesse, quasi da « stunt cars ». Due sono i piloti canadesi che vanno per la maggiore. Uno, molto noto, e conosciuto anche in Italia per aver corso a lungo con la Fiat (128 e 124 spider) è Jean Paul Perusse. Dall'inizio dell'anno è passato alla guida di una Saab preparata in Svezia ma assistita direttamente dalla Saab-Scania of America di Orange nel Connecticut.

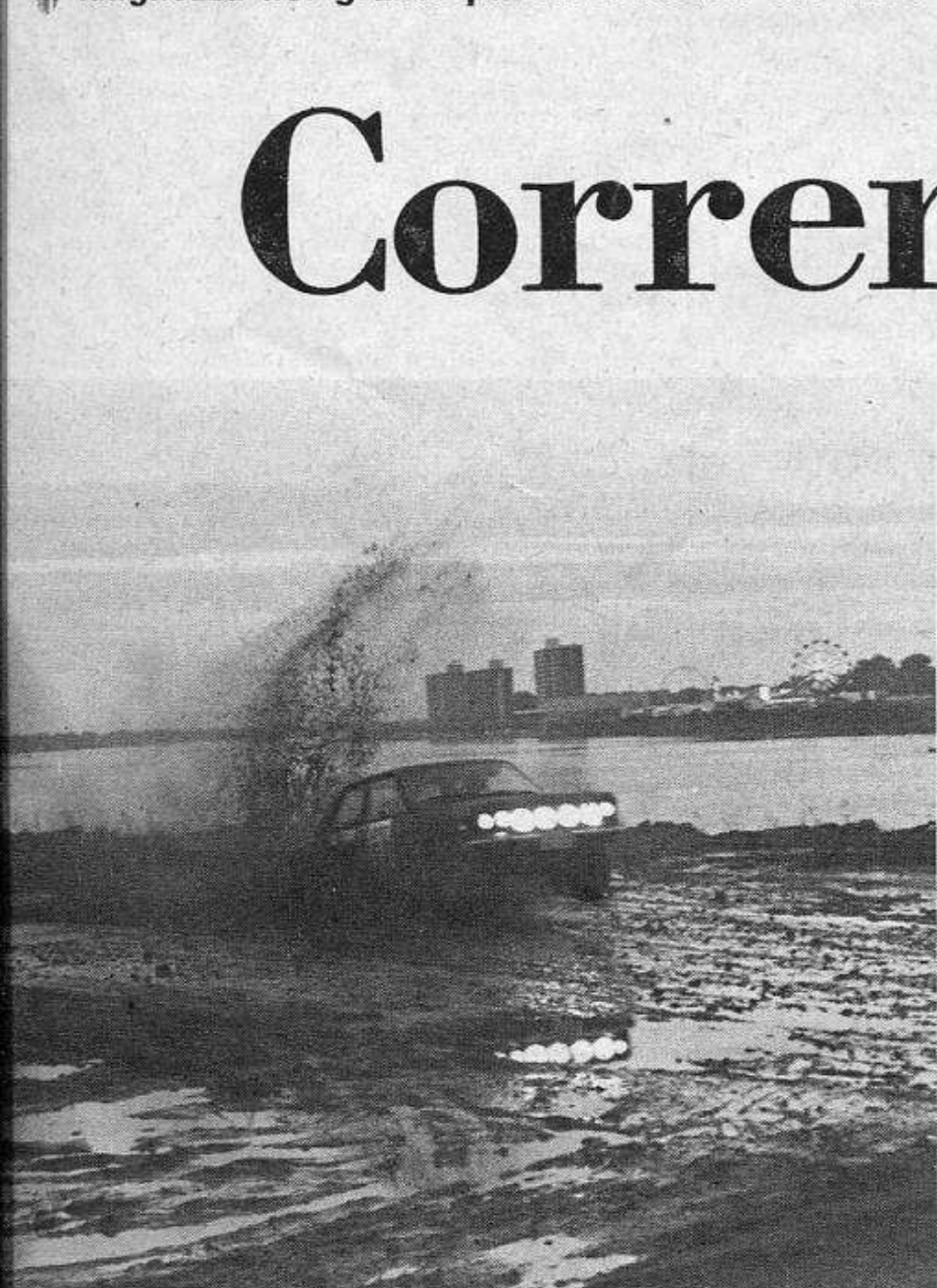
**LA SAAB - AMERICA
FUNZIONA BENISSIMO**

