

SOLO IL DIFFERENZIALE FERMA NEL SOUTHERN IL GRAN WALDEGAARD

Datsun tris... cross

SYDNEY - La Datsun si è aggiudicata il primo, secondo e terzo posto nel Southern Cross Rally, disputatosi dal 17 al 21 ottobre scorso in Australia e la vittoria è andata nuovamente al vincitore della edizione dell'anno scorso, George Fury con una Datsun Stanza, ma è stato il campione del mondo in carica, Bjorn Waldegaard a dominare la gara con la sua Escort RS 1800. Lo svedese è stato comodamente al comando durante le prime due notti con una macchina costruita in Australia ma con il suo motore. Tuttavia il dominio delle tre Escort ufficiali è durato poco quando la Escort di Carr ha rotto due ponti in una speciale dopo essere rimasto senza gomme di scorta sulla pista accidentata. Sebbene le Datsun avessero tenuto il contatto con Waldegaard dopo 330 km di rally, Fury rimaneva a 8 minuti da Waldegaard e Aaltonen e Dunkerton a 9 e 11 rispettivamente. Anche Colin Bond ha rotto un ponte, ma la Datsun ha recuperato fino al 15° posto.

Dall'inizio della seconda tappa il rally è stato molto movimentato. Fury si era avvicinato fino a 6 minuti e 1/2 a Waldegaard, seguito da vicino da Dunkerton e Aaltonen, mentre Bond era rimontato fino al quinto posto alla fine della seconda giornata.

I guai di Waldegaard sono cominciati con una foratura nella quinta speciale della terza giornata, poi ha danneggiato la sospensione, forando un'altra volta. Alcune speciali dopo ha rotto un ponte. Ciò ha permesso a Fury di passare al comando con 8 minuti di vantaggio. Poi Waldegaard ha iniziato una rimonta fantastica, recuperando 3 minuti in una speciale di 92 km, ma i suoi tentativi sono stati vani perché verso la fine della gara si è rotto anche il differenziale; ma si era avvicinato fino a 2 minuti e 1/2 a Fury.

E' stata l'eccezionale affidabilità della Datsun a portare le macchine al traguardo nelle prime posizioni.

Paul Hogie

SOUTHERN CROSS INTERNATIONAL RALLY
- Gara internazionale - Sydney, 17-21 ottobre 1979.

LA CLASSIFICA

1. George Fury-Monty Saffern (Datsun Stanza) 20.36'09"; 2. Dunkerton-Beaumont (Datsun Stanza) 20.49'20"; 3. Aaltonen-Mortimer (Datsun Stanza) 21.53'53"; 4. Bond-Dawson-Damer (Escort RS 1800) 22.5'19"; 5. Johnson-Halloran (Mazda RX3) 23.18'13"; 6. Tajima-Kawamura (Toyota TE 25) 23.32'

Partite per il RAC le A-112

TORINO - La spedizione «A 112-RAC» si è messa in movimento lunedì 12 novembre. Come è già noto dieci equipaggi italiani a bordo di vetture del Trofeo Autobianchi sono partiti alla volta di Chester in Gran Bretagna attraverso la Francia e Parigi dove sosterranno in Avenue Kleber per un incontro con la televisione transalpina. Lì prenderanno parte ad uno dei più famosi rally del mondiale-marche e quindi, sempre via terra, faranno ritorno in Italia. La spedizione è particolarmente simpatica perché permetterà a giovani e meno giovani piloti italiani di respirare l'aria molto diversa delle gare al nord in mezzo a campionissimi altrimenti mai incontrati.

Il tutto è stato possibile grazie alla collaborazione dell'ASA che ha messo a disposizione tre meccanici diretti da Giulio Pensi ed un furgone, l'aiuto tangibile della Kleber che ha messo a disposizione i suoi pneumatici M+S CT per le gare e i quasi inediti «V15» per l'avvicina-



mento e l'appoggio della Carello che ha dotato ogni mezzo di speciali fari alogeni per la circolazione a sinistra e di nuove spatole tergicristallo tipo «Artic» che hanno la particolarità di essere inguainate in un sottile rivestimento di gomma morbida che impedisce la formazione di ghiaccio negli snodi dell'armatura.

COLSOUL-LOPES campioni belgi di rallies

BRUXELLES - Cento vetture erano al via del sesto Rally du Condroz, una gara importante per il Belgio, perché si trattava dell'ultima del calendario e doveva decidere chi sarebbe diventato il campione belga quest'anno, ma anche quello olandese.

Era al via anche Hannu Mikkola con una Ford Escort. Però alla fine della prima boucle era in testa Dumont con la nuova Chevette con otto secondi su Mikkola. Il terreno era difficile e scivoloso e i ritiri di alcuni favoriti si succedevano; tra questi Dumont per rottura del pistone e Delbar con il cambio fuori uso.

Durante la seconda e terza boucle Mikkola è stato in testa, ma poco dopo ha dovuto ritirarsi nel parco chiuso, in seguito a note alla sospensione e allo sterzo. Sono stati Colsoul-Lopes a prendere il comando dopo e alla fine della quinta boucle avevano un vantaggio di un minuto e mezzo su Van de Marel-Van Traa.

Anche nella seconda giornata su un terreno completamente diverso Colsoul ha dominato per le prime tre boucles. Didi-Pauly, ottimi in molte speciali, hanno infine piazzato la loro 131 in seconda posizione. Vincendo la gara Colsoul-Lopes si sono anche aggiudicati il titolo di campioni belgi rally.

André Royez



La Escort di Waldegaard sembrava imbattibile al Southern Cross, ma guai meccanici hanno aperto la strada al tris Datsun, guidato da Fury, sotto

RALLY DU CONDROZ, valido per i campionati belga e olandese - Bruxelles, 10-11 novembre 1979.

1. Colsoul-Lopes (Kadett) 2.05'13"; 2. Didi-Pauly (Fiat Abarth) 2.07'20"; 3. Van Der Marel-Van Traa (Vauxhall) 2.09'12"; 4. Snyers-Colebunders (Escort) 2.11'52"; 5. van Peer-Franske (Kadett) 2.14'04"; 6. Herregods-Bouten (Kadett) 2.14'59"; 7. Vossen-Theunissen (Escort) 2.15'29"; 8. Ahlin-Olof (Kadett) 2.15'37"; 9. Deschenes-Michaels (Kadett) 2.16'43"; 10. Barras-Blar (Escort) 2.18'42".

DE MAREL nel «TULIP» con metà P.S.

