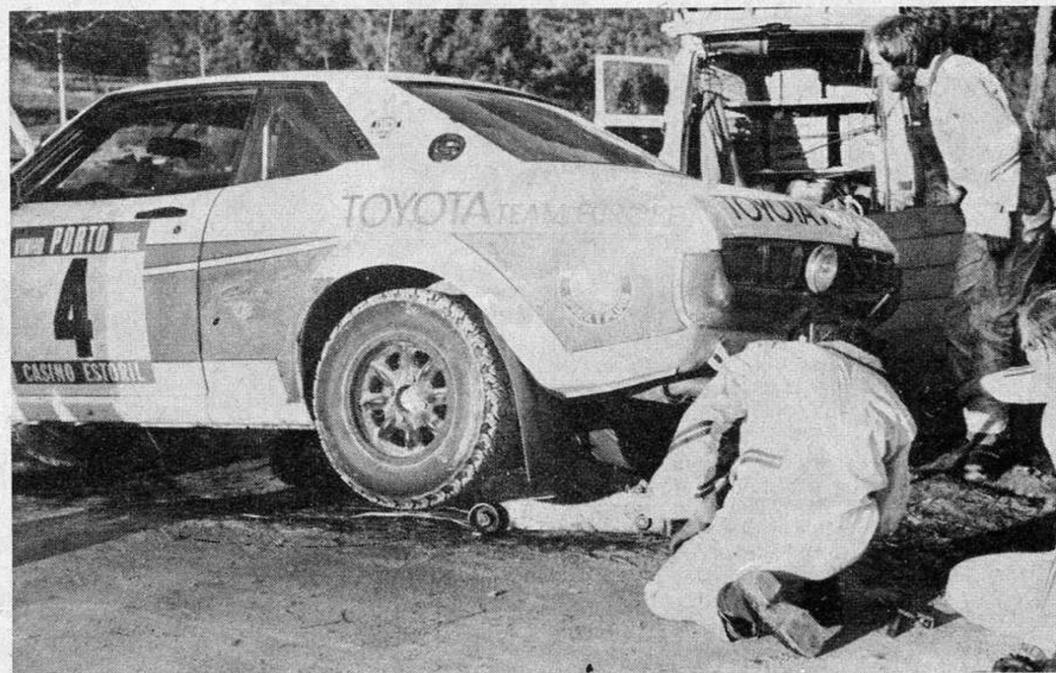
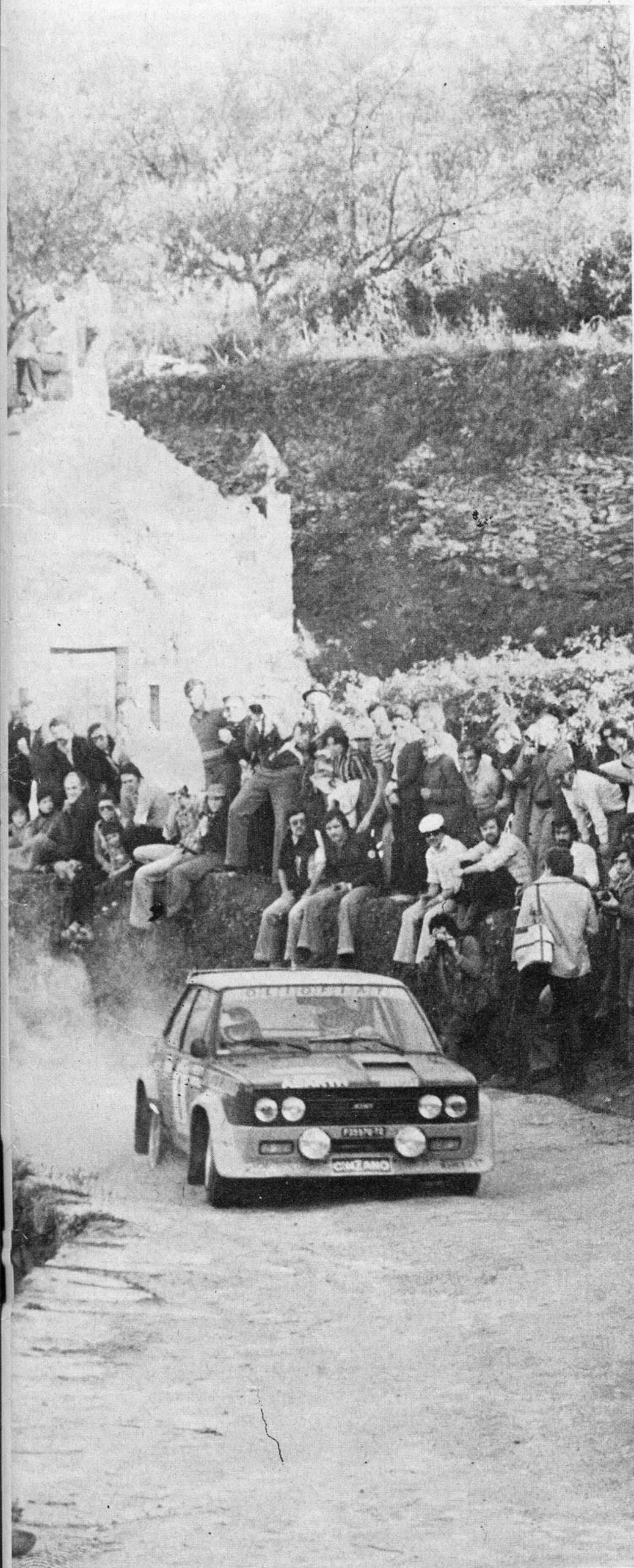


La squadra italiana riacciuffa nel finale il compromesso

**RALLY del PORTOGALLO
dopo l'assalto VATANEN**

**Forano tutti
meno le Fiat**



ALE(N)... PIRALLY!

LISBONA - La tanto desiderata vittoria assoluta in una prova del Mondiale Marche, che concentra quest'anno tutti gli sforzi del reparto corse della Fiat, è finalmente arrivata sulle impossibili strade del Rally del Portogallo, una prova massacrante, durissima, ma pur sempre particolarmente fortunata per le Case italiane che vi avevano primeggiato anche nelle tre edizioni precedenti. Le cattivissime condizioni ambientali della vigilia, poi fortunatamente migliorate grazie allo splendido sole dei giorni di gara, unite alla eccezionale concorrenza, avevano fatto temere ad un certo punto il peggio, poi varie defaillances tecniche « forzate » dalla splendida corsa di un concentratissimo Markku Alen hanno riportato la serenità ed una giustifichissima gioia sia per il primato nel Campionato del Mondo Marche (ora rafforzato) che per la collocazione della Fiat 131 di Andruet in vetta (seppur in coabitazione) di quello dei piloti.