Questo è un vero e proprio regolare reparto corse che rappresenta probabilmente il reparto rallystico più funzionante dell'America. Oltre a Perusse, dipendono da questa organizzazione per correre nel campionato SCCA, John McKnight di Colonia (New Jersey), Don Knowles di Springfield (Virginia), William B. Fishburne di Akron (Oh-

quindi potrebbe rivelarsi molto interessante come trasferta per qualche pilota di casa nostra.

A parte il buon risultato che si potrebbe mettere assieme non c'è da sottovalutare la possibilità di diventare classificati FIA (per esserlo occorre arrivare nei primi tre posti di un rally mondiale) e quindi maturare il diritto a partire sempre davanti a tutti. Tra i difetti più evidenti, a parte la pochissima scenografia e l'indifferenza generale in cui si è trascinato, c'è stata la scelta dell'ordine delle prove speciali (si viaggiava sempre a zig-zag) senza fare di seguito le prove tra loro più vicine. C'è comunque molta buona volontà di migliorare. « Noi arriveremo ad un buon successo di popolarità tra non meno di cinque anni. Bisognerà aspettare, ma ci arriveremo » dicono. E' probabile che per il futuro si prenda in esame il « trapianto » in loro di qualche specialista (magari già pensionato) alla maniera di quanto è avvenuto negli USA con il calcio. Chi sarà il Pelé della situazione?

Boyce ha appena terminato la seconda speciale a Papineau, nel centro di Montreal. Con grande facilità si passa da slalom a prove di oltre 100 km. di lunghezza nei grandi parchi forestali del nord



Salta una macchina di uno dei pochi rallysti canadesi. Al via si è passato a fatica la cinquantina di iscritti. Sullo sfondo uno dei tanti Luna Park

CENTODODICI VETTURE AL VIA, 48 ALL'ARRIVO, MAI TROPPIA SUSPENSE
IN QUESTE SEMPLICI CIFRE IL TOUR '77 (E SE NON CAMBIA FORMULA...)

Darniche alla...Lauda

NIZZA - « Sei vetture passano ruota a ruota: due Lancia Stratos, tre Porsche Carrera di cui una 935 Turbo, ed una Ferrari 308 GTB. La corsa è prevista su trenta giri, trenta giri di battaglia appassionante, con Darniche e Munari in difficoltà a seguire il ritmo di Laffite e Jarier, che lottano da presso con Wolleck ed Ickx... ».

« Questo pomeriggio, nei quaranta chilometri di prova speciale, i ruoli potranno però scambiarsi... E' un giorno infrasettimanale, un giovedì, e circa 8 o 9 mila persone sono comunque ad assistere. Ma non è niente in confronto alla gente che si affolla ai controlli orari. Laffite ha rinunciato a scendere dalla sua Porsche ed i meccanici della Ferrari hanno dovuto montare una transenna per lavorare tranquilli. Cinque giorni di festa attraverso la Francia... ».

« Ogni sera, la carovana del Tour si ritrova a commentare con entusiasmo i fatti salienti della giornata. E' la corsa al telefono o al telex dei giornalisti, mentre il pubblico cerca di vedere più da vicino i propri beniamini. Ad un tavolo, un po' discosto, Bernard Consten ed il suo stato maggiore, con qualcuno degli sponsor, sono estasiati: la "grande stampa" non è mancata all'appuntamento, il pub-

TORNARE ai campioni

blico ha confermato il successo popolare della manifestazione, il cui avvenire è dunque assicurato... ».

« Certo, il budget della manifestazione è molto alto, si sono dovuti allargare i cordoni della borsa per garantirsi la partecipazione delle "vedettes", ma i risultati giustificano largamente lo spiegamento di mezzi... ».

Tutto ciò lo potremo forse scrivere nel 1980, quando gli organizzatori del Tour de France automobilistico avranno compreso la necessità di riunire lo sport allo spettacolo. Il suo omologo ciclistico già da parecchi anni ha aperto le porte alla kermesse senza che per questo il suo valore sportivo ne risentisse.

