

# I DOMINATORI MUNARI E CARELLO NON FAVORITI DALLA BUONA SORTE N



# 1°

ANDRUET  
DELFERRIER



# 2°

VERINI  
SCABINI



# 3°

TONY  
MANNINI



# il mostro WALDEGAARD non b

## DALL'INVIATO

**SANREMO** - Uno, due, tre... mendo. Il sogno cullato per anni è diventato realtà e finalmente c'è stata una passerella tutta Fiat al traguardo del rally italiano più titolato.

Il rally di Sanremo era atteso da mesi come il rimedio di tutti i mali Fiat in questo campionato mondiale prima facilmente ipotecato, poi sofferto, quindi praticamente perso, e poi recuperato col successo canadese. Sulle strade dell'entroterra ligure l'attacco italiano doveva essere massiccio, da rullo compressore, incontenibile. Uomini (tecnici, meccanici e piloti) e macchine avevano sopportato una preparazione durata mesi. Nella settimana d'inizio ottobre non ci si giocava un rally e forse nemmeno un mondiale. Ci si giocava tutto un futuro agonistico le cui vaste dimensioni sfuggono ai più. I giorni della vigilia avevano oltretutto alimentato la tensione per via di certe fughe di informazioni riguardo un nuovo assetto dirigenziale nell'ambito del Gruppo che non trovava e forse non trova tutti consenzienti.

Poi è arrivato il Sanremo, un rally che resta come sempre magnifico e che nella nuova veste di quest'anno si è ancora più esaltato. Sono stati giorni da cardiopalmo. Intrighi politici mascherati da pacche sulle spalle si sono confusi all'altalena dei ritiri che, come sempre, è tipica di una gara che non lascia tregua a nessuno. Alla fine il bilancio premia la Fiat con un terzetto di macchine ai primi tre posti che coronano l'impegno di una stagione decisamente diversa nei modi se non nella sostanza.

Sul « tutto asfalto » sanremese si sono

affrontate, nell'ennesimo duello, la britannica Ford e l'italianissima Fiat. Ancora una volta si è riproposta una sfida che vede, ed è inutile nascondere, due colossi dell'industria automobilistica mondiale scendere sul campo con vesti decisamente diverse, l'abito dimesso degli inglesi e quello « lungo », lunghissimo, degli italiani. Ma la Fiat di oggi, pur risultando a tratti persino indisponente con la sua megaorganizzazione, per il suo « tutto a disposizione », per i suoi mezzi da « schiaffo alla miseria », ha il grande merito di aver saputo perlomeno convogliare nella direzione più direttamente agonistica quello che in tempi passati era speso per altre più inutili esteriorità.

Così la vittoria della Fiat risulta il prodotto di un niente rimasto intentato ed accusa anche la Ford di un esagerato, per contro, pressapochismo. Si perché spesso e volentieri l'assistenza di una Scuderia Rododendri o della Piacenza Corse (due nomi a caso) appariva più organizzata di quella Ford (senza parlare ovviamente del Jolly Club o della Opel italiana) e questa non può essere una giustificazione, ma, semmai, una colpa. E' una premessa indispensabile per non cadere in un tranello sentimentale cui tutti gli appassionati, che hanno peregrinato nella nebbia e nella pioggia di alcune notti terribili, rischiano di cadere e che potrebbe sminuire quello che è stato invece il trionfo meritato (mai quest'anno come in questa occasione) delle 131 Abarth.

Quanto fosse ricco il piatto alla partenza è noto. Una appetitosa torta che faceva gola alla Lancia che da anni è abituata a gustarla, alla Fiat che appariva decisamente la più affamata ed ovviamente alla Ford cui già le briciole avrebbero fatto molto piacere. Le vicende, veramen-

te appassionanti, di questa contesa si leggono in cronaca, un fitto elenco anche di ritiri spiacevoli che lasciano alla Lancia la soddisfazione di poter dire che due macchine si sono fermate quando erano in testa (Munari per un guasto inedito che conferma la sua perenne mal sorte in questa gara, Carello per un incidente dopo aver dimostrato che questa stagione è stata davvero esaltante per lui e certamente decisiva per il suo futuro nella squadra ufficiale), una troppo presto (Pinto, a metà della prima prova per un incidente che si inserisce perfettamente in quel dannato destino che ha caratterizzato le sue ultime prestazioni, una sorte troppo ingrata per un campione con tanto passato e tanto valore), ed una al traguardo a completare il successo del Gruppo e un po' indietro solo per via di un guasto meccanico (Pregliasco, campione italiano '77 ed esemplare nell'eseguire gli ordini impartiti).

La Ford, si sa, non poteva avere grosse speranze. Aveva iscritto sì due vetture per quei campioni che sono Waldegaard e Vatanen, aveva sì le nuove macchine super potenti e con i nuovi assetti, ma non poteva che offrire una dignitosa resistenza. Fuori, come ormai abitudine, il finlandese Vatanen, già indietro per una toccata, e che comunque aveva dimostrato di non essere poi così impacciato sull'asfalto come lo si voleva far passare, tutto il peso è rimasto sulle robuste spalle di quel fenomeno che è oggi Waldegaard. E lo svedese si è superato veramente valorizzando così il successo Fiat. Mai domo nonostante i problemi ai freni (prodotto questo di una errata scelta tecnica), indomito lottatore anche dopo la toccata che gli ha ridimensionato la macchina a « coda di bulldog », coraggioso



Champagne per tutti offerto dalla premiata ditta Andruet-Delferrier all'arrivo del trionfale Sanremo. In alto Due attoniti Munari e Waldegaard « osservano » tris iridato Fiat

