

Euro MUGELLO

14 aprile 1979

gara internazionale di velocità valida quale terza prova del campionato europeo Turismo gr. 2

- Autodromo: del Mugello (Firenze)
- Direttore di gara: Remo Cattini
- Organizzazione: 7
- Condizioni atmosferiche: tempo bello poi coperto
- Spettatori: 5.000 circa

Così (in 28) al VIA

| | |
|--|---|
| Xhenceval-Dieudonne-Van Hove (BMW 3.0 CSL) 2'09"21 | Giacomelli-Joosen-Grano (BMW 3.0 CSL) 2'06"66 |
| Facetti-Finotto (BMW 3.0 CSL) 2'11"31 | Ciardi-Fracastoro (BMW 3.0) 2'10"65 |
| Kelleners-H. Muller (BMW 320) 2'13"63 | Heyer-Nussbaumer (Ford Escort) 2'13"03 |
| Trint-Rosterg (Audi 80) 2'15"79 | Niedzwiedz-S. Muller (Ford Escort) 2'15"30 |
| Bigliazzi-Dini (Alfetta GTV) 2'17"14 | Nowak-Bergmeister (Audi 80) 2'16"45 |
| Negel-Werginz-Loibnegger (BMW 530 i) 2'18"26 | Siegrist-Regvard (VW Scirocco) 2'17"69 |
| Donà-Ferlito (Opel Commodore) 2'18"89 | Linder-Lindlmann (BMW 320) 2'18"34 |
| Herlitze-F. Muller (Ford Capri) 2'19"94 | Pugliese-Biggi-Vallebuona (BMW 3.0) 2'19"40 |
| Niccolini-Madai (Fiat Ritmo 75) 2'20"93 | Fargion-Belli (Ford Capri) 2'20"81 |
| Tmoczyk-Siller (Opel Commodore) 2'21"86 | Vanoli-Geisser (BMW 320) 2'21"42 |
| Russo-Lecce (Alfasud) 2'23"89 | Vojtek-Engel (Skoda 120 RS) 2'22"83 |
| Cazzaniga-Larini-Marini (Opel Kadett GTE) 2'27"57 | "Baronio"-Flammini (Fiat Ritmo 75) 2'23"96 |
| Schmidt-Burgmayer (Ford Escort) 2'28"47 | Furielli-Cesarini (Alfasud) 2'27"83 |
| Pedotti-Gatti | |
| Bottazzini (Alfa Romeo GTV) 2'35"87 | Rossi L.-Rossi G. (Alfa Romeo GTA) 2'30"43 |

Così (in 21) al traguardo

1. Giacomelli-Joosen-Grano (BMW 3.0 CSL) 100 giri in 3.43'57"8, alla media di 140,514 kmh; 2. Finotto-Facetti (BMW 3.0 CSL) 3.44'00"4; 3. Xhenceval-Dieudonne-Van Hove (BMW 3.0) 3.45'05"8; 4. Heyer-Nussbaumer (Ford Escort) giri 99; 5. Kelleners-Muller H. (BMW 320) giri 97; 6. Bergmeister-Nowak (Audi 80) giri 97; 7. Trint-Rosterg (Audi 80) giri 97; 8. Werginz-Negel-Loibnegger (BMW 530) giri 95; 9. Pugliese-Biggi-Vallebuona (BMW) giri 95; 10. Dini-Bigliazzi (AR. GTV) giri 95; 11. Vanoli-

| Campionato d'Europa Turismo MARCHE | Monza | Valllunga | Mugello | Totale |
|------------------------------------|-------|-----------|---------|--------|
| BMW (+ 3000) | 20 | 20 | 20 | 60 |
| BMW (3000) | 20 | 20 | 20 | 60 |
| Ford (2000) | 20 | 20 | 20 | 60 |
| Audi (1600) | 15 | 20 | 20 | 55 |
| BMW (2000) | 12 | 15 | 15 | 42 |
| Alfa (1300) | 20 | — | 20 | 40 |
| Alfa (2000) | 6 | 12 | 12 | 30 |
| VW (1600) | 20 | — | 12 | 32 |

| PILOTI | Monza | Valllunga | Mugello | Totale |
|------------|-------|-----------|---------|--------|
| Giacomelli | — | 20 | 20 | 40 |
| Grano | — | 20 | 20 | 40 |
| Joosen | — | 20 | 20 | 40 |
| Nussbaumer | 15 | 12 | 10 | 37 |
| Van Hove | 20 | — | 12 | 32 |
| Xhenceval | 20 | — | 12 | 32 |
| Dieudonné | 20 | — | 12 | 32 |
| Finotto | — | 15 | 15 | 30 |
| Facetti | — | 15 | 15 | 30 |
| Heier | 15 | — | 10 | 25 |
| Werginz | 10 | 10 | 3 | 23 |
| Negel | 10 | 10 | 3 | 23 |
| Loibnegger | 10 | 10 | 3 | 23 |

DOPO 85 GIRI IN TESTA CON JOOSEN

GIACOMELLI LA

BMW N.1 AL TRA-

GUARDO CON SO-

LI 3" SU FACETTI

Grano rallentando «scalda» il finale euroturistico

Geisser (BMW 320) giri 93; 12. Niedzwiedz-Muller S. (Ford Escort) giri 92; 13. Siegrist-Regvard (VW Scirocco) giri 92; 14. Muller F.-Herlitze (Ford Capri) giri 91; 15. Niccolini-Madai (Fiat Ritmo) giri 89; 16. Cesarini-Furielli (A.R. Sprint) giri 86; 17. Schmidt-Burgmayer (Ford E.) giri 86; 18. Rossi L.-Rossi G. (AR GTA) giri 79; 19. Fargion-Belli (Ford Capri) giri 77; 20. Gatti-Pedotti-Bottazzini (AR GTV) giri 75; 21. Tomczyk-Siller (Opel Comm) giri 61. Giro più veloce: il 5. di Giacomelli in 2'08"0, media 147,515 kmh.

F. Italia

1. Bellini in 26'56" media 140,212; 2. Feroni 27'11"3; 3. Calegari 27'12"7; 4. Vernaccini 27'14"7; 5. Barlassina 27'15"1; 6. Scorpione 27'38"9; 7. Zambianchi 27'39"3; 8. Volaz 27'42"2; 9. Kropf 28'07"1; 10. Porfito 28'11"8; 11. Salmi 28'30"7; 12. Arlotti 28'32"7; 13. Crepaldi 28'36"1; 14. Papparelli 28'50"; 15. Miliano 28'54"2. Giro più veloce: Bellini 2'12"2 media 142,829 kmh.

S. Ford

1. Mancini (Osella) 24'31"6 media 153,971; 2. Vergani (Osella) 24'31"7; 3. Lotteri (Osella) 24'38"2; 4. Rosei (Branca) 24'40"7; 5. Bergami (Osella) 25'02"6; 6. Maggiora (Ermolli) 25'04"; 7. Vairani (Matta) 25'04"7; 8. Soldi (Osella) 25'05"6; 9. Verrelli (Branca) 25'10"0; 10. Ramanzini (Osella) 25'16"8; 11. Ballabio (Branca) 25'21"8; 12. Zani (Osella) 25'22"6; 13. Padrone (Osella) 25'29"2; 14. Vavassori (Osella) 25'35"5; 15. Fangarezzi (Ermolli) 25'35"8; 16. Ceriani (Osella) 26'05"9; 17. Ballarino (Dulon) 25'53"8. Giro più veloce: Rosei 2'00"7, media 153,437.

SCARPERIA - Finale da cardiopalma nella terza prova dell'Euroturismo al Mugello: la BMW di Giacomelli-Joosen-Grano, in testa ormai da ottantacinque giri, improvvisamente rallenta l'andatura, nessuno sa spiegarsi il perché, in quanto Grano che si trova in quel momento alla guida, continua senza fare cenni particolari. Si pensa che sia tattica, visto che il vantaggio nei confronti degli inseguitori è di oltre un minuto, ma man mano che passano i giri si nota che Facetti si è notevolmente avvicinato: ogni tornata guadagna manciate di secondi. Eppure la sua macchina aveva tanti di quei problemi già alle prove, che metà sarebbero bastati. Il motore non era dei migliori e Carluccio, prima del via, aveva detto che sarebbe stato meglio non correre, poi c'erano grossi problemi di tenuta di strada, ed infine la pompa della benzina faceva le bizze ad ogni curva.

In queste condizioni, chi avrebbe potuto pensare ad una sua violenta rimonta? Ma la realtà era un'altra, e la sua verde BMW si era avvicinata tanto da arrivare sul traguardo con soli tre secondi di distacco. Quanto deve aver sofferto Grano, Dio solo lo sa: la sua macchina che era andata come un orologio, ma a quindici giri dalla fine si era messa a riscaldare; l'acqua era salita a 120 gradi e, senza che lui lo sapesse, forse si trattava di un semplice contatto.

Dietro i due battistrada, la macchina di Xhenceval-Dieudonne-Van Hove che aveva occupato anche la seconda posizione, poi la prima delle duemila, l'Escort-Zackspeed di Heyer-Nussbaumer che si era sempre mantenuta nelle posizioni di testa, mentre la consorella affidata a Niedzwiedz-Muller aveva accusato grossi problemi già dalle prove, problemi che evidentemente non erano stati risolti, viste anche le soventi soste ai box. La prima delle due, comunque, marciava a meraviglia e restava comodamente davanti alla BMW di Kelleners-Herbert-Muller.

A questo punto si inserivano due strepitose Audi 80 da 1600 cc, regolarmente quanto veloci, contro le quali niente avrebbero potuto comunque fare le Ritmo della Spitfire affidate a «Baronio»-Flammini ed a Niccolini-Madai. La prima delle due si è fermata addirittura nel giro di ricognizione, mentre l'altra ha avuto non pochi problemi di tenuta di strada e di rabbocchi. E' chiaro che queste macchine sono ancora in fase sperimentale, e lo si è visto anche durante le prove con quella di Romeo Ferraris che non è riuscita a qualificarsi. Forse le cose miglioreranno quando la Fiat deciderà di dedicarsi maggiormente a questa vettura.

