

La grande
stagione
è conclusa

Log Scans
domenica SPRINT



Waldegaard
e
Thorszelius,
grandi
protagonisti
della
stagione
appena
conclusa
gioiscono
sul podio
del RAC

WALDEGAARD è ormai campione mondiale rally:

il tracollo agonistico di MUNARI
anticipa il tramonto LANCIA

Fine di un'iride

SPECIALE AUTOSPRINT

LONDRA - La Ford si è presa la sua rivincita sulla Fiat in occasione del RAC Rally e nonostante la Casa britannica avesse già perso il campionato mondiale marche si è aggiudicata l'ultima prova della serie piazzando cinque macchine tra i primi sei arrivati. Bjorn Waldegaard ha dato la quindicesima vittoria alla Scandinavia in questo rally forestale britannico, distruggendo il credo che i piloti britannici fossero ormai pari a quelli del resto del mondo, almeno sul loro proprio terreno. Brookes, Clark, Dawson e Pond sono stati gli unici piloti ad arrivare nei primi dieci, tutti gli altri provengono da Svezia e Finlandia. La Fiat ha portato tre delle sue sei macchine a questa ultima prova, ma solo la vettura di Lampinen ha terminato nei primi dieci e ha ottenuto punti. Il suo settimo posto tuttavia non era abbastanza alto per aumentare il punteggio del campionato della Fiat, perciò la Casa italiana vince questa sfida mondiale con sei punti di vantaggio.

L'unico pilota non Ford in grado di costituire un pericolo era Hannu Mikkola con la Toyota Celica, uno dei molti modelli che hanno partecipato ad un rally per l'ultima volta in base all'attuale regolamento, che cambierà per il gr. 4 con l'inizio dell'anno prossimo. Mikkola ha disputato questo ultimo rally della stagione con una bravura incredibile con una vettura inferiore dal punto di vista della competitività, arrivando secondo assoluto. L'unico altro pilota ad aver preso il comando durante la gara è stato Pentti Airikkala, che era in testa per quasi la totalità della prima giornata con la sua Vauxhall Chevette.

Quando la Fiat ha determinato il campionato a suo favore in Corsica, molti si sono chiesti se avrebbero fatto onore a tutte le promesse, se avrebbero mandato una macchina simbolica o se si fossero ritirati del tutto. La situazione in Gran Bretagna era confusa, dovuta ad una serie di cambiamenti dei nomi dei piloti. Chiamate telefoniche dall'Ita-

Martin Holmes



Cinque meccanici attorno alla Stratos di Munari-Sodano praticamente tutta smontata la dicono lunga sulle peripezie del campione italiano al RAC. Nell'incredibile finale di stagione del nostro portacolori principe c'è la prefigurazione dell'oscuro domani che attende il reparto corse torinese adesso che pare scontato l'ingresso veramente fattivo nel Gruppo Fiat-rally, il che potrebbe indicare il tramonto di un simbolo che ha vinto tutto

CONTINUA A PAGINA 38

Lombard

RAC rally

19-24 novembre 1977

Rally internazionale valido quale ultima prova del campionato del mondo rallies per marche

- **Organizzazione:** RAC Motor Sport Division, 31 Belgrave Square, Londra
- **Direttore di corsa:** Jim Porter
- **Partenza/arrivo:** ore 9 del 19 novembre a Wembley (Londra), ore 16 del 24 novembre a York

Così al traguardo

1. Bjorn Waldegaard-Hans Thorszelius (Ford Escort RS 1800) 501'26", primi del gr. 4; 2. Mikkola-Hertz (Toyota Celica) 503'49"; 3. Brookes-Brown (Ford Escort RS 1800) 511'55"; 4. Clark-Pegg (Ford Escort RS 1800) 516'21"; 5. Dawson-Marriott (Ford Escort RS 1800) 519'46"; 6. Hamalainen-Scott (Ford Escort RS 1800) 522'17"; 7. Lampinen-Andreasson (Fiat Abarth 131) 524'24"; 8. Popd-Gallagher (Triumph TR7) 525'04"; 9. Eklund-Cederberg (Saab 99 EMS) 526'02"; 10. Danielsson-Broad (Opel Kadett GTE) 526'22".

