



DAL DIRETTORE

TORINO - Chi ha vinto il Giro d'Italia automobilistico 1974? Jean Claude Andruet e Michele Petit detta «Biche» con la Stratos Turbo n. 526 dicono le cronache. Una vittoria inappellabile, costruita sugli iniziali ottodecimi di secondo che la maxi-Lancia aveva raggranellato sul Sestiere sulla preoccupante Porsche Carrera di «Camomilla» Bonomelli e del suo focoso partner Pica e poi cementata nelle tappe successive, finché l'autodistruzione della avversaria più pericolosa, prima rallentata dal cambio in un trasferimento folle verso Misano e poi k.o. definitivamente sulla pista adriatica in un drammatico sorpasso di un concorrente più lento, non consigliavano il «padrino» Cesare Fiorio a bloccare eccessive velleità agonistiche del suo pilota di punta.

Otto successi parziali in tutto sarebbero stati sufficienti per arrivare al traguardo finale dei duemila chilometri, con i tre minuti e rotti di un successo autorevole davanti alla sorprendente nei Fiat-Abarth 030 di Pianta e della copilotessa n. 2, l'altrettanto bionda Christine Beckers, e alla maestosa Pantera de Tomaso di quel gentleman quarantenne del volante che è l'intramontabile Govoni.

L'interrogativo, sia pure a tavolino, però rimane. Perché, se persino con l'intervento del finalmente comparso Presidente CSAI ing. Rogano, il rendez vous di premiazione al Piccolo Regio, ha visto la mattina di domenica 20 ottobre la cornucopia dei Trofei e coppe raggiungere le mani protese dei vincitori assoluti,

di gruppo e di classe, una vistosa raccomandata ha preso la strada del Tribunale d'Appello della CSAI a Roma. Oggetto: il reclamo di alcuni concorrenti (soprattutto romani) contro i colleghi piloti che la sera del venerdì 18, alla conclusione della penultima tappa, furono sorpresi, all'uscita del casello autostradale della A15 a Fornovo (prima di Parma), dalla colonna dei colleghi che invece avevano fedelmente seguito il percorso standard della strada normale che li voleva costretti al tour de force del passo della Cisa, risultato persino preoccupante per le lunghe colonne di autocarri che rallentavano la marcia.

C'erano tutti i più grossi nomi della classifica nel gruppetto che, tranquillo, sciamava dalla più riposante autostrada, ricongiungendosi al gruppone dei 59 superstiti che avevano preso la partenza nella mattinata da Roma-Vallelunga. C'erano Andruet e Pianta, c'erano Govoni e Casoni e un'altra diecina. Si erano messi d'accordo, si saprà poi, per evitare alle loro maxivetture le difficoltà della lunga trasferta su strada normale. Ma non per voler fare i furbi, garantivano: «Io sono andato a 100 all'ora tranquillo» spiegava Andruet.

Però l'affare era grosso. Gli interessati pare segnalassero direttamente la loro «infrazione» al C.O., ma gli addetti al controllo si dichiaravano incompetenti e non interessati alla informazione. Gli animi degli altri cominciavano di contro a scaldarsi. Specie il gruppetto dei piloti Alpine e di vetture minori i quali in genere avevano accusato fi-

no allora i maggiori diktat di rispetto del regolamento da parte dei commissari sportivi.

La prova di Varano, con i più grossi protagonisti a cominciare da Andruet molto abbottonati nelle prestazioni, ora che il Giro era agli sgoccioli e a nessuno piaceva compromettere con un guasto in extremis (come accuserà Casoni alla sua pompa olio) il risultato acquisito, non portava miti consigli. E all'arrivo al

C.O. di Monza, prima dell'ultima prova speciale in circuito, la grandinata dell'autostrada prendeva consistenza. I fatti erano ben chiariti in un esposto, con tanto di tassa, presentato da diversi piloti, tra cui spiccava il giovane Marazzi (brillante protagonista con l'Alpine) e il concittadino romano Nardini, che si avvaleva della sua esperienza notarile per stendere l'esposto e spiegare i fatti. Che possono essere così riassunti:

IL «PASTICCIACCIO»

Dopo la gara di velocità in salita «Quercegrossa-Croce Fiorentina» i concorrenti si spostano verso il CO 9/4 di Lucca. Dopo aver timbrato prendono la bretella che da Lucca va a Viareggio, escono a Pontremoli evitando di passare così i paesi di Massa, Sarzana e Aulla. All'uscita di Pontremoli un concorrente (Pianta) chiede indicazioni sulla strada da fare per andare ad AULLA, dove poco lontano c'è il controllo di Pontremoli il CO 10/4. Dopo questo CO c'è un lungo tratto di strada non certamente perfetta e tutt'altro che libera (anzi piena di camion) che porta, attraverso Berceto e Fornovo di Taro, a Parma per un totale di 172 Km.

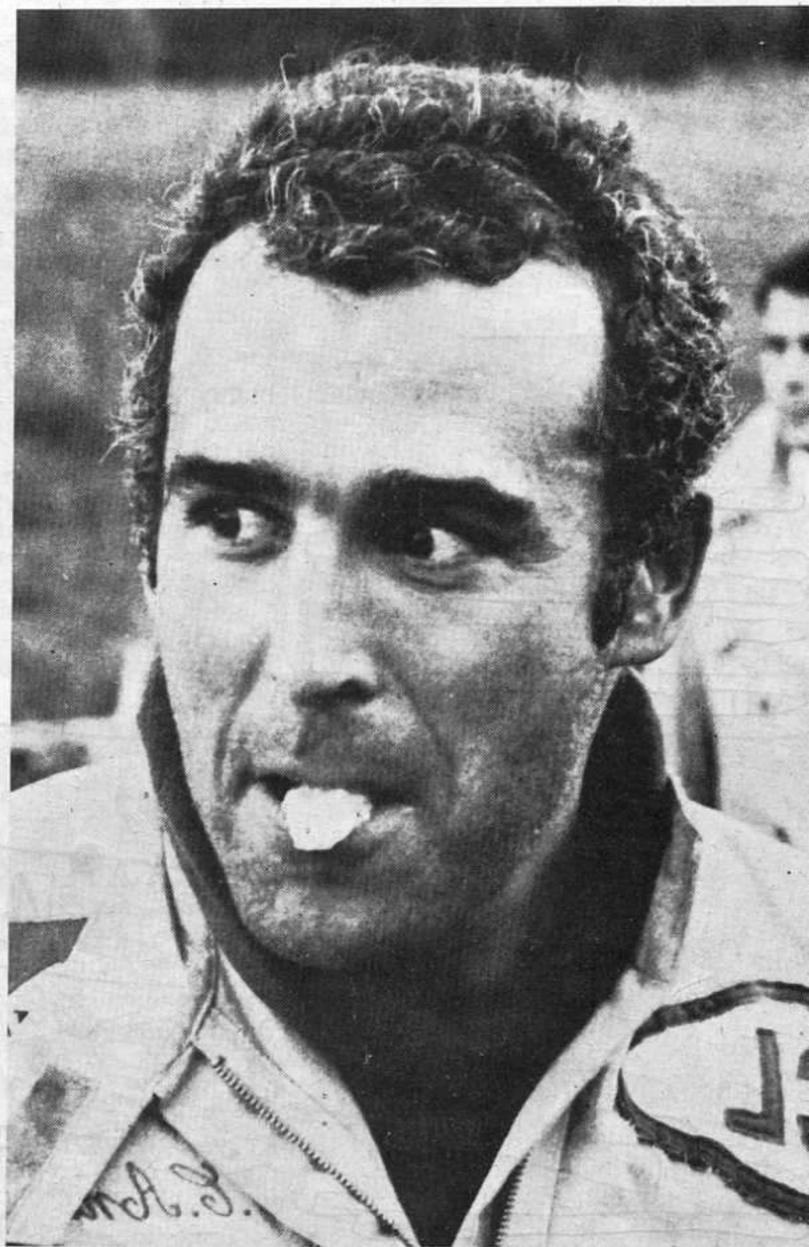
I concorrenti dopo il CO di Pontremoli si dirigono così verso Montelungo e in questa località prendono l'autostrada fino a Parma.

I piloti visti transitare da Fornovo in autostrada sono: ANDRUET, BERRUTO, MONTICONE, PINTO, PIANTA, MICI, CASONI, GOVONI, ILOTTE più alcuni altri che non si è in grado di indicare con certezza...

CHI HA VINTO il GIRO?

risponderà il Tribunale d'Appello

La vittoria «tagliata» di ANDRUET



L'aria furba di Jean-Claude Andruet, l'oriundo parmense che ha vinto da dominatore, con la sua Lancia Stratos (a sinistra) il 2. Giro automobilistico d'Italia turbocompressa

Il pasticciaccio ha avuto molti testimoni. Anche AUTOSPRINT ha ricevuto una dichiarazione (non richiesta) da parte di un lettore che, come tanti giovani spettatori, era presente allo sbocco dell'autostrada A 15, dove a Fornovo si congiunge con la camionale della Cisa. I numeri delle macchine «incriminate» li hanno visti in tanti, compreso uno speciale incaricato del gruppetto di concorrenti che poi ha steso il reclamo e che era stato messo sull'avviso dell'accordo raggiunto tra i big e aveva perciò provveduto a stabilire un posto di blocco a sorpresa appunto a Fornovo, per individuare gli «autostradisti».

Prima della prova di Monza gli animi si sono scaldati e le polemiche sono state lunghe. Era ormai dimenticato, anche perché il ritiro della Pantera del vincitore dello scorso anno gli aveva tolto consistenza, il reclamo che Casoni aveva presentato dopo Casale, per reagire alla pesante penalizzazione subita a causa del banalissimo errore dei suoi meccanici, che l'avevano lasciato senza benzina nella prima prova in circuito. Il ripetersi dell'errore '73 di fargli proseguire il giro per tagliare il traguardo era quisquilia di fronte al clamoroso taglio di percorso.

Non negabile il fatto, la difesa diventava: «... il regolamento non indicava un percorso tassativo.

Si indicavano delle località da raggiungere e noi non abbiamo saltato nessun... territorio comunale!». E via di questo passo. La giustificazione sarebbe stata accolta in pieno, prima della esposizione delle classifiche ufficiali, dai commissari sportivi della manifestazione, che rigettavano così il reclamo senza troppe spiegazioni. Tanto sprezzantemente però, che i più ostinati dei reclamanti immediatamente davano corso al reclamo in appello.

Reclamo o no, accettazione o meno, è un episodio comunque antipatico, che non fa certo onore alla manifestazione e ai suoi appassionati organizzatori. Certo non è bello decidere e vincere le corse a tavolino, ma non è nemmeno sportivo che degli indiscussi protagonisti si concedano delle licenze che non qualificano certo i loro autori. Certo non sarebbe successo nulla, se non una fatica in più ai piloti, in quel trasferimento stradale, ma come si può pretendere di modificare motu proprio un itinerario prefissato per regolamento? E' una fur-

beria che non onora chi l'ha attuata e anche i responsabili delle squadre che l'hanno autorizzata!

D'altro canto — insistono i minori protagonisti — perché noi solo abbiamo dovuto rischiare guai meccanici o incidenti in quella affaticante marcia tra i camion sulla Cisa e quelli che avevano le macchine più forti no? Quanti non hanno accusato guai decisivi per la continuazione della gara proprio nelle marce di trasferimento? E non sono anche questi chilometri parte integrante della gara?

Il richiamo a Clay Regazzoni è lampante, a parte l'avaria al cambio di Bonomelli che ha tentato di rimediare con una infernale rincorsa verso Misano, conclusasi con quella penalizzazione di tre minuti che ha cancellato dal secondo posto assoluto la più seria avversaria della Stratos turbo, prima ancora che l'incidente in pista nel Santamonica la distruggesse del tutto, facendo prendere a Pica una botta in testa tale che ancor lo costringe a letto con conati di vomito e schiacciamento di vertebra cervicale.

Regazzoni, dunque, stava scendendo dal Sestriere verso Casale, quando a una sessantina di chilometri dal C.O. di Morano Po avvertiva d'improvviso lo spegnersi del motore della sua Fiat X1-9.



La seconda parte del Giro, per la coppia di testa, è stata in pratica una passeggiata, anche perché Sandro Fiorio tirava i freni al suo pilota. Comunque, «Biche» ha avuto il tempo di portarsi a Torino un paio di cuccioli

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 26

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

Mentre con Macaluso trafficava intorno all'impianto elettrico, sopravveniva Pianta con la 030 e finalmente anche la macchina del direttore Abarth dott. Avidano e poi quella dei meccanici del team torinese. Ma doveva essere la coequipier di Pianta, Christine, a suggerire la dritta giusta sulla parte elettrica in avaria: «E' la bobina, la bobina, come a me al Tour». E così, cambiata la bobina, Clay poteva rimettersi in marcia verso Casale.

Macaluso era agitato perché i minuti erano trascorsi rapidi e si rischiava di prendere una bella penalizzazione al controllo orario. «Non preoccuparti — disse Clay — andiamo, andiamo». E via come un razzo lungo i tornanti in discesa da Castelnuovo! Un cane in incauto attraversamento ne pagò le spese, poi Govoni, su un dosso di un passaggio a livello dove stava scegliendo il punto meno pericoloso per la coppa della sua Pantera, si vide tagliare via di netto l'orecchio si-

sua prima e decisa ghigliottinata. Oltre Regazzoni esso ha perduto il Merzario, che con la Stratos 24 valvole (ufficialmente Jolly) sembrava potesse essere l'unica alternativa ad Andruet; ha visto k.o.t. Mario Casoni che la panne di benzina ha immediatamente relegato in basso classifica e la sua sensazionale rimonta nelle tappe seguenti non ha potuto più che dargli soddisfazioni morali di vittorie su Andruet, come a Imola, Magione e Vallelunga fino al definitivo ritiro di Varano.

Senza più avversari se non le Porsche di Bonomelli-Pica e Schon-Borri, per Andruet è stato un gioco andare avanti anche con il turbo parzializzato per non avere problemi e lasciando ai rivali solo il gusto di maldicenze come quelle del parco notturno di Misano, dove stufette antigelo messe in opera prima della riapertura del parco macchine hanno fatto pensare persino a alberi a cammes di ricambio, abilmente introdotto.

Fin troppo sciocco perciò il ricorso a quell'exploit di percorso sull'autostrada 15, che ha messo in

sero) di dispetto anti... Ferrari-Fiat e C! E invece anche il fantino, con Cica Lurani che smocollava lacrime di rabbia per l'avventura subito finita, ha dovuto rinunciare alla bella avventura, con buona pace di Andruet che andava garantendo a tutti che era ingiusto inficiare la sua vittoria col «se» del k.o. di Merzario «perché Arturo non avrebbe mai vinto: non aveva preparato bene tutte le salite e i circuiti».

