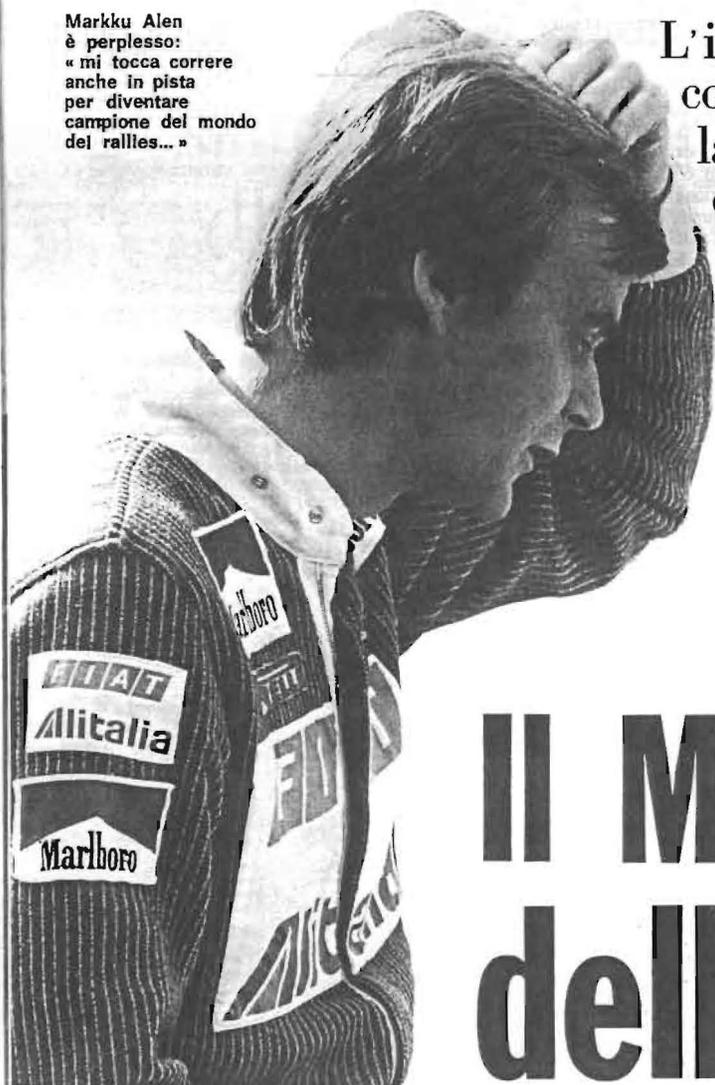


Markku Alen è perplesso: «mi tocca correre anche in pista per diventare campione del mondo del rallies...»

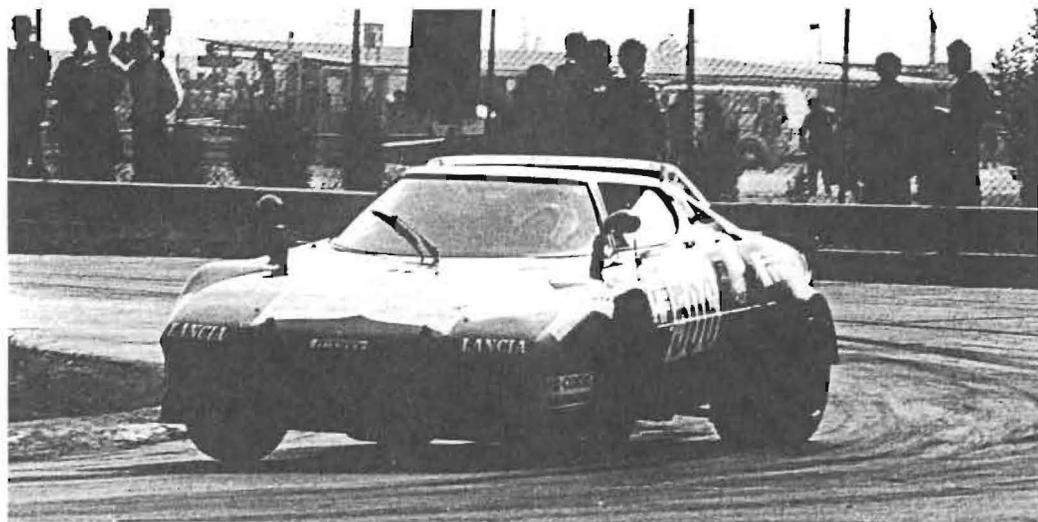


L'incontro mancato con l'assistenza per la 935 di FACETTI e FINOTTO pagato con la gran rimonta della STRATOS



Lino Tonti e Nick Bianchi: fiducia e perplessità per la loro Stratos (sotto) impegnata con Alen in pista a Magione

# IL MARKIU dell'iride



TORINO. La sesta edizione del Giro Automobilistico d'Italia l'ha vinta Markku Alen, che così corona con una vittoria «anche» stradale una stagione per lui trionfale, e che lo consacra degnissimo campione mondiale rallies. Ed è stato proprio nella sezione più rallystica della manifestazione che il finlandese ha espresso il meglio di sé, raddrizzando le sorti di una corsa che, fino alla penultima tappa, erano seriamente compromesse non tanto dall'inferiorità della sua Stratos o di Giorgio Pianta, che

prima di lui aveva guidato la vettura al limite, quanto dalla netta — ed anche non del tutto prevista — schiacciante superiorità della Porsche 935 Turbo che Facetti e Finotto hanno guidato al limite, sempre, e senza fare mai errori. L'errore, purtroppo per loro, lo hanno commesso al via dell'ultima tappa, la terribile e decisiva «Ronde» del Ciocco, perdendo l'appuntamento con il camion dell'assistenza e partendo per le prove speciali in Garfagnana nelle condizioni le più disagiate possibili,

proprio nel momento in cui avrebbero dovuto essere più a posto. Non ostante ciò, Alen è riuscito nel «sorpasso» solamente alla penultima speciale, ed in coincidenza con un'avaria alla ruota posteriore della Porsche in mancanza della quale non sappiamo come sarebbe andato a finire.

Il compito di Alen e Kivimaki, insomma, è stato tutt'altro che facile, e con un minimo di improv-

CONTINUA A PAG. 20

Marco Magri

## 6° GIRO ITALIA

13-18 ottobre 1978

Gara Internazionale di velocità e regolarità valida per il Campionato del Mondo FIA piloti rallies e per i campionati italiani di velocità gruppi 4 e 5