L'edizione '77 del Tour è stata certamente di grande valore sportivo, cosa che ne

fa rimpiangere anche di più la mancanza di contenuto popolare. Al giorno d'oggi, ancora prima di analizzare lo svolgimento di quella che resta una delle più importanti corse del calendario francese ed internazionale, bisogna che gli organizzatori si pongano una domanda: il Tour potrà ancora vivere a lungo tale quale noi l'abbiamo vissuto quest'anno?

Per noi e per la maggior parte degli osservatori la risposta è negativa. Quest'anno, forse, Bernard Consten ha vinto una storica battaglia, l'ultima del Tour, che potrebbe seguire il triste esempio della Coppa delle Alpi, che è stata tolta dal calendario internazionale per non aver saputo evolversi.

La strada giusta è quella di portare al via dei campioni noti al gran pubblico, Jarier ad un certo punto era sembrato considerare l'opportunità di correre al Tour con una Porsche, mentre Laffite — incontrato a Magny-Cours — ci aveva espresso il suo rammarico per non essere stato contattato per fare il Tour, poiché egli era libero per questa data. Entrambi erano coscienti del fatto che avrebbero dovuto impararsi bene le prove stradali, e lo avevano accettato. Peccato, quindi, che non si sia saputo o voluto sfruttare l'occasione.

SPECIALE AUTOSPRINT

NIZZA - Bernard Darniche ha condotto questa edizione del Tour da cima a fondo, stando molto attento a non correre nessun rischio inutile. Qualcuno si era azzardato a chiedergli di andare un po' più forte, sul finire della corsa, soprattutto nelle prove stradali dell'Ardeche, se non altro per fare onore alla sua nona vittoria consecutiva dell'anno ed al suo titolo di campione d'Europa...

« Perché devo andare a rischiare di rompere o di urtare — aveva risposto Bebel — con il vantaggio che ho? Se accelero e vinco qualche prova, il valore intrinseco di certi risultati rimarrebbe molto al di sotto dei migliori tempi mai realizzati al Bourzet o al Moulinon. E' inutile... L'importante è arrivare per primi al boulevard des Anglais, questo è quello che conta ».

E così è stato. C'è da dire che mai l'opposizione al leader fu così scarsa come quest'anno, le sole vetture in grado di impegnare la Stratos di Darniche essendo scomparse in fretta: Lefebvre-Rouget, Beguin-Touroul, la 935 Turbo di Jacques Almeras, non hanno superato il primo quarto di corsa, riducendo ulteriormente gli effettivi in gara. Restavano tre Porsche Carrera, fra cui quella che Almeras aveva « ereditato » da « Sartou », ma il distacco era ormai troppo grande. Egli era infatti ormai a più di 10 minuti da Darniche quando è salito sull'altra Porsche della sua scuderia, cosa che il regolamento quest'anno gli permetteva. In queste condizioni, Jacques avrebbe potuto al massimo puntare al secondo posto: ha fatto una gran bella rimonta, arrivando fino alla terza piazza nonostante la rottura di una sospensione a Lapeau.

Ma la sorte non è stata benigna con lui: nella seconda prova nei Vosgi, un braccetto dello sterzo si è rotto. Jacques non si è dato per vinto, ed ha cominciato a smontare il pezzo da solo, con pochi attrezzi ed aiutandosi con una pietra, riuscendo alla fine a raggiungere l'assistenza dove il pezzo gli è stato cambiato. Almeras è ripartito come una furia, rallentato dalle vetture degli spettatori, ed è arrivato a Digione con oltre venti minuti di ritardo, ma in tempo per vincere la prima delle due corse su questo circuito.

Ma le penalizzazioni orarie erano arrivate ad un livello tale (31 minuti, con un ritardo massimo ammesso di mezz'ora) che Almeras, anche se a malincuore, è stato messo fuori gara.

Quanto a Striebig e Roussely, essi non erano manifestamente a loro agio nelle prove cronometrate, così come la Verney. Thierry Sabine e Francis Bondil si erano ritirati, e poi non disponevano che di Porsche Carrera di serie.