Restano le immagini di calore degli appassionati, anche se mortificate dalla curiosa trovata degli organizzatori di mandare il Giro, nelle ore fredde quasi dell'alba, sugli autodromi più noti (meno Casale e Magione, dove il pubblico è accorso foltissimo); restano le prodezze dei protagonisti, di quelli che hanno finito e di coloro che hanno dovuto rinunciare. Restano gli entusiasmi degli scolari di Varano che hanno avuto vacanza per andare all'autodromo a vedere i «girini» e il sacrificio dei meccanici e degli stessi piloti che hanno rimediato a impensabili problemi tecnici, a guasti ed avarie, con una improvvisazione

MERZARIO cerca i punti per il tricolore

● La cancellazione dell'ultima prova del campionato europeo F. 2 programmata per il 27 ottobre sul circuito dell'Estoril in Portogallo, ha fatto cambiare i piani ad Arturo Merzario. Questi, a caccia di punti valevoli per la classifica del campionato italiano assoluto (che lo vede in ballottaggio con la coppia de Adamich-Facetti) aveva deciso di partecipare alla corsa F. 2 non con l'ancora acerba Osella BMW F. 2 ma con una Surtees del team Marlboro. Con la Osella avrebbe corso in Portogallo il giovane Truffo (mentre Serblin avrebbe dovuto avere con Flammini le March del team azzurro).

Cancellata la gara portoghese, Merzario ha così deciso di correre a Vallelunga nella 2 Ore Sport. Dividerà con Valtellina la sua Sport due litri Osella con motore BMW, la stessa che ha già adoperato a Pergusa. E' poi possibile che Merzario vada a correre alla 6 Ore mondiale (è l'ultima) di Kyalami la prima domenica di novembre con una Lola-Cosworth 3000 offertagli da Elminger-Schulphess.



Festa grande a Varano Melegari per il passaggio del Giro d'Italia. La mattina del via dell'ultima tappa, trionfale per lui, Andruet ha posato volentieri con questa scolaresca accorsa all'autodromo ad applaudirlo



Con una Simca Rallye 2 c'era anche Marco, il figlio del presidente CSAI

nistro del suo parafango anteriore: «Avevo un solo buco dove passare, mentre Govoni cambiava improvvisamente traiettoria — dirà dopo Regazzoni — e ce l'ho fatta per un pelo». Una vera strizza per Macaluso finché non è arrivato al tavolino di controllo. Ma la strinata, lo si scoprirà poi, l'avrebbe avuta più decisa il motore della rossoverde Fiat X-1/9 di punta. Giro di ricognizione della prova di velocità: Regazzoni si ferma a metà percorso. Pressione olio zero. Avrebbe sperato di ripartire, ma nel parco macchine, tolta la coppa, si vedrà che l'avaria all'alberino della pompa olio aveva già fatto incollare biella e bronzina. Un guasto serio. Ma come mai accaduto a una macchina nuova? In Abarth il giorno successivo troveranno blu tre bielle. La strinata presa dal motore era stata grossa! E non avendo fatto Clay un giro di autodromo, ma solo gli 8 chilometri della salita del Sestriere (peraltro senza andare a tavoletta perché a corto di freni) c'è da pensare che sia stato proprio quel recupero in trasferimento per arrivare in tempo al controllo di Merano a causare il pasticcio del motore.

Dove si dimostra come in un Giro di velocità anche le marce di trasferimento contano! Contano tanto che la prima appunto ha cominciato subito a togliere di mezzo uno dei più attesi protagonisti, rimasto davvero male tra l'altro per non aver potuto proseguire, tantoché l'avrebbe fatto anche se penalizzatissimo in classifica dal ritiro nella prima prova in circuito.

A Casale il Giro '74 ha subito la

moto un meccanismo comunque antipatico per il pilota Lancia che era stato preferito a Munari per questa avventura girotondo, dove ha trovato due milioni di ricompensa contro i 300 dollari (sia pure in color arcobaleno) aggiudicati al mattatore rally lancista in Canada. Senza quell'episodio del taglio di percorso, sarebbe stato ancora un Giro tutto bello da ricordare, anche se mutilato troppo presto nella suspense agonistica. Il prepotere di Andruet ha avuto imitatori anche nelle classi minori. Ma i meriti, per i superstiti e no, restano nel nutritissimo taccuino che merita altre puntate.

Incredibile anche per l'ing. Lampredi il secondo posto finale della appena nata 030 che può cullare prospettive di velocità per il '75 appena trova più dei 240 cavalli effettivi che il suo motore 130 riusciva a mettere sulle ruote in questo Giro. L'efficace prestazione della maxi Fiat ha il suo migliore contrappunto proprio nella Stratos n. 2, quella di Merzario, bloccata anch'essa in pista a Casale, completando il quadro nero dei due piloti F. 1.

La superficialità di preparazione della Stratos biancorossoblu del Jolly è stata veramente assurda. Dai freni inefficaci e mal regolati per una pompa sperimentata d'occasione, ai rapporti al cambio da 250 all'ora per il Sestriere (sic!), al comando dell'acceleratore che faceva mezza corsa, ce n'è stato davvero abbastanza per mortificare la buona volontà di Merzario, decisi alla Stratos anziché alla Porsche (di Loos) giusto perché non lo taccias-

artigianale che portava a rimontare cambi in 40', a sostituire ponti con poche chiavi e altrettanti pochi minuti, a giocherellare con rapporti, gomme, inventare sculture di gomme in extremis quando i commissari hanno preteso il veto agli slick per le salite!

Sono decine, centinaia, i personaggi, gli acquerelli, gli episodi di duemila chilometri come questi. C'è di tutto: dal sasso nel radiatore dell'olio che ha fatto seminare una coda scivolosa con le ultime ambizioni dell'aggressivo duo-Porsche Schon-Borri, sacrificatosi sulla salita umbra, alla silenziosa cadenza delle Alfa GTV ufficiali Autodelta che con Facetti e de Adamich hanno fatto il vuoto in gruppo I, non toccando nemmeno una vite dei rapporti al cambio; dai corpo-a-corpo polemici di Pezzali e Campani al disperato combattere di Ghisolotti e Galimberti con la loro mini Alfa coupé contro la sguscante Escort di Finotto e Colzani, giunta fino all'osannabile quinto posto assoluto, che potrebbe persino significare l'incredibile massimo exploit se per caso dovesse essere accolto il reclamo in appello citato in apertura. Perché il duo della Ford viola non è apparso segnalato tra i numeri incrinati del percorso-extra autostradale, che ha persino suggestionato Lele Pinto, quarto alla fine nella scia dei tre primattori, con una prestazione con la sua 124 Fiat Abarth spider che gli ha fruttato i soli applausi sentiti e convinti, nell'ultimo show velocistico, da parte dei raffinati della junior a Monza.

Marcello Sabbatini

Contestato CLERMONT F. 1 per il G.P. Francia

LONDRA - Riunione dell'associazione costruttori F. 1 in occasione del Salone di Londra. Ma non si è discusso della ormai prossima «grana» economica del contratto con gli organizzatori dei Gran Premi, che doveva scadere a fine anno. Si prevede che vi sarà un aumento della cifra di circa il 17-18 per cento (dai 140 milioni attuali). Invece è stato esaminato il problema del Gran Premio di Francia '75, che, nella rotazione dei circuiti, quest'anno la FFSA ha assegnato a Clermont Ferrand. La pista è però contestata dai piloti della GPDA e perciò è stata inoltrata formale protesta alla CSI.

E' dubbio poi lo svolgimento del GP del Belgio. Pare che ci siano problemi economici per l'AC belga, ma forse la realtà è diversa. Quest'anno, nel quadro dell'equilibrio tra fiamminghi e valloni, la corsa toccherebbe a Zolder, ma c'è il problema di Nivelles. Come è noto la società che deteneva l'impianto è andata fallita; e adesso il problema è chi rileva l'impianto. L'AC belga sta facendo di tutto perché finisca a un consorzio finanziario che mantenga l'impianto agonistico ma si teme che possa rilevare l'autodromo all'asta qualche costruttore privato che potrebbe smantellare l'impianto, lottizzare il terreno e costruire edifici sulla stessa area. Se Nivelles perdesse il G.P. del Belgio un suo salvataggio diventerebbe ancora più problematico.

TORINO - Pur correndo da dodici anni, partecipare a questo secondo giro d'Italia con una vettura di gruppo 1 come l'Alfa GTV 2000 è stata una esperienza interessante, che ho vissuto con vero piacere. Lo scorso anno, vi ricordate, avevo seguito il giro in «coppia» con Marcello Sabbatini, ma come coppia giornalistica e non corsaiola. Quest'anno ho voluto seguire il giro dall'interno, e l'occasione della GTV non me la sono lasciata scappare. Tra l'altro partecipare a questo tipo di gare con una vettura di serie permette di essere a contatto con i problemi più immediati che deve affrontare chi pratica l'automobilismo ad un livello più dilettantistico, addirittura di chi magari comincia a correre. Certo la passione parte dalla 500 Fiat sino alla

Porsche Carrera 3000, ma almeno esteriormente le vetture di serie danno l'idea di chi ha meno tempo degli altri e di chi ha meno voce in capitolo per far valere i propri diritti, quando necessario.

Una gara di questo tipo, poi, con le tre prove, le ricognizioni del percorso per non sbagliare strada nei trasferimenti, le note tipo rally per le gare in salita riunisce il fascino della velocità e quello della «vita in comune» dei rally internazionali. Data la mia poca dimestichezza con trasferimenti, controllo orari e timbri, mi sono trovato un valido coequipier, tramite il Jolly Club, che si sobbarcasse tutta questa parte della gara. Michele Avenoso, il mio socio di gara, pilota anch'egli di rally, nei

dieci giorni passati insieme mi ha ancora di più aperto gli occhi su quei problemi che chi corre privatamente deve affrontare quotidianamente.

Rispetto allo scorso anno, il secondo Giro d'Italia ha fatto un grosso balzo in avanti come prestigio, dimensioni di gara e importanza internazionale che potrà assumere in futuro. Organizzazione di base, quella che permette di mettere in piedi la gara, di preparare il regolamento, impostare il tutto perché cento vetture partano da Torino e le superstite ci ritornino, è ineccepibile e perfettamente impostata. Purtroppo sono le singole persone, a volte, a cui vengono delegate le responsabilità caso per caso, che fanno tentennare tutto l'impianto.



Il rispetto dei più deboli



Le bielle ardenti di CLAY

Regazzoni studia con Macaluso il tracciato dei trasferimenti. Gli servirà poi, per bruciare i tempi nel C.O. di Casale dopo che la sua Fiat X-1/9 è stata rallentata da noie all'impianto elettrico, dopo Cesana. Nella rincorsa, Regazzoni metterà a dura prova il motore che andrà «arrosto»

Giorno per giorno, ci si ritrova di fronte a problemi che esulano da quelli generali ma che diventano problemi perché resi tali da chi li aveva in mano in quel momento. Forse si potrebbe dire che chi ha scelto si è assunto anche la paternità di eventuali errori, ma certo è che durante questo giro in forma vissuta e l'anno scorso in forma riflessa, di problemi ne ho visti diversi e alcuni tuttora non credo siano stati risolti.

Uno dei fondamentali è rappresentato dal regolamento: viene stabilito che chi partecipa al giro deve seguire date regole e si troverà di fronte a date disposizioni cui dovrà sottostare; fin qui tutto semplice, la Casa ufficiale, forte della sua organizzazione prepara la gara secondo il regolamento, ma con quella elasticità di mezzi che le permettono di essere sempre in sicurezza; il privato con ben precise possibilità, si organizza per sfruttare al cento per cento quelle disposizioni che credeva regolamenti, e anzi spera che la rigidità delle disposizioni quasi handicappi le possibilità di risultato delle Case a favore del dilettante. Più limitazioni ci sono e più, è logico, i valori si avvicinano. Solo che a questo punto intervengono gli uomini che con le loro valutazioni differenziate fanno del regolamento una interpretazione mobile che va-

ria da uomo a uomo e addirittura, fermo restando l'uomo, da luogo a luogo. Da un lato, alle volte, fa piacere trovare la larghezza di vedute e di interpretazioni, ma in una gara complessa e delicata come il giro d'Italia cedere una volta vuol dire cedere per sempre. Il dover fare i duri oggi, quando ieri eri buono, non può che creare perplessità e alla lunga, reazioni da parte di chi vorrebbe veder tutelati i propri diritti.

Ripareremo naturalmente dell'argomento, ma vorrei brevemente citare alcuni fatti che credo siano abbastanza significativi per spiegare cosa intendo dire.

PARCO CHIUSO: sapete cosa vuol dire, certamente. Ci stanno solo le macchine e nessuno le tocca prima e dopo la gara. Uno per sostituire le gomme prima di entrare in parco chiuso per poco passava in ritardo al controllo orario con relative penalità; messa la macchina in parco chiuso si ritrovava meccanici con crick, chiavi, gomme che tranquillamente cambiavano i pneumatici su altre vetture. Allora si pensava che fosse divenuta la prassi normale; invece ad un altro parco chiuso veniva allontanato con riprovazione che voleva controllare le pressioni delle gomme.

La mattina, prima delle gare, la vettura veniva riconsegnata trenta



minuti prima dell'orario per poterla preparare alla gara. Improvvisamente una mattina ce ne ritroviamo 45, quando il giorno prima Bonomelli aveva rischiato la vita per recuperare 40 minuti in una tappa di trasferimento: 40 minuti necessari ad una riparazione. Se avesse saputo dei 45! Oggi 30 a me e domani 45 a te possono non essere la stessa cosa.

Messa la macchina in parco chiuso non dovrebbe teoricamente essere possibile toccare una vite fino a dopo il via. A Varano infatti non ho potuto ribattere un parafango ammaccato prima del via, se non fermandomi ai box già in gara. Mi risulterebbe invece che ad Imola è stata addirittura ritardata la partenza per sostituire le gomme a due vetture già schierate in gara, e a Magione una Porsche se ne stava a cofano aperto in attesa del via con due meccanici che lavoravano nel vano motore.

C'è stato e c'è il problema autostradale: alcune delle macchine in gara hanno dirottato dal percorso stradale per sfruttare quello autostradale. Io non ho letto il regolamento al riguardo, ma penso che quando mi dicono di passare per Firenze non credo significhi che io posso passare per il casello della Autostrada del Sole in cui sta scrit-

to Firenze. E poi, un giro d'Italia ha nello spirito di provare la robustezza delle macchine; permettere ad alcune vetture, e forse alle più delicate, di diversificare il loro percorso stradale da quello di altre concorrenti non mi sembra giusto.

