



Il malocchio su un reclamante...

TORINO - Hanno invaso il palco del vincitore i fans della Lancia all'arrivo del secondo Giro d'Italia automobilistico. C'erano alcune migliaia di persone ad aspettare Andruet, Pianta e c. nonostante il freddo nella capitale dell'automobilismo sportivo. E si sono scatenati quando Andruet ha inaffiato tutti con la tradizionale bottiglia di champagne. Cesare Fiorio intanto commentava: «E' un en plein eccezionale: al Giro abbiamo dominato senza ombra di dubbio, Munari in Canada ha vinto il Rideau Lakes, siamo in testa alla classifica mondiale con 52 punti in tre gare contro i 48 della Fiat che ne ha corse quattro. E' questo il giorno del grande en plein Lancia, Stratos e Beta, (perché non bisogna dimenticare Lampinen secondo in Canada). Mentre poi Andruet ha vinto su piste e strade in salita, Sandro ha vinto sulla neve del Canada, a dimostrazione che la Stratos è una macchina che si può adattare perfettamente a qualsiasi tipo di percorso e di gara.

«Debo ringraziare Andruet che, in coppia con Biche, ha calmato i suoi bolli obbedendo all'ordine di non tirare perché in netto vantaggio su tutti. E sono contento per il turbo che finalmente comincia a vincere. Andruet andrà senz'altro al Tour de Corse, mentre gli farò fare più gare possibili con questa vettura che ha vinto il Giro a cominciare dal Rally delle Cevennes per trovare il punto limite dove vettura e motore possono cedere. In testa al mondiale e primi al Giro d'Italia, mi sembra di sognare...» conclude il «padrino» HF.

Dopo le foto gli immanebrabili brindisi, Jean Claude Andruet che racconta come ha vinto il Giro d'Italia. «Non ho dovuto forzare molto per vincere, è stato molto facile. Mi sono dovuto impegnare alla Cesana-Sestriere e a Casale, poi ho corso (contro il mio temperamento) al risparmio... Ho faticato più ad andar piano che forte con la Stratos in questo Giro. Già l'anno scorso volevo vincere... Questa edizione del Giro era meglio organizzata e competitivamente più valida di quella dello scorso anno. C'era molta gente sul

percorso, una vera marea ad Orvieto. Io vorrei suggerire agli organizzatori di mandare avanti una macchina con un altoparlante ad avvisare il nostro passaggio qualche tempo prima, perché molti non sanno che il Giro passa magari davanti a casa loro».

La copilota di Andruet, Biche, si stringe sempre al petto due piccolissimi cagnolini portafortuna, considerati un simbolico augurio quando li ha trovati per strada. Ritorna Andruet per fare i complimenti ad AUTOSPRINT. «E' l'unico giornale in Europa che esce con tutte le notizie della domenica la settimana dopo — ci dice — ma come fate?».

Perché non mettere su uno stesso piedistallo anche Pianta e Christine? se lo meritano visto l'eccezionale secondo posto ottenuto con una macchina la Fiat Abarth 030 che aveva messo «le gomme» a terra appena quattro giorni prima della partenza del Giro, tanto che è entrata in parco chiuso con quattro ore di ritardo a Torino perché potessero riuscire a finirla la notte prima del via. «La macchina è andata molto bene — di-

TORINO - Visti i tempi che corrono non ci siamo fidati di far partire la nostra manifestazione dalla bella piazza S. Carlo — ha detto Gino Valenzano a nome degli organizzatori del Giro —. «Lo abbiamo rifatto quest'anno, lusingati dalle lodi che ci sono state fatte l'anno scorso. E abbiamo cercato di farlo meglio, anche perché uno degli scopi statutari degli Automobile Clubs è quello di promuovere l'attività sportiva. E' un grande onore per noi che questa nostra manifestazione sia stata paragonata alla inimitabile 1000 Miglia. Sarà uno sprone a far meglio e di più negli anni avvenire».

ce Pianta — e sono convinto che farà grandi cose. Già è stata una impresa grande arrivare secondi al debutto contro le collaudate Stratos! E' più di quanto osassi sperare prima del via. Ora dovremo lavorare sulla macchina, ma non molto. La stabilità va un po' riveduta e il motore speriamo di portarlo a 300 CV... Ora siamo un po' scarsi, io direi, a sentirli con il "destro", che saranno a fatica 250».

L'artefice principale di questa Batmobile — come l'hanno battezzata — è l'ing. Lampredi che interloquisce: «Stai tranquillo: se è 300 CV che ti occorrono te li faremo trovare, basta lavorare un

po'...». Poi, rivolto a noi, continua: «Non dovrei essere tanto euforico dopo il rally di S. Remo e le notizie arrivate dal Canada, ma questo exploit della 030 mi ci voleva per risollevarmi il morale».

«Christine» la compagna di Pianta in questo Giro sta dando da mangiare al suo cagnolino che ha trovato (anche lei) tempo fa, e che l'ha seguita al Giro d'Italia su un camioncino dell'assistenza. L'ha chiamato «MATRA». Anche Christine è contenta: «Non ci credevo quasi quando abbiamo tagliato il traguardo di Torino al secondo posto...».

Quinta assoluta, e prima del gruppo 2 la Ford Escort di Finotto Colzani: il «manager pilota» della FI ci ha detto che forse avrebbe passato Pinto se nel finale i freni non lo avessero tradito. Si mette a ridere quando insinuamo che se venisse accolto dal tribunale d'appello il reclamo contro i piloti che hanno preso l'autostrada per Perma... chissà!... Si mette a ridere: «Tanto quell'appello non lo accetteranno mai, va bene così lo stesso comunque». Marazzi, uno dei reclamanti, che sente scuote la testa: «Non è giusto

Avremmo davvero molto da imparare dagli americani! I commissari di Watkins Glen, una organizzazione pur bistrattata per altri versi, non ci hanno pensato su due volte a fermare con bandiera nera l'idolo locale Mario Andretti per avviamento irregolare, proprio nella corsa di casa nella quale avrebbe potuto avere serie aspirazioni. Pensate un po' ai commissari di Monza: avrebbero avuto la stessa certezza decisionale, mettiamo con un pilota della Ferrari? Basta il recentissimo episodio della partenza anticipata di Lauda al G.P. d'Italia per rispondere. No, le bandiere nere in Italia le diamo ai piloti minori come il giovane Leoni nella sua corsa decisiva per il tricolore F. Italia. Hanno voluto scoprirlo responsabile a Magione di una scorrettezza agonistica che non aveva proprio commesso, a testimonianza dei suoi stessi colleghi.

In questo nostro Paese così machiavellicamente sofisticato in certi costumi di furberia (e la lezione viene dall'alto, se un Presidente del Consiglio incaricato come Fanfani è costretto a pretendere risposte scritte per evitare smaccati capovolgimenti di accordi verbali) non c'è più da stupirsi di nulla. Però non fa certo piacere che proprio i più forti possano ricorrere a sotterfugi come quello del taglio al percorso della camionale Cisa.

Adesso è già eretta la cortina di stampa, con tanti pronti a minimizzare per evitare lo scandalo, la beffa amara di un taglio draconiano alla classifica. Ma anche (e forse soprattutto) per salvare la faccia non solo a chi ha permesso, scrivendo un regolamento così anfibiologico (cioè aperto a interpretazioni anche contrastanti), il ricorso bizantino a simili illiceità, ma anche a chi questo regolamento lo ha approvato, come l'ing. Rogano Presidente della CSAI. Siamo alle solite: il difetto torna al manico!

Certo addolora che una gara come il Giro d'Italia debba conoscere l'onta di un reclamo così globale e tanto pericoloso. Ma se siamo arri-

Dalle delusioni di CASALE, al gran recital del «crumiro» ANDRUET, alla sorpresa della BATMOBILE di Lampredi, al «giallo» di PARMA



La STRATOS-turbo di Andruet-«Biche» (a sinistra) al decollo di Torino. Sarà l'assopigliatutto, davanti alla sorprendente neo FIAT Abarth 030 dell'altro doppio-misto del Giro, Pianta-Christine. Gli appassionati hanno già battezzata la creatura dell'ing. Lampredi: è la BAT-MOBILE (foto BIASIOLI)

PECCATO, PECCATO davvero che una manifestazione così piena come il Giro d'Italia, che ridesta — come ricorda Gino Valenzano — emozioni da pur inimitabile Mille Miglia, abbia potuto essere inficiata nelle sue due edizioni, a parte banali coincidenze di affrettata preparazione che hanno tolto di mezzo i protagonisti più attesi (leggi Regazzoni e Merzario quest'anno), da un tira a campà regolamentare-organizzativo che non è fatto per rendere giustizia di credibilità a una manifestazione che pur meriterebbe tanto, anche per l'entusiasmo promozionale dei suoi artefici dell'AC Torino. L'anno scorso fu la confidenza dei famosi «giri» di Varano, suggerita ai cronometristi per banale compiacenza a poi inutili intenti, a suscitare le prime perplessità su un goliardismo tecnicoagonistico che non si addice troppo a una manifestazione di questa mole; quest'anno è stata la «sortita autostradale» di un gruppo di concorrenti a riproporre la necessità di tagliar corto a certi superficialismi nella applicazione seria dei regolamenti, non solo scritti, ma specie di quelli suggeriti dal buonsenso e dalla serena lealtà agonistica.

il GIRO delle beffe

vati a un simile traguardo lo si deve proprio a coloro che, nel malvezzo di coprire sempre l'errore, non fanno che commetterne altri in serie; arrivando a decisioni che hanno finito per scatenare la rabbia, il dispetto di chi — oltre la beffa — ha finito per sentirsi trattato da sciocco, per non... aver fatto lo stesso!

Adesso c'è chi sottolinea che il reclamo è generico; che non coinvolge il vincitore Andruet, ma indica solo due nomi sicuri di piloti che hanno tagliato il percorso, cioè Mici e Pinto. E allora è il caso di mettere un punto chiaro, visto che tutti i nostri colleghi si guardano bene da andare a fondo dalla vicenda, forse perché convinti che andrà a finire a tarallucci e vino (magari però non conoscono bene il Presidente del Tribunale d'Appello dottor d'Arienzo).

Il reclamo presentato a Monza, a firma del concorrente Bigliuzzi e che porta anche l'adesione di altri piloti come Nardini, Marazzi, Moreschi ecc. è stato respinto a Torino, prima della diramazione delle classifiche ufficiali, dal collegio dei Commissari sportivi con argomenti che tradiscono persino una non conoscenza dei regolamenti.

Dicono i c.s. del 2. Giro d'Italia: il reclamo è respinto 1) per vizio di forma perché (udite, udite) non è ammissibile un solo reclamo per più reclamanti. (E non è vero). 2) Il regolamento di gara non vieta esplicitamente di percorrere l'autostrada (A parte ogni considerazione anche di buongusto agonistico, questa affermazione contraddice con la norma che sancisce la penalizzazione dei concorrenti che non si attengono alle norme del Codice della Strada. E il Codice, è noto, proibisce nel suo regolamento la possibilità di percorrere le autostrade con manifestazioni agonistiche e a macchine con i numeri) 3) L'autostrada corre parallela alla Statale 439 e attraversa perciò i Comuni indicati nel percorso ufficiale di gara, perciò... ecc. ecc. (Chiunque legge può rendersi conto di come sia persino provocatoria la convalida di questa



CHI
ha
visto

Questo giovane appassionato è uno dei testimoni oculari, uno che HA VISTO le vetture che avevano preso l'autostrada e ha riconosciuto all'uscita del casello di Fornovo i vari protagonisti della discussa sortita (dal percorso). E' stato lui a darci le indicazioni del «pasticcio», ma non ha voluto fornirci il suo nome. Non ci è rimasta che questa istantanea...

tesi, così di comodo, da parte di responsabili di un organo ufficiale).

