

MAKINEN - LIDDON
«*abbonati*»
al rally inglese

domenica SPRINT

Lombard



international
1974 rally
OF GREAT BRITAIN

**Il convulso
finale
del MARCHE**

RACcomandata speciale (dalla STRATOS e dal suo grande pilota) la LANCIA per il bis mondiale

**Si è temuto per MUNARI
un «colpo» al cuore!**

RALLY DEL RAC - 15-20 novembre 1974 -
Rally valevole per il campionato mondiale
marche.

LA CLASSIFICA

1. Makinen-Liddon (Ford Escort RS 1600) 482'39"; 2. Blomqvist-Sylvan (Saab 96) 484' e 21"; 3. Munari-Sodano (Lancia Stratos) 491'55"; 4. Waldegaard-Thorzelius (Toyota Corolla) 493'54"; 5. Rohrl-Berger (Opel Ascona) 495'52"; 6. Walfridsson-Jensen (Volvo 142) 496'09"; 7. Clark-Mason (Ford Escort RS 1600) 499'06"; 8. Coleman-O'Sullivan (Ford Escort RS 1600) 500'29"; 9. Sclater-Holmes (Datsun Violet) 501'56"; 10. Lampinen-Andreasson (Lancia Beta) 501'57"; 11. Rockey-Channon (Ford Escort RS 1600) 502' e 20"; 12. Aaltonen-Easter (Fiat 124 Rally) 506'32"; 13. Rainio-Lehto (Saab 96) 507'58"; 14. Kinnunen-Aho (Fiat 124 Rally) 510'11"; 15. Kallstrom-Billstam (Datsun Violet) 511'31"; 16. Sparrow-Crellin (Vauxhall Magnum) 513'14"; 17. Hauck-Weidmann (Porsche Carrera) 518'51"; 18. Rae-Muir (Ford Escort RS 1600) 519'27"; 19. Bloxham-Harper (Triumph Dolomite) 519'30"; 20. Faulkner-Peters (Datsun Violet) 522'02"; 21. Borjesson-Hawkins (Opel Ascona) 524'40"; 22. Haugland-Antassen (Skoda 120 S) 527'13"; 23. Hill-Wood (Vauxhall Magnum) 528'22"; 24. Paganelli-Russo (Fiat 124 Rally) 529'07"; 25. Tordoff-Short (Porsche Carrera) 520'17".

Coppa delle Dame: 1. Moss-Carlsson (Toyota Celica GT) 545'56" (29. assoluta); 2. Robinson-Rogers (Ford Escort RS 1600) 566'67"; 3. Oksala-Rossi (Hillman Avenger GT) 580' e 31".

Costruttori: 1. Datsun 1535'29"; 2. Fiat 1545'50"; 3. Mazda 1788'14".



Sandro Munari da spettacolo con la sua Lancia Stratos, lanciando qua e là la vettura di fronte al pubblico inglese. Il suo 3. posto al RAC è dovuto alla prudenza e a un malessere

YORK - Ancora una volta la Ford si è aggiudicata il Rally del RAC. Makinen e Liddon hanno dato magnifiche prestazioni e, diversamente dai loro compagni di squadra, la sfortuna li ha lasciati abbastanza tranquilli. Subito dietro c'era la Saab di Blomqvist e Sylvan, mentre Munari e Sodano hanno portato la loro Lancia Stratos a un eccellente terzo posto, particolarmente meritevole in quanto per buona parte della competizione Munari non si sentiva bene. La sfida della Fiat alla Lancia non è riuscita, dato che Lampinen ha portato la Beta al decimo posto, mentre tre Fiat si piazzavano

dodicesima, quattordicesima e venticquattresima. Ciò significa che se la Fiat vuole vincere il campionato, dovrà aggiudicarsi la vittoria nel Giro di Corsica a patto, però che la Lancia non segni neanche un punto: previsione che sembra piuttosto improbabile.