Sempre restando nelle classi medie e tornando per un attimo alla 2000, poco da fare per l'Alfetta GTV della Autovama che non è riuscita ad andare oltre il decimo posto. Eppure, Dini e Bigliazzi sono

DINI «passa» alla Ferrari

SCARPERIA - Spartaco Dini non era molto soddisfatto dopo il primo turno di prove con l'Alfetta Autovama. I tempi non erano stati di suo gradimento, ed inoltre aveva avuto problemi di gomme. Comunque cercherà di rifarsi a Le Castellet da lunedì a martedì sera, dove insieme ad Andruet e Leclere proverà la Ferrari.

I test in vista della 24 ore di Le Mans dureranno ventiquattro ore. Sembra che la macchina sia stata ulteriormente migliorata, anche per quanto riguarda la velocità pura. Sulla pista di Nardò ha infatti raggiunto i 340 chilometri orari. Qualche preoccupazione viene dalle gomme.

due piloti tutt'ora molto veloci e costanti, ma il motore è quello che è e non c'era da aspettarsi di più. Della casa milanese, molto meglio è andata per la Alfasud Sprint di Cesarini-Furielli che si è aggiudicata la classe 1300.

Insomma dominio delle BMW che poteva essere disturbato dalla Chevrolet Camaro che Luigi Cimaresti aveva preannunciato al Mugello. Il preparatore belga però, visto che la macchina presenta ancora vari problemi di tenuta, ha preferito evitare una brutta figura e rimandare il debutto di questa maxi-auto. Allora siamo dovuti andare a cercare gli stimoli nelle lotte delle



I ventotto concorrenti partono per il rituale giro di ricognizione del circuito

Le gomme fanno scherzi

SCARPERIA - Forte del suo miglior tempo in prova, Giacomelli parte per primo sulla BMW n. 1; nella vettura di Luigi, è invece Xhenceval a partire, mentre sulla n. 4 Facetti fa il primo turno. Dietro di loro Fracastoro sulla BMW della scuderia Giglio. Corse di Firenze.

Parte fulmineo Giacomelli, ma dopo le prime curve è Xhenceval a passare in testa, ma «Giak» riesce ancora a passare andandosene velocissimo. Facetti si impegna al terzo giro (siamo in piena bagarre) a passare Xhenceval, alla curva S. Donato. In difficoltà la Opel Commodore di Tomczyk che, ferma nei box, parte dopo di tutti. Al quarto giro si ferma la Ford Zakspeed di Niedzwiedz, per un controllo, ma riparte subito. Preavviso di bandiera nera per Goffredo Larini con la Opel, causa la perdita dalla marmitta di scarico; infatti la vettura poco dopo si ferma sul percorso.

Giacomelli intanto prosegue senza tentennamenti, ed i cronometristi ci danno un primo comunicato, (e saranno tanti); Giak, abbassa continuamente il suo record; 2'08"5 al quarto giro, ed al quinto si passa al 2'08" netto. Facetti intanto sosta brevemente ai box, causa il distacco di un filo della candela. Dopo 5 giri la situazione è la seguente; Giacomelli, Facetti a 8"5, Xhenceval a 11"2; Fracastoro a 26"2; Heyer a 27"8; Kelleners a 35"; Trint con la Audi 80 si trova a 42"5; Werginz con la BMW a 43"4; più lontani Bergmeister, Siegrist. I primi dieci giri vedono sempre Giacomelli, davanti a Xhenceval, e Fracastoro. Il primo della classe 2000 è Heyer con la Ford Zakspeed; Werginz primo delle 3000, mentre per la 1600 è Willi Bergmeister a condurre. Si ferma intanto Xhenceval per infilarsi i guanti essendo partito senza; una sosta brevissima e subito via. La vettura di testa percorreva i primi dieci giri in 21'35"4, alla media di 145,761.

«Baronio» stop nella ricognizione

Dopo le brevi soste, sia Facetti che Xhenceval si ritrovano insieme duellando molto bene. Esce di pista alla curva Materassi la BMW di Vanoli, ma riparte subito. Al termine dei 15 giri vediamo la situazione: il solito Giacomelli lepre in fuga, mentre dietro per un po' Fracastoro era riuscito a mantenere la seconda piazza, ma subito dopo Facetti si riporta sotto, seguito come da un'ombra da Xhenceval.

Si ferma intanto l'Alfetta di Lecce-Russo, in difficoltà. Intanto si viene a sapere che la Ritmo Spitfire, pilotata da «Baronio»-Flammini, è stata costretta ad abbandonare per la rottura del semiasse nel giro di ricognizione. Rimane perciò in gara solo la vettura di Niccolini-Madiai. Si ferma ancora Facetti, perché il motore comincia ad andare a 5 cilindri, e scende quindi in quarta posizione.



CONTINUA A PAGINA 46



Nedo Coppini

Guai in prova specie alle RITMO

SCARPERIA - Giornata senza grandi emozioni quella di venerdì dedicata alle prove ufficiali. Ci si aspettava l'arrivo della Chevrolet Camaro preparata da Cimaro-sti, ma il suo debutto è stato rimandato. Luigi infatti non se l'è sentita di rischiare una brutta figura. La macchina deve essere ancora messa a punto, e per questo il preparatore belga si è recato anche negli Stati Uniti per visitare i vari preparatori americani e per informarsi sui pezzi di ricambio. Intanto farà debuttare la vettura a Zolder, in una gara del campionato belga riservata alle gruppo 1.

Restavano così i soliti concorrenti, e bastavano pochi giri a Giacomelli per far segnare il miglior tempo del primo turno con 2'08"6, mentre i suoi compagni, Joosen e Grano, erano al di sopra di circa cinque secondi. Alle spalle di «Giac», Xhenceval con un tempo di 2'09"21, poi veniva Facetti con 2'11"31, ma era un tempo che non faceva testo perché Carlo si era trovato a dover lottare con una macchina che stranamente non voleva stare in strada. Martino Finotto addirittura si era fermato prima del previsto. Più tardi avrebbero cambiato gli ammortizzatori.

Il fiorentino Ciardi, con la vecchia BMW di Fracastoro era quarto con 2'13"14. Primo delle tremila era invece Werginz, che con la BMW 530 girava in 2'18"31, un tempo che era comunque superiore a quello di Kelleners che con una BMW 2000 girava in 2'14"18. Sempre in questa classe, non pochi problemi sia di motore che di gomme aveva l'Alfetta della Autovama affidata a Bigliuzzi e Dini. Ancora più inguaiati quelli della Spitfire con le Ritmo di Cortini che giravano poco. A quella di «Baronio» era necessario cambiare la guarnizione della testata, mentre a quella di Niccolini si doveva cambiare l'autobloccante che si era rotto forse a causa di una gomma con una circonferenza maggiore.

Ma i guai per le Ritmo non finivano qui, perché la vettura di Ferraris, una macchina nuova, collaudata, a lungo proprio al Mugello con buoni risultati, doveva fermarsi dopo un giro a causa della rottura del volano. Fermata ai box per sostituire il tutto, ma quando scendeva in pista per la seconda volta ci si metteva di mezzo il motore. I meccanici parlavano di una valvola, ma l'acqua che si vedeva faceva pensare alla guarnizione



Corona di alloro troppo stretta per i vincitori Joosen, Grano e Giacomelli. Alla loro destra Finotto e Facetti, alla sinistra Dieudonné e Xhenceval
Laurel wreath too small for the winners Joosen, Grano Giacomelli. On their right Finotto and Facetti, and left Dieudonné and Xhenceval



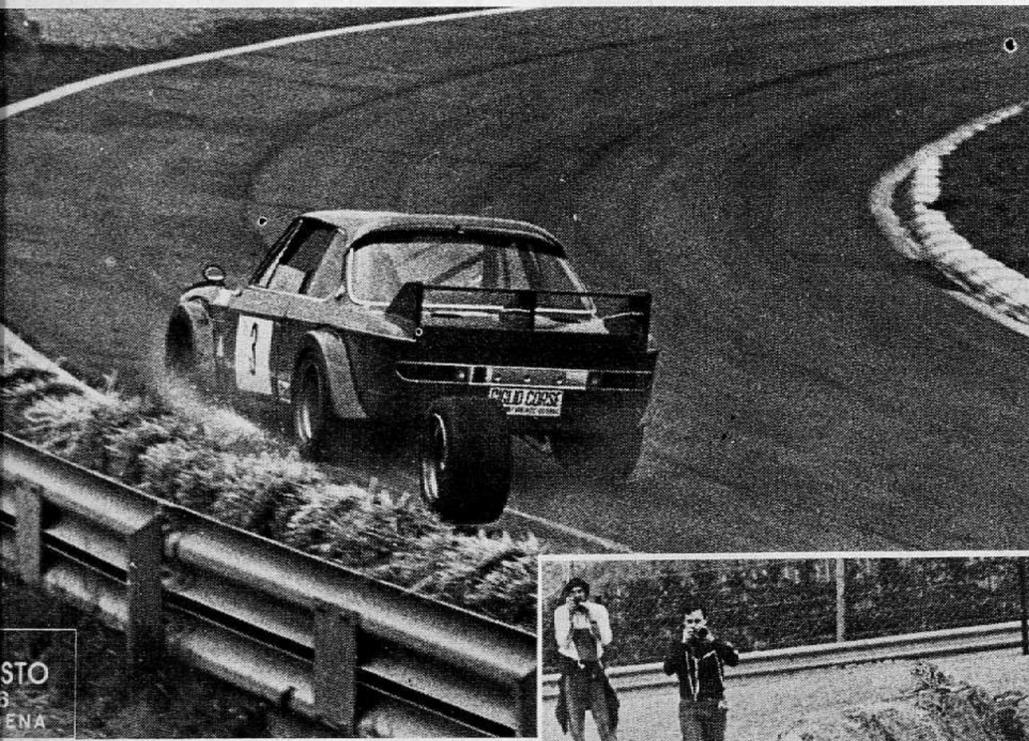
Al primo giro, già in testa Giacomelli davanti a Xhenceval, Facetti e Fracastoro, tutti su BMW. Poi le Escort
On the first lap, Giacomelli already leads Xhenceval, Facetti and Fracastoro, all with the BMW's. Then the Escorts

classi, ma anche qui non c'era molto da dire. Si era iniziato con la speranza che, ad esempio, i privati Ciardi e Fracastoro, terzi nelle prove, potessero far qualcosa di buono con la loro vetusta BMW, ma anche loro ben presto lasciavano la corsa per un banale incidente. Ecco allora che gli occhi erano puntati sempre sulle vetture di testa, e per fortuna sulle fortissime Audi, incredibili per il ritmo.