Ora il reclamo ha preso la strada del Tribunale d'appello. I vari elementi forniti nell'appello circostanziato risultano ancor più chiari e precisi. E' vero che il reclamo indica specificamente due concorrenti (il n. 444 PINTO e il 337 MICI), ma questo per renderlo inattaccabile. Infatti per queste due vetture l'identificazione è garantita, oltre che dall'incaricato del servizio assistenza dei reclamanti presente all'uscita del casello incriminato, anche dalla dichiarazione del casellante dell'autostrada! Questi però, successivamente, quando ha visto la piega seria che aveva preso la vicenda, ha rinunciato a voler affermare altri riconoscimenti.

Però i reclamanti, affermando che ci sono state diverse altre vetture coinvolte nella sconcertante iniziativa, chiedono che venga nominata una Commissione di indagine che accerti lealmente tutti i protagonisti dell'infrazione. Anche perché è stato constatato al C.O. di Aulla, località intermedia tra i percorsi autostradali coperti dagli «irregolari», che alcune macchine si presentavano col numero coperto.

A proposito di Aulla, Giorgio Pianta che è tra gli «incriminati non identificati», ha tenuto a smentire quanto da noi scritto, cioè, che egli sarebbe uscito da Pontremoli per arrivare al controllo di Aulla. «Io — ha voluto precisare Pianta — sono arrivato a Aulla nel senso di marcia, mentre se fossi arrivato da Pontremoli, sarei giunto in senso contrario al C.O.. Se qualcuno l'ha fatto non ero certo io». E infatti c'è stato un concorrente che si è comportato così, anche se il nostro informatore si era sbagliato nel numero. Per quanto riguarda solo Pontremoli, naturalmente.

Diventa persino patetico, adesso, questo tentativo di sfuggire alle identificazioni, fidando nelle riserve dei casellanti o nel buio di Fornovo. Il fatto increscioso purtroppo resta. Piuttosto dobbiamo prendere atto di quanto afferma con serenità il pilo-

ta Monticone, che ha fatto una bellissima corsa con la sua Porsche integra di fabbrica. Portavoce il suo coequipier gentleman Coggiola, si afferma: «No, non è giusto avermi indicato tra i tagliatori di percorso. Noi abbiamo fatto tutta la camionale Cisa. Magari tra i pochi. Siamo arrivati a Parma secondo il percorso normale. L'avevamo detto chiaro subito: noi facciamo il percorso previsto sul regolamento. Al controllo di Aulla si son viste delle macchine con numeri coperti e poi sulla camionale è stata davvero una sofferenza in mezzo a quei camion. Ma solo per dieci chilometri, perché dopo era sì strada di montagna, ma non c'era quasi traffico. Non abbiamo visto però nessuno di quei compagni di gara che nei trasferimenti precedenti avevano sempre fatto chilometri con noi!...».

Anche nel clan Lancia si sottolinea che se Andruet ha preso l'autostrada, lo ha fatto per non essere considerato un «crumiro» da parte di altri piloti che avevano lanciato l'idea: «Sai, non ce la facciamo con le nostre macchine in mezzo ai camion. Già abbiamo dei problemi con qualche cilindro che fa i capricci... Tu ci fai reclamo se prendiamo l'autostrada?...». Ed è così che è cominciata l'avventura che rischia di trasformarsi in un boomerang anche per chi in fondo non lo merita. Ma si vede che doveva proprio essere un Giro-delle-beffe: da quelle iniziali per Regazzoni, Merzario e Casoni, alle jellatissime conclusioni anticipate per le Porsche di Bonomelli e Schon; dagli orari siderali inventati per il pubblico degli autodromi a quella che potrebbe diventare la beffa più gigante di tutte: una classifica ghigliottinata a tavolino. Dov'è la giustizia sportiva, ma certo spietata per la realtà agonistica, già mutilata da tante assurde coincidenze. Sarebbe solo una lezione per impedire il perpetuarsi di un costume sportivo poco abituato a seria responsabilizzazione e da riformare anzitutto ai vertici dirigenziali.

Marcello Sabbatini



Il Giro seconda edizione inizia in pratica lunedì con le verifiche tecniche fra i curiosi

MARTEDI' 15 OTTOBRE

1.a tappa

TORINO-IMOLA Km. 575

TORINO - C'è molta folla al via del secondo Giro d'Italia che parte dal museo dell'automobile a Torino. Una corta marcia di trasferimento poi la prima prova di velocità, la gara in salita Cesana-Sestriere.

Salita CESANA-SESTRIERE

Per ANDRUET la bandiera gialla non basta

E' subito Stratos. Lancia con Andruet come i pronostici indicavano già alla vigilia. Il pilota francese «straccia» tutti e ottiene il miglior tempo anche se per regolamento, invocando la sicurezza, i commissari hanno deciso di impedire l'uso delle gomme slick nelle cronoscalate. All'arrivo, Andruet si lamenta perché un commissario gli ha dato bandiera gialla, ha rallentato perdendo secondi. Ma non è riuscito a capire il perché dell'avvertimento. Alcuni problemi ai freni hanno impedito al francese di infliggere un «castigo» più grande agli avversari, almeno così lui assicura.

Molto attesi al via i due «big» dell'automobilismo mondiale, Regazzoni e Merzario; il primo con la Fiat Abarth X1-9 in coppia con Macaluso ha problemi con i freni e non riesce a far meglio del decimo posto, mentre Merzario in chiara difficoltà con una «strana» Stratos a cui non entrano le marce, è senza freni ed ha rapporti sbagliati e come se non bastasse è priva anche le gomme giuste, non riesce a far meglio del sedicesimo posto in coppia con la Lurani.

Alle spalle di Andruet la Porsche di Bonomelli-Pica, a 8/10 di secondo, poi Schon-Borri a 7", Casoni, Bacchelli, Gottifredi, e Pianta-«Christine» con la debuttante 030 Abarth, che nonostante alcuni problemi di gomme al debutto sta andando molto bene, forse



Dopo la salita del Sestriere: l'assistenza Fiat sostituisce le gomme alla X-1/9 di Regazzoni

meglio delle previsioni. Al termine della prima prova si ritirano «Tambauto»-Radicella per la rottura di una valvola alla loro Porsche.

Molto interessante la prova di Casoni-«Rakmok» che con la Pantera hanno ottenuto il quarto posto assoluto, anche se, poi, il vincitore della passata edizione del Giro si lamenterà per delle noie alle gomme che non andavano in temperatura. Gottifredi-Zorzi con la Pantera della Achilli-Motors con il motore ad iniezione ottengono un eccellente sesto posto con il tempo di 6'03"11, davanti a Pianta. Anche la Stratos privata di Paleari-«Gianfranco» si comporta molto bene ottenendo il nono posto davanti al vice campione del mondo Regazzoni in coppia con Macaluso.

L'Alfa Romeo GTA di Perego-Confortola fa meglio di Pinto-Bernacchini con la Fiat 124 Abarth, ed è al dodicesimo posto. Facetti-Maiga sono diciannovesimi con l'Alfa GTV, davanti a Pittoni-Pittoni con la Opel Commodore. De Adamich-Avenoso con una macchina eguale a quella di Facetti sono al 25. posto, mentre Finotto con la Ford Escort GR2 è 36. per una foratura. Tutti gli 85 partiti da Torino sono arrivati al Sestriere e mentre si parte per la prima prova di velocità in pista, che è a Casale, già si accendono le polemiche, per la macchina di Merzario, chiaramente una vettura non all'altezza della situazione...



Nel trasferimento verso Casale, Merzario passa accanto alla Beta dei nostri inviati

da Cesana a CASALE

REGAZZONI si scalda troppo (presto)

Via subito dal Sestriere per portarsi al circuito di Casale, dove verrà disputata la prima prova in circuito di questo secondo giro d'Italia trofeo FIAT-Targa AGIP.

Facciamo anche noi con la nostra Beta berlina lo stesso percorso che dovranno fare i concorrenti, spesso li incontriamo fermi nei paesi in attesa del momento giusto per «marcare il cartellino» all'ora esatta. Così parliamo con Merzario, che si lamenta della macchina nettamente inferiore a quella di Andruet, anche se nella notte prima della partenza alla Lancia gli hanno cambiato il motore preparato (male) da Doneda, con uno a quattro valvole ed è quindi dovuto passare dal gruppo quattro al cinque con meno possibilità visto che la sua macchina era più adatta al gruppo originale dove era stata iscritta.

Altra inspiegabile defaillance sono i freni. Ci dice Merzario: «E' impossibile frenare, non vanno assolutamente bene...» ecco quindi spiegato il tempo del comasco sulla Cesana-Sestriere, l'unica salita che conosceva bene, e che ha fatto male (ma non per colpa sua).

Ad un posto di assistenza Fiat c'è Pinto che si dice contento della macchina anche se è chiaramente inferiore alle X1-9 che sono state date a Regazzoni e a Bacchelli. Se si può capire la scelta del primo, rimane forse incomprensibile quella del secondo. A fianco della favolosa villa del proprietario della Ceat un gruppetto di Fiat ferme, la 030 di Pianta e la X1-9 di Regazzoni-Macaluso cui tutti si

stanno affannando intorno. Andiamo a vedere che cosa è successo e Regazzoni, spalleggiato da Macaluso, ci spiega che improvvisamente la macchina si è ammutolita: una panne elettrica. Le macchine del seguito stanno cercando la ragione del guasto, qualcuno che è presente evoca «l'ombra» di Tramonti, il tecnico della Marelli che, sulle Ferrari F. 1, deve accudire al famoso Dinoplex... La macchina con l'assistenza di Pianta viene minuziosamente controllata ma non si capisce l'origine del guasto, si sta facendo tardi e viene cambiato tutto l'impianto elettrico. La compagna di Pianta, «Christine» borbotta fra i denti «come mai gli hanno dato "quella" macchina che ho avuto anche io e che ha sempre lo stesso difetto?...».

Regazzoni riparte, è in grave ritardo tanto che noi incautamente lo volevamo seguire, ma... chiaramente non siamo all'altezza. Clay va fortissimo, «da F. 1», e potrebbe essere questa la ragione del guasto che lo eliminerà poco dopo, la rottura dell'alberino della pompa dell'olio, che manda il motore a cuocersi. Nella «volata» per raggiungere Casale in tempo Clay, toccherà la Pantera di Govoni tirandogli via il parafrangente anteriore sinistra, e investirà anche un incauto cane da caccia lanciato anche lui nella competizione con una lepre.

Nel raggiungere Casale ci imbattiamo anche in Finotto-Colzani che hanno un diavolo per capello per aver forato 500 metri dopo il via della Cesana un pneumatico con la loro Ford Escort.