Nella nostra prima cronaca della gara abbiamo lasciato i concorrenti in procinto di arrivare a York, per la sosta notturna. Allora la situazione generale era questa; Makinen e Liddon su Escort conducevano davanti a Munari-Sodano per 85". L'arrivo a York senza guai, in mezzo alla nebbia, non ha comunque posto

fine alle complicazioni della giornata. Munari ha atteso in un albergo, mentre i meccanici lavoravano attorno alla Stratos, poi, è uscito per portarla al parco chiuso, indossando soltanto la leggera tuta. Durante il pranzo non si è sentito bene ed è andato a coricarsi. Circa un'ora dopo sua moglie ha telefonato ad Audetto per dire che Munari aveva avuto un collasso e che temeva perfino di avere un attacco di cuore. Un medico ha diagnosticato un misto di fatica e degli effetti del freddo improvviso, oltre a indigestione. A suo tempo, dopo massaggi e cure, Munari si è sentito me-

glio e si è addormentato, però mancavano già soltanto quattro ore al via. Il 18 novembre è dunque stata una giornata d'ansia per la squadra Lancia e si era provveduto ad appostare medici in vari punti del percorso, mentre Fiorio ne portava uno con sé in macchina, perché attendesse a Carlisle ove era prevista la seguente breve sosta per il riposo.

Attorno a York c'erano ancora nebbia e brina, mentre i 129 equi-

David Hodges

CONTINUA A PAGINA 26

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

paggi superstiti si avviavano per coprire il percorso verso nord in direzione della Scozia e delle prove speciali più dure. Prima che si giungesse alla grande «sfida» delle foreste, c'erano alcune prove particolari; per esempio a Croft, ove venivano usate parti del circuito e del percorso da rallycross. Un tipo di prova che serviva a «riscaldare» gli equipaggi, prima che si presentasse la grande sfida della foresta di Kielder.

Lentamente, sulle prime, Makinen ha cominciato ad ampliare il proprio vantaggio e dopo quattro prove lo aveva portato a 90". Al tempo stesso il terzo piazzato, Walfridsson, aveva ridotto il varco con Munari, da 1'56" a 1'12".

Alla sosta di Carlisle, il lunedì pomeriggio, c'erano stati mutamenti fra i primi dieci, di poco conto comunque fra i tre leaders. Makinen si era creato un vantaggio di 2'43" su Munari, e Walfridsson era staccato dall'italiano di soli 39", nonostante una «escursione» fuori percorso con la sua Volvo. Come si vede, dunque, Munari restava ostinatamente aggrappato alla sua posizione, benché la stanchezza gli tirasse i tratti del volto. In ogni modo, il dottore ha dichiarato che era in buone condizioni e ha potuto prendersi un breve riposo. Con l'altra Lancia ufficiale, Lampinen durante la mattina aveva avuto noie alla trasmissione che avevano handicappato i suoi tentativi per riguadagnare il terreno perso nel Galles, quando aveva avuto guasti ai freni.

Fra i primi dieci mancava Eklund, la cui Saab si era rovesciata sicché il pilota era potuto ripartire dopo avere perso molto tempo, e Ove Andersson; su una gobba la sua Toyota era partita a muso avanti e il conduttore che lo seguiva, Malkin, ha poi riferito «la sospensione anteriore della vettura di Ove era staccata» (lo stesso Malkin si è ritirato presto l'indomani, quando è uscito di strada in una prova speciale e la Avenger si è piantata nel fango). Waldegaard, che pilotava l'altra Toyota fra i leaders, è pure uscito di strada. («Ho perso un prezioso minuto — ha poi detto) però ha continuato. In analogo incidente Rockey ha perso un minuto e mezzo.

La rincorsa di CLARK

A un certo momento Coleman era sesto, ma poi è stato superato da Rohrl mentre fra i primi dieci si è inserito Sclater su Datsun. Roger Clark stava risalendo pure lui, dopo avere lasciato York in ventesima posizione. «Oggi credo di avere guadagnato 25" su Timo e se posso continuare così stasera sarò elencato fra i leaders» ha detto. Nel Galles aveva commesso un errore che gli era costato 12' e il suo coequipier, Manson aveva passato la notte facendo il navigatore e tenendo stretto lo sportello rimasto danneggiato in una collisione. A Carlisle Clark era risalito al quattordicesimo posto.

La Fiat aveva perso la vettura di Carlsson-Reinicke, uscita di strada in una prova speciale; dato che la macchina non faceva parte del team, la cosa non ha influito sulla sfida della Fiat in questa categoria. La Escort di Michele di Kent aveva noie ai carburatori e il principe ha osservato: «Sono già fortunato di essere qui, dato che i tratti di Kielder erano fenomenalmente duri».

