

Concluse le tappe velocistiche, comincia la trappola della «RONDE» per le mattatrici Porsche 935-turbo

# IL GIRO diventa

## rally



Le Porsche 935 di Finotto-Facetti (511) e «Victor»-Monticone schierate ad Imola, davanti alla Lancia Stratos che Giorgio Pianta ha ceduto ad Alen per le gare più prettamente stradali, con la «dote» di un ritardo che, nonostante l'ingombro delle Porsche Turbo, potrebbe risultare incolumabile

### DALL'INVIATO

MISANO - Sembrava di essere al Giro d'Italia ciclistico. Si parlava di tappe di pianura e di tappe di montagna. I «velocisti» avevano cercato di arrivare ai piedi delle salite con il maggior vantaggio possibile, onde concedere agli scalatori un po' di secondi per volta. Qui, però, siamo ormai ai minuti.

Cesare Fiorio, al via da Torino, aveva detto che se la sua Lancia Stratos 4 valvole fosse arrivata alla Ronde del Ciocco con uno svantaggio non superiore ai 6 minuti, Alen ce l'avrebbe fatta a superare quello che lo precedeva, presumibilmente una Porsche 935. Facetti, al via da Torino, aveva sparato a zero sugli organizzatori che «avevano inserito quella prova là (la Ronde, n.d.r.) in una gara valida per il campionato di velocità».

### L'ACCESA PROTESTA DI CARLUCCIO

Carluccio parlava di sicurezza in termini tanto accesi che gli organizzatori avevano promesso a lui ed agli altri «contestatori» della Ronde che avrebbe fatto un sopralluogo,

martedì sera, sulle strade della Garfagnana ed eventualmente avrebbero annullato la parte più brutta della prova di Tereglio, se non la prova stessa. Questo, ovviamente, darebbe un po' di respiro in più alle Porsche Turbo, definire le quali «a disagio» nelle strette strade del Ciocco è un cauto eufemismo.

Intanto, per non avere sorprese, i due favoriti si sono messi a tirare come dei dannati fin dalle prime due giornate e così, ai piedi delle «salite», Facetti e Finotto hanno la bellezza di quasi tre minuti sull'altra 935 dei vincitori dell'edizione '77, «Victor» e Monticone, ma soprattutto quasi 9 minuti sulla Stratos ufficiale che Pianta faceva del suo meglio per consegnare ad Alen con il minor ritardo possibile. Giorgetto non ha colpe, la macchina va bene, ma sono le gomme deliberate per questa vettura che vanno meno bene. Sono Pirelli troppo morbide, non piove e c'è caldo, e così dopo un paio di giri in pista ottimi Pianta deve rallentare e lo svantaggio aumenta. E dire che si era messa bene per loro, poiché fin dal via la Porsche di Facetti-Finotto era rimasta senza la prima marcia, e si era temuto per la frizione oltre che corso il rischio di non «muoversi» nelle strade rallystiche.

Poi, dopo che Carluccio si è scatenato ad Imola, Noce della Sportwagen ha fatto il miracolo nel parco assistenza riuscendo a cambiare la marcia grippata ed a far giungere la 935 a Misano senza penalità. E a Misano Carluccio ha dato un'altra «botta» al vantaggio.

### L'ESORDIO PISTAILO DI MARKKU ALEN

E resta Vallelunga, e il Terminillo, e Magione, dove si esibirà in circuito per la prima volta dai suoi esordi agonistici il campione del mondo rallies, Markku Alen, che mentre Pianta e Kivimaki disputavano le due tappe iniziali era andato a ripassarsi le prove stradali.

Comunque sia, per Alen sarà molto dura. Il Giro, quest'anno, ha altre attrattive, anche mondane. Vi sono le due Fiat Ritmo gr. 2, in giro propagandistico per l'Italia insieme ai suoi due piloti ed a Renato Pozzetto, quasi smarrito in questa gabbia di matti ma oggetto della curiosità delle folle. Le Ritmo fanno il loro dovere, ed i due



CONTINUAZIONE DA PAG. 31



Si parte da piazza S. Carlo, a Torino, fendendo la folla. Ecco Patrese impegnato nei saluti, mentre Pozzetto fa l'indifferente. I due avranno un notevole successo personale lungo tutto il percorso.

KM. PER KM.

## Col big in meno

TORINO - Il Giro parte da Torino con un «big» in meno ed una contestazione in più. Non c'è Munari, e si sapeva dal mercoledì precedente il via che il «Drago» sarebbe stato sostituito da Pianta in quanto spedito in Corsica a provare gomme con Scabini. I maligni dicono che Munari ha voluto protestare per la presenza di Verini, dopo le dichiarazioni di quest'ultimo apparse — guarda caso — il martedì. Ma sono malignità...

La contestazione riguarda la Ronde del Ciocco, aborrita dai concorrenti con le vetture più grosse ed ingombranti. In testa ai critici Facetti e «Victor», mentre ad esempio Maurizio Micangeli, pur convenendo che non è il posto ideale per correrci con una Pantera silhouette, accettava la cosa con filosofia. Come avrete letto, qualsiasi decisione è rimandata alla sera precedente la corsa. Il che equivale a dire che si vedrà, sul momento, anche in base alla situazione in classifica.

Nel frattempo, viene anche la conferma che per i campionati italiani in ballo, al Giro conterranno solo le piste. Salite e Ronde non verranno conteggiate a fini dei titoli, ma bisognerà comunque terminare il Giro a Torino.

Venerdì sera, con queste perplessità, si parte da piazza San Carlo gremita di gente per il trasferimento notturno a Monza.

## La regia per le RITMO

MONZA - Finalmente, dopo tante chiacchiere, si corre. Mano a mano che timbrano al controllo, le vetture vengono inviate in pista per tre giri, di cui uno cronometrato, per stabilire le griglie. Il più veloce è Finotto che sulla Junior gira in 51''8, seguito da Monticone (54''1), Micangeli (56''3), Pianta (56''8) e «Tambauto» (57''6), primo dei gr. 4, che però rompe il motore ed è il primo ritiro del Giro.

### PRIMO RAGGRUPPAMENTO

Finotto ha la prima che non entra, ed al via è preceduto da un nugolo di vetture che gli sibilano attorno. Al primo giro è Monticone in testa seguito già da Finotto. Una volta mossa, la 935 di Finotto è tremenda. Alla fine dei 20 giri egli doppia tutti, infliggendo il pri-

mo severo distacco a Pianta, che è preceduto anche da Pozzo e da Micangeli, che ha cercato invano di passare la Porsche. Molto bene anche Magnani e Ricci, che ha lottato a lungo con Leali ed il vecchio Giovanni Alberti, che dovrebbe ormai essere vicino ai 60 anni...

### LA CLASSIFICA

(il primo pilota è quello al volante)  
1. Finotto-Facetti (Porsche 935) 20 giri in 17'09''9, media 168,132 kmh; 2. Monticone-Victor (Porsche 935) a 1 giro; 3. Pozzo-Milano (Porsche 934) a 1 giro; 4. Micangeli-Pietromarchi (De Tomaso Pantera) a 1 giro; 5. Pianta-Alen-Kivimaki (Lancia Stratos) a 2 giri; 6. Magnani-Pittoni (Lancia Stratos) a 2 giri; 7. Ricci-Basso (BMW 2000) a 3 giri; 8. Leali-Pasini (Lancia Stratos) a 3

fastidirlo, poi deve cedere e viene superato anche da Pelit in rimonta. La Mouton fa una gara cauta, ha i rapporti troppo corti ed in quinta è costretta a superare gli 8000 giri di malavoglia. Arriva comunque quarta davanti all'Alpine di Bagnara. Si ferma l'Alpine di Aguzoni, per un urto.