Circuito di CASALE

Il crepuscolo degli dei e l'ombra (Porsche)



Dopo le peripezie elettriche, la X-1/9 arriva a Casale stremata: per Clay è il ritiro

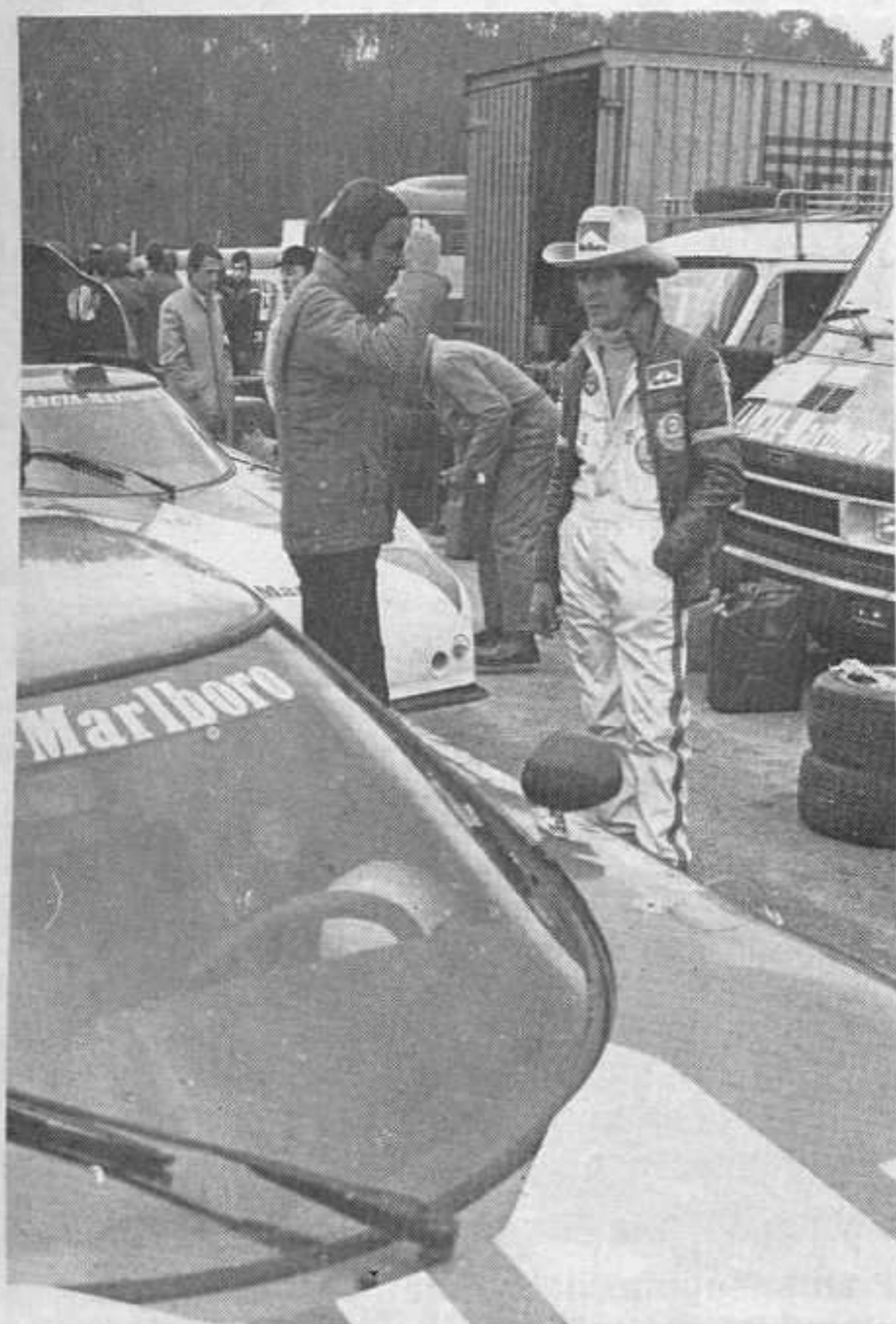
CASALE - In programma 25 giri sull'autodromo di Casale: è il primo appuntamento in circuito, e il Giro perde i suoi uomini più rappresentativi dopo appena 10 km di prove di velocità. Regazzoni nel giro di ricognizione rompe l'alberino della pompa dell'olio, la pressione scende a zero e non c'è più nulla da fare per lo svizzero. Nonostante si cerchi un «repechage» disperato, ma il motore della sua X1-9 è irrimediabilmente fuori uso.

Al via, il più lesto è il leader della classifica Andruet che guida subito il carosello davanti a Pica, Casoni, Schon e Merzario. Arturo, autore di una bella rimonta si deve ritirare al sedicesimo passaggio con la pressione dell'olio a zero e conseguente rottura del motore.

Anche Casoni, uno dei più seri candidati alla vittoria finale, si vede preclusa ogni possibilità di vittoria da un banale contrattempo: rimane senza benzina. Per regolamento non ne può aggiungere e viene penalizzato (anche se poi contesterà) e finisce al 66. posto a 21'40".

Andruet vede la bandiera a scacchi abbassarsi quando i suoi più diretti avversari sono a 31"1 Pica, 34"7 Schon. Quarto è Pianta con la nuova 030 Fiat Abarth autore di una bella rimonta dopo un testa-coda al primo giro

causato dal bloccaggio dei freni che ha coinvolto anche Pinto il quale, per evitare il compagno di squadra è dovuto andare a «prato». Al quinto posto è Govoni con la Pantera davanti all'altra Pantera di Gottifredi e alla Stratos di Paleari.



«Ma cosa ti eri messo in testa», dice Fiorio a Merzario. Si parla della Stratos-Doneda

Quindici al via per il secondo raggruppamento a Casale. La corsa non ha storia, in testa subito senza problemi la Pantera gr. 3 di «Mici» che conduce tutta la corsa davanti a Farpinelli e Moreschi, anche loro con la Pantera. Quarta è l'unica Porsche del gr. 3 di Di Gioia che giunge staccata di 9"3. Pischedda perde 10 giri ai box per la rottura di un bilanciante, la media del vincitore è di 115,133 kmh.

Diciotto vetture alla partenza della corsa per il terzo raggruppamento, e la vittoria è facile per Finotto che con la violacea Ford Escort Gr. 2 conduce la gara dal principio alla fine davanti a Perego con l'Alfa Romeo GTA e a Ricci con la Opel Commodore gr. 2. La media del vincitore sui 25 giri del percorso di Casale pari a km 61,500 è di 106,791 kmh. Finotto si leva la soddisfazione anche del giro più veloce del suo raggruppamento, in 1'13"9.

Diciannove vetture alla partenza del quarto raggruppamento. E' una corsa molto bella che fa vivere momenti palpitanti, non tanto per l'assoluto che è appannaggio di Pozzo con l'Alfa GTA di Monzeglio, quanto per la lotta fra Facetti e Truci. Facetti che guida un'Alfa Gr. 1, con staccate al limite impegna Truci per molti giri nonostante che quest'ultimo guidi una macchina chiaramente superiore come l'Alfa Gr. 2. In gara anche de Adamich con una macchina eguale a quella di Facetti che si classifica sesto mentre Carluccio è quinto.

Alle spalle di Pozzo, Ghislotti con l'Alfa GTA, e il già citato Truci, mentre al quarto posto è Santulli con lo Junior Alfa.

La media del vincitore è stata di 114,977 kmh.

Se c'era una macchina simpatica a tutti in questo 2. Giro d'Italia era quella di Gatto-Gatto, un Dune Buggy Puma GT iscritta in mezzo ai «mostri» del Gr. 5, vetture sport stradali. Ma di «mostro» nonostante il nome «felino» questo Buggy non aveva niente, anzi. Questa è stata una delle due macchine iscritte in questo raggruppamento a ritirarsi per noie meccaniche assieme a Lodi con la Simca Rally. La gara è stata vinta da Herren con la Opel Commodore, davanti a «Cama-leo» con la Simca Rally, dietro a questi due Giorato, Fiorini e Negro tutti con la Rally



A Casale, addio anche per la Dune-Buggy «Puma» gruppo 5 della coppia Gatto-Gatto

Simca 2. Il vincitore ha impiegato a compiere il percorso 35'35"7 decimi alla media di 102,704 kmh.

da Casale a IMOLA

Tarda il reclamo di CASONI (per ingenuità)

Sotto una pioggia da diluvio universale, con code di camion ad impedire una marcia spedita, i concorrenti si dirigono verso il «Dino Ferrari» di Imola. Niente di particolare se si esclude l'uscita di strada per la pioggia di alcuni, come Ricci, ma senza conseguenze se non per le vetture.

L'argomento di turno riguarda la penalizzazione di Casale al duo della Nettuno Casoni-«Ramok». A Casale i meccanici della macchina di Casoni si sbagliano a mettere la benzina nel serbatoio della Pantera del vincitore della passata stagione, Casoni si accorge di essere senza carburante al ventesimo giro dei 25 in programma. Si ferma ai box, ma per regolamento non può fare rifornimento, riparte con molta intelligenza prima che Andruet tagli il traguardo per essere classificato, percorre lentamente il giro, quando sta per tagliare il traguardo un commissario con la bandiera gialla gli impedisce di farlo costringendolo a rientrare ai box. Per questa ragione Casoni a termine di regolamento riceve la penalizzazione del 40% in più del peggior tempo del vincitore del raggruppamento stesso, più il 5% per non aver tagliato il traguardo.

Casoni si oppone proprio a questa ultima penalizzazione che è chiaramente ingiusta, non ha tagliato il traguardo ma perché gli è stato impedito da un commissario, e chiede

che gli venga tolta; sarebbero tre minuti in meno circa... Casoni e la Nettuno non fanno reclamo anche perché uno degli organizzatori, il dott. Valenzano, dichiara di aver visto tutto e di non preoccuparsi, poiché quel 5% deve essere levato. Anche il direttore di corsa di Casale Pensotti dichiara al sottoscritto di aver visto chiaramente il commissario che ha impedito a Casoni di tagliare il traguardo quindi la penalizzazione in più dovrebbe venire eliminata. Intanto però non c'è nessuna comunicazione ufficiale in merito da parte dei commissari sportivi. Il delegato CSAI, Zucchi garantisce il suo intervento senza necessità di passi ufficiali.

Infatti Casoni a Imola dovrà partire nel secondo raggruppamento, in ultima fila, e impiegherà due giri per portarsi in testa e doppiare poi tutti innumerevoli volte, a scapito anche della sicurezza.

MERCOLEDI' 16 OTTOBRE

2.a tappa

IMOLA-MISANO Km. 248

IMOLA - C'è stata gente tutta notte sfidando la pioggia e il freddo ad aspettare l'arrivo dei «girini» all'autodromo di Imola. All'alba, per le strade ci sono solo i fornai, e gli operai del primo turno della Fiat, quando i piloti si avviano, chi con mezzi propri chi con mezzi di fortuna, verso il «Dino Ferrari» per la seconda giornata di gara che inizia con la prova di velocità di Imola. Piove ma nonostante ciò c'è pubblico, anche se chiaramente l'ora di partenza (7 del mattino) ha consigliato ai più di restarsene al calduccio del proprio letto.

Circuito di IMOLA

Sul bagnato sportellate FIAT e TURBO... scafo

Sono rimasti in 71 i partecipanti al Giro d'Italia, Trofeo Fiat-Targa Agip degli 85 partiti da Torino. C'è un po' di suspense al via quando la Stratos-Turbo di Andruet, che guida la corsa, «borbotta» e fa fatica ad andare in moto, ma è solamente una candela sporca e tutto va per il meglio. I partecipanti a questo primo raggruppamento sono 21 e dovranno percorrere 15 giri pari a km 75,900. Mancano grossi nomi fra i «primi della classe» del gr. 5 e 4, dopo i ritiri di Regazzoni e Merzario e la forzata rinuncia alle prime posizioni del vincitore della passata stagione, Casoni.

