

4° GIRO D'ITALIA

TROFEO

automobilistico

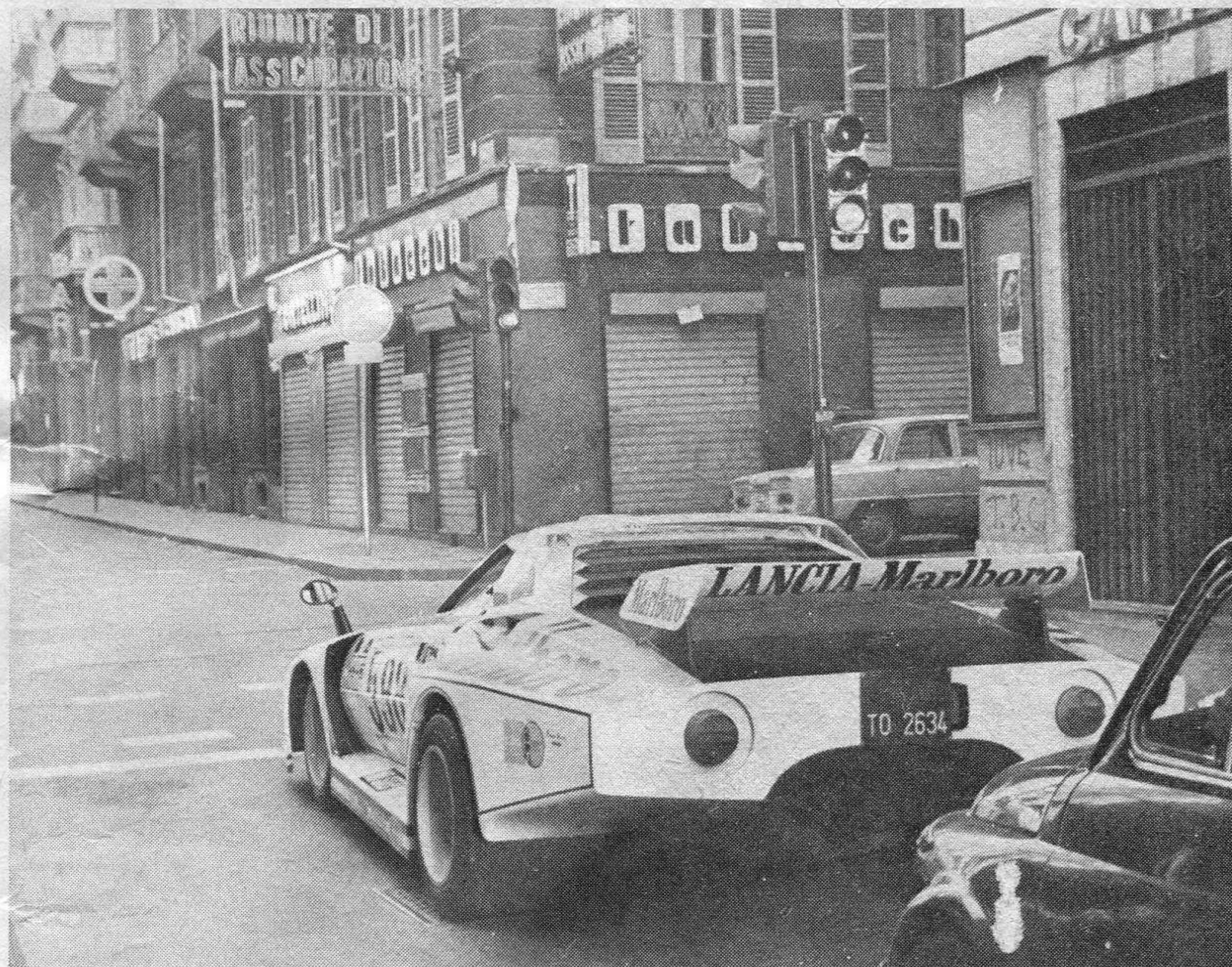
sotto l'egida
de

targa



automobile club torino 17-20 ottobre 1976 LA STAMPA

Solo i semafori hanno fermato Carluccio Facetti, con Piero Sodano a bordo della Lancia Stratos Marlboro, alla 4. edizione del Giro d'Italia. Una vittoria, la loro, che può avere significati ben più profondi che il compiersi, finalmente, di un evento sfuggito per pura sfortuna nella edizione dello scorso anno



Per FACETTI e la STRATOS vale un mondiale

Il «caso MONTESE» però resta MISTERO

TORINO - Quest'anno, per fortuna di Facetti, il Giro è tornato a Torino senza sorprese dell'ultima ora. Il ricordo della beffa nella tappa conclusiva dell'edizione '75 deve avere accompagnato Carluccio lungo tutto il lungo ma tranquillo trasferimento finale. Il ricordo è rimasto tale, la sorte non ha beffato né Facetti né gli uomini della Lancia, per i quali un risultato positivo con la Stratos Turbo in versione silhouette era forse più importante che per il pilota, addirittura sproporzionato alla portata dell'avvenimento, piuttosto impoverito dalle tante assenze, sia di quelli che erano attesi e che non sono venuti, sia di quelli che non erano neppure iscritti.

Una vettura tutta nuova

Il fatto è che una dimostrazione «positiva», a prescindere dalla relativa scarsità dell'impegno da approfondire per allontanarsi dagli avversari, era essenziale per dimostrare al possibile partner 1977, la Marlboro, che la Stratos gr. 5 sovralimentata è una vettura «sana», in grado di camminare lungo i circuiti dopo

aver macinato chilometri di trasferimenti, ed in grado anche di fare dei buoni tempi.

Da un certo punto di vista, l'impegno è stato assolto, se è vero che il ritiro di Pinto (che avrebbe facilmente realizzato un'accoppiata al vertice con Facetti) è stato causato da un fatto agonistico puramente occasionale.

10 milioni spesi MALE

MONZA - Avevamo lasciato i «girini» impastoiati nel parco di Monza, impegnati in uno slalom fra alberi, vetture delle assistenze, e pubblico con l'angoscia di non fare in tempo a timbrare in orario.

Di questo episodio antipatico vi abbiamo già accennato, ma vale la pena di riferire anche i commenti. O le giustificazioni. L'AC Torino — come per ogni altro impianto che ospitava il Giro — aveva contrattato un certo affitto, in cambio di certe prestazioni. Nel caso di Monza, la «quota» sfiorava i 10 milioni, costi organizzativi «interni» compresi. Ora, che la sala stampa fosse desolatamente chiusa può interessare marginalmente i lettori ed i concorrenti, e poi i pochi giornalisti al seguito si sono arrangiati con i telefoni a gettone o con la cabina della segreteria dell'autodromo, vista anche l'ora tarda (la manifestazione si è protratta oltre la mezzanotte della domenica), dopo essersi fatti un paio di chilometri a piedi nel buio per raggiungere la direzione di corsa.

Ma costringere i protagonisti a stiparsi nell'area boscosa alle spalle della tribuna principale, con tutto il resto dell'autodromo vuoto, è stata una scelta che più sbagliata di così non poteva essere, complicata dal fatto che dei sottopassaggi, uno era chiuso a chiave (e c'era piazzato davanti il camion Goodyear), l'altro era accessibile solo alle vetture concorrenti «dopo» il C.O., per la prova fonometrica.

Quelli dell'AC Torino, esprimevano desolazione e rabbia. Per i soldi spesi e per la figura fatta. Quelli dell'AC Milano si schermivano, dicendo che loro avevano solo responsabilità sulla gara in se stessa, direttore di corsa, cronometristi, commissari e basta, e che ad «organizzare» era stata la SIAS, affittuaria dell'impianto. La SIAS chiamava in causa quelli dell'AC Torino, e così il circolo si chiudeva, avvilentemente.

E' stato assolto non per caso, ma semplicemente per aver finalmente costruito una vettura «apposta» per la destinazione prevista. La Stratos di Facetti non aveva nulla a che fare con la gr. 5 bruciata a Zeltweg, come non aveva nulla a che fare con quella stessa di Pinto, non ostante le apparenze. Non era

una Stratos cui era stato adattato un turbocompressore, era una vettura «nuova» concepita per il turbo, dotata di raccordi aeronautici per ogni tubazione, di un enorme scambiatore di calore che prendeva aria dalle prese davanti alle ruote posteriori, per abbassare di una cinquantina di gradi l'aria rovente in arrivo dal turbocompressore, e con quest'ultimo spostato il più possibile indietro ed in basso, ad evitare ogni possibile innesco d'incendio in una vettura che di incendi ne ha già avuti abbastanza.

Rallentato in finale

Ci è sembrato un buon lavoro, insomma, e pensiamo che gli uomini Marlboro, discretamente presenti su alcuni circuiti, siano rimasti soddisfatti di questa macchina, che purtroppo (per lo spettacolo e per la gara in se stessa) non è stata impegnata a dovere. Gli oltre sei minuti di vantaggio con i quali Facetti-Sodano han-

Marco Magri

no concluso il Giro, davanti alla Porsche RSR ex-Loos (non turbo, in pratica una gr. 4 a tutti gli effetti) di Bernabei, avrebbero potuto essere ben di più, se dopo la gara di Imola gli uomini Lancia non si fossero limitati a « voler arrivare ».

E neppure crediamo sarebbero potuti essere impegnati dalla De Tomaso silhouette di Micangeli-Pietromarchi, che era terza prima di rompere il cambio. Una vettura volenterosa, afflitta dai problemi « classici » delle Panthera, che aveva fatto anche troppo correndo praticamente senza frizione le prime due gare in pista. Scorrendo la classifica, non si trovano che equipaggi privati. Talvolta privatissimi. A dimostrazione che sono questi la vera ossatura di una corsa che non solo è snobbata (e non comprendiamo perché) dai grossi nomi, ma anche dagli organi di informazione.

E' mancata la collaborazione

E' un po' un circolo vizioso: se un pilota di grido deve rischiare un po' della sua reputazione in una gara con i « dilettanti », vorrebbe almeno la contropartita di un po' di chiasso. Ma i giornali, se non c'è il « nome », della gara non parlano. E così il Giro piano piano si scredita, mostrando smagliature logistiche e preoccupanti « impasses » nei confronti di certi organizzatori locali che dovrebbero collaborare ma che paiono invece mettere i bastoni fra le ruote. Ma questo è un discorso che abbiamo già fatto la scorsa settimana.

Quello che ci è piaciuto meno, quest'anno (a parte la quasi completa mancanza di informazioni sulla situazione di classifica che non fosse quella dei primi cinque assoluti, che poi erano sempre quelli), quello che ci è piaciuto meno — dicevamo — è stata la maniera in cui gli organizzatori hanno deciso di annullare l'unico controllo orario degno di questo nome del Giro '76, quello di Montese, nella tarda serata della penultima giornata, fra il Mugello e Parma.

Anche quest'anno è saltato un C.O.