### LA CLASSIFICA

(il primo pilota è quello al volante)  
1. Manini-Calzolari (Fiat 131) 20 giri in 20'41''6, media 139,465 kmh; 2. Pelit-Zonca (Porsche) 20'48''3; 3. Di Lorenzo-Gattuccio (Alpine) 20'51''3; 4. Mouton-Conconi (Fiat 131) 21'08''5; 5. Bagnara-Siena (Alpine) 21'13''2; 6. Giani-Mandelli-Costa (Fiat 131) 21'15''6; 7. Turchi-Daverio (Alpine) 21'37''1; 8. Dall'Aria-Luna (Fiat X1-9) a 2 giri; 9.



A Imola, Govoni e Chiampo alla curva Tosa precedono l'Alfasud di Drovandi

giri; 9. Alberti-Albertazzi (Lancia Stratos) a 3 giri; 10. Perazio-Bagna-Scaramuzi (Lancia Stratos) a 3 giri; 11. Saccomanno-Gorla (Lancia Stratos) a 3 giri; 12. Govoni-Angeli (Porsche) a 4 giri; 13. Berruto-Massola (Porsche) a 4 giri; 14. Lelong-Lelong (Porsche) a 4 giri; 15. Fantoni-Ostinelli (Lancia Beta) a 5 giri.

Giri più veloci: Finotto in 49''9, media di 173,507 kmh; gr. 4 Magnani in 57''4, media 150,836 kmh.

### SECONDO RAGGRUPPAMENTO

In prima fila sono la Porsche di Nuri Pelit e la 131 di Manini. Quest'ultima scatta bene ed è un suo monologo, il solo Di Lorenzo con l'Alpine-Terrosi cerca di in-

«Natacha»Risti (Alpine) a 3 giri; 10. Michetti-Renna (Fulvia HF) a 3 giri; 11. Tacchini-Tarzia (Fiat X1-9) a 3 giri; 12. Gottifredi-Galimberti (Golf Turbo) a 4 giri.

Giro più veloce: Pelit in 59''9, media di 144,540 kmh.

### TERZO RAGGRUPPAMENTO

Due Pantera in prima fila, alla faccia delle dichiarazioni di Alessandro De Tomaso a proposito di corse. Sono «Spiffero» e Bozzetto, che se ne vanno ad accendere la terza corsa. I due duellano a lungo fino a che Bozzetto, finalmente passato, non si insabbia in parabolica a causa della terza marcia che non gli entra. Vince «Spiffero» davanti al fran-

«big», dopo aver entusiasmato a Monza e soprattutto a Varano, hanno tirato i remi in barca ed hanno avuto la consegna di portare le vetture più avanti possibile. Dopo Misano, Scheckter ha ceduto la guida della n. 292 a Verini, mentre Patrese prosegue verso il suo esordio rallystico alla Ronde, cui si spera che arrivi. Si difende bene anche la terza Ritmo, quella più «privata» della scuderia 4 Rombi, condotta fino a qui da Franco Ceccato. E' più lenta in pista delle «sorelle», ed è più facile preda degli attacchi degli avversari. Soprattutto di Rinaldo Drovandi, che con la Alfasud-Bigazzi sta lustrando il suo titolo nell'omonimo Trofeo con delle prestazioni maiuscole.

In testa al gruppo 4, con tutta l'aria di poterci rimanere (nonostante problemi alla frizione) sono a Misano Pittoni e Magnani, con la Stratos-Facetti, davanti alla Porsche 934 (ma iscritta in gr. 5 per via delle ruote più grandi) di Pozzo e Milano, che hanno già avuto il loro guaio con i freni a Varano. Nella classifica generale sono seguiti dalla 131-Vaccari di Manini-Calzolari, che però a Misano hanno «pagato» un paio di minuti al C.O. di uscita, quindi dovrebbero essere scivolati indietro.

In testa al gr. 3 c'è la vecchia Pantera-Giraldi di «Spiffero»-«Elmer», un equipag-

cese Sandt, a Nardini e a Regis, tutti su Porsche. Si ritira Gianni Giudici per rottura di una biella, e così rimaniamo con la voglia di vedere cosa poteva fare la sua Dolomite gr. 1 con 203 CV!

### LA CLASSIFICA

(il primo pilota è quello al volante)  
1. «Spiffero»-«Elmer» (De Tomaso Pantera) 20 giri in 20'39''5 media 139,701 kmh; 2. Sandt-Bos-Keller (Porsche) 21'00''7; 3. Nardini-Fortini (Porsche) 21'05''9; 4. Regis-Pertotto-Cena (Porsche) 21'14''0; 5. Alberici-Leonardi (Pantera De Tomaso) 21'29''7; 6. Mercadante-Canavoso (Porsche) 21'34''0; 7. Tarantini-Ghibli-Ceci (Porsche) 21'37''1; 8. Rua-Chiampo (Alpine) a 1 giro; 9. Bruno-Percivale (Opel Kadett GTE) a 1 giro; 10. Ragazzi-De Toni (Opel Kadett GTE) a 1 giro; 11. Ciarpaglini-Viganò (Porsche) a 1 giro; 12. Fiorelli-Liveris (Fiat 131) a 1 giro; 13. Sangiulo-Sangiulo-Zotti (Alpine) a 1 giro; 14. Toffoli-Grassetto (Opel Kadett GTE) a 1 giro; 15. Enjalbert-Machoir (Alfa GTV) a 2 giri; 16. Morel-Provain (Alpine) a 2 giri; 17. Alvisi-Airoldi (Lancia Beta) a 3 giri; 18. Cherubini-Rossi (Lancia Beta) a 3 giri; 19. Tenchini-Marani (Simca R 2) a 4 giri.

Giri più veloci: gr. 3 «Spiffero» in 1'00''7, media 142,635 kmh; gr. 1 Bruno e Ragazzi in 1'06''4, media 130,391 kmh.

### QUARTO RAGGRUPPAMENTO

Una sapiente regia (o è il regolamento?) fa sì che le due attesissime Fiat Ritmo partano, in prima fila, nel raggruppamento più lento. Jody e Riccardo se ne vanno in coppia, con cambi di posizione prima, una prevalenza di Patrese poi, e infine la volata vincente di Scheckter. Solo un irriducibile Minella (Alfa GTV Monzeglio) impedisce che Ceccato completi il tris Ritmo. Le prestazioni della Ritmo a carburatori sono certamente inferiori, ma Ceccato fa del suo meglio. Il miglior tempo di Scheckter (1'02''6) è interessante, pur se quasi 3'' superiore al record delle VW Scirocco.

### LA CLASSIFICA

(il primo pilota è quello al volante)  
1. Scheckter-Verini-Mannucci (Fiat Ritmo) 20 giri in 21'23''9 media 134,870 kmh; 2. Patrese-Pozzetto-Sodano (Fiat Ritmo) 21'24''0; 3. Minella-Casubolo (Alfa GTV) 21'45''4; 4. Ceccato-Pasetti (Fiat Ritmo) 21'54''9; 5. Drovandi-Bigazzi (Alfasud) 22'29''6; 6. Fusar Bassini-Onori (Alfasud) a 1 giro; 7. Pischedda-Baldi (Alfa GTV) a 1 giro; 8. Jenny-Wipf (Opel Kadett GTE) a 1 giro; 9. Zadotti-Cristofori (Renault 5) a 2 giri; 10. Pusceddu-Fogliati (Alfasud) a 2 giri; 11. Fren-Flecchia (Escort 1.6) a 3 giri; 12. Bisio-Lombardi (Alfa GTA) a 3 giri; 13. Devin-Glonneau (Simca R 2) a 3 giri; 14. Albertin-Fogarolo (Fiat X1-9) a 5 giri; 15. Puccetti-Reccardi (Citroen GS) a 5 giri.