AMSTERDAM - Vincendo la metà esatta delle prove speciali (14 su 28) i campioni olandesi in carica Van de Marel e Van Traa al volante della loro Vauxhall Chevette si sono aggiudicati l'MC Tulip Rally che si è corso negli ultimi giorni di ottobre. Secondi a 1'47" sono arrivati i campioni '79 Guliker-Van de Brink con una Porsche Carrera, 27 secondi davanti alla terza vettura classificata, la Porsche Carrera di Beatebreurtje. Da sottolineare il ritiro dovuto a problemi meccanici del belga Dumont con una Vauxhall Chevette e dell'olandese Van der Lee, con una Opel Ascona (vincitore di 5 speciali, mentre Dumont ne ha vinte 2). Entrambi questi piloti sarebbero stati in grado di dare una grande battaglia al vincitore De Marel.

c. h.

TULIP RALLY - Gara internazionale valevole come prova del campionato olandese - Amsterdam 27-28 ottobre 1979.

LA CLASSIFICA

1. Van de Marel-Van Traa (Vauxhall Chevette) 7076; 2. Guliker-Van de Brink (Porsche Carrera) 7183; 3. Beatebreurtje-Dickhout (Porsche Carrera) 7210; 4. Vossen-Theunissen (Ford Escort) 7389; 5. Van Espelo-Meikboer (Ford Escort) 7502.

STAWOWIAK prova il RAC col... Wartburg

EISENACH - Dal 25-27 ottobre scorso si è disputato nella Germania Orientale il Wartburg Rally e anche se non è più valevole per la Coppa della Pace e dell'Amicitia viene disputato dai teams ufficiali dei paesi socialisti, che lo considerano come la prova di fuoco per il RAC Rally per le sue condizioni estremamente difficili, soprattutto dal punto di vista climatico. Effettivamente le condizioni atmosferiche e stradali sono molto simili come quelle del RAC, con pioggia, nebbia neve e ghiaccio, ma anche i severi controlli radar rendono questo rally estremamente difficile. Quest'anno sono stati squalificati per questo motivo non meno di ventisei equipaggi!

Il rally di quest'anno si è concluso con una grande sorpresa: non le Skoda ufficiali, abituate alla vittoria, si sono piazzate nei primi posti, ma la vittoria è andata ad una Polonez, sempre troppo pesante e con un motore troppo poco potente, con l'equipaggio Stawowiak-Rozanski. Al secondo posto si è classificata una Wartburg, con Hartwich-Wills, ormai alleggerite di 180 kg con componenti di alluminio e plastica.

Andras Fekete

WARTBURG RALLY - 25-27 ottobre 1979 - Eisenach (DDR).

LA CLASSIFICA

1. Stawowiak-Rozanski (Polonez 2000) 4755.2; 2. Hartwich-Wills (Wartburg 353) 5136.1; 3. Trajbold-Chamou (Skoda 130 R9) 5352.4; 4. Blahna-Raichl (Skoda 130 RS) 5552.1; 5. Weiss-Weiss (Lada 1600) 5720.5; 6. Krugel-Krugel (Wartburg 353) 5758.8; 7. Heitzmann-Frommann (Wartburg 353) 5858.0; 8. Uth-Grimm (Trabant 601) 5985.0; 9. Fulop-Galambo (Lada 1600) 6246.2; 10. Strauch-Kretschmar (Wartburg 353) 6418.5.

CHESTER - Rally nel rally si è corso al RAC anche un mini Trofeo A112. La spedizione italiana di nove vetture partite via strada da Torino ha avuto un successo sul posto davvero notevole. Il bilancio finale è quasi incredibile: oltre il cinquanta per cento delle Autobianchi partite è arrivato al traguardo (cinque su nove) e se questo è avvenuto lo si deve allo spirito saputo mettere in mostra dai contendenti (più attenti a non commettere errori che a fare guasconate) ed alla perfetta organizzazione che, con indubbia abilità, Vittadini, l'artefice principale di tutto inizialmente, ha saputo mettere in piedi già dalla scorsa estate con camper prenotati sul posto e studio di tutta l'organizzazione logistica a Chester ed in giro. Lo spirito dei « nostri », è giusto chiarirlo, non è stato quello solito del Trofeo, bensì si è corso all'insegna del « volemos bene » uno per tutti e tutti per uno così che gli episodi da libro cuore si sono sprecati tutto per il fine di arrivare, nel numero più alto possibile, al traguardo.

GIANMARINI-ROGANO nel «successone» A-112

Così la speciale classifica vede al primo posto il «vecchio» Gianmarini con Rogano (56.) davanti a Perona-Renna (61.) a Camerana-Cotto (67.), a Del Prete- Bianco (69.), Del Prete è arrivato distrutto dopo un bell'inizio, ma era la sua ultima gara ed ha voluto arrivare a tutti i costi, ed infine a Vittadini-Cianci (71.) vittime di due uscite di strada da cui sono usciti solo grazie all'aiuto di tutti i compagni d'équipe (ma Cianci alla fine era incredibilmente il più fresco del gruppo dopo addirittura aver guidato anche nei trasferimenti facendosi da navigatore di se stesso perché Vittadini era proprio KO).

Per strada si sono persi invece Zini-Zangrando bloccati in un guado pieno di fango con un ammortizzatore, passato loro da Bianchi, impossibile da sostituire in quelle condizioni, i fratelli Bianchi con il motore andato per la rottura di un manicotto (Carlo Bianchi è entrato addirittura in un ruscello per prendere acqua da mettere nel radiatore), Cintonio-Mossa il cui carburatore aveva un fatto personale con l'equipaggio, e Secchi-Ravizza, al debutto il primo come pilota in una gara difficile e con un secondo piuttosto malconcio fisicamente, con la morale di finire, per pochi minuti, fuori tempo massimo nella prima tappa.

Dietro tutti i protagonisti in auto si sono mossi comunque i loro protettori Valla e Viggiano della Kleber, Pensi, Bianchi, Pisanelli e Vincenzi per la parte tecnica, Mauro Nocentini come «jolly» e Nino Fornaca nelle vesti anche inedite di «cuoco». Un applauso se lo meritano davvero.

LA CRONACA

ALLEN esce di strada e MIKKOLA s'invola

CHESTER - Il nostro primo servizio sul RAC Rally ha dovuto concludersi al momento in cui il rally cominciava sul serio, quando gli equipaggi stavano per affrontare la notte del 18-19 novembre, per essere confrontato con condizioni incerte e la nota sfida delle foreste del nord.