SANREMO-FIAT E POKER DI GRUPPO



sta per le <131>

anche nel finale quando ha preferito ricorrere a gomme più rischiose per tentare il tutto per tutto nel tentativo di guadagnare qualche cosa anziché limitarsi ad una pur giustificata difesa, ha continuato ad essere un idolo su queste strade. E veniamo a questa Fiat al settimo cielo. Per Audetto una vittoria a Sanremo era il più grande sogno da quando era passato a questa direzione sportiva. Glielo hanno realizzato Andruet, Verini e Tony Fassina con i rispettivi e non meno validi copiloti, Delferrier, Scabini e Mauro Mannini. Prima ci avevano provato anche Rohrl e Bacchelli, ma due uscite di strada li hanno eliminati. In particolare il tedesco aveva impressionato oltre misura, ma non ha avuto la fortuna che meritava come non l'ha avuta il pubblico che di sicuro voleva vederlo per più tempo in gara. «Andruet e Verini hanno vinto a pari merito» — ha detto Audetto — ed in effetti sono stati entrambi fantastici. «Cavallo matto» sull'asfalto resta un vincente d'obbligo, Verini, per contro, a Sanremo trova sempre il modo di dare il meglio di sé. Per loro ha deciso il caso che in momenti diversi è voluto intervenire con due incidenti meccanici che poi non sono mai stati «recuperabili» per ben giustificate ragioni di gioco di squadra. I due hanno voluto anche dare una prova di non essere l'uno secondo, all'altro assicurandosi ad un certo punto due prove a testa, poi hanno accettato da professionisti gli ordini e tutto è filato liscio sino all'arrivo. Sono stati grandi, comunque, anche «Tony» e Mannini. I loro tempi sono stati subito eccezionali. Poi, vuoi per colpa di un ammortizzatore vuoi per via di noie all'impianto elettrico, sono un po' calati. Al via dell'ultima

tappa, con i nuovi ammortizzatori presi dalla macchina di Bacchelli, però, sono tornati quasi incontenibili nonostante regalassero agli avversari-compagni diversi cavalli di potenza ed almeno cento chili in più di peso (buona parte per... merito di Mannini). Il terzo posto assoluto e la qualifica nell'elenco dei piloti prioritari FIA li elegge a rango di grandi anche in campo internazionale. Ovviamente il Sanremo non si esaurisce qui. E' una gara troppo ricca di spunti e di emozioni su cui sarà indispensabile tornare. Lo pretende la lotta nel Gr. 2 dove l'abbandono di Pittoni, la vittoria di Ormezzano e lo spettacolo di Ragnotti con la piccola R5 Alpine ufficiale (senza dire del rientro graditissimo ed ottimo di Dall'Ava) e lo pretende il Gr. 1 dove dietro il successo di Cambiaghi con l'Escort (che ad un certo punto diventava interessante per il mondiale con la possibilità di un ritiro anche di Waldegaard) potrebbe nascondersi un nascente programma Ford-Italia, anche se non si può non tacere della autoritaria ed indiscutibile prestazione-dominio di Cerrato. In più un dimesso Gr. 3 vinto dal privatissimo Gardovat, che bissa il successo dell'anno passato, ha anche laureato campione tricolore il simpatico Tauffer, salito agli onori probabilmente al termine della più opaca gara (per via dei freni, soprattutto) della sua carriera. Un trionfo previsto, dunque, atteso, ma pur sempre graditissimo. Quello che proprio ci voleva anche per festeggiare il segretissimo accordo, ormai realtà, della Fiat con l'Alitalia. Sì, grazie a Sanremo, la Fiat ha forse preso il volo.

Carlo Cavicchi

4-8 ottobre 1978 Rally valido per il mondiale marche, mondiale piloti e il campionato italiano Organizzazione: A.C. Sanremo Percorso: nell'entroterra sanremese per circa 1.800 km in tre tappe Direttore di corsa: Adolfo Rava Condizioni climatiche: bel tempo, pioggia e nebbia LE PAGELLE: organizzazione 10; sicurezza 10

Così al traguardo

1. Andruet-Delferrier (Fiat 131 Abarth) 10.27'43"; 2. Verini-Scabini (Fiat 131 Abarth) 10.29'40"; 3. «Tony»-Mannini (Fiat 131 Abarth) 10.36'44"; 4. Pregliasco-Reisoli (Lancia Stratos) 10.38'30"; 5. Waldegaard-Thorszelius (Ford Escort RS) 10.41'19"; 6. Ormezzano-Meiohas (Opel Kadett GTE) 10.57'01"; 7. Ragnotti-Andrié (Renault R5 Alpine) 11.08'48"; 8. Presotto-Perissutti (Opel Kadett GTE) 11.21'22"; 9. Dall'Ava-Russo (A.R. Alfetta GT) 11.29'50"; 10. Gardavat-Otto (Porsche Carrera) 11.32'43".

GRUPPO 1 Classe fino a 1000: 1. (28) Spongia-Catto (A 112) 14.02'52"; 2. (29) Maran-Maran (Fiat 127) 14.11'08"; 3. (36) Giulli-Campagnelli (A 112) 14.46'02"; 4. (37) Pignotta-Di Rocca (Fiat 127) 15.48'11". Classe fino a 1150: 1. (24) Garin-Motroni (A 112) 13.27'50"; 2. (30) Rocca-Gandolfo (A 112) 14.12'07"; 3. (31) Bal-Pastorello (A 112) 14.20'17"; 4. (32) Rostagni-Rostagni (A 112) 14.34'28"; 5. (33) Geninatti-Bonato (A 112) 14.37'17"; 6. (56) Forciniti-Nesti (A 112) 26.48'25".

Classe fino a 1300: 1. (26) Ameglio-Boggero (Simca R2) 13.41'34"; 2. (35) Giambardino-Stillitano (Fiat 128 C.) 14.45'30"; 3. (45) Sardo-Serafino (Fiat 128 C.) 22.53'33"; 4. (48) Tosi-Policchi (Fiat 128 C.) 23.07'03"; 5. (55) Pastorino-Rossi (Fiat 128 C.) 25.12'13". Classe fino a 2000: 1. (11) Cambiaghi-Sanfront (Ford Escort RS) 11.37'20"; 2. (12) Barbagianni-Garcia Perez (Opel Kadett GTE) 11.47'29"; 3. (14) Gerbino-Cresto (Opel Kadett GTE) 12.06'09"; 4. (17) Mandrea-Fauchille (Opel Kadett GTE) 12.29'59"; 5. (21) Pallanca-Audibert (Ford Escort RS) 13.12'54"; 6. (22) Melano-Riorda (Opel Kadett GTE) 13.20'30"; 7. (42) Quaciari-Lavazza (Ford Escort RS) 22.21'48"; 8. (43) Tarditi-Rossi (Opel Kadett GTE) 22.28'32"; 9. (44) Cerrato-Guizzardi (Opel Kadett GTE) 22.33'43"; 10. (49) Pons-Gatti (Opel Kadett GTE) 23.38'06".