VINCITORI DI CATEGORIA

12. Wilson-Palmer (Ford Escort RS 2000) 538'06", primi del gr. 1; 15. Kullang-Berglund (Opel Kadett GTE) 542'50", primi del gr. 2; 57. Jill Robinson-Dorothy Selby (Ford Escort RS 2000) 639'51", prime delle dame. 182 partenti, 67 classificati.

Così piazzati nelle 69 «speciali»

Waldegaard	25	15	9	5	5	—
Brookes	15	10	10	5	7	4
Mikkola	14	16	12	8	5	2
Vatanen	5	5	2	1	1	3
Airikkala	5	—	2	2	7	4
Munari	4	5	3	6	2	6
Lampinen	4	—	1	1	3	4
Clark	3	5	10	7	4	5
Dawson	2	7	9	7	6	6
Eklund	2	—	—	4	5	7
Makinen	1	3	2	6	6	2
Alen	1	3	—	3	2	1
Blomqvist	1	1	—	2	2	2
Pond	—	1	1	2	2	4
Kullang	—	1	—	—	1	1
Asterhag	—	1	—	—	1	1
Bacchelli	—	1	—	—	—	1
Sclater	—	—	2	4	3	6
Hamalainen	—	—	2	4	1	2
Salonen	—	—	1	1	3	7
Therier	—	—	1	—	1	4
Taylor	—	—	1	—	—	1



Con questa grinta Waldegaard si è proposto al pubblico vincendo anche la guerra aerea degli sponsor. La sua Ford Escort, infatti, era sponsorizzata dalla British Airways mentre il suo diretto rivale Munari era Alitalia

CONTINUAZIONE DA PAG. 37

lia arrivavano con una tale frequenza che gli organizzatori sono rimasti veramente disorientati, erano chiamate riguardo cambiamenti teorici o intenzionali dei nomi dei piloti. Avevano iscritto Rohrl nella speranza, inutile come si è rivelato, che avrebbe preferito una Fiat invece di una Opel. Il pilota irlandese Billy Coleman è stato ritirato e la sua iscrizione è stata assegnata alla Stratos Chequered Flag, e ancora pochi giorni prima del via esisteva un piano di mettere Darniche al volante di una delle macchine italiane.

Le sei macchine sono state suddivise in due squadre: Olio-Fiat, con macchine per Alen, Bacchelli e Verini e la squadra britannica Chequered Flag aveva dato i suoi colori al secondo team con Salonen, Lampinen e Makinen. Le vetture dell'Olio-Fiat erano preparate in base a modifiche più recenti, e, in particolare, la macchina di Verini presentava molte caratteristiche inedite come freni nuovi, nuova pompa di iniezione di carburante, frizione nuova e un albero a camme che dava una gamma molto più utile di giri motore. I motori Fiat sviluppano la loro potenza a giri notevolmente più ridotti di quelli dei motori Ford. La Lancia, quest'anno era ancora indipendente, ma si è presentata con una sola macchina al RAC, quella di Munari. Lui era molto preoccupato per la Coppa FIA, un campionato non molto compreso da tutti. Gli italiani erano consapevoli

del fatto che Waldegaard avrebbe potuto benissimo battere Munari per questo titolo, il terzo in ordine di importanza nei rallies internazionali, dopo il campionato mondiale ed europeo, entrambi già vinti da vetture italiane (anche se il loro campione europeo è di fatto francese), nonostante l'incertezza sul risultato del Total Rally sudafricano aumentasse la confusione sul regolamento.