Qui si entra nel gioco delle supposizioni, perché i piloti dicono una cosa, gli organizzatori un'altra. Secondo fonti ufficiose di questi ultimi, un blocco operato dai carabinieri prima di Montese avrebbe danneggiato un certo numero di concorrenti, impedendo loro di andare a timbrare in orario. A lume di naso ci sembra che, se blocco c'è stato, esso sia dipeso da quelle plateali irregolarità che i « girini » fanno di solito per strada. Tanto è vero che molti di loro sono stati « bloccati », hanno pagato la loro multa, e sono arrivati in orario lo stesso.

Resta il fatto che circa 16 equipaggi sarebbero arrivati in ritardo a Montese, e fra questi parecchi che sarebbero arrivati in ritardo comunque. Un esempio per tutti: Bozzetto e D'Amore, che al Mugello erano stati costretti a sostituire il cambio completo. Figuratevi se ce l'avrebbe fatta con la pesante penalizzazione di partenza!

In sostanza, non si è capita la ragione di questo annullamento, che è risultato una beffa per coloro (ed erano la stragrande maggioranza) che avevano rischiato per arrivare al C.O. in tempo, sacrificando le assistenze e mettendo a dura prova le vetture. Si annulla un controllo orario duro ma non impossibile, ma non si pensa di annullare le penalità che qualcuno si è beccate nella farsesca serata monzese, con le macchine letteralmente bloccate in un sentiero fra gli alberi assieme ad assistenze, gente al seguito e pubblico.

In più, una petizione firmata da molti piloti contro la decisione di annullamento del C.O. di Montese è rimasta lettera morta. Forse perché i firmatari erano per la maggior parte illustri sconosciuti. E tutto ciò ha alimentato il dubbio che, nel C.O. di Montese, in ritardo ci fosse qualcuno dei grossi. Non ci crediamo, e poi resterebbe una cosa impossibile da dimostrare. Purtroppo, il Giro si è concluso con un po' di malumore, e gli organizzatori dell'AC Torino dovranno veramente pensare a qualche cosa di nuovo per l'edizione '77, a parte il quasi certo anticipo a giugno.

Purtroppo mancano ancora i giovani

Il « qualcosa » di nuovo dovrebbe invece essere il « qualcuno » di nuovo. Piloti « freschi », su macchine interessanti, gente in divenire agonistico, con un futuro in ascesa, un po' dei tanti nuovi piloti dell'ultima generazione, capaci di richiamare l'interesse del pubblico e di movimentare le cose in cima alla classifica. Gente come Patrese, come Giacomelli, o Flammini, per intenderci.

Certi schieramenti del primo raggruppamento, quest'anno, superavano abbondantemente l'età media di quarant'anni. Con tutto il rispetto per i Facetti, i Bernabei, i Govoni, i Regis, i Pianta (o gli Henry, se avesse potuto partire), forse al Giro avrebbero fatto bene un po' di piloti in grado di creare un'alternativa ai vecchi « marpioni » di tante gare. I quali non è detto che ne uscissero battuti. Se non altro, la gara perderebbe quell'atmosfera di « raduno di reduci » che certi scambi di ricordi fra Carlo Facetti e Franco Bernabei, di quando correvano in monopoio dieci anni fa, hanno così efficacemente ricreato.

m. m.



Jacques Henry, al via, era arrivato, ma con un ritardo superiore a quello massimo concesso. La causa di ciò non è stato il non risveglio del francese, ma il fatto di essere stato trattenuto dalla polizia che lo aveva fermato, con la sua Alpine A 310 con lo scarico rotto, di ritorno dalla ricognizione alla Cesana-Sestriere. Il Giro ha perso così un protagonista



Pronti... via! Ecco la cauta partenza di Facetti a Torino. Per non rovinare il muso molto a sbalzo della sua Stratos nello scivolo di partenza, gli uomini Lancia lo avevano tolto, per rimontarlo poi subito dopo



Pianta, a Casale, ha fatto solo un giro. Eccolo dopo il via precedere Pittoni, Bernabei e Vannini con le Porsche, Ruoso e Finotto con le Escort

QUASI UNO PER UNO

Non c'era solo Facetti

Delle quattro edizioni finora disputate del Giro d'Italia automobilistico, la Lancia ne ha vinte due, la seconda con Andruet-Biche e la quarta con Facetti-Sodano. In entrambi i casi con le Stratos sovralimentate, anche se con tecnologie diverse. La Lancia avrebbe potuto vincere anche la terza edizione, se il colmo della sfortuna non avesse fermato la Stratos aspirata di Facetti e del compianto Angelo Garzoglio alle porte di Torino, l'anno scorso.

C'era di nuovo la Fiat, quest'anno, con il vincitore del '75 **GIORGIO PIANTA** al volante dell'ennesimo « prototipo » 131, questa volta meno prototipo del solito anche se qualche novità c'era. Ad esempio

nel motore, portato al suo limite fisico di 86 x 90 (crediamo che più di così il basamento 132 non possa sopportare) per spremere qualche ulteriore cavallo dal 4 cilindri 4 valvole. Le dimensioni più « quadre » del motore avrebbero permesso qualche giro in più, le prove al banco si susseguivano e finalmente si è optato per l'unità più potente, quella che aveva dato ulteriori 7 CV nell'ultima prova al dinamometro. Nonostante certe ammissioni ufficiali, pare che gli esperimenti comportassero l'uso di bielle di provenienza BMW F. 2. Ed una biella si è rotta a Pianta, al primo giro di pista a Casale.

Una grossa delusione per tutti, sia fra il pubblico che fra il seguito. Ma soprattutto grossa delusione per Pianta, che ha seguito il Giro dopo il ritiro continuando a domandarsi dove sarebbe potuto arrivare, quest'anno, dopo l'exploit della passata stagione in condizioni quasi analoghe. Sarebbe arrivato in alto, non c'è dubbio, ma non avrebbe vinto.

Ha vinto invece Facetti e questo lo sapeva. Dietro di lui, **FRANCO BERNABELI**, campione italiano della Formula 3 nel lontano 1968, con la Tecno, tornato quest'anno alle corse con una Porsche già del team di George Loos con la quale aveva « ridebuttato » con Picchi alle 6 ore di Vallelunga. Più distaccato, leggermente in-

La paura dei «baroni»

TORINO - Siamo arrivati alla quarta edizione del Giro d'Italia. Di per sé è già un successo. In tempo di crisi, di ricerca di affermazioni «facili», trovare un centinaio di concorrenti disposti ad affrontare i rischi che questo genere di competizioni comporta non è impresa facile. Il «Giro Automobilistico d'Italia», infatti, sembra fatto apposta per eliminare e neutralizzare le gerarchie ormai consolidate. Non c'è posto per i «baroni». Ci vuole umiltà, anche in vetta alla classifica. Le variabili che condizionano la vittoria sono troppe per consentire atteggiamenti di superbia.

Rimane un Giro spersonalizzato

Al «Giro», i piloti ufficiali si trovano a dover fare i conti con i privati, c'è un'occasione per tutti per venir fuori. Diceva Carlo Facetti a Varano, sulla linea di partenza: «Ho una macchina da 500 cavalli eppure ho paura anche delle Escor. Ho paura dei "pilotini" che qui corrono tutte le domeniche, che fanno il "Giro" proprio in vista di questa prova. Hanno l'assetto giusto, l'ammortizzatore più adatto, la barra ideale. Rischi la "bastonatura" ogni volta».

Umiltà anche in alta classifica, quindi, e questo è già un fatto largamente positivo. Ce ne sono anche altri. Da un punto di vista tecnico, la formula di gara dovrebbe evitare qualunque esasperazione, dovuta ad interpretazioni di comodo dei regolamenti. I trasferimenti stradali richiedono compromessi accettabili tra prestazioni ed affidabilità.

Alcuni esperimenti condotti nell'edizione del '75 non hanno avuto seguito. Vetture come l'Alfa 33 non hanno avventure al Giro. Non perché il regolamento non ne consenta la partecipazione ma perché, tutto sommato, questo tipo di macchine non soddisfano le esigenze della corsa. In tempi di interpretazioni regolamentari spinte all'eces-

so ben venga una competizione in grado di mettere ordine «naturalmente» nella difficile materia. Il «Giro» al limite, potrebbe anche prescindere da gruppi e categorie. Bastano la strada e la pista a regolamentare la partecipazione.

L'edizione ridotta di quest'anno non è stata la meno impegnativa. Dice l'ingegner Dallara: «Meno chilometri (di trasferimenti, soprattutto) hanno consentito di aumentare la qualità tecnica della manifestazione. C'è più equilibrio in gara con molti piloti e molte macchine sullo stesso piano a combattere pensando meno all'obiettivo principale che è quello di arrivare in fondo». Molto equilibrio, anche troppo. Un equilibrio ragionato che, almeno in parte, nuoce allo spettacolo.

E qui bisogna fare una considerazione fondamentale. Quattro edizioni del «Giro». Quattro edizioni a sé. Non ci sembra possibile, insomma, individuare una precisa linea di sviluppo di questa gara. Molti inconvenienti sono stati eliminati (quest'anno si è rinunciato al coefficiente correttivo per le cronoscalate) ma il «Giro» non ha ancora trovato la sua definitiva personalità.

Allo stesso modo c'è incertezza nella partecipazione delle squadre ufficiali. Si oscilla tra una presenza massiccia (è il caso della terza edizione) e la totale latitanza di quest'anno. Occorre individuare al più presto un elemento comune per impostare un discorso serio sull'avvenire di questa corsa. A noi sembra che questo elemento comune sia rappresentato dai privati.

E' su di loro che bisogna fare affidamento per assicurare una lunga vita al «Giro». Sono loro ad assicurare la necessaria base di partecipazione sportiva. Su questa «base», che resta insostituibile, gli organizzatori possono inserire una sovrastruttura spettacolare che resterà esterna, estranea forse allo spirito della competizione, ma che permetterà di ottenere un buon risultato dal punto di vista spettacolare.

Anche a costo di cambiare la data della manifestazione è necessario che al «Giro» arrivino i grossi campioni

della Formula 1 e 2. Devono arrivare al «Giro» con vetture competitive, devono costituire elemento di «disordine» per evitare pronostici troppo facili e condotte di gara troppo ragionate. Devono anche essere termine di paragone, elemento di confronto.

Alla lunga non saranno i privati a far le spese di questa partecipazione. Se davvero il Giro arriverà in Sicilia, i chilometri si incaricheranno di fare giustizia dei «superassi». Ma l'elemento spettacolare, giornalistico, avrà già assolto la sua funzione.

I privati sono ignorati

Una prova la si è avuta quest'anno, ed esemplifica bene la nostra tesi. I giornalisti, la stampa quotidiana, si è occupata del Giro solo grazie alla presenza della squadra Lancia e Fiat. Poi la Fiat si è ritirata, una delle Lancia è «saltata» e tutti si sono dovuti occupare, per forza, dei privati. Quello che conta è il risultato finale, sui mezzi si può chiudere un occhio.

I privati protagonisti allora, ma perché la proporzione non diventi solo uno «slogan» occorre fare qualche cosa. Fino ad ora i privati hanno costituito per gli organizzatori una spiacevole «coda». I privati corrono all'oscuro di tutto, addirittura tollerati. Corrono alla cieca senza poter conoscere la loro posizione di classifica, alla mercé dei commissari sportivi che al «Giro» dimostrano di possedere una autorità inconsueta.