GRUPPO 2 Classe fino a 1300: 1. (18) Brion-Stuani (Simca R2) 12.41'36"; 2. (20) Zorzato-Barello (A 112 Abarth) 12.53'18"; 3. (25) Sisto-Tirantello (Simca R2) 13.28'46"; 4. (27) Maselli-Bianchi (Fiat 128 C.) 13.58'59"; 5. (38) Girola-Nurisso (Ford Escort) 16.12'51"; 6. (50) Malacarne-Giotti (Fiat 128 S) 23.53'03". Classe fino a 2000: 1. (6) Ormezzano-Meiohas (Opel Kadett GTE) 10.57'01"; 2. (7) Ragnotti-Andrié (Renault R5 Alpine) 11.08'48"; 3. (8) Presotto-Perissutti (Opel Kadett GTE) 11.21'22"; 4. (9) Dall'Ava-Russo (A.R. Alfetta GT) 11.29'50"; 5. (16) Chianea-Chianea (Opel Kadett GTE) 12.21'24"; 6. (19) Marchesini-Peirano (VW Golf) 12.42'32"; 7. (40) Noberasco-Da Monte (Opel Kadett GTE) 21.20'04"; 8. (46) Bulfoni-Gardella (Opel Kadett GTE) 23.01'19"; 9. (51) Mandelli-Boggio (Opel Kadett GTE) 23.53'41"; 10. (54) Barreca-Sinacori (Opel Kadett GTE) 24.53'31".

GRUPPO 3 Classe fino a 2000: 1. (23) Incudine-Bonifazio (Lancia Fulvia HF) 13.21'57"; 2. (39) Pinato-Malatesta (Fiat 124 Abarth) 18.24'51". Classe oltre 2000: 1. (10) Gardavat-Otto (Porsche Carrera) 11.32'43"; 2. (52) Tauffer-Sartoretto (Porsche Carrera) 24.01'14".

GRUPPO 4 Classe fino a 2000: 1. (1) Andruet-Delferrier (Fiat 131 Abarth) 10.27'43"; 2. (2) Verini-Scabini (Fiat 131 Abarth) 10.29'40"; 3. (3) «Tony»-Mannini (Fiat 131 Abarth) 10.36'44"; 4. (5) Waldegaard-Thorszelius (Ford Escort RS) 10.41'19"; 5. (13) Bellani-Zani (Fiat 124 Abarth) 11.59'04"; 6. (15) De Vincenti-Gastaldi (Fiat 124 Abarth) 12.12'32"; 7. (34) Corio-Novaro (Lancia Beta Montecarlo) 14.45'07"; 8. (41) Leofetti-Pellegrino (Fiat 131 Abarth) 21.31'59"; 9. (47) Bertolo-Colucci (Fiat 131 Abarth) 23.05'33"; 10. (53) Ferrari-Corneli (Opel Ascona) 24.02'54". Classe oltre 2000: 1. (4) Pregliasco-Reisoli (Lancia Stratos Alitalia) 10.38'30".

autosprint p.39 g.10,6 CAST

Così le speciali

1.a TAPPA Coldirodi: Munari (Stratos) 22'55"; Rohrl (131 Ab.) 22'58"; Pregliasco (Stratos) 23'11"; Carello (Stratos) 23'18"; «Tony» (131 Ab.) 23'25". Colle Langan: Munari 14'31"; Carello 14'42"; Pregliasco 14'51"; Waldegaard (Ford Escort) 14'52"; Verini (131 Ab.) 14'55".

15° RALLYE SANREMO 5° TROFEO FIAMM

Ponte dei Passi: Munari 7'37"; Pregliasco 7'42"; Carello 7'43"; Waldegaard 7'48"; Ballestrieri (Kadett GTE) 7'49". Colle d'Oggia: Munari 15'14"; Verini 15'33"; Carello 15'34"; Pregliasco 15'39"; Ballestrieri 15'41". Vigo: Munari 34'43"; Andruet (131 Ab.) 34'59"; Pregliasco 35'05"; Bacchelli (131 Ab.) 35'09"; Carello 35'16". Colle Langan: Munari 14'28"; Carello 14'40"; Pregliasco 14'46"; Andruet 14'52"; Verini 15'03".

Ponte dei Passi: Munari 7'29"; Pregliasco 7'45"; Carello 7'46"; Andruet 7'48"; Verini 7'49". Colle d'Oggia: Munari 15'10"; Carello 15'34"; Andruet 15'35"; Pregliasco e Verini 15'40". Apricale: Munari 43'41"; Carello 43'50"; Andruet 43'57"; Vatanen (Ford Escort) 44'06"; Verini 44'07".

2.a TAPPA Passo Ghimbegna: Verini 23'17"; Carello 23'21"; Andruet 23'21"; Bacchelli 23'37"; Waldegaard 23'45". S. Bernardo di Conio: Carello 22'22"; Verini 22'29"; Andruet 22'41"; Bacchelli 22'46"; Waldegaard 23'04". Passo Ginestro: Andruet 10'13"; Verini 10'16"; Carello 10'33"; Bacchelli 10'37"; «Tony» 10'41".

Scravajon: Andruet 9'38"; Verini 9'49"; Carello 9'52"; Bacchelli 9'52"; «Tony» 9'53". Melogno: Andruet 11'51"; Carello 11'59"; «Tony» 12'02"; Verini 12'04"; Ragnotti (R5) 12'15". Gioveti: Andruet 9'27"; Verini 9'30"; Carello 9'33"; Bacchelli 9'36"; Pregliasco 9'46".