Mentre il rally lasciava l'Inghilterra le posizioni fra i leaders erano le seguenti: Makinen, 281,50; Munari 285,36; Walfridsson 286,14; Blomqvist 286,23. Verso Edimburgo, prima che vi arrivassero i concorrenti,



Un atterraggio «morbido» della SAAB di Stig Blomqvist e Hans Sylvan in una delle «special stage» inserite nel percorso ad uso e consumo degli spettatori, numerosissimi. La SAAB V4 degli svedesi è arrivata 2.a assoluta



Il coupé Toyota Levin che Ove Anderson in coppia con Arne Hertz ha condotto ottimamente fino a metà percorso, poi ritiratasi per incidente. La vettura della coppia svedese era iscritta al RAC dal «Dealer Team Toyota»



Sopra, Ballestrieri, in coppia con Philips, in una prova speciale particolarmente veloce, con la Beta coupé. Si è dovuto ritirare molto presto. Sotto, prima delle Fiat, la 124 Abarth di Aaltonen-Easter, dodicesima



c'era nebbia che a volte riduceva la visibilità a venti metri; c'erano anche tratti ghiacciati e dopo è caduta la pioggia. Il fatto saliente della notte è stata la sfida di Blomqvist, che lo ha condotto in seconda posizione; più di una volta la sua Saab si era rovesciata e si aveva l'impressione che, a mano a mano che il rally proseguiva, la vettura venisse progressivamente ricostruita. Munari ha perso un poco di tempo per noie ai freni e a Erskine Bridge sono stati sostituiti alcuni pezzi della sospensione della Stratos. Arrivati all'alba, Lampinen era riuscito a portare la sua Beta in decima posizione e, compiendo uno sforzo massimale.

106 superstiti si sono riavviati verso sud e è cominciata a fioccare un poco di neve. All'alba le Fiat erano undicesima (Aaltonen, con 347,50 contro i 333,30 del leader Makinen), dodicesima (Paganelli e Clark entrambi con 348,34) e diciassettesima (Kinnunen 353,53). Due vetture del team Alfa Sud erano ancora in gara, quelle di Hililard (72.) e di Bertorelli (73.).

Nel nord dell'Inghilterra la neve è cominciata a cadere inaspettatamente più fitta (Russo avrebbe detto: «Il guaio era che nessuno riusciva ad avere notizie sui tratti innevati, ci toccava tirare a indovinare»). Questo è stato in complesso un vantaggio per Blomqvist, il quale è riuscito ad arrivare per primo alle prove speciali, prima che la neve diventasse compatta e scivolosa. D'altro canto per Munari è sembrato invece rappresentare un deciso handicap. Alla prova di Castle O'Er, per esempio, la Stratos dava l'impressione di essere difficile da tenere sotto controllo e Munari non pareva incline a lasciarla slittare qua e là. Più tardi ha avuto grossi problemi per girare attorno alla forcella sul tratto speciale, infatti è uscito di strada però a lenta andatura. Le maggiori vittime, comunque, sono state le Fiat. Aaltonen ha detto: «La neve ci ha colti di sorpresa e ha reso la guida difficile, però abbiamo superato il problema e stiamo cominciando a segnare di nuovo tempi competitivi». Macaluso, che fungeva un po' da vice-direttore squadra, ha spiegato il problema, esistente per Rauno in quanto questi non aveva provato con i Pirelli. Per un outsider, però, sembrava soltanto che fossero arrivati i furgoni Pirelli di servizio sbagliati, cioè senza pneumatici da neve a bordo.

Ossigeno per la squadra FIAT

C'è però stata una consolazione: Eklund si è ritirato e questo ha dato alla Fiat un salubre vantaggio per il premio per costruttori. La minaccia della Datsun era lontana e, come ha detto il suo principale pilota Sclater, non aveva senso fare altro che cercare di comportarsi con prudenza. Le speranze della squadra giapponese poggiavano su Kallstrom. A proposito, i coraggiosi giapponesi Koujimoto e Uchiyama si sono ritirati, con la loro Nissan P610.