Protagoniste indiscusse di questa corsa, per lo meno al livello dei suoi brillanti primattori che hanno garantito uno spettacolo unico e decisamente inusuale negli ultimi tempi, sono state le gomme quantomai alla ribalta sin dalla vigilia.

Nei giorni antegara si è vissuto infatti con la psicosi delle nuove coperture Dunlop che avrebbero garantito alla Ford risultati straordinari: in effetti la Casa britannica non ha fatto altro che ripresentare i suoi soliti tipi ben noti. Ciononostante, anche nelle prime battute di gara, le P7 della Pirelli sono state messe sotto accusa dai piloti Fiat e non solo da questi. Alen, ad esempio, non si stancava di dire che era molto meglio montare la versione MS 35 5C, tipo ormai non più adottato ma scelta anche dalla Toyota, molto più facile da controllare sul fondo fangoso e duro allo stesso tempo. A fine gara il bilancio è stato ben diverso: tre forature per Va-

tanen, cinque forature per Waldegaard, tre forature per Andersson, nessuna foratura per le Fiat. Da un sommario calcolo il tempo perso solo da Waldegaard ha largamente superato i dieci minuti e gli è costato quindi, da solo la corsa.

La Fiat esce da questo Rally del Portogallo come indiscussa primattrice. Il suo successo oltre che assoluto lo è anche come complesso. Molti suoi piloti non hanno avuto fortuna perché avversati da continue noie meccaniche sia agli ammortizzatori che, molto più preoccupanti, ai semiassi, apparsi ancora fragili nonostante le brugole rinforzate post-Montecarlo: ciononostante tre macchine sono nei primi cinque posti e questo parla da solo.

Manca purtroppo Bacchelli al traguardo. Un vero peccato perché il triestino, assieme a Rossetti, è stato a lungo in testa ed ha sempre recitato al meglio il suo ruolo di « lepre » per infastidire e far forzare il lotto degli avversari. Il suo guasto è stato « irrecuperabile » ed ha dovuto ritirarsi. Di Verini e Russo si possono leggere a parte le vicissitudini, ma i due, che si sono resi anche protagonisti del bel gesto finale nei confronti di Andruet che prima li aveva aiutati, possono tornare con la certezza di essere sempre una garanzia, specie nei rallies più lunghi dove oltre ad essere veloci occorre anche essere costanti nel rendimento.

Andruet, invece, non si è smentito. Privo della sua abituale « Biche », pur con note molto approssimative perché non corrette dopo l'incidente in Costa Brava, pur con la sua nota antipatia per i fondi sterrati particolarmente accidentati, ha terminato al quarto posto senza danni di alcun genere alla vettura e con la soddi-

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 40

Sopra, la Fiat 131 di Bacchelli-Rossetti ha interpretato magnificamente il ruolo di « lepre »; poi si è fermata per la rottura di un semiassale. Sotto al titolo, anche le Toyota, come quasi tutti, hanno avuto guai di gomme

V8/Blog Scans

Mercoledì 2 marzo

PRIMA TAPPA

L'attacco di BACCHELLI

LISBONA - Mesi e mesi di pioggia avevano fatto temere il peggio ma sin dalle verifiche il tempo si era messo a ragionare e quando il Rally si muove dall'autodromo dell'Estoril nelle prime ore del pomeriggio di mercoledì 2 marzo è incantevole. Dopo mesi, per non dire anni di rallies mondiali dal risultato quasi scontato finalmente una corsa parte con molta incertezza nell'aria. Il piatto è particolarmente condito e gli ingredienti principali si chiamano Fiat (Alen, Verini, Bacchelli e Andruet), Ford (Waldegaard, Vatanen e Clark) e Toyota (Mikkola e Andersson). Non manca l'Opel presente con i soliti clienti molto pericolosi perché distribuiti un poco in tutti i gruppi e rappresentati principalmente dai locali Megepe (Gruppo due) e Inacio (Gruppo uno), e dagli austriaci Wittman e Russling.

Delle quattro tappe in programma, la prima, pur essendo piuttosto lunga non preoccupa particolarmente perché le prove che la compongono non sono particolarmente lunghe. Massacranti come fondo, si tratta più che altro di un lungo prologo per portare uomini e macchine nel nord del paese, sede classica di vigneti di sogno e sterrati impossibili.

Sull'asfalto delle prime due ore è subito monologo Fiat, ma gli scarti sono impercettibili. C'è comunque il tempo per rendersi conto che l'Escort di Clark ha subito problemi con la frizione, che l'austriaco Sulc non andrà molto lontano perché si è messo la sua Kadett GTE per cappello e che il locale Guerra con una Escort RS ha minacciato la solita paventata strage tra la folla, limitandosi a ferire (non si sa quanto gravemente) tre spettatori prima di riprendere. Questo sarà un pilota da seguire perché anche in seguito non perderà l'occasione per farsi notare.