Quazzo: Ragnotti 11'43"; Andruet 12'00"; Verini 12'05"; «Tony» 12'13"; Ormezzano (Kadett GTE) 12'14". Scravajon: Andruet 9'45"; Pregliasco 9'53"; Verini 9'56"; «Tony» 10'00"; Bacchelli 10'01". Colle di Cosio: Pregliasco 11'19"; Andruet 11'27"; Bacchelli 11'30"; Ormezzano 11'33"; Verini 11'36".

San Bernardo di Conio: Waldegaard 20'41"; Andruet e Verini 21'01"; «Tony» 21'16"; Pregliasco 21'18". Passo Ghimbegna: Pregliasco 30'44"; Waldegaard 31'01"; Verini 31'43"; «Tony» 32'00"; Ragnotti 32'33".

3.a TAPPA Ronde: «Tony» (35'57" + 31'53") 1.07'50"; Pregliasco (36'00" + 32'12") 1.08'12"; Waldegaard (36'36" + 31'48") 1.08'24"; Verini (36'09" + 33'05") 1.09'14"; Ragnotti (37'12" + 32'02") 1.09'14". San Romolo: Andruet (32'30" + 9'03") 41'33"; Verini (32'36" + 9'06") 41'42"; «Tony» (32'50" + 9'36") 42'26"; Pregliasco (33'28" + 9'01") 42'29"; Ormezzano (33'02" + 9'37") 42'39".

Colle d'Oggia: Andruet 17'18"; Verini 17'37"; Waldegaard 17'39"; «Tony» 17'41"; Ormezzano 18'02". Ponte dei Passi: Waldegaard 8'37"; Pregliasco 8'42"; Verini 8'55"; «Tony» 8'54"; Andruet 8'58". Colle d'Oggia: Waldegaard 17'02"; Pregliasco 17'15"; Andruet 17'17"; Verini 17'20"; «Tony» 17'40". Ponte dei Passi: Pregliasco 8'22"; Waldegaard 8'23"; Verini 8'24"; «Tony» 8'47"; Andruet 8'49".

Colle Langan: Verini 16'10"; Pregliasco 16'14"; Andruet 16'19"; Waldegaard 16'22"; «Tony» 16'48". Bajardo: Pregliasco 25'48"; Verini 25'56"; Andruet 26'12"; «Tony» 26'54"; Waldegaard 27'47". Due Monti: Pregliasco 16'05"; Verini 16'06"; Andruet 16'14"; Waldegaard 16'37"; «Tony» 16'41". S. Giovanni dei Prati: Pregliasco (29'38" + 11'55") 41'33"; Andruet (29'32" + 12'03") 41'35"; Waldegaard (30'10" + 11'45") 41'58"; «Tony» (31'15" + 12'36") 43'51"; Verini 31.00 12.31 43.51



70 HP

Così al traguardo

1. Bettega-Torghelle 3.10'18"; 2. Gasole-Coco 3.13'23"; 3. Turetta-Festa 3.14'01"; 4. Dalla Schio-Bonaga 3.17'43"; 5. Peron-Verdecellino 3.17'36"; 6. Rabino-Neri 3.21'03"; 7. Pelli-Cislighi 3.22'04"; 8. Gianmarini-Bertolo 3.22'58"; 9. Dimroci-Perdomi 3.23'53"; 10. Torchio-Sioli 3.24'10"; 11. Fadini-Bardelli 3.24'27"; 12. Carini-Toscani 3.35'42"; 13. Tacchini-Ciamei 3.42'40"; 14. Faicetta-Benfiglio 3.45'33"; 15. Tibilotti-Sanacassni 3.50'11".