CONTINUA A PAGINA 8



In un fazzoletto, ad Imola, le tre Fiat ufficiali. Qui guida Pianta, seguito da Pinto e da Bacchelli

CONTINUAZIONE DA PAGINA 7

Al via, bella partenza di Andruet che prende subito la testa e non l'abbandonerà più fino al termine a smentire le voci di inadattabilità della Turbo Lancia all'asfalto bagnato. Il pilota francese si leva anche lo « sfizio » del giro più veloce che compie in 2'14"9 alla media di oltre 135 kmh. La lotta più bella è però alle spalle del vincitore fra Bonomelli e Schon che lottano ruota a ruota, mentre alle loro spalle c'è Govoni.

Più attardate le tre Fiat Abarth di Pianta, Pinto e Bacchelli che lottano pericolosamente fra di loro in fila indiana, basta che si giri il primo e tutte e tre le vetture verrebbero eliminate. Dai box, Avidano fa segno di staccarsi ma i tre continuano impertentiti.

Bonomelli che si era avvantaggiato su Schon rallenta e si fa passare dal rivale per un guasto al rinvio del cambio, Schon giunge così secondo alle spalle di Andruet, mentre al terzo posto la Pantera di Govoni. Il gruppetto delle tre Fiat-Abarth, che erano sempre state guidate da Pianta con alle spalle Bacchelli e Pinto, proprio all'ultimo giro si scompagina, per colpa di un doppiato. Pianta perde la posizione e giunge sesto dietro a Pinto e Bacchelli. Alla fine ci sarà un po' di « maretta » ai box Fiat, ma poi tutto si appianerà, le colpe più grosse vanno a Bacchelli che non ha obbedito all'ordine del box di staccarsi dalla più potente e veloce 030, rischiando inutilmente.

Bella corsa di Paleari con la Stratos con la testa a due valvole che giunge settimo davanti a Gottifredi con la Pantera con il motore ad iniezione. Non è Bonomelli, decimo Monticone con la Porsche Carrera, ed è l'ultimo che termina a giri pieni distaccato di oltre due minuti. Piazzi con la Stratos Gr. 4 giunge distaccato di un giro, mentre l'Alfa Romeo di Premoli è tredicesima.

Casoni, nel secondo raggruppamento, è costretto a correre contro delle Fiat Abarth e delle Renault Alpine, causa una ingiustizia



Mario Casoni, sotto la pioggia, si distrae dalle gr. 3 assieme alle quali è stato fatto partire

dei commissari sportivi che hanno applicato il regolamento male. Non c'è storia per l'assoluto, in ventuno al via con Casoni in ultima fila che impiega due giri con la « rabbia » in corpo a passare a condurre, e vince nettamente davanti a Parpinelli e Moreschi con la Pantera gr. 3, mentre una bella lotta fra Baso con l'Alpine e Di Gioia con la Carrera RS si risolve a favore del primo. Ripani-Taddeucci con la Beta coupé gr. 3 classe 2 sono in decima posizione e davanti a tutte le Fiat-Abarth della loro classe. Casoni ha impiegato a compiere i 15 giri del percorso 35'30"9 alla media di 128,220 kmh.

Dieci vetture al via per il terzo raggruppamento. L'unica Pantera qui in gara quella di Martignone fa suo il traguardo di Imola distaccando di undici secondi Pozzo con l'Alfa GTA. La lotta è bella fra Perego con la GTAm e Pallavicini con la BMW, i due piloti dopo una strenua battaglia giungono al traguardo divisi da solo 4 decimi di secondo e la spunta Perego. Un po' in difficoltà Truci, mentre Mignot con la Opel Ascona giunge distaccato di due giri. Martignone il vincitore di questo raggruppamento ha impiegato 37'33"02 a compiere i quindici giri del percorso alla media di 121,267 kmh.

E' come al solito un dominio delle meno potenti Alfa GTV dell'Autodelta che tengono



De Adamich guida il plotone delle gruppo 1, con l'Alfa GTV. Ad Imola, urterà un guard-rail

banco nel quarto raggruppamento battendo ripetutamente le più potenti Opel Commadore. Anche ad Imola la corsa è appannaggio di Facetti che non ha nessun problema a battere Pittoni con la vettura tedesca. Bigliazzi con l'Alfa GTV è terzo, davanti alle due Commadore di Bellostà e Rosso. Settimo Campani con la GTV ottavo de Adamich in difficoltà qui a Imola per aver urtato un guard-rail quando era in seconda posizione.

In nona posizione la Simca Rally di Fiorini che è davanti alla Triumph Dolomite di Bernero, una vettura di sicuro avvenire ma che dovrà presto avere omologato il cambio a cinque marce e il differenziale autobloccante per poter competere ai vertici della classifica. La Simca Rally 2 guidata da « Camaleo »-Rogano (quest'ultimo è il figlio del presidente della nostra CSAI) è in dodicesima posizione distaccati di un giro.

Circuito del MUGELLO

ANDRUET costretto alla volata da BORRI (Carrera)

SCARPERIA - Il caos prima del via quando con la pista bagnata che si sta asciugando i concorrenti non sanno a che santo votarsi per la scelta delle gomme. Al momento del via per il primo raggruppamento, alcuni hanno delle slick (Borri) appena intagliate, altri delle intermedie (Casoni).

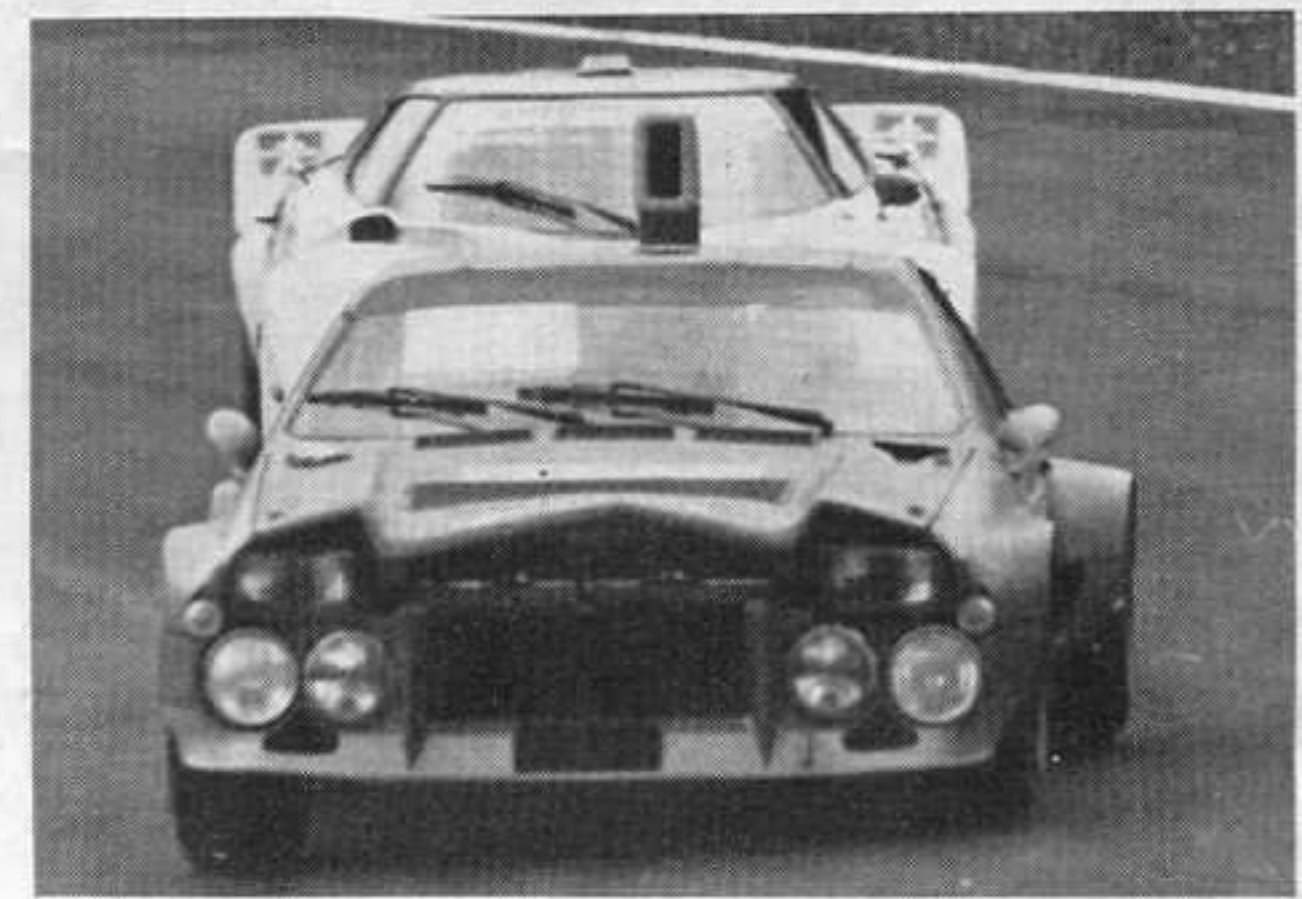
Andruet, che sembra accusare problemi alla sua Stratos-Turbo (camme che si sta consumando?), parte favorito e anche se al via il più lesto è Borri che tiene la posizione di testa per circa metà giro. Al termine del primo passaggio è in testa Andruet che condurrà fino alla fine con un distacco che scemerà man mano che i giri passano, fino ad arrivare in volata con Borri, che era in terza posizione ma



Andruet e Borri guidano il gruppo, al Mugello. Il parmense su Porsche darà battaglia alla Stratos

che guadagna la piazza d'onore per un guaio alla frizione di Bonomelli. Pochi attimi prima della partenza si decide di far disputare 10 giri solamente in luogo dei quindici programmati anche perché i cronometristi assicurano di non riuscire a seguire più di 20-22 concorrenti alla volta.

Bonomelli dopo tre giri è alle spalle di Andruet che lo stacca leggermente col passare dei giri, poi deve rallentare con la frizione che slitta e cede a Borri. Alle spalle dei tre mattatori della lotta fra le Pantera di Gottifredi, Casoni e Govoni che giungono nell'ordine al traguardo, anche se poi al termine Casoni dirà di non aver potuto far meglio per le gomme intermedie che montava mentre l'asfalto avrebbe richiesto gomme slick. In settima posizione Pianta con la 030 veramente eccezionale anche se il pilota in questa occasione non ha potuto esprimersi al meglio per lo sganciamento del cofano che gli ha impe-



Pianta, seguito dalla Stratos di Paleari, è stato attardato dal cofano della 030 che si sganciava

dito di sfruttare al massimo la macchina. Il giro più veloce è di Andruet in 2'17"6, mentre Borri ha impiegato 2 decimi in più.

Non c'è più il dilemma della scelta dei pneumatici al via del secondo raggruppamento: infatti il cielo si è aperto, la pista è asciutta e un pallido sole fa capolino. Il poco pubblico del Mugello può così almeno gustarsi le gare senza bagnarsi. La lotta per la vittoria è subito fra « Mici » e Moreschi con le Pantera gr. 3 che lottano a lungo finché il primo non la spunterà sul rivale per l'4. Parpinelli con la Pantera è terzo davanti a Nardini con la Porsche Carrera, l'Alpine Renault di Baso giunge quinta. Durante tutta la gara si sono dati battaglia Toffoli e Binati con la Fiat Abarth 1800, la spunta Binati che è nono, mentre alle sue spalle a tre secondi è Toffoli. La battaglia fra i due continua anche a gara finita, poiché Toffoli accusa il compagno di scorrettezze. I due vengono alle mani ma sono divisi dai presenti, e tutto finisce nel nulla.