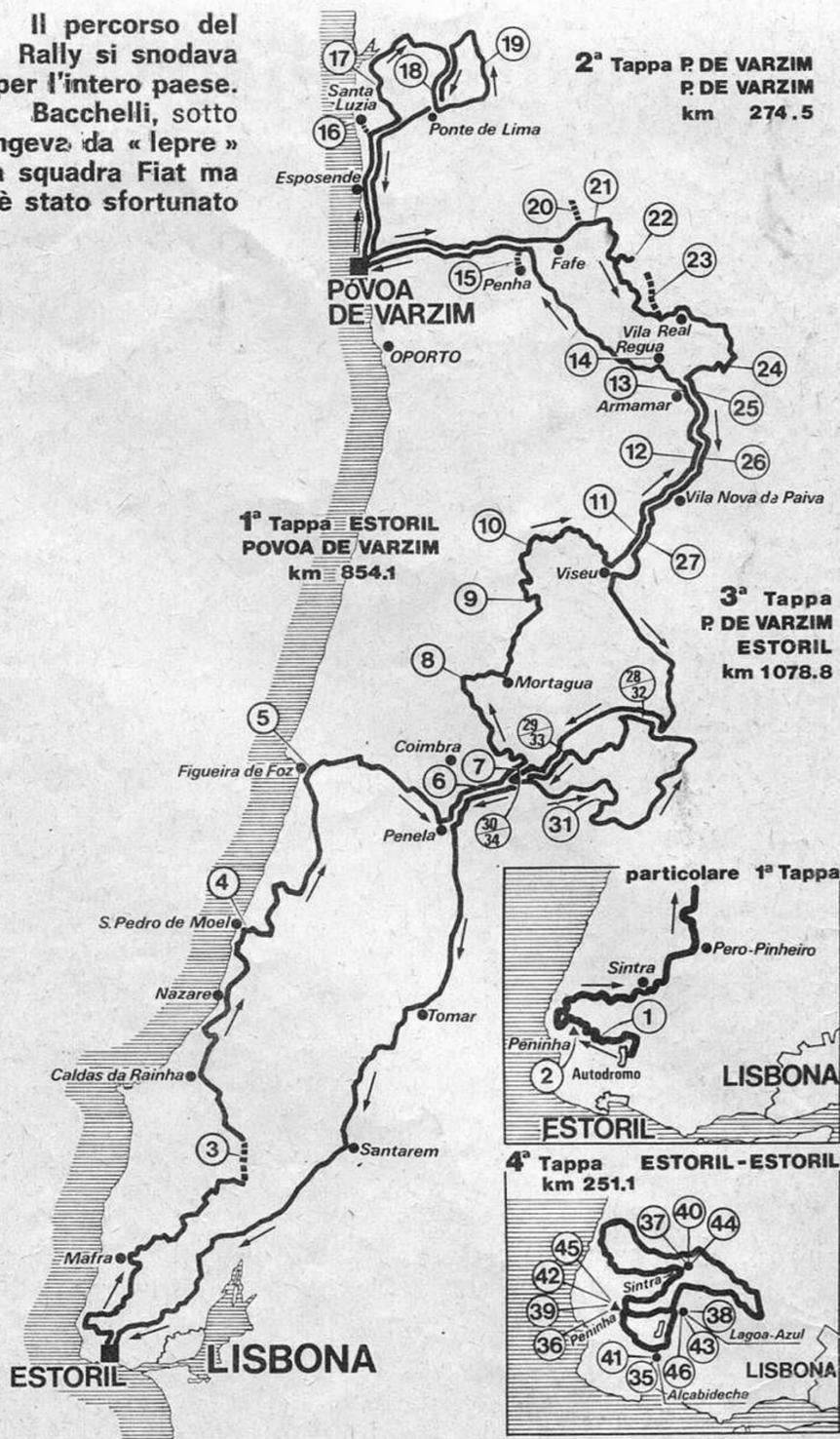
Quando si arriva alla terza prova, quella classica di Montejunto tutta in terra, vengono somministrate le prime gocce contro il mal di cuore a Daniele Audetto, responsabile dell'attività sportiva Fiat. La prima vettura torinese è solo quarta al pari della Toyota di Andersson, preceduta dall'altra Toyota e da due Ford.

Si ritorna su asfalto ed il dominio Fiat riprende, così che al riordinamento serale di Figueira da Foz, la situazione vede Bacchelli in testa seguito dalla Escort di Ari Vatanen. In un momento di debolezza, Audetto commenta: «La situazione pare chiara: loro più veloci su terra, noi su asfalto». Il resto della frase «Ma qui maledizione c'è più terra» se lo è stretto tra i denti mascherandolo con un sorriso tranquillizzante. Comunque è giusto così perché la Fiat è al comando mentre la Ford ha già perso una macchina, quella di Clark che ha finito di correre per il grippaggio di un cuscinetto della frizione.

Anche per la Fiat c'è stata comunque una grossa paura: Bacchelli in prova ha centrato il classico paracarro e ha disfatto mezza sospensione perdendo comunque pochi secondi. All'assistenza non ci speravano più di lavorare un poco ed in un battibaleno gliene hanno sistemato una nuova pronta per l'uso. Si riprende in pieno buio ed Andruet mena la danza su asfalto, ma appena riappare la terra l'Escort di Vatanen viene alla ribalta trovando avversari solo in Mikkola e nello scatenato Bacchelli più che mai affezionato alla testa della corsa.

E' proprio Bacchelli a vincere a Candosa seguito da Mikkola, ma il finlandese ha finito di intromettersi in una lotta in cui non è gradito e rompe contemporaneamente una sospensione e il motore ritirandosi in buon ordine. A questo punto inizia la terra vera e propria ed inizia anche l'affondo di Vatanen che è incontenibile. Solo Waldegaard, in un paio di occasioni, resta al suo ritmo, mentre per gli altri è tempo di ripensa-

Il percorso del Rally si snodava per l'intero paese. Bacchelli, sotto fungeva da «lepre» nella squadra Fiat ma è stato sfortunato



1977 1/6 MARCO 1977 RALLYE DE PORTUGAL VINHO DO PORTO

1-6 marzo 1977

Terza prova del campionato mondiale marche rallies

● **Organizzazione:** Automobile Club del Portogallo - Avenida da Republica 47, Lisboa

● **Percorso:** quattro tappe per un totale di 2.461,9 km

● **Ora di partenza:** ore 14 del primo marzo

● **Condizioni climatiche:** sole e temperatura mite

LE PAGELLE: organizzazione 8, sicurezza 8. Piloti: più combattivo Waldegaard, meno combattivo Russling, più fortunato Nunes, meno fortunato Vatanen

Così al traguardo

1. Alen-Kivimaki (Fiat) 6.51'47";
2. Waldegaard-Thor (Ford) 6.55'43";
3. Andersson-Blid (Toyota) 6.56'08";
4. Andruet-Delferrier (Fiat) 7.6'34";
5. Verini-Russo (Fiat) 7.7'0";
6. Megepe-Vilar (Opel) 7.28'55";
7. Wittman-Nest. (Opel) 7.38'27";
8. Salvi-Almeida (Ford) 7.45' e 32";
9. Americo-Amaral (Porsche) 7.46'36";
10. Russling-Kra. (Opel) 7.46' e 43";
11. Hermann-Jutta (Porsche) 7.57'58";
12. Jomaro-Mariz (Opel) 8.19' e 50";
13. Jose Cunha-Mar. (Datsun) 8.22'42";
14. Fontainhas-Ser. (Ford) 8.37'35";
15. Isopp-Werner (W.V. Golf) 8.37'49";
16. Tristao-Faria (Toyota) 8.50' e 11";
17. Mignot-Lejeune (Opel) 8.52'25";
18. J. Santos-Tuna (Datsun) 8.53'03";
19. Labarthe-Gouvet (Porsche) 8.54'15";
20. Stohl-Husar (Lada) 8.55' 13";
21. Ripper-Kaiser (Opel) 9.00'9";
22. Beaudoin-Pichat (Datsun) 9.23'22";
23. Restellini-Forest (Peugeot) 9.33'1";
24. P. Silva-Borges (Opel) 9.44'48";
25. Plain-Siaux (Opel) 9.53'25";
26. Marin-Frizziero (Datsun) 9.54'47";
27. Gransard-Biard (Ford) 10.21'66".

