

5 Euro + Autosprint (Italy only)

Allegato in vendita opzionale ad Autosprint della settimana - Non vendibile separatamente

PHOTO4

**AUTO
SPRI
NT**

**COLD
GOLD**
COLLECTION



Rally
d'Italia

IL MONDIALE IN SALSA TRICOLORE



PHOTO4

”

*Dall'asfalto nobilissimo
della Liguria, ai gomitoli
di strade bianche della
Toscana, fino alla nuova culla
degli splendidi sterrati
della Sardegna, quella
raccontata dal Rally d'Italia
è un'esaltante poesia
del controsterzo*

Una storia **unica**

DI **ANDREA CORDOVANI**

Benvenuti sulle strade del Rally d'Italia, quelle dove le curve diventano poesia del controsterzo. Benvenuti dentro a una storia che va avanti dal 1970 e nella quale ogni capitolo trasuda di polvere e passione. Dal 13 al 16 giugno il Mondiale Rally torna a piazzare le sue tende nel Belpaese esaltandosi sui meravigliosi sterrati della Sardegna dove da 15 anni la sfida italiana valida per il campionato del mondo ha trovato la sua nuova culla. Non c'era miglior innesco per far deflagrare un racconto come questo. Tutto giocato tra passato e presente. Questa è una storia che non è mai stata scritta. Non così almeno. Un volume che mettesse insieme, dalle origini fino ai giorni nostri, tutti i tasselli del Grande Puzzle del Mondiale Rally in salsa tricolore non era mai stato fatto. Così in attesa di vedere all'opera per l'ennesima volta i maghi del giro iridato compiere prodigi violentando le leggi della fisica con un nuovo appuntamento che si annuncia altamente spettacolare, abbiamo provato a tirare le fila del Rally d'Italia nato dalla fusione tra Sanremo e Sestriere, che in Liguria ha vissuto ininterrottamente dal 1970 al 2003, prima di trasferirsi nella nuova casa in Sardegna. Un gran bel viaggio, pagine da rileggere e che in molti casi fanno anche riflettere...

Nella nostra narrazione del Mondiale Rally all'italiana, sfruttando il meraviglioso archivio di Autosprint sempre pronto a regalare "chic-

che", retroscena e aneddoti, siamo andati a pescare tutte le edizioni che hanno visto un pilota italiano conquistare la vittoria (ed è capitato nove volte), oppure quelle che hanno segnato la storia: non solo quella della manifestazione, ma della specialità.

Già, perché il Mondiale Rally in Italia ha avuto il privilegio di vedere la prima (e finora unica) donna a conquistare la vittoria in una gara iridata concisa anche con il primo successo di una vettura a trazione integrale in un rally di campionato del mondo. È stata il teatro di imprese leggendarie, come quella di Tony vincitore da privatissimo nel 1979; ha ospitato l'ultima vittoria iridata della Fiat, con le 131 Abarth camuffate nei giorni della Marcia dei quarantamila nel 1980; ha goduto con una tripletta della Lancia (037) a certificare un titolo iridato impossibile nella sfida impari contro l'Audi e le sue quattro ruote motrici; ha fatto da scenario a ordini di squadra che hanno fatto discutere; ha visto sogni infranti e bocconi amari da digerire; s'è arroventata nel 1986, la stagione dei Grandi Mostri, con Lancia e Peugeot a scontrarsi nell'unica gara della specialità la cui classifica è stata cancellata dalla Federazione internazionale.



Rally festa di piazza

Un'edizione speciale di As 1984: il Rally mondiale in Italia era una festa di piazza

Dall'asfalto nobilissimo della Liguria, ai gomitoli di strade bianche della Toscana, fino alla nuova culla degli splendidi sterrati della Sardegna, quella raccontata dal Rally d'Italia è davvero una storia unica. Buona lettura!





*Giri di Walter
tra la folla*

È il 1985 con l'Audi Quattro Walter Rohrl si fa spazio in mezzo alla folla sulla prova speciale di Ghizzano in Toscana: il tedesco darà spettacolo e andrà a cogliere la seconda vittoria in carriera nel Mondiale all'italiana

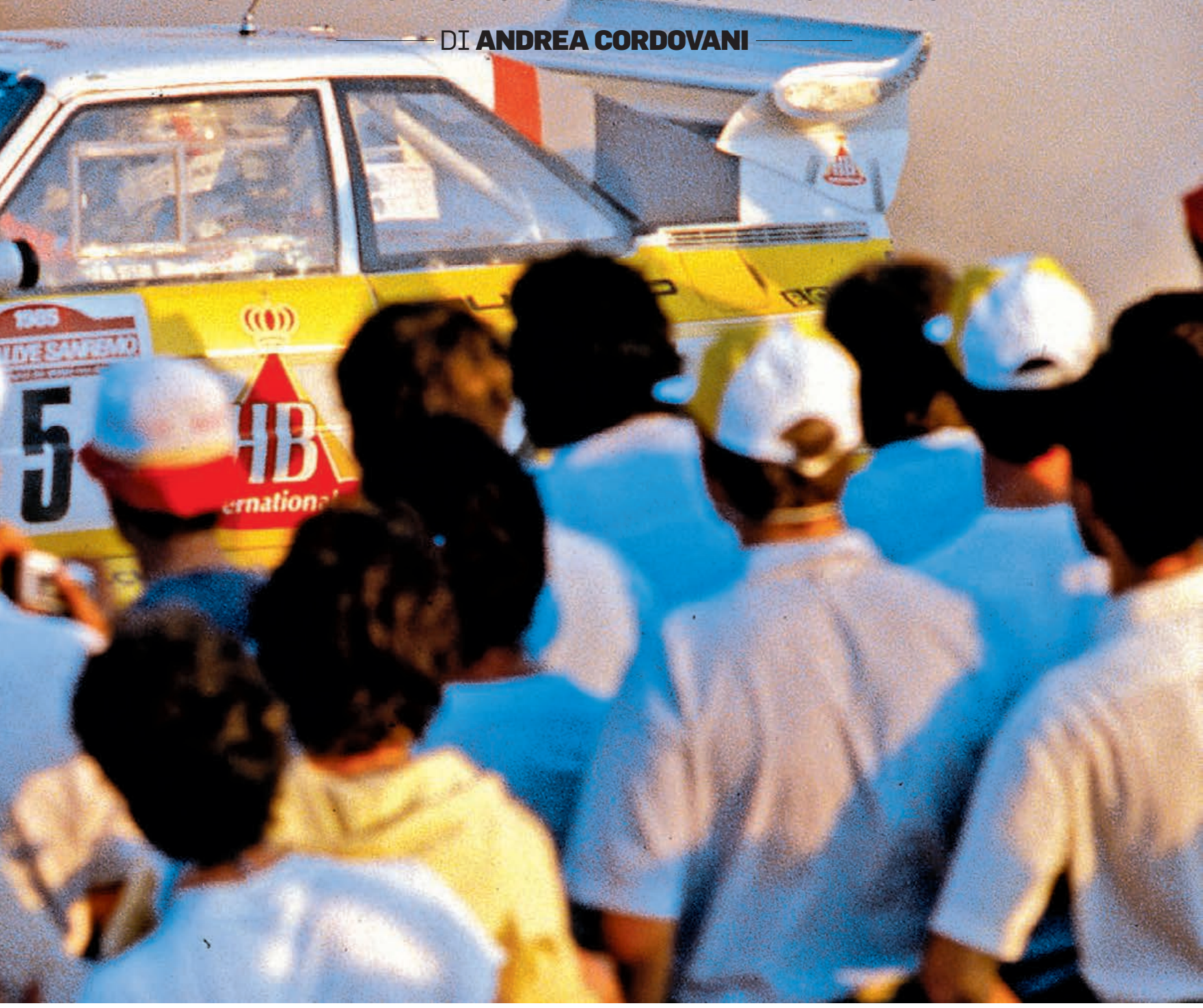
INTRODUZIONE

Rally d'Italia

una gran bella storia

IL MERAVIGLIOSO RACCONTO DEL MONDIALE
IN SALSA TRICOLERE. DA SANREMO ALLA SARDEGNA
UNA FANTASTICA SAGA CHE CONTINUA ANCORA

DI **ANDREA CORDOVANI**





fotografie ACTUALFOTO





Una corsa tanti protagonisti

Scene da Mondiale Rally in salsa sanremese. A sinistra Attilio Bettiga in azione nel 1980. In alto due grandi protagonisti dell'edizione 1981 che con Michèle Mouton e Fabrizia Pons vide il primo successo di due donne in una gara di campionato del mondo. In alto a sinistra Henri Toivonen che chiuse quel Sanremo alle spalle della francese e dell'italiana con l'Audi e Michele Cinotto e Emilio Radaelli grandi protagonisti e per diverse ps anche in testa tra i califfi della scena iridata