Darniche si è trovato solo: « Forse i miei rivali hanno sottovalutato la difficoltà della prova. E' stato lungo, lungo e difficile. Forse sono partiti troppo in fretta, fattostà che io avevo 1500 giri di riserva sotto il piede. Potevo tirare 8500 e non ho mai superato i 7000, e quando in circuito mi avvicinavo alle Porsche era semplicemente perché frenavo più tardi... ».

Darniche proseguiva dunque al piccolo trotto, e sono state le pilotesse che si sono incaricate di scuotere il Tour dal torpore in cui si abbandonava. Charlotte Verney, che si sapeva molto veloce in circuito, ha dimostrato che non si trattava di fama usurpata. E' giunta prima nella seconda prova a Digione ed avrebbe vinto anche la prima se un testa-coda non l'avesse ritardata al primo giro, facendola riprendere per ultima. La sua Porsche argentea ex-Kremer si classificava peraltro seconda ad Albi e Nogaro, e quarta al Ricard. Malgrado la difficoltà imposta da questa ingombrante vettura dalle reazioni brusche, Charlotte è riuscita ad essere efficace anche nelle prove cronometrate, cosa che le ha permesso di arrivare quarta assoluta.

Michele Mouton « scopriva » la Porsche 3 litri. Le sue dieci vittorie scratch di-

Jacques Jaubert

15-22 settembre 1977

Gara internazionale di velocità e regolarità valida per il campionato europeo rallyes piloti (coeff. 4)

LE CLASSIFICHE

LUNEDI' 19 settembre

3.a tappa: Agen-Villeneuve-Nevers (km 650)

Sariat-Marquay (33,00 km) primo passaggio

1. Mouton-Conconi (Porsche) 19'14"4; 2. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 19'15"7; 3. Almeras-Tilber (Porsche Carrera) 19'30"5; 4. Moureu-Bochet (Porsche Carrera) 19'47"9; 5. Striebig-Roussely (Porsche RSR) 19'52"6; 6. Clarr-Laverne (Opel Kadett) 20'02"6; 7. Sabine-Boubet (Porsche Carrera) 20'05"0; 8. Koob-Linden (Porsche Carrera) 20'07"7; 9. Meny-Berger (Alpine Renault A110) 20'14"3; 10. Hazard-Mangel (BMW 30 CSL) 20'21"9; 11. Enjalbert-Cauquil (Opel Kadett) 20'37"8; 12. Pinchinat-Lutran (Opel Kadett) 20'41"9; 13. Bos-Fallot (Porsche Carrera) 20'42"2; 14. Ravenel-Bouchet (Opel Commodore) 20'46"4; 15. Daumet-Zaf (Opel Kadett) 20'52"1.

Sariat-Marquay (33,00 km) secondo passaggio

1. Darniche 18'53"3; 2. Almeras 18'55"6; 3. Mouton 19'18"9; 4. Striebig 19'26"7; 5. Sabine 19'39"2; 6. Clarr 19'59"1; 7. Ravenel-Bouchet 20'15"2; 8. Hazard 20'18"8; 9. Bos 20'20"4; 10. Meny 20'22"0; 11. Daumet 20'27"8; 12. Verney-Emmanuelli (Porsche Carrera) 20'30"8; 13. Pinchinat 20'33"6; 14. Gallardo-Gaste (Opel Kadett) 20'35"9; 15. Troncal-Lacorre (Opel Kadett) 20'38"8.

Lapeau-Copreco (39 km)

1. Almeras 49'03"6; 2. Verney 49'32"7; 3. Darniche 49'43"3; 4. Striebig 49'50"4; 5. Mouton 51'27"9; 6. Hazard 52'45"4; 7. Goncalves-Oliveira (Porsche) 53'58"2; 8. Meny 54'09"1; 9. Bos 54'10"8; 10. Daumet 54'19"0; 11. Rey-Strotz (Porsche Carrera) 54'27"3; 12. Ravenel 55'20"9; 13. Aouate-Douillet (Porsche Carrera) 55'21"6; 14. Lefebvre-David (Porsche 911S) 56'00"9; 15. Bargeot-Georges (Alpine Renault A110) 56'04"2.