La Ford aveva iscritto tre macchine direttamente ufficiali, tutte con uno sponsor a sé. Roger Clark, il vincitore dell'anno scorso, correva con i colori del giornale britannico Daily Express, Bjorn Waldegaard (l'unico pilota Ford che disponeva di una macchina nuova per questa gara) portava il motivo della British Airways, mentre Ari Vatanen era appoggiato dal «Sunday Times». Il team aveva altre due macchine iscritte, una per il vincitore dei 1000 Laghi, Kyosti Hamalainen e l'altra per Russell Brookes. La Ford era anche interessata separatamente a due macchine gr. 1 per Graham Elsmore, il quale ha già vinto quest'anno nel campionato e il notevole ventunenne Malcom Wilson. Brookes ha cominciato la gara come «outsider» nella corsa al titolo britannico, poiché Airikkala era subito in testa con un buon margine di vantaggio. Poi la Vauxhall è uscita di strada per 20 minuti dando a Brookes l'occasione di cui aveva bisogno. Doveva recuperare il tempo perso per noie meccaniche nelle prime fasi, e alla fine è stato il migliore pilota britannico, vincendo il titolo nazionale, mentre Wilson si è aggiudicato la vittoria nel gr. 1.

Tra gli altri teams la Vauxhall ha attirato il maggiore interesse tra i teams stranieri. Gli italiani continuavano a domandarsi se era valida la sua omologazione dato che la macchina aveva corso solo in Gran Bretagna (dimenticando che Airikkala l'aveva usata per i 1000 Laghi). La Saab non veniva presa in considerazione da parte dei commentatori informati, per la ben nota debolezza della trasmissione, sebbene, se il rally avesse incontrato molta neve, avrebbe avuto qualche possibilità (e prima del via molte speciali erano coperte di neve).

La Toyota aveva un pilota buono (Mikkola) e due meno significativi (Walfridsson e Therier), ma la Celica non è mai stata considerata una macchina promettente; Mikkola con il suo contratto per il 1978 con la Ford in tasca doveva dimostrare a se stesso il suo valore con un modello che entro poco sarebbe stato non più valido per il cambiamento del regolamento per cui era stato progettato. E se la Toyota stava già sprecando il suo tempo, come stavano le cose con la Opel? Se a Rohrl si doveva offrire una macchina gr. 2 (perché questo sembrava l'unico modo per portare una delle macchine ufficiali al traguardo) perché allora partecipare, anche se poi è stata la gr. 4

di Danielsson che è arrivata al traguardo e Rohrl ha dovuto tornarsene a casa a piedi un'altra volta. Kullang ha vinto la categoria gr. 2, mentre le Kadett gr. 1 erano pilotate da Lars Carlsson, Jurgen Barth e Walter Smolej.

Nelle dure condizioni della competizione mondiale un team che cerca di meritare è la Leyland con la sua TR7, ma, senza dubbio, tenendo presente il buon avvio in questa gara di Pond, l'anno scorso, il team ha iscritto quattro vetture, nella speranza di migliorare. I loro soliti piloti erano un po' fuori forma, poiché quest'anno si sono concentrati sulle gare estere, e hanno così perso il contatto, e si riteneva anche generalmente che le loro macchine non fossero migliorate tanto quanto quelle degli altri teams, durante gli ultimi 12 mesi.

Un altro «outsider», la Renault, era ben al di fuori di ogni sfida, con le R5 Alpine, nel loro primo rally segreto; comunque le macchine con il motore millequattro non erano abbastanza potenti. La Chrysler, malgrado i suoi 24 punti nel campionato mondiale, ha preso il via con una macchina che aveva un triste record di affidabilità (il RAC Rally di quest'anno era molto più lungo del solito), mentre la Skoda, benché abbia un record costante in gr. 2 (dovrebbero battere la Renault per quanto riguarda l'affidabilità, restaurando solo la Opel come rivale seria in questa gara), c'erano troppe macchine gr. 4 che volevano arrivare alla fine per permettere al team cecoslovacco di poter sperare in qualche punto per il campionato. L'elenco degli iscritti era affascinante. Rod Millen è venuto dalla Nuova Zelanda con la sua Mazda RX3, potente come qualsiasi Escort, e molto di più delle Fiat. Jan Hettaema è venuto dal Sud Africa, le Wartburg sono venute dalla Germania Orientale, cinque teams privati dal Giappone.

Era un rally che stimolava l'immaginazione degli appassionati in tutto il mondo. Le iscrizioni straniere hanno avuto priorità e i piloti privati britannici si sono arrabbiati quando le loro richieste di partecipare sono state rifiutate; solo 35 piloti di club sono stati ammessi.