Il tempo si è rivelato peggiore di quanto le previsioni nazionali avevano fatto intendere; è stata una notte fredda ma abbastanza chiara, e le foreste si sono dimostrate crudeli come nel passato, specialmente nelle specialità di Kielder.

La fortuna favorisce i coraggiosi e Hannu Mikkola di avere quella qualità in abbondanza (non si tratta di un commento per far intendere che guidasse in modo poco pulito). Aveva spinto molto per tenere la sua Escort in una posizione di attacco, ha preso il comando nella 16. speciale e poi ha cominciato ad allungare, distanziandosi dagli altri.

Allen è uscito di strada nella foresta di Dalby dove ci sono le strisce di terreno dove sono stati abbattuti gli alberi per arrestare il fuoco in caso di incendio (queste strisce sono di solito fatte in linea retta non seguono queste strisce). Il tempo che gli è costato questo errore ha fatto scivolare la Stratos giù fino al 18. posto dopo diciotto speciali.

Pond ha automaticamente ereditato il secondo posto, ma lo doveva presto cedere a Vatanen. Poi seguiva Brookes. Il testacoda della prima giornata e poi il costante miglioramento è caratteristico per lui quando comincia una gara in modo sfrenato, in seguito di solito la sua guida diventa poi efficace e costante. Salonen, decimo dopo sedici speciali, cominciava a rimontare. Rohrt disputava una corsa stranamente costante ma con continui problemi di freni e accensione, mantenendo il 12. o 13. posto, mentre dietro di lui e davanti a lui le posizioni variavano.

Il villaggio di Kielder era freddo e al suo controllo di passaggio non meno di ventuno concorrenti si sono ritirati. Il più famoso tra di loro era Stig Blomqvist (che aveva già danneggiato la sua Saab in due speciali di Dalby, e il secondo di questi incidenti rendeva necessaria la sostituzione del ponte posteriore, fatta nel giro di dodici minuti). Altri con numeri alti di partenza a ritirarsi era Danielsson, Therier e Buftum, per quanto riguardava le A112 è toccato a Zini-Zangrando e Bianchi-Bianchi a dovere abbandonare.

Dawson si era ribaltato con la sua Datsun nella seconda speciale di Dalby e ha continuato, così come Stromberg (Saab), sebbene si sia dovuto ritirare poco dopo.

Si vedeva chiaramente che Taylor soffriva alla schiena, ogni volta che scendeva dalla sua Escort, non di meno ha mantenuto il suo posto nei primi dieci, in questo rally che è destinato ad essere il suo ultimo.

La maggior parte dei concorrenti era ovviamente felice di lasciare dietro di sé la foresta di Kielder. All'alba della seconda giornata, quando il rally ha concluso la sua breve visita nel territorio scozzese e si stava avvicinando a Carlisle per la sosta presto nella mattinata, l'ordine dei primi dieci era il seguente: Mikkola 221,11; Vatanen 224,55; Brookes 228,57; Pond 229,56; Wilson 231,19; Taylor 231,46; Clark 242,03; Salonen 232,13; Waldegaard 234,56; Eklund 235, 57.

Allen era 13. (237,35), avendo appena recuperato una posizione su Rohrt. Geunda Eadie (Ford Fiesta) aveva ceduto il comando nella classifica femminile a Marja-Liisa Korpi (Ford Escort), che disputava il suo primo rally fuori del suo paese natale la Finlandia.

Entrambe le prime Toyota (Therier e Asterberg) si erano ritirate, così come Kaby (TR7). Salonen era in testa al Gr.2 e stava preoccupando la Ford con il suo procedere martellante, ma hanno trovato consolazione nel dominio di Carter nel Gr. 1, che sembrava essere totale dopo il ritiro di Tim Brice (Opel). «Lucky» e Pons sono usciti dalla notte in ottima 20. posizione.

Le montagne del nord dell'Inghilterra, con le speciali, come Grizedale, che avevano fatte tante vittime nei rallies passati, sembravano in qualche modo più benevolenti quest'anno. Wilson ha fatto pochi progressi sul suo terreno di casa e Mikkola ha ammesso più tardi di essere stato prudente perché si sentiva affaticato, mentre Allen è rimontato tra i primi dieci, tuttavia molto distanziato (in termini di tempo) da Mikkola.

93 macchine sono state classificate alla sosta notturna di metà gara a Chester, condotte da: Mikkola 277,14; Vatanen 282,25; Brookes 286,29; Pond 287,10; Wilson 288,29; Taylor 289,42; Salonen 289,43; Clark 290,13; Waldegaard 293,38; Allen 294,40.

Poi seguivano Eklund, Alrikkala, Rohrt e Gregg Carr, «Lucky» era salito di due posizioni, 18., e cinque delle A112 erano sopravvissute, Gianmarini-Rogano in 78. posizione (389,39), seguito alle spalle da Perona-Renna in 79. posizione (390,08).

Probabilmente nessuno si è reso conto che il peggio delle condizioni atmosferiche doveva ancora venire nella terza giornata con la nebbia, perché le previsioni non l'avevano anticipato (tanto meno quella nebbia gelida che doveva affliggere la notte nel Galles).

Dopo la partenza di Chester, alla terza giornata, e dopo la prima speciale (numero 34, Weston Park) i primi piloti commentavano che la nebbia causava dei problemi per individuare le frecce arancioni che indicavano la direzione e si ipotizzava che il problema fosse accentuato per Allen dietro il parabrezza della Stratos.

Nelle ore diurne c'erano pochi cambiamenti tra i primi, sebbene, per la continua sofferenza della Ford, Salonen continuava a migliorare la sua posizione. Mikkola sembrava naturalmente impre-

David Hodges

CONTINUA A PAGINA 68

oro quanto pesa. In realtà le Datsun 160 J sono delle Gr. 2 eccezionali, veloci e solidissime (ma c'è chi dice che il loro collocamento in Gr. 2 è piuttosto curioso attualmente) e lo ha dimostrato anche Dawson che ha operato una grande rimonta dopo un capotamento iniziale.

Delle squadre ufficiali presenti resta, di quelle ai massimi livelli, solo l'Audi. I tedeschi insistono con perverbia nel loro programma rally ed anche qui tutte e tre le vetture iscritte hanno visto lo striscione di arrivo anche se Demuth, Smoley e Rae non paiono piloti all'altezza dei più blasonati avversari.

