



LA SCONFITTA DEL FANTASTICO WALDEGAARD E IL RITIRO DEL SUPER MUNARI A SANREMO CONFERMANO QUANTO SIA DECISIVA L'ORGANIZZAZIONE

◀ Momenti drammatici per Sandro Munari e Piero Sodano in cima al Passo Ghimbegna. La loro Stratos è ferma e generosamente gli spettatori cercano di aiutarli. La foto è del lettore Viale

Anche i rallies ormai mortificano il campione

«Ma dove vai se i mezzi non li hai?» sembra dire Andruet a Waldegaard nella foto simbolo a fianco che riassume in chiaro significato tutta la morale del rally mondiale di Sanremo.

Una volta di più, nei rallies odierni, l'organizzazione ha battuto l'uomo singolo. Praticamente solo, pur con tutta la sua esperienza, il suo coraggio, la sua volontà ostinata, anche un campione del calibro di Waldegaard si è dovuto inchinare ad un avversario che non erano solo dei bravissimi piloti, ma anche un complesso, la Fiat rally attuale, ben diversa da quella che per anni aveva imperversato per tutte le strade d'Europa con tante ambizioni ma ben pochi risultati.

Il nuovo assetto organizzativo che la squadra di Corso Marche si è data nel '77, l'idea eccezionale sotto l'aspetto promozionale e pubblicitario della multinazionale sportiva con le varie squadre locali, il buon livello tecnico raggiunto dalle 131 adesso piuttosto affidabili anche nella versione con il motore più potente e a carter secco, sono diventate il vero ostacolo per una Ford che non ha saputo sovrapporre al valore intrinseco dei suoi piloti e delle sue macchine quelle sovrastrutture che alla lunga si sono rivelate fondamentali.

A Sanremo, ad esempio, la Ford ha giocato la carta dei motori più potenti (255 CV) ma la mossa era troppo tardiva per essere efficace come si sperava. Se è vero infatti che gli inglesi (forti dell'esperienza pistaiola e del motore che adottano e che è strettamente derivato dal vecchio F. 2) non hanno avuto difficoltà a trovare un aumento di potenza (nell'occasione con nuovi alberi a camme), è vero, per contro, che si sono occupati dell'eventualità di giocarsi tutto, sull'asfalto del Sanremo, troppo in ritardo.

Nei venti giorni pre-gara, infatti, hanno subito riscontrato quei limiti nell'assetto a loro ben noti. Ecco allora che il problema di scaricare la nuova aumentata potenza ha evidenziato altre lacune di tenuta di strada. Tra i rimedi trovati in tutta fretta c'è stato quello di mettere ruote da 13", ma in questo caso sono stati montati dischi freno di diametro ridotto (presumibilmente 9" o 9,5"). Con questa soluzione, però, la frenata diventava minore e per cercare di ovviarvi sono stati aumentati i diametri dei pistoncini sulle pinze. Ma anche questo aveva un inconveniente: la corsa troppo lunga del freno. Ecco allora che si è aumentato il diametro della pompa con relativa necessità di



Due successi consecutivi e il naturale affetto per i «più deboli» hanno reso Waldegaard il beniamino del pubblico. Eccone un esempio...



«Accidenti, come vi trattano bene in Fiat» pare dire, ammirato, Vatanen a Bacchelli (sopra). Sotto i bravi Taufer-Sartoretto campioni '77 del Gr. 3



uno sforzo sul pedale degno di Maciste. Morale: sono stati montati due servofreni (uno per le ruote anteriori e uno per quelle dietro). Così, in gara, la macchina, sotto sforzo, aveva subito i freni roventi e poi inutilizzabili facendo penare i due piloti oltre ogni limite. Anche la soluzione di eliminare il servofreno dietro nella seconda tappa non è servita a molto perché davanti le pastiglie, in pratica, non duravano niente.

Ma se la Ford si fosse occupata con ben maggiore anticipo di tutto ciò, ecco che i risultati potevano essere migliori. Quello in fondo che ha fatto la Fiat che già da maggio pensava al Sanremo, che a luglio ha mandato i suoi piloti per prove sotto sforzo in Corsica e che ha già pronte da tempo le nuove soluzioni per l'Inghilterra che al «Castrol Rally» Alen dovrà sperimentare.