Per il Mugello si è trattato ancora di una giornata di transito, di quelle che non danno soddisfazioni, anche se il pubblico, tutto sommato, era più numeroso del previsto. Non bisogna dimenticare infatti, che si è corso di sabato, un giorno «nervoso» per gli organizzatori toscani, dopo le notizie sull'accordo Imola-Monza, oltre che lavorativo per un terzo degli italiani. Di questo accordo, al di là delle reazioni a caldo, parleranno ancora mercoledì a Milano in una riunione a livello CSAI. Non c'è dubbio che la cosa sia stata presa male dai toscani e, forse, non hanno tutti i torti dal loro punto di vista.

Tornando alla corsa, oltre allo strapotere delle BMW, si sono evidenziate nuovamente le doti di un Giacomelli in gran forma e di un Facetti ancora validissimo, anche se leggermente più convinto di dedicarsi alle sue cose. Giacomelli è stato grande all'inizio, quando ha fatto il vuoto alle sue spalle e creando quel vantaggio che alla fine si è dimostrato importantissimo ai fini della vittoria. A Facetti resterà l'amarezza di aver perso, per un soffio, una gara che era iniziata male.

Riccardo Rossi Ferrini

STO
3
ENA

Un po' di VW nella RITMO FERRARIS

SCARPERIA - Mancando la Camaro del team Luigi, a causa di problemi dovuti alla non sicurezza di avere resistenza sulla distanza, cosa che ha fatto rimandare il debutto europeo alla prossima gara, l'unica novità era costituita dalla Fiat Ritmo 1500 di Romeo Ferraris, sulla quale si sono alternati, « Pooky », « Borromeo » e Uberti.

Le vettura, la prima di due, è stata messa a punto con molta celerità, anche grazie alla valida collaborazione di Walter Donà perfetto conoscitore delle vetture a trazione anteriore per le sue esperienze alla Filipinetti.

Il motore, interamente fatto da Ferraris dovrebbe fornire una potenza di circa 170 cavalli, anche se la cosa, chiaramente, è ancora da verificare. Fra le novità tecniche, l'uso di ruote da 15 pollici che dovrebbero evitare problemi di rollo, anche se creano quello delle gomme dato che la Good Year dispone di un numero limitatissimo di questi pneumatici. Per l'occasione il team disponeva di otto gomme. Riguardo alla tenuta, si è lavorato molto sulla geometria anteriore che è stata notevolmente irrigidita, così da evitare al massimo la torsione.

L'iniezione è Kugelfischer, mentre altri particolari di questa vettura sono, ad esempio, il radiatore dell'acqua che è della Volkswagen Scirocco, ed il frontale che presenta uno spoiler ridisegnato per avere più deportanza ed un maggiore equilibrio con la parte posteriore. L'accensione infine, è Marelli.

Donà, che come abbiamo detto ha colaudato questa macchina, è molto fiducioso sui risultati che potranno essere ottenuti, in particolar modo se l'evoluzione sarà seguita dalla Fiat.

Riguardo alla Camaro, che come abbiamo detto ha rimandato il debutto, Cimmarosti è ancora un po' preoccupato per il peso. Resta comunque convinto che la macchina potrà dare delle soddisfazioni, anche perché il campo è vasto e permettono ancora molte modifiche.

r. r. f.

F. Italia

Bergami senza ali

SCARPERIA - Finale unica anche per la Super Ford. Vergani e Rosei sono in prima fila, dietro di loro Mancini, il forte conduttore empoiese affiancato da Lotteri. Partenza da cardiopalma con Rosei fermo sulla linea di partenza per l'improvviso spegnimento del motore. Di questo approfitta Vergani che fila subito in testa. Dietro di lui Bergami, Mancini, Maggiora.

La lotta si fa subito elettrizzante con Mancini in vena di prodezza il quale scavalca Bergami cominciando il suo scatenato attacco alla lepre Vergani. Nel frattempo cede Bergami che ha l'alletto rotto a spese di Lotteri e di uno sca-



La BMW di Fracastoro perde una ruota alla « Arrabbiata » e si deve ritirare
Fracastoro's BMW loses a wheel at the « Arrabbiata » and must retire

tenato Rosei lanciatisimo a rimontare posizioni su posizioni. Al sesto dei dodici giri Mancini conclude il suo inseguimento alla San Donato superando Vergani grazie anche a una cambiata che non voleva saperne di entrare.

Dietro di loro lottavano molto bene sia Lotteri che Vairani e Maggiora ma era proprio Rosei che metteva tutti d'accordo inserendosi fra di loro. Finale con Vergani che tentava il tutto per tutto per battere Mancini ma niente da fare: il pilota di Empoli resisteva benissimo vincendo. Da segnalare il giro più veloce del bravissimo e sfortunato Rosei in 2'00"7 a oltre 156 di media.

Super Ford

A Bellini basta una curva

SCARPERIA - Gara unica della F. Italia in quanto i concorrenti sono pochi. Lo schieramento vede Bellini miglior tempo in prova, affiancato da Gorini, mentre dietro sono Betti e Kropf, ed ancora Calegari e Foroni. Nel giro di ricognizione, purtroppo, Gorini si vede costretto ad abbandonare subito la partita, per un cedimento meccanico, quindi uno dei protagonisti prende anzitempo la strada di casa.

Le 24 vetture partono e come nelle previsioni Bellini si porta decisamente al comando. Si ha appena il tempo di arrivare alla prima curva e cominciano i numeri. Betti, che si trova in seconda posizione, ma all'esterno, nel tentativo di restare nella scia di Bellini piega, ma nello stesso momento della frenata quindi carambola in testa-coda infilandosi nella sabbia; dietro di lui non vanno immuni Vullo e Massimo Micangeli anche loro insabbiati e quindi fuori gara.

Il giro successivo vede Kropf arrivato lunghissimo sempre alla San Donato portarsi via un bel po' di reti ma può ripartire quasi subito, anzi nei giri successivi rimonterà parecchie posizioni. Alla Savelli va fuori Di Fazio mentre Bellini in testa continua indisturbato. Dietro il bravo Foroni tiene saldamente la seconda posizione e Calegari deve impegnarsi per tenere lontani Barlassina e Vernaccini, impegnati in un duello davvero entusiasmante tanto da cambiare continuamente le loro posizioni.

L'arrivo vede così Bellini solo soletto su Foroni, Calegari e Vernaccini che in volata riesce a superare Barlassina.



CONTINUAZ. DA PAG. 45

Al 25. giro la situazione è la seguente: 1. Giacomelli in 54'09"8, media 145,225; i chilometri percorsi sono 131,125. Al secondo posto Xhenceval ad 1'24"6; terzo Fracastoro a 1'49"; quarto Facetti a 1'52"9; quinto Heyer primo delle 2000 a 2'00"7. Kelleners è secondo delle 2000, mentre Werginz, largamente al comando nella classe 3000 con la sua BMW 530 I. Trint con la Audi è nettamente primo nella 1600.

Intanto si ferma per il cambio Belli con la Capri della Autosas, ed è costretto al cambio della gomma anteriore sinistra scoppiata; riparte Fargion. Buona fino a questo momento la corsa di Dini-Bigliazzi 13. assoluti, mentre l'altra vettura fiorentina della Spitfire, la Ritmo di Niccolini marcia regolarmente in 14. posizione e quarta della sua classe. Facetti intanto continua a sof-

prima la BMW 530 I, di Werginz-Negel-Loibnegger. Heyer-Nussbaumer, con la Ford della Zakspeed, comandano largamente la classe 2000, mentre nella 1600 primi sono Trint-Rosterg. Invece nella 1300, bella la gara di Cesarini-Bigliazzi-Furielli, rimasti soli.

Cambia la situazione attorno al 70. giro; a parte il dominio di Giacomelli e C., Facetti e Finotto riescono a « saltare » la vettura di Luigi, con Xhenceval-Deudonné.

Cambia nuovamente la situazione in testa, ma solo per quanto riguarda la seconda piazza; van Hove ripassa nuovamente la vettura di Facetti, dopo un accanito duello. Anche nella 1600 la lotta si fa accanita; Nowak-Bergmeister con la sempre più sorprendente Audi 80, scavalcano i compagni Trint-Rosterg. Guai anche per la Ritmo di Niccolini con la temperatura dell'acqua alle stelle. Pugliese si porta al comando nella 3000 dimostrandosi molto bravo e lottando caparbiamente. Nuovo colpo di scena con Facetti che inanella una serie di giri velocissimi tanto da riportarsi al secondo posto. Davvero bravo Carluccio Facetti in questo finale. Bigliazzi entra in collisione con Muller ma possono ripartire entrambi. Fargion esce all'Arrabbiata I, per lo scoppio dell'anteriore sinistra: per lui è finita.

Ennesima fermata di Niccolini, che oltre al rabbocco di olio è costretto al cambio delle gomme anteriori. La vettura di Werginz si ferma per la rottura del comando dell'acceleratore, ma riparte quasi subito; Muller con la BMW 320, è costretto ad abbandonare causa la rottura del filtro benzina, così Heyer si trova senza rivali. Siamo ormai alle ultime battute di questa corsa che tutto sommato è stata molto avvincente e combattuta. Grano continua la sua corsa di testa, con un Facetti che riesce a guadagnare diversi secondi, e con van Hove buon terzo ormai rassegnato.

Un finale proprio bollente

Ma le sorprese non sono finite: Facetti si fa sotto in modo tale da mettere tutto il team BMW Italia in allarme. Negli ultimi quattro giri Carluccio riesce a rosicchiare ben 23 secondi. Nei box tutti con il fiato sospeso, e quello che tutti temevano in questo finale per poco non si realizza; Grano ormai con il motore agli estremi spunta da fondo alla curva Bucine, con Facetti quasi in scia. Cattini abbassa la bandiera a scacchi su di un Grano sfinito, ma felice di aver portato in fondo un successo su cui non sperava più; Facetti è arrivato a meno di tre secondi.