Ecco allora che la Ford gli avversari più seri se il è... trovati in casa. Infatti Mikkola ha dovuto più guardarsi da Vatanen e da Brookes che dagli altri considerando che Waldegaard ha picchiato subito limitandosi poi ad una rimonta nemmeno troppo convinta, che Wilson è ancora troppo estroverso per essere davvero pericoloso, e che Clark e Taylor hanno pensato più a terminare l'ultima gara della loro lunga carriera che ad attaccare a fondo. L'impresa è poi riuscita in verità al solo Taylor, davvero magistrale in certe occasioni, mentre Clark ha rotto il motore verso la metà della seconda tappa. Di Vatanen potete leggere anche in cronaca. E' stato a lungo secondo e secondo sarebbe sicuramente arrivato se la stanchezza non avesse giocato un brutto scherzo al suo copilota Richards, peraltro bravissimo. Un anticipo ad un controllo ha significato dieci minuti al vento e l'addio alla seconda posizione, la terza consecutiva in tre gare di

mondiale per il biondo finlandese. E buon per lui che Allen non sapeva di essere quarto e non ha tirato nelle ultime tre prove, sennò i due della Rothmans sarebbero finiti addirittura quinti!

A questo punto avremmo voluto ricordare il brillante piazzamento di «Lucky» e della Pons. Lo avremmo certamente fatto se la gara fosse stata di 53 anziché di 59 prove. Il nostro portacolori, capace di correre in modo veloce ma senza rischiare mai, era sedicesimo quando il differenziale lo ha piantato in asso non appena era riuscito a rimediare i problemi del suo radiatore. Una vera beffa per lui e per gli appassionati della 4 Rombi che lo avevano assistito al meglio per tutta la gara. Ma «Lucky» si è guadagnato complimenti e ammirazione da tutti, davvero non poco per un debuttante.

INCUBO-DIFFERENZIALI NEL FUTURO FIAT

Piuttosto è la Fiat che torna con grosse preoccupazioni. Tra il Sanremo e questo RAC (le ultime due uscite mondiali) sono saltati cinque differenziali. Un problema serio che in passato affliggeva anche la Ford che lo hanno risolto con un radiatore con uscita aria nella carrozzeria dietro. Si pensa che sia un difetto di fabbricazione, ma è importante appurarli in fretta perché Montecarlo arriva a grandi passi e questa volta a Torino non si potrà perdere l'ennesimo treno.

C. C.

L'avvio di Blomqvist aveva fatto sognare, poi lo svedese è uscito di strada
Blomqvist's start made one dream, but then the Swede went off



CONTINUAZIONE DA PAG. 67

debiti, ma il costante problema con lo sterzo di Vatanen significava che la sua posizione era meno salda.

Pond aveva dichiarato a Chester che la sua intenzione era di tenere Brookes sotto pressione e cominciava a rosicchiare il vantaggio del pilota della Escort. Clark stava disputando un rally poco aggressivo come Waldegaard, e ciò è molto più stupefacente visto che non è tipico per Bjorn arrendersi e fino alla notte non sembravano esserci spiegazioni meccaniche (è interessante che, con l'eccezione fatta per il Portogallo 1978, non si era più ritirato da una prova mondiale sin dall'Acropoli 1976).

Stava per essere lentamente raggiunto da Alen e sembrava che Rohrl fosse minacciato in modo analogo da Carr, benché i problemi meccanici della Fiat fossero stati di minor entità (come per esempio la rottura di un tubo di scarico).

Forse la partenza lenta di Clarr era dovuta al fatto di essere abituato alle gare australiane dove è importantissimo risparmiare la vettura, ma ora stava facendo una buona impressione, meglio, per



Poca fortuna per le 131 al RAC. Rohrl (a sinistra) ha avuto mille problemi e «Lucky» ha rotto il differenziale
Little luck for the 131s at the RAC. Rohrl (left) had thousands of problems and «Lucky» broke the differential



Hanno detto a fine rally

HANNU MIKKOLA: «Non ho mai avuto problemi ed ho forato una sola volta in un trasferimento. Non avrei potuto viaggiare più forte di così nella prima notte. Le Escort vincono sempre perché la loro affidabilità, su queste strade, non ha pari».

PETER ASCHROFT: «Sono felicissimo di aver vinto l'ottavo RAC e questo record sarà difficile da battere. Mi mancherà molto non essere della battaglia nei prossimi due anni, ma ci rivedremo nell'82».

TIMO SALONEN: «La Datsun deve essere veramente facile da guidare se sono riuscito ad andare forte come sono andato».

MARKKU ALEN: «Improvvisare con la Stratos è faticosissimo, ma resto dell'idea che è l'unica macchina con cui si può sperare di battere le Ford qui. Mi ha poi impressionato come sa lavorare Piero Spriano».

esempio, dello zelante Wilson.

Il ritiro di Eadie per rottura della frizione significava che Marja-Liisa Korpi («Liz») aveva completamente in mano la categoria femminile con la VMJ-Racing Escort, perché l'unico altro equipaggio femminile, ancora in gara, quello di Jayne Neat, era molto distanziato. L'allettante possibilità di un successo di un team estone nella classifica a squadre, è ugualmente andata a finire in niente (le Wartburg erano andate bene da anni, ma il team Lada partecipava per la prima volta e in modo poco preparato, tanto che il loro agente in Inghilterra era sgomento, dicendo che erano arrivati senza molti componenti essenziali, come per esempio sufficienti ruote di scorta). Alla fine della notte nel Galles solo una macchina di ogni team era ancora in gara, sebbene la Lada di Girdauskas e Moskovikih si trovasse in discreta 33. posizione la mattina dell'ultima giornata.

Un paragone dei progressi fatti dai piloti nelle prime sei speciali dopo Chester verso Brycheiniog, prima che la notte portasse dei reali cambiamenti, riassume questa fase piuttosto statica: Mikkola aveva 5,11" di vantaggio su Vatanen a Chester, e 5,37" a Brycheiniog; Vatanen aveva 4,04" e 4,27" di vantaggio su Brookes e Pond; Brookes aveva 51" su Pond a Chester, Pond aveva 08" su Brookes a Brycheiniog.

A quel punto, martedì sera, il ghiaccio nelle speciali accentuava i problemi dei piloti. A Brycheiniog, Brookes era stato più lento di un intero minuto del più veloce Alen, e ha ceduto il terzo posto a Pond. Questa situazione è durata però solo fino alla successiva speciale, e i concorrenti che sono arrivati alla fine della prova hanno riferito di aver visto la Talbot con le ruote in su. Aveva perso il controllo su un ponte coperto di ghiaccio e ciò significava la fine della sua corsa, per fortuna illeso. Una brutta fine dopo una stagione deludente.