Privati protagonisti vuol dire anche una macchina organizzativa costruita a misura di cento concorrenti e non solo dei due o tre di testa. Se si arriverà a questo, il «Giro» ha tutti i numeri per poter diventare una grande corsa, l'occasione propizia per rilanciare lo sport «pulito», quello che lascia le polemiche fuori pista.

Mauro Coppini



Sergio Rombolotti fugge, inseguito dalla Panterona di «Spiffero» e dalla Porsche di Mussa. L'Alpine arriverà a Torino 17., la Porsche invece 15.



Mario Ruoso, con la Ford Escort, e Guglielmo Manini, con la Dallara, hanno vinto le rispettive classi del gr. 5. Ruoso, poi, anche il campionato



In questa posa non proprio elegante è «Natacha», la pilotessa francese terminata 49. assieme a «Chris»

grassato (non ce la farebbe certamente più entrare nella specialissima De Tomaso F. 3 che gli era stata «fusa attorno»), il romano ha fatto una gara molto intelligente, una volta conquistato il secondo posto, ad Imola, evitando di dare battaglia diretta con sciolto che sono un «incidente» avrebbe fermato la Stratos-Marlboro, come solo un «incidente» alla sua Porsche avrebbe permesso a

qualcuno di superarlo. Di qui la sua prestazione da alti e bassi, a volte veloce, a volte opaca.

La prestazione probabilmente migliore, proporzionalmente, l'ha offerta LEO PITTONI, con una Porsche Turbo quasi di serie, che ha invece solo attaccato, rallentato appena da guai ai pneumatici (Pirelli) apparentemente inspiegabili, che però sono nulla in confronto ai problemi che hanno assillato quelli dietro di lui nella classifica generale. GHISLOTTI e CAMATHIAS con la Escort-Imberti hanno rischiato grosso, nell'ultima corsa a Varano, di perdere la quarta posizione faticosamente conquistata dopo innumerevoli guai, fra cui la perdita del parabrezza a Imola e la sostituzione di tre cambi ed una frizione lungo l'arco della gara, il tutto con recuperi stradali mozzafiato che non hanno però evitato loro anche delle penalizzazioni ai C.O.

MORESCHI ha avuto dal canto suo la disavventura di venire urtato da PINTO, ad Imola, rimettendoci una gomma ed il conseguente tempo perso ai box; per il resto la sua Porsche-Sportwagen non ha avuto grossi problemi, e riteniamo che il mantovano debba essere soddisfatto della sua posizione finale.

Il «vecchio» GOVONI, poi, ha fatto miracoli con le vecchissime Pantera che si ostina a non revisionare. Dino è stato su-

perlativo in salita, dove i freni non servono molto, ma è stato regolarmente rallentato in pista dove, dopo pochi giri, la vettura si rifiutava di rallentare. Lui non ha tutti i torti a lamentarsi con l'ing. Bertocchi, ma quest'ultimo non ha tutti i torti a sostenere che una bella riguardata, ogni tanto, farebbe bene alle vetture... Bisogna però dire che Govoni ha ancora una grinta eccezionale, ed è forse il più tagliato per questi tipi di gare fra i piloti della vecchia o della nuova generazione.

Settimo assoluto, MARIO RUOSO ha vinto alla distanza il duello fra le Escort gruppo 5 aggiudicandosi non solo la coppa CSAI della classe 2 litri, ma anche quasi matematicamente il titolo assoluto del Gruppo 5, anche se manca ancora una gara titolata, a Vallelunga. Neppure lui è andato immune da noie (ha perso moltissimo a Monza, nella gara in notturna), ma i suoi problemi sono sciocchezze, se paragonati a quelli di FINOTTO, cui non ne è andata dritta una: noie di trasmissione, noie di alimentazione, noie con le ruote, perdite di carburante in cabina, non c'era volta che Finotto potesse andarsene tranquillo, dal parco chiuso di una gara, c'era sempre qualche cosa da sistemare. Si è tolto una soddisfazione solo a Misano, ed in parte ad Imola ed al Mugello quando non ha avuto noie. Ha terminato, capar-

biamente, e questo va ascritto al suo attivo. Più difficile ipotizzare cosa avrebbe potuto fare in pieno secondo delle sue possibilità meccaniche: fra secondo e terzo, stando almeno ai risultati del suo bel duello con Bernabei, al Mugello.

Il gruppo 2 lo ha vinto SPARTACO DINI, che aveva come «navigatore» il «pilota» RADICELLA. Diciamo che era il favorito, e che la sua macchina (era l'Alfetta SCAR, non quella solita dell'Autovama) non ha avuto soverchi problemi, che non fossero i soliti, cioè una certa mancanza di potenza. Fra l'altro, il suo motore era venuto pronto in condizioni avventurose. Da questo punto di vista, il duello fra lui e POZZO, con la GTV-Monzeglio era molto atteso, ed in effetti i due si sono dati battaglia sia alla distanza (quando correvano in raggruppamenti diversi) sia direttamente, come a Monza in notturna. Alla lunga, Dini ha finito per prevalere anche perché Luigi Pozzo ha tirato i remi in barca, preferendo arrivare (finalmente) a Torino piuttosto che rischiare di fermarsi, dopo aver dovuto rischiare grosso a Monza per rimanere nel-

mag.



CONTINUAZIONE DA PAG. 47

la scia dell'Alfetta, dando peraltro spettacolo.

Nono assoluto, e primo del gruppo 3, un altro veterano, cioè **MARIO REGIS**, con la De Tomaso Pantera. Regis ha dapprima subito l'iniziativa di « **SPIFFERO** », con l'altra ormai consueta Pantera nera, che era riuscito a issarsi fino al sesto posto assoluto dopo Imola. Nella stessa serata, a Misano, il romano ha cominciato ad accusare i guai al telaio che lo hanno portato al ritiro al Mugello, e per Regis c'è stata via libera, in coincidenza del fatto che i suoi diretti inseguitori, i francesi « **LADAGI** » e « **SEGOLEN** » (con una Carrera 2.7 preparata dai fratelli Almeras) hanno perso un mucchio di tempo allo Spino.

Al decimo posto, a ricordare che al Giro c'erano anche delle Fiat, la 131 Abarth di **PIAZZI-TARONI**, che assieme a **GILBERT JENNY** (come al solito assieme al rallyista francese **BARIN**) ha perfettamente assolto al suo compito, che era quello di portare in fondo la macchina graziosamente concessa dalla Fiat a due giornalisti piloti. Piazza, che è uno che va forte, ci ha dato l'impressione di aver sofferto problemi di assuefazione con la vettura (oltre ad aver sofferto fisicamente al Mugello, prima della gara), e finiva per mettersi in luce solo a gare praticamente concluse. Lo ha assecondato bene Gianni Taroni, che ama definirsi un « pilota notturno » per la sua capacità di guida in condizioni di visibilità scarse. Ha fatto il suo dovere a Monza, un po' meno a Misano, anche se a sua giustificazione c'è il desiderio di mantenere una posizione che si era delineata già migliore tra le Fiat.

Le due vetture-clienti sono andate benino, con i loro motori a carburatori, soffrendo di guai di poco conto (come il tergi bloccato di Barin fra Misano e lo Spino), ma certamente andava meglio la 131-Vaccari di **TURIZIO** e **NAPPI**, che troviamo così indietro in classifica unicamente per la sua discreta dose di guai, che vanno da un portamozzo rotto a Casale (ed è stato cambiato per precauzione anche l'altro), ai guai di pneumatici (Pirelli, che sono stati mantenuti nonostante che dopo Misano quelli della Vesuvio sembrassero decisi per i Dunlop), ai getti sporchi ed alla sbandata al Mugello.

Quando ha avuto la vettura a posto anche Turizio, come Finotto, si è esibito secondo le qualità di pilotaggio che gli conosciamo. Resta l'impressione interlocutoria della prestazione della 131 gr. 4 in pista. E' una buona macchina da rally, guidata dai piloti ufficiali, ma in velocità il suo plafond è la vittoria di classe. Ed a volte, Piazza è stato anche impegnato dall'Alpine-Terrosi di **ROMBOLOTTI**.

Il gruppo 1, quest'anno, è stato in tono minore. Le due vetture di punta, le Opel Commodore di **TORELLI** e **SELVATICI**, si sono fermate l'una a Monza con un giunto rotto e l'altra ad Imola, con lo spingidisco della frizione a pezzi. Il testimone è stato raccolto così dalla GTV di **CAMPANI**, che non ha avuto difficoltà a controllare l'altra GTV di **TACCHINI**. Come non è stato difficile a **GRASSETTO** regalare ad **ACCORSI** la vittoria nella 1300, con la Simca Rallye 2 RS-Tuning. Cosicché le prove del gruppo 1 sono state più interessanti per i confronti indiretti con occasionali avversari, che di classe.

Resta da parlare di **GIANFRANCO RICCI**. A parte quella di Pinto, la delusione più grossa del Giro è per lui. Sarebbe stato molto bello vederlo battersi con le Porsche di testa, in mezzo alle quali aveva seminato il panico già il primo giorno, se ad Imola non fosse stato costretto a rallentare con il motore quasi « cotto » per un'inopinata perdita d'acqua. Da qui in avanti, per lui e per « **BICHE** » **PETIT**, oltre che per Giuliano Facetti e Giovanni Fabbri, è stato un calvario scandito da periodici rabbocchi di acqua, nella speranza che il V6 tenesse. Ha tenuto, permettendo anche a Ricci di continuare a fare delle belle gare. Una dimostrazione, se ce n'era bisogno, che il suo campionato assoluto GT Ricci non lo ha rubato.

Sulle gare di Monza abbiamo riferito la settimana scorsa. Ci sono da ricordare alcune cose. Al volante della 131 n. 454 c'era Taroni, e non Piazza. L'Alfa di Colzani (con l'Anna Cambiaghi) rompe la sua prima frizione. Purtroppo deve sostare ai box anche Mercatelli, che è Monza ed è uno dei protagonisti del Trofeo Cadetti Agip, quindi uno specialista dello Junior in notturna. Infine, la Porsche di Monticone deve rallentare per probabile incrinatura di un disco freno. Un episodio singolare (non troviamo altro termine) avviene nelle Alfasud: dopo aver sofferto gravi problemi ai freni già a Casale, il bresciano « **Gi-Bi** » inizia benone a Monza, poi l'acqua si mette a bollire. Allora va ai box, consegna le chiavi della macchina al suo



Nella foto in alto, la Porsche Turbo di Leo Pittoni e Maurizia Baresi, giunta terza assoluta dopo una corsa tutta d'attacco. Qui sopra, la BMW di Cieloscuro al comando del suo raggruppamento. Entrambi ritratti ad Imola

compagno Romano, e dicendogli « ho un appuntamento questa sera, a Brescia » saluta e se ne va.