Le cause di questo finale da cardiopalma sono state queste: Grano si è trovato con l'acqua che bolliva (120 gradi), quindi non più in condizione di tirare, mentre Facetti asseriva di essere arrivato con il piantone dello sterzo che quasi si staccava!



Le prove

CONTINUAZIONE DA PAG. 45

della testa per aver forse « tirato » a freddo.

Problemi anche per la Ford Zakspeed di Niedzwiedz alla quale dovevano sostituire il ponte. I fiorentini Belli e Fargion con la Capri dell'Autosas dovevano cambiare motore per la rottura di un pistone.

Nel tardo pomeriggio riprendevano le prove ed il risultato, ai fini dello schieramento di partenza, non cambiava. L'unica novità riguardava il tempo di Giacomelli che proprio agli ultimi giri si scatenava e riusciva a migliorarsi di circa tre secondi. Girava infatti in 2'06"66, tempo decisamente buono che rende giustizia, sia alle doti del pilota sia alla macchina preparata dalla Alpina.

Miglioravano un po' tutti, prima di Giacomelli il fiorentino Ciardi aveva fermato i cronometri sul 2'10"65, mentre non riusciva a far molto meglio Facetti, attardato da un sacco di problemi.

Nella duemila otteneva il miglior tempo la Ford Escort di Zakspeed affidata ad Heyer che girava in 2'13"03, precedendo Kelleners con la BMW, Trint con l'Audi 80 1600, Novak con la seconda Audi e Bigliazzi che con l'Alfetta con il nuovo motore riusciva a scendere da 2'20"51 a 2'17"14. Delle Fiat Ritmo provava solo quella di Niccolini, mentre quella di « Baronio » restava in officina e quella di Ferraris veniva portata via per non essersi potuta qualificare a causa dei due guasti.

Niccolini riusciva a calare di quasi quattro secondi scendendo fino a 2'20"93. Nella 1300 si comportava bene anche Cesarini con l'Alfasud 1300.

Quasi fatti i giochi nelle classi

Come vediamo la situazione si è ormai ben delineata; a 20 giri dal termine in testa sempre la n. 1 per la classe oltre 3000; seguita dalla n. 5 con Xhenceval-Deudonné, e Facetti-Finotto. Per la classe 3000,

Fracastoro perde una ruota

Velocissimi i rifornimenti; Joosen sale sulla n. 1; Dieudonne dà il cambio a Xhenceval, mentre la Ritmo di Niccolini è costretta al cambio di tutte e due le gomme anteriori. Vittorio Ciardi, in attesa di salire sulla BMW n. 3 che si trova al secondo posto, vede sfumare tutto quando Fracastoro (38. giro) esce alla Arrabbiata 2, causa la perdita della gomma anteriore sinistra. Peccato, perché la vettura dei fiorentini fino a questo momento si era comportata assai bene.

Prosegue la marcia di Joosen seguito da Dieudonne, mentre la vettura n. 25, la Ford di Nussbaumer è terza assoluta e prima della 2000. Bisogna aggiungere che l'altra vettura, quella di Niedziedz-Muller, è stata sottoposta sin dalla giornata di venerdì ad una completa revisione della sospensione posteriore. Finotto al 45. giro si trova ad un giro dalla vettura di testa, mentre prosegue la bella corsa di Kelleners-Muller quinti assoluti, e secondi delle 2000. Girando nei box, apprendiamo da Giacomelli che durante i primi giri, la BMW-Italia accusava un netto sottosterzo, ma che poi è completamente sparito.

Intorno al 52. giro abbandona la Skoda di Vjtek-Enge. I primi 50 giri sono stati compiuti dalla vettura di testa in 1 ora 49' 54"5 alla media di 143,164, mentre i chilometri percorsi sono 262,250. Al secondo posto Dieudonne-Xhenceval-van Hove, con un distacco di 1'50"8; ad 1 giro la vettura di Finotto-Facetti; poi Heyer-Nussbaumer sempre primi della 2000, seguiti da Kelleners-Muller; Trint-Rosterg (Audi 80); Werginz-Negel-Loibnegger (BMW); Siegrist-Regvart (Scirocco); Pugliese-Biggi-Vallebuona (BMW); Bergmeister-Novak (Audi 80); Dini-Bigliazzi (Alfetta Autovama).

Pasqua del pilota

15-16 aprile 1979

Gara nazionale di velocità in circuito. Magione (Perugia)

LE CLASSIFICHE

DIVISIONE 1. (classi 600 e 700 gr. 2)

1) De Fazio (700) giri 23 in 25'43"0 media 88,541 kmh.; 2) Gaina (700) 26'01"0; 3) Anastasi (700) 26'06"9; 4) Lauria (700) 26'17"7; 5) Pecchioli (700) 26'23"0; 6) Di Renzo (600) 26'27"5; 7) Guarnieri (700) 26'38"9; 8) Quinzio (600) 26'41"0; 9) De Gregorio (700) 26'42"1; 10) Tomasi (600) a 1 giro; 11) Follieri (600) 1 giro; 12) Sperati (700) a 1 giro; 13) Simonini (600) a 9 giri (tutti su Fiat Giannini).

Giro più veloce: De Fazio in 1'05"6 media 90,548 kmh.

DIVISIONE 2 (Classi 1000 e 1150 gr. 2 e 700 gr. 5)

1) Giacinto Caio (F. Ritmo) giri 24 in 26'09"1 media 90,860 kmh.; 2) Cerati (A. 112) 26'26"9; 3) «Hyde» (A. 112) 26'27"2; 4) Certini (F. 128) 26'39"7; 5) «Lumax» (F. 128) 26'45"8; 6) Casteldelli (A. 112) 26'49"8; 7) Fuochi (Giannini 700) 27'06"5; 8) Temperini (F. 128) a 1 giro; 9) Giosia (A. 112) a 1 giro; 10) Caramaschi (Giannini 700) a 4 giri; 11) Giani (F. Ritmo) a 7 giri; 12) Battistini (F. Ritmo) a 9 giri; 13) Filippini (F. 128) a 12 giri.

Giro più veloce: Battistini in 1'02"5 media kmh 95,040.

DIVISIONE 3 (Classi 1300 e 1400 gr. 2, 1300 gr. 4)

1) Angelo Chiapparini (AR. GTA) giri 24 in 25'01"2 media 94,960 kmh.; 2) Biasioli (AR. GTA) 25'26"6; 3) Zaghet (Alfasud 1350) 25'29"7; 4) Bastiani (AR. GTA) 25'30"6; 5) Gennari (F. Ritmo 1301) a 1 giro; 6) Munarini (AR. GTA) a 1 giro; 7) Musacchi (X 1/9) a 1 giro; 8) Broccolini (Simca) a 1 giro; 9) Li-guori (A.R.) a 3 giri; 10) Broggio (Simca R2) a 8 giri; 11) Casella (X 1/9) a 9 giri.

Giro più veloce: Biasioli in 1'01"4 media kmh 96,742 kmh

DIVISIONE 4 (Classi 1600 gr. 2, 1600 gr. 4 e 1000 gr. 5)

1) Sergio Rombolotti (Alpine) giri 25 in 25'37"7 media non comunicata; 2) «Schon» (Ritmo) 26'01"7; 3) «Vagabondo» (Alpine) 26'06"2; 4) Daverio (Alpine) 26'24"3; 5) Gilena (Ritmo) a 1 giro; 6) Vatielli (Alpine) a 1 giro; 7) Marchiol (VW Scirocco) a 2 giri; 8) Rizzi (AR. GTV) a 2 giri; 9) Merzi (Fulvia) a 3 giri; 10) De Vito (Ritmo) a 7 giri; 11) Carena (Scirocco) a 12 giri.

Giro più veloce: Rombolotti in 59"4 media kmh 100,000.

DIVISIONE 5 (Classi 2000 gr. 2, 2000 gr. 4 e 1300 gr. 5)

1) Salvatore Ronca (Dallara X - 1/9) giri 26 in 25'45"2, media 99,944; 2) Di Giacomo (Dallara; X 1/9) 25'58"8; 3) Manini (F. 131) 26'30"8; 4) Massa (AR GTV) a 1 giro; 5) Casagrande (A.R.) a 1 giro; 6) Gabriel (F. 131) a 1 giro; 7) Mandelli (F. 131) a 1 giro; 8) Pellanda (BMW) a 2 giri; 9) Miranda (BMW) a 2 giri; 10) Soli (AR. GTV) a 2 giri; 11) Coletta (F. 131) a 2 giri; 12) Nicoli (BMW) a 2 giri; 13) Furlan (Opel) a 2 giri; 14) «El Paso» (Alpine) a 2 giri; 15) Mulas (F. 131) a 4 giri; 16) Trifirò (F. 131) a 6 giri.

Giro più veloce: Di Giacomo in 58"2 media kmh 102,061.

DIVISIONE 6 (Classi 3000 gr. 2, 2500 gr. 4, 1600 gr. 5)

1) «Pal Joe» (Dallara) giri 26 in 25'59"0 media 99,060 kmh.; 2) Capuzzo (Stratos) 26'21"1; 3) Moncini (Stratos) 26'23"5; 4) Rampa (AR. 1600) a 1 giro.

Giro più veloce: «Pal Joe» in 58"2 media kmh 102,061 kmh.

DIVISIONE 7 (Classi oltre 3000 gr. 2, oltre 2500 gr. 4 e 2000 gr. 5)

1) Luigi Moreschi (BMW 320) giri 27 in 25'48"5 media 103,569 kmh.; 2) Petenzi (Porsche) a 1 giro; 3) Govoni (Pantera) a 1 giro; 4) Antonello (Pantera) a 2 giri; 5) Ciacciarelli (Porsche) a 5 giri; 6) Caccialupi (AR. GTA 2000) a 6 giri; 7) «B.A.» (Opel 2000) a 6 giri.

Giro più veloce: Moreschi in 56"5 media di 105,132 kmh.

DIVISIONE 8 (Classi 3000 e oltre 3000 gr. 5)

1) «Victor» (Porsche) 27 giri in 25'29"8 media 104,823 kmh.; 2) Nataloni (Stratos) a 1 giro; 3) Ruoso (BMW) a 1 giro; 4) La Spina (Porsche) a 2 giri.

Giro più veloce: «Victor» in 55"1 alla media di 107,803 kmh.