Strade ingolfate di passione. Gente dappertutto. In prova speciale e in trasferimento. Assistenze ai bordi delle strade. La notte a portare scompiglio nel cuore degli appassionati con quelle sciabolate di fari a illuminare a giorno, in mezzo a rombi assordanti. Poesia rallystica da declinare senza sosta e soprattutto l'immagine di una corsa dove la passione italiana si sublimava ai bordi delle strade del Rally di Sanremo, il Mondiale all'italiana, che dal Ponente ligure si allungava fino agli sterrati di Toscana, Umbria, Marche, arrivando ad accarezzare la Repubblica di San Marino. Strade ingolfate di traffico e passione. Una folla incredibile, strabocchevole, ammassata dietro ogni curva, con San Rally a proteggere tutti dall'alto, mentre in basso la sfida si accendeva a colpi di controsterzo col cuore che batteva a mille perché le vetture del Gruppo - sovente anche qualche pilota italiano - erano lì a giocarsela sempre e a vincere spesso. Sembra preistoria adesso, il racconto dei nonni ai nipotini, una bella favola da corsa, spesso con lupi cattivi e qualche cappuccetto rosso, fotogrammi di un mondo che non c'è più, di corse che non esistono più. Tuttavia, passato attraverso due difficili fusioni, il Rally d'Italia è ancora lì. Un totem nello Stivale da corsa. Prima l'unione tra Sestriere e Sanremo, poi lo spostamento da Sanremo alla Sardegna in mezzo a un mare di veleni e polemiche. Ha resistito a tutto il Mondiale all'italiana, riciclandosi, cambiando pelle, superando difficili crisi di identità, soprattutto si è adeguato ai tempi. Ma è una storia che parte da lontano questa. Prende forma e consistenza con la nascita del Campionato Internazionale Marche. Vede la

”

C'era una folla strabocchevole, in ogni curva con San Rally a proteggere tutti dall'alto mentre in basso le cose andavano in controsterzo

”



luce all'alba del 1970 quando si fondono insieme due delle gare più rappresentative dell'epoca: il Sanremo e il Sestriere entrambe valevoli per il Campionato Europeo Marche. Due corse già cariche di gloria dove i migliori interpreti del controsterzo hanno già fatto scrivere pagine bellissime. Come quelle vergate in bellissima calligrafia da Patricia Pat Moss (la sorella di Stirling, il fuoriclasse della F.1) che al Sestriere del 1968 ha sbancato con una Fulvia. Da quella fusione molto fredda, viene fuori una super-sfida di quattro giorni. La prima tappa va da Sanremo a Torino ed è lunga 790 km; la seconda dalla città dei Fiori si conclude al Sestriere dopo 1033 km. L'organizzazione della manifestazione è a metà tra ACI Sanremo e ACI Torino. Indagine su un rally al di sopra di ogni sospetto. Titola così Autosprint all'alba del 1970 dopo la prima edizione del Rally d'Italia. E sospetti ce ne sono una valanga perché le tre Fulvia HF ufficiali sono state sabotate. Zuccheri nei serbatoi. Vetture ammutolite e veleni ovunque. Ma il Rally d'Italia cresce. È una gara dura e pura quella che fino al 1971 vede i più grandi del rallysmo internazionale affrontarsi tra Sanremo e il Sestriere. La prima, grande, linea di demarcazione è rappresentata dal 1973. Dopo due edizioni come Campionato Europeo Marche (1968 e 1969, vittorie della Ford) e tre come Campionato Internazionale Marche ('70, '71 e '72, successo a Porsche, Alpine e Lancia) la massima serie riservata ai Costruttori assume la titolazione di Mondiale Marche (mentre bisognerà attendere il 1979 prima che venga ufficializzata una equivalente titolazione iridata riservata ai Piloti) e Sanremo diventa l'ombelico del mondo dei rally. Dapprima sulle strade infidissime dell'entroterra ligure, poi, successivamente, spostandosi a sud verso gli sterrati di Toscana e Marche in un'esaltante carosello che richiama a bordo strada migliaia e migliaia di (a volte incontenibili) appassionati. Nasce la grande epopea del Mondiale all'italiana che corre per un pezzo di Stivale con patron Adolfo Rava, gran cerimoniere di una gara dentro alla quale vengono scritte pagine indimenticabili.

Dal 1970 fino ai giorni nostri è stata una lunga storia d'amore tra il Belpaese e il Mondiale Rally e nel mezzo, molto spesso, dibattiti arroventati su un percorso finito ciclicamente nel mirino tra asfalto e sterrato. Già perché il rapporto del Rally d'Italia col suo tracciato è stato sempre difficile, controverso, oggetto di analisi e, soprattutto, discussioni. Come quelle che si accesero nella seconda metà degli Anni 70 quando finì nel mirino la formula del percorso tutto asfalto in Liguria. Raccontava Carlo Cavicchi su Autosprint alla fine dell'edizione 1977: "Sul tema del percorso interamente in asfalto abbiamo voluto sentire l'opinione di due personaggi locali, Ballestrieri e Dall'Ava che di rally ne hanno corsi tanti, fin dai momenti eroici della specialità, quando entusiasmo ed improvvisazione supplivano a tutto il resto. Ecco che cosa hanno detto: «L'asfalto è meno spettacolare. Quest'anno a Sanremo la massima concentrazione di pubblico era nel tratto sterrato del Ceppo. Eppure le macchine passavano ad andature ridicole. Ma la gente era lì. La gente vuole vedere gare spettacolari, le macchine intraversare. Solo allora si entusiasma. Quando passa una 131 che si inserisce nella curva con una traiettoria perfetta, quasi fosse su un binario, il padre di famiglia pensa di poter fare altrettanto con la sua berlina, non ci vede nulla di eroico, non si diverte. Per vedere qualche macchina che scoda bisogna aspettarne una fuori assetto, com'è capitato quest'anno per quella di Waldegaard. Ma non può ba-

”

Il rapporto del Rally d'Italia con il suo percorso è stato sempre difficile, controverso e costante oggetto di analisi e, soprattutto discussioni

”

Anni Novanta col tris di Didier Auriol

Con tre successi ottenuti nel 1990 e nel 1991 con la Lancia Delta e nel 1994 con la Toyota Celica, Didier Auriol è stato il re del Mondiale all'italiana in quel periodo

stare una macchina a compensare una notte di sacrificio sui monti». Nasce così la necessità di allargare gli orizzonti, cercare nuove strade, magari bianche, per mandare in scena uno spettacolo di controsterzi, polvere e pubblico. Patron Adolfo Rava si mette così al lavoro e in suo soccorso arriva l'allora vice-presidente della Fams di San Marino Beppe Muscioni. Dalla loro tempesta di cervelli viene fuori il progetto di portare le prove speciali del Sanremo a San Marino. Non è solo un sogno mostruosamente proibito, ma anche un'impellente necessità della gara sanremese accusata dalla federazione internazionale di avere un percorso troppo ripetitivo: viene così confezionato un Sanremo da fuori di testa con trasferimenti lungo quattro regioni e più di settanta prove speciali da affrontare. È il 1979, l'anno del trionfo di "Tony" che fa saltare il banco nella corsa iridata all'italiana: la sfida ligure si spinge fino dalle parti dell'Antica Terra della Libertà. Vengono utilizzate le speciali di Viamaggio, Petrella, Montemaggio, Valle di Teva, Montevicino, Ripa dell'Alto, Borgo Pace, Villagrande, Passo Fangacci. Un successone. Come nel 1980 con la seconda tappa del Sanremo che scatta da Siena e si conclude proprio a San Marino dove è allestito anche il parco assistenza. Roba da sogno, cose da stropicciarsi gli occhi ma anche una sorta di ultima volta: le auto del Mondiale, infatti, assaltano gli stessi sterrati che a solo un mese di distanza vengono poi utilizzati anche dal Rally di San Marino. Diviene impossibile far conciliare i due progetti e Adolfo Rava in quei giorni spiega: «A San Marino ci hanno accolto in maniera eccezionale, mettendo a disposizione del Sanremo tutto quanto servisse per far filare le cose nel modo migliore ma è ovvio che non possono mettere in gioco la sopravvivenza della loro gara che sta crescendo nella considerazione e nella titolazione continentale».

Così il Sanremo senza più allungarsi fino all'Antica Repubblica della Libertà trova la sua nuova casa sterrata solo in Toscana. Ulignano, Palagione, Ghizzano, Anqua, Santa Luce, Chiusdino, Ville di Corsano, Buonconvento, Asciano diventano nomi per tutti familiari. Le strade bianche nel Granducato, a cavallo tra le province di Pisa e Siena si trasformano nel teatro naturale di una gara che nella tappa iniziale e finale mantiene l'asfalto ligure e nelle due tappe centrali imperversa su questi gomitoli di sterrati meravigliosi.

È qui che la corsa diventa leggendaria e regala uno spettacolo eccezionale, con la specialità che raggiunge livelli di popolarità incredibile. Dal mazzo delle imprese si può quindi pescare la carta del 1981 con la straordinaria impresa centrata da Michele Mouton e Fabrizia Pons che con l'Audi Quattro riscrivono la storia dei rally: è il primo trionfo di due donne in una gara valida per il campionato del mondo. E non solo perché quello è il primo centro di una vettura a trazione integrale nella storia del Mondiale Rally. Molto rumorosa è anche l'edizione 1986, l'anno dei mostri del Gruppo B, il punto più alto della sfida Lancia-Peugeot con le 206 T16 che vengono escluse per le bandelle ormai passate alla storia.