E così di nuovo a York, per un altro riposo notturno. L'ordine a quel momento era: Makinen 408,01; Blomqvist 410,35; Munari 416,14; Waldegaard 416,30; Walfridsson 417,38; Rohrl 419,31; Coleman 421,40; Rockey 423,23; Clark 423,30; Sclater 423,47; Lampinen 425,12; Aaltonen 426,45; Paganelli 429,47; Rainio 430,11; Kinnunen 431,22.

Tre Fiat fra le prime 15 e un mutamento nelle tattiche. Per quanto prezioso potesse essere il premio per squadre per la Fiat (Inghilterra), importava poco a Silecchia, il quale ha ordinato ai suoi piloti di andare a tavoletta l'ultima mattina, rischiando di perdere il premio per

Stupiti un po' tutti del gran numero di spettatori al RAC

LONDRA - Mentre il Rally del RAC era a metà, è entrato in vigore in Inghilterra un aumento sulla tassa sul petrolio che, come risultato ha fatto crescere del 15% il prezzo della preziosa benzina. Poco piacevole, dato che poco prima che fosse annunciato, il sottoscritto aveva accettato l'offerta di un coupé Mazda RX3 da usare durante il rally. Ma poiché le vetture con motore Wankel potrebbero essere destinate a sparire, ho deciso di acquistare esperienza in guida difficile su lunga distanza con una di queste macchine senza badare a spese. La parola «spese» ci piove bene, perché queste vetture sono indubbiamente molto assetate e danno perfino un sentimento anti-sociale, sul fatto di sperperare le sempre calanti riserve di petrolio.

Comunque, in cambio del consumo di cir-

ca dodici litri per cento chilometri, per lo meno c'era una guida poco stancante.

Il mio compagno era un giornalista che normalmente si occupa delle corse in circuito ed è rimasto veramente esterrefatto notando la folla presente in certe prove speciali. Ai 12.000 di Harewood abbiamo accennato nella cronaca della prima parte della corsa, e a Clocaenog i parchi pubblici erano pieni di gente assai prima che arrivassero le prime vetture. Quando ci siamo arrivati, precedendo di poco i concorrenti, i fossati e i terrapieni attorno alla strada pubblica erano pieni di spettatori, un chilometro dopo l'altro, e c'erano code di vetture. Più interessante forse del parere del mio compagno, in seguito ho trovato dirigenti di Silverstone e di Brands Hatch altrettanto stupiti per il numero di spettatori...



Per Walter Rohrl, in coppia con il solito Berger sull'Ascona gr. 2, un quinto posto eccellente



Timo Makinen, questa volta in coppia con Henry Liddon, ha nuovamente vinto il Rally RAC, dominandolo da cima a fondo con la Ford Escort RS. A destra, impegnata in uno dei tipici tratti nella foresta ecco la Volvo 142 del fuoriclasse svedese Per Inge Walfridsson, alla fine al 6.º posto assoluto



squadre. Il concetto consisteva nel portare una Fiat (soprattutto quella di Aaltonen, s'intende) davanti alla Lancia di Lampinen. Infatti, più che sperarlo, la Fiat riteneva che la Stratos non avrebbe resistito per tutta la mattina. Il percorso consisteva di una fila di nove tratti speciali in foresta, uno dopo l'altro, e nella maggioranza veloci. Non c'era stata neve, e la brina notturna non era dura, però si prevedeva che il fondo sarebbe stato scivoloso.

La giocata d'azzardo non è andata bene alla Fiat. Benché i piloti tentassero del loro meglio, e facessero tutti dei testa-coda durante la mattinata, Lampinen si è allontanato ancor più da Aaltonen e Munari si è aperto un comodo varco nei confronti di Waldegaard (che si era avvicinato parecchio). La Fiat ha perfino perso il premio per squadre.

Per Silecchia attesa vana

Nel tratto di Staindale Paganelli ha urtato contro una roccia, si è staccato un pneumatico, la ruota è rimasta danneggiata, poi si è staccata; la Fiat ha fatto un testa-coda e si è

fermato 200 metri più avanti. Paganelli e Russo hanno sostituito la ruota, continuando poi con lo sterzo molto danneggiato (è stato riparato in tempo per il tratto finale), però hanno perso 18'... e 11 posizioni. Il sottoscritto aspettava alla prova successiva, ove per coincidenza Silecchia attendeva che passassero le vetture. D'un tratto in distanza un italiano si è messo a gridare (credo che fosse Macaluso) e bastava guardare la faccia di Silecchia per capire che era accaduta la catastrofe...

