

Ripaga solo
il pubblico
delle strade

domenica **SPRINT**

Agip

automobile club torino
17-20 ottobre 1976

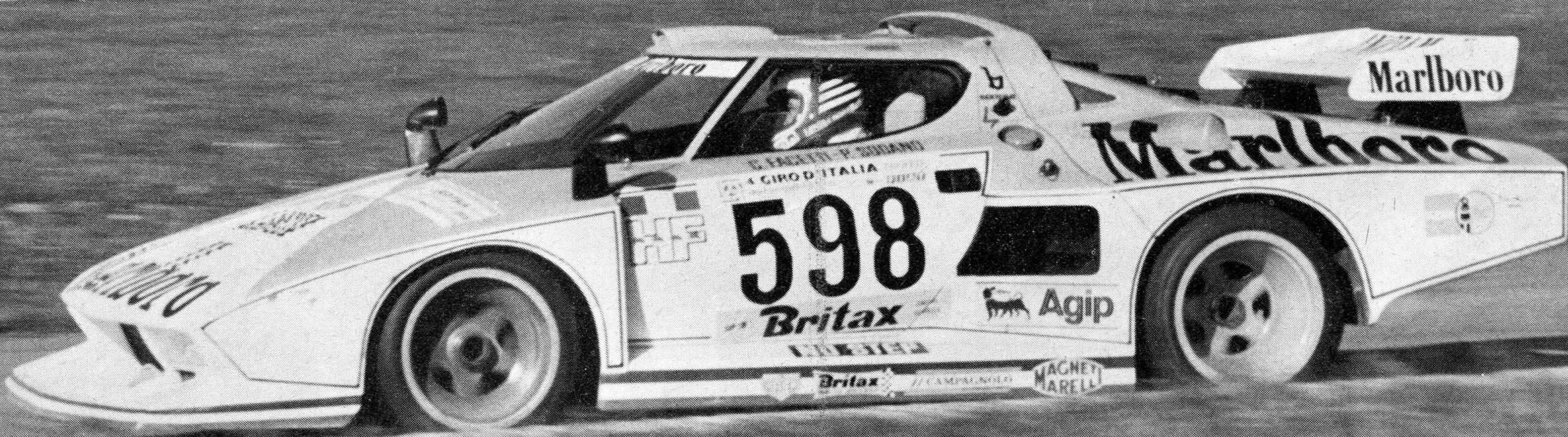
TROFEO
FIAT

4

GIRO D'ITALIA
automobilistico

Il caos al controllo orario dell'autodromo
mette a nudo lo squallore di certe rivalità
nella solita burocrazia del nostro sport auto
(intanto le LANCIA STRATOS passeggiano...)

BOICOTTATO il Giro a Monza!



«Carluccio» Facetti, qui ripreso a Casale dove si è aggiudicato la prova, è passato a guidare la classifica provvisoria del Giro dopo la speciale di Monza

FACETTI 1° anche col silenziatore

SPECIALE AUTOSPRINT

MONZA - (Al seguito del Giro). Il Giro e le polemiche. Prima della gara, sui contenuti della manifestazione, durante la corsa originale dalle immancabili carenze sul piano organizzativo ma non sempre imputabili agli organizzatori. Pressapochismo, rivalità personali snaturano i risultati sportivi, costringono tecnici e piloti ad improvvisare in un mestiere dove nulla deve esse-

re lasciato al caso, dove chi sbaglia (non importa quale sia il motivo) rischia grosso. Il «Giro» è certo una manifestazione riuscita. Lo testimonia, in qualche misura, l'interesse del pubblico. Non quello pagante (e specializzato) degli autodromi, ma quello casuale. Quello che le auto incontrano sulle strade, durante i trasferimenti. In questo senso l'attività promozionale della manifestazione è insostituibile.

Non occorre conoscere i regolamenti, i nomi dei campioni e le auto. Basta il contrasto tra i «mostri» delle piste e lo scenario della vita di tutti i giorni a provocare interesse. Quell'interesse che ormai neppure i rallies sembrano in grado di riscuotere. E il Giro d'Italia è quindi da considerarsi manifestazione seria, una manifestazione da non prendersi alla leggera. Se qualcuno la pensa diversamente occorre

che lo dica apertamente, dimostrando di avere il coraggio delle proprie azioni.

Giocare sull'equivoco, in questo campo, è pericoloso e disonesto. Il discorso che abbiamo fatto qui sopra è riferito ad un episodio in particolare. Domenica sera a Monza, prima della «notturna» che ha concluso la prima tappa, è successo di tutto: controlli orari collocati sul retro delle tribune principali, con le auto ad accavallarsi in un vialetto di due metri di larghezza. E tutti con il tempo contato. I giornalisti bloccati nel caos più assoluto, i piloti ed i meccanici costretti ad operare in condizioni disastrose. Eppure, a parte la piccola area alle spalle della tribuna principale, tutto il parco era desolatamente vuoto.

Non si potevano prevedere due entrate differenziate, per la stampa

e per i piloti? Non si poteva procedere alla prova fonometrica nel perimetro interno della pista? Non si poteva attrezzare un'area asfaltata o comunque illuminata per le operazioni di verifica? O verrà fuori il solito alibi degli ostacoli comunali politici? Ma allora se li meritano proprio! I tecnici della Lancia, che tengono molto a questo Giro che può rappresentare un lasciapassare verso programmi ancora «proibiti» si sono visti imporre il silenziatore sulla macchina di Facetti. I commissari tecnici di Monza hanno rifiutato con sdegno una controprova condotta con l'apparecchiatura (ben più moderna di quella dell'autodromo) che i tecnici della Casa torinese avevano messo loro a disposi-

Mauro Coppini

CONTINUA A PAGINA 40

4. GIRO AUTOMOBILISTICO D'ITALIA - 17-20 ottobre 1976 - Prova internazionale mista (velocità e regolarità) valida per il Challenge Tour-Giro e per il Campionato Italiano Gruppi 4 e 5

- Organizzazione: AC Torino via Giolitti 15
● Percorso: km 1422 da Torino a Torino
● Ora di partenza: ore 8 del 17 ottobre
● Direttore di corsa: Lorenzo Aimaretti

● Ci dobbiamo scusare con i lettori per l'incompletezza di queste prime classifiche del GIRO D'ITALIA. La cattiva organizzazione della corsa si è fatta particolarmente sentire rispetto alla buona efficienza degli anni precedenti. Alla fine di ogni prova di velocità i nostri inviati non hanno potuto avere le classifiche relative. Queste venivano invece inviate all'AC Torino che si era assunto l'incarico di diramarle ai giornali interessati. Ma per ottenerne qualcuna completa è stata dura. E non parliamo di quelle per la prova notturna di Monza...