Lunedì 18 ottobre - gara in circuito ad IMOLA

Il « FERRARI » porta jella alle STRATOS

Il giro si risveglia in una bella giornata, e dopo un altro supplemento di caos all'uscita dal parco chiuso di Monza, nel primo pomeriggio iniziano gli arrivi ad Imola. In programma c'è una gara di 15 giri sul « Dino Ferrari », e le speranze di un po' di battaglia sono nell'aria, per accompagnatori e per il migliaio di persone presenti.

PRIMA CORSA. Le due Lancia-Stratos sono schierate in prima fila, con già i rapporti lunghi, quella di Facetti con 248 kmh. e quella di Pinto con 236 kmh. Ghislotti ha cambiato la frizione in mattinata, trovando il pezzo mancante proprio alla Lancia, dopo che Umberto si era rivolto invano a molti altri. La sorte, comunque, non si dimentica della Escort n. 579: finito il giro di ricognizione, Ghislotti si ripresenta sullo schieramento senza parabrezza, « saltato » completamente. Attimi di indecisione, deve uscire, non deve uscire, nel frattempo gli altri si spazientiscono. Si spengono i motori, si discute un altro po', poi finalmente si dà il via.

Pinto come al solito parte cautamente, ed alla Tosa arrivano nell'ordine Facetti, Bernabei, Micangeli, Ricci e Pinto in rimonta. La Stratos ha davanti a sé Parpinelli e Moreschi, il primo lo stringe sull'erba a sinistra e la Lancia-Marlboro parte per la tangente, trascinando con sé proprio Parpinelli e l'innocente Moreschi. Nel frattempo, Micangeli si gira in uscita di curva, ma per i fatti suoi, e così al primo giro passano Facetti, Bernabei, Ricci, Ghislotti (senza vetro), Pittoni, « Spiffero », Regis, Dini e gli altri.

Pinto ormai è fuori gara, con il muso sfasciato, così come Parpinelli, mentre alla fine arriva Moreschi con la ruota posteriore sinistra stracciata. La cambia e riparte molto attardato. Si vede anche Micangeli, e la sua rimonta sarà la cosa più bella della gara. In testa si raggruppano in tre, Facetti, Ricci e Bernabei, e Carluccio cerca — in modo anche un po' plateale — di favorire la fuga della « piccola » Stratos di Ricci, frenando la Porsche di Bernabei.

Il tutto perde ogni scopo quando Ricci piomba ai box con l'acqua (quel po' che gli è rimasta nel circuito di raffreddamento) in ebollizione: si è forato un tubo di mandata, ed il motore ha preso una brutta scaldatura. Si rabbocca, e Ricci proseguirà piano. Ormai privo di compiti tattici, Carluccio schiaccia il chiodo e si sgancia facilmente da Bernabei, prendendogli quasi 30" in dieci giri.

Nel frattempo, Ghislotti era stato chiamato al box dalla bandiera nera, per montare un parabrezza che Umberto aveva recuperato chissà dove. Si va al termine con Facetti largamente primo, Bernabei largamente secondo, Micangeli magnifico

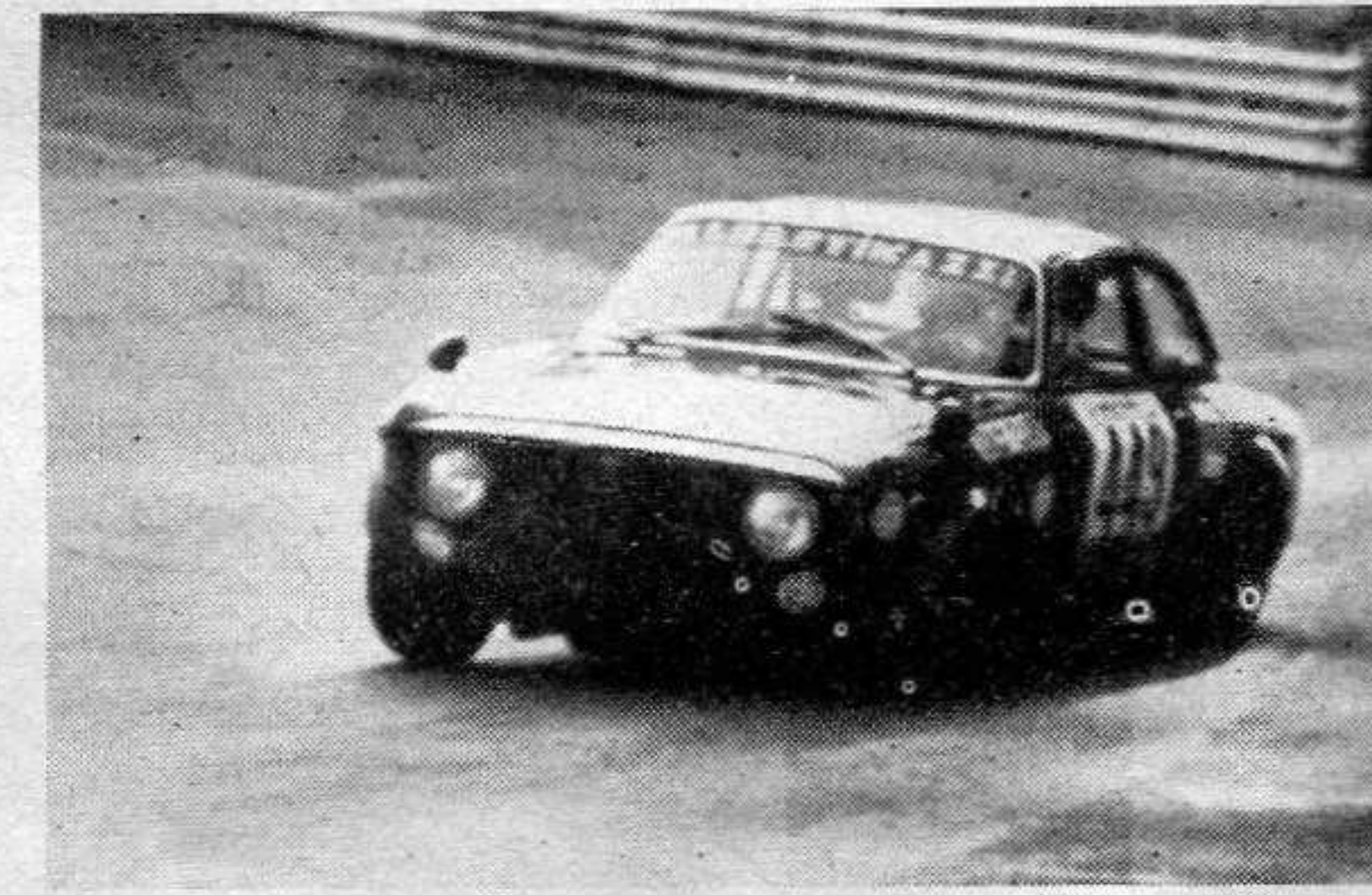
Confortola, settimo Manini, ottavo Santulli che ha avuto finalmente ragione di Botto.

TERZA CORSA. Dalla prima fila, la Stratos normalissima di Besenconi resiste per un giro al ritorno della BMW-Audisio Benvenuto di Cieloscuro, che al secondo passaggio è al comando e ci rimane fino al termine, pur con un vistoso calo sul finire che non fa presagire nulla di buono. Infatti, non ripartirà da Imola. Besenconi ha problemi alla pompa della benzina, così Colaprete (GTA-AutoBi) lo aggancia iniziando un bel duello. Più indietro, la Simca R2 di Grassetto fa il vuoto nelle 1300 fino a che non deve rallentare per scarsità di carburante e così Mussa lo raggiunge, ma senza poterlo superare. In questo raggruppamento c'è anche l'Opel di Selvatici, comodamente in testa al gruppo 1, ma un'avaria alla frizione gli blocca il cambio in quarta, e non riuscirà a ripararlo per essere a Misano in tempo.

ALFASUD. Solite scintille nella gara Alfasud, con i primi tre nello spazio di 4" in classifica generale. La novità è questa: con la storia che annota, si decide di far compiere alle berlinette-kit solo 8 giri. In questo modo, si risolve l'antipatico problema che si trascinava dall'inizio, cioè la « miscelabilità » dei risultati di queste vetture rispetto a quelli delle altre, visto che si era deciso di farle correre solo fra loro. Scatta Niccolini, e non lo prendono più né Righi né Bisulli, nonostante gli sforzi di « Bullit » che riesce ad accorciare le distanze proprio all'ultimo giro. Dietro, altri bei duelli fra Piroli e Galmozzi (fra l'animosità dei rispettivi clan) e fra Maggiore e Corolli. Salvatori continua,



Spartaco Dini (Alfetta) davanti alla Porsche di « Tambauto ». Sotto, la GTA di Anna Cambiaghi ad Imola



nonostante il motore a 3 cilindri, ma non andrà lontano.

Lunedì 18 ottobre - gara in circuito a MISANO

Il « pasticcio » notturno fra le ALFASUD

Seconda notte del Giro, e nel parco macchine del Santamonica fervono i preparativi. Questa sera, Facetti dei fari ne avrà bisogno, poiché di illuminato c'è solo il rettilineo box, e si assicura rudemente che siano ben fissati.

PRIMA CORSA. Quando abbiamo detto che Facetti stacca di 1'10", in quindici giri, il secondo arrivato, Micangeli, abbiamo già sintetizzato a sufficienza l'andamento del primo raggruppamento. Come ormai consuetudine, la cronaca si occupa così degli altri. Dietro alla Stratos-Marlboro la gara è molto bella, per quello che si può seguire, fra Micangeli, Pittoni, Bernabei e Camathias. A tre-quarti di gara Bernabei ha ragione di Pittoni, mentre il mai domo Govoni riesce a passare Camathias. Si difende bene Ricci, che tira solo 6.500 giri con la sua Stratos rantolante anche perché il calore della « strinata » subita ad Imola ha prodotto un corto circuito in due cavi delle candele. Molto bella la gara di « Tambauto », che riesce a precedere tutte le altre Gr. 3. **SECONDA CORSA.** La bella prestazione di Imola ha fatto conquistare a Turizio la

terzo e Govoni quarto, che ha risolto a suo favore un bel duello con Pittoni. Ruoso è sesto, ultimo dei non doppiati. **SECONDA CORSA.** Un Finotto pieno di rabbia è in prima fila alla seconda corsa, accanto all'Abarth 131 di Barin. L'altra 131 di Turizio, in ritardo dopo i guai di Casale, è molto in fondo allo schieramento, ma non tarderà a farsi luce. Al via scatta bene Bozzetto, mentre la Pantera di « Carter » rientra direttamente ai box dopo il giro di ricognizione. Il primo passaggio è però già di Finotto, che precede largamente Bozzetto, Barin, Turizio già quarto, la Cambiaghi, « Iccudrac », Botto, Mercadante e Manini con la sibillante Dallara.

Finotto è scatenato, al secondo giro ha un vantaggio già di 15" su Bozzetto, che al terzo diventano 24" su Turizio, passato nel frattempo secondo. Pare che Finotto si attenda delle sorprese, ed infatti al sesto passaggio piomba ai box, sostando brevemente e ripartendo subito dietro a Turizio. Al giro dopo, la Escort è di nuovo prima ma il problema è serio, e Finotto deve rientrare nuovamente. E' successo che la ruota posteriore sinistra era lenta. Alla prima sosta è stata stretta, ma due colonnette erano sflettate e così il rimedio è stato controproducente. La seconda sosta si prolunga per sei giri, e per Finotto (che in parco assistenza aveva appena rimediato ad una rottura della leva del cambio rinunciando comunque alla 1. marcia) c'è altra rabbia — giustificata — da smaltire.