MARTEDI' 20 e MERCOLEDI' 21 settembre

4.a tappa: Nevers-Bourg en Bresse (1.050 km)

Chaumecon (38,50 km) primo passaggio
1. Almeras 22'45"9; 2. Darniche 23'08"1; 3. Mouton 23'43"2; 4. Striebig 23'48"5; 5. Clarr 24'23"3; 6. Meny 24'33"5; 7. Guichard-Pallandre (VW Golf GTI) 24'49"9; 8. Hazard 24'52"3; 9. Verney 25'04"6; 10. Bos 25'16"5; 11. Ravenel 25'26"7; 12. Daumet 25'28"7; 13. Rey 25'29"1; 14. Troncal 25'39"4; 15. « Oeil de Lynx »-Moisson (Opel Kadett) 25'42"9.

Chaumecon (38,50 km) secondo passaggio

1. Almeras 22'34"4; 2. Darniche 22'58"9; 3. Mouton 23'27"1; 4. Hazard 24'04"0; 5. Striebig 24'04"8; 6. Clarr 24'28"9; 7. Ravenel 24'44"1; 8. Meny 24'58"9; 9. Daumet 25'07"1; 10. Jurain-Chevalier (Ford Escort 2000 RS) 25'21"5; 11. Colard-Chaudron (Opel Kadett) 25'23"1; 12. Verney 25'25"7; 13. Gallardo 25'28"9; 14. Bos 25'30"2; 15. Goncalves 25'33"0.

Foret D'Herival (17,00 km) primo passaggio

1. Darniche 9'35"6; 2. Striebig 9'36"3; 3. Mouton 9'38"8; 4. Hazard 9'47"8; 5. Almeras 9'48"7; 6. Meny 10'19"7; 7. Clarr 10'20"1; 8. Grandjean-Paquin (Opel A-scona) 10'29"0; 9. Bos 10'42"3; 10. Ravenel 10'50"8; 11. Rey 10'51"7; 12. Pinchinat 10'53"0; 13. Troncal 10'55"2; 14. Lefebvre 10'57"7; 15. Colard 10'58"8.

Col des Croix (13,00 m) primo passaggio

1. Darniche 7'44"1; 2. Mouton 7'47"7; 3. Clarr 7'51"7; 4. Meny 7'57"2; 5. Hazard 7'57"4; 6. Striebig 8'06"8; 7. Grandjean 8'15"3; 8. Ravenel 8'16"6; 9. Bos 8'17"4; 10. Colard 8'21"6; 11. Rey 8'27"2; 12. Jurain 8'29"1; 13. Vallet-Hartman (Alpine Renault A110) 8'29"2; 14. « Oeil de Lynx » 8'31"5; 15. Vallet-Girardet (Opel Kadett) 8'33"4.

Haut du Tot (16 km)

1. Mouton 10'23"2; 2. Hazard 10'36"6; 3. Meny 10'36"8; 4. Striebig 10'40"1; 5. Clarr 10'41"7; 6. Darniche 10'41"7; 7. Bos 11'17"8; 8. Ravenel 11'26"5; 9. « Oeil de Lynx » 11'28"7; 10. Grandjean 11'37"3; 11. Troncal 11'46"7; 12. Vallet 11'46"7; 13. Lefebvre 11'8"3; 14. Rey 11'48"8; 15. Jurain 11'50"9.

Foret D'Herival (17,00 km) secondo passaggio

1. Mouton 9'39"3; 2. Striebig 9'50"2; 3. Hazard 9'52"2; 4. Darniche 9'58"0; 5. Almeras 10'07"5; 6. Clarr 10'19"1; 7. Meny 10'28"7; 8. Bos 10'32"0; 9. Troncal 10'43"1; 10. « Oeil de Lynx » 10'44"7.

Col des Croix (13,00 km) secondo passaggio

1. Darniche 7'34"9; 2. Almeras 7'44"7; 3. Mouton 7'46"3; 4. Striebig 7'51"4; 5. Hazard 7'58"7; 6. Meny 7'59"4; 7. Bos 8'03"7; 8. « Oeil de Lynx » 8'04"7; 9. Ravenel 8'09"4; 10. Jurain 8'15"3; 11. Rey 8'18"3; 12. Daumet 8'19"2; 13. Colard 8'23"7; 14. Goncalves 8'24"1; 15. Pinchinat 8'25"8.