Giri più veloci: gr. 2 Scheckter in 1'02''6, media 138,306 kmh; gr. 4 Albertin in 1'15''7 media 114,372 kmh.





A Varano c'era anche Montezemolo, che qui parla con l'ing. Cantoni della «4 Rombi». Gli altri: Ghedini e Patrese. Luca è stato festeggiato

## La MOUTON si annoia

● La MOUTON si annoia. Abituata al Tour ed ai suoi tremendi trasferimenti anche notturni a 60 kmh di media, il Giro non le pare neppure una corsa.

● Il preparatore cremasco GALMOZZI, dopo il buon successo con la 128 di Gianì e Lella Lombardi, riterrà l'euroturismo quest'altr'anno ma con una Ritmo.

● Al via a Monza, a macchine del 4. raggruppamento schierate, piccola contestazione anti-Scheckter. «Dopo quello che hai detto non sei degno di guidare una Ferrari», ha gridato qualcuno, riferendosi evidentemente all'atteggiamento di Jody al Glen.

## L'abbraccio di VARANO

VARANO - Una folla eccezionale accoglie i «girini» a Varano. La relativa secca del torrente Ceno favorisce anche una mini-invasione dal lato del fiume. Le vetture del «gruppo» sono ospitate nel garage di Giampaolo Dallaça, e i piloti adeguatamente rifocillati. Scheckter, poi, divora tortelloni e prosciutto.

### PRIMO RAGGRUPPAMENTO

In prima fila le due 935, dietro Pozzo e Micangeli. Monticone scatta bene, Fi-



Di Lorenzo davanti a Scheckter. I piloti sono stati molto corretti

notto resta imbottigliato ma si svincola presto; sembra possa andare a prendere Monticone poi desiste, a causa delle gomme che se ne vanno. Dietro, bella battaglia fra Micangeli, Pozzo, Pianta e Magnani, fino a che Pozzo non si gira alla parabolica per bloccaggio dei freni posteriori, cui cercherà di porre rimedio con una sosta al box. Anche Pianta lascia andare la Pantera dopo che le temperature della sua Stratos gli hanno consigliato prudenza. Magnani è primo dei doppiati.

### LA CLASSIFICA

1. Monticone (Porsche 935) 20 giri in 18'09"3, media 118,975 kmh; 2. Finotto (Por-

gio affezionato al Giro. Dei loro potenziali avversari, Bozzetto (Pantera) ha rotto il motore a Misano, Nardini ha tre marce su cinque nella sua Porsche ed aspetta Magione per sostituire il cambio, Regis ha la macchina quasi normale e Mercadante ha avuto tali problemi di gomme a Misano che è precipitato in classifica.

● Nel gruppo 2 è in testa Patrese, ed una vittoria di gruppo con un posto nei primi dieci assoluti alla fine (ora è 12.) sono traguardi alla sua portata. In gruppo 1, lotta in famiglia fra i padovani Grassetto-Toffoli e Ragazzi-De Toni, 26. e 27. in generale separati da una quindicina di secondi.

E' chiaro che un pronostico, a tre tappe dalla fine, è difficile da fare. Ma certo che questo Giro a due volti, velocistico prima, rallystico poi, con cambio di piloti da parte di chi se lo può permettere, ha per lo meno dalla sua, quest'anno, due grandi pregi: il sole e la folla. Fattori che, assieme, fanno molto per il successo di una manifestazione che, con due o tre «star», ha ritrovato quel successo che da qualche edizione gli mancava. Quanto alla formula, ne ripareremo a Giro finito.

● Alle verifiche, qualche problema per i SERBATOI DI SICUREZZA richiesti per le gr. 5. Alcune vetture, in sostanza dei gr. 4 passati in 5 per piccoli dettagli, ne erano prive.

sche 935) 18'24"4; 3. Micangeli (Pantera) 19'02"0; 4. Pianta (Stratos) 19'04"1; 5. Magnani (Stratos) a 1 giro; 6. Leali (Stratos) a 1 giro; 7. Saccomanno (Montecarlo) a 2 giri; 8. Alberti (Stratos) a 2 giri; 9. Pezzano (Stratos) a 2 giri; 10. Berruto (Porsche) a 2 giri; 11. Govoni (Porsche) a 3 giri; 12. Ricci (BMW) a 3 giri; 13. Lelong (Porsche) a 4 giri; 14. Pozzo (Porsche) a 4 giri.

Giro più veloce: Finotto in 52"8, media 122,727 kmh.

### SECONDO RAGGRUPPAMENTO

Show di Guglielmo Manini, che di fronte al pubblico amico fa cantare la 131 Abarth. Dietro, «Spiffero» e Pelit ingaggiano un breve duello che termina con la sconfitta del pilota Porsche, costretto a rallentare. Si fa sotto benissimo mademoiselle Mouton, che prende confidenza con la pista ed un giro dopo l'altro passa Di Lorenzo, Turchi e Pelit, installandosi alle spalle di Manini. Rinviene bene anche Siena mentre «Spiffero» rallenta molto. Si ferma Sandt con il filo del gas rotto mentre la terza 131 presente, quella preparata da Galmozzi per Gianì, parte in ritardo per problemi alla pompa benzina. Sfortunatissimo Govoni, cui si è staccato il sedile della Porsche.

### LA CLASSIFICA

1. Manini (131) 20 giri in 19'43"0, media 109,551 kmh; 2. Mouton (131) 20'10"1; 3. Siena (Alpine) 20'12"8; 4. Di Lorenzo (Alpine) 20'13"7; 5. Nardini (Porsche) 20'30"0; 6. «Spiffero» (Pantera) 20'46"6; 7. Pelit (Porsche) a 1 giro; 8. Gianì (131) a 2 giri; 9. Dall'Aria (X1-9) a 3 giri; 10. Michetti (Fulvia) a 3 giri; 11. Gottifredi (Golf) a 3 giri; 12. Tarzia (X1-9) a 4 giri.

Giro più veloce: Manini in 57"8, media 112,110 kmh.

### TERZO RAGGRUPPAMENTO

La Porsche di Regis e la Pantera di Alberici sono in prima fila. Va via Alberici, ma subito lo passa Regis che sta in testa fino al 10. giro, quando la Pantera di Antonello lo supera per non essere più disturbata. Dietro, Mercadante anima la gara prima con un testa-coda, poi con il susseguente recupero che lo porta, dopo una schermaglia vivace con l'Alpine di Chiampo, ad occupare il quarto posto. Bellissimo anche il duello fra le Kadett, con prevalenza iniziale di Ragazzi e spunto vincente di Bruno. In questa gara c'è anche la Escort RS di Maggiore, che a Monza aveva rotto la frizione ed aveva «saltato» la prima gara.

### LA CLASSIFICA

1. Antonello (Pantera) 20 giri in 20'11"7, media 106,957 kmh; 2. Regis (Porsche) 20'20"3; 3. Alberici (Pantera) 21'00"9; 4. Mer-

cadante (Porsche) 21'04"3; 5. Chiampo (Alpine) 21'13"8; 6. Fiorelli (131) a 1 giro; 7. Sanguolo (Alpine) a 1 giro; 8. Bruno (GTE) a 1 giro; 9. Ragazzi (GTE) a 1 giro; 10. Maggiore-Presenzini (Ford Escort RS) a 1 giro; 11. Grassetto (GTE) a 1 giro; 12. Morel (Alpine) a 1 giro; 13. Enjalbert (GTV) a 1 giro; 14. Viganò (Porsche) a 2 giri; 15. Cherubini (Montecarlo) a 2 giri; 16. Alvisi (Montecarlo) a 3 giri; 17. Turchini (Simca) a 3 giri.