1.a tappa: Torino-Monza km 386 LA CLASSIFICA

- CESANA-SESTRIERE km 10,400: 1. Pinto-Bernacchini (Lancia Stratos) 5'34"3, media 111,995 kmh; 2. Coggiola-Pilone (Porsche Carrera) 5'36"4; 3. Govoni-Balboni (De Tomaso Pantera) 5'31"2; 4. Ricci-Biche (Stratos) 5'51"9; 5. Pittoni-Baresi (Porsche Turbo) 5'52"6; 6. Monticone-Mussa (Porsche Carrera) 5'54"8; 7. Ghislotti-Camathias (Ford Escort) 5'56"7; 8. Pianta-Scabini (Fiat 131 Abarth) 6'02"4; 9. Facetti-Sodano (Lancia Stratos) 6'03"3; 10. Finotto-Donati (Ford Escort) 6'03"7; 11. Moreschi-Bini (Porsche Carrera) 6'04"8; 12. Dini-Radicella (Alfetta Coupé) 6'06"5; 13. Nappi-Turizio (Fiat 131 Abarth) 6'10"2; 14. Spiffero-Elmer (De Tomaso Pantera) 6'10"5; 15. Piazza-Taroni (Fiat 131 Abarth) 6'10"9; 16. Roussely-Striebig (Porsche Carrera) 6'12"6; 17. Pozzo-Milano (A.R. GTV) 6'13"3; 18. Bernabei-Borgia (Porsche Carrera) 6'14"2; 19. Regis-Cena (De Tomaso Pantera) 6'18"2; 20. Ladagi-Segolen (Porsche RS) 6'18"4; 21. Ruoso-Salvador (Ford Escort) 6'18"9; 22. Cambiaghi-Colzani (A.R. GTA) 6'21"5; 23. Sergio Rombolotti-Rombolotti (Alpine Renault) 6'21"5; 24. Iccudrac-Aldeg (Porsche Carrera) 6'21"7; 25. Jenny-Barin (Fiat 131 Abarth) 6'23"5; 26. Micangeli-Pietromarchi (De Tomaso Pantera) 6'24"1; 27. Perego-Confortola (A.R. GT Junior) 6'28"8; 28. Manini-Tortoroli (Dallara X1/9) 6'29"8; 29. Rossi-Leonardi (Alpine Renault) 6'30"1; 30. Zonca-Tambauto (Porsche Carrera) 6'30"1; 31. Rocca-Rua (Alpine Renault) 6'33"3; 32. Willer-Carter (De Tomaso Pantera) 6'34"6; 33. Cieloscuro-Berto (BMW 2002) 6'38"7; 34. Veltri-Vannini (Porsche Carrera) 6'42"2; 35. Torelli-Calzolari (Opel Commodore) 6'43"4; 36. Bozzetto-D'Amore (De Tomaso Pantera) 6'46"2; 37. Casubolo-Minella (Alpine Renault) 6'46"4; 38. Tacchini-Arrigoni (A.R. GTV) 6'49"2; 39. Mercadante-Canavoso (Alpine Renault) 6'49"9; 40. Selvatici-Martelli (Opel Commodore) 6'50"2; 41. Vallebona-Garrone (BMW 2002) 6'52"1; 42. Perotto-Camelia (Alpine Renault) 6'54"1; 43. Franco-Colaprete (A.R. GTA) 6'54"4; 44. Rafanelli-Riccardi (Alpine Renault) 6'55"2; 45. Miraz-Benedetti (Opel Kadett) 6'56"6; 46. Mounal-Gatti (Ford Capri) 6'57"3; 47. Botto-Stangherlini (Opel Kadett GTE) 6'57"4; 48. Fogliatti-Puscetdu (A.R. GTA) 6'57"8; 49. Campani-Gualtieri (A.R. GTV) 6'59"6; 50. Nunzio Bianchi-Bianchi (Porsche Carrera) 7'00"2; 51. Zarpellon-Premoli (A.R. GTA) 7'02"5; 52. Marco Boninsegni-Boninsegni (Fiat 131 Abarth) 7'04"9; 53. Accorsi-Grassetto (Simca Rallye) 7'05"5; 54. Cipriani-Toffoli (Alpine Renault) 7'06"7; 55. Saccomanno-Fantoni (Beta Montecarlo) 7'07"3; 56. Parlato-Zugna (Simca Rallye 2) 7'07"6; 57. Scarpellini-Turchi (Alpine Renault) 7'08"1; 58. Mussa-Tomaselli (Simca R2) 7'09"1; 59. Bisio-Magenta (BMW) 7'14"2; 60. Pozzi-Romanelli (A.R. GTV) 7'14"7; 61. Pischedda-Baldi (A.R. GT) 7'15"2; 62. Mercatelli-Santulli (A.R. GT Junior) 7'16"9; 63. Torelli-Roberto (BMW 2002) 7'20"2; 64. Alberici-Bruni (A.R. GT) 7'22"1; 65. Besenconi-Dal Ben (Lancia Stratos) 7'25"1; 66. Parpinelli-Pontara (De Tomaso Pantera) 7'29"4; 67. Scagliarini-Lodi (A.R. GTV) 7'32"3; 68. Machoir-Cid (A.R.) 7'34"0; 9. Ragazzi-Picco (Fiat X1/9) 7'34"6; 70. Tenchini-Falconi

- (Simca Rallye 2) 7'39"0; 71. Airoidi-Decio (Beta Montecarlo) 7'41"5; 72. Raffi-Luraghi (Simca Rallye 2) 7'42"8; 73. Merlone-Bergamasco (Alfasud TI) 7'49"7; 74. Marcomini-Marcomini (Renault Gordini) 7'56"3; 75. Mabritto-Cumino (Alfasud TI) 7'56"4; 76. Natacha-Chris (Alpine Renault) 8'30"6; 77. Menichetti-Cenci (A.R. GTV) 8'45"8.

● NOTA: I nomi in grassetto corrispondono al pilota al volante nel corso della prova.

- Classifica ALFASUD - 1. Bisulli-Zanucoli 6'41"6 media 93,227 kmh; 2. Shark-Bernero 6'48"8; 3. Righi-Mei 6'51"1; 4. Niccolini-Niccolini 6'53"4; 5. Maggiore-Presenzini 6'56"9; 6. Romano-Gibi 6'57"4; 7. Piroli-Curati 6'57"5; 8. Nardelli-Salvatori 6'57"8; 9. Gargano-Valentini 7'02"5; 10. Ginanneschi-Morocutti 7'05"1; 11. Berruto-Nivolo 7'12"6; 12. Fusar Bassini-Galmozzi 7'15"2; 13. Corolli-Corolli 7'24"3; 14. Berti-Tomaselli 7'42"8; 15. Baldi-Nizzardo 8'36"7.

Prove a CASALE (giri 20 km 49,2) LA CLASSIFICA

- 1. Facetti-Sodano 23'13"8 media 127,007 kmh; 2. Pinto-Bernacchini 23'38"9; 3. Ghislotti-Camathias 23'57"9; Ricci-Biche 24'07"9; 5. Finotto-Donati 24'21"8; 6. Bernabei-Borgia 24'22"1; 7. Micangeli-Pietromarchi 24'39"0; 8. Moreschi-Lini 25'14"4; 9. Ruoso-Salvador 25'24"7; 10. Parpinelli-Pontara 25'33"8; 11. Dini-Radicella 25'49"8; 12. Spiffero-Elmer 25'57"7; 13. Regis-Cena 25'02"1; 14. Piazza-Taroni 26'06"2; 15. Pittoni-Baresi 26'09"6; 16. Ladagi-Segolen 26'

- laprete 37'58"1; Casubolo-Minella 37'58"1; Natacha-Chris 37'58"1; Zamperlon-Premoli 37'58"1; Nappi-Turizio 37'58"1; Saccomanno-Fantoni 37'58"1.

Giro più veloce: Facetti-Sodano in 1'07"9, media 130,427 kmh.

CLASSIFICA GENERALE (dopo la prova di velocità in circuito a Casale)

- 1. Pinto-Bernacchini (Lancia Stratos) 29'13"2; 2. Facetti-Sodano (Lancia Stratos) 29'16"8; 3. Ghislotti-Camathias (Ford Escort) 29'54"6; 4. Ricci-Biche (Lancia Stratos) 29'59"8; 5. Finotto-Donati (Ford Escort) 30'25"5; 6. Bernabei-Borgia (Porsche Carrera) 30'36"3; 7. Moreschi-Bini (Porsche Carrera) 31'19"2; 8. Micangeli-Pietromarchi (De Tomaso Pantera) 31'34"0; 9. Ruoso-Salvador (Ford Escort) 31'43"6; 10. Dini-Radicella (Alfetta Coupé) 31'56"3; 11. Pittoni-Baresi (Porsche Turbo) 32'02"2; 12. Spiffero-Elmer (De Tomaso Pantera) 32'08"2; 13. Piazza-Taroni (Fiat 131 Abarth) 32'17"1; 14. Regis-Cena (De Tomaso Pantera) 32'20"3; 15. Roussely-Striebig (Porsche) 32'25"4; 16. Ladagi-Segolen (Porsche RS) 32'28"4; 71. Pozzo-Milano (A.R. GTV) 32'34"1; 18. Zonca-Tambauto (Porsche Carrera) 32'45"7; 19. Monticone-Mussa (Porsche Carrera) 32'46"4; 20. Iccudrac-Aldeg (Porsche Carrera) 32'57"1 e 8; 21. Parpinelli-Pontara (De Tomaso Pantera) 33'03"2; 22. Veltri-Vannini (Porsche Carrera) 33'09"3; 23. Rombolotti-Rombolotti (Alpine Renault) 33'19"8; 24. Jenny-Barin (Fiat 131 Abarth) 33'22"3; 25. Perego-Con-

- Cenci (A.R. GTV) 39'05"9; 62. Airoidi-Decio (Beta Montecarlo) 39'13"5; 63. Scarpellini-Turchi (Alpine Renault) 40'55"0; 64. Cieloscuro-Berto (BMW 2002) 42'48"4; 65. Pianta-Scabini (Fiat 131 Abarth) 44'00"5; 66. Nappi-Turizio (Fiat 131 Abarth) 44'08"3; 67. Casubolo-Minella (Alpine Renault) 44'44"5; 68. Franco-Colaprete (A.R. GTA) 44'52"6; 69. Fogliatti-Puscetdu (A.R. GTA); 70. Zarpellon-Premoli (A.R. GTA) 45'00"6; 71. Parlato-Zugna (Simca Rallye 2) 45'05"7; 72. Machoir-Cid (A.R.) 45'32"1; 73. Mabritto-Cumino (Alfasud TI) 45'54"5; 74. Natacha-Chris (Alpine Renault) 46'28"7; 75. Saccomanno-Fantoni (Beta Montecarlo) 56'46"4.