Le tre speciali successive (Brechfa 1,2 e 3) erano consecutive, senza la possibilità

di assistenza in mezzo, e se Brookes era in difficoltà lo si sarebbe visto qui. Ne è uscito ancora saldamente installato in terza posizione.

Alen si impegnava moltissimo in queste speciali gallesi, realizzando il tempo più veloce per cinque volte durante la notte, ma anche Salonen sembrava volare. Ha effettivamente raggiunto e superato Vatanen in una speciale e qualcuno ha cinicamente osservato che avesse disinnescato il cervello, un'osservazione che non viene certamente contraddetta dal suggerimento al suo direttore di team: «Se non arrivo alla fine di una speciale non preoccupatevi a cercarmi, perché vado così forte che, se esco di strada, sparirò». Certamente Alen non lo inseguiva, come avremmo potuto prevedere.

Hafren, l'ultima speciale prima di Machynlleth, per la sosta nella mattinata di mercoledì, era la più lunga del rally e il Brookes è stato il più veloce, coprendo i 45 km in 28'42".

A quel punto Clark si era già ritirato

nel Galles Occidentale, dove sono sassi nel terreno, tra cui anche Waldegaard e sembrava che le maneggevolezza della sua Escort avesse sofferto dopo che aveva proseguito sulle gomme a terra. Anche Eklund ha perso del tempo per forature.

Nella prima cinquantina speciali, Mikkola era stato ventiquattro volte il più veloce, Alen undici volte, Pond quattro volte, Salonen tre volte, Brookes, Vatanen e Waldegaard due volte e Therler e Eklund una volta.

«Lucky» ancora 18. a Machynlleth, smentendo in parte la vecchia teoria secondo la quale soltanto i piloti britannici e scandinavi sono in grado ad andare bene al RAC, ma poi è stato tradito dalla fortuna. Nella prima speciale di Penmachno (speciale 53) si è rotto il differenziale della sua Fiat. Si tratta di un'altra speciale che porta a una speciale dove non esiste possibilità di assistenza tra le due prove, e così ha dovuto ritirarsi.

La prima delle cinque A 112 rimaste in



Assistenza da squadra ufficiale per la 112 di Gianmarini-Rogano primi con le Autobianchi. A destra Brookes sopra e Vatanen sotto secondo e quarto
A works like service for the 112 of Gianmarini-Rogano, the Autobianchi Cup winners. Right, Brookes above and Vatanen below, second and fourth



per rottura di una valvola, e sebbene non ci se ne sia resi conti subito, la Ford aveva perso anche la sua posizione dominante con il 1., 2. e 3. posto.

Vatanen è stato penalizzato di 10 minuti per aver coperto una sezione stradale in meno di tre quarti del tempo autorizzato dal regolamento, la prima penalizzazione stradale in cui è incorso uno dei protagonisti. Perciò l'ordine di Machynlleth è diventato irrilevante, e si è avuto un ordine dei primi dieci più preciso dopo la speciale di Beddgelert (la 55): 1. Mikkola 462,49; 2. Brookes 473,06; 3. Salonen 475,12; 4. Alen 479,43; 5. Vatanen 479,43; 6. Taylor 482,13; 7. Airikkala 484,39; 8. Rohrl 485,48; 9. Waldegaard 486,50; 10. Carr 489,30.

Rohrl si è fatto notare, realizzando il tempo più veloce nelle speciali 51 e 52, liberandosi della minaccia di Carr. Molti concorrenti avevano forato nelle speciali

gara, Gianmarini era 59. a Machynlleth (su 80 macchine ancora in gara a quel punto).

Taylor stava ovviamente soffrendo, appoggiandosi alla macchina ogni qualvolta scendeva, ma pilotava sempre con determinazione per ritirarsi dai rallies con un risultato onorevole. La sua posizione è migliorata nella 50. speciale (Pantperthog), quando Wilson è uscito di strada e ha perso 17 minuti, scivolando indietro al 15. posto, dietro la Datsun di Dawson.

Simo Lampinen ha portato la sua Triumph TR7 in 17. posizione, in questo rally, che secondo lui, sarebbe stato il suo ultimo prima del ritiro definitivo, mentre un altro pilota che sta per ritirarsi dallo sport agonistico, Brian Culcheth, era 24. con la sua Opel gr. 1, a quattro posizioni dal battistrada della categoria, Carter.

Dopo il controllo di passaggio di Betws-

finali in foresta a Clogaenog, per un totale di 24 km.

Vatanen era il più veloce su tutte e tre, per trasformare questo deficit in un vantaggio di 30 secondi su Alen, riconquistando il quarto posto.

In quelle speciali Ari era più veloce di un minuto di chiunque degli altri battistrada, ma Alen è rimasto molto sconvolto, sostenendo che non si era reso conto della situazione (di fatto Audetto non ne è stato a conoscenza in tempo utile).

d.h.

● NEL 1981 il calendario francese dei rallies si arricchirà di una nuova prova che si pensa prestigiosa. Si tratta del Critérium Alpin-Jean Behrè che nasce appunto dalla fusione delle due celebri classiche di qualche anno fa ed attualmente piuttosto in decadenza.

INTERPRETI

Arnaldo GIANMARINI: è fin troppo facile dire che ha 45 anni, che va come una spia. Ma è vero. E' un «vecchio» terribile. E basta. Per me è il più obiettivo, sempre. Arriverà primo.

Marco ROGANO: ingegnere, scusi se la chiamo così. Lei è proprio una simpatica dama di compagnia. Ha un padre importante. Sa essere presente e no, al momento opportuno. Un bravo.

Carlo BIANCHI: il ritorno di un grande. Certo che come ritorno ha rischiato grosso. I ragazzi dei 112, si sa, non vanno piano. Ma lui si è difeso più che bene: la classe rimane.

Pietro BIANCHI: il principe. Il duca. Non parla, è uno che pensa molto... a sua madre. Ma cosa se ne farà di tutte quelle valigie? L'ho visto arrossire a Parigi per una superba presa in giro di Guido: anche lui è un mortale.

Daniele CAMERANA: il conte. Scusi, ma perché non è mai con noi? Si lo so, Lei è il conte, ma senta, potrebbe anche onorarci della sua presenza. Non cercare di schematizzarlo, è troppo fantasioso. Lo vedo un po' come la disperazione di famiglia. L'ho sentito chiamare Douglas.