### COSI' (IN 38) ALL'ARRIVO FINALE (+17 Autobianchi)

1. Alen-Pianta-Kivimaki (Lancia Stratos Pirelli) 3'56"51"6 primi del gr. 5; 2. Facetti-Finotto-De Antoni (Porsche 935) 3.58'39"2; 3. Magnani-Pittoni-Cresto (Lancia Stratos) 4.09'42"7 primi del gr. 4; 4. Mouton-Conconi (Fiat-Abarth 131) 4.14'30"2; 5. Patrese-Sodano-Pozzetto (Fiat Ritmo) 4.19'56"5 prima del gr. 2; 6. Regis-Perotto-Cana (Porsche Carrera) 4.22'37"2, primi del gr. 3; 7. Pozzo-Milano (Porsche 934) 4.24'00"4; 8. Nardini-Fortini (Porsche RS) 4.25'49"0; 9. Bos-Sandt-Keller (Porsche Carrera) 4.27'34"0; 10. Spiffiero - Elmer - (De Tomaso Pantera) 4.28'18"0; 11. Di Lorenzo-Gattuccio (Alpine Renault) 4.29'30"9; 12. Drovandi-Bigazzi-Fantaccini (Alfasud) 4.33'35"1; 13. Perazio-Bagna-Scaramuzi (Lancia Stratos) 4.35'11"7; 14. Alberici-Leonardi (De Tomaso Pantera) 4.39'15"9; 15. Enjalbert-Machoir (Alfa Romeo GTV) 4.39'20"6, primi del gr. 1; 16. Mercadante-Canauso (Porsche 911 SR) 4.39'47"6; 17. Raffaele Sangiulo-Vito Sangiulo (Alpine Renault) 4.40'04"9; 18. Manlini-Calzolari (Fiat-Abarth 131) 4.40'50"7; 19. Grassetto-Toffoli (Opel Kadett GTE) 4.41'35"2; 20. Govoni-Angelelli (Porsche Carrera) 4.41'51"0; 21. Pasetti-Ceccato-Barban (Fiat Ritmo) 4.42'34"4; 22. Saccomanno-Gorla (Lancia Stratos) 4.44'46"2; 23. Pischetta-Baldi (Alfa Romeo GTV) 4.51'03"7; 24. Leiong-Lelong (Porsche Carrera) 4.51'10"4; 25. Cristofori-Zadotti (Renault RS Alpine) 4.53'54"7; 26. Percivale-Percivale-Bruno (Opel Kadett GTE) 4.55'56"8; 27. Schekter-Verini-Mannucci (Fiat Ritmo) 4.58'22"0; 28. Fren-Flecchia (Ford Escort 1.6) 4.59'03"6; 29. Viganò-Clarpaglini (Porsche Carrera) 4.59'40"2; 30. Fogliati-Puscetdu (Alfasud) 5.08'49"5; 31. Alroldi-Alvisi (Lancia Beta Montecarlo) 5.09'51"9; 32. Tacchini-Tarzia (Fiat X-1/9) 5.17'25"3; 33. Albertini-Fogarolo (Fiat X-1/9) 5.17'28"3; 34. Tacchini-Marani (Simca Rallye 2) 5.17'43"4; 35. Cherubini-Rossi (Lancia Beta Montecarlo) 5.18'18"3; 36. Gottifredi-Gallimberti (VW Golf Diesel Turbo) 5.23'24"9; 37. Dell'Aria-Luna (Fiat X-1/9) 5.23'59"6; 38. Bisio-Lombardi (Alfa GTA) 5.25'28"3; 39. Berruto-Massola (Porsche Carrera) 5.34'50"5.

### TROFEO AUTOBIANCHI A 112 ABARTH

1. Carini-Parenti 2.03'49"0; 2. Cunico-Meggiolan 2.05'40"5; 3. Capone-Canova 2.06'30"4; 4. Perona-Vercellino 2.06'37"9; 5. Mirri-Lappo 2.07'29"7; 6. Vittadini-Secchi 2.07'39"0; 7. Brusati-Tedde 2.07'56"4; 8. Guggiari-Ambrosoli 2.08'04"8; 9. Giammarini-Sbrolla 2.08'24"4; 10. Del Prete-Cianci 2.09'05"1; 11. Biondi-Zoffoli 2.09'20"1; 12. Rabino-Neri 2.12'24"5; 13. Marrocchi-X 2.12'39"1; 14. Boni-Barbini 2.12'41"7; 15. Bellino-Mestri 2.16'30"3; 16. Baresi-Bianco 2.19'53"4; 17. Simoletto-Simoletto 2.32'21"8.



Françoise Conconi fa da zavorra al Terminillo: si è rotto l'interfono, e la Mouton sale « a vista »

## PIANTA lascia con onore

**VALLELUNGA** - Si arriva a Campagnano nel primo pomeriggio. E' una giornata ideale e Carlo Facetti è concentratissimo. Ha la sensazione che questa gara sarà per lui forse l'ultima possibilità per incrementare il suo vantaggio in vista della Ronde.

### PRIMO RAGGRUPPAMENTO

Scatta bene Giorgio Pianta, che prima di volare in Bandama vuol lasciare una bella impressione, ma Carlo Facetti è implacabile e comincia a « macinare » secondi. Al secondo giro la sua 935 ha già 8" di vantaggio sulla vettura « quasi » gemella di « Victor », che sfumaccia parecchio ma non sembra avere noie serie.

Gli altri — sgranati — sono Pianta, Pozzo, Magnani, Manini, Mouton, Bagnara e Nardini. La gara è abbastanza monotona, al sesto giro Facetti inizia a doppiare ed a metà gara ha 27" su « Victor » e 53" su Pianta. L'unico duello è fra Di Lorenzo, Nardini e Sandt, che proprio all'ultimo giro va in testa-coda lasciando ad un Perazio prima terrorizzato, poi più sciolto, la decima piazza, anche a causa del progressivo bruciarsi della frizione della Stratos-Rossignol.

### LA CLASSIFICA

1. Facetti 18 giri in 23'53"1, media 144,633 kmh; 2. «Victor» 24'49"1; 3. Pianta a 1 giro; 4. Pozzo a 1 giro; 5. Magnani a 1 giro; 6. Manini a 2 giri; 7. Mouton a 2 giri; 8. Di Lorenzo a 2 giri; 9. Nardini a 2 giri; 10. Perazio a 2 giri; 11. Sandt a 2 giri; 12. Saccomanno a 2 giri;

13. Bagnara a 2 giri; 14. Alberti a 2 giri; 15. « Spiffero » a 3 giri.

Giro più veloce: Facetti in 1'18"2, media 147,314 kmh.

### SECONDO RAGGRUPPAMENTO

In prima fila le Ritmo di Patrese e Verini, al suo debutto pistaiole. Dietro Drovandi con l'Alfasud e Berruto, che approfitta dei suoi HP (anche se non moltissimi) per scattare al via. Dal Cimini sbucca però Mercadante, che Patrese supera con facilità installandosi tranquillamente al comando. Dopo che il gruppo si è calmato, Berruto risale bene e fa sua la seconda posizione. Terzo è Ceccato con la Ritmo-4 Rombi e quarto Verini, che ha il suo da fare a contenere Mercadante.

Protagonista di una bellissima rimonta è Regis, che dopo una sbandata al 4. giro risale bene ed all'11. passa Mercadante. Poco dopo supera anche Ceccato, che sta rallentando con guai al pescaggio del carburante. Dalle retrovie viene su bene anche un rinfrancato Govoni, mentre Drovandi è molto remissivo a causa delle gomme, che si impastano raccogliendo i resti dei pneumatici altrui. Un inconveniente che avranno in molti. Si ritira Peppino Zonca con una molla valvola rotta.

Le Ritmo finiscono i 20 giri sulle tele, anche quella di Patrese che aveva tre tipi di Pirelli bimescola. Non parliamo poi di Ceccato, che senza autobloccante patinava vistosamente.

### LA CLASSIFICA

1. Patrese, 18 giri in 28'00"2, media 123,437 kmh; 2. Berruto 28'18"4; 3. Verini 28'28"4; 4. Regis 28'51"3; 5. Mercadante 29'13"3; 6. Govoni 29'15"9; 7. R. Sangiulo 29'16"0; 8. Ceccato 29'19"7; 9. Ragazzi 29'25"3; 10. Drovandi 29'29"8; 11. Grassotto a 1 giro; 12. Lelong a 1 giro; 13. Fusar Bassini a 1 giro; 14. Alberici a 1 giro; 15. Enjalbert a 1 giro; 16. Chiampo a 3 giri. Giro più veloce: non comunicato.

### TERZO RAGGRUPPAMENTO

Dopo uno spunto di Morel, è Gianni con la 131-Galmozzi finalmente in discreta efficienza a prendere la testa per non più abbandonarla. La cosa più bella di questa corsa è il duello fra la Alpine di Morel e la RS di Zadotti, uno dei « vecchi lupi » di Vallelunga. Il romano infatti impegna il francese per un paio di giri e poi lo supera.

Morel non ha mai visto la pista, per sette giri segue la RS di Zadotti ed infine lo passa. Dopo di che, Zadotti tira i remi in barca. Più dietro, emnesimo duello Golf Diesel/Citroen GS: stavolta è Gottifredi deciso a superare Pucotti, ma gli esce la terza al tornantino e si mette la sua Golf Turbo a gambe all'aria. Una sosta al box e di nuovo via, con la vettura un po' malconcia ma in grado di continuare.

### LA CLASSIFICA

1. Gianni, 18 giri in 28'32"1, media 121,133 kmh; 2. Morel 30'04"5; 3. Zadotti a 1 giro; 4. Percivale a 1 giro; 5. Pischcheda a 1 giro; 6. Cherubini a 1 giro; 7. Pucceddu a 1 giro; 8. Ciarpaglini a 2 giri; 9. Tacchini a 2 giri; 10. Alvisi a 2 giri; 11. Fren a 2 giri; 12. Albertin a 2 giri; 13. Dell'Aria a 2 giri; 14. Pucotti a 2 giri; 15. Bisio a 3 giri; 16. Tenchini a 3 giri; 17. Gottifredi a 5 giri. Giro più veloce: Gianni in 1'32"3, media 124,810 kmh.