Nel 1988 c'è, poi, una vera apoteosi. Quella di Miki Biasion che proprio a Sanremo si laurea per la prima volta campione del mondo al volante di una Lancia Delta. È il primo e unico italiano a vincere il titolo iridato e si ripeterà anche nel 1989. Insomma: orgoglio tricolore e tifosi impazziti. E così ad ottobre quella col Sanremo sembra una favola che non può finire mai. E invece...





*Colin McRae
per due volte ha
fatto l'Impreza*

Con due centri consecutivi (1996 e 1997) anche Colin McRae ha messo la sua firma nel Mondiale all'italiana esaltando ed esaltandosi con l'Impreza

”

*La Sardegna
è uno scrigno
capace di
offrire ogni tipo
di fondo, meglio
se tosto e
dannatamente
impegnativo.
È un
meraviglioso
spot per il
nostro Paese*

”

Invece nessuno ancora lo sa ma si sta andando verso una nuova fusione, stavolta più difficile e traumatica rispetto alla prima, quella degli inizi, dell'epoca da pionieri. Siamo alla fine del secolo scorso e la specialità sta cambiando sempre più natura e fisionomia. Il primo colpo di scure arriva nel 1997 quando la Federazione internazionale decide che non si possono più disputare gare su fondo misto (terra-asfalto) nelle gare di campionato del mondo. Nascono i cosiddetti percorsi a margherita, il che tradotto vuol dire che i chilometraggi delle gare valide per il campionato del mondo debbono essere drasticamente ridotti. Il percorso del Rally d'Italia cambia di nuovo e torna all'antico, al meraviglioso asfalto che si rincorre nell'entroterra sanremese. Ma non è più come prima.

Alla fine del 2003 il Rallye di Sanremo è con le spalle al muro. «Siamo noi l'anello debole della catena», racconta in quei giorni il presidente della federazione Gino Macaluso. Si riferisce al fatto che tra le cinque gare tutte asfalto che fanno parte del Mondiale Sanremo viene dopo Montecarlo, Deutschland, Tour de Corse e Catalunya. Dei rally citati nessuno ha a disposizione qualcosa di simile ai tratti cronometrati che hanno fatto la storia del Mondiale all'Italiana. Ma si chiude un'epoca. Scrive Autosprint in quei giorni: "Le lunghe nuvole di polvere sui gomiti di strade bianche della Toscana. Le maratone autostradali dalla Riviera dei Fiori fino a San Marino, passando per l'Umbria e le Marche. E poi le ronde di speciali in Liguria. I fari che violavano l'intimità della notte di San Romolo o del Colle d'Oggia. Già roba del passato per la quale erano state spese parole e fiumi d'inchiostro. Storie bollate come anacronistiche galoppate ormai fuori dalla storia dei rally attua-

GETTY IMAGES





li. Fino all'asfalto sempre più compresso, ma inequivocabilmente bello, dei giorni nostri. Dovremo farci l'abitudine: lo spettacolo almeno nel Mondiale Rally non andrà più avanti". Servono gli sterrati e gli sterrati meravigliosi sono in Sardegna, e in gran parte non si tratta di quelli utilizzati dal Rally Costa Smeralda, sfida-icona dell'isola che in passato non aveva mai nascosto ambizioni iridate... È il 2004 e il Rally d'Italia, non senza polemiche, approda in Sardegna per costruirsi una nuova casa piazzandola stabilmente in quel giro iridato dal quale il nostro paese non è mai mancato. Sembra quasi una sfida impossibile. Qualche cattivo in servizio permanente effettivo nel mondo dei rally conia, l'isola dei faziosi alludendo ai vari schieramenti che si contendono la gara. Servono carezze e pugni di ferro. Ma nel frattempo il Mondiale all'italiana in salsa sarda inizia ad affermarsi e a piacere poggiando le sue basi su prove speciali sterrate con pochi eguali nel pianeta. La Sardegna è un vero scrigno capace di offrire ogni tipo di fondo, meglio se tosto e dannatamente impegnativo. Non c'è un angolo che non è stato scandagliato alla ricerca della perfezione rallystica, quella che si sposa alla poesia e all'epica dello sport. Olbia e Tempio, Cagliari, Alghero, Sassari, Nuoro, Oristano. La grande corsa dell'isola ha riunito negli anni tutte le province della sua regione regalando uno spettacolo che, di stagione in stagione, è andato sempre più perfezionandosi. Se il Rally d'Italia è arrivato fino ai giorni nostri sostenuto dalla Regione Sardegna e dall'Automobile Club Italia lo si deve solo ed esclusivamente al presidente Angelo Sticchi Damiani e al lavoro svolto 365 giorni all'anno su questa corsa, grande patrimonio del motorsport di casa nostra. Un meraviglioso spot per il nostro Paese.



In Sardegna la nuova terra promossa

Sulle speciali della Sardegna il Mondiale Rally è sbarcato nel 2004. Qui ecco in azione Sebastien Ogier che con la Polo dal 2013 al 2015 ha conquistato tre vittorie consecutive

Matrimonio devastante

DALL'UNIONE TRA SANREMO
E SESTRIERE NASCE IL RALLY
D'ITALIA. E LA STORIA DI UNA
CONVIVENZA IMPOSSIBILE
TRA LIGURI E PIEMONTESE

DI **GUIDO RANCATI**

Si fa presto a dire matrimonio. Anche unirsi in matrimonio è un attimo: una formuletta da leggere o anche solo da ascoltare distrattamente, un sì ed è fatta. Farlo funzionare è più complesso: ci vuole molto buon senso da ambo le parti e da ambo le parti una dose più o meno massiccia di spirito di sopportazione. Soprattutto, bisogna crederci davvero e non sempre è così. Non necessariamente quando lo si fa per amore, figurarsi quando ci si sposa per capriccio o per convenienza. Meno che meno quando ad unire i propri destini i contraenti manco ci pensavano, ma qualcuno ha spiegato loro che dovevano farlo e, dai e dai, li ha convinti. Accade, è sempre accaduto. Accadde anche all'Automobile Club Sanremo e all'Automobile Club Torino. Cinquanta anni fa. Quando era appena calato il sipario su un Rallye Sanremo vinto da Harry "Sputnik" Kallstrom e di un Rally del Sestriere vinto da Sandro Munari. Che quel matrimonio s'avesse da fare era stato deciso in alto. L'idea era venuta a qualcuno che si dava da fare per garantirsi un posto – e magari anche un pasto – al sole nell'ambito di una specialità in espansione, certo, ma ancora tutta da esplorare. Ed era piaciuta a molti. Anche all'ingegner Piero Campanella che presiedeva la Commissione Sportiva Automobilistica Italiana. Del resto, i pro erano assai più dei contro. Almeno sulla carta. Il sensale aveva spiegato a sanremesi e torinesi che entrambi ci avrebbero guadagnato: i primi – da sempre impegnati a lesinare su tutto per far quadrare i conti – perché avrebbero potuto contare sulla ricca dote portata dai secondi che, unendosi a chi certe gare le sapeva allestire, ce l'avrebbero fatta a rilanciare una manifestazione che stava spegnendosi. Che dopo i fasti dei primi Anni Cinquanta stava scivolando ai margini del rallismo internazionale. Quello che trainato dal Monte-Carlo aveva in gestazione il campionato del mondo. Ebbene sì: messa così, poteva anche funzionare. Invece non funzionò.

“
*La neve caduta
era stata più
che sufficiente
a trasformare
molte delle
carrarecce
a ridosso
della costa
in trappoloni
impossibili
da evitare*
”



Andersson è re nel 1971

Sestriere marzo 1971, arrivo della seconda edizione del Rally d'Italia. Ove Andersson con l'Alpine festeggia la vittoria. È l'ultima volta che la gara farà tappa nella località alpina piemontese



”
È destinato
a durare
soltanto due
anni (dal 1970
al 1971) il
sodalizio tra
ACI Sanremo e
ACI Torino per
dare vita al
Rally d'Italia...