## 1. TAPPA

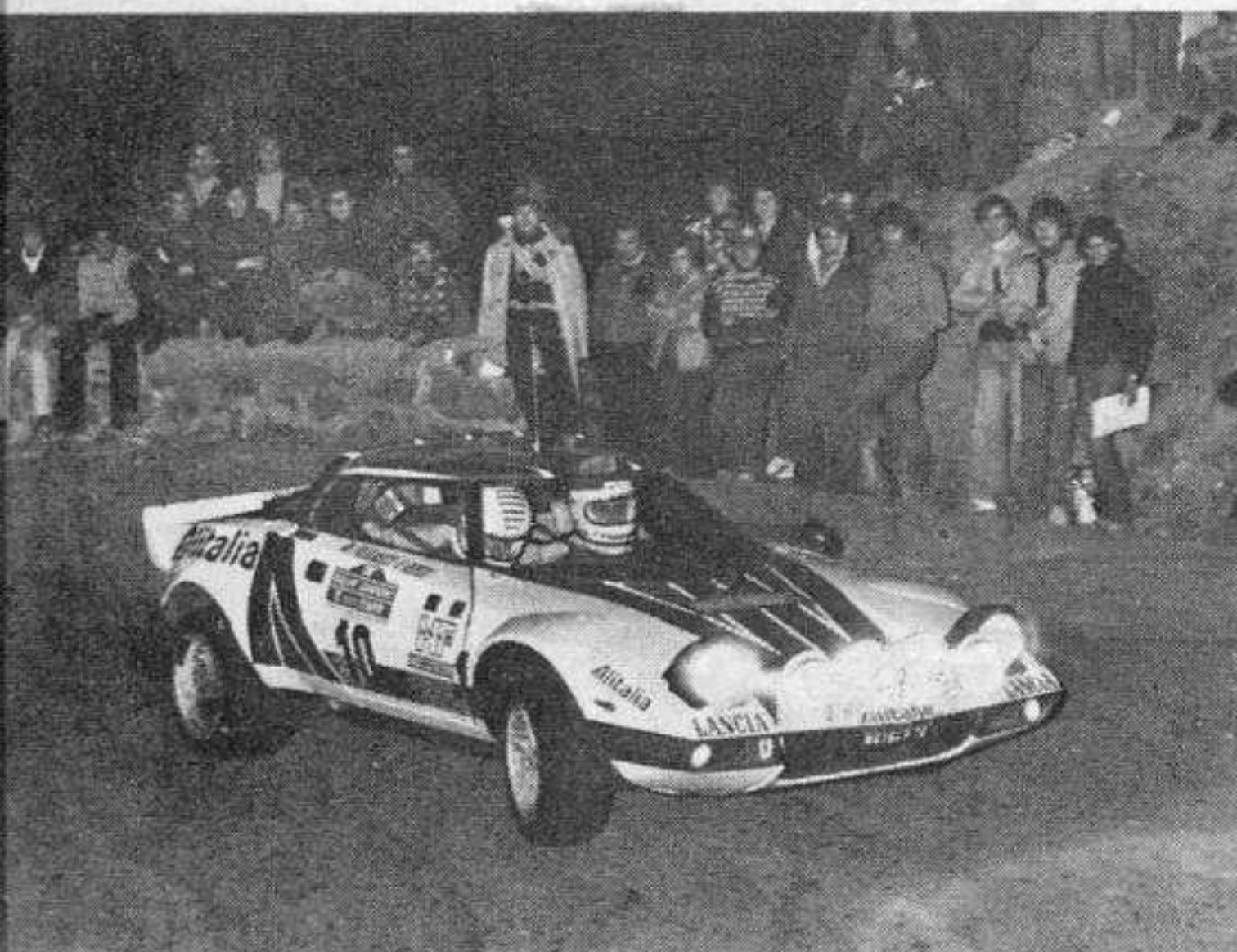
MARTEDI' - MERCOLEDI' 4-5 ottobre

# MUNARI in testa PINTO subito k.o.

**SANREMO** - Quando sfilava sul lungomare di Sanremo la Ford Escort di Waldegaard non si contano gli scongiuri della maggioranza del pubblico. E' la vettura che apre questa edizione mondiale del rally ligure e a nessuno sfugge l'importanza della posta in palio per quello che una vittoria di una vettura potrebbe rappresentare in un prossimo futuro.

Quest'anno il Sanremo è tutto raccolto in un grande fazzoletto. Si corre praticamente sempre nell'entroterra più prossimo ed i rumori nella notte rimbalzano da una prova all'altra e si confondono. Immaneabilmente la prima speciale muove da Coldirodi, giusto mezz'ora dopo la partenza. Il tempo è bello, il fondo asfaltato per tutto il rally, e pertanto non ci sono particolari alchimie da adottare. Si va tutti all'attacco e si vedrà che cosa succede.

Al passaggio intermedio di San Romolo, praticamente all'inizio della discesa che porterà i concorrenti attraverso il Ghimbegna ad Apricale, la situazione è abbastanza incerta. Munari ha qualche secondo di vantaggio su Pregliasco e Carello, più staccati Rohrl, Waldegaard, poi Verini, Bacchelli e Vatanen. Manca già Pinto che ha



**Pregliasco e Reisoli, nonostante le disavventure hanno chiuso il rally con un brillante quarto posto**

sbattuto dopo un testa-coda ed ha rotto un braccetto dietro a sinistra. C'è già da imprecare e si teme il periodico ripetersi della falcidia iniziale di bigs che purtroppo ha caratterizzato molte edizioni di questo rally. Transitano in ritardo le due Escort di Fernandez e Lezama. I due spagnoli chiariscono così che per un appoggio ad alto livello non sono presenti all'appuntamento.

Adesso la strada scende a capofitto e Rohrl ci prende gusto. All'arrivo impreca perché la sua macchina non esce bene dai tornanti, ha problemi attorno ai Settemila giri e lui ha guidato un po' sporco. Alla Fiat sgranano tanto d'occhi mentre lo ascoltano, poi gli mostrano il tempo di Munari (il solo cui è secondo), migliore di soli tre secondi. I suoi compagni sono a mezzo minuto, una «vita» ad un certo livello.

Sorprende, e questo tutto sommato è fare un torto alle sue qualità (ma sorprende lo stesso) il tempo di «Tony» Fassina con la 131 del Jolly Club. In realtà questo sarà solo il biglietto da visita del pilota di Valdobbianene che più avanti offrirà tanti altri bis da entusiasmare. Per contro non entusiasma il tempo di Lorenzelli che addirittura non è presente all'appello per un approccio con la montagna, il primo di una lunga serie che coinvolgerà tanti altri protagonisti.

Sul successivo Colle Langan, Rohrl è atteso come nessun altro, ma quasi a fine prova il tedesco accenna ad una frenata... che non arriva. Arriva invece lui come un forsennato a bordo-strada e poi ancora oltre, paurosamente oltre, e con un grande spavento svanisce un grande sogno. Con molto professionismo lui dichiarerà che si è trattato di un suo errore; al contrario, un esame



**Per Ormezzano e Meiohas col Sanremo è arrivata la certezza del titolo nel tricolore gr. 2**

della vettura fatto a Torino, lo discolperà essendosi riscontrata la presenza di una piccola pietra tra la pinza del freno e la pastiglia, fatto che ha impedito completamente la frenata disperatamente cercata.

Mentre Munari si ripete in testa (e la cosa non sorprende ovviamente nessuno) abbandonano anche Fernandez e Frequelin (con l'Alpine R5). Il primo per aver sbattuto un paio di volte, il secondo, dopo un paio di forature e noie all'impianto elettrico (che facilmente si sarebbero risolte se ci si fosse affidati a tecnici della Fiamm che subito avevano individuato il guasto in un elemento della batteria).

Pur nel monologo Lancia iniziale qualche punta di interesse arriva alla quarta speciale. Si tratta del ritiro dell'Alfetta GT di Pittoni che, in un crescendo di inconvenienti, denuncia l'usura dello spinotto di un pistone e deve cedere le armi nella sua sfida per il tricolore Gr. 2 a lungo combattuto con Ormezzano.

Mentre Bertolo e Dall'Ava hanno inconvenienti che costano loro diversi minuti di ritardo in classifica, Ballestrieri va a schiantarsi contro un muretto con la Kadett GTE. Si conclude così una delle gare più generose del pilota sanremese che aveva staccato diversi tempi di favola. Con lui si ferma anche Swaton, il francese che con la sua Porsche Gr. 3 finì terzo a Montecarlo e che qui, comunque, non aveva entusiasmato come si poteva sperare.