In testa non c'è più storia. Turizio vince tranquillo, davanti a Bozzetto che resiste al ritorno di Barin. Quarta, doppiata, l'Anna, quinto « Iccudrac », sesto

prima fila. Accanto a lui D'Amore, poi Barin e Colzani, che si alterna con l'Anna sulla GTA-Albertinazzi.

Bella dimostrazione di Finotto, partito molto indietro, che al 3. giro prende contatto con Turizio, che è al comando, per poi passarlo all'8. giro ed andarsene, anche perché Turizio ha guai alle gomme. Finalmente, per il trevigliese la soddisfazione di una vittoria, anche se il guadagno nella generale è ridicolo. Secondo è Turizio, terzo Barin (che si è dimostrato quel buon rallista che si sapeva), quinto D'Amore, sesto Colzani e settimo Manini, con la Dallara già nei guai con la frizione. Molto interessante il duello fra le GTV, con Tacchini che impegna severamente Campani, ma senza riuscire a precederlo. Fra le gruppo 3 di piccola cilindrata, Mercadante fa un testa-coda a causa di noie agli ammortizzatori che si trascina da tempo, e Rocca non ha difficoltà a mantenere la testa della classe nonostante un minuto di ritardo e un C.O.

TERZA CORSA. In prima fila c'è la GTA di Colaprete, accanto al quale c'è il posto lasciato vuoto da Selvatici. In seconda fila la Beta Montecarlo di Saccomanno e l'Alpine 1600 di Rafanelli. E' quest'ultimo che prende la testa al secondo giro, ma Colaprete non lo molla ed al 7. giro opera il sorpasso. Si andrà così fino al termine, con il sorprendente Grassetto che arriverà fino al terzo posto, prima di essere passato dalla GTA-Fren di Pusceddu e da Saccomanno.

ALFASUD. Dai e dai, le Alfasud a forza di stare assieme combinano il guaio. Dalla prima fila, scattano insieme Niccolini (a destra) e Bisulli, arrivano alla staccata appaiati, nessuno molla ed entrambi van-

«girini» a Pieve Santo Stefano, che avviene sotto una pioggia fastidiosa. In serata, era stato permesso alle assistenze, prima del parco chiuso di Misano, di montare i pneumatici da trasferimento, così la maggior parte dei veicoli di servizio ha fatto in tempo a portarsi alla partenza della seconda salita. Lungo il percorso, non piove più, ma la strada è viscosa. Ne fa le spese la coppia dei francesi con le Carrera, costretti a salire con le slick avendo spedito le assistenze al Mugello.

Purtroppo, oltre alle due Alfasud ferme a Misano, il Giro perde un protagonista assoluto, cioè la Pantera silhouette di Maurizio Micangeli e Carlo Pietromarchi, ferma una decina di chilometri prima del controllo orario di Pieve Santo Stefano con il cambio rotto, strapazzato da due gare senza frizione.

L'assenza della Pantera al C.O. gioca un brutto scherzo a Govoni, cui viene attribuito un tempo di partenza antecedente di un minuto. E invece è proprio lui il più veloce, seguito da un Moreschi che si ricorda di essere stato uno specialista delle cronoscalate. Terzo un magnifico Ricci, perfettamente «pilotato» dalla bravissima «Biche», quarto Federico D'Amore, realizzatore di un ottimo exploit. Facetti non corre rischi e sta sulle sue, come d'altra parte Bernabei che alla fine è addirittura 21. Fra le Alfasud, Bisulli e Zanuccoli ribadiscono il loro proverbiale affiatamento e «Bullit» rimette fra sé e Righi 7 preziosi secondi.

2'10", infliggendo un pesante distacco al secondo, che dal 15. giro torna ad essere Bernabei, mentre nello stesso momento Moreschi passa Camathias, e poi avrà ragione anche di Ricci.

SECONDA CORSA. Un'altra Pantera si ferma. E' quella di «Spiffero», che dopo il giro di ricognizione si rende conto che la saldatura fatta a Misano, al sottotelaio anteriore, è nuovamente «partita» e si ritira. In testa vanno Pozzo e Regis, con la Pantera superstita in gr. 3, mentre risale bene Roussely il quale, dopo essersi staccato dalla ruota un gruppetto composto da Piazza, Rombolotti e Manini, al 7. giro va in testa, per rimanerci fino alla fine dei 20 giri previsti. Anche Regis passa Pozzo, il quale ingaggia un bel duello con la 131 di Piazza, mentre Manini deve sostare per noie di alimentazione e poi termina piano, per problemi di frizione che poi si saprà dovuti alla pompa del comando idraulico.

TERZA CORSA. Una gara a tre, fra la Stratos di Besenconi, l'Alpine di Mercadante e la 131 di Giulio Boninsegni, dopo che la Kadett di Miraz ha perso il contatto. Al 15. giro, approfittando di un po' di confusione nel doppiaggio di un gruppetto composto da Cenci, Ragazzi e Machoir, Besenconi va in testa, lasciando Boninsegni a vedersela con Mercadante, che poi lo passerà subito dopo. Quarto è Fogliatti, quinto Miraz, sesto Saccomanno, settimo Lodi, ultimo dei non doppiati.

ALFASUD. Ormai è buio, e le nove Alfasud superstiti si schierano a fari accesi. La griglia è singolare con in prima fila Bisulli (che a Misano è arrivato sesto) e Corolli in fondo, nonostan-

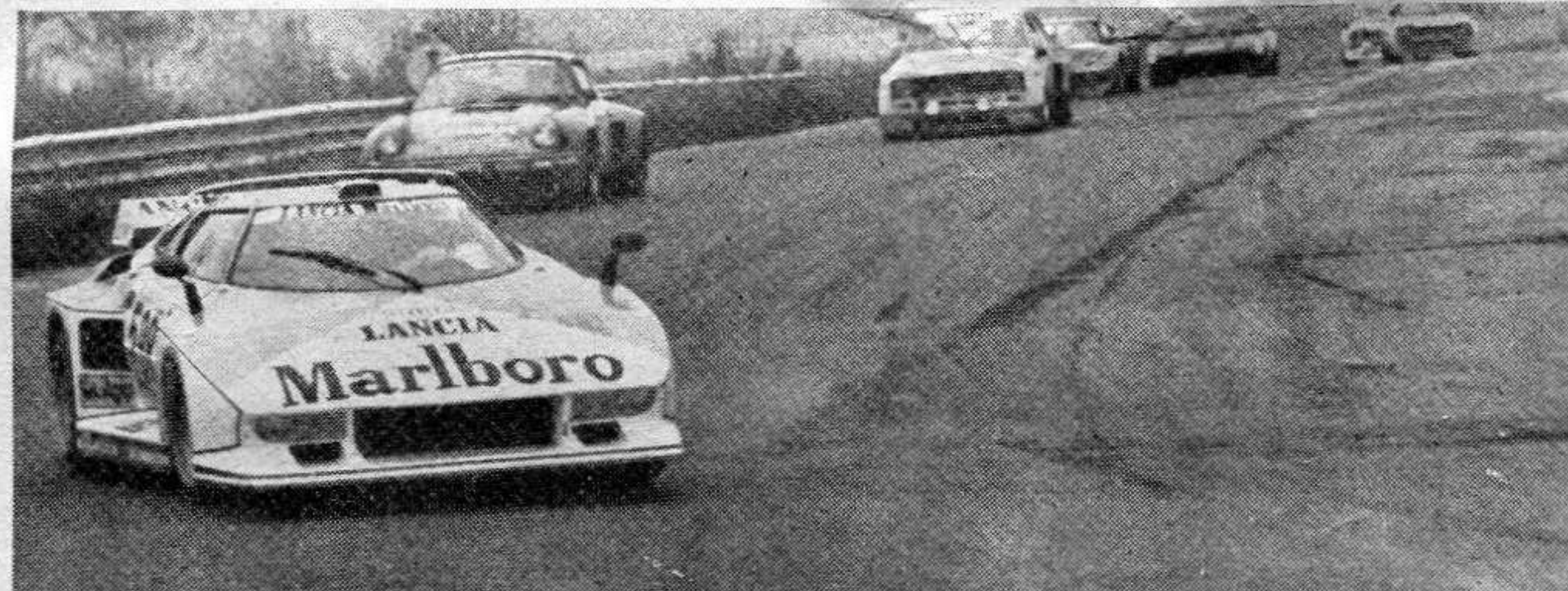
ne della benzina, sul cruscotto, si mette a perdere. Si parte con Bernabei un po' in ritardo, cosicché è Moreschi che si incarica di inseguire (si fa per dire) la Stratos di Facetti. Bernabei è imbottigliato, e non prova neanche ad uscir fuori. Al sesto giro, è Ricci a passare secondo, mentre Govoni cerca di passare Moreschi fino a che gli reggono i freni. Nel frattempo, erano entrate in brusco contatto le Escort di Ruoso e Ghislotti, che risale con decisione nonostante una portiera semi-sfondata. Finotto, con i suoi problemi, è doppiato da Facetti al 15. giro, mentre sul finire Bernabei si libera finalmente di Regis e supera anche Dini. Pittoni è sesto, ed evita per un pelo il doppiaggio, mentre Ruoso riesce a concludere al 4. posto nonostante un pneumatico afflosciato all'ultimo giro.

SECONDA CORSA. Dalla seconda fila, va via benissimo «Tambauto» e nessuno è in grado di impensierirlo. Lo seguono Rombolotti, Mercatelli (che poi sbiellerà, e Santulli neppure quest'anno riuscirà ad arrivare in fondo al Giro), Confortola e Mounal, mentre dalle retrovie viene su benissimo Vannini, che purtroppo fora una gomma al 4. giro, quando era quinto, ed il suo bel lavoro sfuma. Al 10. giro l'Anna (che ha appena preso 27 minuti di penalizzazione al controllo d'entrata) Varano, per rottura della leva della frizione, passa al quarto posto. «Tambauto» conclude in scioltezza, doppiandoli tutti meno tre.

TERZA CORSA. Per i loro guai al Mugello, Turizio è in penultima fila, Bozzetto è in ultima. Bozzetto è ancora in corsa per l'annullamento del C.O. di Montese, ma la gioia dello scampato pericolo è mitigata



Gianfranco Ricci mostra il «perfetto» foro in una tubazione acqua al quale è fuggita gran parte del prezioso liquido, al «Dino Ferrari»



VARANO. La Stratos Turbo di Carlo Facetti è già al comando davanti alla Porsche di Bernabei, alla Escort di Finotto ed all'altra Stratos (aspirata) di Ricci. Sotto, Baldi e Bisulli in testa alle Alfasud, mentre Piroli dà spettacolo alla curva «Ickx»



A Varano, le Escort non si sono certo risparmiate: ecco Ghislotti, a sinistra, di fianco a Ruoso

no diritti. Niccolini non sbuca più fuori dal buio: ha avuto la disavventura di centrare l'ambulanza! E' in testa così Franco Piroli, mentre Righi si trova a disagio con il suo motore che non passa i 7.000 in quinta. Per capire questo piccolo arcano bisogna dire che tutte (o quasi) le Alfasud sono partite per il Giro con il rapporto medio, e nel rettilineo di Misano c'è abbastanza strada per superare il teorico regime di rotazione. E nessuno ha il limitatore, ovviamente.