Benché apparentemente Makinen sembrasse pieno di assoluta fiducia nella vettura di testa, anche qui non tutto andava bene. Makinen e Liddon erano preoccupati per la frizione, al punto che hanno chiesto per radio che venisse sostituita. Liddon riteneva che sarebbero occorsi 50 minuti... un ritardo di 60 in un tratto speciale avrebbe significato l'esclusione dalla gara. I meccanici hanno svolto il lavoro in 55 minuti... proprio per un pelo. Poi, all'ultima prova, Makinen è finito in una grossa buca e Liddon stupito che non ci sia stato un incidente.

In effetti Liddon in tutta quell'ultima mattina è rimasto molto ammirato e ce ne vuole perché Henry provi questo sentimento. «Timo è

stato assolutamente magnifico — ha detto —. Ha sempre "tastato" il pedale del freno col piede sinistro provando in caso che il fondo fosse scivoloso. Notavamo quanto tempo guadagnava Blomqvist: l'abbiamo battuto in due prove, ma lui ci ha battuti in sette. Potevamo permettercelo, però. Il momento peggiore del rally si è avuto stamattina, quando abbiamo deciso che dovevamo sostituire quella frizione».

Makinen ha restituito il complimento. «Henry aveva pianificato tutto, l'ultimo giorno — ha detto —. Questo è un rally fantastico, il più bello del mondo».

La STRATOS a prova di Safari

Può darsi che il suo giudizio sia parziale — lo vince ormai da parecchi anni — però in quel momento parlava con un compatriota e molti concorrenti a York sembravano condividere il suo parere. Se non altro erano d'accordo nel ritenere che quello del RAC è uno dei rallies che offre maggiori sfide e che le prestazioni di Munari-Sodano sono state degne di lode. Se Sandro

non si fosse sentito poco bene, e se non gli fosse stato ordinato di non lottare per la posizione di comando la prima notte nel Galles, non è assolutamente improbabile che avrebbe potuto ottenere una vittoria sensazionale. A York, comunque, quelli della Lancia sembravano soddisfatti. Audetto ha perfino scherzosamente osservato che, dopo questa dura prova, potrebbero mandare la Stratos al Safari. Credo, almeno, che scherzasse...

Con un italiano, un tedesco e tre inglesi fra i primi dieci, l'antica fama del RAC quale specialità scandinava dovrebbe un poco diminuire (ci sarebbe inoltre stato un inglese in più, se Rocky non si fosse rovesciato verso la fine, retrocedendo poi all'undicesimo posto). 84 equipaggi hanno portato a termine la competizione, numero minore di quanto si sia mai avuto nei passati dieci anni. Avrebbero dovuto essercene 85, ma la DAF 55 in 60. posizione si è fermata per guasto, a un chilometro dalla fine a York, dopo l'ultimo tratto speciale. Che iella, signore Lawson ed Eadie...

Signor Munari, l'anno prossimo venga a vincere il RAC!

d. h.



C'è scritto Mannucci, ma i baffi sono quelli inconfondibili di Pierino Sodano, per l'occasione accanto al «Drago» nell'avventura al Rally RAC

L'esperienza di FIORIO

YORK - I tratti di Clocaenog erano quattro e a circa cinque chilometri il sentiero si allarga e lì c'erano i meccanici Lancia del servizio assistenza. L'unica altra squadra importante presente era quella della Ford, mentre gli altri erano più lontani, nella vallata. Presumibilmente si trattava di un esempio dei frutti che dà l'esperienza di Fiorio, perché se la Beta di Ballestrieri fosse stata riparabile i meccanici erano proprio nel punto giusto per provvedere.

Abbiamo poi rivisto quelli della Lancia alla sosta di Machynlleth, ove naturalmente Fiorio ha confermato il peggio,



Sandro Munari, alle verifiche. Il pilota italiano ha di nuovo stupito gli intenditori, pur non vincendo

per quanto riguardava Ballestrieri. Da Machynlleth, tra parentesi, ho raccontato che Munari era di cattivo umore, mangiando minestra e salmone scozzese. Non si poteva biasimarlo, per una reazione tanto umana! Dopo tutto conduceva nel rally in cui la maggioranza dei piloti sogna soltanto di potere condurre e gli era appena stato detto di rinunciare alla prima posizione. Fino a quel momento, e anche dopo, le sue prestazioni avevano già fatto molto per indebolire la fama del RAC quale manifestazione per scandinavi, o per uno o due specialisti inglesi. Fra parentesi, credo di avere dimenticato di riferire, da quello stesso posto, che i problemi di Alen erano dovuti a un certo momento alla mancanza di acqua di raffreddamento. La sua decisione di continuare è valsa a rovinare il motore dell'Escort.