C'è chiaramente una differenza di mezzi, ma è anche giusto sottolineare come quest'anno all'Abarth si sia seguita soprattutto una politica direttamente sportiva evitando perdite di «liquido» (che indubbiamente esiste) in altre direzioni (ad esempio per il pullman-stampa o altro) forse più utili pubblicitarmente, ma certamente meno indispensabili sul piano agonistico.

E sull'altare di una ottima organizzazione si è anche sacrificato, per così dire, quell'eccezionale navigatore che risponde al nome di Ninni Russo (anche se probabilmente tornerà con Verini in Corsica). Pur riconoscendogli doti indubbie al fianco dei piloti, si è capito quanto la sua esperienza e la sua capacità organizzativa sarebbe stata utile sul piano logistico ed allora non ci si è pensato due volte. Anche questo è un aspetto del nuovo corso, quello che, forse, frutterà il mondiale tanto atteso.

Del Sanremo resta ancora da dire della morale-Lancia. La Casa torinese ha subito una battuta d'arresto proprio sulle sue strade. Ma questo non può essere casuale. I programmi ridotti, a lungo termine, puniscono (anche se ingiustamente) proprio quelli che ne sono stati vittime. Correr poco e solo certe gare di prestigio non significa assolutamente vincerle. Questo proprio perché si riducono le possibilità di successo in proporzione a quelle, occasionali, di insuccesso. E così, adesso, Munari deve andare in Spagna a cercare dei punti per guardarsi ad esempio da un sempre possibile pericolo Vatanen che potrebbe in teoria raggiungerlo dopo aver corso solo quattro volte di più. Ma ha senso tutto ciò?

Carlo Cavicchi

OPEL, FIAT E PORSCHE
SE LO CONTENDONO

ROHRL rinuncia alla Fiat per la velocità?

Quale sarà il futuro di Walter Rohrl? Adesso se lo chiedono un po' tutti, soprattutto alla Fiat dove il pilota tedesco è particolarmente gradito.

I suoi tempi ottenuti sia a San Martino che in Canada che, soprattutto, a Sanremo lo hanno fatto diventare pressoché indispensabile per quel programma che Audetto ha da tempo in mente per la prossima stagione. Ma nel futuro di Rohrl ci sono molte ombre. Il tedesco non ha ancora firmato nessun contratto, ma è indeciso tra Fiat, Opel e... Porsche.

Proprio la Casa di Stoccarda lo ha infatti molto lusingato offrendogli la certezza di una stagione in pista con la Porsche. Il fatto non è certo gradito dalla Fiat che, per una linea di condotta di Gruppo, non può permettere ai suoi piloti coabitazioni con altre Case.

Di diverso avviso è la Opel che invece



lascerebbe a Rohrl la possibilità di correre in pista con chi vuole a patto che... una ciliegia non tiri l'altra. A Russellheim, infatti, non si accetterà più che Rohrl faccia, come quest'anno, qualche rally con la Porsche (o poi con la Fiat). L'Opel d'altronde ha uno stupefacente programma con i nuovi motori da 240 CV che avrebbe curato addirittura la Cosworth e che stimola molto il conduttore germanico. Ma la Porsche ha anche il sempre malcelato proposito di tentare l'avventura del Safari, e graditissimo sarebbe proprio Rohrl...

Insomma, dopo un paio di stagioni in cui il suo talento è stato umiliato dal grigiore assoluto delle prestazioni delle vetture che ha condotto, adesso si trova solo nell'imbarazzo della scelta. Ma quale scelta?

La CITROEN pensa al SAFARI '79

PARIGI - Il reparto sportivo del quale André Citroen è molto soddisfatto del risultato complessivo della maratona Londra-Sydney, effettivamente incoraggiante nella forma, ma soprattutto nel fondo, perché le quattro CX 2400 a 5 velocità, preparate in Australia, ma che hanno beneficiato (e questo era stato deciso sin dall'inizio dell'anno da Marlene Cotton) dell'assistenza della Casa, non hanno conosciuto alcun problema importante, e fondamentale.

Comunque, la decisione era stata presa preliminarmente, la Citroen doveva in seguito partecipare, in maniera più o meno ufficiale al Rally del Senegal in ottobre con quattro vetture pilotate da Jean-Paul Luc, lo specialista Deschazeaux, un equipaggio locale e, verosimilmente Claude Laurent, Henri Greder, il cui avvenire sembra ormai legato alla Citroen, dirigerà insieme a Marlene Cotton la preparazione e «l'esecuzione sul posto» dell'operazione.