Campionato Mondiale Marche Rallies	Montecarlo	Svezia	Portogallo	Totale
Fiat	16	14	18	48
Opel	9	17	13	39
Ford	4	14	16	34
Toyota	—	10	14	24
Porsche	14	5	—	19
Lancia	18	—	—	18
Saab	—	18	—	18
Datsun	3	5	7	15

Coppa FIA conduttori rallies. La classifica riservata ai piloti dopo il TAP vede al comando ben quattro piloti, con 9 punti: Munari, Andruet, Vatanen e Blomqvist. Con 6 punti seguono Rainio, Danielsson e Waldegaard.

Così le SPECIALI

PRIMA TAPPA

- Lagoa Azul 5 km**
1. Bacchelli (Fiat) 2'26"; 2. Alen (Fiat) 2'27"; 3. Andruet (Fiat) 2'29"; 4. Verini (Fiat) 2'30" e Vatanen (Ford) 2'30".
- Peninha 6,5 km**
1. Bacchelli 4'2"; 2. Alen 4'8"; 3. Andruet 4'9"; 4. Verini 4'10"; 5. Mikkola (Toyota) 4'12".
- Montejunto 8 km**
1. Mikkola 5'12"; 2. Vatanen 5'16"; 3. Waldegaard (Ford) 5'17"; 4. Bacchelli e Andersson (Toyota) 5'24".
- Santa Pedro Moel 7,5 km**
1. Andruet 3'46"; 2. Alen 3'48"; 3. Verini 3'53"; 4. Waldegaard 3'54"; 5. Bacchelli 3'56".
- Figueira Da Foz 9 km**
1. Andruet 4'53"; 2. Alen 4'55"; 3. Verini 4'59"; 4. Bacchelli 5'1"; 5. Mikkola e

- Vatanen 5'6".
- Relvas Lousa 21 km**
1. Vatanen 16'30"; 2. Bacchelli 16'41"; 3. Mikkola 16'46"; 4. Waldegaard 16'50"; 5. Verini 16'57".
- Candosa 6,5 km**
1. Bacchelli 5'18"; 2. Mikkola 5'21"; 3. Andersson e Andruet 5'22"; 5. Alen 5'23".
- Bucaco 14,5 km**
1. Vatanen 10'48"; 2. Bacchelli 10'52"; 3. Waldegaard 10'54"; 4. Andersson 10'59"; 5. Alen 11'00".
- Caramulo 7 km**
1. Waldegaard 5'55"; 2. Vatanen 6'01"; 3. Bacchelli e Andersson 6'08"; 5. Verini 6'11".
- Ladario 9 km**
1. Vatanen 7'30"; 2. Waldegaard 7'33"; 3. Andersson 7'35"; 4. Bacchelli 7'48"; 5. Verini 7'55".
- Viseu 8 km**
1. Waldegaard e Vatanen 5'54"; 3. Bacchelli 5'57"; 4. Alen 5'59"; 5. Andersson 6.01".

- Lapa 7 km**
1. Vatanen 4'33"; 2. Bacchelli 4'39"; 3. Alen 4'44"; 4. Verini, Waldegaard, Andersson e Fernandez (Ford) 4'45".
- Armamar 9,5 km**
1. Vatanen 8'17"; 2. Waldegaard 8'23"; 3. Bacchelli 8'26"; 4. Verini 8'35"; 5. Fernandez 8'37".
- Regua 5 km**
1. Vatanen 3'50"; 2. Andruet 3'51"; 3. Bacchelli 3'52"; 4. Alen 3'55"; 5. Verini 3'57".
- Penha 6,5 km**
1. Vatanen 4'25"; 2. Andruet 4'27"; 3. Alen 4'29"; 4. Verini 4'30"; 5. Waldegaard 4'32".
- SECONDA TAPPA**
- Santa Luzia 20 km**
1. Vatanen 14'49"; 2. Andersson 14'53"; 3. Bacchelli 15'08"; 4. Verini 15'19"; 5. Alen 15'24".
- Orbacem 11,5 km**
1. Vatanen 7'40"; 2. Alen 7'50"; 3. An-

- dersson 7'56"; 4. Verini 8'01"; 5. Waldegaard 8'09".
- San Lourenco 27 km**
Annulata.
- Ponte de Lima 22 km**
1. Waldegaard 17'29"; 2. Vatanen 17'51"; 3. Andersson 18'06"; 4. Bacchelli 18'09"; 5. Alen 18'21".
- TERZA TAPPA**
- Fafe 8 km**
1. Waldegaard 6'28"; 2. Alen 6'35"; 3. Andersson 6'38"; 4. Verini 6'45"; 5. Megepe (Opel) e Wittman (Opel) 6'48".
- Cabreira 27 km**
1. Waldegaard 20'49"; 2. Andersson 21'03"; 3. Alen 21'20"; 4. Bacchelli 21'37"; 5. Verini 22'07".
- Nostra Senora da Graca 47,5 km**
1. Waldegaard 29'39"; 2. Andersson 29'48"; 3. Alen 30'46"; 4. Bacchelli 31'12"; 5. Verini 31'20".
- Marao 37 km**
1. Vatanen 28'13"; 2. Waldegaard 28'38";

menti così che alla fine della tappa sulla spiaggia invitante e desolata di Povoá Do Varzim, il motivo del ritardo delle Fiat nei confronti delle Ford viene individuato nelle gomme meno adatte e troppo pesanti (il 17 Pirelli) e negli ammortizzatori che danno continui fastidi. Una giustificazione dignitosa che lascia aperta la possibilità di un rimedio, anche se Alen si fa sorprendere con una lamentela verso la vettura giudicata meno potente del solito.

Classifica della prima tappa.

1. Vatanen (Escort) 1.34'36"; 2. Bacchelli (Fiat 131) a 28"; 3. Waldegaard (Escort) a 40"; 4. Verini (Fiat 131) a 1'; 5. Alen (Fiat 131) a 1'54"; 6. Andersson (Toyota) a 2'46".