”

Dalla fusione fredda al grande gelo

Faceva freddo, ai primi di marzo di quel mille e novecentosettanta. Capita spesso, nel ponente ligure, che l'inverno, prima di togliere il disturbo, si conceda qualche poderoso colpo di coda. E quella che aveva imbiancato i passi rivieraschi era stata più di una semplice spolverata. La neve caduta era stata più che sufficiente a trasformare molte delle carrarecce a ridosso della costa in trappoloni impossibili da evitare per chi – e non erano pochi – aveva scelto di essere presente con un numero sulle portiere per avere qualcosa da raccontare a amici e parenti in un futuro più o meno prossimo. Morale: sul Ceppo un paio di rallisti improvvisati si erano impantanati, creando un ingorgo inestricabile. Per una sessantina di equipaggi la festa appena cominciata era già finita. L'eco delle minacce profferite dai più "caldi" degli esclusi, intenzionati a bloccare la testa della gara, era inevitabilmente arrivato a valle, nelle stanze ovattate dell'albergo che ospitava la direzione gara ligure. Allarmando in egual misura generali sanremesi e torinesi. Distogliendo, almeno per un po', l'attenzione dal giallo delle Lancia che poche ore prima erano rimaste ferme nel parco partenza. Forse a causa di un sabotaggio. O forse chissà. Si dice che non tutto il male vien per nuocere e a volte è così davvero. I problemi contingenti non bastarono per far sbocciare l'amore, ma in qualche modo diedero una mano a nascondere i primi bisticci fra i due "coniugi". Che avevano cominciato presto a beccarsi. Badando però a non farlo sapere troppo in giro. Disinnescata la minaccia – un albero era stato effettivamente tagliato e messo di traverso sulla strada dopo una curva, ma rami e rametti deposti sulla carreggiata una decina di metri prima aveva dato modo a Jean-Luc

Ballestrieri sabotato

A destra, Amilcare Ballestrieri al via da Sanremo con la Fulvia nella prima edizione del Rally d'Italia. L'idolo locale sarà costretto a un immediato ritiro perché la sua vettura è stata "sabotata". Sotto, Montezemolo in azione nella seconda edizione della gara nata dall'unione tra Sanremo e Sestriere

ACTUALFOTO





Therier di fermare la sua Alpine senza danni e di avvertire chi seguiva – degli irriducibili, il rally era andato avanti come da programma. Come da programma il gruppetto dei “superstiti” era arrivato nella stazione sciistica cara agli Agnelli. Il normanno, genio della guida, aveva messo tutti in riga e aveva scritto il suo nome nell’albo d’oro del colossal all’italiana. Dal palazzo avevano fatto sapere che a quel Sanremo Sestriere-Rally d’Italia ne sarebbe seguito un altro. E così fu. Senza neppure un briciolo d’amore, senza neppure un briciolo di voglia di provare a far funzionare il menage, un anno dopo era Ove Andersson a festeggiare la vittoria con, a far da sfondo, le celebri torri della località alpina.

La minestra riscaldata

Inevitabile, la separazione era stata consensuale. Una stretta di mano e via, amici come prima. Con i sanremesi a tornare a preoccuparsi del bilancio e i torinesi a cercare di ripartire da soli. Alti e bassi per entrambe le fazioni. Qualche raro incontro, qualche sorriso. La voglia di riprovarci, illudendosi che davvero potesse bastare un po’ di fuoco per rendere appetitosa una minestra che, appena cucinata, non era piaciuta. Chi stava nella cabina di regia del Sanremo aveva bisogno di un alleato potente per restare nel grande giro, l’Automobile Club Torino poteva esserlo. E nel mille e novecentottantotto l’appuntamento italiano con il mondiale tornò a fare tappa nella capitale dell’auto prima di tuffarsi negli impagabili sterrati toscani. Non fu un successo. Un po’ troppa improvvisazione, alcune prove speciali non proprio di prim’ordine, un pizzico di sfortuna. Risultato inevitabile: un altro divorzio. Per incompatibilità di carattere fra liguri e piemontesi.



”

*Nel 1988
il Mondiale
all’italiana
tornò a fare
tappa nella
capitale
dell’auto ma
anche in quella
occasione non
fu un successo*

”

AVVIO COL GIALLO



Una prima tutta francese

È Jean Luc Thierier con l'Alpine 1600 il primo vincitore del Rally d'Italia. Una gara contrassegnata da una serie di episodi che nulla hanno a che fare con controsterzi e prestazioni velocistiche

1970

1° SANREMO-SESTRIERE
RALLY D'ITALIA 3-6 MARZO 1970
CAMPIONATO INTERNAZIONALE DEI RALLIES PER MARCHÉ
AUTOMOBILE CLUB SANREMO - AUTOMOBILE CLUB TORINO

S'inizia con un **sabotaggio**



LA PRIMA EDIZIONE DEL
RALLY D'ITALIA, VINTA DA
THERIER CON L'ALPINE,
CARATTERIZZATA DA EPISODI
DA CRONACA NERA

DI **CARLO MASSAGRANDE**
AUTOSPRINT N° 10 9 MARZO 1970

Con la Magistratura sanremese (CSAI - un po' scettica - permettendo) investita della denuncia per la "benzina-allo zucchero" sulle tre Lancia HF subito K.O. alla partenza del Rallye d'Italia mercoledì 4 marzo, e con l'inchiesta dei Carabinieri della Riviera Ligure, zona Monte Ceppo, per la salita-ad-ostacoli (leggi tronco d'albero fatto cadere sulla strada mentre stava per arrivare la poi vittoriosa Alpine 1600 di Therier-Callewaert), il 1° Rallye combinato

”

Il 1° rally d'Italia passa alla storia come il più sconcertante esempio di come possa essere avvilito e avvelenato anche lo sport automobilistico

”



Sanremo-Sestrièrre, passerà alla storia sportiva come il più sconcertante esempio di come possa essere avvilito ed avvelenato anche lo sport automobilistico. Forse ci vorrebbe la cooperazione, non di un detective famoso, quanto della spregiudicata capacità di un regista come Elio Petri, per proporre l'unica indagine seria per episodi del genere. Una indagine di costume in un ambiente che non potrà più essere ritenuto "al di sopra di ogni sospetto". Sono ormai diversi anni che seguo il settore rallies, però mai ho assistito a un susseguirsi di colpi di scena, di fatti strani, insoliti e certamente deleteri per lo sport, come in occasione del 1° Sanremo-Sestrièrre Rallye d'Italia, una gara ottimamente organizzata e che non meritava quella cornice gialla che i fatti le hanno fornito. Ci mancava solamente che al vincitore (con pieno merito) Jean Luc Therier con l'Alpine 1600, il quale pochi minuti dopo l'arrivo è svenuto (forse per l'altezza o per il freddo), si chiedesse di fare la «pipì» (chiedo scusa) nella provetta per l'esame antidoping e poi non sarebbe mancato nulla!

Al rallye di Montecarlo di due anni orsono, il mucchio di neve gettato sconsideratamente da alcuni spettatori sul percorso nella ultima fase della gara e che fece uscire di strada la Alpine di testa, fece già scalpore, ma quanto è successo al rallye d'Italia, non trova paragoni. "Sabotaggio" alle vetture, corpi estranei nei serbatoi di tre delle Lancia favorite, albero gigante che cade alla maniera western, bloccando la strada per opera di fantomatici "indiani" in agguato nel bosco in barba a polizia e ad organizzatori, guardie giurate che dichiarano che nessuna persona è entrata in parco chiuso (immissione di corpi estranei), chiodi appuntiti o meglio elaborati alla mola ritrovati negli pneumatici di diversi concorrenti, minacce, inchieste giudiziarie, forse querele. Tutto questo ha fatto da cornice al rallye d'Italia che era già cominciato con il poco sportivo veto a Waldegaard. Ha vinto l'Alpine, davanti all'unica Lancia rimasta, quella di Kallstrom, alla seconda Alpine di Vinatier e alla Saab di Trana il che significa che l'Alpine si porta a quota 13 in campionato marche, la Saab a 9 e la Lancia a 7: sempre in testa la Porsche a 18 punti.

Cominciamo dal "sabotaggio". È appena passata l'apprensione dei poveri (si fa per dire) organizzatori per il maltempo che finalmente si giunge al momento della partenza. Ed ecco i primi guai. Non parte la vettura di Ballestrieri, si ritirano dopo pochi chilometri Lampinen e Barbasio essi pure su HF: la squadra corse Lancia è decimata. In garage tecnici e piloti esaminano le vetture e trovano corpi estranei nei carburatori e nei serbatoi. Conclusione: sabotate le vetture Lancia! La Casa torinese emette un comunicato nel quale si legge "Tali involucri sono stati evidentemente introdotti nel serbatoio carburante da ignoti sabotatori prima dell'inizio della gara". Il che significa nel parco chiuso! Il parco chiuso si trovava su un viale del lungomare di Sanremo sorvegliato da guardie giurate, le quali avrebbero già "giurato" che nessuno si è introdotto nel recinto dopo la chiusura dello stesso. Perché poi sabotare solamente tre delle cinque vetture Lancia? Perché queste tre erano in posizione più arretrate, dicono i dirigenti Lancia. Non è vero, afferma un commissario, la vettura di Ballestrieri era la prima sotto la garitta delle guardie. Le guardie giurate, a loro volta, se non verrà provato che qualcuno è entrato, potrebbero rivalersi contro le affermazioni Lancia.