Daniele COTTO: Giacotto. Ex crossista. Una forza. Bonariamente a volte mi ricorda un papero, sai, per come muove le labbra. Ha una faccia simpatica. Ma è pur sempre un fido scudiero.

Guido DEL PRETE: sulla carta è un uomo fortunato. E' certo che ha gli occhi di tutti puntati addosso. Non può fallire. Man mano che il tempo passa Guido, però, è più simpatico a tutti. Sai com'è... il colpo l'ha incassato bene.

Daniela BIANCO: Potrebbe vederne delle belle. Ha l'esclusiva di essere donna ma non la invidia. Però Guido l'ha dribblato bene. Non riesco a definirla. Incapacità mia! Mi sfugge.

Fulvio ZINI: Triste. Bacchelli è il suo Dio. Parla sempre di sesso. A Parigi vuole assolutamente una negra: i gusti sono gusti. A Chester si placa: è arrivata la Paola. La testa a volte la lascia da un'altra parte, sciocchezze. Però il Fulvio vero è un altro da quel che appare.

Walter ZANGRANDO: sottotene in licenza, ci avrei giurato. Ha il piacere di aver ragione. Per lui le gomme vanno gonfiate dure. Sarà... Un mago, però. (Le carte per lui non han segreti).

Paolo VITTADINI: Lord Paolo, di casato nobili ma non lo fa pesare. Lo scozzese volante. Devo rendergli atto di essere il più puntuale. Un complimento. Ha chi si occupa di Lui: Sere-na Zani.

Daniele CIANCHI: a volte mi ricorda Villaggio. E' genovese come lui. Non puoi non ridere se stai con lui: grazie Cianchi. Ho saputo che non esiste macchina calcolatrice capace di superarlo: è il più richiesto. Ha una qualità immensa: la modestia.

Sergio SECCHI: Gastone. Per me è Gastone perché guidare al RAC quando pensi di fare il na-

DIARIO MINIMO di una maxi-impresa:

RACCONTATA DA UN PROTAGONISTA
L'AVVENTURA DELLE AUTOBLANCHI

La febbre del RAC**PREMESSA**

La cosa è nata ad un tavolo da pranzo, una delle tante cose che si dicono e a cui nessuno fa caso. Una volta tanto la «boutade» è diventata realtà. L'iniziativa di Paolo e Riccardo, in prima fila, ha avuto la meglio sulle pa-

role. Dalle prime erano in pochi a crederci, ma poi la febbre RAC ci ha presi e non ci ha più abbandonati. Siamo in nove alla partenza da Torino, animati da grande segreta speranza di arrivare in fondo ad una gara dura, lunga, sconosciuta, che ci ha impegnato, spesso, nei sogni giovanili.

Due protagonisti (dall'inizio alla fine) della spedizione. A fianco Camerana-Cotto e sotto Gianmarini-Rogano che alla fine hanno vinto la mini-gara interna tra le A 112. La spedizione ha avuto un successo davvero insperato

IL VIAGGIO**PELLI
è il primo
«ritirato»****LUNEDI' 12 NOVEMBRE**

Siamo in viaggio, il sogno diventa realtà. Pelli non è venuto vai a sapere perché. De Nora è rimasto a casa ed al posto suo c'è Secchi che lascia il sedile a Cianci. Tanto per farci notare siamo arrivati in ritardo all'Abarth, noi e Nanno. Bosato però ne sa qualcosa. Solite foto di gruppo tipo famiglia. In esterno però, questa volta. Poi è Bianco (non solo per Guido). Con i soldi tutto bene, anche questa volta li abbiamo fregati. Poi ci ferma la «pula» francese e, curiosando, si fa regalare due stemmini. Tutto il mondo è paese. Prima di Ginevra è già pioggia mista a neve. Dormiamo a Maçon noi, prima linea, e anche i superstiti di Torino. Camerana, il conte, è assente ingiustificato. Si è fatto vedere anche Cianci. Per Guido è subito notte, ma la Bianco sta da un'altra parte. Non sempre la vita è come nei film. Riccardo in veste da stangata perde i soldi (per la spedizione?) a poker con Fulvio, Marco e Michele: speriamo non succeda più, se no è la fine. Pettegolezzi sulla notte tra Cianci e Paolo in un letto da una piazza e mezza. Chissà! Dimenticavo, Bianchi fonde il 131 con il carrello e ritorna così tra noi, col sedere sul 112. A domani.

MARTEDI' 13 NOVEMBRE

Sveglia alle 7 all'Hotel d'Angleterre: che caso! Pioggia. Valla è in gran tiro, sente già aria di ricevimento dai capi. Si parte per Parigi. Guido fa buon viso a cattivo gioco. Riccardo ormai ha il potere saldamente in mano. Il campo gli ha dato l'investitura ufficiale. Ma si logora. Ho visto le prime occhiaie. Il Riccardo sprint si sta un po' incrinando. L'aspetta alla cottura. Zini tenta la fuga sull'autostrada per Parigi ma è riagganciato dopo il casello. E' stato in fuga per 200 km. Riccardo all'en-



nesimo distributore proclama: rimanete compatti. Il potere gli sta proprio a pennello. C'è il sole all'arrivo a Parigi, sembra che Chardonnet ci sia propizio. Riccardo ai semafori è una molla; è sempre giù, ha sempre da dire qualcosa. Ma quando se ne andrà Nanno, in sgommata, senza di lui? Siamo da Chardonnet ma del capo nessuna traccia. Marco quando non dorme attacca una lettera sulla fiancata. Fulvio ha i soliti problemi di sesso. Al Novotel è gran festa per tutti. Il Conte ha fatto la sua prima, breve apparizione da Chardonnet, ma lo rivedremo a Chester. Alla sera siamo tutti al meeting di Chardonnet: grazie per l'albergo. Michele prima è stato centrato da una vecchia in vena di numeri. Siamo in sette in giro per Parigi, nel metrò siamo più notati noi dei suonatori. Che bravi. Domani ci dividiamo: mi dispiace. Paolo conserverà come buon ricordo di Parigi un piatto di bigné su cui si è seduto.