Ma torniamo a Munari. La sua ovvia stanchezza, quando è tornato a York, è stata causa di grande preoccupazione e la forte indigestione di cui soffriva non è certamente stata di aiuto. Per lo meno ha potuto farsi una buona notte di sonno, prima di avviarsi verso la parte più dura del rally, quella in Scozia.

Le condizioni, negli ultimi chilometri per arrivare a quel luogo di sosta, erano state disastrose, perché era una di quelle notti in cui si trovavano ogni tanto inattesi tratti ghiacciati. Fino ad allora la gara si era svolta con sole due periodi di nebbia, soltanto poca pioggia e ogni tanto ghiaccio. L'ingrediente mancante dal menu era la neve, che molti teams avrebbero invece desiderato per rallentare la velocità nelle prove speciali, oltre ad offrire un «tappeto morbido» su cui le vetture potessero rimbalzare (qualsiasi cosa sarebbe stata preferibile ai bordi duri delle strade!).

d. h.

YORK, 20 novembre - Dopo cinque giorni di corsa e settantasei prove speciali, siamo all'arrivo di questo durissimo rally d'Inghilterra, terzi assoluti e primi di classe, con un'ancora freschissima Stratos, sotto gli occhi ancora increduli dei maggiori esperti del campo, che avevano espresso alla partenza tutto il loro scetticismo sulle possibilità di riuscita di una macchina come questa, in una gara tanto impegnativa.

Strette di mano, pacche sulle spalle, commenti in inglese e poi un volenteroso poliglotta, che condensa la sua ammirazione in un italiano un po' faticoso, «Moltissimo bravissimi!» e allora Sandro si riscuote dall'abituale silenzio e fa «Perché bravissimi? non abbiamo mica vinto». Ecco, in queste semplici parole, si condensa tutta la volontà e la grinta di uno dei più forti piloti del momento, che pure è stato capace di mordere il freno ed imporsi una condotta di gara totalmente al risparmio, per aumentare al massimo le probabilità di finire la gara, e conquistare così dei preziosi punti per il Campionato del Mondo. Precauzione forse inutile, perché la Stratos è arrivata in condizioni perfette, con un unico cambio di ammortizzatori a metà gara, ma purtroppo non è possibile prevedere il futuro, e le condizioni alla vigilia non erano tali da far prevedere il risultato tanto roseo.

Mannucci 40 (di febbre) e Sodano ci sta

La Lancia aveva previsto di venire in Inghilterra in forma piuttosto dimessa, con solo una Beta affidata a Lampinen, ed ha dovuto modificare i suoi programmi dopo gli insperati sviluppi del Mondiale Marche. Impegnato negli Stati Uniti, Audetto aveva delegato l'organizzazione della gara e dell'assistenza a Tony Nash, il quale ha però dato forfait all'ultimo momento, per problemi familiari, e così il d.s. Lancia si è trovato a partire da zero e da solo, ad una settimana dalla gara. Come si è riuscito a mettere assieme qualcosa, e co-

Il coequipier dell'ultimo minuto PIERO SODANO, racconta l'entusiasmo degli inglesi per la STRATOS e MUNARI

«Moltissimo bravissimi»

me questo qualcosa abbia anche funzionato, rientra nel campo dei miracoli; sta di fatto che quando il pomeriggio prima della partenza, Mannucci si è messo a letto con 40 di febbre, il buon Daniele deve veramente aver sfiorato il collasso.

Combinazione ha voluto che a York ci fossi anch'io, incapace di stare lontano dal mondo del rally, anche se solo come spettatore, essendo stato ormai giubilato dal team Fiat e quindi virtualmente in vacanza per il finale di stagione '74. Audetto si è rivolto proprio a me e, facendo le-

presente Audetto e ad un Fiorio che in queste occasioni si ributta coraggiosamente nella mischia, ha girato a dovere.