Ad Orvieto Carini se la prende comoda. Si rifarà alla Ronde, finendo facile primo dei 112

## Arrivano le A-112

**ORVIETO**. Seconda gara in salita prevista nel Giro, la veloce ma molto « guidata » S. Giorgio-Colonna. Prima del C.O. di partenza della gara, Roberto Nardini ha un nuovo guaio « stradale »: uscendo dal parco chiuso demolisce il parafrangente anteriore sinistro contro una vettura di passaggio.

Per la salita di Orvieto, la GTE di Grassotto prova i P7 davanti ed i Kleber dietro, mentre il suo rivale amico Ragazzi prova con il ponte posteriore con rapporto più corto. Avrà ragione il primo.

Prima vittoria per la Lancia Stratos di Alen, che appoggia 10" ad un Facetti che è salito attento a non sbagliare. Sbaglia invece Manini, manda la sua 131 in un fosso e nella botta si rompe lo spinterogeno. Ora che la prova finisce e che arrivi l'assistenza, e un grosso ritardo al C.O. di Magione è inevitabile. Manini scivola molto indietro nella generale, dove invece poteva molto ben piazzarsi.

Esce di strada anche Berruto, ed anche lui deve pensare molto per rimettere in strada la Porsche, cui si è avvertita la sospensione anteriore sinistra.

Ad Orvieto c'è la novità delle A 112 Abarth 70 HP, nel cui Trofeo sono in tre a giocarsi il titolo al Giro: Tabaton, Mirri e Capone. Elemento, diciamo così, di « disturbo » è il noto velocista « Camaleone », che peraltro aveva già assaggiato il Trofeo A 112 lo scorso anno. Ha recuperato alla Grifone la A 112 ex-Delphine Leroux, una vettura pressoché da rottamare, che Giuliani per il motore e Giraldi per l'assetto avevano miracolosamente ricostruito.

Come da previsioni, è proprio « Camaleone » ad imporsi ad Orvieto, a dispetto dell'affrettata preparazione, seguendo le note letteggiate dalla moglie Camilla. Secondo è Spongia e terzo Mirri, che ha un bel motore ma la macchina che risente vistosamente delle uscite di strada di Sanremo.

### S. GIORGIO-COLONNETTA

#### LA CLASSIFICA

1. Alen 4'09"1, media 109,835 kmh; 2. Facetti 4'19"0; 3. Pittoni 4'23"0; 4. «Victor» 4'25"0; 5. Mouton 4'29"8; 6. Bagna 4'30"8; 7. Bos 4'35"9; 8. Patrese 4'37"9; 9. Pozzo 4'41"3; 10. Di Lorenzo 4'41"5; 11. Alberti 4'43"9; 12. Nardini 4'44"0; 13. Verini 4'46"1; 14. « Spiffero » 4'46"1; 15. Regis 4'46"8; 16. Gianni 4'47"0; 17. Saccomanno 4'48"7; 18. Siena 4'49"4; 19. Mercadante 4'51"4; 20. Rua 4'52"0; 21. Govoni 4'52"5; 22. Pasetti 4'54"9; 23. Grassotto 4'56"0; 24. Sangiulo 4'57"3; 25. Alberici 4'58"4; 26. Ragazzi 5'02"1; 27. Morel 5'06"3; 28. Enjalbert 5'06"5; 29. Pischcheda 5'13"0; 30. Bigazzi 5'15"0; 31. Viganò 5'15"2; 32. Cristoforo 5'20"1; 33. Lelong 5'20"6; 34. Percivale R. 5'21"8; 35. Rossi 5'25"9; 36. Luna 5'31"2; 37. Tacchini 5'34"1; 38. Flocchia 5'36"1; 39. Fogliati 5'40"2; 40. Riccardi 5'40"5; 41. Bisio 5'40"7; 42. Airoldi 5'45"9; 43. Fogarolo 5'51"4; 44. Tenchini 5'53"8; 45. Gottifredi 5'55"5; 46. Manini e Berruto 7'19"4.

#### A 112

1. « Camaleone » 5'22"6, media 84,811 kmh; 2. Spongia 5'25"0; 3. Mirri 5'26"6; 4. Carini 5'29"7; 5. Bortolotti 5'30"4; 6. Giammarini 5'30"6; 7. Tabaton 5'33"6; 8. Perona 5'34"1; 9. Baresi 5'34"3; 10. Vedovello 5'34"5; 11. Cunico 5'36"4; 12. Brusati 5'37"1; 13. Biondi e Guggiaro 5'37"3; 15. Dini 5'37"7; 15. Capone 5'37"9; 17. Lunatici 5'38"0; 18. Vittadini 5'38"7; 19. Del Prete 5'40"0; 20. Boni 5'40"0; 21. Rabino 5'41"3; 22. Bonino 5'43"0; 23. Simontacchi 5'45"9; 24. Cerrone 5'48"0; 25. Bellini 5'50"5; 26. Boletti 5'51"7; 27. Marrocchi 5'57"1; 28. Simoleto 6'14"7.

## Le RITMO e il regolamento

**MAGIONE**. Il Giro arriva regolarmente a Magione, a parte Manini che « paga » pesantemente al C.O. di entrata. Problemi anche per Verini, cui si sgrana un giunto sulla Ritmo. Il tutto accade a qualche chilometro dal controllo, e c'è chi dice che la Ritmo n. 292 sia stata trainata all'assistenza. La corda l'avrebbe fornita Pogliano, della scuderia Rododendri. Ma nessuno (ovviamente) si accorge di niente.

Ad ogni modo, anche Verini è pesantemente penalizza-

**CONTINUA A PAGINA 22**



A sinistra, Mercadante impegna Verini a Vallelunga. A destra, Gabriele Gottifredi in posa inverreconda con la sua Golf Diesel Turbo. Sotto, Giorgetto Pianta resiste come può alla 935 di «Victor»



CONTINUAZIONE DA PAG. 21

to (14') ed a questo punto può sperare solo in qualche successo parziale.

PRIMO RAGGRUPPAMENTO

Galvanizzato dalla vittoria di Orvieto, Kikkì Kivimaki pronostica la vittoria di Alen anche a Magione. Il finlandese effettivamente parte molto bene, e si infila nella prima curva secondo solo a Facetti. Ma Carluccio non gli concede la scia, e se ne va con autorità pur nel piccolo autodromo umbro, sguanciando nei sorpassi che iniziano già al sesto giro.

Dietro, Alen fa del suo meglio, e non pare a disagio in circuito, ma il distacco dalla 935 di testa aumenta. Per di più, si fa sotto bene anche «Victor», che proprio al penultimo giro acciuffa la Stratos e la passa, andando a completare il «tandem» Porsche. Guai ai freni per Magnani, che così rinuncia ad andare a caccia di Pozzo, piuttosto remissivo in questa occasione. Manini non ha risolto i suoi guai con lo spinterogeno, mentre anche Perazio rallenta e Alberti addirittura rompe la sua Stratos, ritirandosi.

LA CLASSIFICA

1. Facetti, 20 giri in 18'17"1, media 108.273 kmh; 2. «Victor» 19'07"3; 3. Alen 19'10"2; 4. Pozzo a 1 giro; 5. Magnani a 1 giro; 6. Mouton a 2 giri; 7. Di Lorenzo a 2 giri; 8. Perazio a 2 giri; 9. Bos a 2 giri; 10. Bagnara a 2 giri; 11. Saccomanno a 2 giri; 12. Nardini a 2 giri; 13. Manini a 3 giri; 14. Alberti a 9 giri.

Giro più veloce: Facetti in 53"4, media 111.235 kmh.