Giovedì 3 marzo

SECONDA TAPPA

PIU' CHE MAI VATANEN

Qualche ora di sosta è sufficiente per studiare i piani di attacco. Tre prove sole sono in programma nella puntata a nord, ma sono tre prove in terra già del tipo «super impraticabile». La prima la vince Vatanen, ma nessuno ci fa caso perché ormai rientra nella regola. Piuttosto le attenzioni sono tutte per Waldegaard che ha forato due gomme ed arrivando sui cerchi si è buscato più di cinque minuti, e per Bacchelli che ha rotto l'attacco di un ammortizzatore abbastanza inespugnabilmente perdendo tre minuti.

Il controllo per la prova successiva è per di più cortissimo tanto che Waldegaard perde un altro minuto per via del doppio cambio di pneumatici mentre Bacchelli si vede penalizzato di altri dieci minuti. Per il biondo italiano, che mal digerisce il tentativo di imitazione portatogli dal lungo scandinavo Vatanen, c'è una ripresa rabbiosa, ma una uscita di strada gli costa un altro minuto. Si riprende bene invece Waldegaard, che corre una terza prova in maniera incontenibile staccando tutti più che nettamente nonostante il fondo terribile. Nei guai finisce invece Verini. Fino a questo momento autore di una gara molto accorta e redditizia analoga a quella di Alen. Gli si rompe un semiasse e si blocca in prova speciale. Un minuto dopo arriva Alen che prova a spingerlo ma subito desiste pensando alla classifica in cui si trova e che non deve compromettere. Passano così diversi minuti finché arriva Andruet, piuttosto in ritardo per via della scarsa conoscenza del percorso, che si occupa di «spingere fuori prova» (letteralmente: a colpi di muso di macchina) i malcapitati Verini-Russo.

La riparazione è immediata ma per Verini il ritardo non superato i nove minuti (4 per il samaritano Andruet). E' notte fonda ed in Fiat ci si lecca le ferite. Il solo Alen è ben piazzato (secondo a poco più di tre minuti). Ma la situazione è preoccupante. Non riuscito il tentativo di inserire una nuova prova dalle parti di Fatima, non si trova idea migliore che telefonare a Torino svegliando il dormiente Colucci.

Il dialogo segreto deve essere stato più o meno di questo tono: «Che cosa possiamo fare per migliorare l'assetto delle macchine?». «Ma che ne so io qui a Torino? Niente». In «tutta tranquillità» si può così aspettare la lunga e terribile terza tappa tutta su terra.

Classifica della seconda tappa.

1. Vatanen, 2.14'56"; 2. Bacchelli, a 2'10"; 3. Alen, a 2'59"; 4. Andersson, a 3'02"; 5. Waldegaard, a 5'56"; 6. Andruet, a 9'14".

Venerdì 4 marzo

TERZA TAPPA

GOMME, GOMME ETERNI NEI

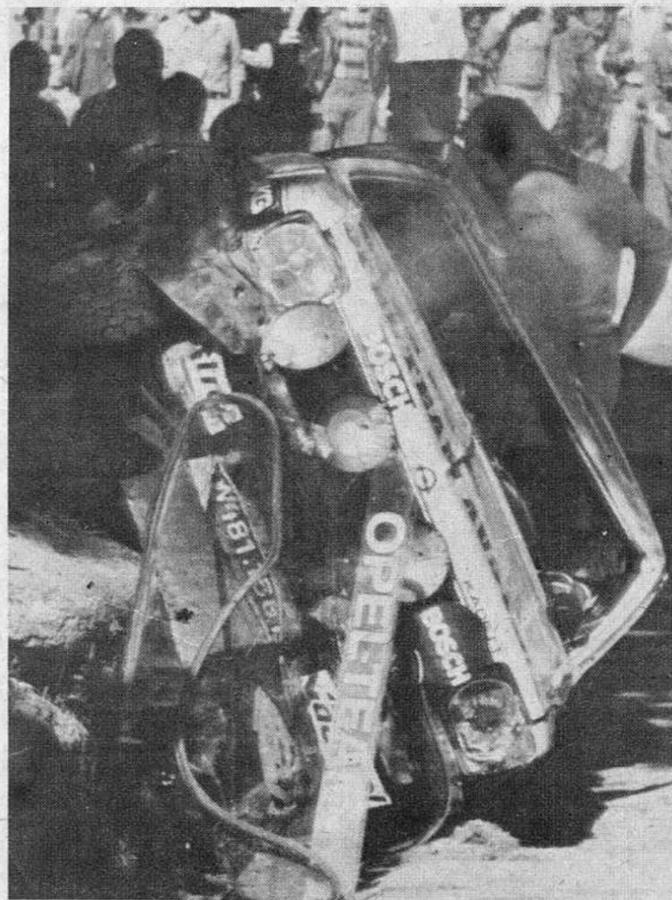
Il sole è già alto nel cielo quando il Rally riparte lasciando definitivamente Povoá Do Varzim. Voci non

confermate raccontano che nella stanza di Giuliano Franco della Pirelli siano stati ritrovati dei modellini di diverse vetture con lunghi spilloni piantati nelle gomme secondo antichissimi riti stregoni Kikuyu. Fatto sta che da questo momento le gomme verranno prepotentemente alla ribalta.

Nella prova di Fafe, la prima in programma, Waldegaard vince ma Vatanen fora. Identica situazione nella seconda prova, quella di Cabreira, dove Alen raggiunge addirittura sulla linea d'arrivo Vatanen.

Due gomme in due prove impauriscono molto il giovane finlandese che decide nella successiva di darsi un ritmo un poco più tranquillo, mentre Alen corre una grossa paura per la rottura della batteria proprio a fine prova. Via radio viene chiamata l'assistenza che in più riesce a recuperare la vettura senza danni per il successivo controllo.

Al via di Nostra Senhora Da Graca, 36 km di salti e buche con sotto un accenno di strada, Vatanen conferma la sua intenzione di non rischiare. A fine prova si vede raggiunto sia da Alen (che gli ha così recuperato un minuto) che da Andersson, che ne ha recuperati due prendendo la testa della corsa. Il miglior tempo è comunque di Waldegaard che è sceso come un folle ri-



La PS di Peninha è stata fatale anche per gli austriaci Sulc-Gottlieb con la loro Opel Kadett

guadagnandosi la quarta posizione anche se piuttosto staccato. In questa prova si conclude l'incredibilmente bella corsa degli italiani Torchio-Miglioli che restano con la frizione disintegrata sulla loro piccola A 112 ottimamente piazzata.