Anche Vatanen a questo punto ha un leggero contatto con le rocce nostrane, ma pur perdendo diversi minuti riesce a continuare ad essere in gara. Gara che si sta esaltando nella sfida tra Carello e Pregliasco per il secondo posto dove il primo mostra una seppur minima superiorità che subito dopo sarà ribaltata per ribaltarsi ancora una speciale successiva. Anche Andruet si è fatto intanto notare ed è adesso il primo delle Fiat davanti a Verini. Due prove dopo c'è un altro ritiro, quello di «Lucky» che stava primeggiando nel Gr. 2 davanti ad Ormezzano. Lo ha tolto di gara la rottura di un semiasse. Per fortuna a consolare la Opel c'è un fantastico Cerrato che pare volare mentre anche Isnardi tiene, nonostante certi guai, l'arrembante procedere della Escort di Cambiagli, un tris che dà tono da un emozionante Gr. 1.

Ci si avvia così al termine ed è quasi l'alba. Una emozione deve comunque ancora arrivare, ed è procurata da Pregliasco che rompe un «uniball» e perde una decina di minuti retrocedendo al nono posto. In testa sono quindi Munari-Sodano seguiti da Carello-Perissinot.

## 2. TAPPA

MERCOLEDI' - GIOVEDI' 5-6 ottobre

## Ritiri a catena tra i sassi dei «killers»

I piloti, e non solo loro, sono tutti a dormire quando dal cielo inizia a piovere con una violenza inaudita. Calosce ed ombrelli vengono precipitosamente tolti dalle valigie così come i pneumatici da pioggia che si accumulano nei furgoni delle assistenze.

L'incubo dell'asfalto viscido caratterizza le ultime ore prima della partenza. Poi il tempo si dà una ridi-

mensionata e già sulla prima prova speciale non piove più, anche se il fondo resta molto insidioso. Quella che sarà la notte chiave del rally inizia subito con un ritiro-shock. Munari e Sodano sono fermi al Passo Ghimbegna. Munari, via radio, parla di un guasto al differenziale. Attraverso il ponte radio di Franco Caleca, Maglioli ed il capomeccanico Podda cercano di capire la vera origine del guasto che potrebbe all'apparenza anche essere un semiasse. Sono momenti di altissima tensione. I conduttori della Stratos al comando si trasformano in meccanici-robot. Smontano quello che possono comandati da fili ideali che partono dalle mani esperte dei loro suggeritori. Alla fine si scopre che è l'albero primario del cambio. Non era mai successo, ma una prima volta c'è sempre in ogni cosa, e per Munari non poteva essere che a Sanremo, una delle gare più stregate per lui. In testa al rally lo sostituisce Carello che appare calmissimo ed in grado di reggere bene questa responsabilità davanti agli scatenati cugini della Fiat tra cui brillano sempre «Tony» e Mannini nonostante noie ad ammortizzatori ed all'impianto elettrico li facciano abbastanza impazzire.

Nella prova successiva tocca a Vatanen abbandonare. Il suo puntuale ritiro coincide con una toccata. E' una regola in questo mondiale. Adesso la situazione è fluida, ma Waldegaard, che pur ha problemi di freni ed al differenziale, è sempre più minaccioso.

A cominciare dalla terza prova inizia l'attacco «à fond» di Andruet, che, pur rimpinzato di pastiglie e di iniezioni per il dolore, retaggio del suo incidente in prova, è il più rapido per quattro speciali consecutive. In un clima da «vive la France» anche Jean Ragnotti, con la piccola R5 giallo-orientale si lancia nel suo «banzai!» e stacca tempi da capogiro mentre una fastidiosissima nebbia confonde le idee a tutti e fa temere il peggio.

Il rally è in piena fase calda ed i comunicati che arrivano sembrano bollettini di guerra. Sul campo cade il



**Veri beniamini della folla i francesi Ragnotti-Andriè che hanno entusiasmato con la R5 gr. 2**

valoroso Tacchini, che entusiasmava con la 124 spider, sbattendo rovinosamente appena finita la speciale dello Scravajon.

Subito dopo, a Melogno, c'è lo show di alcuni teppisti che si divertono a tirare sassi contro le auto in gara. All'inizio non hanno molta mira, poi (potenza dell'allenamento) agguistano il tiro ed iniziano i primi centri. Noberasco «vale cento punti» e gli fracassano in pieno il cristallo che va in frantumi (molto anche grazie alle sue imprecazioni). Più avanti toccherà ad altri ed il rally toccherà il fondo (non organizzativo ma come malcostume).

Prima di questo c'era stato un riordinamento a Loano che poteva diventare decisivo. Con una certa ingenuità, i commissari comunicano il tempo della nuova partenza solo a Carello, tacitamente sottintendendo che tutti si sarebbero mossi un minuto uno dall'altro. Pregliasco, invece, alla sua ora, non è presente nonostante gli urli di Bianchi e Florio. Quando arriva è già partito Ormezzano. Lui parte ugualmente ma non sarà penalizzato né del ritardo, né del fatto che non sia ripartito nello stesso ordine di entrata nel parco chiuso. Fa da salvagente la mancata comunicazione scritta degli organizzatori che funge da provvidenziale scappatoia mal digerita da tutti i rappresentanti della stampa estera, molti dei quali lanceranno accuse più o meno velate di favoritismi agli organizzatori italiani. Tornando alla speciale del Melogno c'è da rilevare l'uscita di strada (con «tonneau» perfetto) di Bacchelli e Rossetti. Quando i due torneranno a «ruote in giù» sarà passato tanto tempo, ma gli ordini superiori (divini?) sono di continuare sino a Sanremo confidando nella provvidenza (che una volta tanto riceverà una clamorosa smentita).

Le strade intanto non si vedono più. Sono solo intuizioni dai piloti che arrancano nella nebbia più fitta e più pericolosa. Al via della speciale del Quazzo (che curiosa, coincidente, assonanza) c'è una neutralizzazione di oltre un'ora. I piloti sono bloccati al freddo e nessuno vorrebbe ripartire nella nebbia con tutti i rischi annessi e connessi. In particolare Carello si rende conto del pericolo che affronta. Ma parte ed a metà sbatte con violenza. E' ancora un leader ad abbandonare e per la Lancia si profila un rally ben diverso dalla tradizione. Nella nebbia Ragnotti non ha solo i fari gialli ma anche gli occhi ed è il più rapido (anche se poi risulterà Pregliasco il più veloce di tutti).