Sandro e la Stratos sono stati grandi ed ecco che è saltato fuori il nostro terzo posto e quei preziosi dodici punti, che hanno ricollocato la Lancia in testa ad un Mondiale «all'ultimo respiro». E la soddisfazione del team HF è giustificata, se si pensa che la prova decisiva si svolgerà sulle strade della Corsica, tutte in asfalto, dove le agili e potentissime Stratos, partono decisamente avvantaggiate rispetto agli spider 124 dei loro diretti antagonisti. Ci sarà, è vero, su una delle macchine Fiat, uno specialista del calibro di Bernard Darniche, ma resta da vedere come l'ex «alpinista» si sia assuefatto alla guida di una vettura totalmente diversa da quella a lui familiare.

Tra i due litiganti Alpine gode?

Il risultato a sorpresa potrebbe fornirlo anche Pinto, inspiegabilmente trascurato dopo il bel successo del Tap, e che proprio da questo potrebbe trovare un'ulteriore spinta per correre al massimo delle sue già grandi possibilità. Per gli altri tre equipaggi Fiat sono stati fatti i nomi di Alen, Pianta e Verini e, a meno che la corsa non assuma delle caratteristiche anomale, non ci sembrano in condizioni di fornire dei risultati di alto valore assoluto.

Dall'altra parte, oltre alla Beta della University Motor di Mauro Pregliasco a caccia di preziose esperienze, Andruet e Ballestrieri hanno tutte le carte in regola per la vittoria e Munari con il quattro valvole, malgrado la scarsa preparazione, è un campione capace di qualsiasi sorpresa. Previsione orientate Lancia, quindi, tanto più che la caccia al primo posto è aperta anche a certe vetture blu, che in Corsica hanno tuttora la loro parola da dire. Campionato a parte quindi, il proverbio potrebbe essere: tra i due litiganti, Alpine gode.

Piero Sodano



Alla partenza, accanto alla Stratos vediamo il delegato CSAI, Filippi

va sul mio orgoglio professionale, è riuscito a cancellare le riserve che la gran voglia di correre ed una certa amarezza per gli ultimi contatti con il mio ex-team, avevano già scosso. Così, preso in prestito il casco di Mario e data una scorsa veloce al regolamento, sono partito per il rally il meno preparato della mia carriera; un po' di mestiere e un po' di fortuna hanno fatto sì che andasse tutto liscio e anche d'assistenza, grazie all'omni-



Eccezionale anche la prova della sempre migliore Lancia Beta coupé, che Simo Lampinen e Solve Andreasson hanno portato al decimo posto assoluto



Sopra, la Fiat ufficiale di Carlsson-Reinike. Si nota, a destra, uno dei cartelli di segnalazione del tracciato, segreto. Sotto, l'Avenger di Malkin



Non più mondiale il P.O.R.

PARIGI - Dopo i risultati disastrosi delle edizioni 1973 e 1974, il rally « Press-on-regardless » anche se figura ufficialmente nel calendario 1975, non avrà più la validità per il campionato del mondo marche. La CSI sarebbe giunta a questa decisione indipendentemente da quella che dovrà prendere a proposito dei reclami che sono stati presentati dopo questa edizione della gara americana.

● Sembra molto dubbioso il futuro dei programmi di corsa della OPEL in Inghilterra, iniziati soltanto quest'anno con Hanson come primo pilota e con risultati tutt'altro che scoraggianti. Forse è soltanto un particolare, ma si direbbe un altro indizio del modo in cui i guai economici influiscano sullo sport automobilistico.

● Pare certo che la Players continuerà a patrocinare il GP d'INGHILTERRA e ormai non sembrano esservi più dubbi che rinnoverà anche i suoi legami con la Lotus. Pertanto l'unica « vittima » del taglio dato dalla Players è il team motociclistico Norton, che non avrà più il patrocinio. Fra parentesi, in Inghilterra non sono soltanto le corse a perdere il patrocinio dei tabacchi, infatti la Rothmans ha rinunciato anche ad altri sports, come il tennis.