Sono solo in 10 al via del terzo raggruppamento, che è ormai dominata dal « mastro » di

Circuito di MISANO

Rischia troppo dopo la «notturna» PICA: e si schianta

La Stratos di Andruet guida la classifica generale e parte in prima fila per il primo raggruppamento assieme alla Porsche Carrera di Borri; alle spalle Pica — attardato ieri — e Gottifredi. Al via scatta Andruet, Borri va piano impegnato come è a difendere la posizione alle spalle dell'Alfiere Lancia e fa la corsa sul sorprendente Pianta alla guida della Fiat Abarth 030. Il più lesto è Pica che nel tentativo di guadagnare più tempo possibile va in testa e «tira» come un forsennato, in breve fa il vuoto dietro di sé, Casoni e Andruet sono leggermente distaccati, mentre tutti gli altri sono lontanissimi.

Pica aumenta sempre il suo vantaggio fino a portarlo a 12", quando succede l'incidente al battistrada che nel sorpassare la Fiat 850 gr. 4 di Brangero all'interno nel curvone dopo i box (ad una velocità di circa 220 kmh) viene



La disattenzione di un doppiato e dei commissari costa cara alla Porsche Carrera di Pica!

toccato nel parafrangente posteriore destro dalla lentissima vettura, parte in testa-coda, attraversa la pista e abbatte una fila di reti di protezione. Per ironia della sorte la 850 segue la stessa traiettoria e si ferma attaccata al paraurti posteriore della Porsche di Pica, che è letteralmente distrutta, tanto che il serbatoio è volato dall'altra parte della strada a circa 150 metri. Brangero è illeso, mentre Pica che in un primo momento sembrava non avesse nulla accusava poi giramenti di testa, vomito, difficoltà alla vista, e veniva ricoverato in ospedale con sospetta infrazione alla vertebra cervicale. Dovrà restare immobile per almeno 20 giorni.

La corsa continua, Casoni supera Andruet la cui macchina non fuma più e va bene, e si ha l'impressione che il pilota non «tiri» per non rischiare inutilmente. Gottifredi con la Pantera si deve fermare per problemi alle pompe della benzina e perde quattro giri, Govoni attardato prima da un testa-coda causato dalle gomme fredde, poi da una valvola bruciata, arriva tredicesimo. Alla fine dei 15 giri previsti Casoni precede Andruet di 5 decimi, terzo è Borri che sta andando in modo eccellente, quarto Pianta alla guida della vera rivelazione di questo giro, la 030 Fiat Abarth a cui non si chiedeva tanto al debutto, quarto Bacchelli autore di una gara regolare, mentre il suo secondo Scabini si sentiva male ai box e si riposava in una vettura del seguito delle Fiat, riprendendosi poi senza nessuna conseguenza.

Al sesto posto Paleari con la regolare Stratos, che precede di meno di un secondo la sempre valida 124 spider con motore a quattro valvole di Pinto, che è quinto ad un giro davanti alla Porsche di Berruto, all'Alpine di Marazzi, e a «Cam» con la 914 Porsche. Piazzi con la Stratos gr. 4 è quindicesimo, Andruet ottiene il record sul giro in 1'26"1 ad oltre 145 di media.

La lotta senza quartiere fra i gruppi tre, segnatamente fra i piloti che hanno le Pantere De Tomaso, continua anche a Misano, nel-

la gara per il secondo raggruppamento. L'auto-dromo in riva al mare, segna la vittoria di «Mici» che vince per due secondi davanti a Moreschi con identica vettura e Di Gioia con la Carrera RS. «Mici» fa anche il giro più veloce in 1'34"3 ad oltre 133 di media, mentre Nardino con la Pantera dopo aver a lungo duellato con Parpinelli gli giunge alle spalle distaccato di 4 secondi. Baso con l'Alpine è sesto ed è l'ultimo a pieni giri, alle spalle



Colzani, con la Escort, nominato re del gr. 2. Lo segue la GTA 1300 del bravissimo Ghislotti

altre quattro Alpine che hanno duellato per tutta la gara fra di loro. Sono quelle di Cipriani, Salvatore, Rovella e Aguzzoli che giungono ad un giro nell'ordine, mentre undicesimo è la Fiat 124 gr. 3 di Binati. Del gruppo 3 si ritira Campagi-Bortoletto per la rottura della frizione.

Colzani guida la vettura di Finotto, la Ford Escort ammirata da tutti per la sua stabilità e velocità, e fa suo il terzo raggruppamento al quale partecipano solo 10 vetture. Colzani va subito in testa senza colpo ferire e vince passeggiando con quasi un minuto di vantaggio sul secondo che è Ghislotti. Alle spalle del mattatore Colzani si è vista una bella gara fra le Alfa di Ghislotti, Perego e Pozzo che giungono nell'ordine alla fine dei 15 giri previsti. Truci rompe il motore e si deve ritirare mentre Pallavicini con la BMW giunge quinto



Purtroppo, a Misano dove stava per vincere il gr. 1 Pittoni è attardato dal cambio della Opel

davanti a Tacchini, «Igor» e Sacchini distaccati di un giro; ultimo Mignot con la Opel Ascona.

Sembrava la volta buona per Pittoni e la sua Opel Commodore, che ad un certo momento era andato in testa al quarto raggruppamento che fino a quel momento in tutti i circuiti era stato un monologo Alfa-Facetti-de Adamich. Ma la sorte non è stata favorevole a Pittoni che ad un certo momento ha dovuto rallentare con il cambio bloccato. Prende la testa allora Facetti, che vince la corsa davanti a de Adamich e a Pezzali, distaccato di 22 secondi. Pittoni è quarto davanti a Rosso, Bigliuzzi, Bellosta, Campani e Herren che sono gli unici a giri pieni. «Camaleone», decimo, è primo dei doppiati, si ritira Menichetti con la Simca Rallye 2 per la rottura del motore. Il miglior tempo sul giro è di Facetti in 1'41"3 alla media di oltre 123 kmh.

CONTINUA A PAGINA 10



L'Alpine di Marazzi in difficoltà nella sabbia, mentre anche la 914 di «Cam» è in testacoda

Finotto la Ford Escort. Anche al Mugello non c'è storia. Vince Finotto che stacca nettamente tutti gli avversari, secondo è Ghislotti con l'Alfa GTA, terzo Pozzo quarto Perego tutti su Alfa Romeo. Finotto ha corso nei 10 giri previsti alla media di 135,347 kmh, mentre ha fatto suo anche il record sul giro in 2'18"4 alla media di 136,430 kmh. Tacchini con l'Alfa GTV è nono davanti a Mignot con l'Ascona, ma distaccati di un giro.

I due alfiere dell'Autodelta sono i dominatori del quarto raggruppamento; come al solito Facetti e de Adamich fanno il vuoto intorno e si danno battaglia fra loro, vince ancora una volta Facetti in forma smagliante davanti a de Adamich che si leva la soddisfazione del giro più veloce in 2'30"4. Alle spalle in terza posizione distaccato di 12 secondi Pittoni con la Commodore di Conrero, quarto Pezzali che sta andando fino a questo momento molto bene, quinto Bigliuzzi con l'Alfa GTV, e sesto Campani.

Mentre gli ultimi stanno tagliando il traguardo i primi «VIP» se ne stanno andando. Tutto OK per i gruppi cinque e quattro, tranne che per Bonomelli-Pica che hanno avuto una perdita di olio che gli faceva slittare la frizione e che hanno deciso all'uscita del parco chiuso di sostituire il cambio. L'operazione è velocissima, meno di quaranta minuti impiegano i meccanici ad «operare» sulla Porsche dell'«omino di ferro». Bonomelli dovrà percorrere 90 km in 55 minuti per arrivare in orario ad un CO, e ritarderà solo di 2'40". E' una meraviglia per tutti, perché a detta dei concorrenti la media più alta da poter ottenere era di 65-70 kmh. Solo chi è stato sorpassato dalla coppia Bonomelli-Pica può capire la decisione di chi alla guida è riuscito a contenere la penalizzazione.

GIOVEDÌ 17 OTTOBRE

3.a tappa

MISANO-VALLELUNGA Km. 353

MISANO - Ore 5,57 del mattino, mancano tre minuti all'apertura del parco chiuso (ma non per tutti) di Misano. Si presenta l'ing. Bertocchi della De Tomaso e chiede di entrare vedendo che altre persone sono in parco chiuso. Gli viene rifiutato l'ingresso perché non è ancora l'ora... Alle rimostranze dell'ing. Bertocchi, gli addetti ai lavori replicano che lui non ha la stufetta e che quindi non può entrare, i meccanici della Lancia sono dentro in anticipo perché hanno portato la stufetta sotto alla macchina per scaldare l'olio e facilitarne quindi l'avviamento visto il freddo che ha fatto in nottata!!!

Da questo episodio e dal fatto che la Stratos di Andruet da quel momento sia andata chiaramente meglio (si è detto poi che Andruet ha rallentato per non rischiare inutilmente) sono nate le voci di una sortita in parco chiuso per sostituire l'asse a cammes più basso nel quale secondo avversari si rinnovava l'avaria alle «orecchiette» capitata nel '73. Ma restano insinuazioni perché nessuno azzardava reclami. Un'altra voce per presunte irregolarità parlava di un ricorso di Bonomelli (poi ritirato) contro «Cam»...

CONTINUAZIONE DA PAGINA 9

Salita dello SPINO

Qui finisce con Borri-Schon K.O. il GIRO '74

PIEVE S. STEFANO. Colpi di scena a ripetizione. Praticamente il Giro d'Italia finisce con questa corsa in salita, dove spariscono dalla scena Schon-Borri che con la Porsche erano in seconda posizione, per un sasso che gli ha bucato il radiatore dell'olio; Paleari-«Gianfranco» con la Stratos arrivano fuori tempo massimo alla partenza, per un pezzetto di bachelite dello spinterogeno non più largo di un mm che rotti ha mandato tutto a massa. E' un guasto talmente incredibile che viene impiegato un tempo enorme a cercarlo e la Stratos è fuori combattimento anche se farà la salita lo stesso (il suo tempo sarebbe stato il 4. assoluto) ma viene squalificata. Un incidente turba la regolarità della gara che viene sospesa per una decina di minuti è quello di Sanetti-Ferlito che escono di strada a 2 km da traguardo con la Fiat 124 Gr. 3, la macchina è malridotta i piloti sono illesi o quasi, solo Sanetti accusa un lieve dolore alla mano.

Casoni dice di non aver potuto «tirare» per l'olio lasciato dalla macchina di Schon-Borri, mentre Finotto-Colzani hanno perso tempo per un pilota in testa-coda davanti a loro e per il mancato arrivo del camion assi-



Allo Spino, Paleari-«Gianfranco» corrono non ostante siano fuori-gara per una penalizzazione

stenza delle gomme, quindi hanno dovuto fare la salita con gomme inadatte.

Andruet vince a passeggio la gara, e dà più di dieci secondi di distacco al favoloso Pianta e alla sua favolosa 030, terzo è Casoni, quarto è Bacchelli che però ha tirato troppo alla ricerca di un tempo sensazionale ed ha così bruciato la guarnizione della testa, precludendo qualsiasi possibilità a sé stesso e alla squadra. Pinto non finisce di stupire ed è quinto con la 124 spider, sesto è Gottifredi, settimo il regolare Berruto poi Moreschi, Govoni, Nardini con la Carrera e Ferri con la De Tomaso Pantera.

Dodicesima la prima Alfa GTA, quella di Ghislotti, mentre Marazzi con l'Alpine è autore di una salita magistrale e ottiene la tredicesima posizione. Facetti ottiene il 25. tempo, Pittoni il 33., de Adamich ha fatto meglio dei suoi orami tradizionali avversari giungendo 16. e infliggendo al compagno-avversario Facetti sette secondi di distacco.