- Classifica generale Alfasud dopo Casale 1. Niccolini-Niccolini 34'39"3; 2. Righi-Mei 34'43"0; 3. Bisulli-Zanucoli 34'44"8; 4. Shark-Bernero 34'57"6; 5. Maggiore-Presenzini 34'59"0; 6. Fusar Bassini-Galmozzi 35'19"3; 7. Gargano-Valentini 35'22"4; 8. Piroli-Curati 35'27"5; 9. Berruto-Nivolo 35'58"6; 10. Corolli-Corolli 36'04"0; 11. Ginanneschi-Morocutti 36'43"7; 12. Baldi-Nizzardo 36'49"5; 13. Berti-Tomaselli 36'56"7; 14. Nardelli-Salvatori 39'18"2; 15. Romano-Gibi 45'49"6.

PROVA DI MONZA (non diramata la classifica di questa prova)

CLASSIFICA GENERALE ASSOLUTA DI VELOCITA' IN CIRCUITO DOPO MONZA

- 1. Facetti-Sodano (Lancia Stratos) 47'37"9; 2. Pinto-Bernacchini (Lancia Stratos) 48'01"8; 3. Ghislotti-Camathias (Ford Escort) 49'05"3; 4. Ricci-Biche (Lancia Stratos) 49'25"0; 5. Bernabei-Borgia (Porsche Carrera) 49'51"1; 6. Micangeli-Pietromarchi (De Tomaso Pantera) 50'29"9; 7. Moreschi-Bini (Porsche Carrera) 51'20"8; 8. Pittoni-Baresi (Porsche Turbo) 51'50"5; 9. Spiffero-Elmer (Pantera De Tomaso) 52'48"5; 10. Roussely-Striebig (Porsche Carrera) 53'07"8; 11. Regis-Cena (Pantera De Tomaso) 53'11"0; 12. Parpinelli-Pontara (De Tomaso Pantera), Ladagi-Segolen (Porsche Carrera) 53'11" e 4; 14. Scarpellini-Turchi (Alpine Renault) 53'14"6; 15. Dini-Radicella (Alfetta) 53'29"4; 16. Zonca-Tambauto (Porsche Carrera) 53'37"3; 17. Monticone-Mussa (Porsche Carrera) 53'45"6; 18. Pozzo-Milano (A.R. GTV) 54'03"7; 19. Ruoso-Salvador (Ford Escort) 54'29"8; 20. Rombolotti-Rombolotti (Alpine Renault) e Veltri-Vannini (Porsche Carrera) 54'45"4; 22. Govoni-Balboni (De Tomaso Pantera) 54'49"5; 23. Finotto-Silva (Ford Escort) 54'50"2; 24. Jenny-Barin (Fiat 131) 55'13"4; 25. Iccudrac-Aldeg (Porsche Carrera) 55'26"3; 26. Perego-Confortola (A.R. GT Junior) 55'30"8; 27. Bozzetto-D'Amore (De Tomaso Pantera) 56'01"5; 28. Vallebona-Garrone (BMW) 56'03"0; 29. Bianchi-Bianchi (Porsche Carrera) 57'03"5; 30. Botto-Stangherlini (Opel Kadett GTE) 57'19"6; 31. Rocca-Rua (Alpine Renault) 57'34"6; 32. Willer-Carter (Pantera De Tomaso) 57'36"6; 33. Selvatici-Martelli (Opel Commodore) 57'38"1; 34. Mounal-Gatti (Ford Capri) 57'49"7; 35. Manini-Tortoroli (Dallara X1/9) 57'51"1; 36. Mercatelli-Santulli (A.R. GT Junior) 58'02"3; 37. Mercadante-Canavoso (Alpine Renault) 58'16"9; 38. Cambiaghi-Colzani (A.R. GTA) 58'24"7; 39. Rossi-Leonardi (Alpine Renault) 58'29"1; 40. Campani-Gualtieri (A.R. GTV) 58'30"6; 41. Tacchini-Arrigoni (A.R. GTV) 58'40"3; 42. Miraz-Rodda (Opel Kadett GTE) 59'16"7; 43. Boninsegni-Boninsegni (Fiat 131) 59'43"8; 44. Cipriani-Toffoli (Alpine Renault) 59'58"2; 45. Besenconi-Dal Ben (Lancia Stratos) 1.00'42"8; 46. Pischedda-Giberti (A.R. GTV) 1.01'11"9; 47. Accorsi-Grassetto (Simca Rallye 2) 1.01'13"1; 48. Alberici-Bruni (A.R. GTV) 1.01'42"2; 49. Rafanelli-Riccardi (Alpine Renault) 1.01'47"8; 50. Mussa-Tomaselli (Simca Rallye 2) 1.01'58"3; 51. Bisio-Magenta (BMW) 1.02'13"4; 52. Scagliarini-Lodi (A.R. GTV) 1.02'37"7; 53. Marcomini-Marcomini (Gordini R 12) 1.02'46"6; 54. Torelli-Calzolari (Opel Commodore) 1.03'13"7; 55. Menichetti-Ricci (A.R. GTV) 1.03'47"0; 56. Torelli-Roberto (BMW) 1.03'56"2; 57. Perotto-Camelia (Alpine Renault) 1.03'56"7; 58. Raffi-Luraghi (Simca Rallye 2) 1.04'13"8; 59. Airoidi-Decio (Lancia Beta Montecarlo) 1.04'26"6; 60. Nappi-Turizio (Fiat 131 Abarth) 1.04'45"8; 61. Pozzi-Romanelli (A.R. GTV) 1.04'52"5; 62. Cieloscuro-Berto (BMW) 1.04'56"7; 63. Tenchini-Falconi (Simca Rallye 2) 1.05'53"6; 64. Ragazzi-Calore (Fiat X1/9) 1.07'23"4; 65. Saccomanno-Fantoni (Lancia Beta Montecarlo) 1.08'00"2; 66. Franco-Colaprete (A.R. GTA) 1.08'47"7; 67. Carpellini-Turchi (Alpine Renault) 1.09'06"2; 68. Fogliatti-Puscetdu (A.R. GTA) 1.09'21"2; 69. Machoir-Cid (A.R. GT) 1.11'01"6; 70. Natacha-Chris (Alpine Renault) 1.12'11"1.



Facetti e Pinto in lotta serrata sul circuito di Morano Po. Al termine della appassionante rincorsa, la spunterà il primo con un vantaggio di 25"1/10

- 10"; 17. Roussely-Striebig 26'12"8; 18. Zonca-Tambauto 26'15"8; 19. Pozzo-Milano 26'17"4; 20. Veltri-Vannini 26'27"1; 21. Iccudrac-Aldeg 26'35"1; 22. Monticone-Mussa 26'51"6; 23. Rombolotti-Rombolotti 26'58"3; 24. Jenny-Barin 26'58"8; 25. Perego-Confortola 26'59"8; 26. Vallebona-Garrone 27'08"3; 27. Mercatelli-Santulli 27'28"8; 28. Bozzetto-D'Amore 27'42"0; 29. Selvatici-Martelli 27'42"3; 30. Botto-Stangherlini 27'48"1; 31. Torelli-Calzolari 27'57"6; 32. Torelli-Roberto 28'03"3; 33. Rocca-Rua 28'03"8; 34. Campani-Gualtieri 28'04"2; 35. Bianchi-Bianchi 28'07"7; 36. Govoni-Balboni 28'12"2; 37. Mounal-Gatti 28'18"8; 38. Miraz-Benedetti 28'26"4; 39. Rossi-Leonardi 28'29"5; 40. Perotto-Camelia 28'30"0; 41. Mercadante-Canavoso 28'30"2; 42. Tacchini-Arrigoni 28'30"5; 43. Pozzi-Romanelli 29'95"1; 44. Accorsi-Grassetto 29'06"8; 45. Pischedda-Baldi 29'11"4; 46. Boninsegni-Boninsegni 29'13"2; 47. Rafanelli-Riccardi 29'18"1; 48. Willer-Carter 29'20"7; 49. Besenconi-Dal Ben 29'30"3; 50. Bisio-Magenta 29'30"9; 51. Manini-Tortoroli 29'31"2; 52. Alberici-Bruni 29'34"0; 53. Mussa-Tomaselli 29'39"3; 54. Marcomini-Marcomini 29'53"0; 55. Cipriani-Toffoli 30'16"8; 56. Menichetti-Cenci 30'20"1; 57. Scagliarini-Lodi 30'22"6; 58. Cambiaghi-Colzani 30'37"0; 59. Raffi-Luraghi 30'50"7; 60. Ragazzi-Picco 31'16"1; 61. Tenchini-Falconi 31'24"1; 62. Airoidi-Decio 31'32"0; 63. Scarpellini-Turchi 33'47"0; 64. Cieloscuro-Berto 36'09"7; 65. Mabritto-Cumino 37'58"1; 66. ex-equo Parlato-Zunca 37'58"1; Pianta-Scabini 37'58"1; Fogliatti-Puscetdu 37'58"1; Machoir-Cid 37'58"1; Franco-Col-