Le speciali della prima giornata sono state scelte per poter accogliere il pubblico in luoghi in cui si poteva raccogliarlo in modo sicuro; l'incidente dell'anno scorso nella seconda speciale è stato una minaccia per il RAC Rally, ma non soltanto per il RAC, ma per lo sport britannico nel suo complesso. Questo significa che i risultati nelle prime speciali non erano molto significativi. Le vere speciali forestali sarebbero iniziate solo nella serata della seconda giornata. Avevano scelto molte nuove piste forestali per questa gara, benché la maggioranza veniva usata spesso nel RAC o in altri rallies di minore importanza nel passato.

Campionato Mondiale Rallies per Marche

	Montecarlo	Svezia	Portogallo	Safari	Nuova Zelanda	Acropoli	1000 Laghi	Canada	Sauremo	Corsica	RAC	TOTALE
Fiat	16	14	18	—	18	(12)	16	18	18	18	(6)	136
Ford	—	14	16	18	16	18	18	14	(10)	—	18	132
Opel	9	17	13	—	—	4	8	—	13	—	1	65
Lancia	18	—	—	14	—	—	—	—	12	16	—	60
Toyota	—	10	14	—	9	—	—	9	—	—	16	58
Datsun	—	—	—	16	—	14	—	10	—	—	—	40
Porsche	14	—	4	—	—	—	—	—	9	8	—	35
Saab	—	18	—	—	—	—	—	10	—	—	—	28
Chrysler	—	—	—	—	—	10	14	—	—	—	—	24
Mitsubishi	—	—	—	12	2	—	—	8	—	—	—	22

PRIMA TAPPA

MIKKOLA
primo leader

LONDRA - La prima speciale di Blenheim Palace (la casa della famiglia Churchill) era lunga quattro miglia e aveva tratti molto scivolosi. Airikkala ha preso subito un vantaggio di cinque secondi su Mäkinen e Brookes ha perso quasi un minuto per noie alla sospensione. La seconda speciale (Towchester) ha usato i terreni di Lord Hesketh, mentre la terza si è disputata a Sutton Park nel Birmingham. Airikkala ha aumentato il suo vantaggio fino a 20 secondi davanti a Munari, mentre sia Vatanen che Clark, con le Ford ufficiali hanno subito forature. Brookes aveva noie alla frizione che gli hanno rovinato i tempi nelle speciali.

Erano state inserite anche tre speciali corte, che si sono disputate nelle foreste pianeggianti di Nottingham, ma erano lontane dall'essere speciali forestali tipiche. Mikkola ha cominciato a risalire, e dopo la 8. speciale aveva solo uno svantaggio di sei secondi sulla Vauxhall. La migliore Ford era quella di Waldegaard al terzo posto. Una scelta azzeccata prima della decima speciale a Brambham, l'ultima della prima giornata, ha permesso a Mikkola di portarsi in testa per la sosta della prima notte.

L'ordine della seconda partenza era quello della classifica assoluta dopo tre speciali, il che è stato un grosso svantaggio per Brookes, Clark e Vatanen.

SECONDA TAPPA

MUNARI precipita
nelle retrovie

Il percorso di lunedì, da York al Galles del Nord, non è stato molto significativo per la gara, ma Airikkala ha perso terreno su Munari e Waldegaard. Fino a quel punto c'erano stati pochi ritiri, due Chrysler gr. 1 (di Wood e Waugh) avevano accusato la rottura del motore e Coleman ha rotto il distributore. Al calare della notte di lunedì, il rally è cominciato sul serio. Tutto d'un tratto sono successe molte cose. Waldegaard ha registrato un tempo sorprendente a Beddget, più veloce di 20" del secondo in quella speciale, Dawson, e si è messo al comando. Ora guidavano quattro diverse marche di vetture: Ford, Toyota, Lancia e Vauxhall. Dopo altre due speciali Waldegaard aveva aumentato il suo vantaggio: ora aveva un margine di 35" su Mikkola, quando si trovavano davanti alla prima serie di speciali lunghe (Dovey e Panperthog). Munari ha rotto la cinghia del ventilatore dopo la prima di queste speciali di 10 miglia, e la Lancia verde e rossa era completamente avvolta dal vapore quando ha raggiunto la fine della speciale. Nella seconda, Airikkala e Lampinen sono usciti di strada, ma per poco tempo. A quel punto Waldegaard aveva un vantaggio di 34" su Markku Alen, seguito a 14 secondi da Dawson.