Un altro fatto va detto però: sui parabrezza di alcune vetture è stato



ACTUALFOTO

Tre Fulvia sabotate

La prima edizione del Rally d'Italia scatta il 3 marzo 1970 ma per l'idolo sanremese Amilcare Ballestrieri è già finita. La sua Fulvia, assieme a quella dei compagni Barbasio e Lampinen è stata sabotata. In queste immagini le fasi concitate di quei momenti e a sinistra, Ballestrieri che mostra i corpi estranei rinvenuti nel serbatoio e nel carburatore



trovato, al momento di ritirarle dal parco, un foglio illustrante una prossima gara (per esempio su quella di Ceccato). Quando è stato messo e da chi? Ballestrieri, la prima vittima del cosiddetto "giallo Lancia", non pensava inizialmente che la causa della sua mancata partenza fosse da attribuire a corpi estranei. Solamente in un secondo tempo, incontratosi con Davenport (coequipier di Lampinen) e parlando dell'accaduto, gli sono sorti sospetti. Allora, prima di esaminare la sua vettura, ha cercato (circa quattro ore dopo la mancata partenza) i giornalisti. Pochi erano ancora a Sanremo. Così solamente il nostro fotografo ha assistito alla ricerca dei corpi o reperti dal serbatoio già smontato della HF di Ballestrieri. Ballestrieri inoltre ci ha riferito di essere stato svegliato la mattina della gara dalla seguente telefonata: «Sei Ballestrieri? Ero molto amico di Cella ma odio la Lancia: comunque a te auguro una bella gara» e giù il microfono. Sempre da Ballestrieri, che è di casa a Sanremo, abbiamo appreso che già al mercato dei fiori (che è il vero centro cittadino) fin alle ore dieci del mattino di mercoledì, cinque ore prima della partenza, si parlava di strani avvenimenti della notte legati alla corsa.

ALTA
SPEED
GT

LA STORIA

1971



Montezemolo ko al Rally d'Italia

ECCO IL RACCONTO
SCRITTO SU AUTOSPRINT
DAL FUTURO PRESIDENTE
DELLA FERRARI SULLA SUA
PARTECIPAZIONE ALLA
SECONDA EDIZIONE AL
VOLANTE DI UNA FULVIA

DI **LUCA MONTEZEMOLO**

In una gara lunga e ricca di colpi di scena come un rally, facilmente possono stuggire delle valutazioni che a posteriori poi vengono alla mente. Abbiamo pertanto chiesto ad un protagonista - sfortunato - del 2° Rally d'Italia, Luca Montezemolo, di riassumere le sue impressioni sulla gara sua e degli altri partecipanti.

Ecco cosa ne pensa Luca.

E andata proprio male! Per la Lancia, per la Fiat, per me in particolare. Ma è stata una corsa strana, durissima, piena di sorprese di ogni genere, e vale la pena di commentarla, magari dal di dentro, dal punto di vista di un pilota. Mi sembra innanzitutto che, ancora una volta, la fortuna ha avuto in questo tipo di corse una parte importante, troppo importante. Noi della Lancia ci eravamo preparati minuziosamente. L'organizzazione HF era in pieno movimento, perfino con macchine munite di radio ricevente-trasmittente per tutte le notizie. Io personalmente ero in allenamento da un mese sulle strade del Rally e avevo preso confidenza sia con il durissimo percorso sia con la Fulvia HF 1600 che non avevo mai guidato prima e i miei compagni, che pur conoscevano la vettura, erano sulle strade liguri da circa venti giorni. Le macchine erano state curate in modo particolare, avevamo delle protezioni alla coppa dell'olio in plastica, cofano anteriore e posteriore e sportelli del medesimo materiale plastico come già a Montecarlo.





*Una spremuta
di Lancia in
acqua bollente*

È questo il titolo sulle pagine di Autosprint a corredo dell'articolo scritto da Luca Cordero di Montezemolo costretto al ritiro al debutto sulla Fulvia a causa della rottura della pompa dell'acqua. Dopo il ritiro dell'anno precedente in coppia con Rattazzi sulla 124 Spider, per il futuro presidente della Ferrari arriva così un altro ko

Il motore arrosto

Alla partenza ero un po' preoccupato per la molta neve caduta in nottata, io che da buon romano la neve non la vedo quasi mai, ma fiducioso e soprattutto mi sentivo bene fisicamente; nella prima prova speciale il mio coéquipier Daniele Audetto mi ha tenuto molto a freno per calmare i miei "bollenti spiriti" di inizio gara, poi ho preso il mio ritmo e nelle altre due prove, pur senza mai spingere a fondo, ho fatto dei buoni tempi. Avevamo impostato la nostra gara sulla regolarità, senza strafare, pensando soprattutto ad arrivare al traguardo. Purtroppo però, dopo la terza prova speciale, con l'acqua a 120 gradi, ci siamo fermati, e dopo qualche tentativo, abbiamo constatato che l'acqua non circolava, forse per un difetto della pompa. La nostra corsa era finita e a nulla servivano le molte imprecazioni e il sospetto di essere partiti con la macchina non a posto. A quel punto non potevamo far altro che tifare per i nostri compagni di squadra che erano tutti ben piazzati in classifica e collaborare con l'organizzazione Lancia per la scelta delle gomme più adatte alle varie prove speciali. Come poi sono andate le cose lo sapete tutti, qui mi preme però mettere in evidenza alcuni aspetti della corsa che mi sembrano i più importanti. Pensate che noi partivamo la domenica sera (ore 21) e arrivavamo al termine della prima tappa nella mattinata (ore 7) del martedì, per poi ripartire alle ore 14 dello stesso giorno e arrivare finalmente al Sestriere alle 10 del mercoledì. Tutto questo è assurdo, inconcepibile e dovrebbe essere impedito da chi di dovere, per non doversi poi trovare di fronte a fatti che danneggerebbero ulteriormente il nostro sport. Per il resto l'organizzazione di questa corsa è stata lodevole, soprattutto per le enormi difficoltà di ordine... meteorologico che gli organizzatori hanno dovuto superare nelle ultimissime ore prima della partenza. Come strade, il Rally d'Italia resta sempre il più valido ed interessante. Indubbiamente per una squadra che parte per vincere, come quest'anno la Fiat, ottenere solo un quinto posto non è certo un gran successo. Ma bisogna tener conto che se è relativamente facile gareggiare per un onorevole piazzamento, non lo è altrettanto quando si parte per piazzare una propria macchina nei primissimi posti della classifica e penso che di questo si siano resi conto i responsabili della nostra maggior casa automobilistica. Ma oltre al bellissimo risultato del mio amico "Bullit" Bisulli, di Tecilla e del sanremese Dall'Ava, quest'ultimo con una macchina assolutamente privata, vorrei anche mettere in evidenza i magnifici tempi ottenuti da Alcide Paganelli nelle prove speciali da lui disputate prima dello sfortunato incidente e la splendida gara di Trombotto che avrebbe certo meritato un miglior piazzamento finale. Ora ci sarà il Rally dell'Elba che è senz'altro più adatto alle Fiat e a Paganelli in particolare.

Il logorio della Fulvia

Questa corsa ha dimostrato innegabilmente come la Lancia, fino a quando non potrà disporre di una nuova vettura, dovrà aspettarsi qualsiasi sorpresa in ogni corsa, con la "spremuta" Fulvia HF 1600. Certo nel caso di Munari (rottura dell'alternatore) si deve parlare soltanto di sfortuna perché il suo guasto è uno dei più banali, ma non si può pretendere miracoli da una macchina con diversi anni sulle spalle e co-



SANREMO-SESTRIERE RALLY D'ITALIA-14-17-MARZO

Il via da Sanremo

La 2ª edizione del Rally d'Italia scatta da Sanremo domenica 14 marzo 1971 ed è valida per il campionato internazionale dei rallies per marche. Come noto il Mondiale Rally nascerà nel 1973



stretta a lottare con vetture più potenti e moderne. A mio avviso la nostra macchina è ancora competitiva, e l'ha dimostrato, oltre che qui, in Svezia e al Montecarlo, ma può riservare sorprese di ogni genere in qualsiasi momento. Certo, con tutto questo, è l'unica vettura italiana che ci possa dare all'estero delle soddisfazioni in questo tipo di gare ed anche qui, pur perdendo le due auto saldamente al comando, cioè quelle di Munari e Lampinen, è sempre riuscita a piazzarsi seconda (con Amilcare Ballestrieri) e terza (con Sergio Barbasio). Oltre a tutto i mezzi organizzativi Lancia sono nettamente inferiori a quelli di altre case come Ford, Fiat, Porsche ecc. e quindi, tutto sommato, mi sembra che il bilancio Lancia possa considerarsi fino ad ora positivo, soprattutto se si tiene conto delle deficienze di ordine tecnico cui accennavamo prima.