CONTROLLI ORARI E A TIMBRO: è proibito passarli in senso opposto al senso di marcia prescritto. Credo che invece qualche vettura si sia trovata in difficoltà al riguardo, ma non mi risulta nessun provvedimento. Insomma, il concetto è che non si può lasciare alle singole persone di essere di manica larga o stretta: o sempre duri o sempre teneri, altrimenti si finisce per scontentare tutti; per dare sicurezza agli altri bisogna essere rigidi soprattutto quando rigidità vuol dire far rispettare un regolamento ben definito, invece come si fa a spiegare ad uno che è tagliato fuori dalla vittoria per essere arrivato un minuto in ritardo, quando costui vede che si gioca con le decine di minuti in più o in meno sugli orari stabiliti.

Il Giro di quest'anno è stato una grande manifestazione, è un peccato vedere che piccole cose lo possono far scendere agli occhi dei protagonisti appassionati.

Andrea de Adamich

Per ragioni di spazio in questo numero vi diamo le classifiche delle prove in circuito e in salita rimandandovi al prossimo numero per il diario del Giro.

15 ottobre
Gara in salita
CESANA-SESTRIERE (km 10,4)

1. Andruet-Biche (Lancia Stratos) 5'40"5 media 109,955; 2. Bonomelli-Pica (Porsche Carrera) 5'41"3; 3. Schön-Borri (Porsche Carrera) 5'47"8; 4. Casoni-Ramok (De Tomaso Pantera) 5'57"5; 5. Bacchelli-Scabini (X-1/9 Abarth) 5'58"7; 6. Gottifredi-Zorzi (De Tomaso Pantera) 6'03"1; 7. Pianta-Cristine (Abarth 030) 6'07"; 8. Monticone-Coggiola (Porsche Carrera) 6'08"2; 9. Paleari-Gianfranco (Stratos) 6'08"9; 10. Regazzoni-Macaluso (X-1/9 Abarth) 6'10"9; 11. Govoni-Angelelli (De Tomaso Pantera) 6'11"; 12. Perego-Confortola (A.R. GTAm) 6'17"9; 13. Pinto-Bernacchini (Fiat 124 Abarth) 6'18"9; 14. Ricci-Mezzetti (Opel Commodore) 6'22"1; 15. Moreschi-Bini (De Tomaso Pantera) 6'23"2; 16. Merzario-Lurani (Lancia Stratos) 6'24"5; 17. Pozzo-Regis (A.R. GTA) 6'25"3; 18. Mici-Maggiore (De Tomaso Pantera) 6'25"8; 19. Facetti-Maiga (A.R. GTV) 6'27"7; 20. Pittoni-Pittoni (Opel Commodore) 6'28"7; 21. Crovella-Iapichino (Renault Alpine) 6'28"8; 22. Parpinelli-Grassetto (De Tomaso Pantera) 6'29"2; 23. Martignone-Petromarchi (De Tomaso Pantera) 6'30"3; 24. Marazzi-Righetti (Renault Alpine) 6'32"2; 25. de Adamich-Avenoso (A.R. GTV) 6'33"1; 26. Cam-Del Curto (Porsche 914) 6'35"2; 27. Pezzali-Tortoroli (A.R. GTV) 6'36"2; 28. Salvatore-Giustri (Renault Alpine) 6'39"3; 29. Campaci-Bortoletto (Renault Alpine) 6'40"; 30. Nardini-Fortini (Porsche Carrera) 6'40"1; 31. Piazzari-Taroni (Stratos) 6'42"4; 32. Premoli-Balocca (A.R. GTA) 6'42"5; 33. Sacchini-Paperone (A.R. GTAm) 6'43" e 6; 34. Truci-Cesarini (A.R. GTA) 6'44"4; 35. Bigliuzzi-Betti (A.R. GTV) 6'45"4; 36. Finotto-Colzani (Ford Escort) 6'46"0; 37. Mussa-Martino (A.R. GTA) 6'47"7; 38. Cipriani-Aposkitis (Renault Alpine) 6'49"1; 39. Ghislotti-Galimberti (A.R. GTA) 6'49"7; 40. Campani-Bettati (A.R. GTV) 6'49"8; 41. Zanucoli-Sansavini (Opel Comm.) 6'49"9; 42. Ferri-Calò (De Tomaso Pantera) 6'51"7; 43. Binati-Rossi (Fiat Abarth 124) 6'51"9; 44. Baso-Nardelli (Renault Alpine) 6'52"4; 45. Bellosta-Bondesan (Opel Commodore) 6'54"7; 46. Di Gioia-Imperial (Porsche Carrera) 6'55"7; 47. Pallavicini-Vanolì (BMW) 6'56"3; 48. Aguzzoni-Lenardi (Renault Alpine) 6'58"; 49. Torasso-Camelia (Opel GT) 6'58"2; 50. Ripani-Taddeucci (Lancia Beta) 6'58"4; 51. Rossi-Bisto (Renault Alpine) 6'59"5; 52. Toffoli-Bergamo (Fiat Abarth) 6'59"7; 53. Davico-Varese (Fiat Abarth 124) 7'01"9; 54. Rosso-Beluardo (Opel Commodore) 7'02"8; 55. Rossi-Rossi (A.R. GTA) 7'04"2; 56. Del Bono-Giovanardi (Opel Commodore) 7'05"5; 57. Giorato-Grassetto (Simca Rally 2) 7'06"4; 58. Tacchini-Gualtieri (A.R. GTV) 7'10"; 59. Magenta-Paroli (Renault Alpine) 7'11"4; 60. Berruto-Ilotte (Porsche Carrera) 7'13"3; 61. Cartotto-Bernero (Triumph Dolomite) 7'15"7; 62. Massai-Bottai (A.R. GTV) 7'20"9; 63. Milano-Vallania (Fiat Abarth) 7'22"2; 64. Baldi-Fracastoro (Ferrari Daytona) 7'22"9; 65. Camaleone-Rogano (Simca Rally 2) 7'23"; 66. Carmona-Cipolat (Ford Capri) 7'23"5; 67. Dal Ben-Besenzoni (Fiat Abarth 124) 7'24"5; 68. Igor-Piccolomini (A.R. GTV) 7'25".

L'arrosto di BACCHELLI



Fulvio Bacchelli non è stato fortunato al Giro. Già al Sestriere, la sua Fiat X-1/9 si era messa a «fumare», poi a Magione la guarnizione della testata è «partita» definitivamente

Sacchini-Paperone 24 giri; 7. Salvatore-Giustri 23 giri; 8. Baso-Nardelli 23 giri; 9. Cipriani-Aposkitis 23 giri; 10. Aguzzoni-Lenardi 23 giri; 11. Crovella-Iapichino 23 giri; 12. Toffoli-Bergamo 23 giri; 13. Ripani-Taddeucci 22 giri; 14. Binati-Rossi 22 giri; 15. Dalben-Besenzoni 22 giri; 16. Tacchini-Gualtieri 22 giri; 17. Sanetti-Ferlino 22 giri; 18. Davico-Varese 22 giri.

4. RAGGRUPPAMENTO
1. Pozzo-Regis 25 giri in 32'05"6, media 114,977 kmh; 2. Ghislotti-Galimberti 32'05"9; 3. Truci-Cesarini 24 giri; 4. Santulli-Mercatelli 24 giri; 5. Facetti-Maiga 24 giri; 6. de Adamich-Avenoso 24 giri; 7. Pezzali-Tortoroli 24 giri; 8. Bigliuzzi-Betti 24 giri; 9. Campani-Bettati 23 giri; 10. Pittoni-Pittoni 23 giri; 11. Zanucoli-Sansavini 23 giri; 12. Bellosta-Bondesan 23 giri; 13. Bernero-Cartotto 23 giri; 14. Rosso-Beluardo 23 giri; 15. Verdiani-Agnorelli 22 giri; 16. Igor-Piccolomini 22 giri; 17. Delbono-Giovanardi 22 giri; 18. Massai-Bottai 21 giri.

5. RAGGRUPPAMENTO
1. Herren-Triniane 25 giri in 35'55"7, media 102,701; 2. Camaleone-Rogano 36'09"1; 3. Giorato-Grassetto 36'13"5; 4. Fiorini-Co 36'37"1; 5. Negro-Borione 37'04"5; 6. Menichetti-Rossi 24 giri; 7. Chimenti-Canocchi 24 giri; 8. Fogliatti-Garrone 24 giri; 9. Mignot-Liprandi 24 giri.

15 ottobre

CLASSIFICA DELLA PRIMA TAPPA TORINO-IMOLA

1. Andruet-Biche 15'12"; 2. Bonomelli-Pica 15'15"1 (1. classe oltre 2000 gr. 4); 3. Schön-Borri 15'46"7; 4. Pianta-Christine 16'18"9; 5. Govoni-Angelelli 16'20"8; 6. Paleari-Gianfranco 16'40"7; 7. Gottifredi-Zorzi 16'40"9; 8. Bacchelli-Scabini 17'05"8; 9. Perego-Confortola 17'06"4 (1. classe 2000 gr. 2); 10. Mici-Maggiore 17'06"8 (1. classe oltre 2000 gr. 3); 11. Pozzo-Regis 17'07"1 (1. classe 1600 gr. 2); 12. Monticone-Coggiola 17'07"8; 13. Pinto-Bernacchini 17'08"1 (1. classe 2000 gr. 4); 14. Marazzi-Richetti 17'11"4; 15. Moreschi-Bini 17'11"8; 16. Parpinelli-Grassetto 17'17"; 17. Finotto-Colzani 17'22"9; 18. Ghislotti-Galimberti 17'31"6; 19. Facetti-Maiga 17'51"7 (1. classe 2000 gr. 1); 20. Piazzari-Taroni 17'57"2; 21. Truci-Cesarini 17'58"4; 22. de Adamich-Avenoso 17'58"8; 23. Campaci-Bortoletti 17'59"2 (1. classe 1600 gr. 3); 24. Di Gioia-Imperial 17'59"8; 25. Nardini-Fortini 18'01"1; 26. Pezzali-Tortoroli 18'07"6; 27. Pittoni-Pittoni 18'08"7 (1. classe 3000 gr. 1); 28. Salvatore-Giustri 18'09"9; 29. Rossi-Rossi 18'11" (1.

16 ottobre

Autodromo di IMOLA (km 5,04)

1. RAGGRUPPAMENTO

1. Andruet-Biche 15 giri in 34'17"5, media 132,801; 2. Schön-Borri, 34'42"4; 3. Govoni-Angelelli 35'37"8; 4. Pinto-Bernacchini 35'41"0; 5. Bacchelli-Scabini 35'42"2; 6. Pianta-Christine 35'42"6; 7. Paleari-Gianfranco 36'11"3; 8. Gottifredi-Zorzi 36'21"0; 9. Bonomelli-Pica 36'24"1; 10. Monticone-Coggiola 36'28"0; 11. Berruto-Ilotte 14 giri; 12. Piazzari-Taroni 13 giri; 13. Premoli-Balocca 13 giri; 14. Cam-Del Curto 13 giri; 15. Mussa-Martino 13 giri; 16. Rossi-Rossi 12 giri; 17. Torasso-Camelia 12 giri; 18. Pocker-Galmozzi 12 giri; 19. Rossi-Rossi 11 giri; 20. Milano-Vallania 11 giri; 21. Marazzi-Righetti 9 giri.

2. RAGGRUPPAMENTO

1. Casoni-Ramok 15 giri in 35'30"9, media 128,220 kmh; 2. Parpinelli-Grassetto 37'29"5; 3. Moreschi-Bini 14 giri; 4. Baso-Nardelli 14 giri; 5. Di Gioia-Imperial 14 giri; 6. Campaci-Bortoletto 14 giri; 7. Mici-Maggiore 14 giri; 8. Nardini-Fortini 13 giri; 9. Ferri-Calò 13 giri; 10. Ripani-Taddeucci 13 giri; 11. Salvatore-Giustri 13 giri; 12. Cipriani-Aposkitis 13 giri; 13. Binati-Rossi 13 giri; 14. Aguzzoni-Lenardi 13 giri; 15.

Toffoli-Bergamo 13 giri; 16. Dal Ben-Besenzoni 13 giri; 17. Davico-Varese 13 giri; 18. Crovella-Iapichino 13 giri; 19. Sanetti-Ferlino 13 giri; 20. Baldi-Fracastoro 12 giri; 21. Brangero-Boggiatto 11 giri.

3. RAGGRUPPAMENTO

1. Martignone-Petromarchi 15 giri in 37'33"6, media kmh 121,267; 2. Pozzo-Regis 37'44"3; 3. Ghislotti-Galimberti 38'49"3; 4. Perego-Confortola 39'43"5; 5. Pallavicini-Vanolì 39'43"9; 6. Sacchini-Paperone 14 giri; 7. Truci-Cesarini 14 giri; 8. Igor-Piccolomini 14 giri; 9. Tacchini-Gualtieri 14 giri; 10. Mignot-Liprandi 13 giri.

4. RAGGRUPPAMENTO

1. Facetti-Maiga 15 giri in 37'33"5, media 121,251; 2. Pittoni-Pittoni 38'46"5; 3. Bigliuzzi-Betti 39'12"9; 4. Bellosta-Bondesan 39'27"9; 5. Rosso-Beluardo 39'30"7; 6. Pezzali-Tortoroli 39'42"3; 7. Campani-Bettati 39'50"6; 8. de Adamich-Avenoso 40'03"; 9. Fiorini-Co 14 giri; 10. Cartotto-Bernero 14 giri; 11. Giorato-Grassetto 14 giri; 12. Camaleone-Rogano 14 giri; 13. Herren-Triniane 14 giri; 14. Massai-Bottai 14 giri; 15. Menichetti-Rossi 14 giri; 16. Chimenti-Canocchi 14 giri; 17. Negro-Borrione 13 giri; 18. Verdiani-Agnorelli 13 giri.

16 ottobre

Autodromo del MUGELLO (km 5,24)

1. RAGGRUPPAMENTO

1. Andruet-Biche 10 giri in 23'16"6, media 129,603 kmh; 2. Schön-Borri 23'16"8; 3. Bonomelli-Pica 23'18"7; 4. Gottifredi-Zorzi 24'13"4; 5. Casoni-Ramok 24'14"2; 6. Govoni-Angelelli 24'15"9; 7. Pianta-Beckers 24'20"; 8. Paleari-Gianfranco 24'20"8; 9. Monticone-Coggiola 24'23"1; 10. Bacchelli-Scabini 24'23"4; 11. Berruto-Ilotte 24'31"9; 12. Pinto-Bernacchini 24'35"; 13. Cam-Del Curto 9 giri; 14. Rossi-Rossi 9 giri; 15. Premoli-Balocca 9 giri; 16. Rossi-Bisio 9 giri; 17. Torasso-Camelia 9 giri; 18. Baldi-Fracastoro 9 giri; 19. Pocker-Galmozzi 9 giri; 20. Brangero-Boggiatto 9 giri; 21. Milano-Vallania 9 giri; 22. Marazzi-Righetti 8 giri; 23. Piazzari-Taroni 8 giri.