SECONDO RAGGRUPPAMENTO

Nell'orgasmo della riparazione a Verini, all'assistenza Fiat lo mandano in pista con le P27 slicks ed un Montecarlo. Breve conciliabolo fra Audetto ed il commissario sportivo Fazio, ed ecco i meccanici rimediare alla «dimenticanza» prima dell'allineamento, in regime di parco chiuso, cioè. La spiegazione data è «ragioni di sicurezza». Ora, i casi sono due: o si è sostenuto che il pneumatico fosse forato, ed allora è stata detta una bugia; oppure si crede che un Pirelli Montecarlo nuovo di zecca non sia in grado di sopportare 20 giri a Ma-

Dell'Aria a 1 giro; 11. Bisio a 1 giro; 12. Albertin a 2 giri; 13. Alvisi a 2 giri; 14. Tarzia a 2 giri; 15. Gottifredi a 2 giri; 16. Tenchini a 3 giri.

Giro più veloce: Alberici in 1'05"1, media 91.241 kmh.

QUARTO RAGGRUPPAMENTO

Tensione e simpatia si mescolano in attesa della prima gara in pista per le Autobianchi-Abarth A 112 HP del Trofeo Rallystico, prima gara in pista anche per la stragrande maggioranza dei piloti.

Sfruttando la classifica della salita di Orvieto, «Camaleo» è in prima fila con Spongia. «Camaleo» parte bene, conduce facilmente e si stacca con autorità, mentre Mirri si occupa di tirare il gruppo. Più che tirarlo, però, lo rallenta, con sbruffate di fumo fuori dalle curve conseguenti ad un livello dell'olio prudentemente alto. Ma il motore così non rende, ed in capo a cinque giri lo superano Vedovello, Bortolotti, Giammarini e Spongia.

Al quinto giro, l'episodio che poteva essere decisivo per il titolo: si ribalta Fabrizio Tabaton, dopo tutta una curva fatta imprudentemente all'esterno di Cunico, e la sua A 112 è veramente malconca. La rimetteranno in sesto, ma il tempo perso qui è incalcolabile, e sfumano per lui le possibilità di arrivare almeno 7. al Giro, posizione che gli avrebbe dato la certezza del titolo anche in caso di vittoria di Mirri. Il quale Mirri, spronato dall'inaspettata visione, riprende coraggio ed inizia a recuperare.

Al decimo giro, seconda «botta» per la scuderia Grifone: si ferma «Camaleo», con il mozzo anteriore sinistro tranciato. In testa va momentaneamente Vedovello, che non resiste però al «forcing» dell'altro velocista presente, Bortolotti, e viene passato anche da Spongia, molto bravo in pista, mentre Cunico sarà certamente un ottimo rallyista ma le sue traiettorie in pista fanno accapponare la pelle. Brava la Baresi, che però viene spintonata da tutte le parti, si gira e viene centrata da Biondi.

LA CLASSIFICA

1. Bortolotti, 20 giri in 24'10"7, media 81.889 kmh; 2. Spongia 24'42"0; 3. Vedovello 24'18"9; 4. Mirri 24'19"1; 5. Cunico 24'27"1; 6. Carini 24'27"3; 7. Giammarini 24'41"8; 8. Baresi 24'42"1; 9. Perona 24'42"8; 10. Biondi 24'45"1; 11.

Brusati 24'56"3; 12. Guggiari 25'08"5; 13. «Camaleo» a 10 giri; 14. Tabaton a 15 giri.

Giro più veloce: «Camaleo» in 1'11"2, media 83.426 kmh.

QUINTO RAGGRUPPAMENTO

Molto più equilibrata la seconda gara per le A 112. C'è un'iniziale prevalenza di Dini, con Boni che all'8. giro riesce a scavalcarlo. Terzo è Lunatici, mentre dietro battaglia grossa fra Rabino, Capone e Vittadini.

I tre di testa si raggruppano, Lunatici scavalca Dini e va a caccia di Boni, che lo «tiene» con manovre al limite della correttezza, favorendo in tal modo il rientro degli altri, tanto che al 14. giro il gruppo di testa è composto da Boni, Lunatici, Dini e Rabino, che nel frattempo si è liberato di Vittadini.

Il primo a cedere è Dini, che rompe il motore, mentre finalmente il direttore di gara Berardi mostra a Boni la bandiera bianco-nera di preavviso. Ora Boni guida più pulito, e per Lunatici è forse anche più difficile passarlo. Ce la fa, infine, a due giri dal termine, ma senza riuscire a staccarsi. Sfortunata la Boletti, restata senza frizione.

LA CLASSIFICA

1. Lunatici, 20 giri in 24'37"9, media 80.381 kmh; 2. Boni 24'38"8; 3. Rabino 24'42"2; 4. Vittadini 24'46"3; 5. Capone 24'51"5; 6. Bonino 24'54"8; 7. Bellino 25'04"8; 8. Simonacchi 25'08"2; 9. Marrocchi 25'18"0; 10. Del Prete 25'36"1; 11. Simeolotto a 1 giro; 12. Dini a 2 giri; 13. Cerrone a 2 giri; 14. Boletti a 11 giri.

Giro più veloce: Lunatici in 1'12"3, media 82.157 kmh.

Fra l'arrivo dell'ultimo del Giro e l'arrivo del primo degli A 112 provenienti da Magione c'è un «buco» di circa 20 minuti, ed il pubblico spazientito comincia ad invadere la sede stradale. Così la gara in salita per i partecipanti al Trofeo viene annullata, e si trasforma in un trasferimento.

LA CLASSIFICA

1. Finotto 6'09"0, media 121.951 kmh; 2. Alen 6'10"8; 3. Finotto 6'31"2; 4. Pittoni 6'33"1; 5. Mouton 6'43"6; 6. Bos 6'44"2; 7. Patrese 6'49"4; 8. Bagna 6'50"2; 9. Pozzo 6'50"7; 10. Verini 6'50"9; 11. Manini 6'51"1; 12. Nardini 6'55"0; 13. Spiffero 6'55"1; 14. Di Lorenzo 6'57"5; 15. Regis 7'01"0; 16. Saccomanno 7'07"1; 17. Gianì 7'11"6; 18. Grassetto 7'12"0; 19. Pasetti 7'13"5; 20. Rua 7'14"8; 21. Sangiulo 7'15"3; 22. Govoni 7'16"8; 23. Bigazzi 7'21"0; 24. Percivale 7'21"8; 25. Ragazzi 7'24"4; 26. Alberici 7'25"5; 27. Fusar Bassini 7'26"4; 28. Mercadante 7'28"8; 29. Morel 7'37"2; 30. Zadotti 7'37"8; 31. Enjalbert 7'38"7; 32. Rossi 7'49"5; 33. Zelong 7'53"8; 34. Viganò 7'54"7; 35. Berruto 7'56"9; 36. Pischcheda 8'05"8; 37. Fogliati 8'09"5; 38. Bisio 8'09"6; 39. Luna 8'09"7; 40. Tacchini 8'18"9; 41. Fren 8'28"1; 42. Airoldi 8'30"1; 43. Tenchini 8'35"9; 44. Fogarolo 8'41"1; 45. Galimberti 8'49"9; 46. Siena 9'16"3

Peggio il C. O. della gara

IL CIOCCO. Dopo una serie di trasferimenti persino ridicoli, con anticipi tali da rendere possibili interventi meccanici anche di grande rilievo (basti pensare al cambio riparato a Facetti-Finotto fra Imola e Misano), gli organizzatori si sono «inventati» un trasferimento impossibile fra il C.O. di Firenze (all'ingresso della città, venendo da Fontassieve) ed il C.O. di fine tappa.

Fino a Firenze tutto bene tranne che per Bortolotti (A 112) che «paga» 10' e quindi pensa di fermarsi, privando il Giro della sua presenza fino a quel momento di protagonista.

L'attraversamento di Firenze, a cavallo delle ore 18, è terribile. A Torino gli organizzatori avevano fatto una modifica al radar, che invece non era stata data ai concorrenti del Trofeo A 112, ma anche con quella non sarebbe cambiato molto. Ad un certo punto, l'esperto Sodano si rende conto che arrivare in tempo è problematico e dice a Patrese di tirare. La Ritmo vola attraverso le stradine dell'Appennino, tirandosi dietro altri concorrenti, fra cui Pittoni che ad un certo punto si distrae, centra un marciapiede e rompe un mozzo anteriore, riuscendo peraltro ad arrivare in orario.