- fortola (Alfa Romeo GTJ) 33'28"6; 26. Vallebona-Garrone (BMW 2002) 34'00"8; 27. Govoni-Balboni (De Tomaso Pantera) 34'03"4; 28. Bozzetto-D'Amore (De Tomaso Pantera) 34'28"2; 29. Selvatici-Martelli (Opel Commodore) 34'32"5; 30. Rocca-Rua (Alpine Renault) 34'37"1; 31. Torelli-Calzolari (Opel Commodore) 34'41"1; 32. Botto-Stangherlini (Opel Kadett GTE) 34'45"5; 33. Mercatelli-Santulli (A.R. GTJ) 34'45"7; 34. Rossi-Leonardi (Alpine Renault) 34'59"5; 35. Campani-Gualtieri (A.R. GTV) 35'03"8; 36. Bianchi-Bianchi (Porsche Carrera) 35'07"9; 37. Mounal-Gatti (Ford Capri) 35'16"1; 38. Mercadante-Canavoso (Alpine Renault) 35'20"1; 39. Miraz-Benedetti (Opel Kadett GTE) 35'23"1; 40. Torelli A.-Roberto (BMW 2002) 35'23"5; 41. Perotto-Camelia (Alpine Renault) 35'24"1; 42. Tacchini-Arrigoni (A.R. GTV) 35'24"2; 43. Willer-Carter (De Tomaso Pantera) 35'55"3; 44. Manini-Tortoroli (Dallara X1/9) 36'01"0; 45. Accorsi-Grassetto (Simca R.2) 36'12"3; 46. Rafanelli-Riccardi (Alpine Renault) 36'13"3; 47. Boninsegni-Boninsegni (Fiat 131 Abarth) 36'18"1; 48. Pozzi-Romanelli (A.R. GTV) 36'19"8; 49. Pischedda-Baldi (A.R. GTV) 36'26"6; 50. Bisio-Magenta (BMW) 36'45"1; 51. Mussa-Tomaselli (Simca Rallye 2) 36'48"3; 52. Besenconi-Dal Ben (Lancia Stratos) 36'55"3; 53. Alberici-Bruni (A.R. GT) 36'56"0; 54. Cambiaghi-Colzani (A.R. GTA) 36'58"5; 55. Cipriani-Toffoli (Alpine Renault) 37'23"5; 56. Marcomini-Marcomini (Renault Gordini) 37'49"3; 57. Scagliarini-Lodi (A.R. GTV) 37'54"9; 58. Raffi-Luraghi (Simca Rallye 2) 38'33"5; 59. Ragazzi-Picco (Fiat X1/9) 38'57"1; 60. Tenchini-Falconi (Simca R2) 39'03"1; 61. Menichetti-

- Classifica generale ALFASUD (dopo la prova di velocità in circuito a Monza) - 1. Niccolini-Niccolini 58'14"5; 2. Bisulli-Zanucoli 58'16"1; 3. Righi-Mei 58'18"5; 4. Shark-Bernero 58'26"5; 5. Maggiore-Presenzini 58'57"5; 6. Fusar Bassini-Galmozzi 59'21"3; 7. Piroli-Curati 59'25"7; 8. Berruto-Nivolo 1.00'20"8; 9. Nizzardo-Baldi 1.00'45"4; 10. Ginanneschi-Morocutti 1.00'58"8; 11. Corolli-Corolli 1.01'38"6; 12. Gargano-Valentini 1.08'14"8; 13. Nardelli-Salvatori 1.10'09"3; 14. Berti-Tomaselli 1.11'27"7; 15. Romano-Gibi 1.19'43"0.

PILONE Porsche a fuoco in discesa

CESANA. La giornata inizia a Torino, con una bellissima mattinata di sole che fa dimenticare tutta l'acqua dell'anno scorso. La prima sorpresa è al via: Jacques Henry, vincitore del Tour e favorito alla vittoria nel Challenge abbinato Tour-Giro, poltrisce nelle coperte e si presenta con 15 minuti di ritardo. Peccato, ma il giro così perde il primo dei possibili protagonisti, dato per scontato che le Stratos «turbo» non dovrebbero avere problemi.

Il secondo importante equipaggio ad uscire di gara è quello composto da Coggiola e Pilone. Dopo aver spiccato un ottimo secondo tempo assoluto, guidava Coggiola, il volante è stato preso da Franco Pilone che purtroppo, nella successiva discesa, è uscito di strada con gravi danni alla macchina, producendosi una contusione ad una spalla nel tentativo di fermare la Porsche, che dopo l'uscita si era

relli, che ha preceduto il suo diretto avversario con la Opel Commodore, Selvatici, salito con delle Pirelli CN, riservando le slick alla pista. Fra le Alfasud, nettamente il più veloce è stato Bisulli, davanti a Bernero e Righi. Fra le berline di Pomigliano, si è vista una varietà di gommature, dalle slick alle intermedie, alle scolpite.

CASALE

S'impappina PINTO e rimonta di forza FACETTI

CASALE. Prima gara in pista a Casale nel pomeriggio. Gli schieramenti sono stati fatti a seconda della classifica assoluta della salita al Sestriere a colpi di 22 vetture ogni raggruppamento. In prima fila il primo dei cinque raggruppamenti previsti accanto alla Stratos di Pinto c'è un buco lasciato dalla Porsche degli sfortunati Coggiola e Pilone. In seconda fila la Pantera di Govoni e l'Escort di Ghislotti. Al via Pinto s'impappina e dalla terza fila

131 di Pianta che sbiella già al secondo giro. Peccato per Pittoni nei guai con i pneumatici che ha dovuto lasciare perdere un ottimo quinto posto sicuro. Alla fine del raggruppamento problemi per Facetti: dapprima (psicosi del fuoco...) attacca inavvertitamente l'impianto estinguente in parco chiuso, quindi segnala problemi al turbo cui viene cambiato un paraloio.

Seconda corsa - In prima fila al secondo raggruppamento di Casale sono l'Alfetta di Dini e la Porsche di Mussa, poi la Pantera di «Spiffero» e la 131 di Turizio. Dopo un primo giro condotto dalla nera De Tomaso di «Spiffero» è Turizio a prendere saldamente in mano la corsa. Al quinto giro ha già oltre cinque secondi di vantaggio su Dini mentre dietro a questi due si sviluppa una bella gara fra «Spiffero», Rombolotti (Alpine), la Porsche di Mussa ai quali si aggiunge ben presto la Pantera di Regis che risale molto bene. Purtroppo al 12. giro quando aveva già 12" di vantaggio, alla 131 di Turizio si rompe il portamozzo anteriore sinistro con conseguente perdita della ruota e per la vettura della Vesuvio inizia una lunga riparazione ai box. Vince così tranquillamente Dini con l'Alfetta della SCAR mentre dietro «Spiffero» e Regis sono ai ferri corti. Risale bene anche Piazzi che pare finalmente essersi assuefatto alla 131 Abarth e passa prima la Porsche di «Tambauto» poi l'altra Carrera di Segolen. Si ritira in questa corsa la GT di Premoli per rottura del motore e così per il suo compagno Zarpellon sfuma ogni possibilità d'insidiare il titolo all'Anna Cambiagli che da parte sua non è andata immune da noie: le si è staccata la batteria, ma ora deve solo badare a finire il giro.

Terza corsa - In prima fila al terzo raggruppamento di Casale sono la GTV 2 litri di Pozzo e la GT Junior 1600 di Perego. In seconda fila la BMW di Berto e l'Alpine di Rocca. Perego parte bene ma alla prima curva è Pozzo che s'infilza per primo e la gara non ha più storia per la prima posizione. Secondo resta sempre Perego distaccato progressivamente fino ad accusare un ritardo di mezza pista circa. Per il terzo posto bella lotta fra Berto e l'altra BMW di Garrone fino a che ad un certo momento Berto non rimane in pista per un corto circuito. Terzo è così Garrone, quarto Mercatelli che ha avuto ragione dell'Alpine di Camelia, quinta la Kadett Gr. 2 di Botto, mentre Rocca porta la sua Alpine al primo posto fra le 1600 Gr. 3. Fra i ritiri quello della coppia femminile su Alpine: «Natacha» resta sul percorso



Dinamica inquadratura delle vetture a Casale. In prima posizione Anna Cambiagli, seguita da Jenny-Barin, «Ladagi»-«Segolen» a stretto contatto

zione. Finotto, con la Escort, è arrivato a Monza in quinta posizione. Ma al controllo orario all'interno dell'autodromo è transitato con 14' di ritardo. Per 14', con la disperazione in corpo, alla ricerca di un varco, di qualcuno che in tutta quella confusione fosse in grado di indicargli una via d'uscita. Poi in corsa un guasto al cambio lo ha relegato nelle ultime posizioni, ma l'episodio conserva tutta la sua gravità. Un episodio che non è rimasto isolato.

Al termine del giro di ricognizione, la Stratos di Facetti si è fermata con i fari supplementari divelti dal cofano. Probabilmente un rivetto aveva ceduto. Cose che succedono. Ma quale peso ha avuto in tutto questo la fretta, l'ansia di far presto, di riuscire a schierare le macchine in pista varcando la barriera di disorganizzazione e «omertà» che li ha colti a Monza. Se Monza non vuole il Giro, se non ritiene la sua pista disponibile per questo genere di manifestazioni, deve avere il coraggio di dirlo chiaro. Non si può giocare sulla pelle altrui per sostenere certe prese di posizione del tutto personali. Non si può, soprattutto, accettare i soldi dell'AC Torino per poi arrivare ad un vero boicottaggio.