Dietro i primi due, lotta serrata fra Nardelli (la macchina che il neo-campione R5 divide con Salvatori va finalmente a 4, dopo la sostituzione dei carburatori) Presenzini, Corolli e Fusar Bassini, mentre Bisulli risale furiosamente non ostante la sospensione anteriore destra imperfetta, riuscendo a contenere il suo distacco da Righi quanto basta per non perdere la testa della classe Alfasud. Si fermano Ginanneschi, in un mare d'olio, ed all'ultimo giro Nardelli, senza corrente per la rottura del filo di massa. Nessuno dei due si presenterà allo Spino, e le berline Alfasud si riducono a nove.

Martedì 19 ottobre - gara in salita allo SPINO

Uno « Spino » nel fianco della PANTERA

Il tempo, che fino ad ora è stato eccellente, si guasta per la trasferta dei

Martedì 19 ottobre - gara in circuito al MUGELLO

Benzina « drogata » frena TURIZIO

Al Mugello, stranamente, non piove. La prestazione di Misano frutta finalmente a Finotto un posto nel primo raggruppamento, in prima fila con Facetti; poi Bernabei e Micangeli, che purtroppo non c'è. Il momento nero delle De Tomaso non accenna a finire: si rompe anche il cambio della Pantera di Bozzetto, al primo giro, e dopo la gara quelli dell'Interauto si produrranno in una sostituzione «impossibile», sfruttando tutte le pieghe del regolamento. Riusciranno a sostituire la trasmissione e a far arrivare la Pantera gialla n. 589 a Parma.

PRIMA CORSA. In testa va subito Facetti. Dietro di lui è Bernabei, attaccato da Finotto che riesce a passarlo al 9. giro. Quindi Ricci, che deve frenare i suoi ardori, e Camathias, rimasto senza la quinta marcia. La 131 di Turizio entra ed esce dai box, con i getti otturati da sporcizia di misteriosa provenienza. Nel tentativo di risalire compie anche una lunga sbandata nella curva prima del traguardo, urtando il guard-rail.

Sesto è Moreschi, quindi sgranati Govoni, Pittoni, Dini, Monticone, Barin, «Segolen», Colzani e «Tambauto», in bagarre. Facetti gira con regolarità sotto

te il suo quarto posto. I criteri per gli schieramenti variano a seconda degli umori dei commissari addetti. Per due giri sta in testa Piroli, poi Bisulli lo prende e lo passa, imitato da Mauro Baldi che sembra deciso a farcela. Baldi prende la scia di Bisulli al 5. giro, mentre Piroli retrocede per una delle sue sbandate. Baldi cerca tutti i buchi, ma Bisulli non lascia spazio, più o meno quello che fa Galmozzi difendendo il suo terzo posto dagli attacchi di Righi. Bernero, il vincitore di Monza, è penultimo con un motore non più molto a posto.

Per tutti, a questo punto inizia il duro trasferimento a Parma, fatica inutile dopo l'annullamento del C.O. di Montese, nell'Appennino modenese, di cui avete già letto in apertura del servizio.

Mercoledì 20 ottobre - gara in circuito a VARANO

BERNABEI in bottiglia FACETTI a spasso

Il Giro prosegue ormai per inerzia e tutti, uomini e macchine, non vedono l'ora di arrivare a Torino. Gli organizzatori hanno facilitato loro il compito, inserendo nell'ultima giornata solo una gara, 20 giri sul S. Cristoforo di Varano Melegari.

PRIMA CORSA. Sullo schieramento, Finotto ha una delle sue solite sorprese: il suo motore va tre cilindri, mentre contemporaneamente il manometro della pressio-

ne da una penalizzazione di 11 minuti a Varano, dovuta ad una distrazione di D'Amore.

Il primo giro è per la Montecarlo di Saccomanno, il secondo però vede già in testa Bozzetto, che ha incredibilmente scartato tutti in due soli giri. Turizio è alle sue spalle, e prende il comando proprio quando la Pantera del vicentino inizia a rifiutarsi ostinatamente di usare tutti ed otto i suoi cilindri. Bozzetto prosegue «sputacchiando», e tutti lo passano. In testa, dietro a Turizio è Manini, che resiste nonostante il riacutizzarsi dei problemi di frizione, quindi è la GTV di Campani, molto a suo agio a Varano, quindi la GTA di Colaprete, risalito anche lui molto bene. Al 15. giro Turizio doppiava Campani, ed alla fine il solo Manini sfugge al doppiaggio.

ALFASUD. Bisulli ha circa 12" di vantaggio su Righi, un distacco scarso ma difficilmente recuperabile a Varano. Piroli parte bene, ma prevedibilmente si gira alla «Ickx» cercando di attaccare Baldi, che era in testa. Tutti lo schivano, ed al primo giro passano Baldi, Bisulli e Righi, seguiti da Fusar Bassini, Corolli, Maggiora, Berruto, Bernero e Piroli. Al giro dopo, Bisulli fa passare Righi: in Alfasud, l'avversario è meglio averlo davanti che dietro, specie in un circuito come questo. Contemporaneamente, Baldi si gira alla «parabolica», e lascia i due a controllarsi. Righi tira con decisione, guadagna circa 3", ma non gli saranno sufficienti. Terzo è Corolli, che nella classifica generale delle Alfasud sarebbe stato quarto, se non fosse stato per l'ormai famigerato controllo in fumo di Montese.

17-20 ottobre 1976

Quarta edizione, gara di velocità e regolarità, internazionale, valida per il campionato italiano gruppo 4 e 5 e per il Challenge Tour de France-Giro d'Italia

● **Organizzazione:** Automobile Club di Torino, via Giolitti 15

● **Teatri di gara:** Circuiti di Casale, Monza, Imola, Misano, Mugello e Varano - Gare in salita Cesena-Sestiere e Pieve S. Stefano-Passo dello Spino

● **Condizioni climatiche:** variabili, dal sole al coperto, ma senza pioggia a parte il trasferimento a Pieve S. Stefano. La salita allo Spino era molto umida. Temperatura fredda ma non rigida

● **Spettatori:** scarsi nei circuiti, più numerosi nei trasferimenti

● **Direttore di corsa:** Lorenzo Aimaretti

LE PAGELLE

Piloti: più combattivo Ricci - meno combattivo «Natacha» - più sfortunato Finotto - meno sfortunato Bernabei

Macchine: più efficace Lancia Stratos Marlboro - meno efficace Alfasud di «Gibi» - più fortunata Porsche Carrera - meno fortunata Ford Escort

Le classifiche

I TAPPA (termine a Monza)

DOMENICA 17 ottobre

Gara in circuito a **MONZA** (pista junior, giri 20)

1. CORSA - 1. Facetti-Sodano (Lancia Stratos) 18'21"1; 2. Pinto-Bernacchini (Lancia Stratos) 18'48"6; 3. Micangeli-Pietromarchi (De Tomaso Pant.) 18'55"9; 4. Ghislotti-Camathias (Ford Escort) 19'10"5; 5. Bernabei-Borgia (Porsche Carrera) 19'14"8; 6. Ricci-«Biche» (Stratos) 19'25"2; 7. Pittoni-Baresi (Porsche Turbo) 19'48"3; 8. Moreschi-Bini (Porsche Carrera) 20'01"6; 9. Parpinelli-Pontara (De Tomaso Pant.) 20'08"2; 10. Govoni-Balboni (De Tomaso Pant.) 20'46"1; 11. Bozzetto-D'Amore (De Tomaso Pant.) 21'33"3; 12. Vannini-Veltri (Porsche Carrera) 21'36"1; 13. Manini-Tortoroli (Dallara X 1-9) 21'50"1; 14. «Iccudrac»-Aldeg (Porsche Carrera) 22'28"5; 15. Ruoso-Salvador (Ford Escort) 22'46"2; 16. Dal Ben-Benzenoni (Lancia Stratos) 23'47"5; 17. Finotto-Donati (Ford Escort) 24'24"7. **Giro più veloce:** Facetti 53"4, media 162,134 kmh.

2. CORSA - 1. Turizio-Nappi (Fiat 131 Abarth) 20'37"5; 2. «Spiffero»-«Elmer» (De Tomaso Pant.) 20'40"3; 3. Striebig-Roussely (Porsche) 20'42"4; 4. «Segolen»-«Ladagi» (Porsche RS) 20'43"0; 5. Regis-Cena (De Tomaso Pant.) 20'50"7; 6. «Tambauto»-Zonca (Porsche Carrera) 20'51"6; 7. Taroni-Piazzini (Fiat 131 Abarth) 20'57"5; 8. Monticone-Mussa (Porsche Carrera) 20'59"2; 9. Rombolotti-Rombolotti (Alpine Renault) 21'25"6; 10. Cambiaghi-Colzani (Alfa Romeo GTA) 21'26"2; 11. «Willer»-«Carter» (De Tomaso Pant.) 21'41"3; 12. Jenny-Barin (Fiat 131 Abarth) 21'51"1; 13. N. Bianchi-M. Bianchi (Porsche Carrera) 21'55"6; 14. Saccomanno-Fantoni (Beta Montecarlo) 22'54"8; 15. M. Boninsegni-G. Boninsegni (Fiat 131 Abarth) 23'25"7; 16. Rossi-Leonardi (Alpine Renault) 23'26"8; 17. Colaprete-Franco (Alfa Romeo GTA) 23'55"1; 18. Turchi-Scarpellini (Alpine Renault) 28'11"2; 19. Ragazzi-Calore (Fiat X 1-9) 28'32"7.

3. CORSA - 1. Dini-Radicella (Alfetta Coupé) 21'33"1; 2. Pozzo-Milano (Alfa Romeo GTV) 21'33"3; 3. Perego-Confortola (Alfa Romeo GTJ) 22'02"2; 4. Garrone-Vallebona (BMW 2002) 22'02"2; 5. Cieloscu-Berto (BMW 2002) 22'08"3; 6. Mounal-Gatti (Ford Capri) 22'33"6; 7. Botto-Stangherlin (Opel Kadett GTE) 22'34"1; 8. Toffoli-Cipriani (Alpine Renault) 22'34"7; 9. Mercadante-Canavoso (Alpine Renault) 22'56"8; 10. Rocca-Rua (Alpine Renault) 22'57"5; 11. Mercatelli-Santulli (Alfa Romeo GTJ) 23'16"6; 12. Lodi-Scagliarini (Alfa Romeo GTV) 24'42"8; 13. Marcomini-Marcomini (Renault Gordini) 24'57"3; 14. Airolde-Decio (Beta Montecarlo) 25'13"1; 15. Machoir-«Cid» (Alfa Romeo) 25'29"5; 16. Rafanelli-Riccardi (Alpine Renault) 25'34"5; 17. «Natacha»

«Chris» (Alpine Renault) 25'42"3; 18. Torelli A.-«Roberto» (BMW 2002) 28'32"7; 19. Perotto-Camelia (Alpine Renault) 28'32"7.