Per quanto riguarda il 1978, il futuro è più incerto, ma una cosa sembra sicura: la Citroen tornerà alle gare nelle grandi prove, che hanno contribuito a fare la reputazione della marca francese: il Marocco, Bandama, forse il Southern Cross... e naturalmente il Safari Rally... ma soltanto al più presto nel 1979, perché questa prova necessita di un'impostazione cauta e prudente se si vuole avere un massimo di possibilità di riuscita. La Citroen, sostituita per un momento dalla Peugeot, la quale seguita ormai per la propria strada, riprende dunque la sua politica, mirando a delle gare (molto) difficili, ai grandi nomi, che hanno il vantaggio di un'attrazione commerciale che non si può negare.

V - 6 più potenti per la PEUGEOT

PARIGI - La Peugeot accetta difficilmente il fallimento e c'è da non essere sorpresi a sentire che l'obiettivo numero uno del reparto corse di Sochaux è il Safari Rally nel 1978.

Saranno impegnate non meno di sei vetture, di cui quattro coupé 504 V6 per i « nordici » Makinen e Mikkola e i francesi Nicolas e probabilmente Lefebvre. Le due berline saranno pilotate dal keniano Shaland e da Jean Guichet. Verrà montato sui coupé un nuovo sistema di alimentazione ad iniezione, un cambio a cinque rapporti e anche un nuovo cofano motore che permette un migliore raffreddamento. Questo « tipo 78 » verrà, d'altronde collaudato sul luogo, nelle esatte condizioni della gara (rispettando dunque le medie orarie, con l'assistenza via terra ma anche via aerea?) da Timo Makinen, e questo sin dall'inizio dell'anno prossimo.

Ma la Peugeot non limita le sue ambizioni a questa unica prova; oltre a ciò che si può ormai considerare come « i classici », il Marocco e il Bandama, ritroveremo il coupé 504 V6 al via del Rally del Portogallo e dell'Acropoli; questo è ormai certo. Precisiamo che, tenuto conto dei miglioramenti elencati, la potenza del PVR-2,6 litri-V6 varia tra i 235 e i 250 CV.

In attesa di questo ritorno in forza, la Peugeot sarà al via del Rally del Bandama in dicembre (organizzato dalla federazione della Costa d'Avorio con la partecipazione della Promocourse, e non più da Jean-Claude Bertrand, con l'obiettivo di figurare al più presto possibile nel campionato mondiale) con, probabilmente, quattro o cinque vetture di cui tre coupé.

Jacques Jaubert

● L'iniziativa degli organizzatori sanremesi di apporre cartelli a fine prova speciale per informare piloti e pubblico dei tempi impiegati con la massima immediatezza, iniziativa subito accolta e realizzata dalla FIAMM, si è rivelata utile e gradita. La FIAMM conta di ripeterla in tutti i rallies che normalmente sono già affiancati dalla ditta veneta di accumulatori.

● Il regolamento del « Sanremo » prevedeva che i concorrenti giunti al termine della seconda tappa fossero comunque classificati anche se si ritiravano nella terza ed ultima notte. Per i concorrenti ritirati era però prevista una penalizzazione di un'ora per ogni prova speciale non disputata in seguito al ritiro. Ma le prove di Sanremo molto spesso superano l'ora di percorrenza così si è verificato che qualche concorrente ha avuto un vantaggio a ritirarsi prima della « speciale » essendo penalizzato di un tempo inferiore a quello che avrebbe impiegato per completare la speciale. La cosa ha creato non poche complicazioni ai compilatori della classifica per evitare che ci fossero spostamenti ingiusti nella classifica generale.

● Dopo la conclusione della prima tappa, i commissari tecnici hanno esaminato alcune vetture proponendo l'esclusione dei concorrenti MANDREA e GIAMBERNARDINO. Motivazione: aver apportato modifiche alle vetture nel corso della gara. I commissari sportivi hanno prima optato per la squalifica, poi hanno sentito i piloti e li hanno riammessi in gara. Per la cronaca il francese Mandrea al termine è 17. assoluto, Giambernardino è 35.

DOPO SANREMO VORREBBERO
TUTTI COMPERARE UN' ESCORT

FORD-ITALIA: ma che fa?