Chi, dopo Firenze, non si «sveglia» in tempo è pesantemente penalizzato. Alcuni rischiano grosso, altri — come Gianì — sono fermati dai carabinieri. Su al Ciocco, in direzione gara, arrivano le prime lamentele dai piloti appena giunti in parco chiuso. Si stilano i primi reclami, si dice che il controllo non era di 108 ma di 128 chilometri, quindi le medie imposte non sarebbero state rispettate, si comincia ad ipotizzare di annullare il C.O.

Pare proprio che l'indomani gli organizzatori si troveranno una macchina di traverso nella prima speciale: lo hanno promesso coloro che — penalizzati — vogliono l'annullamento del controllo; lo hanno promesso coloro che — giunti in tempo — non vogliono che il controllo sia annullato; lo promettono Facetti e Finotto, non tanto per il controllo (loro ce l'hanno fatto) quanto per la Ronde in se stessa, che è da Torino che costano.

Finotto ha anche minacciato di ricorrere al Prefetto, sempre per le famose questioni di sicurezza, mentre i commissari sportivi gli hanno fatto intendere che se fa una cosa del genere gli ritirano la licenza a vita.

A completare il caos arrivano gli equipaggi del Trofeo Autobianchi, molti dei quali in ritardo. Fra questi Mirri, che vede così sfuggire quelle possibilità di recupero in classifica assoluta che gli ridarebbe speranze per il titolo. Sono arrivati anche i due della Grifone fermi a Magione, Tabaton con la vettura raddrizzata alla meglio e «Camaleo» con un mozzo anteriore nuovo.

Per di più, dopo tanti giorni di bel tempo, si è messo a piovere. In casa Fiat-Lancia si ostenta tranquillità, ma certamente la pioggia è una benedizione per Alen, che deve fare il miracolo di recuperare 11'40" alla Porsche Turbo. Dal canto loro, Facetti e Finotto hanno un guaio in più: non si hanno notizie dei camion dell'assistenza, con tutto ciò che serve l'indomani: gomme, assetto più alto, e via di questo passo.

Si va a dormire con una notizia: il C.O. di arrivo al Ciocco è annullato, ma le otto prove previste si svolgeranno regolarmente. Per Facetti e Finotto è l'inizio della fine.

Brutta... Noce per FACETTI

RONDE DEL CIOCCO

Ci si risveglia con la pioggia e la nebbia, ed anche se in seguito la mattinata migliorerà, le stradine della Garfagnana restano viscido ed infide. La giornata decisa non poteva iniziare meglio per Alen-Kivimaki, e non poteva iniziare peggio per Carlo Facetti, che ha al suo fianco De Antoni. O meglio, inizia peggio: Noce con il camion della Sportwagen, è mancato all'appuntamento con la sua 935 in uscita dal parco chiuso, così Facetti inizia la Ronde con le gomme da trasferimento, l'assetto da pista, ed i caschi senza gli interfonni.

Mentre ci si sparpaglia per le speciali, in sala stampa giunge la prima notizia: a Tereglio Alen ha dato 2'37" a Facetti. Le face stralunate dei velocisti che concludono la prima prova speciale sono il miglior compimento a Facetti, che con quella specie di «balena» che si ritrova, guidando praticamente a vista, con una prima



Siamo a Magione. Sopra, un gruppetto composto dall'Alpine di Chiampo, dall'Alfasud di Fogliati, dalla Porsche di Ciarpaglini e dall'Escort di Fren. Il raggruppamento è stato vinto da Alberici

gione, montato su una ruota posteriore di una vettura a trazione anteriore.

A parte poi il fatto che chiunque altro sarebbe stato costretto ad allinearsi, a prendere il via, ed eventualmente a cambiarsi la sua gomma al box, mentre gli altri però correvano.

In prima fila c'è Patrese da solo, poiché Berruto è in ritardo per via dell'uscita ad Orvieto. Verini scatta bene e sta in testa quattro giri. Poi Patrese la passa e se ne va tranquillamente, mentre Ceccato si urta con Regis. E' un piccolo dramma per le Ritmo: Ceccato rompe un cerchio e si ferma; Verini rimane con il cambio bloccato in folle, e si ferma in pista pure lui. Per di più, sembra che il combattivo Regis possa andare a prendere Patrese, che invece semplicemente lo tiene a distanza senza forzare. Cristofori fora l'anteriore sinistra, Gianì noie ai freni, mentre si sviluppa un bel duello fra la GTE di Ragazzi e la Porsche di Mercadante, che fa miracoli con le PT da strada. Drovandi ha corso con le Kleber, ma senza brillare.

LA CLASSIFICA

1. Patrese, 20 giri in 21'04"7, media 93.934 kmh; 2. Regis 21'05"7; 3. Gianì 21'12"9; 4. Spiffero 21'14"4; 5. Govoni 21'41"0; 6. Mercadante 22'10"1; 7. Ragazzi 22'14"8; 8. Drovandi a 1 giro; 9. Toffoli a 1 giro; 10. Onori a 1 giro; 11. Sangiulo V. a 1 giro; 12. Zelong a 1 giro; 13. Morel a 1 giro; 14. Cristofori a 7 giri; 15. Ceccato a 12 giri.

TERZO RAGGRUPPAMENTO

Berruto prova a schierarsi nel terzo raggruppamento, ma ormai è fuori tempo e deve «pagare» il massimo delle penalità. La gara è un monologo della Pantera di Alberici, mentre l'Alpine di Chiampo, dopo essersi scrolata di dosso la guardia degli avversari, va ad occupare il secondo posto. Al terzo si installa Ciarpaglini, che ha duellato prima con Percivale poi con Pischcheda.

Più indietro, finalmente la Golf Diesel vince un duello: la sua «vittima» è la Simca R2 di Tenchini, che Gottifredi passa all'undicesimo giro.

LA CLASSIFICA

1. Alberici, 20 giri in 21'55"0, media 90.340 kmh; 2. Chiampo 22'11"6; 3. Ciarpaglini 22'30"5; 4. Pischcheda 22'41"0; 5. Enjalbert 22'43"9; 6. Percivale P.G. 22'57"9; 7. Fogliati a 1 giro; 8. Cherubini a 1 giro; 9. Fren a 1 giro; 10.

Invasione allo SPINO

PIEVE S. STEFANO. L'ultima gara in salita passa senza eccessive scosse, con Finotto che era convinto di aver dato 10" ad Alen che invece gli è a meno di 2". In questa salita si mette in luce Bos, con la Porsche Carrera gr. 3 che il rallyista francese guida con estrema decisione. Si ferma purtroppo l'Alpine di Siena e Bagnara, che fino a qui avevano movimentato il Giro con buone prestazioni.



Ecco la Porsche di Monticone dopo l'uscita di strada alle Pizzorne. Per lui il Giro è finito

da 118 kmh ed il motore sovralimentato che a 5000 giri «spara» quei dieci quintali di leghe speciali con la violenza di una catapultata, non si dà comunque per vinto.

Ma la vera sorpresa è Patrese. Che uno come Alen faccia i numeri in queste strade è francamente naturale; ma che un velocista puro come Patrese, che non ha mai guidato altro che monoposto in circuito, faccia lo stesso tempo della Mouton, è stupefacente. Verini, con l'altra Ritmo, è più lento di 10".

Nei 112, Capone, Carini e Cunico iniziano la loro duello che finirà per dare al torinese il secondo posto in Campionato, al piacentino la vittoria al Giro, ed al vicentino il secondo posto. Ma per ora il più contento è Mirri, «sgravato» dai minuti di penalità beccati la sera precedente, che controlla agevolmente la situazione. Per di più, Tabaton non è ripartito, con troppo ritardo. «Camaleo» è andato estremamente cauto con l'assetto rifatto e Spongia — che era in testa al via del Ciocco — ha avuto la sfortuna di tamponare la X-1/9 di Albertin-Pogorolo, in coda al Giro, andatagli in testa-coda proprio davanti.

Nella seconda speciale, a Benabbio, iniziano i guai. Bagna perde 12" per il filo della bobina staccata, Pasetti rompe un altro cerchione ed è rallentato dalla frizione che sta cedendo. Alen stavolta guadagna l'53" a Facetti: mancano ancora circa 7 minuti da recuperare.

In questa prova sfumano i sogni di Pietro Mirri ed Aldo Lagoni: torano l'antioro destra, finiscono la prova sul cerchio perdendo oltre un minuto e mezzo, e riducendo l'avantreno in uno stato pietoso. Ora si tratta di vedere cosa farà Capone, che a questo punto — fermi Tabaton e Mirri — ha lui il titolo a portata di mano. Gli basterebbe giungere secondo. Scompare «Camaleo» con guai elettrici.