4. CORSA - 1. Selvatici-Martelli (Opel Commodore) 23'05"6; 2. Tacchini-Arrigoni (Alfa Romeo GTV) 23'16"1; 3. Campani-Gualtieri (Alfa Romeo GTV) 23'26"8; 4. Miraz-Benedetti (Alfa Romeo GTA) 23'55"1; 5. Fogliatti-Pusceddu (Alfa Romeo GTA) 24'25"3; 6. Cenci-Menichetti (Alfa Romeo GTV) 24'41"1; 7. Pischedda-Baldi (Alfa Romeo GTV) 24'45"3; 8. Alberici-Bruni (Alfa Romeo GT) 24'46"2; 9. Grassetto-Accorsi (Simca Rally 2) 25'00"8; 10. Mussa-Tomaselli (Simca Rally 2) 25'10"0; 11. Bisio-Magenta (BMW) 25'28"3; 12. Luraghi-«Raffy» (Simca Rally 2) 25'40"3; 13. Tenchini-Falconi (Simca Rally 2) 26'50"5; 14. Pozzi-Romanelli (Alfa-Romeo GTV) 28'32"7; 15. Torelli-Calzolari (Opel Commodore) 28'32"7. **(Nota:** il primo pilota elencato è quello che era alla guida a Monza).

GARA ALFASUD

1. Bernero 23'28"9; 2. Bisulli 23'31"3; 3. Niccolini 23'35"2; 4. Righi 23'35"5; 5. Baldi 23'55"9; 6. Pirolì 23'58"2; 7. Presenzini 23'58"5; 8. Galmozzi 24'02"0; 9. Ginanneschi 24'15"1; 10. Berruto 24'22"2; 11. Corolli 25'34"6; 12. Nardelli 30'51"1; 13. Valentini 32'52"4; 14. «Gibi» 33'52"4; 15. Tomaselli 34'31"0. **Giro più veloce:** Bisulli, 1'08"7 media 126,026 kmh.

II TAPPA (Monza-Misano)

LUNEDÌ 18 ottobre

Gara in circuito ad **IMOLA** (giri 15)

1. CORSA - 1. Facetti 31'16"8; 2. Bernabei 31'42"0; 3. Micangeli 32'24"5; 4. Govoni 32'35"2; 5. Pittoni 32'36"4; 6. Ruoso 33'13"0; 7. «Spiffero» 33'58"2; 8. Regis 34'00"6; 9. Roussely 34'00"9; 10. Dini 34'08"8; 11. Boninsegni 37'32"2; 12. «Ladagi» 34'16"6; 13. «Tambauto» 34'20"8; 14. Pozzo 34'29"8; 15. Rombolotti 34'38"1; 16. Veltri 35'06"5; 17. Mussa P.G. 35'30"7; 18. Ghislotti 36'18"1; 19. Moreschi 36'28"8; 20. Parpinelli 47'00"8; 21. Ricci 47'00"8; 22. Pinto 47'00"8. **Giro più veloce:** Micangeli, 2'00"6 media 149,259 kmh.

2. CORSA - 1. Turizio 33'40"4; 2. Bozzetto 33'54"2; 3. Barin 33'57"2; 4. Cambiaghi 34'35"8; 5. «Iccudrac» 34'48"8; 6. Confortola 35'04"5; 7. Manini 35'27"9; 8. Santulli 35'09"7; 9. Botto 36'10"7; 10. Rocca 36'33"4; 11. Mounal 37'01"5; 12. Campani 37'04"1; 13. Bianchi 37'22"7; 14. Mercadante 37'24"1; 15. Boninsegni 37'32"2; 16. Tacchini 37'39"4; 17. Miraz 37'45"7; 18. Selvatici 38'02"0; 19. Cipriani 39'15"2; 20. Finotto 43'47"5; 21. «Carter» 47'00"8.

3. CORSA - 1. Cieloscu 37'36"8; 2. Besenzoni 37'37"9; 3. Colaprete 37'38"6; 4. Rafanelli 38'02"7; 5. Saccomanno 39'08"3; 6. Pischedda 39'20"3; 7. Grassetto 39'28"4; 8. Marcomini 39'31"2; 9. Mussa 39'35"8; 10. Alberici 39'57"1; 11. Scarpellini 40'27"8; 12. Machoir 40'51"6; 13. Ragazzi 41'17"4; 14. Pusceddu 41'19"8; 15. Cenci 41'21"0; 16. Airolde 41'41"5; 17. «Raffy» 41'42"3; 18. «Natacha» 42'37"9; 19. Magenta 42'47"3; 20. Falconi 44'46"5; 21. Lodi 47'00"8.

GARA ALFASUD (giri 8)

1. Niccolini 19'37"8; 2. Bisulli 19'38"2; 3. Righi 19'48"0; 4. Pirolì 19'56"0; 5. Galmozzi 19'58"7; 6. Maggiore 20'07"6; 7. Corolli 20'08"1; 8. Baldi 20'12"3; 9. Berruto 20'48"2; 10. «Shark» 20'50"7; 11. Ginanneschi 21'12"6; 12. Salvatori 23'30"6. **Giro più veloce:** Niccolini e Bisulli in 2'52"2, media 123,966 kmh.

Gara in circuito a **MISANO** (giri 15)

1. CORSA - 1. Facetti 24'20"4; 2. Micangeli 23'31"2; 3. Bernabei 23'32"8; 4. Govoni 24'44"0; 5. Pittoni 23'33"2; 6. Ricci 23'58"7; 7. Ruoso 24'00"1; 8. Moreschi 24'03"5; 9. Camathias 24'04"2; 10. Dini 24'20"0; 11. «Tambauto» 24'43"3; 12. Monticoni 24'46"0; 13. «Ladagi» 24'50"5; 14. Rombolotti 24'56"0; 15. Pozzo 25'00"4; 16. Regis 25'02"8; 17. Taroni 25'04"6; 18. Striebig 25'36"4; 19. Veltri 26'15"0. **Giro più veloce:** Facetti in 1'27"0, media 143,670 kmh.

2. CORSA - 1. Finotto 23'17"9; 2. Turizio 23'33"9; 3. Barin 24'05"8; 4. D'Amore 24'58"0; 5. Colzani 24'37"9; 6. Manini 24'56"6; 7. Confortola 25'06"2; 8. Cipriani 25'54"8; 9. Rocca 26'12"7; 10. Mounal 26'33"7; 11. Mercatelli 26'39"6; 12. Tacchini 26'43"1; 13. Campani 26'43"8; 14. Botto 26'55"5; 15. Bianchi 27'04"1; 16. Miraz 27'08"1; 17. Besenzoni 27'09"3; 18. Boninsegni 27'20"1; 19. Mercadante 27'43"8; 20. «Iccudrac» 27'56"4.

3. CORSA - 1. Colaprete 26'50"2; 2. Rafanelli 26'55"4; 3. Fogliatti 27'53"2; 4. Lodi 28'04"5; 5. Saccomanno 28'06"6; 6. Grassetto 28'09"6; 7. Ragazzi 28'19"4; 8. Mussa 28'19"7; 9. Menichetti 28'21"0; 10. Pischedda 28'32"1; 11. Marcomini 29'17"1; 12. Alberici 29'34"2; 13. «Raffy» 29'45"6; 14. Machoir 30'05"5; 15. Airolde 30'08"0; 16. «Natacha» 32'38"5; 17. Tenchini 33'44"5.

GARA ALFASUD (giri 8)

1. Pirolì 14'11"6; 2. Righi 14'12"0; 3.

Presenzini 14'21"1; 4. Corolli 14'21"6; 5. Fusar Bassini 14'21"9; 6. Bisulli 14'22"9; 7. Baldi 14'29"2; 8. Nardelli 14'39"3; 9. Berruto 14'40"0; 10. «Shark» 14'50"9; 11. Niccolini 15'35"4; 12. Ginanneschi 15'35"4. **Giro più veloce:** Bisulli in 1'42"5, media 122,105.

III TAPPA (Misano-Parma)

MARTEDÌ 19 ottobre

Prova in salita **PIEVE S. STEFANO-PASSO SPINO** (km 12,500)

1. Govoni-Balboni 6'59"3, media 107,321; 2. Moreschi-Bini 7'12"2; 3. Ricci-«Biche» 7'13"8; 4. D'Amore-Bozzetto 7'15"7; 5. Dini-Radicella 7'17"5; 6. Pittoni-Baresi 7'18"2; 7. Turizio-Nappi 7'19"5; 8. Ruoso-Salvador 7'20"9; 9. Barin-Jenny 7'21"5; 10. «Spiffero»-«Elmer» 7'22"9; 11. Finotto-Donati 7'23"6; 12. Facetti-Sodano 7'27"6; 13. Manini-Tortoroli 7'28"7; 14. Pozzo-Milano 7'33"2; 15. Piazzini-Taroni 7'33"9; 16. Regis-Cena 7'34"3; 17. Cambiaghi-Colzani 7'38"0; 18. Camathias-Ghislotti 7'40"6; 19. Monticone-Mussa 7'42"1; 20. Perego-Confortola 7'48"4; 21. Bernabei-Borgia 7'48"9; 22. «Tambauto»-Zonca 7'53"3; 23. Roussely-Striebig 7'54"3; 24. Rombolotti-Rombolotti 7'55"4; 25. Cipriani-Toffoli 8'00"9; 26. M. Boninsegni-G. Boninsegni 8'01"4; 27. Tacchini-Arrigoni 8'01"9; 28. «Ladagi»-«Segolen» 8'03"1; 29. «Rua-Rocca» 8'07"7; 30. Grassetto-Accorsi 8'09"9; 31. Rafanelli-Riccardi 8'10"1; 32. Mercadante-Canavoso 8'10"9; 33. Mounal-Gatti 8'11"5; 34. Campani-Gualtieri 8'14"9; 35. Dal Ben-Benzenoni 8'15"9; 36. Miraz-Benedetti 8'18"9; 37. Fogliatti-Pusceddu 8'19"2; 38. Veltri-Vannini 8'19"2; 39. Saccomanno-Fantoni 8'22"7; 40. «Raffy»-Luraghi 8'23"5; 41. Mussa-Tomaselli 8'28"7; 42. N. Bianchi-Bianchi 8'31"1; 43. Menichetti-Cenci 8'38"1; 44. Santulli-Mercatelli 8'49"8; 45. Ragazzi-Calore 8'51"1; 46. Airolde-Decio 8'51"9; 47. Tenchini-Falconi 8'52"3; 48. Pischedda-Baldi 8'57"4; 49. «Natacha»-«Chris» 8'59"9; 50. Scagliarini-Lodi 9'01"9; 51. Machoir-«Cid» 9'26"8; 52. Colaprete-Franco 9'43"7; 53. Marcomini-Marcomini 10'51"3.