La strapotenza Alpine

Devo dire che le Alpine mi hanno veramente impressionato come potenza, tenuta e robustezza. Su strade impossibili, ghiacciate, innevate o fangose le Alpine si sono dimostrate imbattibili e solo un fuoriclasse come Munari è riuscito a tenervi testa, come già fece a Montecarlo. Oltretutto Andersson e Nicolas si sono trovati perfettamente a loro agio su queste strade, mentre anche "l'asfaltista" Darniche ha fatto la sua parte. Così anche questa edizione del Sanremo-Sestriè è finita. Ora mi riposo a Roma una settimana poi, insieme a Ballestrieri e Barbasio, partirò per l'Elba dove ci aspetta una dura lotta con l'Alpine di Nicolas e le Fiat. Spero di non avere altri guai meccanici e soprattutto di non incontrare la... neve. Mi preparerò bene e spero di ricambiare la fiducia che Cesare Fiorio ripone in me, anche perché il mio amico Audetto è smanioso di fare un bel risultato. Chissà che non sia la volta buona.



ACTUALFOTO

L'avventura dura solo tre speciali

L'avventura di Montezemolo e Audetto sulla Fulvia nella seconda edizione del rally d'Italia si interrompe dopo la disputa della terza ps con la temperatura alle stelle a causa del difettoso funzionamento della pompa dell'acqua



”

*È andata proprio male!
Per la Lancia,
per la Fiat,
per me in particolare.
Ma è stata una corsa strana e durissima piena di sorprese di ogni genere*

”



Ballestrieri

centra il bersaglio

NEL 1972 AMILCARE TRIONFA NELLA GARA DI CASA. È IL PRIMO ITALIANO A VINCERE DOPO LA FALLITA FUSIONE COL SESTRIERE «VOLLÌ DEDICARE QUEL SUCCESSO A LEO CELLA»

DI **LUCA PAZIELLI**



Sanremo al sanremese

Dopo il sabotaggio del 1970 e la seconda piazza del 1971 per Amilcare Ballestrieri la gioia più grande nella gara di casa arriva nel 1972 quando in coppia con Arnaldo Bernacchini porta finalmente alla vittoria la Fulvia sulla quale debutta lo sponsor Marlboro

Amilcare Ballestrieri è stato il primo italiano a vincere il Rally di Sanremo subito dopo la fusione. Era il 1972 e con la Fulvia HF fece saltare il banco. Per lui, sanremese doc, fu un trionfo indimenticabile. "D'improvviso un lampo rosso, lo vediamo da Camporosso. Giù da Ciaxie ed è una danza scende Amilcar con la Lancia. C'è il Sanremo da domare e al successo non mancare...". È diventata anche una poesia quella vittoria arrivata bella e trascinate dopo un sabotaggio che brucia ancora avvenuto nel 1970 e la seconda piazza colta nell'edizione 1971. Ma andiamo con ordine.

Dopo tanti successi con le moto, Amilcare si dà ai rally. Tutto inizia nel 1968, quando Ballestrieri, sul traghetto di ritorno dall'Elba dove ha appena conquistato un incredibile 2° posto, alla sua prima gara, in coppia con Daniele Audetto sulla R8 Gordini, viene raggiunto dalla notizia che il suo idolo Leo Cella è morto durante dei test a Balocco con l'Alfa 33. I due piloti sanremesi sono molto affiatati e complici: per anni si sono ritrovati nelle gare motociclistiche e poi era stato proprio Leo a spingere Amilcare verso i rally. Il destino volle che Cesare Fiorio, in quel triste momento, offrì il volante della Fulvia HF di Cella proprio a Ballestrieri.

«Fui onorato per quella che io definii "una proposta indecente" - così oggi racconta il simpatico Amilcare - Entrare così subito nella squadra corse Lancia era un grande onore ma agli inizi fu molto difficile. Io abituato, con le moto, preferivo la guida con le trazioni posteriori e così parecchie scocche di Fulvia le ho sulla coscienza. Ma Fiorio anche nei momenti più difficili mi ha sempre sostenuto. Ho fatto tante prove per perfezionarmi, dovevo imparare a guidare frenando con il sinistro e a "limare" meno le curve, perché guidando più a centro strada, senza spigolare, si salvavano i braccetti dalle rotture. Nel 1971 riuscii a cogliere un ottimo 2° posto, dietro ad Andersson, nella Sanremo-Sestriere, le Alpine erano imbattibili in quel momento. Ma fu una bella iniezione di fiducia. Nel 1972 finalmente il trionfo al Rally Sanremo, la mia gara di casa, una grandissima emozione. Dedicai naturalmente la vit-



ACTUALFOTO



ACTUALFOTO

toria a Cella, che era stato anche padrino di mio figlio Leo, che insieme al fratellino Ivo era salito sul podio ad aspettarmi. Quella gara l'avevo preparata con molta attenzione, c'era grande attesa perché a Sanremo debuttava il nuovo sponsor Marlboro e per l'occasione la Lancia schierava 6 Fulvia. Ho sempre lottato nelle primissime posizioni, poi ho preso un buon vantaggio quando abbiamo affrontato le prove nella nebbia e nel fango. Più si avvicinava il traguardo più sentivo l'importanza dell'impresa che stavo per compiere e avevo anche un po' paura che mi chiedessero di rallentare per fare gioco di squadra a favore di Munari o Barbasio, ma Cesare mi rassicurò "Te la sei guadagnata questa vittoria". L'ultima prova speciale da Gouta a Ciaixe, una pietraia unica, tremenda, non finiva mai e ancora nel trasferimento verso Sanremo per poco non ci veniva addosso una macchina. Soltanto sul po-

dio, con Arnaldo Bernacchini ci siamo rilassati. Il giorno dopo ero invitato al Salone di Parigi, incontrai Giacomo Agostini, anche lui ospite Marlboro, mi fece i complimenti perché avevo vinto una gara di campionato del mondo, ebbi un'ulteriore conferma che un sogno si era realizzato. Nella mia lunga carriera il Rally Sanremo del '72 e la Targa Florio del '74, vinta con la Stratos, sono le gare che ricordo con più emozione dopo oltre 40 anni».

Arnaldo Bernacchini che in quel 1972 leggeva le note a Ballestrieri ha raccontato: «Amilcare affrontava i percorsi con uno scopo soltanto: sfidare tutto. Vettura, cronometro, strada e avversari e così a volte capitava che capottasse un paio di volte all'anno». Non capitò in quel Sanremo 1972 nel quale Amilcar fu il primo pilota tricolore a mettere la sua firma nell'albo d'oro del Rally d'Italia.



*Drago 1°
Fiorio gode!*

Per la prima volta
in carriera Sandro
Munari e Mario
Mannucci
conquistano la vittoria
a Sanremo per la
gioia del grande capo
Cesare Fiorio che
vede vincere la Lancia
Stratos fresca
di Gruppo 4



1974 **12° RALLYE SANREMO**
2° TROFEO FIAMM

Munari

se li fuma tutti

CON LA LANCIA STRATOS IN LIVREA MARLBORO, IL DRAGO CONQUISTA LA PRIMA VITTORIA NELL'ENTROTERRA SANREMESE

DI **CARLO CAVICCHI**
AUTOSPRINT N° 41 8 OTTOBRE 1974

«Alzati in piedi, alzati in piedi» gridavano un po' tutti a Fagnola in trionfo sul podio di Sanremo mentre lui, timidamente, continuava a scusarsi dicendo che in piedi c'era già. Piccolo torinese con un piede destro pesante così, "Topone" Fagnola, con Novarese per l'occasione, ha vissuto probabilmente la più grande corsa della sua vita terminando tra lo stupore generale splendido terzo assoluto, eppure appena arrivato, prima di essere travolto dai complimenti di tutti, soprattutto di quelli che prima del rally neppure sapevano che esistesse, si è subito informato della sorte di Munari commentando: «io so che quello lì, quando arriva in fondo, è sempre primo!». Ed in questa frase c'è un po' tutta la logica di questo come di tanti altri rallisti una regola che trova d'accordo compagni ed avversari cui poco importa sapere della vettura di cui sono alla guida, Munari e Mannucci, perché quando

”

Fra i rivali del Drago si diffonde una frase sempre più condivisa: «quando Munari arriva in fondo è sempre primo!»

”

Munari vince 13 ps su 38

Il Rally di Sanremo 1974 si corre dal 2 al 5 ottobre e fa da trampolino di lancio per la conquista del primo titolo iridato della sua storia da parte della Stratos. Trentotto le speciali in programma su due tappe con Munari che fa segnare il miglior tempo in tredici occasioni concludendo con un vantaggio di poco meno di otto minuti dal primo degli inseguitori

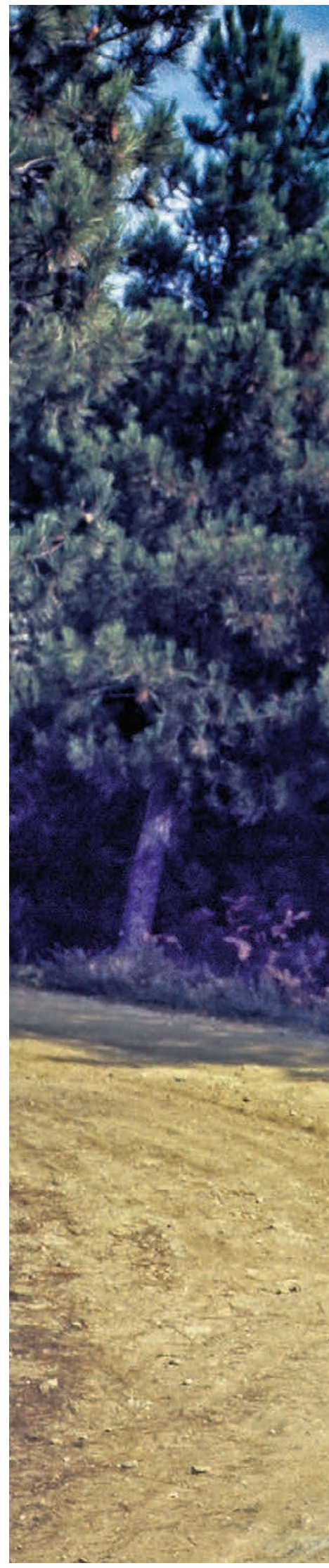
arrivano in fondo (e negli ultimi anni ci sono arrivati quasi sempre) sono puntualmente davanti a tutti.