La prima tappa del giro si conclude così con una polemica. Un peccato perché l'edizione ridotta di quest'anno sembrava contenere motivi d'interesse nuovo. Anche la mancanza di personaggi di primissimo piano (con Henry addormentato al via, e poi ostacolato da un vigile, Coggiola e Pilone fuori strada al Sestriere e la 131 sperimentale di Pianta sbiellata a Casale) poteva essere facilmente assorbita.

Dopo quattro anni, per la prima volta, erano i privati, la vera «ossatura» del giro a venir fuori.

Anche il risultato delle Stratos era condizionato per la loro partecipazione dalla loro capacità in gara. La brutta prova di Monza però ha annullato di colpo tutti questi motivi di novità. In molti, domenica sera, hanno pensato di «abbandonare». Poi hanno continuato perché i soldi erano già stati spesi e nessuno li avrebbe rimborsati, hanno continuato perché la passione è quella che è, perché i piloti sono gente che brontola spesso ma che poi sta al gioco, anche quando il gioco sembra escluderli ed emarginarli. La corsa continua; con le Stratos di Facetti e Pinto a fare da lepre. In que-



I «girini» si inseguono sui tornanti della Cesana-Sestriere. Scagliarini-Lodi emozionano la folla...



...mentre un Ufficiale di gara accorre in aiuto di Besenzone-Dal Ben con la Stratos a muro...



...e Menichetti-Ricci che sembrano voler provare la resistenza di un guard-rail. Andrà tutto bene.

sto giro le Lancia non hanno rivali. Rivali diretti. I rivali sono più lontani ma non per questo meno pericolosi. A vedere la meticolosità con la quale la squadra lavora, a vedere con quanta cura è stato curato l'allestimento (anche estetico) delle vetture, si direbbe che quelli della Lancia stiano affrontando una prova generale. Prova di che? E' ancora presto per dirlo.

Resta il fatto che la Silhouette di Facetti è in grado di ottenere tempi di rilievo in assoluto, e la squadra è in grado di gestire due vetture del genere anche se per ora l'impegno è solo marginale rispetto all'attività principale dei rallyes. Una dimostrazione abbiamo detto, una dimostrazione importante per quelli della Lancia. Sarebbe un peccato che le carenze organizzative manifestatesi in questa prima parte della corsa annullassero i loro sforzi. Il Giro d'Italia, le corse in generale, sono cose serie e serio deve essere l'impegno di chi vi partecipa, in pista ed ai bordi della pista. Per ora questo impegno di serietà è stato osservato solo dai piloti.

m. c.

fermata in un prato in pendenza. Gli sforzi sono stati vani, la vettura ha proseguito urtando un albero, prendendo fuoco e rimanendo completamente distrutta.

Al Sestriere, il miglior tempo era di Pinto, che era salito gommato con delle Pirelli slick P7 già rodiate, mentre le Goodyear di Facetti non avevano fatto abbastanza strada. D'altra parte, per stessa ammissione di Fiorio, i due della Lancia non hanno (fino a questo momento) particolari istruzioni, e sono liberi di fare la loro corsa. C'è da notare che Carluccio non era certo favorito, lungo la salita nella quale c'erano alcune placche di bagnato, dalle larghe slick di cui è dotata la sua Stratos. Ottimo come sempre Govoni (che si era «allenato» sul viscido già nel trasferimento Torino-Cesana), mentre il primo del gruppo 4 è risultato Gianfranco Ricci, con la Stratos-Rino Fabbri, che ha preceduto tutte le Porsche (Coggiola a parte). Il più veloce del gruppo 3 è stato Monticone, perfetto conoscitore della salita, mentre primo del gruppo 2 è stato Dini, con l'Alfetta-Scar, dodicesimo assoluto.

Nel gruppo 1, primo «round» per To-

scatta Facetti. Al primo giro è ancora Pinto davanti seguito da Carluccio, dalla Stratos di Ricci, dalla 131 di Pianta e dalla Porsche di Pittoni, ma al secondo passaggio già la Stratos di Facetti prende il largo e non sarà più ripreso. Il suo vantaggio al termine dei 20 giri previsti non gli sarà però sufficiente per prendere la testa della classifica provvisoria del giro.

Ricci e Ghislotti iniziano nel frattempo un bel duello che terminerà poco dopo con la Escort che se ne va a conquistare un bel terzo posto assoluto. Pinto a metà gara ha circa 14" di distacco, ma non insiste non trovandosi a suo agio cno l'assetto dopo essere stato superato da Ghislotti. Ricci è costretto anche a subire l'attacco dall'altra Escort di Finotto che ad un certo momento lo passa per poi dover cedere di nuovo la posizione e terminare con vistose noie di alimentazione. Problemi per Govoni che ha fatto metà della corsa senza freni e per la Porsche di Bernabei che addirittura ha perso parte del liquido frenante per un tappo mal fissato.

Il ritiro più clamoroso è quello della

per rottura del motore ma potrà poi proseguire.

Quarta corsa - In prima fila al via della quarta corsa la Opel Commodore di Torelli assieme alla GTV di Tacchini, dietro loro l'altra Opel di Selvatici e la Kadett di Minaz. Al via scatta bene Campani, ma alla prima curva entra Selvatici e non sarà più ripreso. Torelli dal canto suo lo facilita con una lunga sbandata che fa sì che la Opel venga passata anche dall'Alfa di Campani. Poi Torelli ripassa secondo e si avvicina fino a circa tre secondi e mezzo al settimo giro, ma sbanda di nuovo e per Selvatici non vi sono più problemi. Dietro, sgranati, Campani (che cerca d'insidiare Torelli e poi desiste), quindi Tacchini e Minaz in lotta serrata, mentre è settimo e largamente primo dei 1300 Grassetto con la Simca Rally 2 che solo all'undicesimo giro cede la sesta posizione al GTV di Pozzi. Alla fine Minaz riesce a passare Tacchini ma sbanda e Tacchini lo ripassa, alla curva dopo è Tac-

Marco Magri

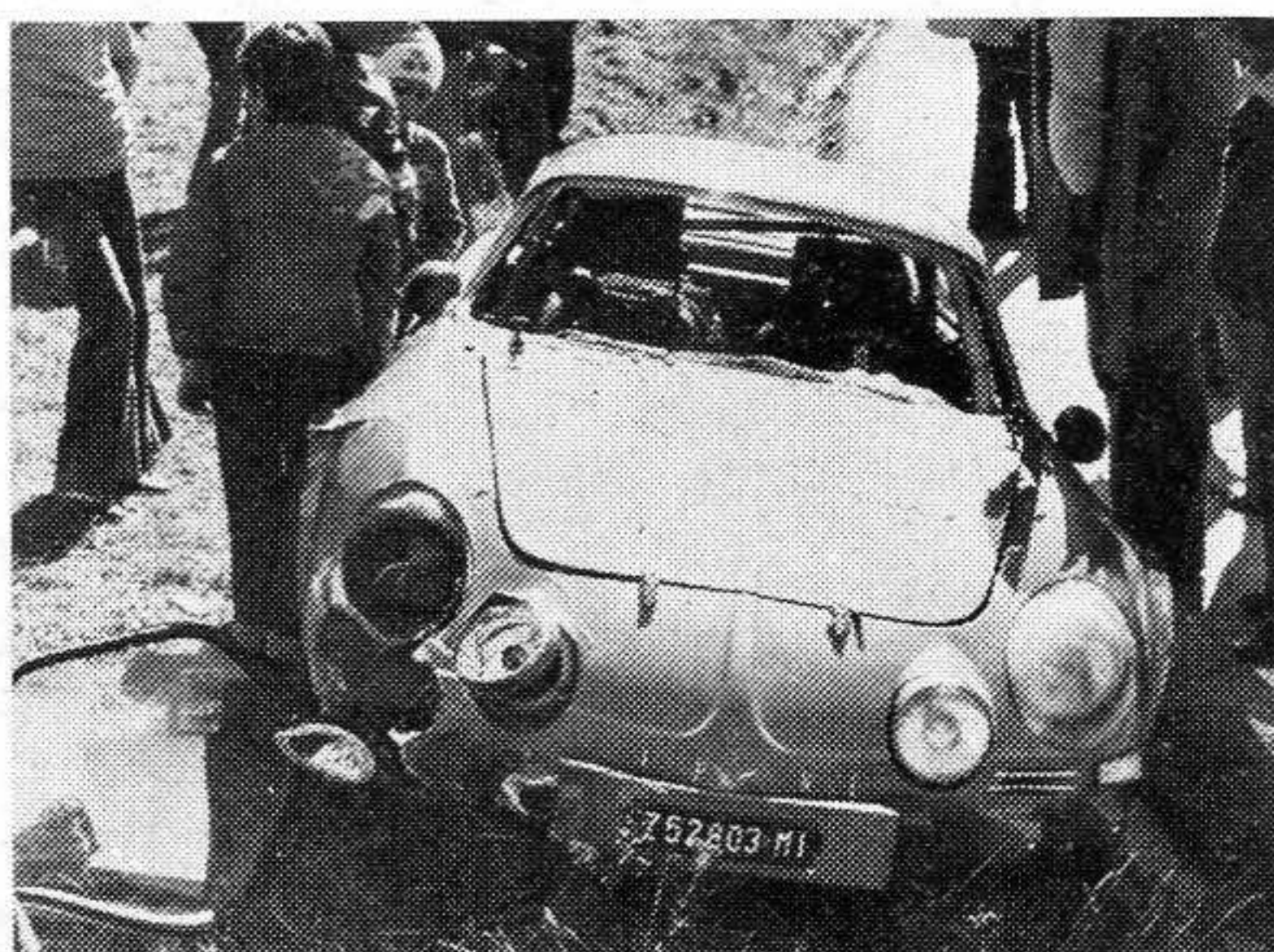
chini a sbandare cedendo definitivamente la posizione alla Kadett.