Giro più veloce: Antonello in 59"0, media 109,830 kmh.

### QUARTO RAGGRUPPAMENTO

La torretta box, deserta per la seconda e terza corsa, si rianima improvvisamente. E' venuto anche Luca Montezemolo, con



Piero Grassetto con la GTE gr. 1 precede la 131 di Gianì ad Imola

il fratello Daniele, a veder correre le Ritmo. E ne valeva la pena. I due si danno veramente da fare: prima va in testa Scheckter, e prende un leggero margine; poi un po' i doppiaggi, un po' le gomme che gli danno qualche problema, fattosità che Patrese si fa sotto, incitato dalla folla, e lo passa in staccata alla parabolica al 16 giro. Dopo di che, resiste al disperato attacco di Scheckter, che lo punta di qua e di là per tutto l'ultimo giro. Una esibizione di guida notevole, e con quei due al volante le Ritmo a Varano volavano. Ne fa fede il 58"8 spiccato da Patrese al 14. passaggio. Dietro, Ceccato è sempre



Scheckter è rimasto piacevolmente impressionato dalla Ritmo gr. 2. Dice solo che ha troppo sottosterzo per essere velocissima in pista

rimasto al terzo posto insidiato all'inizio da Drovandi che per tenergli la ruota girava nei tempi record del Trofeo Alfa-sud...

### LA CLASSIFICA

1. Patrese (Ritmo) 20 giri in 20'03"7, media 107,668 kmh; 2. Scheckter (Ritmo) 20'04"1; 3. Ceccato (Ritmo) 20'44"6; 4. Drovandi (Alfasud) 20'59"4; 5. Fusar Bassini (Alfasud) a 1 giro; 6. Casubolo (GTV) a 1 giro; 7. Fogliati (Alfasud) a 1 giro; 8. Wipf (GTE) a 2 giri; 9. Pischedda (GTV) a 2 giri; 10. Cristofori (R5) a 2 giri; 11. Devin (Simca) a 3 giri; 12. Bizio (GTA) a 3 giri; 13. Pucetti (Citroen) a 3 giri; 14. Albertin (X1-9) a 3 giri; 15. Fiecchia (Escort) a 3 giri.

Giro più veloce: Patrese in 58"8, media 110,204 kmh.

## Il miracolo SPORTWAGEN

IMOLA - Il «Dino Ferrari» accoglie il Giro di primo mattino con l'asfalto scaldato dalle Super Ford che hanno fatto le prime prove. Nei trasferimenti non vi sono stati problemi particolari.

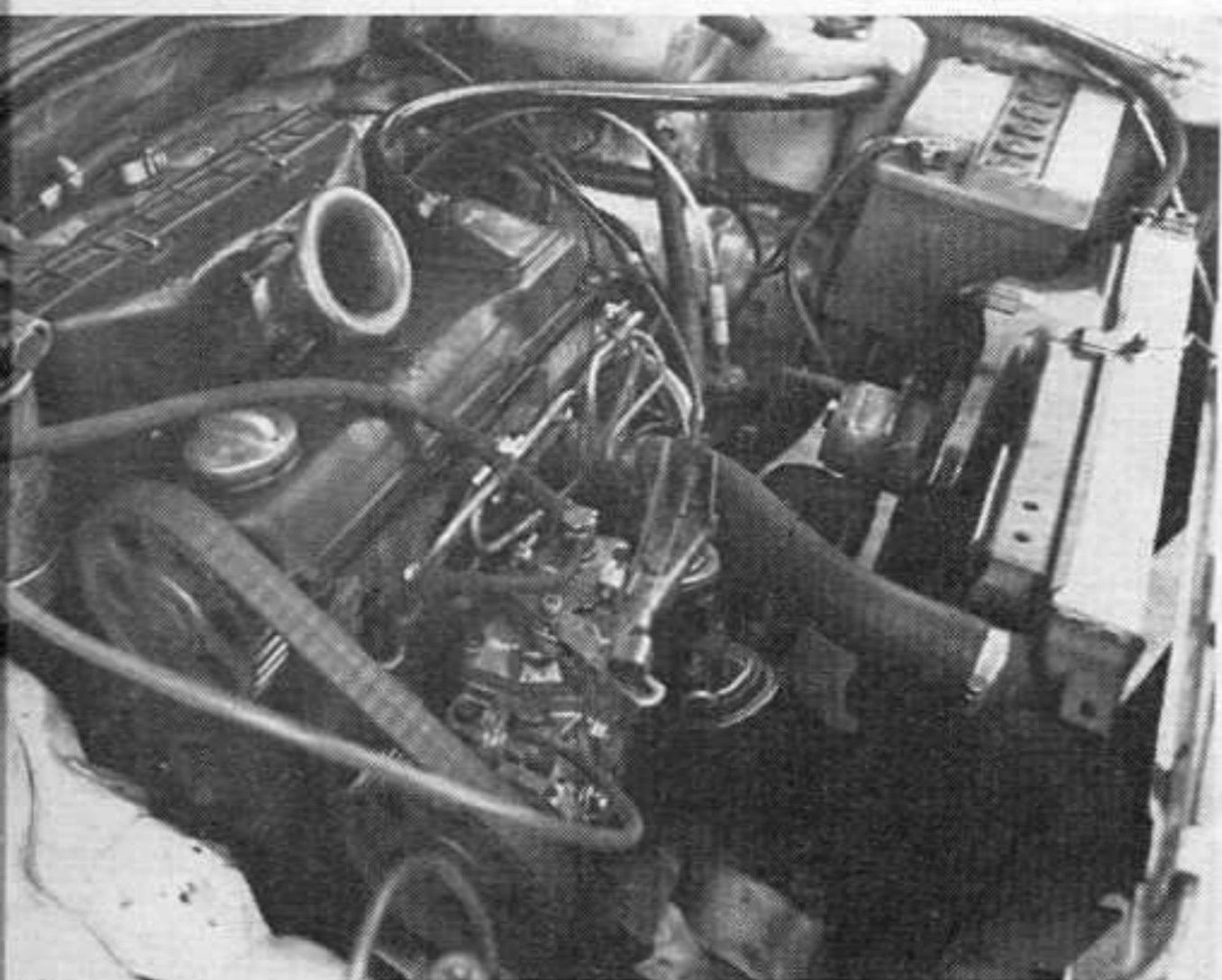
### PRIMO RAGGRUPPAMENTO

Gran lavoro di cambi: la Mouton ha allungato e così Pianta, che però non ha montato il cambio più lungo a disposizione. La Porsche di Finotto ha ancora i suoi problemi, ma Carluccio non si dà pensiero e dopo lo scatto di Pianta si presenta alla fine del primo giro già con 7" di vantaggio su Monticone. Micangeli è terzo fino a che non arriva con il motore ammutolito: per la sua Pantera il Giro termina qui. In variante alta si urtano Zonca e Ricci, quest'ultimo pare spinto da «Spiffero»: Ricci prende una brutta botta, alla sospensione e ad una gamba, e si ritira; Zonca va ai box con il serbatoio dell'olio rotto, ma potrà riprendere.

In questa gara ci sono anche le Ritmo: Patrese è settimo, dietro anche a Pozzo, Pittoni e Manini, mentre Scheckter è dodicesimo, con il terminale dello scarico staccato che striscia per terra. Ovviamente, non escono bandiere di nessun colore, tanto meno nere. Prima della fine, Patrese dovrà cedere altre due posizioni. Bozzetto ha sempre la terza che gli salta e va in testa coda. Ottimo l'esordio di Pittoni con la Stratos, non ostante un dritto al primo giro alla Tosa.