Auto storiche (giri 6 pari a km 9,900)

1) Oven (Lotus GTS) 6'49"00 alla media di 87,139 kmh.; 2) Taraschi (Taraschi junior) 6'49"6; 3) Bottini (AR Giulietta FS) 7'15"4; 4) Bernardo (Auto Union) a 1 g.

Giro più veloce: Taraschi in 1'07"5 alla media di 88,00 kmh.

SPORT

Classe 2000 - 1) Mauro Nesti (Lola) 25'16"1 alla media di 113,620; 2) «Gimax» (Osella) 25'19"6; 3) Barberio (Osella) 25'38"3; 4) Pezzali (Osella) 25'45"5; 5) Moreschi (Osella) 26'07"8; 6) «Bloody Black Tiger» (Osella) a 1 giro; 7) Gallotto (Osella) a 5 giri; 8) Sacchini (Osella) a 12 giri.

Giro più veloce: Mauro Nesti in 51"1 alla media di 116,242.

Classe 3000: 1) Senesi (Lola 3000) 26'14"1 alla media di 105,660; 2) Prati (March) 26'34"7.

Giro più veloce: Capoferri 54"8 alla media di 108,394.

Classe 1600: 1) «Peppers» (Osella) 25'48"9 alla media di 107,379; 2) Benusiglio M. (Osella) 26'01"8; 3) «Perriel» (Osella) 26'23"8; 4) Dazan (AMS) a 13 giri.

Giro più veloce: «Peppers» in 53"00 alla media di 112,075.

Classe 1000: 1) Vecchione (AMS) 26'24"5 alla media di 97,469; 2) Degan (Dallara) 26'36"3.

Giro più veloce: Vecchione 59"1 alla media di 100,507 kmh.

Classe 1300: 1) Catanese (GIPI) 25'52"2 alla media di 103,324; 2) Montani (AMS) 26'8"7; 3) Benusiglio R. (AMS) a 1 giro; 4) Pellegrino (Osella) a 3 giri; 5) Gatti (Osella) a 5 giri; 6) Ferri (AMS) a 9 giri.

Giro più veloce: Montani in 54"7 alla media di 108,592.

La zampata di Mauro

CLASSE 2000. E' stata una corsa combattutissima, piena di tensione con il gruppetto formato da Pezzali, Nesti, «Gimax» e Barberio concentrati in meno di 2 secondi, e le macchine in fila si davano battaglia ad ogni curva.

Va in testa subito Pezzali che però deve cedere il comando dopo 3 giri di lotta a Mauro Nesti, che lo infila alla Branca all'esterno con una staccata che fa impazzire il pubblico, che oramai è tutto per lui. Da lì Nesti fa da volpe per tutta la gara, mentre dietro Pezzali controlla «Gimax» e Barberio, fino a quando, a circa metà gara, «Gimax» tenta di superare Pezzali con una entrata piuttosto decisa. Pezzali chiude, ma si gira dopo essersi toccato con il pilota della «Sesto Corse».

Le posizioni si rivoluzionano con Nesti sempre in testa e «Gimax» e Barberio molto vicini. Quest'ultimo tenta di superare il pilota milanese con staccate da brivido alla curva Branca, poi perde contatto per un testa-coda alla curva dei box e riprende dopo Pezzali, che risupera dopo quattro giri. Nesti compie il suo capolavoro controllando la rimonda di «Gimax», e vince dopo aver fatto segnare anche il tempo più veloce.

Benusiglio poi «Peppers»

CLASSE 1600-3000. Nel raggruppamento di queste due classi ha ottenuto una bella vittoria il napoletano «Peppers» che si è portato in testa a circa metà gara dalla quinta posizione, con una azione decisa e sicura, raggiungendo e superando Mario Benusiglio che aveva guidato buona parte della corsa dopo il ritiro di Capoferri con la Lola 3000 nei primi giri. Dietro a «Peppers», Benusiglio, pure lui con un 1600, mentre primo delle 3000 e terzo assoluto è Sanesi.

Ecatombe di cofani

CLASSE 1000-1300. Più che una gara è stata una vera e propria ecatombe di macchine e di cofani che volavano per le tocche tra i piloti, iniziate sin dal giro di ricognizione, la cosa ha costretto il direttore di gara Berardi ed il delegato sportivo Fazio ad energici interventi.

La gara è stata vinta da Catanese, che però ha avuto un cattivo cliente in Montani, soprattutto sui tre quarti di gara, quando questi riusciva a risalire otto posizioni insidiando il leader. Poi due testa-coda hanno impedito al pilota di attaccarlo, dopo averlo raggiunto. Vince dunque Catanese con un buon margine su Montani, ottimo terzo è Renato Benusiglio con una vettura non delle migliori. Alle sue spalle Vecchione, primo delle 1000, che ha dovuto rimontare dall'ultima posizione dopo un «lungo» alla prima curva dopo la partenza.

DALLE SPORT ALLE SILHOUETTE A MAGIONE

Nesti così su Gimax



A Mauro Nesti non è mancata la decisione, a Magione, con la sua fida Lola

MAGIONE - Molto successo di pubblico per la Pasqua del pilota, manifestazione che qui in Umbria è diventata molto popolare. Le tribune erano gremite di spettatori, così come i posti nel prato, un successo dunque che ripaga la scuderia Carpine dei nuovi investimenti per migliorare l'auto-dromo umbro.

Per la gara «clou» delle sport 2000 era prevista una grande battaglia tra i campioni europei «Gimax» e Nesti, che con altri validi piloti a fare da comprimari hanno dato vita ad una corsa piena di suspense e colpi di scena che ha visto una meritata vittoria di Nesti in un finale rovente. Bella la gara di «Peppers» nella 1600 ottimamente orchestrata dai box dal manager della Vesuvio, Tony Carrotta.

Una Lotus in volata

AUTO STORICHE - Erano poche le «nonne» convenute a Magione, e non riusciamo a spiegarci il perché. Lo spettacolo in ogni caso non è certo mancato con tre vetture che si sono alternate al comando: la Lotus di Oven, che ha poi vinto, la Taraschi di Taraschi, battuto in volata, e la Alfa Romeo SS di Bottini, autore di uno spettacolare testa-coda che gli ha fatto perdere terreno sugli altri due. Simpatica comparsa la Auto Union di «Bernardo».

Girotondo «produzione»

Il week-end a Magione si era aperto, domenica, con le gare per il campionato produzione, disputate con l'ormai noto metodo delle divisioni.

1. DIVISIONE - Come al solito è stata la categoria più numerosa costringendo gli organizzatori a far correre un «repechage» il lunedì di Pasqua. La prima divisione si presentava al via con uno schieramento molto agguerrito. Già alla prima curva infatti si creava caos con Amighini e Spinucci che finivano lì la loro gara mentre Fiumefreddo, che era partito in testa, si ferma per la frizione surriscaldata. La gara l'ha dominata senza problemi De Fazio che ha vinto con un buon margine su Gaina e Anastasi.

2. DIVISIONE - E' stata una delle più movimentate ed ha avuto molti colpi di scena. In testa vanno Santandrea, Filippini e Battistini: i tre danno vita ad una bella lotta che durerà per buona parte della gara poi entro pochi giri i tre debbono arrendersi per avarie meccaniche e rimane in testa Caio, che avendo montato i rapporti sbagliati sulla sua Ritmo aveva impostato la gara sull'attesa. Bella la gara di Giani che aveva rimontato molte posizioni fino ad arrivare alle spalle di Caio, ma una rottura di una ruota lo ha costretto ad arrendersi.

3. DIVISIONE - In pratica non ha avuto molte storie con Chiapparini che ha vinto andandosene indisturbato. Un po' di caos si è creato al primo giro nel gruppo inseguitore quando alla Branca si fermava di traverso Friso. Poi però la gara prendeva un suo ritmo con Chiapparini inseguito a distanza da Broggio che però rompeva al sedicesimo giro. In seconda posizione per quasi tutta la gara

Zaghet che però nelle fasi finali deve difendersi dagli attacchi di Bastiani e Biasioli che alla fine conquisterà la seconda piazza con Zaghet (1. gr. 2/1400) e Bastiani nell'ordine. Il primo della gr. 4/1300 è Musacchi che nelle prime fasi ha duellato con Casella.

4. DIVISIONE - Sancita la supremazia delle Alpine. Rombolotti non ha avuto praticamente avversari e dietro alle sue spalle si formava il duetto doppio di Alpine - Scirocco Daverio - Marchiol e «Vagabondo» - Carena. Schon non dava impressione di poter impensierire con la Ritmo le altre vetture. Poi durante la gara le posizioni alle spalle di Rombolotti si sconvolgono con un testa coda di Carena e con Marchiol che si ferma un attimo ai box. Schon molto regolare si trova in seconda posizione con «Vagabondo» alle spalle che rinuncia a superarlo perché lo scambia per un doppiato. Seguono Daverio, Gilena e Vatielli.

5. DIVISIONE - Scontato il dominio delle gr. 5 che si sono piazzate al primo e secondo posto con Ronca e Di Giacomo. Mannini con la 131 gruppo 4 ha riacciuffato la terza piazza dopo una testa-coda mentre stava però nel terzetto di testa. Il pilota con la vettura preparata da Vaccari sembrava l'unico a poter impensierire le due gr. 5 ma è stato troppo precipitoso ed ha pagato. Quarto e quinto posto per Massa e Casagrande sempre in lotta tra di loro con le Alfa GTV gr. 2 seguiti dai due rallyisti Gabriel e Antonella Mandelli che al loro debutto in pista se la sono cavata molto bene.

6. DIVISIONE - E' stata una gara povera di macchine e molto noiosa con «Pal-Joe» (gr. 5/1600) che ha vinto si può dire al primo giro, cioè quando è andato al comando. Uniche emozioni dal duello tra le Stratos di Capuzzo e Moncini che sono arrivati nell'ordine. Rampa con il gr. 5/1600 di Angelini è a un giro, gli altri ritirati.

7-8. DIVISIONE - Le due divisioni erano state raggruppate per l'esiguo numero di partenti. La gara non ha avuto veri momenti di agonismo a parte l'iniziale duello tra Moreschi e «Victor» nelle primissime fasi, poi «Victor» ha preso la testa ed ha vinto tranquillamente. Moreschi è secondo unico a giri pieni e primo della 2 litri. Govoni aveva tenuto per buona parte della gara la terza posizione poi si è girato al tornante prima dei box permettendo a Petenzi, che aveva duellato con Ruoso per un bel po' di giri, di conquistare la terza posizione.