Le Pizzorne, sede della terza speciale, sono avvolte dalla nebbia. Esce di strada Monticone, con la Porsche 935, ponendo così fine allo strazio di Bille che per l'occasione gli faceva da navigatore. La macchina è recuperabile, ma ciò potrà avvenire solo a passaggi conclusi. Per i vincitori del giro 1977 l'avventura finisce qui, e Monticone rimedia anche una brutta botta ad un polso.

Patrese è superiore ad ogni aspettativa: ha già superato Pozzo, e con il ritiro di Monticone è praticamente quinto assoluto. Qui è secondo, preceduto solo da Alen, che ha dei guai di carburazione causati dalla grande umidità della giornata. Gliela rimetteranno in sesto prima della conclusione del primo giro, all'assistenza di Borgo a Mozzano. Alle Pizzorne toccano anche Manini, che storce un ammortizzatore ed il povero «Spiffero», che rompe un triangolo della sospensione posteriore urtando l'assistenza di Monticone che cerca di recuperare la Porsche.

Al via della quarta prova Patrese si presenta con le intermedie: una precauzione, più che una effettiva necessità (il fondo è ancora bagnato), poiché le «rain» sono montate su quei famosi cerchi che si rompono... In questa prova Facetti fa un dritto al secondo tornante e fora la posteriore destra, perdendo altri due minuti. Il secondo tempo va a Bagna, mentre sempre ben messo è Pittoni che ha rimediato ai guai di frizione con chili di detersivi. Viene fuori bene Bos, che guida come un forsennato, mentre la Mouton è ormai paga del suo quarto posto assoluto. In mezzo a tanti grossi nomi del rallyismo internazionale, la nota «stonata», insomma, è proprio Patrese, qui terzo che si diverte un mondo e si lamenta solo dei rapporti troppo lunghi.

## CAPONE attento a non vincere

Nei 112, ormai saldamente in testa Carini, c'è Capone che ha tirato i remi in barca e non ha la minima intenzione di attaccare Cunico. Il terzo posto gli basta per giungere secondo in campionato dietro al compagno di colori Tabaton: e gli ordini di scuderia parlano chiaro...

Si comincia un altro giro. Ormai Alen è alle costole di Facetti, ma la rincorsa non è poi così travolgente. A Teregillo il finlandese toglie 27" al suo tempo precedente, ma Facetti si migliora di quasi un minuto. Nuovi guai per Verini: dopo aver rotto uno dei tristemente noti cerchioni, nella ripetizione di Teregillo fora e perde altri 6 minuti. Pasetti ha sempre guai alla frizione, cui si cerca di ovviare montando uno scarico più strozzato per dare più coppia al motore.

Dopo sei speciali la situazione vede Facetti ancora in testa, con 1'27" su Alen, 1'59" su Pittoni, 17'14" sulla Mouton e 20'46" su Patrese. Carlo ce la può ancora fare, ma le sospensioni della Porsche 935, continua-

mente strapazzate dagli urti con il terreno, cedono. Si rompe l'attacco della ruota posteriore destra, e Facetti fa Benabbio e le Pizzorne con il terrore che la ruota se ne vada a valle da sola. Escono di strada Mercadante e Bos, che però riescono a proseguire.

A Borgo a Mozzano c'è lavoro per le assistenze. Alla Sportwagen cercano di rimediare la ruota di Facetti, mentre alla Fiat cambiano la pompa dell'olio alla Ritmo di Patrese che, dopo aver forato a Teregillo, sono due prove che ha la pressione dell'olio quasi a zero.

Facetti parte per l'ultima prova ormai scaricato, con il solo scopo di portare la 935 fuori da quell'inferno di stradine. Al via dell'ultima speciale Alen ha già 50" di vantaggio sull'irriducibile rivale, ma è ugualmente estremamente teso per non scivolare proprio ora tutto il suo duro lavoro. Guadagnerà 90" di sicurezza.

Proprio sul finire si ferma Ragazzi, con la guarnizione della testa della sua GTE bruciata. A raccogliere il testimone della vittoria in gruppo 1 è il francese Enjalbert, soprattutto perché Grassetto ha ingenuamente «pagato» 5 minuti di penalità in mattinata, «dimenticando» di ritirare la sua GTE in tempo dal parco chiuso del Ciocco.

Ultimo brivido nella 112: Carini è sempre fra i primi, mentre ritardano molto sia Cunico che Capone, che per 50" «rischia» di vincere il Trofeo. Ora, fino a Torino, non succederà finalmente più nulla.

**RONDE DEL CIOCCO - Teregillo 1.**  
1. Alen 15'27"; 2. Mouton e Patrese 16'04"; 4. Pittoni 16'08"; 5. Verini 16'14"; 6. Bagna 16'42"; 7. Bos 16'42"; 8. Regis 17'07"; 9. Chiampo 17'33"; 10. Fusar Bassini 17'47".  
A 112

1. Capone 17'25"; 2. Carini 17'28"; 3. Cunico 17'27"; 4. Simontacchi 17'28"; 5. Mirri 17'40"; 6. Perona 17'45"; 7. Brusati 18'03"; 8. Vittadini 18'04"; 9. Spongia 18'08"; 10. Guggliari 18'21".

**BONABBIO 1.**  
1. Alen 8'02"; 2. Mouton 8'07"; 3. Pittoni 8'08"; 4. Patrese 8'12"; 5. Bos 8'25"; 6. Manini 8'43"; 7. Di Lorenzo 8'44"; 8. Pasetti 8'45"; 9. Regis 8'52"; 10. Drovandi 8'53"; 11. Facetti e «Spiffero» 9'00".  
A 112

1. Capone e Carini 8'55"; 3. Cunico 8'56"; 4. Simontacchi 9'02"; 5. Perona 9'05"; 6. Rabino 9'08"; 7. Guggliari 9'09"; 8. Vittadini 9'10"; 9. Brusati 9'13"; 10. Giammarini 9'15".

**PIZZORNE 1.**  
1. Alen 11'05"; 2. Patrese 11'35"; 3. Mouton 11'38"; 4. Verini e Pittoni 11'46"; 5. Bos 11'50"; 8. Regis 12'03"; 9. Drovandi 12'18"; 10. «Spiffero» 12'39".  
A 112

1. Carini 12'08"; 2. Cunico 12'14"; 3. Simontacchi 12'21"; 4. Capone 12'25"; 5. Perona 12'31"; 6. Guggliari 12'35"; 7. Mirri 12'37"; 8. Vittadini 12'38"; 9. Brusati 12'41"; 10. Giammarini 12'48".

**BORGO A MOZZANO 1.**  
1. Alen 7'14"; 2. Bagna 7'50"; 3. Patrese 7'53"; 4. Pittoni 7'57"; 5. Bos 8'00"; 6. Mouton 8'02"; 7. Verini 8'03"; 8. «Spiffero» 8'21"; 9. Regis 8'25"; 10. Nardini 8'30".  
A 112

1. Capone e Carini 8'42"; 3. Cunico 8'44"; 4. Vittadini 8'50"; 5. Simontacchi e Perona 8'53"; 7. Biondi 8'55"; 8. Brusati 8'56"; 9. Giammarini 8'59"; 10. Del Prete 9'00".

**TEREGILLO 2.**  
1. Alen 15'00"; 2. Mouton 16'05"; 3. Bagna 16'16"; 4. Bos 16'30"; 5. Regis 16'33"; 6. Pittoni 16'51"; 7. Facetti 17'09"; 8. Pasetti 17'10"; 9. Patrese 17'29"; 10. Enjalbert

A 112  
1. Carini 17'20"; 2. Cunico 17'35"; 3. Perona 17'44"; 4. Capone 17'47"; 5. Mirri 17'50"; 6. Brusati 18'00"; 7. Del Prete 18'05"; 8. Guggliari e Giammarini 18'07"; 10. Boni

**BENABBIO 2.**  
1. Alen 7'24"; 2. Bagna 7'48"; 3. Bos 7'50"; 4. Mouton 8'04"; 5. Facetti 8'16"; 6. Regis 8'17"; 7. Nardini 8'24"; 8. Di Lorenzo 8'26"; 9. Pittoni 8'27"; 10. Patrese e Manini 8'29".  
A 112

1. Carini 8'41"; 2. Cunico 8'49"; 3. Vittadini 8'52"; 4. Mirri 8'53"; 5. Biondi 8'55"; 6. Giammarini e Perona 8'58"; 8. Capone e Guggliari 8'59"; 10. Rabino 9'01".