CLASSIFICA ALFASUD

1. Bisulli-Zanucoli 7'46"1, media 96,545; 2. Corolli-Corolli 7'48"4; 3. Righi-Mei 7'53"1; 4. Baldi-Nizardo 8'01"7; 5. Galmozzi-Fusar Bassini 8'14"7; 6. Pirolì-Curati 8'16"6; 7. «Shark»-Bernero 8'18"8; 8. Presenzini-Maggiore 8'21"4; 9. Berruto-Nivolo 8'55"5. **(Nota:** il primo pilota elencato è quello che era alla guida allo Spino).

Gara in circuito al **MUGELLO** (20 giri)

1. CORSA - 1. Facetti 43'40"8; 2. Bernabei 44'40"8; 3. Finotto 45'01"9; 4. Moreschi 45'30"4; 5. Ricci 45'39"3; 6. Camathias 45'55"3; 7. Ruoso 46'26"0; 8. Pittoni 46'28"2; 9. Govoni 46'33"5; 10. Dini 47'27"5; 11. Monticone 47'46"9; 12. Barin 47'49"3; 13. «Segolen» 47'59"8; 14. Colzani 48'49"3; 15. «Tambauto» 49'29"7; 16. Turizio 1.03'55"0; 17. Bozzetto 1.07'06"7. **Giro più veloce:** Facetti, in 2'09"1, media 146,258 kmh.

2. CORSA - 1. Roussely 47'49"5; 2. Regis 47'51"3; 3. Pozzo 48'03"2; 4. Piazzini 48'05"7; 5. Rombolotti 48'38"1; 6. Perego 50'28"8; 7. Mounal 51'24"4; 8. Santulli 51'38"5; 9. Campani 52'03"2; 10. Rafanelli 52'25"6; 11. Tacchini 52'39"1; 12. Bianchi N. 53'24"3; 13. Toffoli 53'34"0; 14. Rocca 53'35"2; 15. Veltri 53'54"0; 16. Manini 57'38"9.

3. CORSA - 1. Besenzoni 52'43"3; 2. Mercadante 52'44"5; 3. G. Boninsegni 52'50"4; 4. Fogliatti 52'51"4; 5. Miraz 54'02"1; 6. Saccomanno 54'21"9; 7. Lodi 54'55"9; 8. Marcomini GF 55'45"8; 9. Grassetto 56'01"7; 10. Machoir 56'23"6; 11. Pischedda 56'24"6; 12. Ragazzi 56'29"3; 13. Cenci 56'31"5; 14. Airolde 57'55"8; 15. «Natacha» 57'56"1; 16. Mussa 58'11"6; 17. «Raffy» 58'12"8; 18. Falconi 1.01'05"8; 19. Colaprete 1.07'06"7.

GARA ALFASUD (Giri 8)

1. Bisulli 20'48"3; 2. Baldi 20'48"6; 3. Galmozzi 20'50"4; 4. Righi 20'50"7; 5. Pirolì 20'53"6; 6. Corolli 20'57"4; 7. Presenzini 21'04"4; 8. Bernero 21'42"3; 9. Berruto 22'12"4. **Giro più veloce:** Baldi e Righi in 2'33"7, media 122,843.

IV TAPPA (Parma-Torino)

MERCOLEDÌ 20 ottobre

Gara in circuito a **VARANO** (giri 20)

1. CORSA - 1. Facetti 18'46"5; 2. Ricci 18'57"3; 3. Moreschi 18'59"6; 4. Ruoso 19'23"3; 5. Ghislotti 19'26"9; 6. Pittoni 19'44"1; 7. Govoni 19'55"3; 8. Finotto 20'08"8; 9. Bernabei 20'12"5; 10. Dini 20'14"9; 11. Regis 20'24"2; 12. Piazzini 20'24"8; 13. Mussa 20'24"9; 14. Jenny 20'26"6; 15. «Segolen» 20'31"0; 16. Pozzo 20'43"8; 17. Striebig 20'56"8. **Giro più veloce:** Facetti 55"1, media 117,604 kmh.

2. CORSA - 1. «Tambauto» 20'19"3; 2. Rombolotti 20'44"6; 3. Confortola 20'46"3; 4. Cambiaghi 21'18"1; 5. Dal Ben 21'32"2; 6. G. Boninsegni 21'42"6; 7. Cipriani 21'50"0; 8. Campani 21'51"8; 9. M. Bianchi 22'01"2; 10. Rocca 22'01"7; 11. Fogliatti 22'09"7; 12. Rafanelli 22'12"4; 13. Mercadante 22'18"4; 14. Tacchini 22'51"1; 15. Vannini 24'07"2; 16. Mounal 26'33"9; 17. Mercatelli 26'33"9.

3. CORSA - 1. Turizio 20'08"8; 2. Manini 20'35"6; 3. Miraz 21'48"3; 4. Colaprete 22'08"2; 5. Saccomanno 22'33"0; 6. Lodi 22'40"8; 7. Marcomini 22'41"5; 8. Pischedda 22'51"8; 9. Accorsi 23'18"3; 10. Machoir 23'19"0; 11. Calore 23'35"0; 12. Bozzetto 23'55"0; 13. Airolde 23'56"1; 14. Mussa 23'58"1; 15. Luraghi 23'17"2; 16. «Natacha» 25'13"6; 17. Tenchini 25'18"0.

GARA ALFASUD (8 giri)

1. Righi 8'45"5; 2. Bisulli 8'48"3; 3. Corolli 8'48"7; 4. Maggiore 8'52"5; 5. Fusar Bassini 8'53"9; 6. Bernero 8'56"6; 7. Baldi 8'56"9; 8. Berruto 9'05"9; 9. Pirolì 9'16"1. **Giro più veloce:** Righi in 1'04"0, media 101,250 kmh.

CLASSIFICA GENERALE

1. Facetti-Sodano (Lancia Stratos) 2.51'10"0; 2. Bernabei-Borgia (Porsche Carrera) 2.57'48"1; 3. Pittoni-Baresi (Porsche Turbo) 3.01'30"6; 4. Ghislotti-Camathias (Ford Escort) 3.03'31"2; 5. Moreschi-Bini (Porsche Carrera) 3.03'35"3; 6. Govoni-Balboni (De Tomaso Pant.) 3.04'36"8; 7. Ruoso-Salvador (Ford Escort) 3.04'53"1; 8. Dini-Radicella (Alfetta Coupé) 3.06'58"1; 9. Regis-Cena (De Tomaso Pant.) 3.08'04"2; 10. Piazzini-Taroni (Fiat 131 Abarth) 3.08'35"6; 11. «Ladagi»-«Segolen» (Porsche RS) 3.08'52"4; 12. Jenny-Barin (Fiat 131 Abarth) 3.08'53"8; 13. Roussely-Hubert Striebig (Porsche) 3.09'25"7; 14. Pozzo-Milano (Alfa Romeo GTV) 3.09'54"1; 15. Monticone-Mussa P.G. (Porsche Carrera) 3.09'56"2; 16. Zonca-«Tambauto» (Porsche Carrera) 3.10'23"7; 17. Rombolotti-Rombolotti (Alpine Renault) 3.11'37"6; 18. Ricci-«Biche» (Stratos) 3.12'14"9; 19. Perego-Confortola (Alfa Romeo GTJ) 3.14'45"0; 20. Veltri-Vannini (Porsche Carrera) 3.22'27"3; 21. Manini-Tortoroli (Dallara X 1-9) 3.23'58"8; 22. Campani-Gualtieri (Alfa Romeo GTV) 3.24'28"4; 23. Rocca-Rua (Alpine Renault) 3.24'35"3; 24. Bianchi-Bianchi (Porsche Carrera) 3.25'26"9; 25. Tacchini-Arrigoni (Alfa Romeo GTV) 3.26'34"9; 26. Mercadante-Canavoso (Alpine Renault) 3.26'38"6; 27. Boninsegni-Boninsegni (Fiat 131 Abarth) 3.27'10"5; 28. Mounal-Gatti (Ford Capri) 3.27'34"8; 29. Mercatelli-Santulli (Alfa Romeo GTJ) 3.27'51"8; 30. Besenzoni-Dal Ben (Lancia Stratos) 3.28'01"4; 31. Miraz-Benedetti (Opel Kadett GTE) 3.28'19"8; 32. Cipriani-Toffoli (Alpine Renault) 3.28'33"1; 33. Rafanelli-Riccardi (Alpine Renault) 3.29'34"0; 34. Nappi-Turizio (Fiat 131 Abarth) 3.33'23"4; 35. Accorsi-Grassetto (Simca Rally 2) 3.36'21"0; 36. Pischedda-Baldi (Alfa Romeo GTV) 3.37'08"1; 37. Finotto-Donati (Ford Escort) 3.39'33"9; 38. Mussa-Tomaselli (Simca Rally 2) 3.40'32"2; 39. Fogliatti-Pusceddu (Alfa Romeo GTA) 3.41'55"5; 40. Cambiaghi-Colzani (Alfa Romeo GTA) 3.42'06"8; 41. Bozzetto-D'Amore (De Tomaso Pant.) 3.42'42"1; 42. Scagliarini, M.-Lodi (Alfa Romeo GTV) 3.44'21"6; 43. Marcomini-Marcomini (Renault Gordini) 3.45'20"5; 44. «Raffy»-Luraghi (Simca Rally 2) 3.46'35"2; 45. Airolde-Decio (Beta Montecarlo) 3.47'00"5; 46. Ragazzi-Picco (Fiat X 1-9) 3.50'25"6; 47. Machoir-«Cid» (Alfa Romeo) 3.51'09"1; 48. Saccomanno-Fantoni (Beta Montecarlo) 3.52'13"7; 49. «Natacha»-«Chris» (Alpine Renault) 3.59'37"0; 50. Tenchini-Falconi (Simca Rally 2) 3.59'40"7; 51. Franco-Colaprete (Alfa Romeo GTA) 4.02'15"1.

CLASSIFICA GENERALE ALFASUD

1. Bisulli-Zanucoli 2.09'39"9; 2. Righi-Mei 2.09'47"8; 3. Maggiore-Presenzini 2.11'44"5; 4. Shark-Bernero 2.13'05"8; 5. Baldi-Nizardo 2.13'14"1; 6. Fusar Bassini-Galmozzi 2.13'26"9; 7. Corolli-Corolli 2.13'42"8; 8. Berruto-Nivolo 2.16'03"8; 9. Pirolì-Curati 2.20'24"6.

● Il **CHALLENGE «TOUR»**-Giro l'ha vinto l'equipaggio «Ladagi»-«Segolen», con la Porsche Carrera 2.700. Per lo stesso Challenge, il vincitore del gruppo 2 è stato Mounal.

● Il **GRAN PREMIO PIEMONTE**, una speciale classifica riservata ai residenti nella regione, è stato vinto da Gianfranco Ricci, che è di Arona, in provincia di Novara, e che ha preceduto Marco Rocca.

● A **VARANO**, era in palio una «Coppa Morelli», dedicata al compianto pilota Gianni Morelli, e destinata al det