ALFASUD - Quindici Alfasud al via per l'ultima corsa di Casale. In prima fila Bisulli, il più veloce al Sestriere, mentre assieme a Bernero seguono Righi e Niccolini. E' quest'ultimo ad imboccare la partenza migliore ed alla prima curva è già secondo dietro a Bisulli e davanti a Righi, Bernero e Maggiora. Al terzo giro Filippo Niccolini passa in testa, ma un giro dopo incappa in una sbandata controllata fortunatamente: riesce a rimanere primo ma danneggia il sopraggiungente Bisulli che viene così passato da Righi. Piano, piano Niccolini mette un certo vantaggio fra sé e Righi mentre Bisulli deve guardarsi dal sopraggiungente Bernero. Nel frattempo «GIBI» era uscito nelle reti al secondo tornante. In ritardo anche Piroli e Nardelli, giratisi entrambi alla prima curva dopo il via. Sul finire Bisulli e Bernero hanno un vistoso calo ed al terzo posto risale bene Maggiora. Quarto è Bisulli, quinto Fusar, sesto Bernero.

1. Tappa a MONZA

FACETTI anche al «buio»

MONZA. Al via del primo raggruppamento in notturna a Monza dopo la prova fonometrica, in prima fila le Stratos di Pinto e Facetti. Dopo il giro di ricognizione Carluccio esce di macchina per strappare la fanaliera anteriore che si era staccata. Nonostante la semi-oscurità Facetti prende la testa e distanzia subito tutti. Ben presto la situazione si stabilizza con Facetti in testa, Pinto secondo, la Pantera di Micangeli terza, la Escort di Ghislotti



Trasferimento «difficile» per l'Alpine Gr. 3 dei milanesi Toby-Teoldi

quarta, mentre quella di Finotto procede lentamente per noie alla trasmissione. Bella battaglia fra Ricci e Bernabei che ha la meglio giungendo quinto ed ultimo dei non doppiati dallo scatenato Facetti. Seguono Pittoni e Moreschi, mentre fra quelli che hanno dovuto rallentare visibilmente anche la Escort di Ruoso. Al via della seconda corsa prende la testa «Spiffero», seguito da Regis entrambi su Pantera, quindi «Tambauto» e Monticone su Porsche. Rinviene benissimo Turizio con la 131 dalle ultime posizioni e va in testa all'undicesimo giro. «Spiffero» mantiene il secondo posto mentre il duo delle Porsche francesi composto da Striebig e Segolen passano prima «Tambauto» e poi Regis installandosi al terzo e quarto posto. Settimo è Piazzini, anche questa volta lento a carburarsi con la 131 mentre ottavo è Monticone con la Carrera Gr. 3 ex Lovato, protagonista del giro dello scorso anno che dopo un bell'avvio ha rallentato notevolmente. Per la terza corsa atteso confronto fra l'Alfetta di Dini e la GTV di Pozzo entrambi ridotti dalla vittoria nel proprio raggruppamento a Casale. Al via entrano assieme in variante ed entrambi si girano, ne approfitta Garrone (BMW) che sta in testa fino al quinto giro, fintanto che Pozzo in rimonta non prende la testa a sua volta. Dietro a Garrone c'è poi Perego, Di-

ni, Botto, Mounal (Capri) e Cieloscuoro con l'altra BMW. Al dodicesimo giro anche Dini entra in contatto con i primi ed impegna Pozzo in una difficile staccata alla variante nella quale quest'ultimo perde il contatto. E' così in testa Dini, quindi Pozzo che non molla e l'arrivo fra i due è in volata con prevalenza per un soffio del toscano. Volata anche per il terzo posto con Garrone e Perego praticamente alla pari. Quinto è Cieloscuoro e sesto Mounal che ha rintuzzato l'offensiva di Cipriani. Fra le Alpine Gr. 3 si era sviluppato un bel duello fra Mercadante, Perotto e Rocca. Poi Perotto si gira, forse urtato in parabolica, quindi prevale Mercadante. Le due Opel di Selvatici e Torelli sono in prima fila per la quarta corsa. In testa è subito Selvatici con Torelli a ruota che purtroppo deve fermarsi al quarto giro con un giunto rotto, secondo è così Tacchini con la GTV, terzo Campani invano insidiato da Pozzi che si dovrà fermare ai box al diciassettesimo giro ritirandosi, quarta è la Kadett di Minaz mentre Fogliatti con la sua Gr. 2 ha ben presto ragione di un gruppetto di GTV Gr. 1 composto da Menichetti, Pischedda e Alberici; segue quindi Grassetti nuovamente tranquillo vincitore fra le Simca R. 2. Per la gara Alfasud di nuovo di fronte in prima fila Niccolini e Righi. Al via subito un gruppetto composto da questi due, quindi Maggiora e Bernero. Al settimo giro è Bernero a passare in testa ed a staccarsi approfittando della bagarre dietro di lui. Il suo vantaggio è minimo, ma è quanto basta al pilota dell'Alfasud Grossi per mantenere la testa fino al termine. Dietro dopo una serie di staccate a tre sulla stessa linea è finalmente Bisulli a staccarsi dai compagni di fuga ed a cercare anche di raggiungere l'ormai imprevedibile Bernero. Nella volata per il terzo posto ha la meglio Niccolini su Righi, quinto Mauro Baldi che nei giri finali ha passato Maggiora, Piroli e Fusar-Bassini.

mag.



La Pantera di «Willer»-«Carter» con evidenti problemi di gomme mentre a lato il gruppo delle Gr. 1 a Casale è guidato dalla Commadore di Torelli

Decide il GIRO per i tricolori dei Gruppi 4-5

ROMA. Seguendo il sempre discutibile criterio di concedere la titolazione sia a gare di mezz'ora sia a gare di quattro giorni, anche quest'anno il Giro d'Italia è valido per i campionati Italiani dei Gruppi 4 e 5. Per il Gran Turismo si tratta addirittura della gara di chiusura di un campionato disputato quest'anno in tono abbastanza minore e legato alla «miseria» di soli sei appuntamenti agonistici in tutto. Senza contare che vige sempre la regola del 50 per cento delle gare da tenere in considerazione per le classifiche e dunque sia per l'assoluto che per le varie Coppe-CSAI, saranno solo tre i punteggi validi.

Per l'assoluto Gr. 4 comunque ogni interesse è stato ormai «bruciato» da Gianfranco Ricci che con la Lancia-Stratos-Facetti ha sbancato il lotto con cinque vittorie su cinque gare. Per le Coppe, il Giro potrebbe essere decisivo nella oltre 3000 fra «Tambauto» e Capra ma visto che nessuno dei due si è presentato al via, il primo è ormai tranquillo tant'è vero che gareggia in gruppo 3. Altrettanto nella 3000 fra Mannino e Veltri ma solo il secondo è presente e dunque per il veneto la corsa sarà più «distensiva». Storia uguale anche nella 2000 con Nappi (Fiat 131 Abarth) che vincerà la Coppa in anticipo per l'assenza di Redolfi (Porsche 914/6) mentre nella 1600 sarà interessante la lotta tra Anna Cambiaghi (Alfa GTA) che ha 18 punti in sole due gare e Zarpellon (Alfa GTA) che ne ha altrettanti ma con tre gare utili. Nella 1300 il titolo è già nelle mani del siciliano De Maria e della sua Fulvia Rally.

In Gruppo 5, il campionato finirà solo il 14 novembre a Vallelunga ma già il Giro potrebbe anticipare parecchie risposte. Per l'assoluto è molto improbabile ormai che qualcuno possa inserirsi tra Ruoso e Finotto (entrambi con le Escort) che sono a quota 33 punti validi. Il primo però

è al momento avvantaggiato per i migliori piazzamenti.