MERCOLEDI' 14 NOVEMBRE

Al mattino piove, ci siamo separati. Siamo rimasti noi e Nanno. Ognuno segue la sua strada per Chester. Non venitemi più a dire di rimanere compatti. A Calais riagganciamo gli altri che erano partiti prima. Mangiamo insieme. Riccardo, Cianci e Zangrando mangiano ravioli: gran bel coraggio, però. Dopo soli tre giorni siamo ridotti male: spuntano i primi brufoli. A Dover piove e ci salutiamo. I nobili, sai com'è, sono assenti. Il conte ed il principe viaggiano a parte. E' subito notte in Inghilterra: ci perdiamo. Michele e Nanno da una parte. coi soldi; Riccardo ed io dall'altra, senza. Arnaldo e Guido sono insieme. Paolo e i restanti a Newmarket. Ma anche senza i soldi Riccardo ed Eraldo si arrangiano: il potere è proprio una bella cosa. Chissà Nanno... Dormiamo a Cannock.

GIOVEDI 15 NOVEMBRE

L'albergo è squisito. Breakfast e poi subito via per Chester. Gli inglesi o sono cortesissimi o non ti considerano. In ogni caso non fanno niente per capirti. Noblesse oblige. La neve ci aspetta puntuale a Statford: non poteva mancare. Ma poi decide di togliersi di scena. Vedremo... Lord Paolo è in ritardo a Chester: che non succeda più. Di Guido, Arnaldo ed il principe nessuna notizia. Esci di casa ed è subito folklore: gli inglesi qui mangiano col piatto sulle ginocchia. Molto composti, sarà... Nel pomeriggio siamo tutti alla Lancia. Però queste concessionarie! Le foto questa volta sono in notturna. Poi al Green Bought è finalmente una buona cena: Fornaca sorride. Valla lo trovo bene. Si scelgono le squadre e ognuno deve aver ragione.

INTERPRETI

CONTINUAZ. DA PAGINA 63

vigatore è una bella fortuna. Sergio però sente la responsabilità. Spero che gli vada bene, ma non gli sarà sufficiente.

Lorenzo RAVIZZA: ha la barba ma non lo fa pesare. A Chester dorme nel matrimoniale con Sergio: è solo cronaca. Ci lego facile.

Fernando PERONA: Nanno. L'inglese. Andiamo nella sua terra. Ha un padre trasciatore, onnipotente, l'ho visto triste, pensoso. Le donne. Ha quell'aria dell'investigatore di Scotland Yard, pacato e sibillino.

Riccardo è RENNA: ha un'altezza invidiabile, e poi, cerca sempre l'amministratore delegato. Ricordi, sai, la scena del Cesare di Petrolini «più bella e più superba che prima». La più bella definizione su di lui è quella che lo paragona a Eros, dio del sesso. (Sai con quei riccioli e l'alloro). Ma Riccardo è anche un uomo che si sta rompendo le palle del potere. Forse mi sono sbagliato. L'ho visto in azione, non si ferma mai, ha sempre qualcosa da fare. Esplosivo? Forse.

Michele CINOTTO: il biondo. L'ho visto bene a Parigi. Già, Daniela era lontana. Sono curioso di vedere cosa sarà nella foresta. Deve maturare.

Eraldo MUSSA: 20 anni, iscritto a lettere, è da quando sono piccolo che cullo la passione di scrivere. Proprio come nelle fiabe. Vorrei essere giudicato per questo.

Claudio VALLA: ci ha dato fiducia, e subito: un grazie. E' l'ernina della spedizione. Ma cosa ha fatto signor Valla in giro per Parigi fino alle quattro del mattino? Non ha digerito la Manica. Con Viggiano forma la famosa coppia Valla-De Gregori.

Luigi VIGGIANO: uomo Kleber anche lui. Dal baffo simpatico. L'ho visto a suo agio con le francesi. Meno bene con le inglesi. E' dei nostri.

Giulio PENSI: Giulio mi ricorda un mio salesiano, simpatico. E' il ns. confessore. Non lo conoscevo e mi ha stupito. Controcorrente per la sua posizione. Un grazie immenso.

Vasco PISANELLI: ottimo gentleman con le inglesi. Però, non male quel cappello e sciarpa scozzesi! Con Billy, Bianchi e Nocentini compone il ns. poker d'assi di meccanici.

BILLY VINCENZI: sornione. Lo vedo poco. Alle assistenze non l'ho mai visto sporco: ma come farà? E' il più elegante.

BIANCHI: White. Meticoloso. E' di quelli che non si fanno mai sentire, ma lavora sodo.

Mauro NOCENTINI: il suo collo mi ricorda un toro. Al bisogno è un grande. Grazie Mauro.

Livia COTTO: l'ho vista a suo agio. Si è introdotta subito e bene, ma per una donna, tra tanti uomini, non era facile. Ottima cuoca. Vasco però è duro da contenere...

Giorgio VITTADINI: guida il camper. Un gran signore.

Nino FORNACA: l'Inghilterra è terra di roast-beef. Forse l'ho trattato un po' male. Non se lo merita. Certo che mi ricorda Obelix.



Brutta la fame, vero? Per Bianchi una super-alimentazione made in Fornaca. Sopra Secchi-Ravizza senza salvagente. Sono finiti ingiustamente F.T.M.

IL VIAGGIO

CONTINUAZIONE DA PAG. 63

Il Conte si oppone alla divisione dei premi. Alla resa dei conti noi otto ce li divideremo, lui, il Conte, no. A volte è difficile essere obiettivi. Arnaldo però è il più onesto di tutti. L'impressione è che il nostro sia un equilibrio instabile, ma non è facile essere uniti. Al poker serale questa volta c'è anche Cianci.

VENERDI' 16 NOVEMBRE

Riccardo ha perso: è di cattivo umore. Una sua amica (anche nostra ormai) ci sveglia tutti alle 7,30. Puntuale, anche un po' noiosa. Siamo già clima di corsa, i piloti fanno gli ultimi ritocchi alle macchine; noi, i piani di battaglia. Ma la cronaca è scarsa. Mangiamo tutti insieme (escluso il conte naturalmente) da Sidoli. (Ristorante italiano n.d.r.). Marco tiene banco. Si ride. Ogni vigilia ha sempre un gusto particolare e questa non fa eccezione. Nel pomeriggio ritiriamo il camper, stupendo. Poi siamo a Manchester con Valla e Fornaca. Certo che è tutto, nel bene e nel male, una bella esperienza. L'entusiasmo è sempre dietro l'angolo. Oggi sono gli stampini a farci felici e anche l'arrivo di Giulio: complimenti per il taglio! Nel ritorno a Chester abbiamo un carico importante: ci sono i giornalisti. Calma ragazzi.

La cena è festosa Vasco non sta più nella pelle, anche Viggiano. Valla cena con Pensi: due vecchie volpi. Dopo, per alcuni è «54», le discoteche italiane però sono un'altra cosa. Anche le donne.