Dopo la gara, Scheckter va in direzione

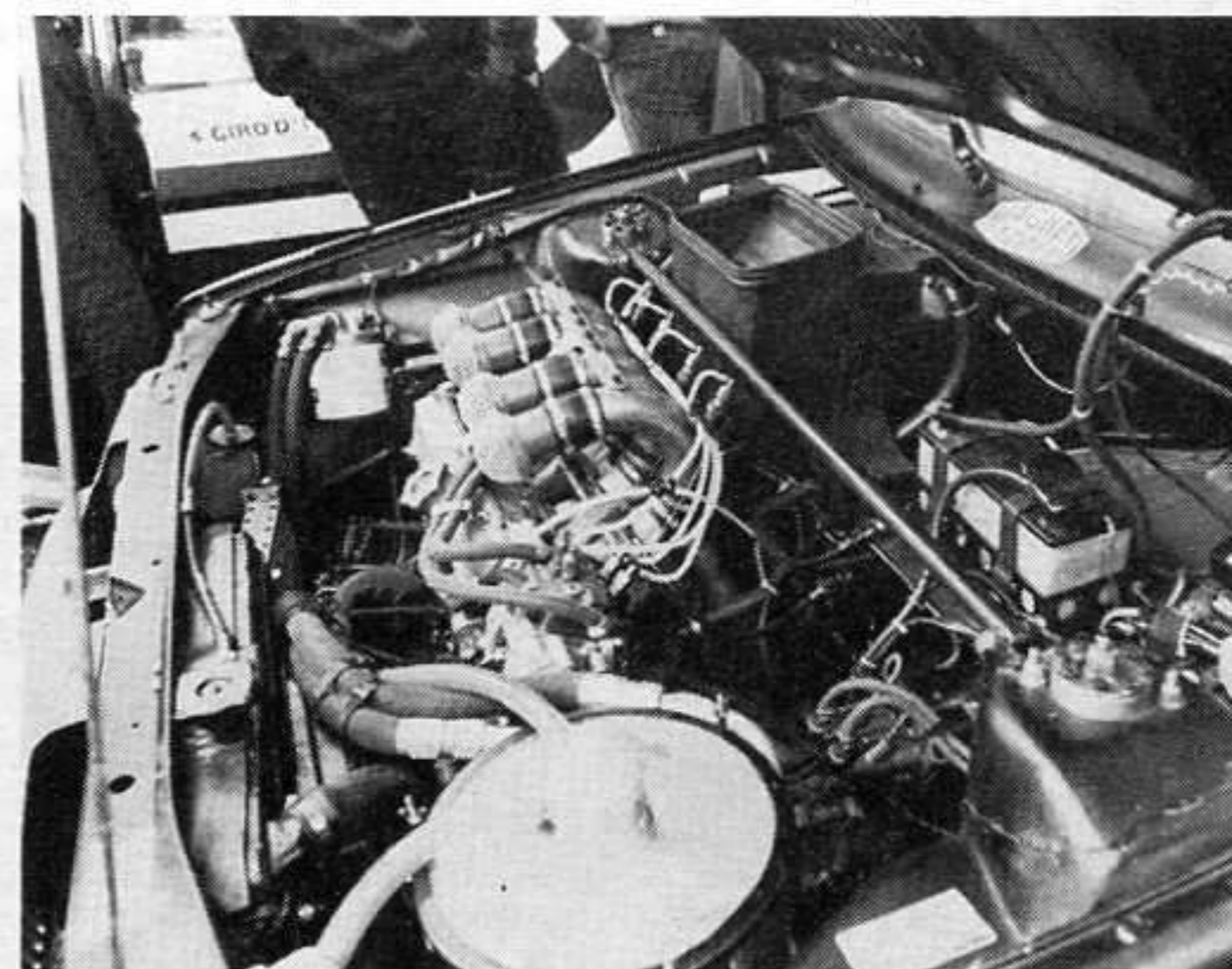




A sinistra, il vano motore della Golf Diesel Turbo di Gottifredi-Galimberti. Il turbo è sotto, dietro al motore, di cui si vede bene l'aspirazione

**NOVITA' tecniche non solo FIAT**

Motore Ritmo. In primo piano il serbatoio dell'olio del carter secco. Si notino i collettori di aspirazione arcuati per averli ancora più lunghi



Le Porsche 935 sono le consuete monoturbo. Quella di Facetti-Finotto ha un motore fresco e soprattutto le speciali Goodyear G50 fino ad ora riservate (in queste misure) alla Porsche ufficiale. «Victor» e Monticone hanno il motore portato a 3 litri con il nuovo cassoncino di aspirazione, ma che ha anche tutta la stagione alle spalle.

La Lancia-Pirelli ufficiale è stata ritoccata nei collettori di aspirazione, con sezioni più moderne ed efficienti, ed ora il 4 valvole eroga 320 CV a 8800 giri, per un peso di 820 chili.

## RITMO bifronte

TORINO - Delle Fiat Ritmo si sapeva ormai quasi tutto. Quel poco che era ignoto era questo. E' stato tenuto nel vano motore anche il serbatoio dell'olio del carter secco, per aumentare il peso aderente, con una distribuzione che è pari al 68 per cento sulle ruote anteriori. L'accensione è Marelli ad impulsori, tipo F. 1, con la sua centralina in zona più fresca, i pneumatici sono i Pirelli P7 220/40-13 su cerchi da 8".

E' a disposizione un cambio più corto, mentre giunti e semiassi sono di provenienza Lancia Beta. L'autobloccante è al 25 per cento, i freni anteriori sono ventilati con pinze Bendix di provenienza Renault 30, quelli dietro a disco pieno sono del 132.

La Ritmo della 4 Rombi, oltre all'alimentazione a carburatori (147 CV contro 158 dichiarati) ha la lubrificazione a carter umido, non ha l'autobloccante e non ha le sospensioni posteriori nuovo tipo.

● Interessante l'esperimento di Gabriele Gottifredi con la piccola Golf Diesel a turbocompressore. Dichiarata 86 CV, ed ha allungato il ponte con un rapporto agonistico della Scirocco per sfruttarli adeguatamente. Certo, gli sarà molto utile questa esperienza per il suo lavoro di trasformazioni stradali con il turbo.

### CONTINUAZIONE DA PAG. 33

corsa a lamentarsi del troppo filler in pista, accolto benevolmente dai responsabili della pista i quali — dopo un breve sopralluogo — ritengono quanto meno eccessive le preoccupazioni del campione sudafricano.

#### LA CLASSIFICA

1. Facetti (Porsche) 15 giri in 28'14"4, media non comunicata; 2. Monticone (Porsche) 29'45"6; 3. Pianta (Stratos) a 1 giro; 4. Pozzo (Porsche) a 2 giri; 5. Pittoni (Stratos) a 2 giri; 6. Manini (131) a 2 giri; 7. Alberti (Stratos) a 2 giri; 8. Leali (Stratos) a 2 giri; 9. Patrese (Ritmo) a 2 giri; 10. «Spiffero» (Pantera) a 2 giri; 11. Di Lorenzo (Alpine) a 2 giri; 12. Scheckter (Ritmo) a 2 giri; 13. Mouton (131) a 2 giri; 14. Bagnara (Alpine) a 2 giri; 15. Regis (Porsche) a 2 giri; 16. Saccomanno (Stratos) a 2 giri; 17. Nardini (Porsche) a 3 giri; 18. Bozzetto (Pantera) a 3 giri; 19. Perazio (Stratos) a 3 giri.

Giro più veloce: Facetti in 1'49"3, media 164,684.