Gaetano Dima

A dieci ore dal traguardo svanisce la vittoria MERCEDES, per le FIAT (tutte al traguardo) il calvario delle sospensioni e l'addio-Africa dei suoi big



SAFARI western

Non molto potente, ma leggera ed affidabile, la Datsun 160 J di Sekar Mehta e Mike Doughty ha acciuffato praticamente alla fine la vittoria. Nel fotocolor a sinistra eccola in un tratto asciutto della 1. tappa

Not very powerful, but light and trusty, the Datsun 160 J of Sekar Mehta and Mike Doughty practically snatched the victory at the end. In colour on left here it is in a dry tract of the first stage



Gli «DEI» del rally muti alla... MEHTA

NAIROBI - Il «taxi driver» Sekar Mehta ce l'ha fatta ancora una volta. Può sembrare impossibile, ma contro di lui e la sua Datsun si sono spuntate le speranze dei più veloci e valorosi piloti di rallies del mondo. Nel '73 Mehta arrivò alla pari con Kallstrom e vinse solo in base ad una postilla del regolamento. Quest'anno non ha avuto bisogno di niente. E' stato protagonista sin dall'inizio e la sua marcia, tranne che in una occasione in cui ha perso una ventina di minuti, non ha mai subito intoppi.

Al via dell'ultima tappa il direttore sportivo della Datsun l'aveva invitato a non attaccare perché le vetture apparivano piuttosto fragili nel ponte posteriore e sia Aaltonen che Kallstrom erano stati attardati dalla rottura dei semiassi o del differenziale. In testa c'era la Mercedes con Mikkola e nonostante Mehta fosse solo a 13' non valeva la pena di rischiare.

Invece la Mercedes non è riuscita a completare fino in fondo un'impresa che si è prefissa da un paio d'anni, da quando cioè, nell'agosto del '77, è tornata alle competizioni con la Londra-Sydney. Da allora il Safari dello scorso anno a la Vuelta dell'America del Sud dovevano aver preparato il terreno ad una vittoria africana dall'eco mondiale.

Tutto è crollato a meno di una decina di ore dal termine, dopo che già all'inizio Waldegaard aveva dato la carica. Anzi per un soffio non ci scappava anche il secondo posto a favore della Fiat 131 di Alen-Kivimaki, terzi al loro debutto in questa gara.

La casa italiana aveva anche essa le sue buone speranze. E' vero che le 131 erano alla loro prima uscita su queste strade, ma la preparazione era stata accurata e niente lasciato al caso. Un solo problema era stato evidenziato durante le prove: quello degli ammortizzatori. Per due mesi si è cercato di porvi rimedio, ma in gara la loro defaillance è stata netta proprio sulla vettura di punta, quella di Munari, continuamente tartassato da rotture e quindi protagonista di una altalena

fatta di grandi recuperi e altrettanto grandi cadute.

Oggi la Fiat si ritrova con un pilota super-esperto (Munari) che non vuole più correre e con due piloti che invece al Safari non vogliono tornare più. Rohrl, dopo l'esperienza del '76, quando venne inzucato dall'auto di un abitante del luogo rischiando veramente la pelle tra i rottami della sua Opel, ha rivissuto quest'anno un'esperienza da incubo, ancora una volta centrato da un veicolo non in gara e poi bersagliato da continui stupidi guai sino alla rottura dello sterzo finale.

Alen, per contro, non si è per niente divertito. «Un western, non un rally — lo ha definito — è incredibile correre qui. In certi momenti sei ben piazzato, poi sei mezz'ora indietro e non capisci perché, poi devi buttarti nell'acqua, devi correre sempre senza sapere che cosa ti può capitare. No, non è un rally per me».

Ed invece Alen è stato anche qui campione del mondo. Debuttante, con poche prove sulle spalle, ha aggiunto una nuova perla al suo record di non ritiri. E' partito piano, non ha mai voluto rischiare su strade che non conosceva ed è arrivato alla fine con la macchina senza un graffo, una nota quasi stonata in mezzo ai rottami che sono arrivati sulla pedana finale di Nairobi. E' stato anche il pilota che ha avuto meno bisogno dell'assistenza.

Gli piacesse di più, potrebbe essere il pilota ideale per queste strade e potrebbe insistere sulla strada interrotta da Munari rilevandone l'eredità «morale» di arrivare con una vettura italiana al successo.

Vincere qui è estremamente importante per il mercato che si apre davanti. Datsun e Peugeot lo sanno bene, la Mercedes non è insensibile a questo richiamo. I tedeschi torneranno di sicuro. Oltretutto loro non hanno ambizioni per Montecarlo e possono iniziare prima i loro test. Rispetto allo scorso anno, le vetture sono molto migliorate e questo perché Vic Preston jr. e Joginder Singh hanno lavorato sodo per renderle competitive. Anche per loro, però, come per le Fiat, si deve parlare di



La Datsun vincitrice sale la rampa di arrivo a Nairobi. Mehta aveva già vinto una volta il Safari. The winning Datsun going up the arrival ramp at Nairobi. Mehta had already won the Safari once

L'ultima volta di MUNARI

● **MUNARI** conferma di «chiudere» con i rallies. Questa gara la voleva vincere a tutti i costi ed invece si è dovuto accontentare del suo peggior piazzamento, ritiri a parte. E' stato molto apprezzato nel suo accettare di arrivare al traguardo tre ore e passa dopo i primi, lui, uno dei più grandi, il nostro più grande pilota di rallies. Lo ha fatto per permettere alla Fiat di sbandierare la soddisfazione di avere al traguardo tutte e quattro le vetture ufficiali partite. La 131 si è rivelata perfetta nella meccanica, ma fragile nelle sospensioni. Quando un pilota accettava di marciare ad un ritmo sostenuto ma non troppo tutto andava bene, quando si è trattato di tirare a fondo ecco che saltava fuori un guaio. A tratti velocissimi Munari ha dovuto affiancare perdite di tempo incredibili ed è già andata bene che la sua corsa non sia finita nella seconda tappa, quando la prima assistenza lo ha potuto raggiungere solo tre ore e mezza dopo la sua chiamata, quando era fermo sul percorso.

Comunque Munari, nel suo rally allo stesso tempo più caro e più odiato, è caduto in piedi, da grande campione. La sua decisione di chiudere con le corse, dovrebbe lasciargli la possibilità di correre ancora questa gara che è sempre dominata dai piloti più esperti e meno giovani.

Qui, come e più dei vari Alen e Rohrl, Mikkola e Waldegaard, sono stati grandi dei campioni di ieri come Makinen e Aaltonen, come Kallstrom e Cowan e soprattutto come Mehta che ha anche vinto.

Qui, come e più dei vari Alen e Rohrl, Mikkola e Waldegaard, sono stati grandi dei campioni di ieri come Makinen e Aaltonen, come Kallstrom e Cowan e soprattutto come Mehta che ha anche vinto.



A sinistra, il manager della Datsun, Waka Abavashi, alza il braccio a Mehta e Doughty. Sopra, la 131 di Munari. Tutte le Fiat partite sono all'arrivo
Left, The manager of the Datsun, Waka Abavashi, holding high the arms of Mehta and Doughty. Above, Munari's 131. All the Fiats arrived

Il dubbio di AMIN

NAIROBI - Quest'anno, il Safari ha rischiato di partire in ritardo. La ragione è stata conseguenza di una improvvisa riunione del consiglio dei ministri indetta per le 11,30, quando il rally partiva alle 14, e da queste parti è tradizione che a dare il via sia sempre il massimo esponente governativo del paese (nella foto sotto: ecco il Presidente Daniel Arap dare il via). La riunione pare sia stata dovuta ad un incontro con un gruppo di emissari ugandesi pro-Amin che avrebbero trattato la possibilità di asilo del decaduto leader. Questo ha fatto credere allora che Amin fosse a Nairobi, all'hoted «Sixeighth», subito presidiato dalla polizia e dall'esercito. In realtà in quell'albergo c'erano solo i suoi emissari, anche se il dubbio è venuto a più d'uno tanto è vero che c'è stato una specie di coprifuoco nella zona tutt'attorno.



Alen, Makinen e Mehta. In questo rally, senza prove speciali, in genere i primi a passare occupano verosimilmente buone posizioni di classifica essendo pressoché impossibile anticipare i controlli.

La prima vera classifica la si può in ogni caso avere a Kisumu, sul lago Vittoria, ai confini con la Tanzania e l'Uganda. Qui i concorrenti hanno un paio di ore di sosta. Erano partiti alle 14,00, ripartiranno adesso a mezzanotte.

In testa è passata la Mercedes di Waldegaard seguita a 1' dalla Mercedes di Mikkola, a 2' dalla Datsun di Aaltonen, a 3' dalla Datsun di Mehta e a 5' dalla Peugeot di Makinen. Cinque vetture in quattro minuti. Rohrl e la prima 131 a 20', seguono Alen a 26' e Munari a 27'. Non c'è buona sorte per le due Porsche 924 Turbo. Barth ha capotato e sta procedendo con un grosso ritardo, Janda si è invece fermato per noie alle sospensioni. In casa Mercedes c'è Joginder Singh che lamenta problemi di sterzo.

In piena notte si affronta adesso il tratto di strada che porta ad Eldoret, tutto nel nord sempre costeggiando l'Uganda. E' uno dei pezzi più temuti del rally, ma i primi continuano a darsi battaglia. A Bungoma è primo Waldegaard con Mehta ad 1', Aaltonen a 2' e Makinen a 3'. A Kitale, prima del tratto più brutto, Mehta è passato in testa con Waldegaard a 1', Makinen a 3' e Aaltonen a 8'.