Molto più confusa la situazione per le Coppe-CSAI soprattutto a causa dei bassi punteggi finora realizzati dai piloti. Nella oltre 3000, l'avvocato Capra con la sua Porsche che in realtà è una Gr. 4 è davanti con 21 punti ma non è al Giro, alla pari di Gottifredi (15) e Schon (18). Nella 3000, Bernabei cercherà invece di mettersi definitivamente al sicuro visto poi che manca il suo avversario più pericoloso (Di Gioia).

Nella 1600 il titolo andrà a Filippini (Escort) solo se si presenterà a Vallelunga per prendere parte alla terza gara «obbligatoria» mentre al Giro la classe non è stata nemmeno formata. Nella 1300 è presente invece Manini (X 1/9-Dallara), solitario ed a caccia di punti per aggiudicarsi la Coppa che già lo vede davanti mentre la 1000 e la 700 (con Foroni e Campani già «sicuri» con le Abarth-Baistrocchi) non sono state inserite nel regolamento. Alla faccia del criterio che dovrebbe porre tutte le classi sullo stesso piano per l'assoluto. Ma questo è un altro discorso.

Un «GIRETTO» in famiglia...

TORINO. Il Giro d'Italia si fa in due, e come nei rallies si presenta l'occasione di prendere parte alla gara non solo con l'amico o il collega, ma proprio con il parente, sia esso fratello, figlio o coniuge. L'edizione n. 4 del Giro, da questo punto di vista, offre spunti di un certo rilievo. A parte la famiglia-da-corsa composta dai Facetti, preparatori e piloti, quasi tutti i fratelli attualmente sulla breccia agonistica nazionale erano alla partenza da Torino.

● I più noti, attualmente, sono forse i Niccolini. Filippo, vincitore del Trofeo Alfasud, e Lorenzo, pilota di monoposto di Formula 2. Fanno coppia sull'Alfasud n. 20. Ci sono poi i Rombolotti, Sergio e Massimo, dei quali il più noto è certamente il primo, ottimo pilota di Alpine e vetture sport. Corrono, naturalmente con una berline francese, con il n. 447.

● I due Boninsegni hanno una concessionaria Fiat ad Arezzo, ed ovviamente partecipano con una Fiat, la 131 Rally n. 456. A dispetto del fatto di essere iscritto come seconda guida, è Marco quello più conosciuto. I due figli di Oddone Sigala (fino a qualche anno fa protagonista anche lui) non avrebbero fatto coppia assieme: Massimo era iscritto con la Ford Escort n. 280 con «Gilena», mentre Roberto doveva partecipare, con Comin, con l'Alpine n. 314 se... non l'avessero rubata la settimana prima del via. Anche il fratello ha comunque dato forfait.

● I due Bianchi, invece, che corrono con la Porsche n. 336, sono padre (Nunzio) e figlio (Massimo).

● Vi sono poi gli omonimi. Infatti, Giacomo Torelli (Opel n. 169) non è parente di Armando Torelli (BMW n. 285), così come nemmeno Piergiorgio Mussa (Porsche n. 339) è parente di Carlo Mussa (Simca n. 146).

● Due le coppie di coniugi: i siciliani «Iccudrac»-«Aldeg», con la Porsche 588, ed Eros e Viviana Corolli, al via con l'Alfasud n. 38. Rallysti che fanno coppia fissa i primi, velocista il secondo la cui moglie «debutta» al Giro come navigatrice, dopo aver lasciato trapelare velleità agonistiche per il prossimo anno.

Vedremo in questo caso la bella signora Corolli fare compagnia alle abbastanza numerose «pilotesse» italiane, delle quali al Giro '76 abbiamo anche Anna Cambiaghi, a caccia del suo primato nella Coppa CSAI della classe 1600 Gran Turismo (Alfa Romeo n. 449), Maurizia Baresi (navigatrice di Pittoni sulla Porsche n. 471), e la notissima Michelle «Biche» Petit, navigatrice dell'ultima ora di Gianfranco Ricci sulla Stratos n. 463. L'unica coppia interamente femminile è quella composta dalle francesi «Natacha» e «Chris», con la Alpine n. 326.



Partenza per la Stratos di Pinto-Bernacchini dalla pedana di piazza S. Carlo a Torino. Primi piloti al via, saranno i primi anche al Sestriere

100 cavalli in meno la STRATOS di PINTO

TORINO - Le due bellissime Stratos-Marlboro presenti al Giro sono solo apparentemente uguali. Di aspetto simile, hanno in comune il motore V6 a 2 valvole per cilindro e la sovralimentazione a turbocompressore. Ma mentre quella di Pinto è a carburatori, secondo lo schema (con vaschette in pressione, eccetera) della Stratos che aveva Munari lo scorso anno, quella di

zializzata per fornire non più di 480 CV. Quella di Pinto dovrebbe averne circa 380-390.

Per la maggiore potenza, la Stratos di Facetti è dotata anche di cerchi più larghi sui due treni: precisamente 12"-15" contro gli 8"-12" di Pinto. Inoltre, il motore sviluppato in tandem fra i Facetti e la Lancia ha il carter secco ed il serbatoio dell'olio posto anteriormente, con un nitido sistema di tubi.

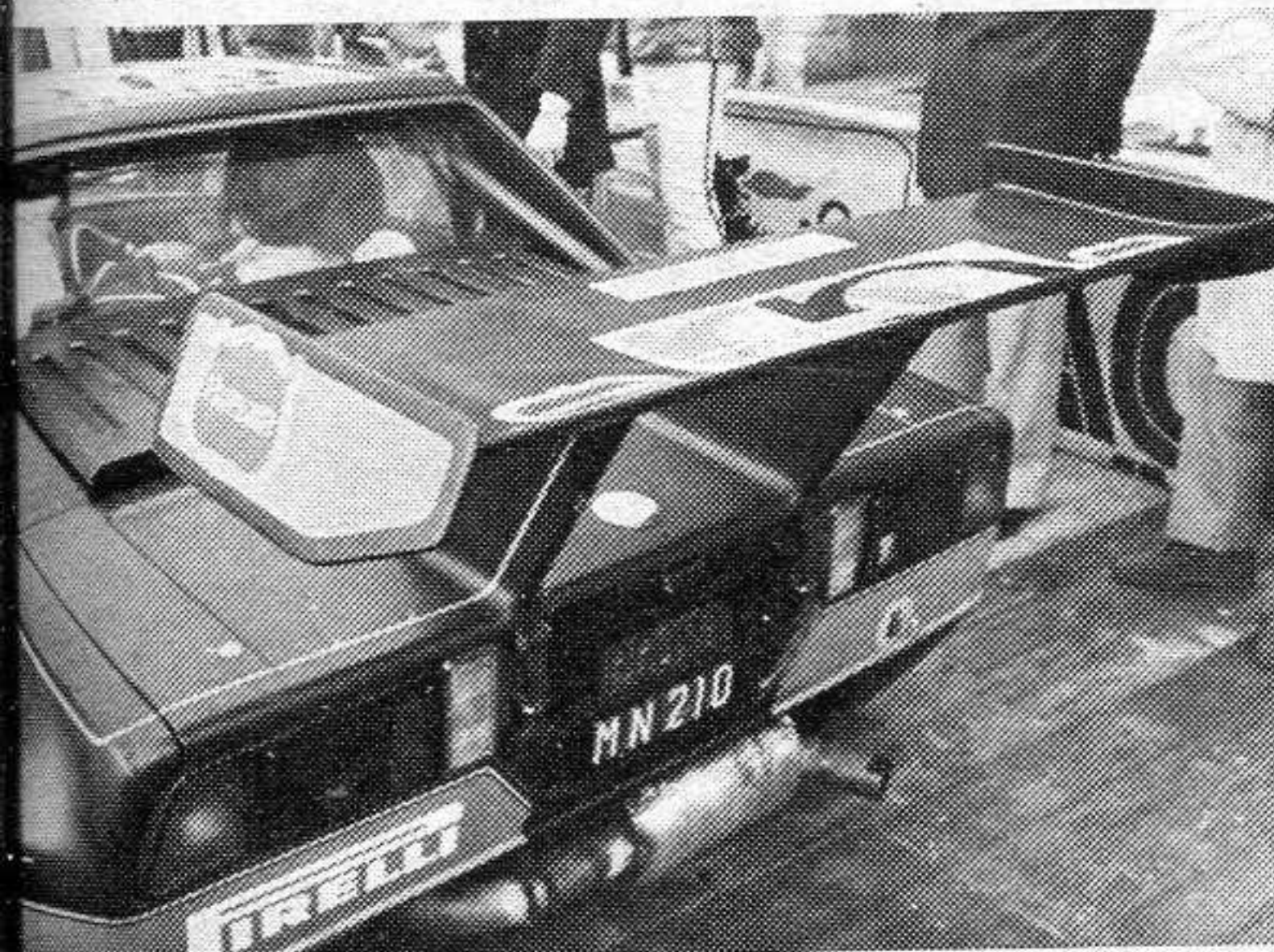
Per entrambe si è cercato di avvicinare il limite di peso minimo previsto per la cilindrata fittizia risultante dalla sovralimentazione, cioè 3.500 equivalenti a 915 kg. Le due Stratos-Marlboro dovrebbero essere fra i 940-960 chili.