Ancora una prova molto veloce e lunga, quella di Marao. Vatanen rifà il vuoto seguito da Waldegaard molto più staccato, ma adesso tocca ad Andersson bucare due volte danneggiando anche una sospensione. Addio sogni di gloria e lo svedese precipita al quarto posto con Waldegaard terzo, Alen secondo e Vatanen di nuovo primo. Era tantissimo che non si assisteva ad un rally così appassionante.

Ma i colpi di scena non sono certamente finiti. Nei 77 Km, della «speciale» di Lapa, Vatanen attacca a fondo per togliersi di dosso gli appiccicosi rivali. Marcia come un forsennato ed esce di prova più veloce di tutti e tutto di traverso. Giusto il tempo per lui di

tirare il classico sospiro che si accompagna alla frase mentale «anche questa è fatta» che la sua Escort scivola con una ruota nell'erba finendo per essere risucchiata tutta fuori strada in maniera rovinosa per l'avantreno che si distrugge. E' clamoroso, giusto cinquanta metri prima del controllo stop.

I meccanici della Ford, subito avvisati, si producono in una marcia di avvicinamento di oltre 5 km sfidando continui frontali con i concorrenti che marciano in senso contrario su di una strada sterrata dove la Granada dell'assistenza stenta a passare. Quando arrivano tentano una riparazione di emergenza che non convince il pilota finlandese che preferisce abbandonare. Tutti i dubbi sono comunque definitivamente fugati dall'arrivo dell'Escort di Guerra, quello di cui si diceva all'inizio che va ad appoggiarsi alla vettura di Vatanen riuscendo comunque a ripartire.

Nella stessa speciale, ma questa volta nella prima curva Bacchelli arriva un po' «lungo» e si mette la macchina in testa. Molta paura, ma gli spettatori non danno all'equipaggio della Fiat 131 di che preoccuparsi perché in un battibaleno la macchina è di nuovo in piedi. I danni sono abbastanza evidenti ed in particolare il parabrezza è distrutto dal lato di Rossetti. I due finiscono la prova tutto sommato abbastanza bene e all'assistenza i meccanici, diretti da uno scatenato Pianta, rifanno il «trucco» alla vettura in meno di un quarto d'ora.

Dalla sosta di Viseu, al ritorno del buio c'è solo da sbizzarrirsi per raccontare avventure. La situazione a questo punto è abbastanza favorevole alla Fiat con Alen nettamente al comando. La minacciano Waldegaard e Andersson comunque perché sta per cominciare il doppio giro di Arganil, quello che normalmente è più che sufficiente per essere definito da solo un rally più che duro e che qui è soltanto una piccola parte di tutto.

Audetto, con Silecchia, si perde in calcoli su quanto si può perdere nei restanti chilometri di terra e su quanto poi si potrà recuperare nella ultima tappa su asfalto. Alla Pirelli lavorano a tutto spiano per modificare il disegno del P7 M+S per andare incontro alle richieste di spalla più morbida fatte dai piloti. Alla Toyota, Liddon, copilota di Andersson, ha un violento scambio di vedute con i suoi meccanici per via di un disguido che non ha permesso il cambio della sospensione posteriore danneggiata.

A Marao, tutti soli nel ristorante dell'albergo vicino, Waldegaard e Thorszelius, nell'abituale silenzio, consumano un pasto rapido e minaccioso. L'aperitivo delle nuove ostilità vede Waldegaard solo un secondo più veloce di Alen, certamente troppo poco, ma Arganil arriva adesso con il primo passaggio sui micidiali 43 km.

Alen parte con il coltello tra i denti. Finalmente gli hanno detto «attak» e lui si ritrova nel suo ambiente naturale. Andersson intanto si produce in una «furbata»: per paura di ripetere Marao, sceglie per questa prova gomme Dunlop anziché le solite Pirelli MS 35 fin lì usate. Forerà comunque quasi all'arrivo e ritornerà precipitosamente sui suoi passi.

Ma a forare si pensa soprattutto Waldegaard che fa 7 chilometri sul cerchio gettando al vento la prima grossa occasione di recupero perdendo quasi un altro minuto e mezzo. Adesso le Fiat paiono rapidissime anche sulla terra brutta e Bacchelli si produce in un paio di affondi da favola, mentre a Verini si distrugge una sospensione con relativo scoppio di ruota che costa ancora un piccolo ritardo.

Al secondo Arganil tutti sono con il fiato sospeso. Dopo il pronti via, Bacchelli avvisa per radio che gli si è rotto un semiasse. E' una doccia fredda, ma due meccanici, Franco Pecoraro e Franco Innocenti cercano di passare con il furgone dell'assistenza i commissari alla partenza per raggiungere la macchina ferma. Il tentativo solo per un miracolo non si conclude con un doppio arresto e se per la Fiat c'è l'amarezza della perdita di una macchina validissima, per le famiglie dei meccanici c'è la soddisfazione di poter rivedere due volti cari.

E Waldegaard? Il temutissimo Bjorn fora ancora una gomma ed è disposto a continuare sul cerchio, ma un chilometro dopo ne buca un'altra così che, visto quanto manca decide di fermarsi a cambiarla. A fine prova è



CONTINUA A PAGINA 40

C. C.

3. Alen 28'46"; 4. Bacchelli 29'14"; 5. Verini 29'17".

Carvalhas: 6 km
Annullata.

Armamar 9,5 km

1. Waldegaard 8'12" e Vatanen 8'12"; 3. Andersson 8'26"; 4. Verini 8'27"; 5. Bacchelli 8'28".

Lapa 7 km

1. Vatanen 4'36"; 2. Waldegaard 4'44"; 3. Alen 4'46"; 4. Andersson 4'48"; 5. Verini 4'51".

Viseu 8 km

1. Waldegaard 5'36"; 2. Alen 5'38"; 3. Andersson 5'42"; 4. Verini, Andruet e Bacchelli 5'50".

Vide 12 km

1. Waldegaard 8'37"; 2. Alen 8'38"; 3. Andersson 8'47"; 4. Verini 8'57"; 5. Andruet 8'58".

Arganil 43 km

1. Alen 31'04"; 2. Bacchelli 31'26"; 3. An-

druet 31'39"; 4. Andersson 31'41"; 5. Waldegaard 32'28".