**PIZZORNE 2.**  
1. Alen 10'16"; 2. Bagna 10'37"; 3. Verini 11'07"; 4. Regis 11'13"; 5. Mouton 11'17"; 6. Pittoni 11'28"; 7. Nardini 11'39"; 8. Di Lorenzo 11'46"; 9. Pasetti 11'56"; 10. Enjalbert 11'57"; 11. Facetti e Manini 12'05".  
A 112

1. Carini 11'50"; 2. Mirri 12'05"; 3. Cunico 12'09"; 4. Vittadini e Guggliari 12'13"; 6. Biondi 12'14"; 7. Del Prete 12'15"; 8. Capone 12'23"; 9. Perona 12'24"; 10. Brusati e Marrocchi 12'30".

**BORGO A MOZZANO 2.**  
1. Alen 7'12"; 2. Bagna 7'53"; 3. Bos 7'56"; 4. Verini 8'01"; 5. Mouton 8'03"; 6. Regis 8'11"; 7. Nardini 8'19"; 8. Di Lorenzo 8'23"; 9. Manini 8'28"; 10. Enjalbert 8'35"; 11. Facetti 8'37".  
A 112

1. Del Prete 8'46"; 2. Carini 8'50"; 3. Mirri 8'51"; 4. Guggliari 8'54"; 5. Brusati 8'56"; 6. Biondi 8'58"; 7. Perona 9'03"; 8. Marrocchi 9'04"; 9. Giammarini 9'12"; 10. Boni



Mirri in sovrasterzo: è irruenza sua o l'assetto che dopo la bucatina è definitivamente andato?

## CONTRADDIZIONI NEI PROGRAMMI FUTURI

# Reinventare il GIRO velocistico

TORINO - Sono, con questo, sei anni che il Giro d'Italia è alla ricerca di una sua "formula". Una ricerca non facile, comune a gare del genere, come si può notare esaminando la trasformazione operata dal Tour de France.

Quest'anno il Giro era stato concepito in modo volutamente non omogeneo. Da anni c'era chi spingeva per la "svolta" rallystica già in embrione nelle edizioni intermedie, svolta giustificata dalla titolazione della gara per il Mondiale FIA Piloti di rallies.

Una volta fatta la scelta, c'è anche stato chi ha spinto la scelta fino in fondo, e fra le alternative proposte sono state scartate quelle più facili a favore di prove speciali "veramente" rallystiche, con la sola clausola di avere asfalto per terra. Un asfalto che in troppi casi non si poteva neppure chiamare tale.

Tutto giusto d'altra parte, il Giro era quello e se c'era qualcuno cui non stava bene non era obbligato a correrci. Il problema è un altro. E' che dal prossimo anno il Mondiale FIA Piloti rallies si giocherà solamente — e giustamente — nelle prove valide per il mondiale rallies. E non più anche su gare di "grande notorietà" come il Tour o il Giro.

Quindi, dal prossimo anno, il Giro perderebbe ogni titolazione internazionale, e la sola validità per i titoli nazionali non sarebbe sufficiente ad una gara di questo respiro, di queste ambizioni e soprattutto di questo costo.

L'ipotesi di trasformare il Giro d'Italia in un rally valido per il mondiale marche si fa quindi strada. Ma a spese di chi? Di Sanremo non di certo, anche perché sarebbe più facile pretendere due gare mondiali all'Italia, il paese più rallyisticamente avanzato del mondo, ora come ora. Ma in tal modo si farebbe torto a manifestazioni, come l'Elba, che da anni hanno le carte in regola per organizzare il secondo rally mondiale nel nostro paese.

L'alternativa consiste in un'ulteriore "rivoluzione" regolamentare. Avere magari il coraggio di reinventare il vecchio Giro, velocistico in senso pieno, da riservare alle vetture dei primi quattro gruppi, lasciando perdere prototipi stradali ed implicazioni rallystiche, creando, finalmente, una tradizione. Il Giro d'Italia non è Le Mans, ma con l'aiuto delle Case ce la può fare.

## L'attesa

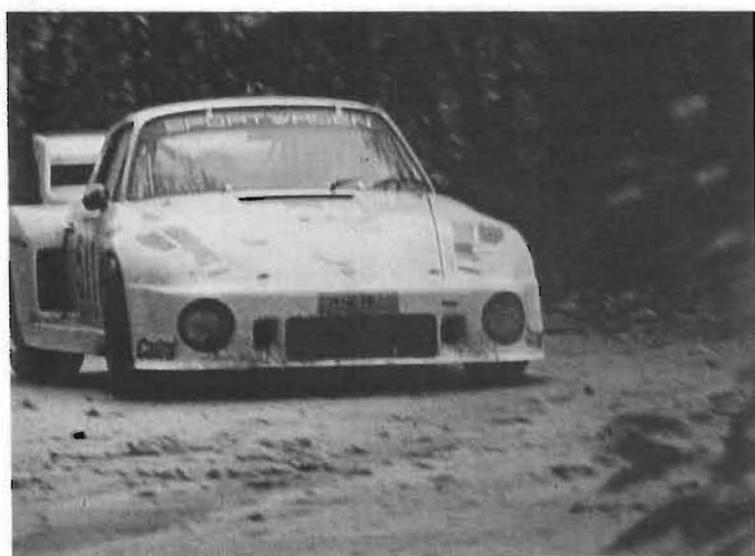
**IL CIOCCO** - Paolo De Leonibus, che già aveva perorato la causa dei piloti che contestavano la Ronde prima del via da Torino, aveva avuto la promessa che sarebbe stato presente al sopralluogo che i commissari sportivi del Giro avevano promesso di fare il martedì prima della Ronde stessa. Verso le 18, De Leonibus era regolarmente al Ciocco in attesa di essere chiamato per il sopralluogo che... era già stato fatto nel primo pomeriggio.

● Dopo aver recuperato la sua Porsche 935 su alle Pizzorne, ed aver provveduto a mandare l'amico Monticone a farsi vedere il polso in ospedale, «Victor» si è presentato al C.O. di Borgo a Mozzano per farsi tra-

brare la tabella: voleva arrivare a Torino ai punti del campionato italiano gr. 5, ma ormai era fuori tempo massimo e non è stato classificato.

## Il dubbio

● In autostrada, martedì pomeriggio fra Firenze e Lucca, una Stratos-Pirelli identica a quella in corsa con Alen viaggiava scortata da un camion Lancia. Poco più indietro, su una 132, Nick Bianchi e Daniele Audetto. Al casello, chiedo lumi a quest'ultimo: «E' la vettura di Alen per la Ronde del Ciocco...» risponde con uno dei suoi disarmanti sorrisi. In realtà era la vettura per Vudafieri, in partenza per la Corsica, ma il dubbio era lecito...