Adesso che per la Ford si prospetta un periodo abbastanza preoccupante perché il divario rispetto alla Fiat è decisamente serio, è il momento di importanti decisioni anche per la Ford italiana che non può, proprio dopo un Sanremo così esaltante, deludere le aspettative degli appassionati che vogliono chiaramente la presenza di questa casa su tutti i campi di gara nazionale alla ricerca di quello spirito di confronto che dà il vero sapore alle gare.

Così, mentre da una parte la Ford britannica cerca in tutta fretta rimedi che non possono andare al di là dell'improvvisazione tardiva (nei giorni scorsi sono state provate le vetture di Zakowski al Nurburgring che correranno in Corsica) e che adesso pare si rivolga all'aiuto di un paio di grossi (od ex-grossi) conduttori francesi in appoggio a Russel Brookes con la Escort-Andrews, Beguin e Chasseuil, in Italia si pensa al '78 anche se qualcuno, a Roma, pare non volersi rendere conto di quanto possa essere produttiva sul piano commerciale una certa immagine sportiva.

Quello, in fondo, che hanno ben capito alla General Motors e che ha fruttato oltretutto una vendita di oltre un mezzo migliaio di vetture sparse su tutti i campi di gara. Se la Ford si deciderà al grande passo, non mancano i grossi nomi che si sono offerti e che sono in speranzosa attesa. Si vorrebbero almeno una vettura Gr. 4 ed un paio Gr. 1. Sulla scia, il successo non può che essere assicurato.



La Ford a Sanremo: da sinistra Thorszelius, Sanfront, Vatanen, Cambiagli, Waldegaard e Bryane

● Tornano i sanremesi alla ribalta: dopo alcuni anni di stanca, proprio nel momento in cui Ballestrieri annuncia di ritirarsi dalle corse, troviamo parecchi piloti locali nelle posizioni migliori della classifica. Oltre a Pregliasco (savonese di Millesimo) 4. assoluto, ed a Mauro Mannini 3. come navigatore di Tony Fassina, c'è il simpatico ritorno di Dall'Ava-Russo noni assoluti con l'Alfetta GT (e senza allenamento da un anno), il 13. di Bellan-Zani — e primi dei privati — il 14. di Gerbino-Cresto sanremesi d'adozione, il 15. di De Vincenti-Gastaldi, il 18. di Brion-Stuani, il 20. di Zorzato-Barello, e ancora Ameglio-Boggero (26.), Maselli-Bianchi (27.), Rocca-Gandolfo (30.) oltre a Giambernardino, Giulii, Noberasco, Quaciani e via dicendo. La Liguria cerca il riscatto sul Veneto, nella supremazia ralistica, anche se non sarà facile...

RALLYE SANREMO**CRISI****Perchè meno pubblico?**

Mentre Colucci cerca di tirarsi più indietro che può, Bertolo sfiora il bordo della strada. Nessun pericolo però di mettere sotto nessuno perché la curva è deserta. I due si fermeranno per noie all'impianto elettrico

Diverte meno l'asfalto

SANREMO - Rally sconosciuto, rally abbandonato, rally inquinato. Definizioni forti, dure, ma vere. Almeno così sembra se consideriamo buona parte di quest'ultima stagione rallystica italiana. E se è vero che Sanremo rappresenta e riassume in sé la quint'essenza dei rallies, proprio dal «Sanremo» è venuta una conferma di questa situazione. Può sembrare un paradosso parlare di aspetti negativi del rally nel momento in cui il rally conosce sviluppi e interessi in espansione. Ma la enorme folla di persone che faceva di ogni rally, una festa, un appuntamento, la folla grappolo umano, siepe di contorno, parte integrante coinvolta anche nei momenti peggiori (quante volte abbiamo temuto l'uscita di strada là dove era maggiore il pubblico) oggi non la troviamo più (almeno a Sanremo). Erano normale amministrazione gli episodi di concorrenti che, ribaltati o usciti di strada, si ritrovavano in linea perfetta di marcia senza nemmeno il tempo di fiatare. Oggi è più frequente sentir raccontare di concorrenti che essendosi abbarbicati sulla montagna in un punto dove non c'era nemmeno l'ombra di uno spettatore, erano stati costretti al ritiro. Chi ha percorso tutte le strade del Sanremo, tutte le prove speciali, ci ha confermato — e ne abbiamo la testimonianza — che il pubblico era scarso. Orlando Dall'Ava, che com'è noto gestisce un ristorante a San Romolo, punto obbligato del rally, ci conferma che i ristoranti quest'anno hanno lavorato molto meno nei giorni di gara rispetto alle precedenti edizioni. Perché tutto questo? Le condizioni del tempo motivano e giustificano questo assenteismo del pubblico? In