Il rally di Sanremo, sempre bellissimo ed estremamente valido sotto tutti i punti di vista, non è mai stato simpatico al “Drago” nonostante in Lancia rappresenti qualche cosa di più di un rally mondiale, (un affetto morboso che trova forse le sue radici nel fatto che Lancia e Sanremo hanno importato il rally in Italia e hanno costruito per primi i piloti italiani da rallies) e molto probabilmente neppure dopo questa vittoria gli sarà venuto in simpatia; meno antipatico però, questo sì, soprattutto perché gli ha permesso di portare al successo la Stratos alla sua prima uscita nazionale e internazionale col vestito da granturismo e non con quella etichetta di prototipo che la teneva lontano dal modello di serie che adesso cerca di farsi largo nel difficile mercato attuale delle vetture sportive. Già, perché la Stratos su queste strade di tortuosissimo asfalto e di terra a tratti proprio “all’italiana” ha dimostrato di poter resistere fino in fondo a tutte le sollecitazioni imposte da una guida sì estremamente ragionata ed attenta ma pur sempre tale da permettere un primo posto finale. Ma, alla fin fine, il successo di Munari e Mannucci è stato una delle poche cose non a sorpresa di un rally sotto tanti altri aspetti ricco di punti perlomeno “curiosi”.

Ne sono successe infatti di tutti i colori ad iniziare dalla impreveduta, spiacevole, defaillance dello squadrone Fiat che presente al via con ben sette macchine ufficiali si è ritrovato dopo solo mezzora dal via della prima prova con solo tre vetture, e, quattro ore dopo, con due. Verini, Bacchelli, Paganelli e Pinto subito fermi tutti per uscite di strada sono già di per sé un fatto sorprendente, più sorprendente ancora che tutti abbiano riscontrato anomalie all’impianto frenante (e agli assetti, e pure al tipo di gomme montato, diverso da quello richiesto). Per non dire poi quanto sorprende venire a sapere che gli stessi sono stati subito redarguiti per averlo dichiarato e soprattutto tacciati di incompetenza (!).

E come può non sorprendere che due navigatori del nome di Davenport e Liddon possano essersi talmente confusi da sbagliarsi sull’ora di partenza tanto da lasciare dormire i loro rispettivi piloti (e uno di questi era Simo Lampinen, che doveva portare al debutto la Lancia Beta 15 valvole da 190 CV) non prendendo così neppure la partenza. Allora finisce che non sorprende nemmeno più che Mannucci non sia accorto del marchiano cronico errore di un cronometrista che distrattamente sbagliava a segnare il tempo del passaggio ad un controllo orario facendo confusione con quello delle prove speciali, finendo così per anticipare di due minuti un passaggio (e sono quattro di penalizzazione) trascinandosi dietro anche Kivimaki, il copilota di Markku Alen, che timbrava di regola un minuto dopo. E non sorprende neppure che, grazie alla solita leggerezza che guida troppi cronometristi, sia stato assegnato un minuto di penalizzazione ancora ad Alen per essere partito tre volte con un secondo di anticipo, quasi che un pilota concentratissimo, con tanto di casco in testa, motore a ottomila giri, interfono attaccato con tanto di navigatore che già chiama la prima nota, e per di più di nazionalità finlandese, possa sentire esattamente il via pronunciato tra i denti a due metri di distanza da uno con un cronometro in mano che come preavviso gli ha chiamato in figure “meno cinque” e poi più.

Speriamo proprio, allora, che questo serva di lezione, e che dal prossi-







mo anno la proposta dell'avv. Aleffi di dare sempre il via con una bandiera, diventi effettiva per evitare che uno debba rischiare continuamente la pelle per sudarsi qualche secondo e finire poi per ritrovarsi dei minuti tra capo e collo per aver anticipato un attimo una partenza. L'occasione è comunque propizia per fermarsi ancora un momento su questo Alen, per la prima volta in Italia, che ha stupito tutti per l'estrema decisione della sua guida e per l'estemporanea prestazione offerta nella sua ultima prova speciale prima dell'inevitabile ritiro, quando ha compiuto una trentina di chilometri senza la ruota anteriore tra lo stupore e l'entusiasmo del pubblico di cui, ma poteva essere diversamente, è subito diventato il beniamino, anche se questa del viaggiare su tre ruote, sembra essere una prerogativa dei piloti nordici, basti ricordare Blomqvist che all'Alpenhart del '72 ne compì addirittura centocinquanta buona parte dei quali in autostrada ed a velocità folle anche per una Saab. E detto di Alen bisogna dire subito di Giulio Bisulli, l'intramontabile. Prima del via era piuttosto giù di morale: dopo tanti anni (dal '68) non era più con l'inseparabile "Attila" Zanucoli ancora ingessato dopo il pauroso incidente del San Martino di Castrozza. Al suo posto c'era Rossetti, baffuto triestino già amico d'infanzia (rallystica) di Bacchelli, un copilota serio, simpatico e decisamente bravo, ma non Zanucoli, il compagno di tante avventure, forse neppure solo automobilistiche.

In più con tanta paura di risentire dell'uscita di strada di Passo Cereda, un colpo duro questo, specie quando non si è più giovanissimi. Strada facendo invece la grinta è tornata e con la grinta la forza di stringere i denti anche quando la fatica, l'imperativo di arrivare ad ogni costo, le continue forature dell'ultima notte, sembravano avere il sopravvento. Un successo nel successo il suo, e quindici punti fondamentali nella scalata al mondiale per la Fiat, specie adesso che i rivali si sono ridotti ad uno con la Lancia che ora è seconda in classifica e che tenterà il tutto per tutto nel finale di stagione.

Ed intanto a Sanremo non si è limitata al primo posto, ma ha piazzato al quarto la Beta Coupé dell'indiano Mehta (forse il più contento di tutti al traguardo) ed al sesto ed al settimo le due HF di Monelli-Zamunaro (dopo la jella dell'anno passato una giusta ricompensa oltre che una conferma del valore di questo pilota) e Magnani-"Rudy" (non ce ne voglia il simpatico Magnani, ma sembra proprio che le cose migliori le abbia offerte "Rudy" guidando col suo stile "Rent a Car" e senza note mentre lui stava male). Un risultato questo che dice anche che nei primi sei posti assoluti la Lancia era rappresentata con tutta la sua produzione sportiva degli ultimi dieci anni.

In mezzo a questi, anzi davanti, l'Opel di Fagnola di cui già si è accennato in apertura. A giusto diritto; vorremmo ricordare che Fagnola non è nuovo ad imprese clamorose a Sanremo. Nel '72 infatti primeggiò ancora nel Gr. 1 recuperando l'ultima notte ben quindici minuti a Bray e Corino che lo precedevano dando allora un grossissimo dispiacere a quel Conrero che invece ieri ha pianto le ormai tradizionali lacrime di gioia per l'ennesimo successo di una sua vettura. Successo che comunque stava già assicurandosi Presotto grande protagonista fino alle ultime battute come lo sono stati per altri versi anche Liviero (a lungo quarto assoluto) e nella prima tappa Brambilla nettamente al comando del Gr. 3 poi vinto, grazie ad un finale in grande crescendo, dalla Porsche di "Iccudrac"-Defendenti.