Pioveva ma la neve prevista non si era ancora vista, tuttavia le speciali successive si portavano in regioni più alte. A Hafren la Leyland ha avuto nuovamente



Lampinen, con la 131 Chequered Flag è stato al solito il migliore dei Fiat (sopra) ma all'arrivo c'era anche Bacchelli con Rossetti (sotto) 17.



problemi quando Markku Saaristo si è rovesciato con la sua TR 7 e ha bloccato la speciale per un po' di tempo.

Waldegaard ha forato e Alen ha avuto dei guai; si era rotto un tubo dell'olio e ha perso tempo. Due speciali più avanti Airikkala è uscito di strada, mentre stava pilotando con una mano ferita nella speciale precedente. Finalmente, dopo 20 minuti la sua macchina è tornata in strada. Ora Waldegaard guidava il rally con un minuto di vantaggio su Mikkola, il quale era seguito da Dawson, Brookes e Vatanen.

Dopo 26 speciali le squadre erano in ga-

ra già da quasi 3 ore, la Fiat era piazzata meglio con il sesto posto (Mäkinen), mentre la Lancia era settima. Dopo altre quattro speciali Vatanen era fuori, perché si era rovesciato nello stesso punto e ha perso 10 minuti. Solater è uscito di strada anche lui, perdendo 20 minuti in un'altra curva, ma altrettanto scivolosa. Per la colazione di martedì mattina, Waldegaard aveva ancora un vantaggio di oltre un minuto su Mikkola, seguito a un altro minuto da Brookes.

Poi con la luce del giorno Brookes ha cominciato a spingere: su sei speciali è

stato cinque volte il più veloce e una volta secondo, ma malgrado ciò aveva sempre uno svantaggio di 27 secondi sulla Toyota, e 70 sulla Ford di testa. Munari si è fermato per noie al cambio, il che ha cancellato tutte le sue possibilità di un alto piazzamento nella classifica assoluta e probabilmente anche le sue speranze di aggiudicarsi il titolo mondiale. Stig Blomqvist con la prima Saab si è fermato per noie alla trasmissione due speciali prima della fine della prima tappa; Mäkinen è stato ritardato molto ad un posto di assistenza per noie a un semi-asse e Lampinen aveva noie con lo sterzo. L'ordine all'inizio della seconda tappa era: Waldegaard 259 minuti 55 secondi, Mikkola 260'38"; Brookes 261'05"; Dawson 265'54"; Salonen 268'29"; Clark 268'54"; Pond 270'57"; Hamalainen 271'06"; Therier 271'43"; Eklund 272'38"; la migliore macchina del gr. 1 era la Escort di Malcom Wilson, con un vantaggio di 1'12" su una macchina analoga di Elsmore e altri 3' sulla Vauxhall di McRae. Lars Carlsson si era già ritirato dopo un incidente quando si trovava in seconda posizione in questo gruppo e la Chrysler Avenger di Sparrow aveva abbandonato per noie alla trasmissione.

TERZA TAPPA

LAMPINEN
ultima speranza

Le speciali scozzesi e nordiche si trovano nella terza parte del rally. Rimaneva da disputare praticamente lo stesso numero di speciali, il rally era lontano dall'essere terminato. La parte peggiore sarebbe probabilmente stata la serie di speciali di 20 miglia in Kielder; una zona in cui si possono impiegare anche ore per tornare in un luogo abitato quando si rimane a piedi.