● Una squadra da rally dal futuro incerto è quella ufficiale della DATSUN con sede in Inghilterra, anche se le tre vetture partecipanti al Rally del RAC erano assistite dalla casa. Benché fossero tutte delle Violet, erano notevolmente diverse: quella di Kallstrom aveva un motore a iniezione con un solo albero a camme in testa (visto che Harry non si fida della versione con due alberi), Sclater disponeva di un motore a 16 valvole con due alberi a camme in testa e carburatori, mentre la vettura di Faulkner aveva un motore a carburatori con un solo albero a camme in testa.

Campionato Mondiale Rallies

	TAP	SAFARI	1000 LAGHI	SANREMO	CANADA	P.O.R.	R.A.C.	TOTALE
LANCIA	—	12	—	20	20	10	12	74
FIAT	20	1	12	15	—	15	—	63
FORD	2	2	20	—	10	—	20	54
TOYOTA	10	—	—	—	12	—	10	32
DATSUN	8	10	—	—	8	—	2	28
PORSCHE	—	15	—	8	—	4	—	27
OPEL	—	—	3	12	—	—	8	23
MITSUBISHI	—	20	—	—	—	—	—	20
RENAULT	—	—	—	—	—	20	—	20
SAAB	—	—	—	—	—	—	15	15
ALPINE	4	—	—	—	—	8	—	12
VOLVO	—	—	—	—	—	—	6	6

MAKINEN ha ammesso

« Sono andato più forte con Sandro alle costole »

YORK - Il leader assoluto, Makinen, era fiducioso nell'intermezzo ma ha ammesso: « E' stata una vera lotta, restare davanti a Munari... averlo così vicino mi faceva andare più forte ». Il suo compagno, Lidon, ha semplicemente osservato: « Per quanto mi riguarda, è stata una corsa veloce e liscia dal principio alla fine ».

Dopo una fase di prove, in un rally ci si aspetta sempre di vedere nomi inattesi in cima all'elenco. Lì, al trentesimo posto c'era Taylor il campione inglese di rallycross che si cimentava per la prima volta in un rally importante. Nelle ore diurne aveva sfruttato al massimo le sue doti naturali per guadagnare tempo,

benché ammettesse di non essere ancora abituato ai tratti notturni. A pensarci bene, fra i leaders c'erano più inglesi del solito: due fra i primi dieci e Sclater che avanzava. Questo non è però avvenuto, come sospettavano alcuni concorrenti forestieri, perché i piloti inglesi disponessero di precedenti cognizioni del percorso e avessero preso appunti. Il sospetto è nato perché un giornale inglese aveva pubblicato « il percorso » alcune settimane in anticipo. Quando sono stati distribuiti gli opuscoli ufficiali, è stato subito chiaro che il « percorso » del giornale si basava soltanto su note di chi aveva tirato a indovinare, per di più in modo inesatto...



Come il trofeo rallystico, anche il Trofeo di velocità Simca-Ausonias-Kleber, patrocinato da Autosprint, ha ormai un vincitore. Si tratta del marchigiano Gianfranco Riccitelli, un fedelissimo della marca franco-americana, che ha partecipato al Trofeo sia al volante della classica Rallye 2 in gruppo 1, sia con una vettura preparata in gruppo 2.

La classifica del Trofeo Simca-Ausonias-Kleber tiene conto delle prestazioni in gare di velocità in circuito ed in salita di tutti i concorrenti con vetture Simca. Attualmente, all'aggiornamento mancano alcune gare, ma per le prime posizioni non vi saranno certo cambiamenti.

Gianfranco Riccitelli, il più anziano dei due fratelli (c'è anche Sandro, che corre in Formula Italia), ha una concessionaria Simca-Chrysler a Fabriano, e cura lui stesso la preparazione delle vetture con cui gareggia. Dietro di lui, alcuni fra i più noti nomi partecipanti alle gare FISA e gruppo 1 nel Turismo di serie 1300.

Questa la classifica, che tiene conto dei nove migliori piazzamenti per ciascun conduttore:

RICCITELLI ha vinto il Trofeo SIMCA-Kleber velocità

1) Gianfranco Riccitelli	punti 155
2) Bruno Bocconi	130
3) Rosaldo Chianucci	121
4) Ferdinando Giorato	101
5) Domenico De Santis	86
6) « Camaleone »	82
7) Erich Angerer	73
8) Francesco Torelli	71
9) Roberto D'Elia	60
10) Giuseppe Virzi	54