Quando si affronta il fango di Eldoret i ritardi fioccano per tutti. Il migliore è Makinen che paga 15'. Munari si difende bene ed è già risalito in classifica. Se la cava con 19' ma, quasi unico tra



CANYON della delusione

● Durante la prima tappa, la pioggia che cadeva di tanto in tanto anche in forma violentissima, non ha rovinato le strade, così che del tanto temuto fango non c'era stata pressoché traccia. Uno dei pochi punti, comunque, la cui presenza era certa è stato verso la fine, a Kjiabe. Bene, in quel tratto in salita si sono dati appuntamento tutti o quasi i fotografi presenti al rally e tutti i mezzi speciali di assistenza (Toyota, Land Rover, ecc.) pronti ad intervenire con i cavi per recuperare le macchine che non ce la facessero a passare. La strada allora era praticamente un canyon con ai lati tutte le vetture. Ebbene, non c'è stata una vettura di gara che abbia avuto la minima esitazione e tutte sono passate velocissime con quanta delusione dei presenti è facile immaginare!

● Una brutta avventura è capitata anche all'équipe fotografica « Belle Epoque » e ad Anna Cambiaghi, che seguiva il Safari in auto con loro. Nella notte della prima tappa, Anna era al volante, un locale piuttosto alticcio li ha scontrati frontalmente. Solo la freddezza della nostra pilotessa ha impedito che l'urto si tramutasse in tragedia.



La grinta di Joginder Singh, 11. al volante della Mercedes 280 E. A destra si lavora su quanto resta della 131 di Rohrl-Geistdorfer, che è comunque riuscita ad arrivare 8.a assoluta, seconda delle Fiat. The aggressiveness of Joginder Singh, 11. at the wheel of the 280 E Mercedes. On the right, working on the remains of Rohrl-Geistdorfer's 131, which arrived anyhow at the finish, eighth overall, second of the Fiats

CONTINUAZIONE DA PAG. 49

i primi, ritarderà 8' nel controllo successivo. A Eldoret, mentre albeggia, la classifica vede primi alla pari Waldegaard e Makinen, terzo Aaltonen a 4', poi Munari e Alen sono alla pari a 45', un minuto davanti a Rohrl che purtroppo nella notte è rimasto senza benzina e prima di trovare soccorso ha perso tanto tempo pagando almeno una decina di minuti più degli altri a un controllo.

Dei 66 partiti sono in gara solo 48 vetture. Tra i ritirati ci sono Preston con la Mercedes che ha rotto un semiasse perdendo poi anche tutto il treno posteriore, Nicolas con la Peugeot, vincitore dello scorso anno, che ha rotto il motore, e il nostro Molino che era in gara con una Fiat 127 gr.2 preparata da Albanese e che se la stava cavando molto bene. A Eldoret è finito fuori tempo massimo perché quest'ultimo non era stato aumentato di un'ora, come sembrava, ma solo di mezz'ora, lui se l'è presa con un minimo di calma per non sottoporre l'auto a sforzi incredibili e per 20' di ritardo (qui sono pochissimi) è finito fuori.

Quando le vetture ripartono è già giorno. Il prossimo settore, composto di 7 controlli, porta i concorrenti a Nakuru, a cavallo dell'equatore, una linea che finora è già stata passata dai primi undici volte.

In questo tratto, e nel successivo verso Nairobi, Munari attacca a fondo ed è il più rapido di tutti. Per i primi invece iniziano i guai. Il primo a cedere è Aaltonen che accusa la distruzione della sospensione posteriore e perde una ora e mezza prima di poter ripartire. Passa così primo Waldegaard con 3' su Makinen, 25' su Mehta, 35' su Lampinen

con la Peugeot e 41' su Munari. Rohrl ha grossi problemi con l'alternatore e deve fermarsi a sostituire la batteria perdendo diversi minuti, Alen invece fora una gomma (due le aveva già forate Munari) ed in più finisce fuori strada per evitare una corriera perdendo 7 minuti prima di ripartire.

I guai più grossi toccano però, nello stesso tratto, a Lampinen e Waldegaard. Lampinen dopo aver sbattuto ricadendo da un dosso, ha percorso una trentina di chilometri, poi la lubrificazione è mancata in quanto si era schiacciata la pompa pescante, ed ha sbiellato. Waldegaard invece ha rotto un semiasse ed ha dovuto chiamare un'assistenza per la riparazione perdendo due ore e mezza sulla strada; Munari passa già quarto e questo testimonia la sua rimonta. E' preceduto solo da Makinen, Mikkola e Mehta.

L'ultimo tratto di questa prima tappa verso Nairobi, pur con un po' di fango non fa grande selezione ed il più veloce è in ogni caso Waldegaard che passa al controllo di Kijabe con 6' soli di ritardo.

A Nairobi i primi dieci in classifica sono:

1. Makinen (Peugeot) 118', 2. Mikkola (Mercedes) a 3', 3. Mehta (Datsun) a 11'
4. Munari (Fiat) a 29', 5. Cowan (Mercedes) a 39', 6. Rohrl (Fiat) a 44', 7. Alen (Fiat) a 50'; 8. Singh (Mercedes) a 1 ora 7', 9. Kallstrom (Datsun) a 1 ora 10', 10. Aaltonen (Datsun) a 1 ora 16'.

SECONDA TAPPA 14-15 aprile

LA TREMENDA NOTTE DI KITUI

Prima di arrivare all'ultimo controllo della prima tappa, a Nairobi, il leader Makinen ha voluto sostituire la coppa dell'olio per paura che gli capitasse lo stesso scherzo di Lampinen. Il lavoro però gli era costato un ritardo di 4'. Ovvio quindi la sua delusione quando si è ripresentato in parco chiuso a ritirare la sua Peugeot e ha visto sotto una chiazza d'olio di dimensioni più che preoccupanti. E' passato ugualmente indenne dal primo controllo dove invece ha pagato un minuto Rohrl, pare per una discordanza tra i cronometri di

Geistdorfer e le sveglie dei cronometristi. In gara ci sono ancora 37 vetture, circa la metà dei partiti. Al primo controllo hanno ritardato anche Ulyate, che si è fermato a fare dei lavori all'assistenza e Cowan che aveva problemi di sterzo e che è ripartito senza servoguida pagando 10'.

Adesso il rally scende verso sud in direzione Mombasa e per Makinen iniziano i guai. Il preavviso arriva a Wundani dove perde la testa della corsa per la rottura della cinghia del ventilatore. Qui le due Datsun di Kallstrom e Aaltonen sono state le più veloci, ma subito dietro sono passati Munari, Mikkola e Waldegaard.

Pur se è molta fatica recuperare sui primi, Munari sta spingendo e fino a Mombasa viaggia attorno ai migliori tempi recuperando qualche minuto sia a Mikkola che a Mehta e superando Makinen che ha il motore ormai andato e che da Mombasa nemmeno ripartirà. Kallstrom, da parte sua, dopo ottimi tempi deve perdere due ore e mezzo per rottura del differenziale. Non paga grossi ritardi invece Rohrl, ma la sua vettura è ridotta come peggio non si può. Sulla strada per Kungo, in uno dei rari tratti chiusi alla circolazione, si è trovato in senso inverso un camioncino carico di persone e lo ha centrato con la fiancata dalla sua parte. Con la portiera bloccata, senza vetro e squarci nella carrozzeria si è rimesso in strada; mentre procedeva al massimo, un uccello si è schiantato sul parabrezza anteriore fracassandolo così che, per trecento chilometri, ha dovuto mangiare polvere ed incamerare pioggia dei vari acquazzoni che poteva incontrare.

Da Mombasa i superstiti ripartono a sera. Le previsioni sono terribili per la zona di Kitui dove pare si stia scate-

Crepi l'astrologo!...

● Anche in Kenya esistono gli astrologi. Il più importante del paese, lo stesso che tempo fa aveva previsto la caduta di Amin, qualche giorno prima del via si è sbilanciato anche sul rally. Per curiosità il suo pronostico, pubblicato su tutti i giornali, è stato per Alen. Forse per questo i bookmakers, prima del rally, davano così poco per il campione del mondo, non ostante fosse alla sua prima esperienza da queste parti.

● Il modo più curioso di correre è certamente quello di Joginder Singh. L'indiano, quando passa davanti alla folla, fa sempre cose incredibili, alza una ruota, si intraversa, aziona il freno a mano magari rischiando, come ad Eldoret, di travolgere interi gruppi di spettatori. Poi, al contrario, quando è solo sulla strada e nei pezzi più duri va pianissimo, attento a non fare il minimo danno alla vettura.

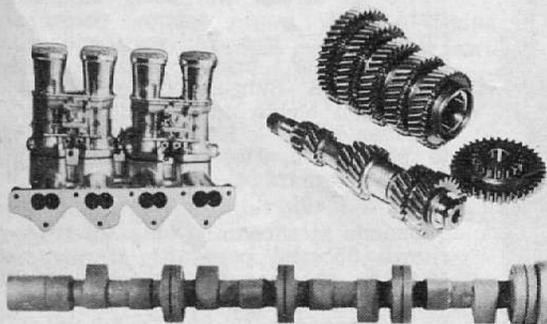
CAMILLO ALQUATI

26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91 - Telefono 0372/20450-410398

APPLICAZIONI SPECIALI PER AUTO



Collettori d'aspirazione e scarico speciali, Gruppi aspirazione completi di carburatori, Alberi distribuzione speciali, Rapporti al cambio ed al differenziale — G. 1-2-3-4-5 —, Differenziali autobloccanti, Coppe olio in alluminio maggiorate, Valvole speciali, Pulegge dentate con cinghia, Pistoni stampati Borgo e Mondial, ed altro materiale per le sottoelencate vetture: Fiat, Lancia, Alfa Sud, Simca, Renault, Ford Fiesta, BMW, LADA, MINI, Peugeot, Citroen — Trasformazioni Alfa Sud a 1500 cc e 1600 cc e Fiat 128 a 1600 cc.



nando un vero uragano. Rohrl riparte con un nuovo cristoallo anteriore ma senza vetro di fianco e possibilità di aprire la portiera.

In classifica Mikkola precede Mehta di 13', Munari di 26', Rohrl di 46', Cowan di 1 ora 4'.

Si arriva così a Kibwezi dove Munari perde 3' per noie alla frizione e Mikkola 4' per sistemare il ponte dietro in vista dell'alluvionato tratto di Kitui. Quando le macchine partono il muletto apripista della Fiat, guidato da Collinge (uno dei migliori piloti locali), individua un guado molto serio sul fiume Athi ed avvisa l'aereo della Fiat che subito dirotta sul posto l'assistenza già piazzata a Kitui ed una mud-car, un'auto da fango con un traino molto lungo. Incredibilmente l'assistenza Fiat è l'unica ad arrivare sul posto e nel clan italiano si comincia a sperare nel colpaccio di essere i soli a passare. Invece, quasi contemporaneamente, arriva la doccia fredda: Munari è fermo sulla strada con una sospensione dietro rotta. In soccorso vengono mandati due meccanici dell'assistenza al guado, ma questi arriveranno solo tre ore e mezzo dopo facendosi largo nel mare di fango e tra i concorrenti che procedono in senso inverso.