Ghislotti-Galimberti sono tredicesimi davanti ai loro avversari di tutto il Giro, Parpinelli-Grassetto, mentre «Cam» e Monticone sono rispettivamente 21. e 22., Finotto è 28., mentre Piazza è al 38. posto assoluto. Sono rimasti in gara 60 vetture delle 85 partite da Torino.



A Magione, finisce la corsa anche la X-1/9 di Bacchelli, che vediamo fermarsi in fumi d'olio...

Circuito di MAGIONE

GOVONI insiste (sempre a 7) BACCHELLI «sfuma»

MAGIONE. In ritardo il Giro d'Italia sulla mini-pista di Magione (ma a detta di tutti i piloti interessante, varia e sicura), tanto che si decide di fare solo 15 giri in luogo dei 25 previsti.

In testa alla classifica generale in questo momento sono Andruet, seguito da Pianta a 2'33"4, Bacchelli (solo pro-forma perché ha la guarnizione della testa bruciata e non potrà ripartire), Govoni con la Pantera che va sempre a sette cilindri (meno male, pensano gli avversari, altrimenti chissà dove sarebbe), Pinto (eccezione la sua prova) Finotto, Monticone, Moreschi con la Pantera Gr. 3, Pozzo con l'Alfa GTA, e Parpinelli con la Pantera. Facetti è 15. a 54'49"1, de Adamich è diciannovesimo, Pittoni è ventesimo assieme a Di Gioia.

Al via del primo raggruppamento Paleari viene tolto dallo schieramento di partenza perché è fuori tempo massimo per le ragioni dette prima, Bacchelli prende il via ugualmente anche se dagli scarichi gli esce fumo bianco e perde olio, spera in chissà quale miracolo, ma si dovrà ritirare definitivamente al 5. giro. Casoni prende il comando con sicurezza, seguito da Andruet, mentre Govoni partito in undicesima posizione guadagna posizioni su posizioni, e alla fine la sua rimonta lo porta al terzo posto assoluto davanti a Pianta e a Monticone. Al sesto posto Pinto, settimo è Berruto, ottavo Marazzi, nono «Cam». Piazza fa un testa-coda con la sua Stratos e giunge quattordicesimo. Il record sul giro è di Casoni in 57"5.



Niente da fare per Di Gioia contro le Pantera: qui è a Magione assieme a quella di Moreschi

Per il secondo raggruppamento, tre Pantera gr. 3 subito in testa. Vince il solito «Mici» davanti a Moreschi e Parpinelli. La gara non offre nessun spunto particolare se non nella rincorsa di Moreschi al battistrada, che non riesce e si deve accontentare del giro veloce che è stato percorso in 1'02"2. Di Gioia, Nardini e Ferri sono gli unici che giungono a giri pieni, mentre Baso è il primo dei doppiati.

Una lotta palpitante fra Finotto e Ghislotti caratterizza il terzo raggruppamento; i due danno vita ad un duello ruota a ruota, Finot-



Bellissima battaglia fra la Escort e Ghislotti, che prevale anche per un blocco-cambio Ford

to in testa sembra avere la meglio, ma gli rimane bloccato il cambio in prima e dovrà terminare la gara utilizzandola fino a 9000 giri. Giungerà sesto, ma ancora a giri pieni. Vince Ghislotti, davanti alla Pantera di Gottifredi, che precede Pozzo e Perego, gli unici a giri pieni. Il record sul giro è di Finotto e Ghislotti che l'hanno compiuto in 1'00"4.

CONTINUA A PAGINA 19

Ancora un duello Facetti-de Adamich nel quarto raggruppamento, infatti i due piloti dell'Autodelta partiti in prima fila sono autori di una bella gara, in cui si inserisce ad un certo momento Pezzali che riesce ad arrivare secondo alle spalle del solito Facetti ma davanti a de Adamich. Pittoni, con la Commadore, in difficoltà per il cambio e la frizione che gli slitta giunge decimo a giri pieni. Bernero in difficoltà anche lui con la Dolomite giunge distaccato di un giro. Facetti diventa monotono... è suo anche il giro più veloce in 1'05"7.

VENERDI' 18 OTTOBRE

4.a tappa

VALLELUNGA-PARMA Km. 505



Casoni ed Andruet in prima fila a Vallelunga, deserta anche a causa dell'ora impossibile

Circuito di VALLELUNGA

Un testacoda non rallenta CASONI-record

ROMA - Ventidue spettatori in tribuna a Vallelunga quando alle sette del mattino, con una puntualità da far invidia ai milanesi, gli organizzatori romani abbassano la bandiera tricolore davanti al duo Andruet-Casoni che partono in prima fila nel primo raggruppamento. Fa freddo e tutti i piloti si lamentano perché non riescono a portare le gomme in temperatura, infatti dopo neppure un giro Casoni — che con uno sprint eccezionale aveva preso la testa del gruppo di diciotto macchine — si gira alla curva Roma e perde otto posizioni con tutti gli avversari che gli sfilano vicino. Va in testa Andruet seguito da Pianta, Gottifredi, Govoni, Monticone e Marazzi.

Nessuno sembra impensierire l'ennesima vittoria di Andruet che sta ormai guidando al risparmio, ma si fanno i conti senza Casoni che inanellando giri veloci su giri veloci raggiunge tutti, compreso lo stesso Andruet quan-



Molto bella la gara delle Pantera gr. 3. Dietro a «Mici», vediamo Moreschi e Parpinelli

do mancano 5 giri al termine della gara. Passato a condurre, Casoni non si accontenta e stacca anche l'avversario che giunge sul traguardo dopo sette secondi. Terzi, ancora una volta in luce con una macchina che fino ad ora ha avuto bisogno solo di benzina, Pianta-«Christine», con la Fiat-Abarth 030, quarto è Gottifredi che ha finalmente riparato l'impianto del carburante che gli dava delle noie, quinto Govoni che continua a correre incredibilmente con un motore che va a sette cilindri, sesto Monticone con la Carrera, settimo Marazzi con l'Alpine, mentre Pinto-Bernacchini sempre regolari sono all'ottavo posto. «Cam» giunge decimo dopo una bella lotta con Berruto, Piazzi con la Stratos giunge distaccato di due giri, assieme a Premoli con l'Alfa Romeo. Casoni si accaparra anche il giro più veloce che viene compiuto in 1'22"2, alla media di 140,145 kmh.

Tre De Tomaso Pantera e due Porsche Carrera nel secondo raggruppamento hanno lottato vicinissime per alcuni giri per la conquista del primo posto. L'ha spuntata «Mici» davanti a Parpinelli per quattro secondi, mentre Di Gioia e Nardini sono giunti terzi e quarti divisi fra di loro da un soffio. Moreschi con la De Tomaso Pantera è quinto ed è l'unico non doppiato della compagnia; il giro veloce è di «Mici» che ha impiegato 1'31"8 alla media di 125,490 kmh. Moreschi alla fine della gara si lamenta del suo quinto posto, dovuto principalmente al tempo perso per la sostituzione di una gomma. «Altrimenti avrei potuto vincere», dice.



A Vallelunga, nel gr. 2 ottima la corsa di Pozzo con la GTA 1300, che alla fine sarà quarto

Per il terzo raggruppamento Ghislotti e Pozzo con le Alfa GT in prima fila conducono per i primi giri della gara. Una volta tanto Finotto è costretto ad inseguire essendo partito in seconda fila. Impiega tre giri a prendere la testa della gara che non abbandonerà più fino alla fine, alle sue spalle Ghislotti-Galimberti e Peregò-Confortola, quarto è Pozzo, quinto Pallavicini con la BMW. Nella sua rincorsa Finotto con la «bomba Ford Escort» di oltre 240 CV e del costo di oltre venti milioni ottiene anche il miglior giro del suo raggruppamento in 1'27"6 alla media di 134,506.

Siamo alla solita lotta fra Facetti e de Adamich, nel quarto raggruppamento, sono loro gli alfiere del gr. 1. Facetti prende il comando, mentre de Adamich, partito male per la fri-

zione che gli slitta, impiega alcuni giri a portarsi alle spalle di Facetti, che è però imprevedibile, e mediamente de Adamich perde un secondo al giro rispetto al compagno di squadra. Alle spalle dei due una bella lotta fra Campani e Pezzali, entrambi su Alfa GTV, si conclude a favore del primo, mentre quarti e quinti sono Bigliazzi e Rosso, davanti all'Opel di Pittoni che giunge settimo. Chimenti è nono con la Simca Rally 2 davanti a «Camaleone» distaccato di un giro. Facetti fa anche il record sul giro in 1'36"1, alla media di 119,875.

Circuito di ORVIETO

Sorprendenti «GOTTI» e PIANTA dietro ANDRUET

ORVIETO - Come è ormai abitudine, Andruet e la sua Lancia Turbo-Stratos si aggiudicano anche la cronoscalata di Orvieto. Sono i migliori in senso assoluto, basta dire che staccano il loro più diretto avversario, il sorprendente Gottifredi, di tredici secondi esatti. Ancora bene Pianta con la 030, che è al terzo posto assoluto, meglio del sempre più bravo Pinto con la 124 spider segue Moreschi con la Pantera gr. 3, mentre al sesto posto è Berruto, seguito nell'ordine da Finotto in grande forma, Marazzi autore di una salita splendida



In salita, Andruet è imbattibile, anche per la minuziosa preparazione e le doti di rallyman

e Monticone. Casoni, «Cam» e Sacchini ottengono lo stesso tempo (4'46"1) e sono all'undicesimo posto.

Govoni è sedicesimo con il motore che gli borbotta sempre più, e precede in classifica Di Gioia, Peregò, Pozzo e «Mici». Primi del gr. 1 de Adamich-Avenoso che hanno fatto l'ottimo tempo di 5'01"2, che li colloca al venticinquesimo posto, l'ormai suo irriducibile avversario Facetti è 28. e per ottenere questa posizione si è avvalso delle «note» che gli ha passato de Adamich, che conosceva la salita. Al ventinovesimo posto Pittoni-Pittoni, mentre «Camaleone»-Rogano sono 46. Maglia nera della cronoscalata è Herren-Triniane con la Opel Commadore, hanno impiegato il 50 per cento in più del tempo del vincitore a compiere il percorso di km. 7,600. Degli 85 equipaggi partiti da Torino ne sono rimasti in gara 59.

Salita del CHIANTI

Impressionante a 12" dalla STRATOS «Lele» PINTO

SIENA - Pinto-Bernacchini sono gli eroi della salita del Chianti anche se non vincono; sono infatti secondi sorprendentemente dietro all'ormai irraggiungibile coppia Andruet-«Biche», distaccati di soli 12". Se si tiene conto

CONTINUA A PAGINA 20

CONTINUAZIONE DA PAG. 19



Al Chianti, dietro ad Andruet è la Fiat 124 gr. 4 di Lele Pinto-Bernacchini ad impressionare

della macchina di Andruet con il turbo, e della ormai «anziana» 124 spider di Pinto si capisce il grande exploit di questo pilota e viene spontaneo chiedersi che cosa avrebbe ottenuto se avesse potuto disporre per il Giro d'Italia della X-1/9 che è chiaramente più veloce, più stabile e più potente.

Casoni si rifà della figura mediocre ottenuta nella prova in salita precedente e si classifica al terzo posto davanti a Moreschi-Bini. Al quarto posto Nardini-Fortini davanti a Gottifredi-Zorzi, e a Govoni-Angelelli. All'ottavo posto Pianta-«Christine», che precedono Berruto-Ilotte e Sacchini-«Paperone», primi del gruppo 2. Finotto-Colzani sono al dodicesimo posto davanti a Pezzali-Tortoroli questa volta primi del gruppo 1. Marazzi-Righetti sono quindicesimi e si prendono la soddisfazione di stare davanti a Monticone-Coggiola con la Porsche.