Candosa 6,5 km

1. Bacchelli 19'32"; 2. Waldegaard 19'42"; 3. Andersson 19'42"; 4. Verini 19'42"; 5. Valdegaard e Andruet 5'27".

Vidual 25,5 km

1. Bacchelli 19'32"; 2. Valdegaard 19'42"; 3. Andersson 20'00"; 4. Verini 20'23"; 5. Alen 20'30".

Vide 12 km

1. Andersson 8'42"; 2. Waldegaard 8'49"; 3. Verini 8'57"; 4. Bacchelli 9'02"; 5. Alen 9'03".

Arganil 43 km

1. Alen 31'41"; 2. Andersson 32'00"; 3. Andruet 32'03"; 4. Verini 32'14"; 5. Wittman 34'53".

Candosa 6,5 km

1. Waldegaard 5'20"; 2. Andersson 5'23"; 3. Alen 5'29"; 4. Andruet 5'29"; 5. Verini 5'33".

QUARTA TAPPA

Alcabideche 7 km

1. Waldegaard 2'50"; 2. Andersson e Andruet 2'52"; 4. Verini e Alen 2'54".

Peninha - 6,5 km

1. Waldegaard 4'15"; 2. Andersson 4'18"; 3. Alen 4'23"; 4. Andruet 4'24"; 5. Meqepe 4'32".

Sintra 10,5 km

1. aldegaard 7'32"; 2. Alen 7'42"; 3. Meqepe 7'46"; 4. Andruet 7'49"; 5. Andersson 7'55".

Lagoa Azul 5 km

1. Waldegaard 2'35"; 2. Andruet 2'36"; 3. Alen 2'39"; 4. Andersson 2'40"; 5. Verini 2'43".

Peninha 6,5 km

1. Waldegaard 4'13"; 2. Andersson 4'15"; 3. Andruet 4'21"; 4. Alen 4'22"; 5. Meqepe 4'26".

Sintra 10,5 km

1. Waldegaard 7'31"; 2. Andersson 7'36"; 3. Andruet 7'38"; 4. Alen 7'39"; 5. Verini 7'46".

Alcabideche 4,2 km

1. Waldegaard 2'49"; 2. Andersson 2'50"; 3. Andruet 2'50"; 4. Verini 2'52"; 5. Alen 2'57".

Peninha 6 km

1. Waldegaard 4'27"; 2. Andersson 4'28"; 3. Andruet 4'34"; 4. Alen 4'36"; 5. Verini e Meqepe 4'38".

Lagoa Azul 5,0 km

1. Andruet 2'37"; 2. Andersson 2'39"; 3. Waldegaard 2'40"; 4. Alen 2'45"; 5. Verini 2'46".

Sintra 10,5 km

1. Waldegaard 7'39"; 2. Andersson 7'45"; 3. Andruet 7'48"; 4. Meqepe 7'54"; 5. Verini 8'03".

Peninha 6,5 km

1. Waldegaard 4'07"; 2. Andersson 4'08"; 3. Andruet 4'30"; 4. Alen 4'41"; 5. Verini 4'54".

Lagoa Azul 5,0 km

1. Waldegaard e Andruet 2'43"; 3. Andersson 2'47"; 4. Alen 2'50"; 5. Fischer (Dat-sun) 3'00".



Un sistema abbastanza esplicito, usato sulle strade portoghesi per mitigare la foga dei conducenti, prevede l'uso di questi cartelli, sui quali è periodicamente aggiornato il numero dei morti in incidenti...

♣ CONTINUAZ DA PAG. 37

sfazione di un primo posto nella classifica del Mondiale Piloti che forse gli varrà anche il diritto (essendo Fiat-France) di correre all'Acropoli.

Alen infine è stato perfetto. Sin dall'inizio si è imposto un ritmo da rullo compressore senza farsi prendere la mano dal suo abituale modo di guidare decentemente « euforico ». E' stato prima calcolatore, poi freddo esecutore di ordini. Non ha forzato sul « brutto » iniziale poi ha accettato la bagarre nel momento cruciale della gara. Per lui, che normalmente è più che mai sensibile a queste cose, c'era il « difficile » confronto con l'astro nascente, Vatanen, suo connazionale. Nonostante solo ventiseienne, Markku è già dalla parte dei « vecchi campioni finnici », i Makinen, i Mikkola, gli Altonen. Adesso è arrivato quest'altro lungo, filiforme Ari, che con la sua Escort, come Alen quattro anni fa, sta ripercorrendo la sua strada.

Ebbene, nella veste di « old », Alen ha accettato il nuovo ruolo usando esperienza prima, e martellando poi ai fianchi nel momento giusto. Al via della terza tappa, Vatanen, pareva irraggiungibile con la sua Ford. Due forature l'hanno però rallentato ed in queste due occasioni Alen lo ha raggiunto in prova. Poi, nella successiva durissima speciale di Nostra Signora Da Graca, lo ha riaggantato ugualmente facendogli nascere il dubbio che il gioco non fosse poi così fatto. E' iniziato in quel momento l'attacco a fondo della Fiat proprio nel terreno ideale della Ford che decisamente non se lo poteva aspettare.

Crollato Vatanen, per un errore di guida certamente provocato da una tensione cui deve ancora fare abitudine, è rimasto il solo Waldegaard a difendere i colori della Ford che già aveva perso, subito dopo la partenza, Clark. Waldegaard in questa occasione ha riproposto un'altra delle sue imprese da favola. Come lo si è visto passare sulle prove è indescrivibile: tutto grinta e decisione degne di un ragazzino con smania di mettersi in luce più che di un campione così affermato.

Waldegaard ha pagato più di tutti i danni delle forature, ciononostante ha tirato sino all'ultimo recuperando sempre le posizioni che via via gli toccava di perdere. Il secondo posto lo premia come si merita, ma nessuno si sarebbe scandalizzato se avesse vinto.

D'altronde a vincere potevano essere in tanti. Andersson ad esempio che in questa occasione ha spiegato ulteriormente il perché lo scorso anno Munari, con la Stratos, facesse tanta fatica a stargli avanti. Lo svedese ha condotto la Toyota in modo impareggiabile. Risultando spesso il migliore del lotto. Purtroppo per lui, appena presa con decisione la testa del Rally, due forature lo hanno ribattuto sesto.

Sul mondiale è bene ritornare perché questo risultato, pur nel suo entusiasmante succo, ha riproposto l'assurdità di certi punteggi che danno sì vivacità alla classifica ma che sono quanto di più ingiusto ci possa essere. L'Opel, ad esempio, pur senza nulla togliere al puntuale locale Meqepe, si è ritrovata punti con una facilità che non ha niente a che vedere con la lotta che si sono dovuti sobbarcare i primi della classifica. E' un discorso non



Il finnico Marku Alen vincitore del Rally del Portogallo



Bjorn Waldegaard ha condotto una gara molto volitiva, con la Ford RS 1800, rimontando fino al secondo posto. Sotto, Andruet si è comportato bene con la Fiat-France, nonostante abbia dimostrato di non essere a suo agio su queste strade



nuovo, ma sempre più d'attualità.