LA FIAT - Ormai è un'abitudine, per l'Abarth, trovare la maniera di convincere qualcuno alla Fiat che vale la pena di partecipare a questa gara non « assillante », e con confronti più diluiti nel tempo, con vetture sperimentali. Dopo la bellissima prestazione (vinse!) della 031 dello scorso anno, è stato molto più semplice mettere in cantiere una nuova partecipazione affidata naturalmente al collaudatore Giorgio Pianta.

Solo che, ormai, non c'era molto da sperimentare per gli sviluppi futuri della 131-Rally. Si è pensato al turbocompressore, poi si è ripiegato su un ulteriore piccolo aumento (meno del 5 per 100) della cilindrata, ottenuto portando ad 86 mm. l'originale alesaggio di 84, lasciando invariata la corsa di 90. Si sono così ottenuti circa 10 CV in più del solito motore da rally. Per il resto la vettura è uguale, solo è stata adottata la lubrificazione a carter secco, indispensabile nelle gare in circuito, con serbatoio posteriore (quello della 027). Per il peso, si è guadagnato più o meno 70 chili, soprattutto per mancanza dei rinforzi rallystici.



Empirica ma comoda la presa d'aria per la Pantera ma certo più elegante, sotto, la X1/9 Dallara di Mannini



Facetti è una versione ancora più raffinata della silhouette che ha fatto (anche se poco) il mondiale marche.

E' alimentata ad iniezione Kugelfischer, e nel circuito di sovralimentazione sfrutta un bypass per diminuire il « tempo di inerzia » nella risposta ai comandi dell'acceleratore. Ha una potenza possibile di oltre 500 CV, anche se si presume che la sovralimentazione sia stata par-

WEEK-END PIENO IN CALIFORNIA PER
I PILOTI AMERICANI SUGLI EUROPEI

AL UNSER spopola con la PARNELLI 5000

RIVERSIDE - Colore, folclore, spettacolo, velocità per il week-end californiano, arricchito dalla corsa dei campioni e completata con l'ultima gara valevole per il titolo americano di formula 5000. Al Unser questa volta ha fatto da padrone indiscusso con la Lola Parnelli Jones più che mai rispondente alle esigenze di una pista complicata come questa di riverside. Il « minore » degli Unser aveva iniziato bene alla vigilia, qualificandosi alla media di 202,310 Km/h. seguito ad una frazione di decimi di secondo da Brian Redman e Alan Jones. Poi nella prima manche Unser dimenticava gli avversari e vinceva comodamente seguito da Schuppan e Alan Jones.

La seconda batteria la conquistava Jackie Oliver, scatenatosi con la Dodge Shadow, il quale ha avuto sulla scia l'inglese Redman e Brett Lunger. La finale, comunque, vedeva Al Unser e Jackie Oliver in prima fila decisi a darsi battaglia. Partenza veloce, serrata, con Al Unser al primo posto inseguito rabbiosamente da Oliver Redman dietro che marciava con qualche incertezza. La Lola del due volte campione americano oggi segnalava noie alla frizione e malgrado il lavoro rapido e preciso dei meccanici, la macchina non rendeva come dovuto.

Il pilota della USAC lentamente guadagnava terreno, tanto che al termine della competizione aveva 13 secondi su Jackie Oliver il quale, va detto, ha fatto di tutto pur di non perdere questa importante e decisiva tappa.

FORMULA 5000 SCCA - Riverside (California) 17 ottobre 1976

1. Al Unser (Lola T 332 Parnelli) alla media di 195,623 kmh; 2. Jackie Oliver (Dodge Shadow); 3. Brian Redman (Lola T. 332); 4. Alan Jones (Lola); 5. Vern Schuppan (Eagle Lola); 6. Warwick Brown (Lola).

JODY si batte ma per jella è 3. nel « Campioni »

RIVERSIDE (California) - James Hunt doveva partire dalla prima posizione, nella Corsa dei Campioni giunta alla seconda tappa qui in California, ma il pilota della McLaren ha preferito prendere l'aereo per il Giappone dove lo attende la squadra.

« Hunt è afflitto da infiammazione del gomito, male congenito dei tennisti » diceva il comunicato che la stampa americana non ha capito, ed ha accusato il biondo inglese di « codardia » e di « vanità »... senza tenere giustamente conto che per il bel James si presenta un titolo mondiale indubbiamente superiore al titolo di campione dei campioni, grossa corsa se osservata dal lato finanziario. Molti però hanno « perdonato » l'assenza di Hunt ricordando che poche settimane fa, sull'ovale del Michigan, Hunt andò ad urtare contro il guard-rail per fortuna senza conseguenze, piazzandosi ultimo.

Al suo posto, in prima fila c'erano Jody Scheckter e Gordon Johncock che hanno cercato di dare battaglia a Cale Yarborough il quale, dopo il primo giro, ha preso il comando ed ha diretto il gruppo per tutta la corsa. Dopo la combattuta tappa, prima del gran gala di febbraio sull'ovale di Daytona, il campione della Formula USAC (Indy) si trova in decima posizione, mentre Scheckter, trovatosi a suo agio — meglio che sull'ovale — ha concluso terzo, un po' sfortunato, dietro A.J. Foyt il quale, anche nello sprint finale, non è riuscito ad acciuffare « pel

di carota » che ha girato alla media di 157,470 kmh.

Per i 50 mila spettatori è stata una giornata piena di « thrill », anche perché prima del via della Corsa IROC c'era stata la qualificazione della Formula 5000 che ha visto Al Unser ottenere la migliore media, 202,310 kmh, dinanzi a Brian Redman. Scheckter è stato il più sfortunato, mentre Al Unser il più fortunato.

Corsa dei campioni IROC, Riverside (California), 17 ottobre 1976

1. Cale Yarborough, alla media di 157,470 Km/h; 2. A. J. Foyt; 3. Jody Scheckter; 4. Bobby Unser; 5. Al Unser; 6. Al Holbert; 7. Johnny Rutherford; 8. Buddy Baker, ad un giro; 9. Richard Petty; 10. Gordon Johncock; 11. David Pearson.

Allison sorprende ma «CALE» vale 230 milioni stock

CHARLOTTE - La vittoria di Donnie Allison ha colto di sorpresa tutti. L'outsider della Chevrolet che non figura neppure tra i primi 30 nella classifica generale della Nascar ha saputo infilare gli avversari blasonati a 40 giri dalla fine della 500 miglia National, subito dopo la fine della terza bandiera gialla, ed ha tenuto saldamente in pugno la prima piazza vincendo così la prima gara di stagione e 25 mila dollari, ricca fetta della torta di 125 mila dollari.

Alla vigilia, David Pearson, la volpe d'argento, aveva girato qualificandosi alla media di 259,407 Km/h. ma dopo un inizio gara spettacolare, fatto di spunti arditi e rimonte con Richard Petty, ha dovuto rallentare accontentandosi di finire sesto, a tre giri dal vincitore.

Anche Richard Petty, afflitto da noie alla frizione, ha concluso in ottava posizione a sei giri di distacco. E' stata una corsa tutta sorprese. Allison che vince, i grossi che finiscono nelle retrovie, incluso A. J. Foyt che dopo soli 59 giri ha rotto il braccio dello stesso e Gordon Johncock (valvola) nonché Johnny Rutherford (motore).

Dopo questa corsa, Cale Yarborough è in testa alla classifica con 4.225 punti contro i 4.098 di Richard Petty, seguiti da Benny Parson, Bobby Allison, Dave Marcis e Lanny Pond. Yarborough inoltre è in testa alla lista dei piloti che hanno vinto più dollari durante la stagione che si concluderà il 7 novembre ad Atlanta.

Il pilota « pel di carota », infatti, ha vinto sino ad oggi 285 mila dollari, con Petty secondo (280.084 dollari). Petty ha lasciato intendere che nel 1977, molto probabilmente lascerà la Dodge e la STP, con la quale si è creato un nome ed una fortuna per passare alla Mercury.

Lino Manocchia

NATIONAL 500, Circuito di Charlotte Motor Speedway, gara per il campionato NASCAR Winston Cup - 10 ottobre 1976

1. Donnie Allison (Chevrolet) alla media di 227,232 kmh; 2. Cale Yarborough (Chevrolet); 3. Bobby Allison (Mercury); 4. Buddy Baker (Ford); 5. Benny Parson (Chevrolet) ad un giro; 6. David Pearson (Mercury) a 3 giri; 7. Lennie Pond (Chevrolet) a 5 giri; 8. Richard Petty (Dodge) a 6 giri; 10. Bobby Wawak (Chevrolet) a 8 giri.