Subito si torna sullo Scravajon e questa volta a sbattere è Waldegaard che accorcia notevolmente la sua Escort perdendo più di dieci minuti. All'assistenza, dove in qualche modo riesce ad arrivare, gli sostituiscono l'intera sospensione posteriore e si ributterà nella lotta. Adesso però molto più compromessa.

Con saggia decisione alcune prove vengono eliminate



**R.S. 2000 PRONTE RALLY - Gruppo 1 internazionale**  
Preparate dalla **FORD MOTOR COMPANY** di Colonia

**Ford**  
**ROBAN**  
REPARTO CORSE  
EMPOLI  
P.zza Gramsci 6  
Tel. 0571/78293-4

È GIÀ TEMPO DI PREMI PER LA A112 MA NON PER TABATON

# BETTEGA ringrazia...



Pur approfittando del malaugurato abbandono di Cerrato, Cambiaghi-Sanfront hanno vinto il gr. 1

e nelle ultime tre, oltre ad alcuni exploits di Pregliasco si registra, proprio nell'ultima, una foratura di Andruet che si fa passare da Verini in classifica. La Fiat ha tre macchine ai primi tre posti ed è già giorno. E il buon giorno si vede al mattino...

### 3. TAPPA

VENERDI'-SABATO 7-8 ottobre

## ANDRUET riprende l'attardato VERINI

Una trentina di ore di riposo sono proprio il toccasana. Quest'anno il rally, nella nuova formula in tre tappe, pare più gradito a tutti e mette sullo stesso livello i piloti più allenati e quelli che corrono saltuariamente. Il Gruppo, ovviamente, ha già studiato la tattica da adottare e che non può che essere una: mantenere le posizioni sino all'arrivo salvo che non subentri qualche fattore esterno a ribaltare qualcosa. L'importante è che Waldegaard non si muova dal suo quinto posto. Anche in Opel c'è stato un consiglio di guerra che ha imposto una giusta tattica prudenziale ad Ormezzano anche a rischio di un sorpasso da parte di Ragnotti che lo tallona in Gr. 2. In ballo c'è il campionato tricolore del turismo preparato e a « Tramezzino » è sufficiente arrivare nei primi cinque.

Quando il rally si muove per l'ultima fatica piove davvero fortissimo e la notte che incomincia pare proprio da « diluvio universale ». In previsione di questo, al parco di lavoro di San Romolo, la megaorganizzazione Fiat ha addirittura costruito una specie di « Arca di Noè », una pista di legno sopra cui le macchine di gara faranno assistenza senza che i meccanici debbano sdraiarsi nel fango. Quando arrivano le prime macchine è « Tony » ad essere il più veloce mentre Andruet e Verini si tengono sulla media prefissata. Il tempo di Waldegaard è più che buono, ma il distacco resta; allora lo svedese gioca la carta dei pneumatici intermedi mentre le Fiat tengono la pioggia. All'appello manca Bertolo che si è perso contro la montagna. Anche Dall'Avà è un po' in difficoltà perché può usare solamente i freni anteriori, ma resiste così come lo scatenato Ragnotti che si esalta più le condizioni atmosferiche si accaniscono.

Al secondo passaggio da San Romolo è ancora « Tony » Fassina a entusiasmare mentre Waldegaard, nonostante la pioggia torrenziale e la nebbia, è riuscito a sbalordire con i suoi « intermedi » (ma forse è proprio vero che alla Dunlop non hanno gomme da acqua sullo standard delle altre). Nella nebbia, invece, picchia Cerrato che ha dominato fino a questo momento il Gr. 1 e che arriva in ritardo con il triangolo inferiore destro della sospensione piegato. Sotto l'acqua i meccanici di Cerrato cercano di superarsi, ma per lui non c'è niente da fare: deve abbandonare lasciando libero il campo a Cambiaghi con la Ford Escort 2000.

Nella nebbia spariscono anche le due rivali in campo femminile, Antonella Mandelli (con Paola Boggia) e Fabrizia Pons (con Anna Gatti). Assieme avevano dato vita ad un bel duello che aveva visto, questa volta, una netta supremazia della Mandelli, poi punita da una foratura.

Col passare delle ore, nonostante il continuo impegno di Waldegaard e l'altrettanto valido impegno di Pregliasco che, forature a parte, tiene bene il suo quarto posto al sicuro dalla rabbia dello svedese (curando così contemporaneamente gli interessi della Fiat e di Munari nei due campionati FIA), il rally si trascina. Purtroppo spariscono di scena Leonetti e Pellegrino che stavano correndo una bella gara con la 131 Abarth, preparata a Torino dai Volta, e che erano prima nella speciale classifica dei privati. Tutto sembra deciso, ma ad un tratto alla 131 di Verini cede il differenziale. All'assistenza si lavora freneticamente ma al controllo orario si pagano due minuti che favoriscono il sorpasso di Andruet (e si pareggia così la foratura della seconda tappa). Il francese è primo, la Fiat vince il suo primo Sanremo ed il copione sperato è rispettato. Intanto ha smesso di cadere acqua ed inizia la pioggia di champagne. Per i nostri colori è proprio passata la tempesta.

C.C.

SANREMO - Lungo i più pittoreschi passi dell'ambiente naturale che circonda in armonica fusione il centro turistico di Sanremo, il campionato Autobianchi A 112 ha scritto, nel corso della seconda tappa dell'iridato rally sanremese, il dodicesimo capitolo della sua storia. La coppia dei « giovani sposini » Bettega è uscita ancora una volta vincitrice, ma non per sortilegio, per il concorso di favorevoli circostanze. Bettega e signora sono saliti sulla cima dell'albero della cuccagna dopo aver dimostrato che ben difficilmente altri avrebbero potuto loro togliere il successo. Tra i luoghi comuni della letteratura sportiva automobilistica figura la definizione che il rally (inteso nella sua vera espressione) è la prova della verità per i piloti di fondo. La sua è una doppia verità: fisica e psichica. La verità fisica è un fatto di nervi, di fegato e di cuore. L'altra, e cioè la verità psichica, è meno appariscente, ma più difficile perché consiste in quel complesso armonico di doti che per un verso manifestano il temperamento del pilota e per un altro verso ne determinano lo stile.