Tra quelli che non hanno terminato, ma che hanno detto molto per le prime posizioni, ci sono Mikkola, fermo nella prima tappa per la rottura delle sospensioni della sua Toyota, Manuel Iniacio, un portoghese che guida la sua Kadett Gr. 1 con la stessa abilità dei nostri migliori specialisti del turismo di serie, e il nuovo astro nascente spagnolo Beniflo Fernandez, recente vincitore del Rally di Costa Brava.

In gara c'erano anche due italiani con una piccola A112, Torchi-Miglioli. Partiti senza nessuna credenziale in più di quella di « incoscienti », si sono comportati brillantemente finendo per essere anche nei primi trenta assoluti. Purtroppo nel tratto più duro del Rally sono rimasti senza frizione ed hanno dovuto abbandonare non senza essere rimasti sei ore ad aspettare che passasse la prima macchina in quei luoghi sperduti (ed era giorno). Tutto sommato questa felicissima giornata per i colori italiani avrebbe potuto essere completata con il loro arrivo. Non è successo qui, ma i due si ripromettono di rifarsi all'Acropoli, e come proposito è sufficientemente stimolante.

131 anche nel MANTTA

HELSINKI - Giornata « buona », per la Fiat-Rally. Oltre a vincere il rally mondiale in Portogallo, la 131 ha vinto anche il « Mantta Rally », una gara valida per il campionato finlandese. Ha vinto Timo Makinen, in coppia questa volta con Salonen (che è omonimo dell'altro Salonen conduttore anch'egli della 131, giunto quinto). C'era in gara anche Simo Lampinen, con una Saab, ma si è dovuto ritirare.

Mantta Rally, rally valido per il campionato finlandese. Helsinki, 5-6 marzo 1977

La classifica

1. Makinen-Salonen (Fiat-Abarth 131 Rally) punti 3414; 2. Hamalainen-Puttkonen (Ford Escort) 3440; 3. Rainio-Nyman (Saab 96) 3471; 4. Granholm-Anttonen (Opel Kadett GTE) 3498; 5. Salonen-Markkula (Fiat Abarth 131 Rally) 3510.

CONTINUAZ DA PAG. 39

così attardato da cominciare a pensare a come potrà recuperare il suo ritardo da Andersson. Praticamente la grande tappa è finita qui. Anche il Rally è senza storia, ormai, ma nessuno si azzarda a dirlo in Fiat per paura di portar iella.

Classifica della terza tappa.

1. Alen, 5'56"14"; 2. Andersson, a 5'20"; 3. Waldegaard, a 5'46"; 4. Verini, a 13'26"; 5. Andruet, a 15'38"; 6. Meqepe (Opel) a 36'04".

Sabato - Domenica 5 - 6 marzo

QUARTA TAPPA

VERINI CUOR D'ORO

L'incubo di rottura di un altro semiasse toglie un poco di tranquillità al clan Fiat, Alen comunque è in una botte di ferro. I primi assaggi con le « speciali » di apertura delle dodici ultime in programma vengono fatti con gomme intermedie nonostante il fondo sia tutto asfaltato ed asciutto. Waldegaard attacca subito Andersson che pare comunque ribattere con decisione ogni assalto. Alla terza tornata, comunque, si gira e si fa sopravanzare in classifica. Da questo momento anche per la seconda piazza non c'è più storia nonostante i due si attacchino fino alla fine. Sin dalla prima prova è iniziato l'ultimo calvario per Verini che resta subito con un ammortizzatore bloccato. Non c'è il tempo materiale per la sostituzione anche perché un altro ammortizzatore dovrà essere sostituito più tardi.

A metà dell'ultima notte in classifica Verini precede Andruet di poco meno di un minuto e mezzo. E' a questo punto, allora, che il pilota milanese, d'accordo con Ninni Russo, decide di restituire al francese il favore avuto nella seconda tappa quando questi ha perso molti minuti per spingerlo fuori speciale. Nell'ultima prova allora i due italiani si fermano il tempo giusto per permettere il sorpasso della bianca 131 d'oltralpe. Un atto di gratitudine che premia ulteriormente la loro corsa e permette ad Andruet di prendere la testa del mondiale piloti, seppur in grande compagnia. Il successo è proprio completo.

C. C.

SCONTO-nave CANGURO per il rally-Sicilia

Normalmente il Rally di Sicilia, valido anche quest'anno per il campionato europeo, oltre che per quello italiano con uno dei coefficienti più alti (3), patisce la troppa distanza (che equivale ad alti costi) dai centri-chiave del rallysmo nostrano.

La corsa isolana, invece, merita molto di più di quello che può offrire agli spettatori del luogo. Per questo motivo AUTOSPRINT si è fatto portatore di una bella notizia che interessa sportivi praticanti ed appassionati grazie alla sensibilità delle « Linee Canguro », la Compagnia di navigazione che ha di recente aperto una nuova rotta tra Livorno e Palermo con tre viaggi settimanali.

In occasione del rally, infatti, sarà possibile viaggiare con il 30% di sconto su tutte le possibili combinazioni di trasporto di cui di seguito diamo alcune cifre esemplificative ricordando che, per ulteriori accordi o prenotazioni si può telefonare al 37591 di Livorno.

In questi giorni e a queste ore si PARTE e si ARRIVA

PARTENZE				ARRIVI		
MA 19.00	GIO 21.00	SA 23.00	PALERMO ↑	MA 15.00	GIO 17.00	SA 19.00
16.00 ME	18.00 VE	20.00 DO		LIVORNO ↓	18.00 LU	20.00 ME
ARRIVI				PARTENZE		

Questi i prezzi con SCONTO AUTOSPRINT per sola andata

Sistemazione	Tariffa scont. 30%
Cab. Doppia e Tripla	Lit. 28.000
Cab. Doppia e Tripla	Lit. 24.500
Cab. Quadrupla s.s.	Lit. 17.500
Poltrona recl.	Lit. 14.000

AUTOVETTURE AL SEGUITO

Classificazione	Tariffa scont. 30%
1. categoria fino a mt. 3,50 (incl. Fiat 127)	Lit. 24.500
2. categoria da mt. 3,51 a mt. 4,50	Lit. 28.000
3. categoria oltre mt. 4,50	Lit. 31.500