2. RAGGRUPPAMENTO

1. Mici-Maggiore 10 giri in 24'37"4, media 127,768 kmh; 2. Moreschi-Bini 24'39"; 3. Parpinelli-Grassetto 24'56"9; 4. Nardini-Fortini 25'15"8; 5. Baso-Nardelli 25'37"1; 6. Campaci-Bortoletto 25'39"7; 7. Salvatore-Giustri 25'42"8; 8. Di Gioia-Imperial 25'47"6; 9. Binati-Rossi 26'26"5; 10. Toffoli-Bergamo 26'30"1; 11. Ferri-Calò 26'40"7; 12. Crovella-Iapichino 26'48"8; 13. Aguzzoni-Lenardi 27'03"2; 14. Ripani-Taddeucci 9 giri; 15. Sanetti-Ferlino 9 giri; 16. Dal Ben-Besenzoni 9 giri; 17. Cipriani-Aposkitis 9 giri.

3. RAGGRUPPAMENTO

1. Finotto-Colzani 10 giri in 23'35"7, media 123,337 kmh; 2. Ghislotti-Galimberti 24'13"1; 3. Pozzo-Regis 24'41"2; 4. Perego-Confortola 24'54"4; 4. Sacchini-Paperone 25'46"6; 5. Truci-Cesarini 25'51"1; 6. Pallavicini-Vanolì 9 giri; 7. Igor-Piccolomini 9 giri; 8. Tacchini-Gualtieri 9 giri; 9. Mignot-Liprandi 8 giri.

4. RAGGRUPPAMENTO

1. Facetti-Maiga 10 giri in 25'21"5, media 124,101 kmh; 2. de Adamich-Avenoso 25'23" e 9; 3. Pittoni-Pittoni 25'33"1; 4. Pezzali-Tortoroli 25'39"8; 5. Bigliuzzi-Betti 25'57"2; 6. Campani-Bettati 25'57"7; 7. Bellosta-Bondesan 26'58"6; 8. Rosso-Beluardo 27'01"3; 9. Camaleone-Rogano 27'17"3; 10. Herren-Triniane 27'23"3; 11. Cartotto-Bernero 27'49"3; 12. Chimenti-Canocchi 27'52"; 13. Fiorini-Co 27'52"3; 14. Menichetti-Rossi 9 giri; 15. Verdiani-Agnorelli 9 giri; 16. Negro-Borrione 9 giri; 17. Massai-Bottai 9 giri; 18. Giorato-Grassetto 9 giri.

16 ottobre

CLASSIFICA SECONDA TAPPA IMOLA-MISANO

1. Andruet-Biche 34'23"3; 2. Schön-Borri 35'06"4 (1. classe oltre 2000 gr. 4); 3. Govoni-Angelelli 36'18"6; 4. Pianta-Christine 36'19"6; 5. Paleari-Gianfranco 36'51"3; 6. Gottifredi-Zorzi 36'52"3; 7. Bacchelli-Scabini 37'07"6; 8. Pinto-Bernacchini 37'13"3 (1. classe 2000 gr. 4); 9. Monticone-Coggiola 37'24"8; 10. Finotto-Colzani 37'45"8 (1. classe 2000 gr. 2); 11. Pozzo-Regis 37'55"5 (1. classe 1600 gr. 2); 12. Bonomelli-Pica 37'59"3; 13. Parpinelli-Grassetto 38'05"7 (1. classe oltre 2000 gr. 3); 14. Moreschi-Bini 38'15"1; 15. Ghislotti-Galimberti 38'32"3; 16. Perego-Confortola 38'39"; 17. Mici-Maggiore 38'49"5; 18. Facetti-Maiga 38'49"9 (1. classe 2000 gr. 1); 19. Pittoni-Pittoni 39'35"2 (1. classe 3000 gr. 1); 20. Berruto-Ilotte 39'46"1; 21. de Adamich-Avenoso 39'47"7; 22. Pezzali-Tortoroli 39'54" e 9; 23. Campaci-Bortoletto 40'02"1 (1. classe 1600 gr. 3); 24. Di Gioia-Imperial 40'04"4; 25. Bigliuzzi-Betti 40'05"9; 26. Truci-Cesarini 40'10"5; 27. Nardini-Fortini 40'13"9; 28. Baso-Nardelli 40'14"1; 29. Pallavicini-Vanolì 40'30"7; 30. Bellosta-Bondesan 40'54"; 31. Rosso-Beluardo 41'05"8;

32. Crovella-Iapichino 41'23"1; 33. Aguz- zoni-Lenardi 41'32"8; 34. Binatti-Rossi 41' 34"6 (1. classe 2000 gr. 3); 35. Casoni- « Ramok » 41'34"7; 36. Toffoli-Bergamo 41' 36"2; 37. Ferri-Calò 41'40"9; 38. Rossi-Rossi 41'45"5 (1. classe 1600 gr. 4); 39. Ripani- Taddeucci 41'56"6; 40. Cipriani-Aposkitis 41'59"...

de Adamich-Avenoso 16'41"9; 4. Campani- Bettati 17'03"9; 5. Bigliazzi-Betti 17'05"7; 6. Rosso-Beluardo 17'06"4; 7. Bellostà-Bonde- san 17'07"1; 8. Rossi-Bisio 17'24"7; 9. Herren-Trignani 17'31"8; 10. Pittoni-Pittoni 17'39"8.

17 ottobre CLASSIFICA DELLA QUINTA TAPPA MISANO-VALLELUNGA

1. Andruet-«Biche» 53'00"7; 2. Pianta-«Christi- stine» 55'48"9; 3. Govoni-Angelelli 57'05"6; 4. Pinto-Bernacchini 57'26"1; 5. Monticone- Coggiola 58'13"4; 6. Finotto-Colzani 58'31"1; 7. Moreschi-Bini 58'34"3; 8. Pozzo-Regis 58' 40"4; 9. Parpinelli-Grassetto 58'50"9; 10. Ghislotti-Galimberti 58'54"3; 11. Perego-Confor- tola 59'14"9; 12. Gottifredi-Zorzi 59'17"2; 13. «Mici»-Maggiara 59'28"8; 14. Berruto-I- lotte 1.00'19"3; 15. Facetti-Maiga 1.00'21"1; 16. Casoni-«Ramok» 1.00'29"2; 17. Nardini- Fortini 1.00'59"8; 18. Di Gioia-«Imperial» 1.01'11"8; 19. De Adamich-Avenoso 1.01'17"1; 20. Pezzali-Tortoroli 1.01'36"3; 21. Pittoni-Pit- toni 1.01'45"9; 22. Baso-Nardelli 1.01'55"3; 23. Bigliazzi-Betti 1.02'00"2; 24. Bellostà- Bondesan 1.03'07"6; 25. Pallavicini-Vanoli 1.03'11"8; 26. Rosso-Beluardo 1.03'25"7; 27. Crovella-Iapichino 1.03'26"7; 28. Rossi-Rossi 1.03'44"9; 29. Cipriani-Aposkitis 1.03'57"4; 30. Binati-Rossi 1.03'58"8; 31. Ferri-Calò 1 03'59"9; 32. Toffoli-Bergamo 1.04'24"1; 33. Ripani-Taddeucci 1.04'37"2; 34. Marazzi-Ri- ghetti 1.04'48"7; 35. Piazzini-Taroni 1.04'49"9; 36. Torasso-Camelia 1.05'02"6; 37. Cartotto- Bernero 1.05'23"3; 38. «Camaleo»-Rogano 1. 05'25"7; 39. Tacchini-Gualtieri 1.05'43"1; 40. Herren-Triniane 1.05'46"6; 41. Giorato-Gras- setto 1.05'54"1; 42. Fiorini-Co 1.06'13"6; 43. «Igor»-Piccolomini 1'06'13"6; 44. Massai- Bottai 1.07'01"3; 45. Chimenti-Canocchi 1.07' 03"6; 46. Negro-Borrione 1.08'13"9; 47. Dal Ben-Besenzoni 1.08'25"6; 48. Campani-Bettati 1'09'01"2; 49. Premoli-Balocca 1.09'08"9; 50. Baldi-Fracastoro 1.09'15"4; 51. Verdiani-A- gnorelli 1'09'23"1; 52. Milano-Vallania 1.10' 21"2; 53. Mignot-Liprandi 1.10'22"6; 54. Sal- vatore-Giustri 1.10'44"9; 55. «Cam»-Del Cur- to 1.14'48"7; 56. Aguzzoni-Lenardi 1.15'41"2; 57. Sacchini-«Paperone» 1.18'21"2; 58. Rossi- Bisio 1.35'51"1; 59. «Poker»-Galmozzi 1.52' 33"1.

16 ottobre Autodromo di MISANO (km 3,4)

1. RAGGRUPPAMENTO 1. Casoni-«Ramok» 15 giri in 22'11"3, me- dia 141,478; 2. Andruet-«Biche» 22'11"8; 3. Schoen-Borri 23'05"6; 4. Pianta-«Christi- ne» 23'19"9; 5. Bacchelli-Scabini 23'34"2; 6. Paleari-«Gianfranco» 23'34"6; 7. Pinto- Bernacchini 14 giri; 8. Monticone-Coggiola 14 giri; 9. Berruto-Ilotte 14 giri; 10. Marazzi- Righetti 14 giri; 11. 2. RAGGRUPPAMENTO 1. «Mici»-Maggiara 15 giri in 23'59"2, me- dia 130,872 kmh; 2. Moreschi-Bini 24'01"7; 3. Di Gioia-«Imperial» 24'44"1; 4. Parpinelli- Grassetto 24'44"5; 5. Nardini-Fortini 24' 48"3; 6. Baso-Nardelli 14 giri; 7. Cipriani- Aposkitis 14 giri; 8. Salvatore-Giustri 14 giri; 9. Crovella-Iapichino 14 giri; 10. Aguz- zoni-Lenardi 14 giri; 11. 3. RAGGRUPPAMENTO 1. Finotto-Colzani 15 giri in 23'14"6, media 135,052 kmh; 2. Ghislotti-Galimberti 24'09"5; 3. Perego-Confortola 24'19"4; 4. Pozzo-Regis 24'25"8; 5. Pallavicini-Vanoli 13 giri; 6. Tacchini-Gualtieri 13 giri; 7. «Igor»-Pico- colomini 13 giri; 8. Sacchini-«Paperone» 13 giri; 9. Mignot-Liprandi 12 giri.

4. RAGGRUPPAMENTO 1. Facetti-Maiga 15 giri in 25'36"5, media 122,530 kmh; 2. de Adamich-Avenoso 25' 47"1; 3. Pezzali-Tortoroli 25'58"9; 4. Pittoni- Pittoni 26'03"9; 5. Rosso-Beluardo 26'11"9; 6. Bigliazzi-Betti 26'22"4; 7. Bellostà-Bonde- san 26'23"6; 8. Campani-Bettati 26'25"2; 9. Herren-Triniane 27'12"5; 10. «Camaleo»- Rogano 14 giri.

17 ottobre Gara in salita S. STEFANO-SPINO (km 12,5)

1. Andruet-«Biche» in 6'20"4, media kmh 113,296; 2. Pianta-«Christine» 6'34"8; 3. Casoni-«Ramok» 6'38"3; 4. Paleari-«Gian- franco» 6'40"3; 5. Bacchelli-Scabini 6'46"4; 6. Pinto-Bernacchini 6'54"9; 7. Gottifredi- Zorzi 6'58"4; 8. Berruto-Ilotte 7'01"1; 9. Moreschi-Bini 7'04"5; 10. Govoni-Angelelli 7'06"3; 11. Nardini-Fortini 7'08"2; 12. Perego- Confortola 7'12"3; 13. Ghislotti-Galimberti 7'12"6; 14. Parpinelli-Grassetto 7'14"7; 15. Marazzi-Righetti 7'18"6; 16. de Adamich- Avenoso 7'19"8; 17. Salvatore-Giustri 7' 20"3; 18. Sacchini-«Paperone» 7'22"1; 19. Pozzo-Regis 7'22"1; 20. Baso-Nardelli 7'24" e 6; 21. «Cam»-Del Curto 7'24"6; 22. Monticone-Coggiola 7'24"8; 23. Bigliazzi-Betti 7' e 25"; 24. «Mici»-Maggiara 7'26"8; 25. Facetti-Maiga 7'27"1; 26. Pezzali-Tortoroli 7' 27"9; 27. Ferri-Calò 7'29"2; 28. Finotto-Col- zani 7'30"5; 29. Crovella-Iapichino 7'31"5; 30. Binati-Rossi 7'33"1; 31. Di Gioia-«Impe- rial» 7'33"7; 32. Cipriani-Aposkitis 7'34" e 8; 33. Ripani-Taddeucci 7'35"6; 34. Pittoni- Pittoni 7'35"2; 35. Campani-Bettati 7' 37"8; 36. Bellostà-Bondesan 7'43"5; 37. Chi- menti-Canocchi 7'47"1; 38. Piazzini-Taroni 7' 47"8; 39. Rossi-Rossi 7'51"1; 40. Massai- Bottai 7'51"4; 41. Tacchini-Gualtieri 7'51"4; 42. Giorato-Grassetto 7'52"1; 43. Aguzzoni- Lenardi 7'52"5; 44. Pallavicini-Vanoli 7'54"7; 45. Rosso-Beluardo 7'54"9; 46. Cartotto-Ber- nero 7'55"7; 47. Premoli-Balocca 7'57"6; 48. Torasso-Camelia 7'59"7; 49. «Camaleo»-

17 ottobre Autodromo di MAGIONE (km 1,65)

1. RAGGRUPPAMENTO 1. Casoni-«Ramok» 15 giri in 14'37"5, me- dia 101,536 kmh; 2. Andruet-«Biche» 14' 39"5; 3. Govoni-Angelelli 15'17"5; 4. Pianta- Beckers 15'23"7; 5. Monticone-Coggiola 15'35"8; 6. Pinto-Bernacchini 14 giri; 7. Berruto-Ilotte 14 giri; 8. Marazzi-Righetti 14 giri; 9. «Cam»-Del Curto 14 giri; 10. Rossi- Rossi 14 giri.