Intanto al guado i primi in qualche modo riescono a passare. L'ultimo è Rohrl, poi la corrente diventa troppo forte e l'acqua troppo alta, cioè sopra al tetto, e nessuno può più avanzare. Passano così molte ore e mentre le prime sei macchine hanno raggiunto Nairobi, tutti gli altri sono fermi al guado, anche Munari sta recuperando con la vettura riparata. Tra questi non c'è però Singh. L'indiano sulla sua Mercedes ha caricato un negro sul posto e nel buio della notte si è fatto portare per un sentiero di là dal fiume seguendo un'altra via. Tutti testimoniano questo fatto e quando finalmente tutti potranno ripassare perché la piena è cessata, andranno a riferire sull'irregolarità di Singh.

La classifica intanto è rivoluzionata con i sei che sono passati: Mehta e Aaltonen per la Datsun, Mikkola e Waldegaard

riscono trovare la scappatoia e annullare il controllo di Kitui per evitare di condizionare la gara di troppi concorrenti. Al proposito c'era un precedente di diversi anni fa, quando passarono tutti meno quattro vetture (tra cui, naturalmente, Singh) ed il controllo fu annullato.

Questo ha rimesso in corsa anche Munari che riparte terzo a 22' da Mikkola e solo 9' da Mehta. Singh, invece, ha pagato all'ultimo controllo 51' per sistemare il comando dell'iniezione ed è ulteriormente retrocesso in classifica.

Munari in ogni caso parte ben deciso ad arrivare in fondo. 22' non sono uno scherzo, comunque la parte finale della tappa, specie il terribile tratto da Embu a Meru, è molto favorevole alla 131 e di certo non tanto alla Mercedes, più grande e più pesante. Per questo al primo controllo selettivo, quello di Nainvasha, è in ritardo di 3' come gli altri, quando, nel passaggio precedente, era rimasto a zero.

Tutto questo non serve e già ad Alpega, dopo cinque ore di gara, la 131 accusa problemi di freni e Sandro deve procedere con solo l'aiuto del cambio e perde già molti minuti. Poco dopo, poi, è addirittura fermo con il giunto rotto dalla parte opposta a quello cambiato nella notte di Kitui. L'assistenza arriva a soccorrerlo dopo un'ora ed impiega quasi lo stesso tempo per sistemare la macchina. Gli ultimi sogni finiscono qui, anche se Munari continua.

A chi toccherà adesso? Tocca purtroppo al generoso Rohrl che resta impantanato nel fango e perde molte posizioni. Più avanti il tedesco avrà problemi di sterzo ed anche lui vedrà svanire ogni speranza perché due volte dovrà arrivare l'assistenza a riprenderlo e rimediare al guasto.

Ma i guai non toccano solo alla Fiat. Poco prima del controllo di Colchec Mikkola è fermo col radiatore rotto. La sua radio a bordo non funziona, così deve aspettare Waldegaard che si ferma ed avvisa lui l'assistenza, che corre in aiuto. Complessivamente però Mikkola perde



Ancora una volta al traguardo Alen con la 131. Alla sua prima esperienza al Safari, il finlandese si è comportato da campione finendo terzo assoluto. Once again Alen with the 131 at the finish. On his first Safari experience the Finnish driver drove as a champion, finishing third overall.

per la Mercedes e Alen e Rohrl per la Fiat (asse Roma-Berlino-Tokio ricorda qualcuno, evidentemente un po' nostalgico). Gli altri sono tutti a cinque e passa ore di ritardo, tutti o quasi fuori tempo massimo.

In precedenza la Mercedes aveva perso anche Zasada che, nel passare su un tratto di strada coperto da acqua, ha sbandato e si è schiantato contro un muro.

TERZA TAPPA 15-16 aprile

SPUNTA IL SOL LEVANTE

La protesta dei piloti contro Singh ha sortito il suo effetto. Gli organizzatori, di fronte alla necessità di dover squalificare « Simba » Singh (il leone) prefe-

solo una trentina di minuti, anche se questo significa la testa del rally, che passa a Mehta.

Più avanti Mikkola continuerà una specie di calvario con una ruota molto malconca e il ponte posteriore ormai staccato. Questo servirà a dare l'illusione ad Alen di potercela fare ed arrivare secondo, risultato che non riesce per soli 5'.

Le ultime informazioni riguardano la Fiat con Ulyate che continua a ritardare ed ha dovuto sostituire anche il differenziale e Munari che ha l'auto che cade a pezzi. Prima gli debbono cambiare lo scarico, poi ancora una sospensione e il pilota italiano, accompagnato in questa faticosissima corsa da un sempre generoso Maiga, arriva a Nairobi con il freno a mano che funziona su una sola ruota dopo che i tubi dei freni erano stati strappati via nell'ultimo guasto.

C. C.



13-16
aprile
1979

- Organizzazione: A.A. of Kenya
- Percorso: 5.000 km in tre tappe senza prove speciali
- Direttore di corsa: Bharat Bhardwaj

CLASSIFICA GENERALE FINALE

| Pilota e copilota | Vettura e nazionalità | Gruppo | Tempo |
|---------------------------|-----------------------|--------|-------|
| 1. Mehta-Doughty | EAK Datsun 160J | 2 | 402' |
| 2. Mikkola-Hertz | SF Mercedes 450 | 4 | 435' |
| 3. Alen-Kivimaki | SF Fiat 131 Ab. | 4 | 440' |
| 4. Cowan-Syer | GB Mercedes 280 | 2 | 456' |
| 5. Aaltonen-Drews | SF Datsun 160J | 2 | 486' |
| 6. Waldegaard-Thorszelius | S Mercedes 450 | 4 | 560' |
| 7. Kirkland-Havorth | EAK Datsun 160J | 2 | 586' |
| 8. Rohrl-Geistdorfer | D Fiat 131 Ab. | 4 | 625' |
| 9. Kallstrom-Billstam | S Datsun 160J | 2 | 625' |
| 10. Munari-Maiga | I Fiat 131 Ab. | 4 | 693' |

Seguono: Singh-Doig (Mercedes) 700; Lefebvre-Delferrier (Peugeot) 798; Hellier-Shah (Datsun) 880; Ulyate-Street (Fiat) 884'.

RALLY LEADERS: Munari, Mehta e Waldegaard c.o. da 1 a 4 - Waldegaard c.o. 5 e 6 - Waldegaard e Aaltonen c.o. 7 - Waldegaard c.o. da 8 a 20 - Waldegaard e Makinen c.o. 21 - Waldegaard da 22 a 29 - Makinen da 30 a 39 - Mikkola da 40 a 69 - Mehta da 70 a 82.

I PRINCIPALI RITIRI

| | | |
|------------------|-------------------|---------------------|
| Nicolas Peugeot | Kitale c.o. 22 | motore |
| Preston Mercedes | Chebieit c.o. 24 | semiasse |
| Lampinen Peugeot | Nyahururu c.o. 30 | motore |
| Makinen Peugeot | Mombasa c.o. 46 | motore |
| Zasada Mercedes | Kibwezi c.o. 54 | uscita di strada |
| Molino Fiat 127 | Eldoret c.o. 25 | fuori tempo massimo |

ALBO D'ORO

1978 Nicholas-Lefebvre (Peugeot); 1977 Waldegaard-Thorszelius (Ford); 1976 Singh-Doig (Colt Lancer); 1975 Andersson-Hertz (Peugeot); 1974 Singh-Doig (Colt Lancer); 1973 Mehta-Drews (Datsun); 1972 Mikkola-Palm (Ford); 1971 Hermann-Schuller (Datsun); 1970 Hermann-Schuller (Datsun), ecc.

Classifica Mondiale Marche

| | Montecarlo 20-27/1 | Svezia 16-18/2 | Portogallo 6-13/3 | Safari 12-16/4 | Acropoli 26/5-1/6 | Nuova Zelanda 14-21/6 | Finlandia 24-26/6 | Canada 13-16/9 | Sarremo 2-6/10 | Corvica 3-4/11 | Rac 18-22/11 | Bandama 9-14/12 | TOTALE PUNTI VALIDI |
|----------|-----------------------|-------------------|----------------------|-------------------|----------------------|--------------------------|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-----------------|--------------------|---------------------------|
| FORD | 16 | 16 | 18 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 50 |
| FIAT | 14 | 12 | — | 15 | — | — | — | — | — | — | — | — | 41 |
| DATSUN | — | 8 | 14 | 18 | — | — | — | — | — | — | — | — | 40 |
| OPEL | — | 13 | 9 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 22 |
| LANCIA | 18 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 18 |
| SAAB | — | 18 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 18 |
| MERCEDES | — | — | — | 17 | — | — | — | — | — | — | — | — | 17 |
| TOYOTA | — | — | 16 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 16 |
| VAUXHALL | — | 14 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 14 |
| RENAULT | 11 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 11 |
| AUDI | — | — | 11 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 11 |
| PORSCHE | 8 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 |
| VOLVO | — | 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 6 |

Classifica Mondiale Piloti

| | | | | | | | | | | | | | |
|------------|----|----|----|----|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| WALDEGAARD | 15 | 15 | 15 | 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | 51 |
| MIKKOLA | 8 | 8 | 20 | 15 | — | — | — | — | — | — | — | — | 51 |
| ALEN | 12 | 10 | — | 12 | — | — | — | — | — | — | — | — | 34 |
| DARNICHE | 20 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 20 |
| BLOMQVIST | — | 20 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 20 |
| MEHTA | — | — | — | 20 | — | — | — | — | — | — | — | — | 20 |
| AIRIKKALA | — | 12 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 12 |
| ANDERSSON | — | — | 12 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 12 |

PROSSIMO APPUNTAMENTO: 26 maggio-1. giugno: Acropolis Rally - 1978 Rohrl-Geistdorfer (Fiat 131 Abarth).