parte forse. Ma il fenomeno non è nuovo ne è limitato a Sanremo. Tanto meno alla stagione. A fine luglio, durante il rally delle Valli Piacentine, ci trovammo a percorrere tutta una prova speciale accompagnati da Cella e Quaroni i rispettivi presidenti-organizzatori di Piacenza e Pavia. E Quaroni, che di rally sa, era sorpreso di vedere poca gente sul percorso in quella magnifica serata estiva che invitava alla frescura della collina. Dunque?

Visto che del problema ne parliamo dopo Sanremo, abbiamo voluto sentire l'opinione di due personaggi locali. Ballestrieri e Dall'Ava, che di rallies ne hanno corsi tanti, fin dai momenti eroici della specialità, quando entusiasmo ed improvvisazione supplivano a tutto il resto. Le loro risposte ve le diamo in ordine sparso, senza distinguere

da chi provengono, dal momento che si identificano nella sostanza.

«L'asfalto è meno spettacolare. L'anno scorso a S. Martino sulle prove in terra c'era un sacco di gente, su quelle in asfalto nessuno. Stessa cosa a Sanremo; la massima concentrazione di pubblico era nel tratto sterrato (o neutralizzato) del Cepo. Eppure le macchine passavano ad andature ridicole. Ma la gente era lì. La gente vuole vedere gare spettacolari le macchine intravviate. Solo allora si entusiasma. Quando passa una "131" che si inserisce nella curva con una traiettoria perfetta, quasi fosse su di un binario, il padre di famiglia pensa di poter fare altrettanto con la sua berlina, non ci vede nulla di eroico, non si diverte. Addirittura ci sono gomme che sul bagnato (vedi le Pirelli usate quest'anno) consentono una

tenuta identica al terreno asciutto. In pochi km si "pelano", ma il risultato di tenere velocità fantastiche è ottenuto. Spettacolo però niente. E' l'inconveniente dell'asfalto che diminuisce la spettacolarità.

Per vedere qualche macchina che scoda bisogna aspettarne una fuori assetto, come è capitato per quella di Waldegaard. Ma non può bastare una macchina a compensare una notte di sacrificio sui monti. Già, perché poi tutto avviene di notte, ed anche questo non migliora certo le cose. Sono tutti fattori inevitabili, l'asfalto, la notte, però il rally perde qualcosa delle sue caratteristiche. In fondo diverte di più vedere passare una Simca R. 2 che una "Stratos"».

Altro argomento, sempre conseguente a quanto detto sopra, lo stile di guida dei piloti, che ormai adeguatisi alle necessità tecniche dei mezzi, sembrano guidatori di prototipi e non rallysti.

«Alla gente piacciono i funamboli, i Rohrl, i Vatanen, i Waldegaard (e noi vorremmo aggiungere anche i nostri due intervistati). La dose più robusta di applausi alla premiazione l'ha avuta proprio Waldegaard. Un pochino sarà per l'esterofilia che caratterizza spesso gli italiani, ma gli spettatori sanremesi, che se ne intendono e possono essere classificati un po' come i "loggionisti" di Parma per la lirica, sono rimasti affascinati dalle prodezze dello svedese. Ora per valutare i passaggi di un rally bisogna disporre di un cronometro, tracciarsi delle basi, fare delle valutazioni tecniche. Quanti sono in grado di seguire così un rally? Il fenomeno delle radio e delle TV private, se da un lato ha contribuito a far conoscere il fenomeno

BELLAN-ZANI primi tra i «privati»

● L'altra classifica non era nuova come idea: quella per i privati. Nuova invece la formula: oltre ai prioritari erano stati esclusi anche i piloti stranieri. Gardavot aveva vinto l'anno scorso (con qualche protesta degli altri, ed avrebbe anche vinto quest'anno: ma non è certo un pilota di secondaria importanza), **BELLAN-ZANI** hanno vinto quest'anno con la 124 Spider, precedendo De Vincenti-Gastaldi (Fiat 124 Spider) e Brion-Stuani (Simca Rallye 2). I premi raggiungono quota 2.500.000; non male, e nel convegno dei privati organizzato dalla Scuderia dei Fiori si è chiesto agli organizzatori di estendere l'iniziativa in tutte le gare.