2. RAGGRUPPAMENTO 1. «Mici»-Maggiara 15 giri in 15'38"6, me- dia 94,321 kmh; 2. Moreschi-Bini 15'42"6; 3. Parpinelli-Grassetto 15'47"3; 4. Di Gioia- «Imperial» 15'57"4; 5. Nardini-Fortini 16' e 05"; 6. Ferri-Calò 16'44"3; 7. Baso-Nar- delli 14 giri; 8. Salvatore-Giustri 14 giri; 9. Cipriani-Aposkitis 14 giri; 10. Crovella-Iapi- chino 14 giri.

3. RAGGRUPPAMENTO 1. Ghislotti-Galimberti 15 giri in 15'19"1, me- dia 96,953 kmh; 2. Gottifredi-Zorzi 15'27"2; 3. Pozzo-Regis 15'42"6; 4. Perego-Confortola 15' 51"6; 5. Sacchini-«Paperone» 16'13"7; 6. Finotto-Colzani 16'29"7; 7. Pallavicini-Vanoli 14 giri; 8. «Igor»-Piccolomini 13 giri; 9. Tacchini-Gualtieri 13 giri; 10. Mignot-Lipran- di 13 giri; 11. Milano-Vallania 12 giri.

4. RAGGRUPPAMENTO 1. Facetti-Maiga 15 giri in 16'35"8, media 89,473 kmh; 2. Pezzali-Tortoroli 16'41"7; 3.

18 ottobre Autodromo di VALLELUNGA (km 2,2)

1. RAGGRUPPAMENTO 1. Casoni-«Ramok», 15 giri in 21'10"9, media 135,966 kmh; 2. Andruet-«Biche» 21'17"1; 3. Pianta-Christine 22'26"6; 4. Gottifredi-Zorzi 22'31"4; 5. Govoni-Angelelli 23'06"3; 6. Monticone-Coggiola 14 giri; 7. Marazzi-Righetti 14 giri; 8. Pinto-Bernacchini 14 giri; 9. Ros- si-Rossi 14 giri; 10. «Cam»-Del Curto 14 giri; 11. Berruto-Ilotte 14 giri; 12. Piazzini-Taroni 13 giri; 13. Premoli-Balocca 13 giri; 14. Ros- si-Bisio 12 giri; 15. Torasso-Camelia 12 gi- ri; 16. Baldi-Fracastoro 12 giri; 17. «Poker»- Galmozzi 12 giri; 18. Milano-Vallania 11 giri.

2. RAGGRUPPAMENTO 1. «Mici»-Maggiara 15 giri in 23'24"1, media 123,072 kmh; 2. Parpinelli-Grassetto 23'28"1; 3. Di Gioia-«Imperial» 23'35"4; 4. Nardini- Fortini 23'36"5; 5. Moreschi-Bini 23'48"4; 6. Baso-Nardella 14 giri; 7. Salvatore-Giustri 14 giri; 8. Cipriani-Aposkitis 14 giri; 9. Cro- vella-Iapichino 14 giri; 10. Binati-Rossi 14 giri; 11. Toffoli-Bergamo 14 giri; 12. Ripani- Taddeucci 14 giri; 13. Ferri-Calò 13 giri; 14. Aguzzoni-Lenardi 13 giri; 15. Dal Ben-Besenzoni 13 giri.

3. RAGGRUPPAMENTO 1. Finotto-Colzani, 15 giri in 22'28"4, media 128,151 kmh; 2. Ghislotti-Galimberti 22'52"7; 3. Perego-Confortola 23'13"9; 4. Pozzo-Regis 23'23"1; 5. Pallavicini-Vanoli 14 giri; 6. «Igor»-Piccolomini 13 giri; 7. Tacchini-Gual- tieri 13 giri; 8. Mignot-Liprandi 12 giri; 9. Sacchini-«Paperone» 3 giri.

4. RAGGRUPPAMENTO 1. Facetti-Maiga, 15 giri in 24'32"7, media 117,312 kmh; 2. de Adamich-Avenoso 24'47"4; 3. Campani-Bettati 24'49"8; 4. Pezzali-Torto- roli 24'52"7; 5. Bigliazzi-Betti 24'59"2; 6. Rosso-Beluardo 25'23"6; 7. Pittoni-Pittoni 25' 27"1; 8. Bellostà-Bondesan 26'01"7; 9. Chi- menti-Canocchi 14 giri; 10. «Camaleo»-Roga- no 14 giri; 11. Verdiani-Agnorelli 14 giri; 12. Massai-Bottai 14 giri; 13. Giorato-Grassetto 14 giri; 14. Fiorini-Co 14 giri; 15. Cartotto- Bernero 14 giri; 16. Negro-Borrione 14 giri; 17. Herren-Triniani 9 giri.

18 ottobre Gara in salita S. GIORGIO-COLONNETTA (km 7,6)

1. Andruet-«Biche» in 4'18"7, media 105,759 kmh; 2. Gottifredi-Zorzi 4'31"7; 3. Pianta-«Christine» 4'36"2; 4. Moreschi-Bini 4'37"9; 5. Pinto-Bernacchini 4'38"1; 6. Berruto-Ilotte 4'39"9; 7. Finotto-Colzani 4'40"1; 8. Marazzi- Righetti 4'40"3; 9. Nardini-Fortini 4'43"1; 10. Monticone-Coggiola 4'43"8; 11. Sacchini-«Pa- perone» 4'46"1; «Cam»-Del Curto 4'46"1; Ca- soni-«Ramok» 4'46"1; 14. Parpinelli-Grassetto 4'46"5; 15. Ghislotti-Galimberti 4'49"7; 16. Govoni-Angelelli 4'50"1; 17. Di Gioia-«Impe- rial» 4'50"9; 18. Perego-Confortola 4'51"3;

19. Pozzo-Regis 4'54"1; 20. «Mici»-Maggiara 4'54"4; 21. Salvatore-Giustri 4'55"7; 22. Fer- ri-Calò 4'57"4; 23. Baso-Nardelli 4'59"3; 24. Piazzini-Taroni 5'00"1; 25. de Adamich-Ave- noso 5'01"2; 26. Pezzali-Tortoroli 5'02"1; 27. Cipriani-Aposkitis 5'02"2; 28. Facetti-Maiga 5'02"5; 29. Pittoni-Pittoni 5'03"5; 30. Rossi- Bisio 5'04"2; 31. Pallavicini-Vanoli 5'04"6; 32. Bigliazzi-Betti 5'05"1; 33. Torasso-Camelia 5'07"4; 34. Premoli-Balocca 5'07"6; 35. Cam- pani-Bettati 5'07"8; 36. Crovella-Iapichino 5' 09"4; Binati-Rossi 5'09"4; Rossi-Rossi 5' 09"4; 39. Rosso-Beluardo 5'10"7; 40. Toffoli- Bergamo 5'13"1; 41. Aguzzoni-Lenardi 5' 14"5; 42. Ripani-Taddeucci 5'15"3; 43. Bello- sta-Bondesan 5'16"3; 44. Tacchini-Gualtieri 5' 16"5; 45. Massai-Bottai 5'18"7; 46. «Cama- leo»-Rogano 5'22"1; 47. Giorato-Grassetto 5' 24"3; 48. Verdiani-Agnorelli 5'26"3; 49. Fio- rini-Co 5'29"8; 50. Cartotto-Bernero 5'30"4; 51. «Igor»-Piccolomini 5'31"1; 52. Chimenti- Canocchi 5'31"3; 53. Baldi-Fracastoro 5'35"2; 54. Negro-Borrione 5'36"4; 55. Mignot-Li- prandi 5'43"3; 56. «Poker»-Galmozzi 5'46"1; 57. Milano-Vallania 5'51"2; 58. Dal Ben- Besenzoni 6'02"8; 59. Herren-Triniane 6'04"4.

18 ottobre Gara in salita QUERCEGROSSA-CROCE (km 8,2) 1. Andruet-«Biche» in 4'14"3, media 116,083 kmh; 2. Pinto-Bernacchini 4'26"9; 3. Casoni- «Ramok» 4'27"2; 4. Moreschi-Bini 4'31"6; 5. Nardini-Fortini 4'32"2; 6. Gottifredi-Zorzi 4' 32"3; 7. Govoni-Angelelli 4'33"1; 8. Pianta- «Christine» 4'34"1; 9. Berruto-Ilotte 4'34"9; 10. Sacchini-«Paperone» 4'35"5; 11. Parpi- nelli-Grassetto 4'36"9; 12. Finotto-Colzani 4' 37"2; 13. Pezzali-Tortoroli 4'37"9; 14. Salva- tore-Giustri 4'39"7; 15. Marazzi-Righetti 4' 40"2; 16. Monticone-Coggiola 4'40"8; 17. Bi- gliazzi-Betti 4'41"2; 18. «Cam»-Del Curto 4' 41"6; 19. Facetti-Maiga 4'42"6; 20. de Ada- mich-Avenoso 4'43"2; 21. «Mici»-Maggiara 4'43"6; 22. Campani-Bettati 4'44"3; 23. Ghi- slotti-Galimberti 4'46"2; 24. Perego-Confor- tola 4'46"7; 25. Cipriani-Aposkitis 4'47"1; 26. Pittoni-Pittoni 4'47"4; 27. Baso-Nardelli 4' 49"1; 28. Ripani-Taddeucci 4'51"3; 29. Di Gioia-«Imperial» 4'51"7; 30. Crovella-Iapi- chino 4'53"1; 31. Tacchini-Gualtieri 4'53"3; 32. Massai-Bottai 4'54"8; 33. Binati-Rossi 4'55"1; 34. Bellostà-Bondesan 4'58"2; 35. Verdiani- Agnorelli 4'59"2; 36. Toffoli-Bergamo 4'59"3; 37. «Camaleo»-Rogano 4'59"7; 38. Giorato- Grassetto 5'; 39. Pallavicini-Vanoli 5'00"8; 40. Ferri-Calò 5'01"2; 41. Piazzini-Taroni 5' 02"3; 42. Aguzzoni-Lenardi 5'02"6; 43. Pre- molli-Balocca 5'03"2; 44. Rosso-Beluardo 5' 03"9; 45. Chimenti-Canocchi 5'04"1; 46. Ros- si-Bisio 5'06"6; 47. Rossi-Rossi 5'07"6; 48. Cartotto-Bernero 5'08"2; 49. Negro-Borrione 5'12"4; 50. Torasso-Camelia 5'15"1; 51. Mi- lano-Vallania 5'15"6; 52. Fiorini-Co 5'18"3; 53. «Poker»-Galmozzi 5'20"5; 54. «Igor»-Pico- colomini 5'22"2; 55. Baldi-Fracastoro 5'28"6; 56. Mignot-Liprandi 5'31"7; 57. Dal Ben- Besenzoni 5'32"1; 58. Herren-Triniane 5'39"7.

18 ottobre Gara in salita QUERCEGROSSA-CROCE (km 8,2)

1. Andruet-«Biche» in 4'14"3, media 116,083 kmh; 2. Pinto-Bernacchini 4'26"9; 3. Casoni- «Ramok» 4'27"2; 4. Moreschi-Bini 4'31"6; 5. Nardini-Fortini 4'32"2; 6. Gottifredi-Zorzi 4' 32"3; 7. Govoni-Angelelli 4'33"1; 8. Pianta- «Christine» 4'34"1; 9. Berruto-Ilotte 4'34"9; 10. Sacchini-«Paperone» 4'35"5; 11. Parpi- nelli-Grassetto 4'36"9; 12. Finotto-Colzani 4' 37"2; 13. Pezzali-Tortoroli 4'37"9; 14. Salva- tore-Giustri 4'39"7; 15. Marazzi-Righetti 4' 40"2; 16. Monticone-Coggiola 4'40"8; 17. Bi- gliazzi-Betti 4'41"2; 18. «Cam»-Del Curto 4' 41"6; 19. Facetti-Maiga 4'42"6; 20. de Ada- mich-Avenoso 4'43"2; 21. «Mici»-Maggiara 4'43"6; 22. Campani-Bettati 4'44"3; 23. Ghi- slotti-Galimberti 4'46"2; 24. Perego-Confor- tola 4'46"7; 25. Cipriani-Aposkitis 4'47"1; 26. Pittoni-Pittoni 4'47"4; 27. Baso-Nardelli 4' 49"1; 28. Ripani-Taddeucci 4'51"3; 29. Di Gioia-«Imperial» 4'51"7; 30. Crovella-Iapi- chino 4'53"1; 31. Tacchini-Gualtieri 4'53"3; 32. Massai-Bottai 4'54"8; 33. Binati-Rossi 4'55"1; 34. Bellostà-Bondesan 4'58"2; 35. Verdiani- Agnorelli 4'59"2; 36. Toffoli-Bergamo 4'59"3; 37. «Camaleo»-Rogano 4'59"7; 38. Giorato- Grassetto 5'; 39. Pallavicini-Vanoli 5'00"8; 40. Ferri-Calò 5'01"2; 41. Piazzini-Taroni 5' 02"3; 42. Aguzzoni-Lenardi 5'02"6; 43. Pre- molli-Balocca 5'03"2; 44. Rosso-Beluardo 5' 03"9; 45. Chimenti-Canocchi 5'04"1; 46. Ros- si-Bisio 5'06"6; 47. Rossi-Rossi 5'07"6; 48. Cartotto-Bernero 5'08"2; 49. Negro-Borrione 5'12"4; 50. Torasso-Camelia 5'15"1; 51. Mi- lano-Vallania 5'15"6; 52. Fiorini-Co 5'18"3; 53. «Poker»-Galmozzi 5'20"5; 54. «Igor»-Pico- colomini 5'22"2; 55. Baldi-Fracastoro 5'28"6; 56. Mignot-Liprandi 5'31"7; 57. Dal Ben- Besenzoni 5'32"1; 58. Herren-Triniane 5'39"7.

18 ottobre CLASSIFICA DELLA QUARTA TAPPA VALLELUNGA-PARMA

1. Andruet-«Biche» (Stratos Lancia) 1.08'39"4; 2. Pianta-«Christine» (Fiat Abarth 030) a 3' 53"6; 3. Govoni-Angelelli (De Tomaso Pan- tera) a 5'31"4; 4. Pinto-Bernacchini (Fiat Abarth 124) a 5'34"3; 5. Monticone-Coggiola (Porsche Carrera) a 6'37"1; 6. Finotto-Col- zani (Ford Escort) a 6'38"2; 7. Moreschi-Pini (De Tomaso Pantera) a 7.00"5; 8. Gottifredi- Zorzi (De Tomaso Pantera) a 7'13"2; 9. Par- pinelli-Grassetto (De Tomaso Pantera) a 7' 24"2; 10. Ghislotti-Uboldi (A.R. GTA) a 7' 28"3; 11. Perego-Confortola (A.R. GTAm) a 7'58"1; 12. Casoni-«Ramok» (De Tomaso Pan- tera) a 8'06"7; 13. «Mici»-Maggiara (De To- maso Pantera) a 8'15"4; 14. Berruto-Ilotte (Porsche Carrera) a 8'58"6; 15. Facetti-Maiga (A.R. GTV) a 9'37"6.