#### SECONDO RAGGRUPPAMENTO

E' Mercadante a fare l'andatura dopo che Berruto ha tenuto la testa per qualche giro. Purtroppo, resta senza benzina e deve dare l'addio ad un possibile ottimo piazzamento con la sua Porsche «alata». Minella è terzo fino a che non si ferma alla Minerali. Dalle retrovie si fanno luce prima Giani, che alla fine ruberà a Ceccato il secondo posto; quindi Drovandi e Govoni che, finalmente senza troppi guai, conquista un buon quarto posto davanti al pilota dell'Alfa-

sud. Più indietro, Grassetto ha ragione degli altri gr. 1 lasciando ad Alberici e Sangiulo il compito di lottare per il sesto posto, andato poi al pilota della Pantera.

#### LA CLASSIFICA

1. Mercadante (Porsche) 15 giri in 34'41"3, media 129,726 kmh; 2. Giani (131) 34'56"6; 3. Ceccato (Ritmo) 35'17"3; 4. Govoni (Porsche) 35'23"2; 5. Drovandi (Alfasud) 35'36"7; 6. Alberici (Pantera) 35'39"4; 7. Sangiulo (Alpine) 35'40"5; 8. Grassetto (GTE) 35'45"5; 9. Ragazzi (GTE) 36'07"4; 10. Morel (Alpine) 36'19"9; 11. Chiampo (Alpine) 36'26"4; 12. Lelong (Porsche) 36'37"5; 13. Enjalbert (GTV) 36'58"0; 14. Onori (Alfasud) a 1 giro; 15. Pischeda (GTV) a 1 giro; 16. Viganò (Porsche) a 1 giro; 17. Fiorelli (131) a 1 giro; 18. Percivale (GTE) a 2 giri.

Giro più veloce: Mercadante in 2'16"1, media 132,255 kmh.

#### TERZO RAGGRUPPAMENTO

Terza gara ad Imola e terza Porsche in vetta. E' la volta della gr. 3 di Bos, che a dispetto della sua estrazione rallystica pianta in asso tutti e conduce dal primo all'ultimo giro. E' una gara monotona, con le posizioni acquisite fin dal via, tanto che Bos resta primo non ostante una testa-coda in variante bassa. A movimentare un po' le cose ci pensa Galimberti, che con la Golf Diesel Turbo cerca in tutti i modi di passare la Citroen GS di Riccardi. Ma invano.

#### LA CLASSIFICA

1. Bos (Porsche) 15 giri in 34'04"3, media 132,074 kmh; 2. Maggiora (Escort) 36'07"3; 3. Wipf (GTE) a 1 giro; 4. Fogliati (Al-

fasud) a 1 giro; 5. Dall'Aria (X1-9) a 1 giro; 6. Cristofori (R5) a 1 giro; 7. Cherubini (Montecarlo) a 1 giro; 8. Alvisi (Montecarlo) a 2 giri; 9. Fren (Escort) a 2 giri; 10. Tacchini (X1-9) a 2 giri; 11. Albertin (X1-9) a 2 giri; 12. Devin (Simca) a 2 giri; 13. Bisio (GTA) a 2 giri; 14. Michetti (Fulvia) a 2 giri; 15. Tenchini (Simca) a 3 giri; 16. Riccardi (Citroen) a 3 giri; 17. Galimberti (Golf) a 3 giri.

Giro più veloce: Bos in 2'12"5, media di 135,849 kmh.

## Il gruzzolo anti-ALEN

MISANO - Al Santamonica c'è aria nuova nel team di Finotto. Ora il cambio è a posto, e Facetti frema dalla voglia di dare battaglia. La sua progressione è impressionante: non ostante una certa cautela nei sorpassi, darà oltre 2 minuti a Pianta.

#### PRIMO RAGGRUPPAMENTO

Facetti se ne va, al primo passaggio ha già 7" su «Victor» (che fa il suo esordio agonistico) e 15" su Pianta, che sarà ben presto passato anche da Pozzo. Bella battaglia fra «Spiffero» e Patrese, poi il padovano lascerà perdere e come lui farà Scheckter, ormai deconcentrato, ed i due si faranno lentamente riassorbire. Come ormai sua abitudine, viene su bene la Mouton, che si porta in coda a Manini che è handicappato dal comando del dosatore d'iniezione staccato. Magnani va cauto, con la frizione in disordine, ma nessuno insidia il suo quinto posto.

#### LA CLASSIFICA

1. Facetti (Porsche) 15 giri in 20'04"2, media 156,412 kmh; 2. «Victor» (Porsche) 20'48"6; 3. Pozzo (Porsche) a 1 giro; 4. Pianta (Stratos) a 1 giro; 5. Magnani (Stratos) a 2 giri; 6. Manini (131) a 2 giri; 7. Mouton (131) a 2 giri; 8. «Spiffero» (Pantera) a 2 giri; 9. Alberti (Stratos) a 2 giri; 10. Bagnara (Alpine) a 2 giri; 11. Di Lorenzo (Alpine) a 2 giri; 12. Saccomanno (Montecarlo) a 2 giri; 13. Nardini (Porsche) a 2 giri; 14. Patrese (Ritmo) a 2 giri; 15. Scheckter (Ritmo) a 2 giri; 16. Regis (Porsche) a 2 giri; 17. Mercadante (Porsche) a 3 giri.

Giro più veloce: Facetti in 1'18"4, media 160,163 kmh.

#### SECONDO RAGGRUPPAMENTO

Giani si ferma già nel giro di ricognizione, con i soliti problemi di alimentazione. Al via scatta bene Govoni ma è «Speedy» Perazio che ha un guizzo eccellente e si svincola dal gruppo, per portarsi secondo al quinto giro. Da qui inizia la sua caccia a Bos, che nel frattempo è andato in testa, e lo passerà al 9. giro. Vi sono tre bei duelli: quello fra Ceccato e Drovandi, quello fra Chiampo e Sangiulo con le Alpine e quello fra le GTE di Ragazzi e Toffoli. Il primo termina con una bella vittoria di Drovandi, che ha finalmente ragione del suo avversario, probabilmente con i rapporti un po' corti per Misano;



Pittoni in testa-coda alla Tosa, al primo giro con la Stratos ad Imola



Guglielmo Manini e la sua Fiat 131 molto ben preparata da Vaccari



Non ostante la sospensione a lunga escursione, Scheckter alzava così la ruota interna al tornante a Varano



La Porsche gr. 3 di Nardini davanti alla BMW di Ricci ed alla 131 della Mouton. Ad Imola, Ricci avrà un incidente che lo costringerà al ritiro