● L'impegno dell'Alitalia nei rallies è sempre più intenso, significativo e garanzia di continuità nell'ambiente. **GIOVANNI DI CIOCCIO** è stato incaricato di affiancare lo staff che già normalmente si occupa del servizio promozionale Alitalia nei rallies, uno dei più ricercati dal pubblico anche per i suoi oggetti (gli adesivi vanno sempre a ruba).

● Vista la differenza davvero incredibile tra le assistenze della FIAT e quelle della FORD aveva preso consistenza una voce che sosteneva che i meccanici inglesi si trasferissero da un posto all'altro a bordo di normali mezzi pubblici, ognuno con un paio di gomme sottobraccio...

● Protagonisti di una accesa discussione sono stati, nell'ultima notte di gara DANIELE AUDETTO ed uno sconosciuto addetto ad una radio libera. Quest'ultimo infatti si era avvicinato ad Andruet e lo aveva invitato ad attaccare (era in testa Verini in quel momento). Audetto, sentito il tutto, lo ha letteralmente assalito proibendogli di parlare assolutamente con i piloti mai permettendosi di dare lui ordini o consigli che di certo non sono di sua pertinenza.

● Nel corso della conferenza post-gara della FIAT diversi colleghi hanno chiesto o si sono chiesti se non fosse stato meglio ai fini dello spettacolo un finale di rally sul tipo di quello a sfida tra Munari e Waldegaard dell'anno passato. Ricordando le critiche che lo scorso anno piovvero su Cesare Fiorio viene veramente da pensare che nessun mestiere è più difficile di quello del direttore sportivo...

● Dopo l'esperimento pienamente riuscito in Canada, tutte le Fiat ufficiali montavano la nuova accensione elettronica della MAGNETI MARELLI. Del fatto il rag. Tura, responsabile dell'industria milanese andava piuttosto fiero ed ha anche anticipato grosse iniziative per tutti i piloti privati nella prossima stagione.

● Nel pre-gara il gioco delle carte è quasi sempre presente per distrarre i piloti in «ritiro». In uno dei tanti cenacoli MAURIZIO PERISSINOT si è trovato improvvisamente in un tavolo che presentava questa situazione: uno vinceva undicimila lire, uno perdeva quattromila lire, uno vinceva oltre quattro milioni e lui perdeva oltre quattro milioni. Disperato il giovane navigatore Lancia si stava giocando tutto, il premio della vittoria nel Sanremo, tutti i risparmi e pare anche la fidanzata Michela. Poi, commossi, gli avversari gli hanno rivelato che stavano barando...

● Fedele all'appuntamento con il Sanremo il solito LEO GARIN, questa volta sua A 112 70 HP. Ha finito vincendo la classe ma ha sofferto molto per via di una serie incredibile di forature, veramente un record. Buon per lui che i suoi più tenaci avversari, i torinesi BERTA-BERTA di Radio Torino hanno abbandonato per... malore del navigatore. Che il noto Garin, celebre ristoratore di Courmayeur gli avesse offerto un panino?

● Il ritorno alle corse di DALL'AVA non è stato semplice come si poteva prevedere. Al termine della prima speciale il sanremese ha avuto un collasso ed alla fine della prima tappa aveva già perso 6 Kg.!



Solo DALL'AVA si è perso a S. Romolo!

● Incredibile ma vero! Un solo pilota si è perso nel grande parco di lavoro sul prato di San Romolo nell'ultima notte di gara. E' stato DALL'AVA, (nella foto con Russo) guarda caso proprio lui che abita davanti a questa distesa erbosa...

● Un vero record a Sanremo è stato quello dei giornalisti accreditati. Tra questi tale speaker ufficiale BERNOT (un assiduo tra l'altro, ma non certo specializzato) che all'arrivo ha detto di Waldegaard che era l'unico svedese rimasto in gara (forse l'altro svedese, per lui, era il finlandese Vatanen) e che si è esibito in sala stampa in un «ma che cos'è questo Bandama?». Forse è meglio dare qualche accredito in meno la prossima volta...

● La neo-costituita associazione dei commissari di percorso a Sanremo ha assegnato la targa «Leo Cella» per il concorrente più altruista all'equipaggio BRION STUANI che nella prova speciale di Monte Ceppo si è fermato a dare la propria ruota di scorta a Zorzato Barellò desolatamente appiedati da una doppia foratura.