Circuit de Dijon (97,50 km) prima corsa

1. Almeras-Tilber 39'27"0; 2. Verney 40'11"2; 3. Striebig 40'12"6; 4. Darniche 40'44"6; 5. Mouton 41'28"1; 6. Hazard 41'39"8; 7. Daumet 43'05"8; 8. Meny 43'10"1; 9. Rey 43'22"7; 10. Bos 43'41"6; 11. Aouate 44'01"5; 12. Lefebvre 44'11"5; 13. Ravenel 44'12"0; 14. Bargeot-Gerges (Alpine Renault A110) 44'47"0; 15. Goncalves 44'53"9.

Circuit de Dijon (82,23 km) seconda corsa

1. Verney 32'22"6; 2. Striebig 32'46"0; 3. Darniche 33'04"7; 4. Mouton 33'45"3; 5. Meny 35'01"7; 6. Daumet 35'03"0; 7. Rey 35'24"6; 8. Bos 35'26"2; 9. Aouate 35'32"3; 10. Lefebvre 35'38"0; 11. Hazard 35'42"5; 12. Goncalves 36'18"6; 13. Troncal 36'27"6; 14. Bargeot 36'28"6; 15. Lelong-Descamps (Porsche Carrera) 36'35"6.

GIOVEDI' 22 e VENERDI' 23 settembre

5.a tappa: Bourg en Bresse - Nizza

Mont Saleve (24,00 km) primo passaggio

1. Mouton 16'15"9; 2. Darniche 16'36"3; 3. Meny 17'02"9; 4. Clarr 17'08"7; 5. Verney 17'22"2; 6. Striebig 17'22"2; 7. « Oeil de Lynx » 17'28"5; 8. Hazard 17'32"8; 9. Bos 17'36"3; 10. Vallet 17'43"6.

Mont Saleve (24,00 km) secondo passaggio

1. Mouton 16'30"9; 2. Darniche 16'42"3; 3. Striebig 16'51"9; 4. Meny 17'04"3; 5. Hazard 17'10"2; 6. Verney 17'10"9; 7. Clarr 17'11"3; 8. « Oeil de Lynx » 17'14"3; 9. Bos 17'20"8; 10. Lefebvre 17'29"1.

Semnoz (35,00 km) primo passaggio

1. Mouton 19'32"9; 2. Darniche 20'51"2; 3. Striebig 21'00"3; 4. Meny 21'26"4; 5. Clarr 21'34"1; 6. Verney 21'46"0; 7. Daumet 21'55"8; 8. Jurain 22'06"0; 9. « Oeil de Lynx » 22'07"0; 10. Hazard 22'09"1.

Semnoz (35,00 km) secondo passaggio

1. Mouton 20'08"0; 2. Darniche 20'25"1; 3. Striebig 20'44"4; 4. Clarr 21'15"5; 5. Hazard 21'22"7; 6. Meny 21'25"7; 7. « Oeil de Lynx » 21'29"8; 8. Verney 21'38"5; 9. Bos 21'53"7; 10. Ravenel 21'56"0.

CLASSIFICA GENERALE

1. Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 10.52'17"2; 2. Mouton-Conconi (Porsche) 11.00'40"8; 3. Striebig-Roussely (Porsche RSR) 11.09'17"0; 4. Verney-Emmanuelli (Porsche Carrera) 11.23'34"4; 5. Hazard-Mangel (BMW 30 CSL) 11.25'45"2; 6. Meny-Berger (Alpine Renault A110) 11.39'13"7; 7. Clarr-Laverne (Opel Kadett) 11.43'02"1; 8. Daumet-Zaf (Opel Kadett) 11.43'55"9; 9. Bos-Fallot (Porsche Carrera) 11.50'15"8; 10. Rey-Strotz (Porsche Carrera) 11.51'36"3; 11. Lefebvre-David (Porsche 911S) 12.03'26"7; 12. Ravenel-Buchet (Opel Commodore) 12.05'54"6; 13. Colard-Chaudron (Opel Kadett) 12.07'31"4; 14. Troncal-Chaudron (Opel Kadett) 12.10'14"8; 15. Gallardo-Gaste (Opel Kadett) 12.19'10"7; 16. Bargeot-Georges (Alpine Renault A110) 12.24'01"9; 17. Thomas-Drabin (Opel Kadett) 12.25'39"2; 18. Cheli-Del Grande (Alfa Romeo 2000) 12.27'20"3; 19. « Oeil de Lynx »-Moisson (Opel Kadett) 12.27'45"5; 20. Fabre-Flores (Opel Kadett) 12.30'30"2.