Prima, però, il rally si è diretto verso ovest da York verso il Lake District, dove una forte pioggia e piste rocciose hanno reso la vita difficile ai concorrenti. Hainbach con la sua Escort, che godeva dell'appoggio della Casa, è stato fortunato a non aver danneggiato il motore quando si è spaccato un tubo dell'acqua, mentre il vincitore di Le Mans, Juergen Barth ha dovuto ritirarsi a Croft — una speciale su asfalto, disputata su un circuito da corsa. Un altro pilota Opel, Kullang (il quale era in testa nel gr. 2, dopo il ritiro di Rohr la sera precedente) ha rotto un tubo della coppa ed è stato fortunato di aver potuto raggiungere la fine della speciale per poter effettuare le riparazioni (le occasioni di riparare le macchine erano molto limitate quest'anno secondo il regolamento).

La Fiat ha avuto altri due grossi guai a Grisedale: Verini, con la Fiat sperimentale, è uscito di pista senza poter tornare in gara, e Bacchelli ha forato due volte nella prima speciale ed era costretto ad iniziare la seconda (16 miglia) con una gomma a terra. Poi un altro disastro: Salonen ha schiantato la sua Fiat contro un albero. Lui non è rimasto contuso, ma il suo copilota ha dovuto essere trasportato all'ospedale con ferite alla schiena. Ancora

CONTINUA A PAGINA 40



Ambientazione da Safari per questo passaggio di Airikkala con la Chevette



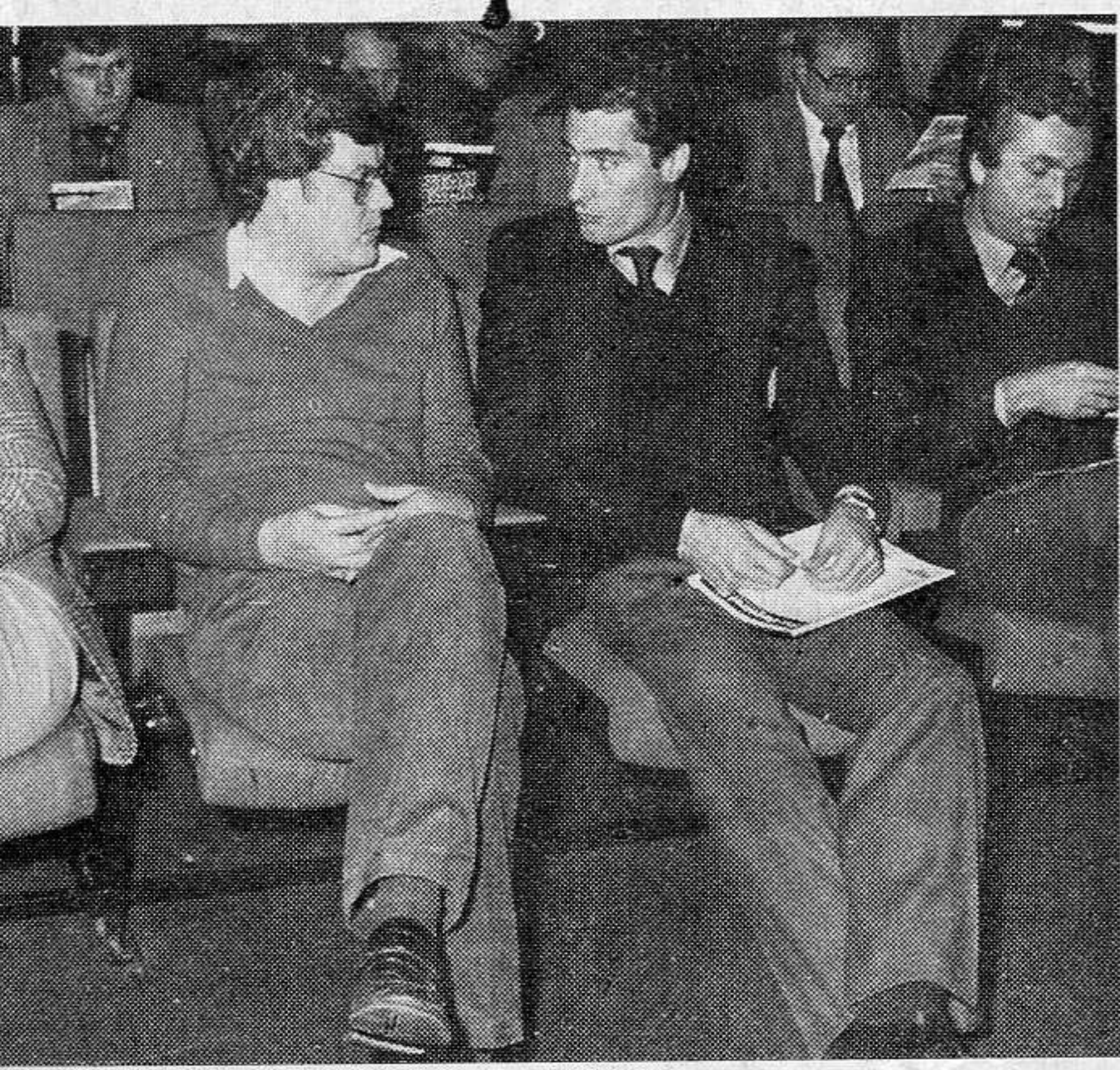
Poca fortuna quest'anno per Verini-Russo con la 131 versione più recente