● Grossa sensazione ha destato nell'ambiente la presenza del nuovo camion bisarca che la IVECO ha messo a disposizione della Fiat. Piazzato sul percorso permetteva alle assistenze di usarlo come ponte per i lavori di emergenza. Pare sia un regalo per la soddisfazione del bel risultato delle Diesel alla Londra-Sydney.

● Il preparatore milanese MAURO NOCENTINI a fine rally non si dava pace. In giro infatti c'era la voce che la vettura A 112 di Baj Macario, esclusa dalla classifica per irregolarità tecniche alla testata, fosse preparata da lui. Il vero preparatore pare invece che fosse Beretta di Erba in provincia di Como.

● Due classifiche erano interessanti da seguire nel «Sanremo»: una nuovissima, quella di tappa. Il «VIN-CITAPPA AUTOGRILL» prevedeva premi crescenti di tappa in tappa per incentivare le prestazioni indipendentemente dalla classifica generale: la prima tappa è stata ovviamente vinta da Munari-Sodano che avevano concluso al comando della gara. 250.000 il premio loro riservato. Per la seconda tappa il premio era di 350.000 Lire che si sono intascati Verini e Scabini. L'ultima tappa offriva ben 600.000 Lire ed i vincitori sono Pregliasco e Reisoli. L'Autogrill, che era anche presente con un bar mobile utilissimo nelle lunghe notti del Rally, ha consegnato anche una targa in oro ai piloti che si sono aggiudicati i «Vincitappa».

● Durante la premiazione, alla quale Andruet è arrivato in ritardo, l'applauso più lungo, quasi una ovazione, è stato per WALDEGAARD e THORSZELIUS Sportività o polemica degli spettatori sanremesi?

● Non ha certo avuto molta fortuna il povero NOBERASCO. Dopo essere stato il bersaglio preferito dai «lapidatori» di Melogno è riuscito a capotare quasi all'arrivo quando era in ottima posizione. Ha avuto più danni in questa corsa che in tutta la stagione.

● Quando, al parco assistenze di San Romolo, presso l'assistenza della Ford italiana è arrivata la conferma che CERRATO era fortemente in ritardo per una picchiata, non è mancato il solito personaggio più o meno di passaggio che si è messo ad esultare. Non lo avesse mai fatto: sia SANFRONT che CAMBIAGHI lo hanno assalito «Non si ride quando un avversario si ferma! Alla larga gli imbecilli!». Anche questo è un esempio di sportività e di saper vivere, e c'è proprio da rallegrarsi che i rallies, tutto sommato, mantengono certo spirito.

● Quasi a fine rally c'è stato un momento di panico a Pigna. GIANFRANCO SILECCHIA, l'intramontabile l'uomo capace di resistere per giorni e notti senza dormire, indomito nocchiero della squadra Fiat, si è sentito male ed è caduto a terra. Gli anni evidentemente cominciano a farsì sentire.

● Contrariamente al solito, JEAN CLAUDE ANDRUET, in questa gara, non montava le abituali Michelin bensì le stesse Pirelli degli ufficiali Fiat. In compenso la Michelin assisteva ufficialmente le piccole R5 di Ragnotti e Frequelin.

rallystico ad una maggiore massa di pubblico, dall'altro ha un po' impigrato lo spettatore (che riceve a casa in continuazione i dati sulla gara: e sappiamo bene quanto gli italiani siano sportivi da poltrona) e comunque non gli ha dato la possibilità di penetrare in profondità nella tecnica e nell'agonismo per la troppa improvvisazione di molti pseudo giornalisti. Non che i giornalisti veri siano molto più ferrati: qualcuno non ha mai visto una prova speciale e forse mai ne vedrà una (AUTOSPRINT, — grazie n.d.r. — gli stranieri e pochi altri fanno eccezione). Insomma il pubblico vuole vedere le macchine su due ruote, anche se questo va a discapito del risultato. E qui si torna sull'argomento della terra, dove praticamente non esiste un limite: oltre un certo punto il risultato peggiora perché si derapa troppo, come nello sci, ma questo alla gente interessa poco o niente. Sono i «cavalieri del rischio» i protagonisti che il pubblico vuole vedere; invece l'asfalto e la tecnica limano anche l'abilità del pilota. Questo, almeno per quanto riguarda la tecnica, è anche il parere di Regazzoni. Che è poi un falso progresso tecnico, se si pensa che le gomme necessarie per garantire certi risultati durano 40 km e costano 250.000 mila lire l'una».