## Formulisti al GIRO

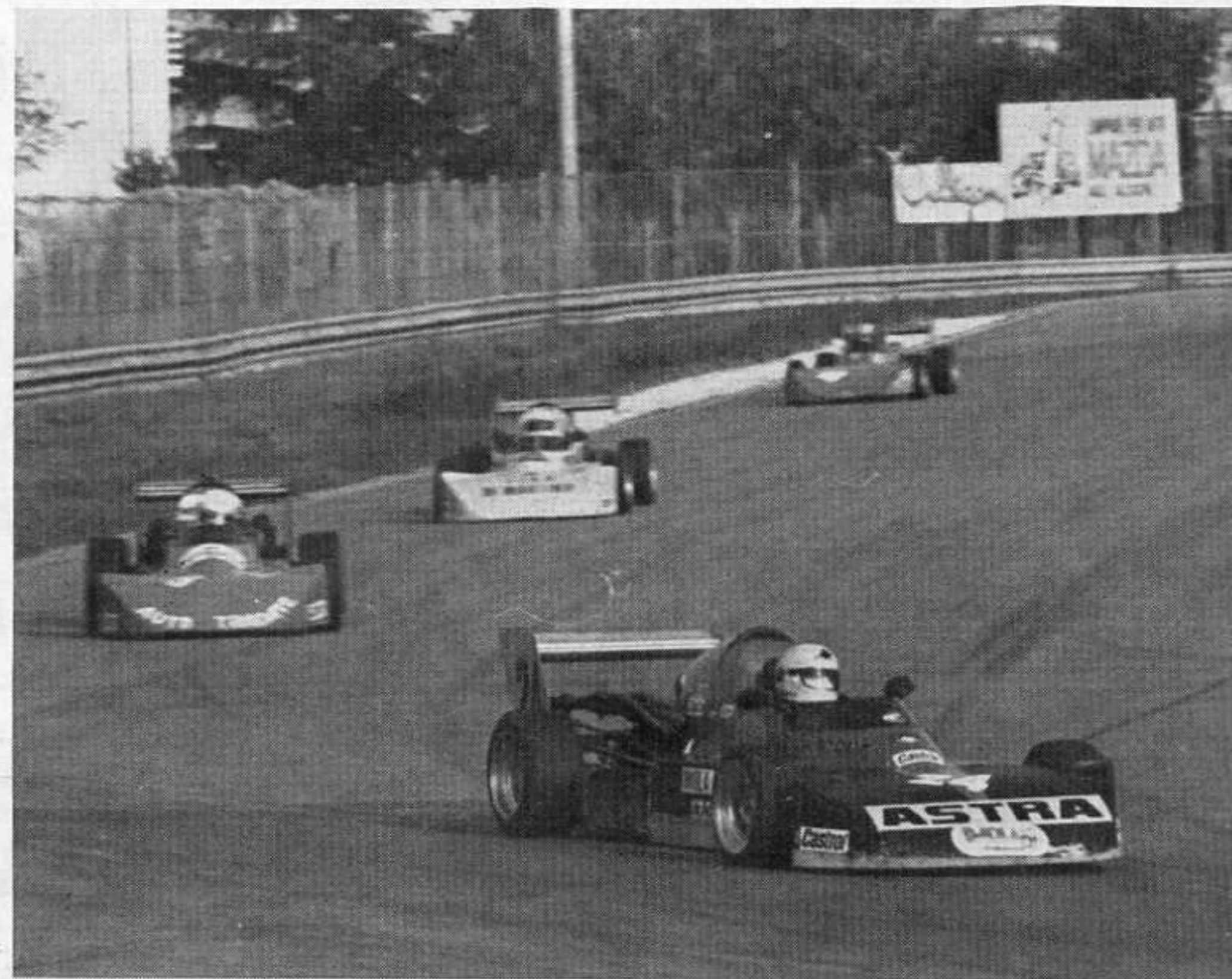
● Nascosti fra i partecipanti « di serie B » del Giro anche due piloti di Formula 3. Si tratta di DANIELE ALBERTIN, in coppia con Fogarolo su una Fiat X1/9 gr. 4, e GIANLUCA BAGNARA che divide con Siena un' Alpine gr. 4.

● MERCADANTE era seccatissimo a Misano. Dopo la bella gara ad Imola, si è accorto che aveva una gomma squilibrata. Alla Pirelli hanno cercato di sistemarla con oltre mezzo etto di piombo in contrappesi, ma la sua Porsche è risultata inguidabile.

● A MONZA, a salutare il suo vecchio amico RENATO POZZETTO, c'era anche Beppe Viola, il telecronista RAI noto per le sue opinioni contro le corse automobilistiche. Chissà se le ha espresse anche a Pozzetto?

È RIENTRATO PER CONCLUDERE IN BELLEZZA

# RUGGERI super FORD



Alfredo Ruggeri nella prima manche a Imola, davanti a Paletti Corolli e Mancini. Il pilota comasco debutterà in F. 3 nella prossima gara di Magione

il secondo con una prevalenza di Sangiulo proprio all'ultimo giro; il terzo con una sbandata di Ragazzi che dà via libera a Toffoli. Alberici si ferma in pista con la sua Pantera ammutolita.

### LA CLASSIFICA

1. Perazio (Stratos) 15 giri in 24'03"6, media 130,473 kmh; 2. Bos (Porsche) 24'10"8; 3. Drovandi (Alfasud) 25'09"7; 4. Ceccato (Ritmo) 25'10"1; 5. Sangiulo (Alpine) 25'15"0; 6. Chiampo (Alpine) 25'15"4; 7. Alberici (Pantera) 25'40"4; 8. Lelong (Porsche) 25'43"1; 9. Toffoli (GTE) 25'46"7; 10. Govoni (Porsche) 26'12"7; 11. Fusar Bassini (Alfasud) a 1 giro; 12. Ragazzi (GTE) a 1 giro; 13. Enjalbert (GTV) a 1 giro; 14. Morel (Alpine) a 1 giro; 15. Pischeda (GTV) a 1 giro; 16. Pusceddu (Alfasud) a 1 giro; 17. Viganò (Porsche) a 1 giro.  
**Giro più veloce:** Perazio in 1'33"3, media 134,585 kmh.

### TERZO RAGGRUPPAMENTO

La Escort RS gr. 1 di Ramuccio Prezzonini è in prima fila, scatta bene ma è Berruto con la Porsche gr. 4 che prende facilmente il comando. Liveris con la 131-Vicari continua il suo calvario a tre cilindri già iniziato ad Imola. Pelit passa anche lui la Escort, che regge al terzo posto finché il suo motore non sbiella clamorosamente. Terzo passa quindi Zadotti con la R5 Alpine, mentre Galimberti questa volta se la prende con l'altro pilota della Citroen GS, Puccetti, ma altrettanto inutilmente.

### LA CLASSIFICA

1. Berruto (Porsche) 15 giri in 25'07"5, media 124,943 kmh; 2. Pelit (Porsche) 25'44"8; 3. Zadotti (R 5) 26'52"6; 4. Dall'Aria (X1-9) a 1 giro; 5. Percivale (GTE) a 1 giro; 6. Cherubini (Montecarlo) a 1 giro; 7. Fren (Escort) a 1 giro; 8. Albertin (X1-9) a 1 giro; 9. Airolti (Montecarlo) a 1 giro; 10. Bisio (GTA) a 1 giro; 11. Tarzia (X1-9) a 2 giri; 12. Puccetti (Citroen) a 2 giri; 13. Galimberti (Golf) a 2 giri; 14. Tenchini (Simca) a 2 giri.  
**Giro più veloce:** Berruto in 1'39"2, media 126,581 kmh.

6. Giro d'Italia Automobilistico - Gara di velocità e durata internazionale - Torino 13-18 ottobre 1978

Classifica generale assoluta dopo due tappe  
1. Finotto-Facetti (Porsche 935) in 1.23'52" 9, primi del gr. 5; 2. «Victor»-Monticone (Porsche 935) a 2'55"3; 3. Pianta-Alen-Kivimaki (Lancia Stratos) a 8'43"2; 4. Magnani-Pittoni-Cresto (Lancia Stratos) a 11'19"0, primi del gr. 4; 5. Milano-Pozzo (Porsche 934) a 13'13"0; 6. Manini-Calzolari (Fiat 131) a 13'48"4; 7. Alberti-Albertazzi (Lancia Stratos) a 15'12"2; 8. Di Lorenzo-Gattuccio (Alpine) a 15'48"3; 9. «Spiffero»-«Elmer» (De Tomaso Pantera) a 16'03"5, primi del gr. 3; 10. Saccomanno-Gorla (Lancia Stratos) a 16'09"2; 11. Mouton-Conconi (Fiat 131) a 16'13"6; 12. Patrese-Pozzetto-Sodano (Fiat Ritmo) a 16'21"8, primi del gr. 2; 13. Siena-Bagnara (Alpine) a 16'40"0; 14. Scheckter-Mannucci-Verini (Fiat Ritmo) a 17'03"4; 15. Nardini-Fortini (Porsche) 1.41'33"7; 16. Regis-Perotto (Porsche) 1.41'44"1; 17. Pasetti-Ceccato (Fiat Ritmo) 1.42'06"9; 18. Mercadante-Canavoso (Porsche) 1.42'56"6; 19. Perazio-Bagna (Stratos) 1.43'12"2; 20. Alberici-Leonardi (Pantera) 1.43'50"4.

m. m.