Al diciannovesimo posto Facetti-Maiga che precedono de Adamich-Avenoso di sei decimi di secondo. Se la maglia rosa è sempre di Andruet quella nera non scappa ancora una volta a Herren-Triniane. Dopo questa gara si riparte tutti per la sede tappa di Parma. Unico fatto saliente della giornata la macchina di Casoni che ha dovuto compiere circa 400 km. con la pressione dell'olio a 2 atm. mentre normalmente dovrebbe essere a 8. Si teme per il suo motore.

SABATO 19 OTTOBRE

5.a tappa

PARMA-TORINO Km. 334



Magnifico Govoni a Varano, dove vince non ostante il suo motore non sia più al meglio

Circuito di VARANO

CASONI-out gli applausi sono per GOVONI

PARMA - Dopo lo sconcertante episodio della sera precedente, con i migliori arrivati in autostrada fino a Fornovo, e di cui leggerete a parte, si riparte con la prova in pista a Varano, dove sparisce un protagonista. Casoni rompe il pistoncino della pompa dell'

olio e delude i ragazzi della scuola media di Varano che erano venuti ad applaudirlo assieme al cugino Govoni. C'erano anche i parenti di Andruet (che è originario di Borgotaro) ad applaudire il leader della classifica, che però delude i consanguinei, mentre esulta tutta la scuola media di Varano, quando Govoni con 2"2 di vantaggio su Andruet stesso vince il primo raggruppamento.

Prima della partenza era stato commemorato il pilota Gianni Morelli deceduto in un incidente stradale pochi giorni fa; a suo nome la scuderia S. Michele aveva messo in palio una Coppa per ricordarlo, che vince Andruet autore dell'ennesimo giro veloce. Al terzo giro si ritira «Poker» con la Fiat-Abarth per la rottura del motore, mentre anche Premoli con l'Alfa Romeo GTA rompe il motore e finisce a Varano il suo Giro d'Italia. Andruet durante i primi giri è quinto, ha davanti a lui Govoni che guida la corsa, poi nell'ordine Casoni, Pianta e Berruto. Andruet accelera ad un certo momento, dirà poi che a stare in scia aumentavano le temperature, e non sentendo il motore rischiava di fare dei fuori giri, passa all'attacco e con il ritiro di Casoni prende la seconda posizione che non abbandonerà più fino alla fine.

Pianta come sempre ottimo è terzo davanti a Monticone autore di una gara eccellente e a Marazzi sempre bravo. Berruto è sesto ed è l'ultimo classificato a giri pieni, dietro a lui Pinto seguito da Gottifredi e «Cam». La gialla Stratos di Piazzi è quattordicesima, mentre in ultima posizione finisce Milano distaccato di cinque giri.

Il gr. 3 è ancora una volta appannaggio di «Mici» che vince il secondo raggruppamento con oltre 8" di vantaggio su Moreschi. Alle spalle dei due dopo aver lungamente combattuto Di Gioia, Nardini e Parpinelli sono gli unici che finiscono a giri pieni. Ad un giro molto distaccati, Baso, Salvatore, Cipriani, Croyella, Binati, Aguzzoli e Toffoli. Con questa vittoria «Mici» consolida la sua posizione in classifica generale (è 12.) e si avvia a dare battaglia nell'ultima prova prima del trasferimento di Torino a Monza, a Moreschi e Parpinelli, anche loro con la Pantera De Tomaso, che guidano la classifica di gruppo.

Finotto «uccide» la corsa per il terzo raggruppamento, nel quale sono rimasti solamente in sette. Al via va subito in testa il Martino, seguito nell'ordine da Ghislotti e Peregò. Più lontani Pallavicini, Tacchini, «Igor» e Mignot che finiscono nell'ordine. Dopo il guaio di Magione, Finotto assieme a Colzani hanno rimesso a posto il cambio che si era bloccato, ora la macchina va bene, solo che i freni se ne stanno andando, e i due piloti che occupano in classifica generale il quinto posto sperano che a Monza piova. Saranno accontentati. A Varano, Finotto fa suo anche il giro veloce.

Fattaccio prima del via del quarto raggruppamento, nei due giri di ricognizione per scaldare le gomme. La partenza viene data da fermo con in testa le due GTV di Facetti e di de Adamich. Viene fatta una prova per far scattare in testa Pezzali e farlo possibil-

mente vincere. Non si capiscono bene Facetti e de Adamich e quest'ultimo alla prima curva va a guard-rail.

Il parafango anteriore destro è ammaccato e prende contro il pneumatico, Andrea si ferma dal lato sinistro della pista per farsi mettere a posto la macchina. Il commissario glielo impedisce, e così de Adamich si dovrà fermare poi dopo il primo giro a fare la riparazione, e perderà secondi preziosi.

Andrea si ribellerà poi dicendo che a Imola i commissari hanno permesso alla Fiat di cambiare i pneumatici facendo ritardare la partenza di tre minuti. Il commissario CSAI Zucchi replica che lui non era presente a Imola, così tutto resta come prima. La gara non ha storia, vince Facetti al solito davanti a Pezzali e Campani, quarto è de Adamich che ha rimontato bene, poi nell'ordine Bellosta, Bigliuzzi e Rosso gli unici a giri pieni, assieme a Pittoni.

Circuito di MONZA

L'orgoglio di JC e la rabbia di «Lele» (alfista)



La Stratos di Andruet, tutta piena dei guidoncini di vincitrice di tappa, a Monza ha cancellato la parola «Marlboro» per non avere noie

MONZA - Con cielo coperto e pista umida, prima del via del primo raggruppamento Andruet ci dice che vuole vincere l'ultima gara in programma, avendo vinto la prima. Il pilota francese in partenza è dietro a Govoni, Gottifredi e Pianta, e per mantenere le promesse prende il comando al terzo giro, mentre Marassi con l'Alpine fa una «escursione» in parabolica senza danni. Govoni ha problemi con i pneumatici, si fa passare anche da Gottifredi e giungono secondi e terzi rispettivamente al termine dei dieci giri. La gara è stata accorciata per permettere al gruppo 1 di correre con un po' di luce visto il tempaccio che c'è sul parco di Monza.

Pianta autore della solita bella gara è quar-



Le gruppo 1 (sopra, a Magione) sono sempre spettacolari. A Varano, Pezzali e Campani, che hanno fatto tutta la gara a contatto, vengono quasi alle mani trasformando la pista in ring





Le Alfa Romeo GTV 2 litri ufficiali Autodelta di Facetti e de Adamich hanno dominato il gr. 1

to, mentre al quinto posto c'è Pinto (in « odore » di Alfa?) che autore di una gara molto combattuta sempre in derapage in tutte le curve: ha la maggior messe di applausi dal pubblico che ha sfidato il freddo monzese. Monticone e Berruto con la Porsche sono al sesto e settimo posto rispettivamente, mentre Marassi è ottavo, Piazzini nono, e « Cam » decimo. Andruet compie anche il giro più veloce in 1'03"1/10 alla media di 137,210 kmh. Quando taglia il traguardo ha praticamente vinto la seconda edizione del Giro automobilistico d'Italia, gli manca solo la marcia di trasferimento verso Torino.

Le due Pantera De Tomaso le prime due posizioni nel secondo raggruppamento, ultima

gara il programma del gruppo tre. Questa volta vince Parpinelli davanti a Moreschi. Alle loro spalle per tutta la durata dei dieci giri Di Gioia e Nardini con le Porsche Carrera sono rispettivamente terzo e quarto. Cipriani, Mici e Baso, occupano nell'ordine le posizioni dietro Nardini. Il gruppo tre dopo l'ultima vittoria di Parpinelli è appannaggio di Moreschi davanti allo stesso Parpinelli e a « Mici », Nardini e Di Gioia. Il giro più veloce è di Parpinelli che ha impiegato a percorrere la pista Junior 1'04"4 alla media di 134,440 kmh.

Nel terzo raggruppamento vince Finotto che ovviamente oltre ad occupare un posto preminente in classifica generale è primo di classe. Alle spalle dell'alfiere della Escort le due



Il Giro finisce, e bene, per la 030 di Pianta-Beckers: i consigli di Lampredi sono serviti!

Alfa Romeo di Perego e Ghislotti, poi la BMW di Pallavicini. La gara non ha storia, solo sette vetture in gara che subito al via prendono le posizioni che poi avranno all'arrivo.

Al via del quarto raggruppamento comincia a piovere, de Adamich dalla seconda fila si porta alle spalle del solito Facetti che guida subito la corsa essendo partito molto bene. La lotta non è per il primo posto a cui si è ormai abituato Facetti, ma è fra de Adamich e Campani con terzo incomodo Bellosta con l'Opel Commodore. Al termine dei dieci giri Facetti vince davanti a de Adamich, Bellosta, Campani e Pezzali nell'ordine. Pittoni è decimo davanti a Giorato e Cartotti-Bernero. Facile successo dell'Alfa Romeo in questo gruppo 1 che occupano la prima e la seconda posizione di classe con Facetti e de Adamich terza un'altra Alfa Romeo, quella di Pezzali, quarta ancora un GTV è quello Bigliuzzi. Un successo che in questi tempi « di cassa integrazione » farà piacere ai fans del biscione.

Giancarlo Cevenini

**vissute
nell'esperienza**



cinture di sicurezza

ABARTH

Da una esperienza così vasta e completa come quella che ha conseguito la ABARTH anche nel campo della sicurezza sulle piste e nei rally, sono nate le cinture dello "Scorpione", disponibili nei seguenti tipi:

2 punti (lunghe o corte)
3 punti (lunghe o corte)
a braccio rigido, con espulsore
competizione

Lire 14.500 la coppia
Lire 17.900 la coppia
Lire 21.000 la coppia
Lire 22.900 caduna



SELECOM SpA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
DI RICAMBI ED ACCESSORI
PER^o AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH CAN-AM GAUSS GOO NGK SPARVA

(dis. Bertone)

Tutto il GIRO pilota per pilota

1.a TAPPA			2.a TAPPA			3.a TAPPA			4.a TAPPA			5.a TAPPA		CLASSIFICA GENERALE	
CESANA SESTRIERE	CASALE	CLASSIFICA	IMOLA	MUGELLO	CLASSIFICA	MISANO	PASSO SPINO	MAGIONE	CLASSIFICA	VALLE-LUNGA	SALITA COLONNETTA	SALITA QUERCIA G.	CLASSIFICA		VARANO

GRUPPO 5

529	Regazzoni-Macaluso	10	rit.	rit.	alberino pompa olio - grippaggio motore													
527	Pianta-Christine	7	5	4 a 06'9"	6	7	4 a 1'56"0"	4	2	4	2 a 2'47"8"	3	3	8	2 a 4'11"4"	3	4	2 a 4'01"9"
526	Andruet-Biche	1	1	1	1	1	1 a	2	1	2	1	(2)	(1)	1	1	2	1	1 assoluto
525	Bacchelli-Scabini	5	13	8 a 43'8"	5	10	7 a 2'44"3"	5	5	rit.	rottura motore							
522	Berruto-Ilotte	60	10	48	11	11	20	9	8	7	14	11	6	9	14	6	7	13
521	Paleari-« Gianfranco »	9	6	8 a 28"	7	8	5 a 2'28"0"	6	4	fuori tempo passimo								
520	Gatto-Gatto	84	n.p.	rit.	rottura motore													
463	Merzario-Lurani	16	rit.	rit.	pressione olio 0 - grippaggio motore													