SABATO 17 NOVEMBRE

Vigilia. Tanta voglia di correre. Le assistenze non le abbiamo ancora fatte: è un gran casino. L'ottimo Marco dirige. Al pomeriggio verifiche. Ci mandano indietro per le luci. C'è un po' di frenesia Fulvio e Sergio però li fregano: siamo italiani. Tutto sta andando molto bene. E' troppo? Continuerà? Una cosa vorrei; che rimanessimo tutti coi piedi per terra; senza eccezioni.

LA GARA

GIANMARINI «ruba» l'auto a CAMERANA

1. TAPPA - Domenica e Lunedì

Si parte. E' difficile fare un pronostico. Vorrei solo ricordare che tut-

to questo lo abbiamo fatto noi, con l'aiuto certo di altri, ma l'idea è stata nostra. E forse non è mai successo. Da adesso ho più poco tempo per scrivere, anche un po' di paura. Il posto è proprio bello, inglese, tipico, antico. Il massimo. Credo che tutti noi siamo contenti, adesso. Partiamo e spunta il sole. A Parigi ci aveva fregato. E ci frega anche adesso, noi per lo meno. Già dalla prima prova il carburatore ci dà problemi. Di lì in avanti è un alternarsi di tira e molla. Alla fine la frizione cede: nella Kielder Forest ai confini con la Scozia, non proprio vicino a casa. Succede che incontriamo dei giapponesi che ci riportano a Chester. Ci è andata bene. Paolo alla diciassettesima ci ha fatto un bel regalo. Su una destra media esce, noi passiamo per primi e ci fermiamo. Poi tutti. La macchina è fuori, appoggiata in un fosso. Arriva Giacotto e la rimettiamo in strada: giudicate voi. Nella frenesia Arnaldo si rompe un dente, bella fortuna, a lui non costano niente. Come se non bastasse si infila nella macchina del Conte, ma l'accensione era a pulsante, se no a quest'ora... A Fulvio si sfilava un'ammortizzatore. Ferma Bianchi e se lo fa dare. Ma non ce la farà più a ripartire, rimane in un guado, nel fango. Un vero peccato. Prima Bianchi ha toccato, trancia un manico e rabbocca come può col termos. Ma il the non basta: fonde. La Kelder Forest conserva il suo fascino stregato, non è famosa per niente. Ma la gara è dura molto Chissà gli altri. Ogni Rest-Halt è un capolavoro. Sui camper gli spaghettoni sono in tavola, chi vuole riposare. Fuori, invece, si lavora, e sodo. Giulio coordina. Billy impassibile stringe bulloni. Mauro sorprende tutti con una tuta bianca. C'è chi pulisce i numeri. Gli inglesi non possono far altro che starci a guardare. Ma come, non avete mai visto niente di simile? Prima dell'ultima speciale a Sutton Park, Sergio sta male, Renzo è costretto a guidare in mezzo alla nebbia. E si perdono. Questo ritardo gli sarà fatale: fuori tempo massimo. Alla fine della prima tappa sono rimasti in cinque; ed è già un bel risultato.

2. TAPPA - Martedì-Mercoledì

Al mattino ci sveglia una brutta notizia; Paolo è fuori tempo massimo non si sa per quale regolamento. Ma una volta tanto l'infallibilità inglese ha torto. Si riparte con tanta stanchezza. A volte durante la gara ti prende l'indifferenza assoluta, la voglia di un letto caldo. Non puoi descrivere cosa siano 36 ore in macchina, su un percorso segreto, con la nebbia e il ghiaccio; lì dietro l'angolo. Il tempo che corre alle spalle, a volte avanti. Sempre avanti. Sulla carta è più facile, ma come sempre i preconcetti non fanno storia. Nan-

no e Riccardo trovano per 12 ore nebbia e ghiaccio, nessun altro. Arnaldo in trasferimento si infila giù per un prato e rispunta nel tornante di sotto: quando è destino è destino. L'unico momento di pace è la Rest-Halt, lì vedo distrutti. Paolo su tutti, Daniela si difende bene, eccome. Guido è quello con i problemi più grossi, ha una macchina che non sta in strada. Gli altri abbastanza bene, vanno avanti ecco tutto. Con la voglia di fermarsi, di dire basta, perché ad un certo punto la gara non è più gara, lo sport non più divertimento, ma è solo tutto fatica. Un'immagine felice paragona la gara ad un pugile che ti lavora ai fianchi. Continuo. Asfissiante. Che consuma te e la tua macchina. Ormai è solo più il fango che ti tiene insieme. E pensi: ma quando finisce? Speciale dopo speciale. Nella nebbia, sempre. Col ghiaccio. Le miglia nelle foreste e il bivio e i dossi e poi di nuovo allunghi, cartelli, minuti, ritardi. E perdi la nozione del tempo, non sai quando è successo, come. Se è giovedì o venerdì. Se sei in speciale o in trasferimento. Se hai visto bene quel bivio. Aspetti la Rest-Halt come il suono del gong. E quante volte ti vien voglia di dire: ma st, tenetevi pure i vostri cartelli colorati, io me ne torno a casa. Ma poi pensi che sei in foresta, che non ti devi fermare. E continui, automa, un po' esaurito, fragile, scoppiato. Ma più si avvicina la fine e più tutti sono rilassati. Poi l'arrivo caloroso, festoso, spruzziamo i piccoli spumanti, gli inglesi sorridono un po' stupiti: non possono capire. E tutto per un poco scompare: paure, promesse, ansie, ricordi. Sei lucido per un istante, che è un istante bellissimo. Certo che cinque macchine alla fine non se lo aspettava proprio nessuno. Complimenti.

Vorremmo ringraziare tutti coloro che hanno creduto nella ns. iniziativa ed hanno avuto un peso determinante in questa trasferta. Non solo con le parole ma con un risultato che vede cinque macchine all'arrivo: ci sembra che non sia poca cosa. La Kleber-Italia con i suoi pneumatici da terra e asfalto.

L'ASA-FIAT per i meccanici i mezzi e l'aiuto finanziario.

La CARELLO per fari, accessori e camper.

La SABELT-BRITAX per le cinture.

La CASTROL ITALIANA per il mare d'oli e di liquidi che ci ha forniti.

La Linea SPORT per i piumini veramente utili.

La FIAMM per le batterie e la sponsorizzazione.

La POLISTIL per il contributo concreto.

Arrivederci alla prossima.

Eraldo Mussa