19 ottobre Autodromo di VARANO MELEGARI (km 1,8)

1. RAGGRUPPAMENTO 1. Govoni-Angelelli, 20 giri in 18'58"7, media 113,814 kmh.; 2. Andruet-«Biche» 19'20"9; 3. Pianta-«Christine» 19'41"5; 4. Monticone-Cog- giola 19'42"7; 5. Marazzi-Righetti 19'46"8; 6. Berruto-Ilotte 19'54"4; 7. Pinto-Bernacchini 19 giri; 8. Gottifredi-Zorzi 19 giri; 9. «Cam»- Del Curto 19 giri; 10. Rossi-Rossi 18 giri; 11. Rossi-Bisio 17 giri; 12. Torasso-Camelia 17 giri; 13. Baldi-Fracastoro 16 giri; 14. Piazzini- Taroni 15 giri; 15. Milano-Vallania 15 giri.

2. RAGGRUPPAMENTO 1. «Mici»-Maggiara, 20 giri in 20'11"3, media 106,992 kmh.; 2. Moreschi-Bini 20'19"4; 3. Di Gioia-«Imperial» 20'20"9; 4. Nardini-Forti- ni 20'29"2; 5. Parpinelli-Grassetto 21'00"2; 6. Baso-Nardelli 19 giri; 7. Salvatore-Giustri 19 giri; 8. Cipriani-Aposkitis 19 giri; 9. Cro- vella-Iapichino 19 giri; 10. Binati-Rossi 19 giri; 11. Aguzzoni-Lenardi 19 giri; 12. Toffo- li-Bergamo 19 giri; 13. Ferri-Calò 18 giri; 14. Ripani-Taddeucci 17 giri; 15. Dal Ben-Besenzoni 16 giri.

3. RAGGRUPPAMENTO 1. Finotto-Colzani 20 giri in 19'32"1, media

110,590 kmh; 2. Ghislotti-Galimberti 20'04"6; 3. Perego-Confortola 19 giri; 4. Pallavicini- Vanoli 18 giri; 5. Tacchini-Gualtieri 18 giri; 7. «Igor»-Piccolomini 18 giri; 8. Mignot-Li- prandi 16 giri. 4. RAGGRUPPAMENTO 1. Facetti-Maiga, 20 giri in 21'29"9, media 100,473 kmh; 2. Pezzali-Tortoroli 21'38"6; 3. Campani-Bettati 21'44"8; 4. de Adamich-Ave- noso 21'46"6; 5. Bellostà-Bondesan 21'49"4; 6. Bigliazzi-Betti 21'57"8; 7. Rosso-Beluardo 22'03"7; 8. Pittoni-Pittoni 22'07"7; 9. Chi- menti-Canocchi 19 giri; 10. Fiorini-Co 19 gi- ri; 11. Giorato-Grassetto 19 giri; 12. «Cama- leo»-Rogano 19 giri; 13. Cartotto-Bernero 19 giri; 14. Massai-Bottai 19 giri; 15. Verdiani- Agnorelli 18 giri; 16. Herren-Triniani 18 gi- ri; 17. Negro-Borrione 9 giri.

19 ottobre Autodromo di MONZA (km 2,405)

1. RAGGRUPPAMENTO 1. Andruet-«Biche», 10 giri in 10'45"8, me- dia 134,066 kmh; 2. Gottifredi-Zorzi 10'51"6; 3. Govoni-Angelelli 11'00"7; 4. Pianta-«Christi- ne» 11'04"9; 5. Pinto-Bernacchini 11'24"3; 6. Monticone-Coggiola 11'29"6; 7. Berruto- Ilotte 11'46"9; 8. Marazzi-Righetti 11'50"8; 9. Piazzini-Taroni 9 giri; 10. «Cam»-Del Curto 9 giri; 11. Rossi-Rossi 9 giri; 12. Rossi-Bisio 9 giri; 13. Torasso-Camelia 8 giri; 14. Mi- lano-Vallania 8 giri; 15. Baldi-Fracastoro 8 g.

2. RAGGRUPPAMENTO 1. Parpinelli-Grassetto 10 giri in 11'05"1, me- dia 130,195 kmh; 2. Moreschi-Bini 11'25"8; 3. Di Gioia-«Imperial» 11'28"2; 4. Nardini- Fortini 11'34"3; 5. Cipriani-Aposkitis 11'59"8; 6. «Mici»-Maggiara 12'08"1; 7. Baso-Nardelli 12'08"4; 8. Crovella-Iapichino 12'10"9; 9. Salvatore-Giustri 12'13"1; 10. Ferri-Calò 9 gi- ri; 11. Ripani-Taddeucci 9 giri; 12. Toffoli- Bergamo 9 giri; 13. Binati-Rossi 9 giri; 14. Aguzzoni-Lenardi 9 giri; 15. Dal Ben-Besenzoni 8 giri.

3. RAGGRUPPAMENTO 1. Finotto-Colzani 10 giri in 11'16"5, media 127,982 kmh; 2. Perego-Confortola 11'39"1; 3. Ghislotti-Galimberti 11'40"6; 4. Pallavicini- Vanoli 11'54"4; 5. «Igor»-Piccolomini 9 giri; 6. Tacchini-Gualtieri 9 giri; 7. Mignot-Li- prandi 9 giri.

4. RAGGRUPPAMENTO 1. Facetti-Maiga, 10 giri in 12'01"5, media 120,000 kmh; 2. de Adamich-Avenoso 12'08"9; 3. Bellostà-Bondesan 12'28"5; 4. Campani- Bettati 12'32"3; 5. Pezzali-Tortoroli 12'33"8; 6. Bigliazzi-Betti 12'49"1; 7. Fiorini-Co 12' 56"6; 8. Massai-Bottai 13'02"2; 9. Pittoni-Pit- toni 13'02"8; 10. Giorato-Grassetto 13'11"2; 11. Cartotto-Bernero 9 giri; 12. Chimenti-Canocchi 9 giri; 13. «Camaleo»-Rogano 9 giri; 14. Verdiani-Agnorelli 9 giri; 15. Herren- Triniani 9 giri; 16. Rosso-Beluardo 9 giri.

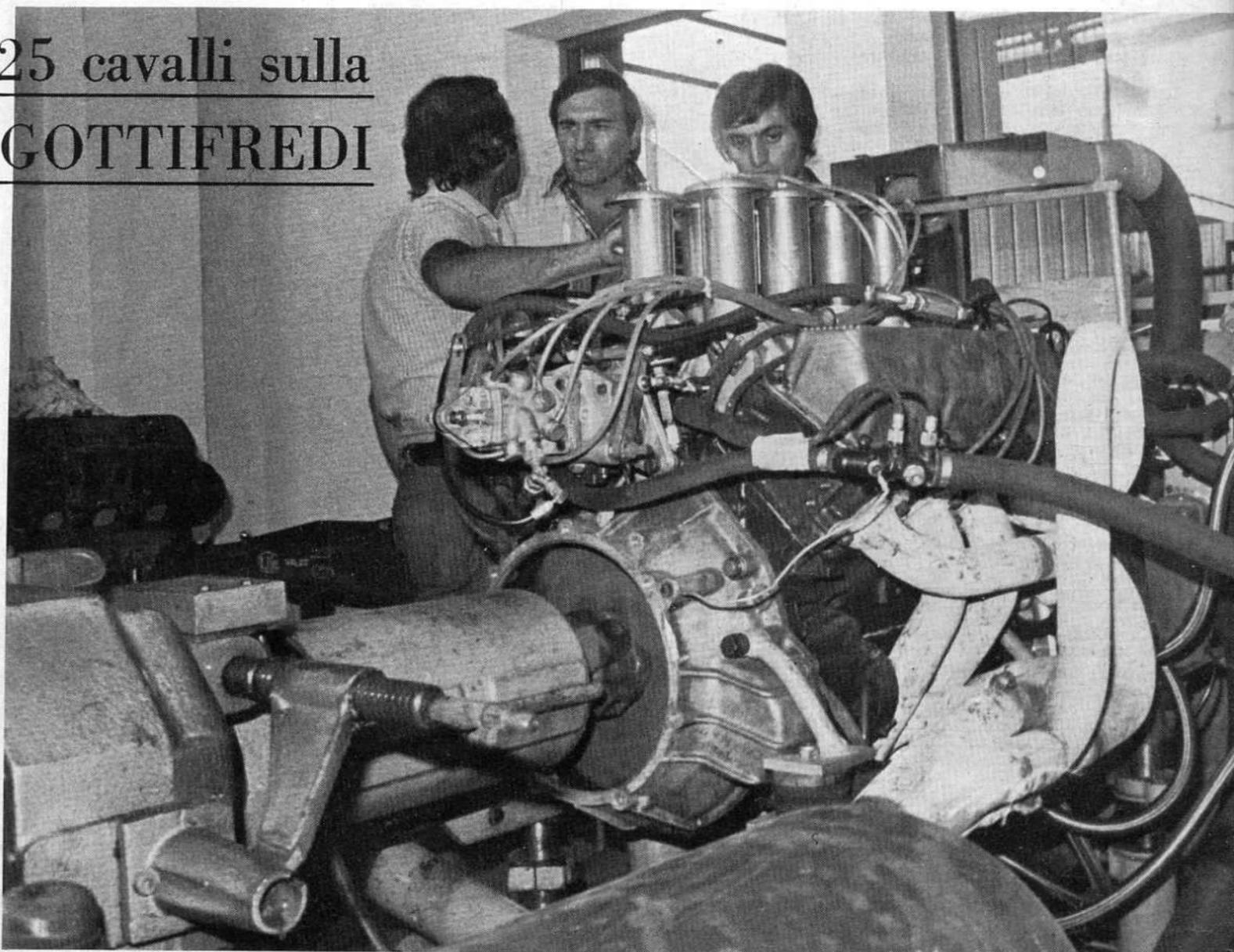
2. GIRO AUTOMOBILISTICO D'ITALIA - TROFEO FIAT - TARGA AGIP - Torino, 15-19 ottobre 1974.

CLASSIFICA GENERALE

1. Andruet-«Biche» (Lancia Stratos) 1.18'41"5 (1. gruppo 5); 2. Pianta-«Christine» (Abarth 030) 1.22'43"4; 3. Govoni-Angelelli (De Tomaso Pantera) 1.24'10"5 (1. gruppo 4); 4. Pinto- Bernacchini (Fiat 124 Abarth R.) 1.24'44"5; 5. Finotto-Colzani (Ford Escort) 1.25'33"8 (1. gruppo 2); 6. Monticone-Coggiola (Porsche Carrera RS) 1.25'40"5; 7. Moreschi-Bini (De Tomaso Pantera) 1.26'14"9 (1. gruppo 3); 8. Gottifredi-Zorzi (De Tomaso Pantera) 1.25' 16"1; 9. Parpinelli-Grassetto (De Tomaso Pan- tera) 1.26'45"2; 10. Ghislotti-Galimberti (Alfa Romeo GTA) 1.26'45"7; 11. Perego-Confor- tola (Alfa Romeo GTAm) 1.27'25"4; 12. «Mi- ci»-Maggiara (

L'iniezione da 525 cavalli sulla PANTERA di GOTTIFREDI

Gabriele Gottifredi ed il suo motore visto dal lato della presa di forza. In primo piano, l'impianto Lucas. Il tutto per la Pantera della Achilli Motors che vediamo (sotto)



Le fantasticherie che seguono dovrebbero particolarmente interessare al lettore G. Luigi Zuech di Trento che, dopo aver letto «QUALIFICHIAMOCI A MONZA» (AS n. 36, pp. 11-13) ha preso tosto carta, penna e calamar onde richiederci alcune precisazioni.

Poiché riteniamo tali richieste di interesse abbastanza diffuso (crepi la modestia) eravamo combattuti fra il desiderio di rispondere per esteso e la necessaria concisione di quanto viene inserito nella «Posta».

Ma ecco che una coincidenza quasi arcaica ci mette nelle condizioni ideali per riparlare di coppia e di potenza: i 525 CV visti a Modena — c/o De Tomaso — dove si provava al banco il V8 Ford da installare sul Pantera Achilli Motors, impegnatosi nel Giro d'Italia.

Visti e SENTITI dobbiamo dire, anche se in sala prove eravamo entrati con circa un etto di bambagia in cadaun orecchio: a un certo regime (che, grazie a Dio, si attraversa alla svelta) la risonanza era tale che agivamo tutti in «assenza di peso».

Ci risulta che questo sia il primo caso nostrano in cui si «gonfia» con disinvoltura un 5770 (e passa) cc, tanto da prevederne l'eventuale impiego a 8000 giri/1' contro i 4000 nominali del Mercury Cleveland di serie, definizione casereccia del 351CJ/255, modello base.

Le più «atroci» applicazioni originali, sul Pantera L, prevedono 264 HP a 5400 giri/1' nonché, ma strappandosi barba e toupet, 335 HP a 6000 giri per il GTS. Stabiliti così i termini del nostro orientamento, vediamo in che cosa consistono gli steroidi anabolizzanti somministrati al blontolone di Dearbon onde trasformarlo in maestro cantore.

Dice Gottifredi, fattucchiere di turno, che la sola iniezione (eh, già...) vale una quarantina di cavalli in più e, visto che se li misura, non abbiamo alcun motivo per dubitare; anche se avremmo giurato che i vantaggi dello sprizzo fossero più concreti nei transistori che non a regime.

Naturalmente, altri ed innumerevoli sono gli «high performance components» impiegati per la bisogna di cui una parte rappresentati e descritti dalle foto e relative didascalie. Alcuni, forse, gli stessi della versione 351C HO «four barrels» del 1971 oggi fuori produzione e tesaurizzata da pochi fortunati proprietari di «Mustang Boss».