L'A 112 di Fabrizio Tabaton, vincitore finale del relativo Trofeo, impegnato a Magione davanti a Perona e Cunico, poco prima di ribaltarsi. Sotto, l'Alfasud di Drovandi fra le Ritmo di Ceccato e Verini a Valledlunga (TESO)



# IL GIRO delle occasioni perdute

**I**L GIRO D'ITALIA in automobile non lo hanno fatto solo i concorrenti. Lo hanno fatto anche i commissari, quelli dell'AC Torino addetti ai collegamenti logistici ed i commissari sportivi e tecnici delegati dalla CSAI a seguire una manifestazione così lunga e complessa. C'erano, come sempre, due « staff » agli ordini del direttore di gara Aimaretti, che si alternavano sui vari teatri di gara con il compito di far trovare tutto pronto (classifiche, schieramenti) all'arrivo dei « girini ». Ma con tanta gente di « autorità », era anche fatale che scoppiassero delle grane a livello decisionale. A parte i vari pareri a proposito dell'abolizione o meno del controllo di arrivo al Ciocco, la sera di martedì, o a proposito della modifica o meno della Ronde del giorno successivo, si è una volta di più evidenziato in maniera stri-

*CONTINUA A PAGINA 57*



Il Giro d'Italia si è deciso nella Ronde del Ciocco. A sinistra, al via della prova di Tereglio le due Porsche Turbo di Facetti e Monticone sono già andate al loro destino, ed è ora la volta di Alen, seguito da Pittoni, Pozzo, la Mouton e Patrese (PICCININI) Il campione del mondo rallies ha condotto al limite la sua Stratos (a destra a Borgo a Mozzano) nel tentativo — riuscito — di recuperare quasi 12 minuti a Facetti (TESO)



Ecco Carlo Facetti e Massimo De Antoni nell'ambientazione rallystica del Ciocco, con un velo di foglie a rendere più viscido il terreno bagnato: l'ideale per una Porsche Turbo... Sotto, in fila a Magione la Porsche di Govoni, le Opel Kadett di Ragazzi e Toffoli, l'Alpine di Sangiulo e la R5 Alpine di Cristofori (fotocolors COPPINI e TESO)





Alla Ronde del Ciocco favorito il rallyista Bagna, che in speciale con la Stratos ha passato 2 Porsche



Chi non si è fatto spaventare dalle stradine della Garfagnana è stato Patrese, con la sua Ritmo gr. 2 in « collaudo »



CONTINUAZIONE DA PAG. 54

dente il contrasto fra commissari sportivi e commissari tecnici. L'esempio più clamoroso c'è stato a Torino, in chiusura del Giro. Era da giorni che si diceva che sarebbero stati smontati d'ufficio i primi tre del Trofeo Autobianchi, come è giusto che sia in un campionato nel quale, come dice anche la pubblicità, « i componenti devono essere strettamente di serie ».

E verso la mezzanotte, in parco chiuso, sono stati infilati sotto i tergicristalli delle vetture di Carini, Cunico e Capone i faticosi avvisi. L'ora tarda ha complicato un po' le cose: Capone, che è di Torino, è stato rintracciato e si è presentato regolarmente alle verifiche, Cunico è arrivato, sia pure in ritardo, ma di Carini nessuna traccia.

La cosa, in se stessa e per quanto antipatica, sarebbe stata sufficiente a far togliere di classifica il vincitore. Ma non sarebbe comunque stata sufficiente a far interrompere le verifiche degli altri due. Invece, magicamente, la volontà dei commissari tecnici è svanita, vanificata da quella dei commissari sportivi i quali — probabilmente — erano stanchi e volevano andare a dormire.

E non se ne è fatto più nulla. Carini è stato « perdonato », gli altri due rispediti in pace. Ora, una considerazione. Nessuno obbliga i commissari a fare le verifiche d'ufficio, anche se sarebbe forse il caso di obbligarli. Ma una volta che viene loro l'idea, perché esporsi a così brutte figure, che lasciano anche antipatici sospetti nei riguardi dei piloti interessati?

Il Giro lo fanno anche le assistenze. Lo fanno e lo disfano. E' il caso di Carlo Noce, il responsabile della Sportwagen che da qualche tempo assiste Finotto e Facetti. La mattina della Ronde, Noce e la sua vettura proveniente dal parco chiuso avevano l'appuntamento alla base della stradina che porta al Ciocco, impercorribile con il grosso camion dell'assistenza.

Purtroppo, nel fondovalle, Noce non si è accorto in tempo del bivio, ed un vigile presente all'incrocio gli ha impedito di fare la prevedibilmente lunga manovra necessaria a tornare indietro della decina di metri necessari, intimandogli di proseguire. Noce ha proseguito, ma è dovuto arri-

vare fino a Castelnuovo Garfagnana per trovare spazio sufficiente al suo camion per la manovra di conversione. E' tornato indietro, pensiamo attraversato da cupi presentimenti, purtroppo avveratisi quando si è reso conto che quella ventina di minuti, preziosissimi, da destinare all'assistenza della sua Porsche erano ormai passati, e che la macchina in quel momento in testa al Giro aveva dovuto proseguire verso il suo destino.

E' così che Facetti ha dovuto affrontare la Ronde nelle condizioni in cui era arrivato al Ciocco la sera prima, dovendosi persino far prestare della benzina per non rimanere per strada. Caschi con l'interfono, i particolari per alzare l'assetto, le gomme speciali, tutto era nel camion della Sportwagen che vagava per la statale 445 in cerca di uno spiazzo per manovrare.

E' anche così che si può perdere una gara.

Trofeo  
Autobianchi A 112  
Abarth 70 HP  
1978

	Sicilia	Sardegna	Elba	4 Regioni	Gargano	Ciocco	Piacenza	Forlì	Libarna	S. Remo	Giro	Totale punti validi
Tabaton-Rogano	20	—	15	—	6	—	—	10	20	18	—	89
Capone-Di Noto	—	—	8	—	15	20	—	—	10	24	12	89
Mirri-Lappo	3	—	10	7,2	12	12	10	20	12	—	8 (94,2)	83,2
Carini-Parenti	—	—	—	24	—	10	20	2	2	—	20	78
Cunico-Meggiolan	1	—	20	—	—	6	6	4	16	—	15 (67)	66
Comelli-Siega	—	20	2	18	—	3	—	—	—	—	—	43
Rabino-Pacchioni	—	—	6	14,4	—	—	8	12	—	—	—	40,4
Simontacchi-Genovesi	—	—	—	—	20	—	12	—	8	—	—	40
Guggiari-Ambrosoli	—	10	12	—	—	15	—	—	—	—	3	40
Pelli-Rolando	—	15	—	—	—	—	—	15	—	—	—	30

La coppia FABRIZIO TABATON-MARCO ROGANO vince il Trofeo 1978, anche a parità di punteggio con la coppia seconda classificata, per la migliore qualità dei piazzamenti. Tabaton ha infatti un secondo posto in più di Capone. Ricordiamo che il computo dei punteggi si fa su un massimo di sei risultati.

## UNA ORIGINALE PROTESTA SUI MURI DI SANREMO

# I tifosi scendono in piazza

Piuttosto esplicito il manifesto, anonimo ma non troppo, apparso a Sanremo dopo il Rally mondiale ➔

**SANREMO** - Il «taglio» è di sapore goliardico: «Colpito da bacillus E.A.S.A. dopo una straziante agonia di tre tappe il RALLYE DI SANREMO E' MORTO. Lo compiangono i sinceri appassionati e lo compiangeranno in futuro organizzatori e stampa. Si dispensa dalle scuse». Il tutto, ben listato a tutto e nelle dimensioni abituali dei manifesti funebri, è apparso una decina di giorni dopo la conclusione della gara in diversi punti-chiave della vita rallyistica sanremese. L'effetto di questa contestazione all'insegna dell'umor nero è stato quello di una bomba.

Gli organizzatori del «Sanremo» l'hanno presa come una critica diretta al loro operato. «Questa almeno — dice Silvio Maiga a nome di tutto lo staff organizzativo — è la prima impressione che abbiamo avuto leggendo il 'necrologio'. Una impressione che quel che 'lo compiangeranno in futuro' non ha fatto che rafforzare in tutti noi. Ci siamo rimasti male, molto male — prosegue Maiga — non per noi quanto per il rally in se



stesso che ha bisogno per sopravvivere della collaborazione di tutto e di tutti».

Come è nata questa idea dei «ta-tse-bao»? Da un gruppo di appassionati di rallies, si sussurra a Sanremo. L'idea iniziale pare fosse quella di programmare l'ennesima trasferta per vedere una gara, i Trabucchi nella fattispecie. Poi il ricordo di tante, troppe notti al freddo per assistere alla realizzazione di piani predisposti a tavolino e di lì la voglia di farsi sentire.

Consapevoli dello scalpore della loro iniziativa, gli stessi autori non si sono fatti vivi. Con il servizio pubbliche affissioni non sono andati troppo per il sottile e pertanto preferiscono conservare l'anonimato.

«E' stato detto che il Sanremo ha avuto poca partecipazione in quanto il mondiale ormai è giocato ma allora come si spiega che al R.A.C. che del campionato mondiale è l'ultimissima prova ci sono sempre

CONTINUA A PAGINA 58

Guido Rancati