una volta in questa stagione la prima Fiat in gara era pilotata da Lampinen, che ora si trovava al decimo posto. McRae ha dovuto ritirarsi per rottura del motore nella sua Vauxhall gr. 1; Sclater continuava la sua corsa, ma solo fino ad una seconda uscita di strada, quando la Vauxhall gr. 4 si è rovesciata. Non faceva troppo freddo e non c'era traccia di neve, tuttavia il tratto peggiore doveva ancora venire.

Quando le macchine sono riemerse dalla foresta di Kielder, uno per uno gli spettatori controllavano i numeri per vedere che macchina era rimasta bloccata. Mancava solo uno dei maggiori piloti, John Taylor, che si trovava al 12. posto. Clark era salito in quarta posizione, davanti a Dawson, ma per il resto l'ordine rimaneva invariato. Dawson aveva perso un po' di tempo uscendo di strada. Dopo Kielder arrivava l'alba della quinta ed ultima giornata.

Dopo essere arrivati fino a questo punto, le ultime speciali nella Yorkshire sembravano innocue. Eklund ha perso un minuto e mezzo perché si è rovesciato con la sua Saab; la macchina si trovava in tristi condizioni, ma i meccanici l'hanno raddrizzata alla meglio, e lui ha perso due posizioni. Terry Kaby (Dolomite Sprint, terzo nel gr. 1) era in difficoltà per la rottura di una testata, mentre Jean Pierre Nicolas, con la seconda Renault 5 Alpine aveva noie con la frizione. Precedentemente si era ritirato Ragnotti con il semiasse rotto. A quattro speciali dalla fine Nicolas era fuori gara, di nuovo rottura di trasmissione, e anche Kaby si è dovuto ritirare dopo aver terminato l'ultima speciale. Finalmente era finito tutto. Le macchine sopravvissute sono tornate a York. La più bella gara ed uno dei RAC Rallies più emozionanti era terminato. Molti piloti francesi erano stati sconfitti, la Ford si è aggiudicata il successo come meglio non poteva sperare e Bjorn Waldegaard poteva dire inoltre « Ecco, questo è stato un anno fortunato per me! ».

m. h.



Mikkola, prima di partire, pensava già al prossimo anno con la Ford...

FINITO L'EUROPILOTI

PITTONI-RUSSO primi al Bosforo

ISTANBUL - Leo Pittoni ed Alberto Russo hanno festeggiato con una vittoria nella gara di chiusura del campionato europeo conduttori la loro prima uscita assieme. Con l'Alfetta GT del Jolly Club hanno infatti dominato a piacimento gli avversari nel Rally del Bosforo, in Turchia, aggiudicandosi 15 delle 22 prove speciali in programma e restando gli unici senza penalità ai controlli orari.

La gara è stata durissima con ritiri a catena tanto è vero che solo 13 vetture delle 72 partite ha raggiunto il traguardo. Alle spalle di Pittoni-Russo sono arrivati Sevelinge con una Opel Kadett, Azmi con una 131 Murat, Jonescu con una Renault Alpine ed il campionissimo locale Ali Sipahi con un'altra 131 Murat sperimentale.