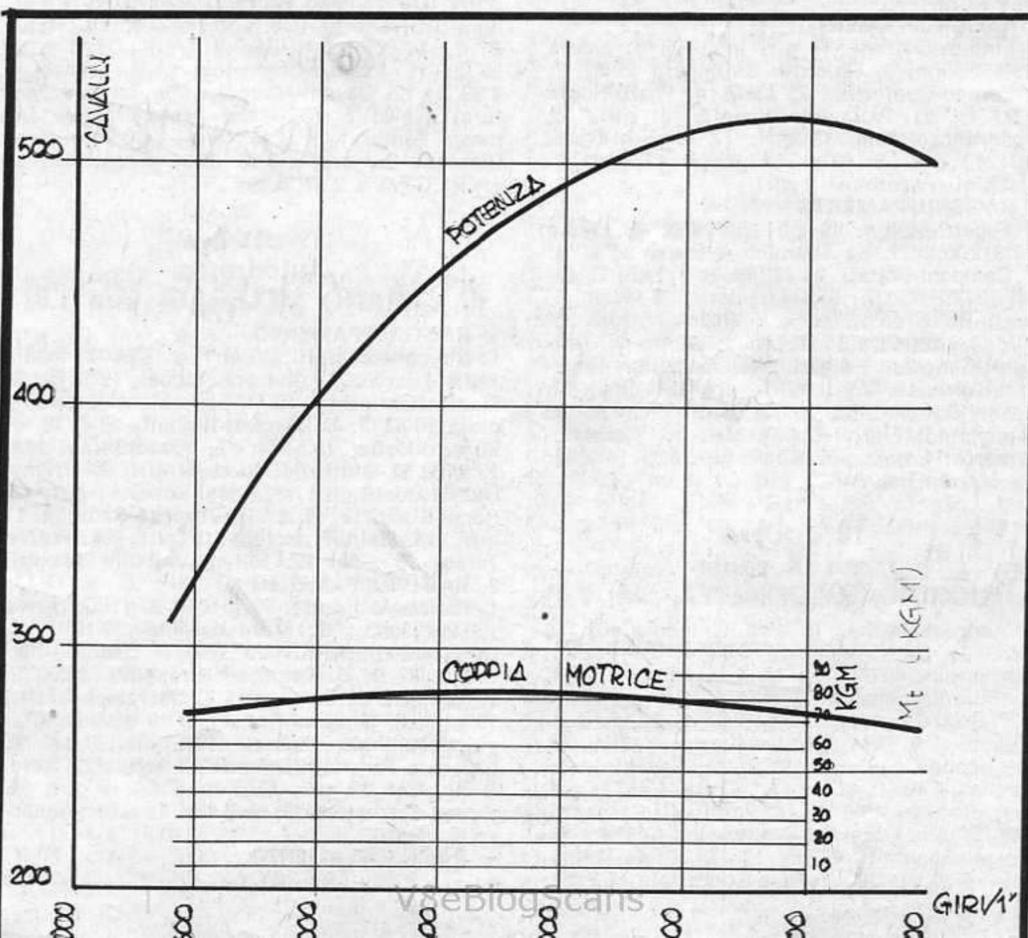
Delle foto che dicevamo fa parte anche quella che immortalava i 74 kg indicati dal «pesacavalli» a un po' meno di settemila; molestano ulteriormente il dosatore di iniezione, i chili sono poi divenuti 75, sempre a 7000, per un prodotto di 75x7=525 civù o, (se preferite), 518,3 accapi.

Adesso il sior Gian Luigi porga l'orecchio, che andremo a eiacolar di qualcosa che lo concerne: certocchessi, è possibile ricavare la pressione media effettiva (pme, illustre parametro) sol che si conosca una potenza espressa in cavalli e poche altre cose. Non solo, ma se avessimo dati ufficiali sulla quantità media di lavoro che una mosca standard può svolgere nel tempo, noi potremmo benissimo ottenere la pme a partire da qualche miliardo di mosche-vapore (MV) o, per gli inglesi, fly-power (FP).

La formula che fa al nostro caso non ve la diam per cento e nemmeno per cinquanta ma ve la andiamo a regalar, vero... Anche perché si dà il caso che non ci appartenga ed è quindi riportata su tutti i manuali di morotistica:

$$pme = \frac{225h \times Ne}{V \times n}$$

dove: $\left\{ \begin{array}{l} h = N. \text{ dei tempi} \\ Ne = \text{Potenza in CV} \\ V = \text{Cilindrata in litri} \\ n = \text{Regime in giri/min.} \end{array} \right.$



Applicazione immediata, per gentile concessione della De Tomaso:

$$pme = \frac{225 \times 4 \times 525}{5,770 \times 7000} = 11,69844 \text{ che arrotondiamo in } 11,7 \text{ kg/cm}^2$$

Ancora più seducente il conto della fantasia per quanto riguarda gli 82 chili visti a 6000 giri/1', che sariano (82x6) 492 CV e danno luogo a:

$$pme = \frac{225 \times 4 \times 492}{5,770 \times 6000} = 12,790294 \text{ ossia } 12,8 \text{ kg/cm}^2$$

Con questi numeri spiccioli, il mammut michigan-modenese ci rivela di che pasta è fatto, visto che per trovare altre pme paragonabili ci fa d'uopo scomodare la Formula Uno o motori del genere. Ricordiamo ad esempio i 12 kg/cm² scarsi del Boxer Ferrari ed i 13 abbondanti del Cosworth DFV, già citati da AUTO SPRINT.

Anche per quanto riguarda la velocità media stantuffo, i 7500 giri/1' «tirabili» nelle previsioni gottifrediane danno luogo a un 22,225 m/sec., non lontano da quel 22,69 (Cosworth DFV) che non può — teoricamente — permettere a Duckworth di vincere molti Gran Premi.

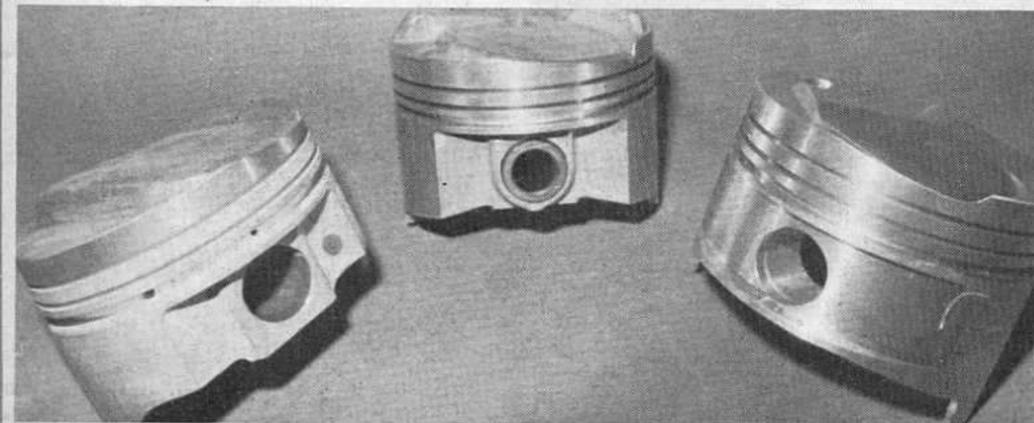
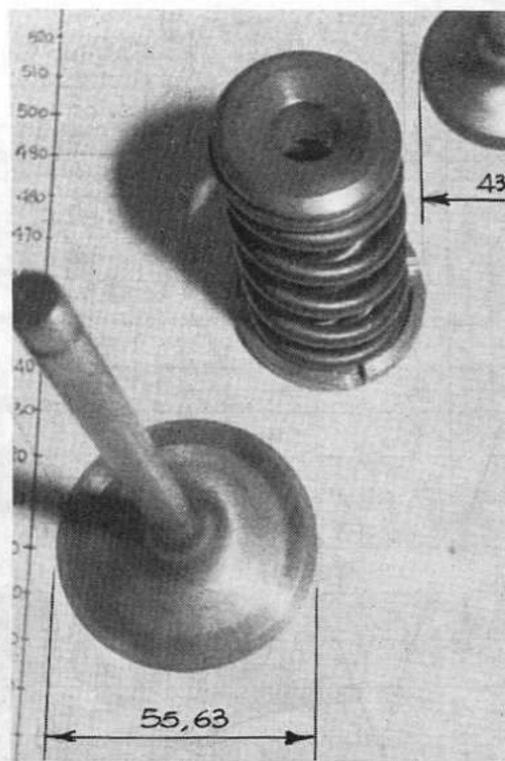
Pare poi — siete seduti...? — che l'appetito venga nel mangiare, poiché è nell'aria la tentazione degli ottomila giri/1'. Con questo eventuale allegro prestissimo, la velocità media salirebbe a 23,71 m/sec.: che nessuno, di grazia, ci chieda in tal caso di avvicinarci al «turbo-coso» mentre gira... Ma ancor più della velocità media, ci indurrà alla fuga l'aspetto dinamico (leggi accelerazione) di sette etti di roba, senza contar la biella, sbalestrati su e giù per la val pistonica 133,333... ecc. volte al secondo, e poi ancora. Avremmo in tal caso una accelerazione massima di stantuffo stimabile in circa 40600 m/sec./sec.: sempre meno di ciò che accade in F. 1, ma applicata ad equipaggi mobili di peso almeno doppio.

E manco male che la geometria del manovellismo fa in modo che velocità ed accelerazione raggiungano i valori limite per diminuire subito dopo: sorprendendo il pistone al momento in cui raggiunge l'accelerazione massima che dicevamo e facendogli mantenere di lì in poi velocità costante, esso potrebbe tornare a casa sua nel Michigan in circa 184 secondi. Facciamo tre minuti con un po' di vento a favore. Se poi decidiamo che non la velocità, bensì l'accelerazione stessa possa venir prolungata fin che ci pare, i 40600 m/sec./sec. condurranno il pante-rico pistone a Dearborn in 19'21/100 circa. Da un opportuno bunker, assisteremo volentieri alla frenata... visto che la

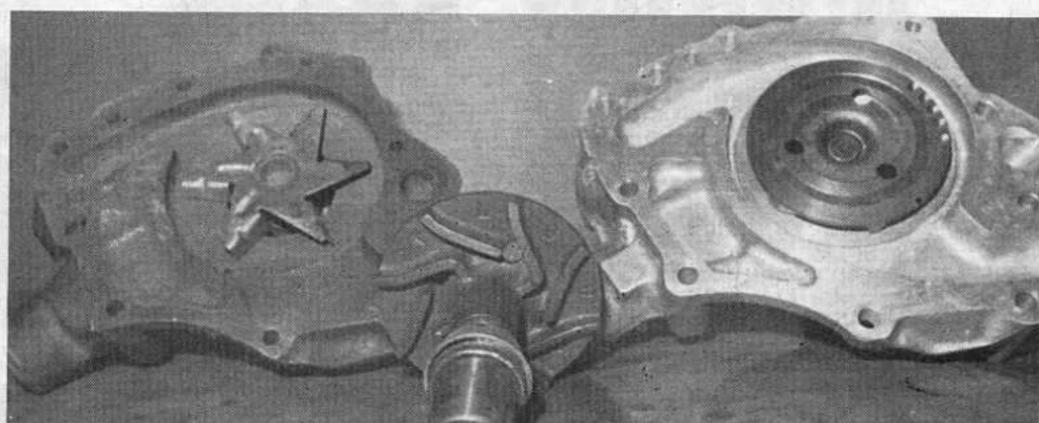
MODENA - Alla De Tomaso hanno seguito naturalmente con grande interesse la preparazione della Pantera che la Achilli Motors ha affidato a Gottifredi e Zorzi per il Giro d'Italia. Il motore, preparato dallo stesso Gabriele Gottifredi con un impianto di iniezione Lucas, ha erogato circa 520 CV a dei regimi di rotazione di tutto rispetto, con valori di coppia elevatissimi. La Achilli Motors merita l'attenzione per aver presentato questa vettura in parte sperimentale in una gara massacrante come il Giro d'Italia.

La disposizione angolare delle valvole favorisce le generose dimensioni delle stesse rispetto a quelle dei 351 serie W, il 20% in più di diametro dei funghi

I maestri cantori di Spilamberto (o giù di lì)



Tre pistoni dalle varie protuberanze, intese a migliorare l'intesa fra compressione e turbolenza. A destra, quello bello della domenica, californiano



Caratteristica del motore Ford 351/HO, la fusione che incorpora pompa dell'acqua e relativo termostato. A sinistra nella foto, il pezzo standard

velocità di arrivo sarà di 780 km/sec.

Sono vaniloqui fatti solo allo scopo di render l'idea, ma rientriamo ipso facto nella pratica più ovvia osservando che $40600/9,81 = 4142,0402$ «g» che non sono grammi ma «Galileo», unità di misura gravitazionali popolarizzate ai tempi in cui gli astronauti interessavano a qualcuno. In sostanza, un fattore di moltiplicazione tale per cui ogni grammo di stantuffo insisterà sui suoi vincoli con un massimo di 4,142 chilogrammi: sicché, i sette etti che dicevamo diverranno due volte per giro ventinove quintali di «peso vivo», il cui più vivo desiderio sarebbe quello di spaccare qualcosa (spinotto, biella, cuscinetto o magari se stessi) in due parti, secondo ormai ben note e caratteristiche linee di frattura «a fatica».

Ritornando al Pantera di Achilli, i 525 menzionati cavalli possono far pensare: «Toh, poco più di un Formula Uno col doppio di cilindrata!». Vero fino a un certo punto, ma non del tutto, poiché i migliori motori del Mondiale Piloti non superano i 35 kgm di coppia motrice mentre ne troviamo ben 82, a 6000 giri/1', nel nostro V8 iniettato.

Così per definire, la potenza è funzione diretta della coppia; tanto da rappresentare addirittura un indice di quante volte la coppia stessa può essere erogata in un minuto. Dal che possiamo, subito, ricavare due stupende osservazioni:

① C'è solo un modo per far sì che un motore eroghi maggior potenza a un determinato regime: precisamente, occorrerà disporre di una maggior coppia motrice a quei giri. E' il caso del nostro V8 nei confronti del 3000 F. 1.

② Un motore può sviluppare più potenza, a partire da una determinata coppia motrice, solo incrementando il regime al quale detta coppia si rende disponibile.

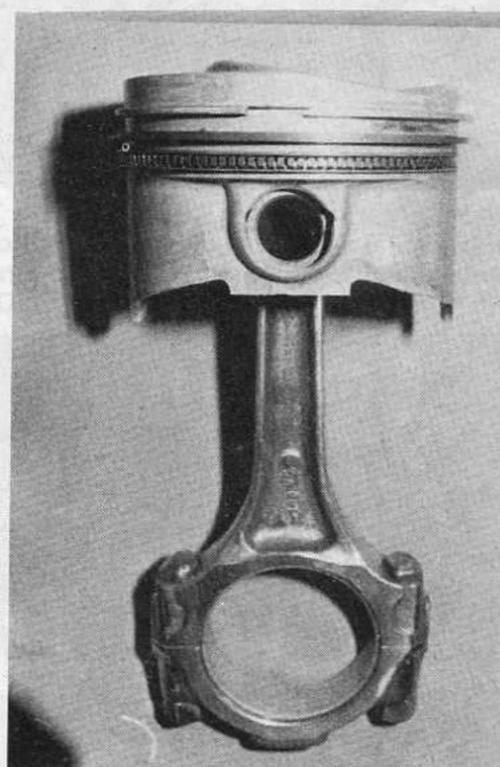
E' il caso del 3000 F. 1 nei confronti del nostro V8. Il che non esclude il paradosso apparente, causa possibile fra quelle che provocano la pleora di iscritti a «Economia e Commercio»: un motore può esprimere (anzi ce l'ha di vizio, il depravato) una maggior potenza al crescere del regime rotazionale, malgrado una simultanea riduzione della coppia motrice.