Bettega è stato protagonista di una gara intelligente, regolare e coraggiosa al tempo stesso. Non si è smontato quando a suo dire gli avrebbero appioppato un minuto in più nel corso del 1. settore della prima prova speciale. Ha saputo mantenersi calmo e lanciandosi in disperati allunghi a tavoletta nelle susseguenti prove è riuscito a colmare lo svantaggio che aveva nei confronti dei compagni-rivali Tabaton e Gasole. Non si vince un rally duro, inesorabile come questo se non si posseggono qualità di rilievo e non si realizzano i tempi che Bettega ha realizzato nelle 11 prove in programma (ne ha vinte 6, tre volte è riuscito secondo, una volta sesto ed una volta quattordicesimo, la prima).

Nella scia prepotente e limpida ci imbattiamo infatti in Gasole-Coco, Turetta-Festa, Baj Macario-Alberti (saranno poi esclusi dalla classifica per irregolarità tecniche) Pelli-Cislighi, Perona-Vercellino, Da Schio-Bonaga, Giannarini-Bertola, tutti elementi che fanno parte delle guardie nobili della gara, tutti elementi che hanno difeso a denti stretti le loro prospettive di classifica dando origine ad una selezione di valori chiara e spietata, ad una selezione che ha avuto il lato crudele di una decimazione. Una breve cronaca della gara muove dalle cattive condizioni ambientali della prima speciale in due settori. In questa prova (dove esce di strada Fusaro) è subito sbalorditivo il tempo di Tabaton-Rogano che osano più di chiunque altro, anche se nel finale altri concorrenti riusciranno ad apparire rapidissimi per l'



Per Comelli Sanremo era l'unica occasione per arrivare terzo in campionato. E' finita così..

evidente mutare della situazione. La corsa pare essere subito una lotta a cinque con Tabaton e Gasole davanti, e Bettega, Mirri e Turetta leggermente staccati.

Sul fondo viscido ad un certo punto si rischia una Caporetto. Tabaton picchia in trasferimento ed apre le ruote della sua vettura. Comelli picchia rovinosamente e non può sperare in un recupero dopo il brutto inizio. Gasole esce e perde oltre due minuti, Bettega esce ma non ha danni e Mirri rallenta con la carrozzeria che gli si apre.

Dopo Loano tutto è ancora da giocare, ma Tabaton esce di strada ed abbandona lasciando saldamente la testa a Bettega. Dietro Mirri e Gasole risalgono mentre Turetta ha il motore nei guai. A pochissimi chilometri dall'arrivo, anche Mirri, che è secondo, fora e poi sul cerchio va a sbattere mentre Gasole sorpassa un rassegnato Turetta. E' proprio finita.

V8/Blog S Carlo Burlando



Ancora un successo per i coniugi Bettega. Adesso per il campione c'è l'occasione Stratos

## ...anche per la STRATOS

SANREMO - Venerdì mattina, nell'occasione della premiazione della gara riservata alle Autobianchi A 112 Abarth e vinta da Bettega, i responsabili della Lancia hanno voluto fare il punto sul campionato praticamente concluso annunciando anche le novità per il Trofeo 70 HP del 1978.

I dati comunicati da Cesare Fiorio sull'attività svolta sono di estremo interesse. A due gare dalla conclusione del Campionato ben 148 equipaggi si sono cimentati nelle tiratissime gare di Trofeo, per un totale di 448 presenze. Risultato tecnico forse insperato all'inizio del Trofeo: la percentuale degli arrivi è stata mediamente del 66% nonostante quasi tutte le prove si siano disputate con il coltello fra i denti.

Il Sanremo si può considerare praticamente la fine del Campionato: la vittoria di Bettega anche in questa gara, che presentava difficoltà concentrate e superiori alla somma di due o tre delle prove disputate, dimostra che questo pilota ha ben meritato il successo finale e per lui, come per Fusaro, è già pronto un premio. Dalla prossima settimana i due piloti inizieranno delle prove a Torino per partecipare: Bettega con una Stratos al Rally saluzzese dei « 100.000 Trabucchi » e Fusaro con una 131 al Rally della Valle d'Aosta. La serietà di questo impegno assunto dalla Lancia è evidenziata dal periodo di prove che sarà concesso ai piloti affinché possano cimentarsi in gara con mezzi tanto potenti soltanto quando si saranno sufficientemente affiatati. E' addirittura possibile anche un rinvio del debutto piuttosto che rischiare di « bruciare » due ragazzi che le qualità le hanno certamente, a giudizio del dott. Fiorio che li giudica piloti di sicuro avvenire.

Lo scopo che gli ideatori del Trofeo si erano prefissi si può considerare ottenuto: le macchine erano praticamente tutte sul medesimo livello e le doti tecniche e di intelligenza hanno messo in evidenza i migliori. Il Trofeo sarà ripetuto nel 1978, ed è già una buona notizia, e sarà ulteriormente migliorato facendo tesoro delle esperienze di quest'anno: sarà ridotto il numero delle gare, non vi saranno coefficienti, non vi saranno più percorsi di tipo misto. O tutto asfalto o tutta terra per agevolare i costi (gomme in prima linea). Oltre al titolo finale sono anche previsti gironi intermedi — tre — che laureeranno un vincitore per ogni terzo di campionato. E' prevista anche una classifica per esordienti — di cui si stanno studiando i particolari per limitare le spese a chi inizia — e, ultimo « agreement », sarà ulteriormente aumentata la dotazione dei premi, sia di gara che finali. I risultati di quest'anno fanno ben sperare, il premio già concesso ai migliori (Bettega-Stratos, Fusaro-131) fa venire l'acquolina in bocca e dimostra che con valide capacità e scelte intelligenti si può arrivare in alto e rapidamente senza superare certi livelli di spesa.

Renato Ronco