IMOLA - Alfredo Ruggeri questo titolo 1978 della Super Ford lo aveva già matematicamente vinto quest'estate, dopo la prima gara di Misano. E aveva anche lasciato perdere per un paio di gare. Poi ci ha ripensato. Forse era meglio lasciare una migliore impressione, un ricordo più recente anche per gli sponsors, in previsione di una annata futura magari in F. 3.

E così è ritornato. Si è rinfilato nella sua Osella, pole position, vinta la prima manche, vinta la seconda. Un'ultima vittoria stagionale che gli ha portato l'en plein dei sei risultati, quelli che servono (e avanzano) per aggiudicarsi questo titolo 1978.

Una vittoria senza problemi, anche se per lui, al quinto giro della seconda manche, si è profilato il pericolo del giovanissimo Paletti che lo è venuto a prendere. I due hanno fatto mezza pista quasi appaiati, poi Ruggeri più esperto ha evitato l'olio che c'era alla chicane alta mentre l'occhialuto e meno esperto Paletti ci è finito dentro, prendendo uno sbandatone che lo ha di nuovo distanziato dal capofila. « Pensavo di non farcela » commenta Ruggeri « il motore mi era calato, rataba, e così Paletti mi è venuto sotto. Poi lui non ha visto l'olio e io ho ripreso fiato ».

Alle loro spalle poco o niente. Eros Corolli ha tenuto un po' il loro ritmo, nella prima manche, poi anche per lui il motore ha cominciato a calare di rendimento e così non è riuscito a mantenere la terza piazza. E' venuto fuori con incrollabile passione, tra la muta delle Osella, il sempre giovane Bodini con la sua Tecno ormai da decennale. Tra i piloti locali si è ben difeso Gabriele Gatta, fermato nella prima manche per la rottura di un tubo dei freni quando era quarto, mentre Bergami ha accusato problemi a un radiatore nella prima manche e si è poi definitivamente fermato nella seconda dopo un gran testacoda alla variante bassa.

In ritardo, alle 15,24 parte la prima delle due manches sulle quali si è imperniata la gara. In prima fila Ruggeri (Osella Repetto) affiancato a Paletti (Osella

### CAMPIONATO SUPER FORD 1978

	VARANO	VALLELUNGA	IMOLA	MAGIONE	MONZA	MUGELLO	MISANO	MISANO	VALLELUNGA	IMOLA	TOTALE	PUNTI VALIDI
Ruggeri	9	9	—	9	6	9	9	—	—	9	60	54
Bergami	—	6	9	6	2	3	4	9	9	—	48	43
Paletti	—	—	3	—	4	6	—	4	—	6	23	23
Vairani	1	—	—	—	—	—	6	6	6	—	19	19
Cairolì	—	1	—	—	9	4	—	—	3	—	17	17
Pozzoli	3	3	4	3	—	—	—	—	—	—	13	13
Corolli	—	—	6	—	3	—	—	1	—	—	10	10
Fabiani	—	—	—	—	—	1	—	3	4	—	8	8
Bodini	—	—	2	2	—	—	—	—	—	4	8	8
Grassi	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—	8	8
Soldi	—	—	—	—	1	—	2	2	2	—	7	7
Freschi	4	2	1	—	—	—	—	—	—	—	7	7
Lucas	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6
Lampariello	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	6	6
Ramanzini	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	3
Lotteri	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	2
Giordano	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2
Zago	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2	2
Zullo	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1

Alloni) ed è il primo che scatta meglio e prende subito il comando fino alla parte alta del circuito, dove per una cambiata sbagliata, si fa infilare da Paletti che transita al comando al primo giro. Alla Tosa Ruggeri riprende il comando, e da quel momento in poi guadagnerà circa mezzo secondo al giro sul suo avversario. Corolli, con una Osella gialla, è al terzo posto davanti a Mancini, che si fermerà al quarto giro alla Tosa. Fermo sempre alla Tosa anche Vairani, mentre entrano ai box Cairolì con una ruota anteriore destra acciaccata e Gatta che per una vibrazione della pinza posteriore dei freni che si è allentata ha rotto il tubicino che porta il liquido del circuito idraulico. La gara si trascina da questo punto sino

## COPPA C.E.A.

15 ottobre 1978

Gara nazionale di formula Super Ford valida come ultima prova del campionato

- Autodromo: Dino Ferrari di Imola, di 5.000 metri
- Organizzazione: AC Bologna - via Marconi - BO
- Condizioni atmosferiche: tempo bello, sole, 22°
- Direttore di corsa: Adriano Zerbini
- Spettatori: 1500

### 1. MANCHE

1. Alfredo Ruggeri (Osella) 23'07"2 media 155,642 kmh; 2. Paletti (Osella) 23'10"6; 3. Corolli (Osella) 23'22"8; 4. Bodini (Tecno) 23'44"9; 5. Lotteri (Osella) 23'49"5; 6. Lampariello (Ermolli) 23'59"7; 7. Ballabio (Branca) 24'19"1; 8. Giordano (Lotus) 24'19"2; 9. Soldi (Osella) 24'27"1; 10. Ramanzini (Osella) 24'28"7; 11. Zani (Osella) a 1 giro; 12. Bergami (Osella) a 5 giri; 13. Ceriani (Lotus) a 8 giri; 14. Mancini (Osella) a 9 giri; 15. Gatta (Brabham) a 10 giri; 16. Vairani (Matta) a 10 giri; 17. Cairolì (Ermolli) a 11 giri.

**Giro più veloce:** Ruggeri (Osella) 1'54"3 media 157,480 kmh.

### II MANCHE

1. Alfredo Ruggeri 23'20"3 media di 154,252 kmh; 2. Paletti 23'35"7; 3. Bodini 23'37"7; 4. Lampariello 23'47"2; 5. Gatta 23'58"9; 6. Giordano 24'11"6; 7. Ramanzini 24'22"9; 8. Corolli a 1 giro; 9. Ballabio a 1 giro; 10. Zani a 1 giro; 11. Lotteri a 1 giro; 12. Soldi a 1 giro; 13. Bergami a 8 giri.

**Giro più veloce:** Ruggeri e Paletti (Osella) 1'54"1 media 157,756 kmh.

### FINALE (per somma dei tempi)

1. Alfredo Ruggeri 46'28"1; 2. Paletti 46'46"3; 3. Bodini 47'21"8; 4. Lampariello 47'36"9; 5. Giordano 48'30"8; 6. Ramanzini 48'51"6; 7. Corolli a 1 giro; 8. Ballabio a 1 giro; 9. Lotteri a 1 giro; 10. Soldi a 1 giro; 11. Zani a 2 giri; 12. Gatta a 10 giri.

alla fine con Ruggeri che aumenta gradatamente il suo vantaggio su Paletti, che conclude davanti a Corolli e Bodini.

Nella seconda manche ancora una volta Ruggeri prende il largo, davanti a Paletti e Bodini. I primi due si avvantaggiano leggermente fino al quinto passaggio, quando Paletti ritorna nella scia di Ruggeri, ma non scorge l'olio mentre potrebbe insidiarlo, e in sbandata si ridistanza di nuovo. Così Ruggeri ha via libera e conclude la corsa davanti a Paletti, che si era fatto prendere da Bodini e lo risupererà a un giro dalla fine, mentre Corolli perde la terza piazza concludendo la sua corsa con il motore che rata, a un giro dalla fine.

I. C.