GRUPPO 4

462	Casoni-« Ramok »	4	17	66 a 6'27"7"	1	5	35 a 7'11"4"	1	3	1	16 a 7'22"5"	1	11	3	12 a 8'03"9"	rit. pr. olio		
461	Bonomelli-Pica	2	2	2 a 3"1"	9	3	12 a 3'36"1"	rit.	per incidente con il n. 411									
459	Govoni-Angelelli	11	4	5 a 1'08"8"	3	6	3 a 45"3"	13	10	3	3 a 4'05"1"	5	16	7	3 a 5'31"5"	1	3	3 a 5'29"0"
458	Schoen-Borri	3	3	3 a 34"7"	2	2	2 a 33"1"	3	rit.	rottura radiatore olio								
456	Gottifredi-Zorzi	6	7	7 a 1'28"9"	8	4	6 a 2'29"0"	21	7	2	12	4	2	6	8 a 7'14"2"	8	2	8 a 7'35"5"
455	Baldi-Fracastoro	64	16	64	20	18	57	18	52	15	50	16	53	55	54	13	15	49
453	Tambauto-Radicella	74	n.p.	rit.	avaria valvole													
452	Piazzi-Taroni	31	14	20	12	23	42	15	38	14	35	12	24	41	34	14	9	33
451	Monticone-Coggiola	8	11	12	10	9	9 a 3'01"5"	8	22	5	5 a 5'13"3"	6	10	16	5 a 6'37"1"	4	6	6 a 6'59"0"
444	Pinto-Bernacchini	13	9	13	4	12	8 a 2'50"0"	7	6	6	4 a 4'26"6"	8	5	2	4 a 5'34"5"	7	5	4 a 6'03"0"
443	« Cam »-Dal Curto	26	12	63	14	13	66	11	21	9	55	10	11	18	53	9	10	(rit. a Torino)
442	Torasso-Camelia	49	15	32	17	17	43	16	48	12	36	15	33	50	35	12	13	35
441	Marazzi-Righetti	24	8	14	21	22	52	10	15	8	34	7	8	15	24	5	8	22
430	Mussa-Martino	37	11	39	15	rit.	prima di Scarperia per avaria meccanica											
426	Rossi-Bisio	51	7	33	19	16	58	17	61	8	58	14	30	46	56	11	12	52
425	Premoli-Balocca	32	10	69	13	15	64	12	47	11	49	13	34	43	45	rit. av. mot.		
424	Magenta-Paroli	59	9	rit.	avaria marcia di trasferimento													
422	Rossi-Rossi	55	5	29	16	14	38	14	39	10	28	9	36	47	27	10	11	27
414	« Poker »-Galmozzi	73	12	71	18	19	68	19	58	13	59	17	56	53	57	rit. rott. mot.		
413	Pischedda-Bendini	83	15	rit.	avaria marcia di trasferimento													
412	Milano-Vallania	63	13	54	20	21	59	20	57	11	52	18	57	51	51	15	14	51
411	Brangero-Boggiatto	77	14	61	21	20	62	rit.	per incidente col n. 461									

GRUPPO 3

337	« Mici »-Maggiara	18	1	10 gr. 3	7	1	17	1	24	1	13	1	20	21	13	1	6	12
336	Parpinelli-Grassetto	22	2	16	2	3	13	4	14	3	9 a 5'50"9"	2	14	11	9 a 7'24"2"	5	1	9 a 8'03"2"
335	Martignone-Pietromarchi	23	n.p.	rit.	rottura motore													
334	Nardini-Fortini	30	6	25	8	4	27	5	11	5	17	4	9	5	15	4	4	14
333	Di Gioia-« Imperial »	46	4	24	5	8	24	3	31	4	18	3	17	29	17	3	3	15
332	Moreschi-Bini	15	3	15	3	2	14	2	9	2	7 a 5'33"4"	5	4	4	7 a 7'00"5"	2	2	7 a 7'33"4"
331	Ferri-Calò	42	8	33	9	11	37	14	27	6	31	13	22	40	31	13	10	30
325	Dal Ben-Besenzoni	67	15	53	16	16	50	16	60	14	47	15	58	57	50	15	15	47
324	Ripani-Taddeucci	50	13	45	10	14	39	13	33	13	33	12	42	28	33	14	11	32
323	Davico-Varese	53	18	49	17	rit.	rottura motore											
322	Toffoli-Bergamo	52	12	42	15	10	36	12	51	11	32	11	40	36	32	12	12	31
321	Binati-Rossi	43	14	44	13	9	34	11	30	12	30	10	36	33	30	10	13	29

Tutto il GIRO pilota per pilota

1.a TAPPA			2.a TAPPA			3.a TAPPA			4.a TAPPA			5.a TAPPA		CLASSIFICA GENERALE	
CESANA SESTRIERE	CASALE	CLASSIFICA	IMOLA	MUGELLO	CLASSIFICA	MISANO	PASSO SPINO	MAGIONE	CLASSIFICA	VALLE-LUNGA	SALITA COLONNETTA	SALITA QUERCIA G.	CLASSIFICA		VARANO

320	Sanetti-Ferlito	78	17 +	56	19 ●	15 ●	51	15 ●	rit. - per incidente									
311	Cipriani-Aposkitis	38	9 +	37	12 ●	17 ●	40	7 ●	32	9 ●	29	8 ●	27	25	29	8 ●	5 ●	25
310	Aguzzoni-Lenardi	48	10 +	40	14 ●	13 ●	33	10 ●	43	15 ●	56	14 ●	41	42	55	11 ●	14 ●	50
308	Crovella-Iapichino	21	11 +	31	18 ●	12 ●	32	9 ●	29	10 ●	27	9 ●	36	30	25	9 ●	8 ●	24
306	Baso-Nardelli	44	8 +	36	4 ●	5 ●	28	6 ●	20	7 ●	22	6 ●	23	27	20	6 ●	7 ●	19
305	Campaci-Bortoletto	29	5 +	23	6 ●	6 ●	23	rit. - avaria motore										
304	Salvatore-Giustri	28	7 +	28	11 ●	7 ●	65	8 ●	17	8 ●	54	7 ●	21	14	47	7 ●	9 ●	44

GRUPPO 2

240	Ricci-Mezzetti	14	3 +	rit. - uscita di strada	marcia di trasferimento													
234	Pallavicini-Vanoli	47	4 +	30	5 +	7 +	29	5 +	44	7 +	25	5 +	31	39	23	4 +	4 +	23
239	Smeriglio-Cortucci	71	rit. =	rit. - rottura motore														
238	Santulli-Mercatelli	69	4 =	rit. - avaria marcia di trasferimento														
237	Tacchini-Gualtieri	58	16 +	51	9 +	9 +	48	6 +	41	9 +	39	7 +	44	31	36	5 +	6 +	34
236	Mignot-Liprandi	81	9 ×	65	10 +	10 +	60	9 +	59	10 +	53	8 +	55	56	52	7 +	7 +	48
235	Finotto-Colzani	36	1 +	17	1 +	1 +	10 a 3'22"5	1 +	28	6 +	6 a 5'30"3	1 +	7	12	6 a 6'38"3	1 +	1 +	5 a 6'52"3
232	« Igor »-Piccolomini	68	16 =	57	8 +	8 +	49	7 +	55	8 +	42	6 +	51	54	40	6 +	5 +	39
231	Perego-Confortola	17	2 +	9	4 +	4 +	16	3 +	12	4 +	11	3 +	18	24	11	3 +	2 +	11
230	Sacchini-« Paperone »	33	6 +	70	6 +	5 +	67	8 +	18	5 +	57	9 +	11	10	f.t.m. - escluso			
212	Pozzo-Regis	17	1 =	11	2 +	3 +	11	4 +	19	3 +	8 a 5'10"3	4 +	19	rit. - avaria meccanica				
211	Ghislotti-Galimberti	39	2 =	18	3 +	2 +	15	2 +	13	1 +	10 a 5'54"4	2 +	15	23	10 a 7'28"3	2 +	3 +	10 a 8'03"7
210	Truci-Cesarini	34	3 =	21	7 +	6 +	26	rit. - avaria motore										

GRUPPO 1

138	Herren-Triniane	76	1 ×	52	13 =	10 =	45	9 =	56	9 =	40	17 =	59	58	49	16 =	15 =	46
137	Pittoni-Pittoni	20	10 =	27	2 =	3 =	19	4 =	34	10 =	21	7 =	29	26	21	8 =	9 =	21
136	Zanucoli-Sansavini	41	11 =	rit. - avaria marcia di trasferimento														
135	Carmona-Cipolat	66	rit.	rit. - avaria meccanica														
134	Del Bono-Giovanardi	56	17 =	rit. - avaria marcia di trasferimento														
133	Bellosta-Bondesan	45	12 =	41	4 =	7 =	30	7 =	36	7 =	24	8 =	43	34	26	5 =	3 =	26
132	Rosso-Beluardo	54	14 =	43	5 =	8 =	31	5 =	45	6 =	26	6 =	39	44	28	7 =	16 =	28
129	de Adamich-Avenoso	25	6 =	22	8 =	2 =	21	2 =	16	3 =	19	2 =	25	20	18	4 =	2 =	17
128	Facetti-Maiga	19	5 =	19	1 =	1 =	18	1 =	25	1 =	15	1 =	28	19	16	1 =	1 =	16
127	Pezzali-Tortoroli	27	7 =	26	6 =	4 =	22	3 =	26	2 =	20	4 =	26	13	19	2 =	5 =	18
126	Cartotto-Bernero	61	13 =	46	10 =	11 =	41	15 =	46	17 =	37	15 =	50	48	38	13 =	11 =	37
123	Campani-Bettati	40	9 =	38	7 =	6 =	63	8 =	35	4 =	48	3 =	35	22	44	3 =	4 =	42
122	Verdiani-Agnorelli	70	15 =	57	18 =	15 =	56	17 =	53	15 =	51	11 =	48	35	48	15 =	14 =	45
121	Massai-Bottai	62	18 =	60	14 =	17 =	53	11 =	40	12 =	44	12 =	45	32	42	14 =	8 =	41
120	Bigliuzzi-Betti	35	8 =	35	3 =	5 =	25	6 =	23	5 =	23	5 =	32	17	22	6 =	6 =	20
112	Menichetti-Rossi	79	6 ×	68	15 =	14 =	61	rit. - avaria motore										
111	Chimenti-Canocchi	82	7 ×	62	16 =	12 =	54	12 =	37	11 =	45	9 =	52	45	43	9 =	12 =	43
110	Camaleo-Rogano	65	2 ×	50	12 =	9 =	44	10 =	49	13 =	38	10 =	46	37	37	12 =	13 =	36
109	Lodi-Balboni	85	rit. ×	rit. - avaria meccanica														
108	Fogliatti-Garrone	75	8 ×	67	rit. - rottura motore													
107	Giorato-Grassetto	57	3 ×	47	11 =	18 =	47	13 =	42	14 =	41	13 =	47	38	39	11 =	10 =	38
106	Negro-Borrione	80	5 ×	59	17 =	16 =	55	16 =	50	16 =	46	16 =	54	49	46	17 =	f.t.m.	
105	Fiorini-Co	72	4 ×	55	9 =	13 =	46	14 =	54	18 =	42	14 =	49	52	41	10 =	7 =	40

LEGENDA:

PARTITI 85 RITIRATI 33 ARRIVATI 52

○ primo raggruppamento; ● secondo raggruppamento; + terzo raggruppamento; = quarto raggruppamento; × quinto raggruppamento; rit. ritirato; f.t.m. fuori tempo massimo.