TOUR-terra allo studio

NIZZA - Il progetto del « Terre di Francia », cioè un'edizione del Tour le cui prove di velocità cronometrate si svolgono su sterrati, è sempre allo studio, e non è impossibile che esso veda la luce entro un paio di anni.

Bernard Consten ha voluto tuttavia precisare che non si tratta di una gara sostitutiva del Tour come lo conosciamo ora: le due prove sarebbero complementari. Si va avanti, dunque, anche se c'è un problema da risolvere, come ha detto Consten, con il servizio francese « Acque e Foreste ».

TOUR '77

CONTINUAZIONE DA PAG. 39

cono tutto sulla sua classe e sul suo temperamento, poiché ella ha continuato ad attaccare anche quando la vittoria di gruppo era largamente acquisita: « Volevo battere Roussely a casa sua, nei Vosgi, e poi non volevo farmi battere sui miei terreni », ha detto la battagliera Michele.

Preceduta di un paio di minuti prima delle due gare a Digione, la Mouton ha terminato il Tour con un quarto d'ora di vantaggio dopo l'attraversamento della Savoia e dell'Ardeche. E' anche vero che Roussely-Striebig avevano da lottare con un comando del cambio che « saltava » in continuazione, ma entrambi hanno sportivamente riconosciuto il dominio della Mouton, che si è ritrovata così anche terza assoluta nel campionato europeo piloti e undicesima nella coppa FIA, in mezzo ai migliori rallymen del mondo. Un exploit eccellente, che Michele vuole confermare partecipando in ottobre al Rally di Spagna.

Fortunatamente, c'è stata una bella lotta nel Turismo di serie fra i due Jean-Louis, Clarr e Ravenel. Troncal, la cui Kadett GTE sembrava avere molte possibilità soprattutto in circuito, si è mescolato per un po' nella lotta, ma questa si è decisa fra la Opel GTE di Clarr e la Commodore GSE di Ravenel. Entrambi hanno avuto delle noie: per Ravenel acceleratore rotto e un cuscinetto da cambiare, oltre a piccoli guai elettrici; forature ed una toccata con un concorrente doppiato per Clarr, che è uscito vincitore alla fine di una ultima notte veramente fantastica, nella quale è anche riuscito ad ottenere una vittoria assoluta.

In Turismo preparato, invece, Jean-Hugues Hazard ha condotto il gruppo dall'inizio alla fine, aumentando poco alla volta il suo vantaggio su Maumetz. Hazard, a suo agio sia in circuito sia nelle speciali montagnose, nonostante l'ingombro della sua BMW 3.0, resterà comunque la rivelazione di questo Tour, non solo per le sue qualità di pilota ma anche per la sua gentilezza. Hazard ha conosciuto peraltro due brutti momenti: il primo a Digione, quando ha rotto il cerchio anteriore sinistro all'ultimo giro riuscendo a terminare la prova su tre ruote; il secondo nell'Ardeche, quando si è rotto un bilancere, ma la BMW è riuscita a raggiungere Nizza.

Centododici vetture al via, solamente quarantotto al traguardo: il Tour è stato della durezza che tutti si attendevano. Si può quindi dire che la « base » è buona (anche se quattro o cinque giorni di corse basterebbero), bisogna curare la « forma ». E' stato l'argomento di apertura di questo servizio, e non serve ripeterci: ma bisogna veramente pensare a qualche cosa, nel più breve termine possibile, se vogliamo ritrovarci a Nizza il prossimo anno.