Ma qui entriamo in un altro settore. L'inquinamento da industria, non parliamo certo di ecologia. I rallies sono nati e per anni si sono sviluppati come corse su strada, strada difficile, per privati, assistiti e superassistiti. L'escalation ha portato l'industria ad appropriarsi della specialità. Così è incominciata l'alchimia dei punteggi, dei campionati,

che addormenta la gara. Vedere «Tony» che nelle Ronde del Sanremo raggiunge Andruet, pur riconoscendo le enormi doti di «Tony», non soddisfa il pubblico. Le tattiche, per quanto abili, utili e necessarie, snaturano lo sport, l'agonismo, lo spettacolo. Ed è anche per questo che Waldegaard e Thorszelius hanno ricevuto tanti applausi. Tra il gatto e il topo, anche se il gatto è di casa, si tiene per il topo. Magari solo perché fa tenerezza. Se poi è anche abile lo si ammira.

Che la tecnica, i campionati in prospettiva promozionale, la pubblicità rendano un cattivo servizio alla maggior conoscenza dei rallies, privandoli di contenuto spettacolare ed agonistico è dimostrato da un fatto: nelle trasmissioni sportive di domenica pomeriggio (rete 1 e 2) e la domenica sportiva, i conduttori

si sono affannati a spiegare che i rallies sono anche «utili», che c'è il fatto tecnico a giustificare tutto. Quasi fosse una colpa gareggiare per il puro scopo di prevalere, di vincere, di dimostrare a se stessi ed agli altri che, ohibò, si sa andare più forte. Anche Daniele Audetto, prima, e Verini e Pregliasco, poi, si sono trovati coinvolti in questo «pastrocchio dialettico-promozionale-pubblicitario». Del fatto sportivo, agonistico, spettacolare, niente, o poco. E per chi non segue i progressi della tecnica come pane quotidiano (per questi ci sono già trasmissioni apposite), per chi intende lo sport come qualche cosa non solo di rilassante, esaltante o semplicemente di evasione, ma di sublime per l'uomo perché ne nobilita le caratteristiche fisiche ed intellettuali insieme, il rally è rimasto e continua a

rimanere un prodotto dell'industria, utile all'industria o tutt'al più un gioco autoerotico per pochi intimi.

I rimedi? Bisogna suggerirli per non fare critica sterile. E ci dà una mano Ballestrieri (che ci ha confessato di essere andato via deluso da un paio di passaggi dopo che si era ritirato, eppure lui sa cosa vuol dire dominare la macchina in condizioni limite) il quale consiglia: «O la terra, tipo Forlì, ma è difficile da trovare; o la neve, ma è condizionata alla stagione; o la limitazione delle gomme in funzione della cilindrata delle macchine. Basta infatti mettere gomme più piccole e subito cambia l'assetto, le difficoltà aumentano, si viaggia in equilibrio. Bisognerebbe anche regolamentare le mescole dei pneumatici, renderle più dure, quindi meno aderenti e più durature ed i progressi a questo punto sarebbero reali, ma chi può controllarle e come?».

Su questo interrogativo si può concludere. Ma prima vi raccontiamo un episodio sintomatico. In Nuova Zelanda, in una terra battuta dove si facevano intraversate di 30-50 metri, prova di 80 km, Bacchelli partiva per primo seguito da Lampinen, Alen e Vatanen a 1' uno dall'altro. Poco oltre il 60. km Bacchelli vede qualcuno lampeggiare dietro di lui e pensa: «Come va forte questo Lampinen (!)». Si fa da parte e vede passare Vatanen con la Escort, che aveva superato gli avversari al ritmo di uno ogni 20 km. Sbigottimento ed ammirazione di Fulvio. E diciamo questo senza nulla togliere ai suoi meriti. Ma siamo sicuri che ad uno spettacolo così tornerebbero le folle.



● La nuova coppia campione Gr. 1 della Mitropa, PRESOTTO-PERISSUTTI (foto sopra) debuttava in Gr. 2 a coronamento di un mese in cui i chilometri si sono veramente sommati incredibilmente. Alla fine il risultato è stato più che soddisfacente, ma all'inizio per Presotto è stato un vero dramma. «Non riuscivo ad andare assolutamente» diceva all'arrivo «causa il rumore lascio sempre dall'acceleratore...».