Vediamo ad esempio, dalle curve del Ford in esame, che la potenza cresce da 492 a 503,75 CV mentre il regime passa da 6000 a 6500 giri/minuto, ossia si incrementa dell'8,25%. Com'è come non è, la coppia passa nel contempo da 82 a 77,5 kgm e quindi decresce del 6%.

Il segreto del giochino sta tutto in questa partita doppia che, neanche a farlo apposta, fa rima con «giri e coppia»; fintanto che i giri/minuto aumentano —



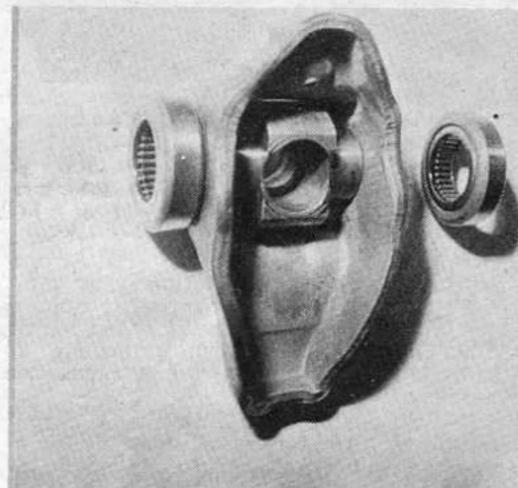
Qui sopra, ecco il «maestro cantore» sorpreso mentre emette un acuto da 507 CV, come risulta dai 73,5 Kg con 6900 giri. Sotto, la testata mostra la posizione delle valvole



Sopra, l'assieme biella-pistone di cui nel testo si riferiscono le peripezie. Molto basso il valore lunghezza biella-corsa: 1,65. A destra, cuscinetti ad aghi nei bilancieri

in percentuale — più di quanto la coppia riesce a diminuire in conseguenza, noi continueremo a registrare una potenza in ascesa. Proprio come accade ancora nel passaggio da 6500 a 7000 giri/1', mentre la coppia scende da 77,5 a 73 kgm. A un altro 6% in meno di quest'ultima fa riscontro una variazione di regime del 7,2% in più e la potenza passa dai già visti 503,75 ai 511 CV. Insomma, che la coppia sia un ingrediente della potenza lo dimostra anche la su espressione matematica:

$$\text{Coppia Motrice} = \frac{716,2 \times \text{Potenza (CV)}}{\text{Giri/minuto}}$$



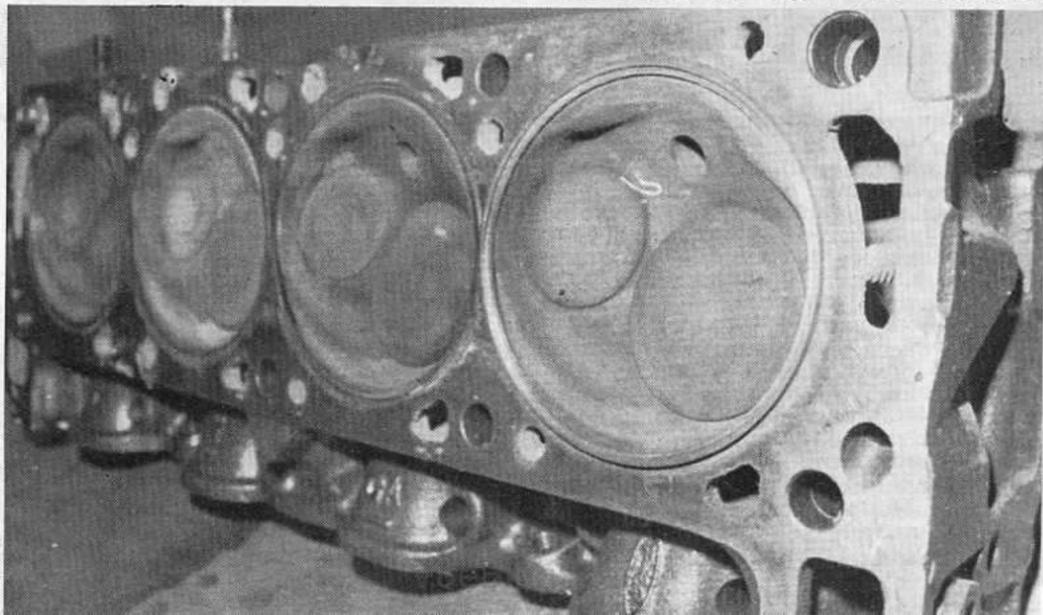
Che possiamo anche scrivere:

$$\text{Coppia} = \frac{716,2}{\text{giri/1'}} \times \text{Potenza}$$

Quei giri al denominatore ci dicono però che, a potenza invariata, la coppia diminuirà con l'aumento dei giri necessari a produrre la potenza stessa. Se invece disponiamo di tot kgm di coppia, il più basso regime al quale possiamo raccogliercela sarà anche quello che ci frutterà più cavalli.

Basta, là... Che qui non si riesce mai a fare un discorso riposante quanto vorremmo. Ma non è colpa nostra se l'automobile è innanzitutto un prodotto meccanico; ammenoché non sia vero che la si preferisce come «pròtesi», che uno non sa mai bene dove se la dovrebbe attaccare. Un «Pantera», oltretutto...!

Giuliano Orzali



La STRATOS non è ancora al plafond

Compromesso per il turbo accensione doppia 030

SPECIALE PER AUTOSPRINT

TORINO - Lancia Stratos imbattibile in pista e su strada? Sembra proprio così, dopo l'affermazione di Andruet al Giro d'Italia e di Munari nelle prove mondiali di San Remo e del Canada. Eppure le perplessità circa l'efficienza del prototipo torinese non mancano. Intanto, ci si chiede quando finirà il lavoro di sviluppo. La «Stratos», infatti, non sembra ancora aver raggiunto un suo assetto definitivo, sia per quello che riguarda la versione da velocità che quella da rally.

La vettura di Andruet iscritta al «Giro» era quella già nota con motore a due valvole per cilindro sovralimentato con compressore azionato dai gas di scarico. La soluzione adottata non sembra però quella conclusiva, segno che le idee, in casa Lancia, sono ancora abbastanza confuse. Il motore inDo, anche in questa versione, infatti, ha mantenuto l'alimentazione a carburatori. Una semplificazione solo in apparenza. Attraverso il turbocompressore non può essere fatta la miscela aria-benzina. L'alta temperatura di questo complesso (all'entrata della turbina motrice la temperatura dei gas di scarico supera i 700 gradi) ne provocherebbe l'immediata detonazione. Occorre allora in-

na (magari rigidamente come nel caso della «Stratos») le vibrazioni assumono valori tali da determinare scompensi in tutto il sistema. Il risultato è che difficilmente un motore alimentato con questo sistema può avere uniforme carburazione per tutti i cilindri che varia con il variare delle pressioni.

Ma c'è di più; avere adottato la soluzione del carburatore «soffiato» è indicativa delle basse pressioni di sovralimentazione adottate dai tecnici della Lancia. Tutti i difetti che abbiamo, infatti, enunciati, sono minimizzabili ricorrendo a tarature del compressore che non mettono a dura prova la presurizzazione del circuito di alimentazione. Questo particolare è forse chiarificatore della soluzione (non ottimale) prescelta. C'è da pensare che i limiti di tenuta del motore non consentano forti sovralimentazioni (sul tipo di quelle adottate sulla Porsche). E che quindi il carburatore «soffiato» sia più che sufficiente allo scopo, anche per alcuni difetti di tenuta che hanno sempre afflitto il motore inDo Ferrari sei cilindri. Si parla di distorsioni del blocco capaci di provocare accentuate ovalizzazioni nella parte alta del cilindro dopo chilometri limitati (circa 3000 chilometri).

Queste deformazioni (cui per ora non si è trovato rimedio), pregiudicano la tenuta della guarnizione della testa costretta a lavorare in condizioni non ottimali.

specie per una vettura dotata di soluzioni tecniche completamente nuove. Intanto il motore. E' un sei cilindri a V derivato da quello della «130». La cilindrata è stata portata dagli originali 3238 centimetri cubici (alesaggio 102, corsa 66) a quasi 3500 con un incremento della misura dell'alesaggio di 1,5 millimetri. Si è adottato un impianto di alimentazione con tre carburatori doppio corpo ed un diverso impianto di scarico.

La potenza denunciata dalla Fiat (285 cavalli a 6200 giri al 4minuto) non sembra essere dwel tutto attendibile. In effetti Pianta parla di circa 240 cavalli. L'incremento rispetto al propulsore di serie è quindi limitato e determinato per il 60 per cento dell'aumento di cilindrata e per il rimanente 40 per cento dal miglioramento del rendimento volumetrico dovuto al nuovo impianto di alimentazione e scarico. Per ora non si è intervenuto sugli organi interni. Sembra che in questo campo le possibilità siano notevoli. Un'incognita potrebbe essere la forma della camera di combustione, poco efficiente a causa del notevole diametro del cilindro. D'altra parte la soluzione monoalbero in testa sembra in grado di assicurare una notevole rigidità alla testa e quindi consentire il raggiungimento di elevati valori di compressione. Probabilmente proprio sulla testata avverranno le maggiori modifiche. Sarà aumentata l'effetto «squish»

Vittoria sulla crisi

TORINO - Al «Piccolo Teatro Regio» nel cuore della vecchia Torino i 52 superstiti del 2. Giro d'Italia sono andati a ritirare la marea di coppe e di premi a disposizione. C'erano tutti al Piccolo Regio, ed è stato un vero peccato che la manifestazione non si sia potuta fare in piazza S. Carlo. Ovviamente il più congratulato è stato l'ing. Gobato direttore generale della Lancia.

C'era anche il dott. Palmucci in rappresentanza della Fiat che si è complimentato con l'ing. Lampredi per la bella prova della nuovissima 030 che si è classificata al secondo posto. Non potevano mancare i due «sarti» delle macchine che occupano le prime due piazze della classifica generale, Bertone padrino della Stratos e Sergio Pininfarina che ha «fatto» la 030 per la Fiat Abarth.

Il sindaco di Torino, Picco, ha avuto parole di elogio per la manifestazione, mentre era presente il presidente dell'ACI di Torino Christillin e l'ing. Rogano presidente della CSAI che è andato a complimentarsi con i piloti che hanno terminato il Giro, sottolineando la vittoria di questa manifestazione sulla crisi e l'austerità.



Sopra, Mario Casoni, tagliato fuori dall'assoluta per la disattenzione di Casale (è rimasto senza benzina), si è scatenato alla caccia di più vittorie parziali possibili. Eccolo a Magione davanti ad Andruet. Sotto, Facetti e de Adamich hanno dominato il gruppo 1 con le GTV ufficiali Autodelta. A sinistra, un momento del breve e sfortunatissimo sodalizio Merzario-Doneda, il quale voleva dare a Merzario anche consigli sul come frenare...



trodurlo nel compressore solo aria. Si può raggiungere lo scopo adottando la soluzione dei carburatori «soffiati», oppure quella dell'iniezione, (diretta o indiretta). Alla Lancia si è preferito rimanere ai carburatori, ma questa scelta pone dei problemi.

Il turbocompressore alimenta i carburatori con aria fornita a pressione superiore a quella atmosferica (una specie di presa d'aria dinamica forzata), la maggiore depressione in corrispondenza della strozzatura del tubo di Venturi del diffusore provoca un proporzionale aumento dell'erogazione di combustibile dallo spruzzatore. In questo caso, però, per mantenere inalterato il rapporto tra depressione nel Venturi e portata dello spruzzatore è necessario mettere sotto pressione anche le vaschette a livello costante del carburatore. In pratica si pressurizza tutto il sistema di alimentazione con l'utilizzazione di un cassone a tenuta stagna che, nel caso della Stratos, funziona anche come polmone-accumulatore per regolarizzare il più possibile il valore della pressione di sovralimentazione, indipendentemente dal regime di rotazione e quindi dalla portata del turbocompressore.

Una soluzione semplice sulla carta ma complessa per quello che riguarda la sua applicazione pratica. La presurizzazione dell'impianto, infatti, possibile al banco, si rivela un'utopia in pratica.

Quando il motore è montato in macchi-

Sembra che neppure l'adozione di anelli di tenuta (metallici) della pressione di combustione alloggiati in apposite scalature ricavate sulle canne e sulla testa, abbia risolto il problema. Potrebbe essere la scarsa resistenza del motore la più probabile spiegazione della soluzione di compromesso adottata. In questo caso, infatti, la pressione di sovralimentazione dovrebbe essere pari (o leggermente superiore) a quella atmosferica ed utilizzata solo per correggere il rendimento volumetrico senza ricorrere a complesse lavorazioni o a soluzioni sofisticate (quattro valvole per cilindro) che il Dino sembra mal sopportare.

Disarmante, invece, la prova del nuovissimo prototipo Abarth-Pininfarina, la «030». Per Giorgio Pianta non ci sono stati problemi. Un risultato inaspettato,

e non è escluso un ricorso alla doppia accensione.

Per quello che riguarda il telaio nessuna grossa novità: il motore è sistemato al centro in posizione baricentrica ed accoppiato ad un cambio «ZF» a cinque rapporti. Le sospensioni, come d'obbligo ormai per contenere le dimensioni esterne del veicolo e consentire allo stesso tempo ampi spazi per la collocazione degli organi meccanici, sono del tipo Mc Pherson. Si tratta evidentemente di un compromesso, anche valido. La geometria di questo tipo di sospensione, infatti, comporta un centro di rollio collocato piuttosto in alto. Ciò comporta una notevole variazione di «camber» (dai 2 ai 4 nel caso della «030») durante gli scuotimenti che mal si concilia con le misure degli

attuali pneumatici da corsa.

Una eccessiva variazione di incidenza dei pneumatici doveva essere all'origine delle brusche variazioni di traiettoria cui la «030» era soggetta nella prova di Imola sotto la pioggia.

Non molte le novità per la Pantera De Tomaso. Di quella di Gottifredi vi parliamo diffusamente in questo stesso numero. Sia questa che quella di Casoni disponevano di un nuovo motore modificato nella distribuzione e nell'impianto di scarico. Ma questi grossi 8 V non sono suscettibili di grosse evoluzioni, l'entità delle masse dotate di moto alterno è il vincolo principale. Si tratta piuttosto di aumentare la loro affidabilità che, almeno per quello che riguarda la distribuzione, è tutt'altro che soddisfacente.