”

*Bisulli, alla fine
2° assoluto, s'è
confermato
intramontabile
regalando punti
fondamentali
alla Fiat
nella corsa
al titolo iridato
della specialità*

”

Bisulli tiene alta la bandiera Fiat

Con una prova tutta cuore e determinazione Bisulli e Rossetti conquistano il 2° posto assoluto e salvano l'onore della Fiat che ha visto la sua squadra decimata dalle iniziali uscite di strada di Verini, Bacchelli, Paganelli e Pinto sulla speciale del Monte Ceppo (per problemi ai freni) e il successivo ritiro di Alen

LA MADRE DI TUTTE LE SFIDE

DI **CARLO CAVICCHI**

AUTOSPRINT N° 41 12 OTTOBRE 1976

Gli ordini di scuderia nella seconda tappa erano molto precisi: Munari e Waldegaard dovevano arrivare alla pari al via dell'ultima prova speciale e lì si sarebbe deciso tutto. Questo, ovviamente, era possibile perché nessun avversario da molte ore era più in grado di avvicinarsi ai due piloti di testa. Fiorio nel frattempo si macerava sul da farsi (e forse, in cuor suo, sperava come non mai che uno dei due, non importa chi, forasse una gomma finendo col perdere quel paio di minuti che avrebbero deciso da soli il nome del vincitore). Così, prima del via del Langan la situazione che si è presentata era la seguente: Waldegaard in testa con 4" di vantaggio su Munari. Due quindi erano le possibilità: lasciare i piloti liberi di giocarsi tutto sull'ultima speciale (soluzione, almeno sulla carta decisamente favorevole a Munari) oppure imporre ai due di arrivare alla pari sul traguardo di Sanremo lasciando che fosse il computo delle speciali vinte a decidere il nome del vincitore (ingiusto per tanti motivi, tra cui quello che da molte prove i due non tiravano più). Quest'ultima soluzione poi comportava il rischio che i due, non essendo dei regolaristi potessero sbagliare di un secondo o due finendo per vincere o perdere solo per un errore di passaggio. Si è scelto così di correre il rischio di una sfida sull'ultima prova.

Munari, che da tempo si ritrovava con la macchina alle prese con i freni che non volevano saperne di andare regolari (frenava prima troppo davanti, poi troppo dietro) lamentava anche un certo sottosterzo; decide quindi di tirare la barra posteriore di 5 mm (e, come dirà all'arrivo, sbaglierà clamorosamente perché non la controllerà fuori dai tornanti). Alla partenza il cronometrista dà il via a Waldegaard ma lo svedese non parte finendo col prendersi anche del cretino e del rimbambito dai presenti. In effetti lui lascia passare i quattro secondi che lo separano (in vantaggio) dal Drago e poi, in situazione di perfetta parità, scatta come un forsennato (per la cronaca il vero via glielo ha dato Nick Bianchi). La sua prova è tirata allo spasimo tanto è vero che alla fine avrà anche toccato vistosamente con un cerchio, ed i cronometri si fermano sullo stesso tempo di Munari, in pratica quattro secondi o quasi in meno, ed il rally è un bis svedese.

Pochi minuti prima dell'arrivo in colonna dei superstiti della massacrante quattordicesima edizione del Rally di Sanremo, il collega francese Lerust apostrofava tutti i presenti in questo modo: «Abolizione



Bjorn concede il bis su Stratos

Sulle strade del Sanremo, lo svedese Bjorn Waldegaard si sente davvero a proprio agio e al termine di un duello fantastico con Munari conquista la seconda vittoria consecutiva al volante della Stratos

1976

14^o
RALLYE SANREMO
4^o TROFEO FIAMM

Duello epocale in **4 secondi**

L'ESALTANTE CONFRONTO TRA WALDEGAARD
E MUNARI CHE CON LE STRATOS ALITALIA
SI GIOCANO TUTTO SULL'ULTIMA SPECIALE



dei ponti festivi, crisi economica, benzina a 500 lire, Waldegaard che batte Munari, non è certo un bel week-end per voi italiani!».

Non aveva tutti i torti, comunque, anche se lo spettacolo non è mancato a Sanremo dove la monotonia di un dominio assoluto, incontrastato, schiacciante delle Lancia Stratos è stata cancellata da un finale alla Hitchcock cui (suo malgrado) è stato costretto Cesare Fiorio per stabilire a chi toccasse vincere il rally che quasi matematicamente ha garantito col poker di macchine arrivate al traguardo nei primi quattro posti il poker nel campionato del mondo, un tris consecutivo dall'entrata in scena della macchina pigliatutto.

La faccia dello sconfitto

Ha vinto lo svedese Waldegaard d'un soffio, solo 4 secondi davanti alla nostra bandiera rallystica, Munari. Un successo nato negli ultimi chilometri del Passo Langan, ma che comunque il biondo nordico si è costruito nelle prime ventitrè prove speciali quando, con classe, bravura, impegno e tanta forza di volontà è riuscito a tenere la ruota, a tratti sopravanzando, a tratti contenendo il ritardo in distacchi irrisori, dello scatenato Munari che di prova in prova si trovava incredibilmente impossibilitato dal prendere il largo abituale su tutti gli avversari. In queste ventitrè prove il rally ha maturato il suo epilogo. I due campioni di casa Lancia si sono decisamente equivalsi mai permettendo, nemmeno per un attimo al direttore sportivo Fiorio di poter dire a uno di rallentare un minimo per tenere le posizioni alle spalle di quello oramai (anche leggermente) avanti.

Forse Waldegaard sentiva moltissimo questo rally per via della sua ventilata liquidazione di fine anno (andrà alla Fiat? andrà alla Toyota?), dopo una stagione decisamente scarsa, almeno sino al Sanremo, dove il solo polemico secondo posto a Montecarlo portava un po' di luce; fatto sta che il suo impegno è stato di una portata tremenda. Così, quando dopo una decina di "prove-trasferimento" si è trovato a giocare tutto nella speciale finale sulla bilancia deve averci messo tutto, abilità, mestiere, polemica, rabbia, freddezza, un pizzico d'incoscienza, quintali di orgoglio e ce l'ha fatta. Ha perso così Munari. Una sconfitta che è tale solo perché il secondo è lui, il Drago, perché in caso contrario 4" in un rally duro e lungo come il Sanremo fanno solo sorridere e dire che hanno vinto assieme. Ma Munari ha perso ed allora la questione si complica ed in gioco entrano mille altri problemi tra cui, forse il più importante, quello personale. Per noi che osserviamo dall'esterno questo Munari è decisamente apparso più umano e al pubblico anche più simpatico come sempre accade quando c'è uno battuto di strettissima, irrisoria misura, ma è inutile nascondersi che la sua faccia, all'arrivo, non era certo quella di un secondo classificato a Sanremo, ma quella di uno sconfitto, dell'ultimo della fila. Basti per tutti quello che ha dichiarato alla fine Ballestrieri al microfono: *«Sono contentissimo per me, ma mi dispiace moltissimo per Sandro che resta sempre il pilota che considero migliore».*

Dunque, è allucinante ma è così. Munari non è arrivato secondo, ha perso. Diceva Maiga: *«mi sarei giocato un milione al via del Langan che avremmo vinto noi, non me lo spiego proprio».* Anzi ora la cosa principale sarà vedere quali saranno le conseguenze di questa gara che comunque è stata un trionfo della Lancia. Il duello appassionan-



Il Drago è battuto!

«Non vorrei cambiare le carte in tavola, ma più che di vittoria di Waldegaard, si deve parlare della mia sconfitta». È questa la dichiarazione che a fine gara rilascia ad Autosprint, Sandro Munari battuto al termine di una battaglia lunga 1600 km con 35 prove speciali attorno all'asse Sanremo-Savona



”

*Ha perso così
Munari. Una
sconfitta che è
tale perché il 2°
è lui, il Drago,
perché in caso
contrario 4° in
un Sanremo
fanno solo
sorridere...*

”

”

Bjorn, che si è trovato a giocare tutto nella speciale finale sulla bilancia, deve averci messo tutto: abilità, mestiere, polemica, rabbia, freddezza, un pizzico d'incoscienza, quintali di orgoglio e ce l'ha fatta

”

Terzo e ultimo centro su Stratos

Per gli svedesi Waldegaard e Thorszelius quella conquistata a Sanremo è la terza e ultima vittoria colta al volante della Stratos. Alla fine di quella stagione lasceranno la Lancia

te tra i primi due, infatti, è stato solo per pura sventura un... "triello" perché Lele Pinto non ha certo sfigurato finendo staccato solamente perché un difetto in una pinza dei freni (l'anteriore destra) gli è costato ben 8' di ritardo ad un controllo orario, altrimenti c'era anche lui nonostante un'indisposizione nella prima tappa.

Pinto spaventoso

Anche per Pinto si è trattato di una prestazione un poco polemica ed i risultati gli hanno dato ragione: è sempre tra i migliori in assoluto ed una vera furia sulla Stratos. Nell'ultima notte, all'arrivo al San Romolo della prima Ronde, Arnaldo Bernacchini aveva gli occhi fuori della testa. «Non sono mai andato così forte» continuava a dire a tutti limitandosi solo a pensare che Lele era proprio matto, e lui di più dato che gli stava a fianco. Anche per Pinto si fanno previsioni sul suo futuro rallystico, ma ci sembra che un pilota così veloce chi ce l'ha fa bene a tenersele stretto. Col poco allenamento che si ritrovava, è stato proprio lui la vera sorpresa del rally assieme al gigantesco Verini che a Sanremo riesce a trovare sempre il terreno ideale per riproporsi grande tra i grandi. Chi l'ha visto passare con il "piroscafo 131" sull'asfalto piuttosto che sui (pochi) sterrati si è facilmente immaginato i suoi tempi da favola. A Sanremo Verini ha in buona parte annullato il divario tecnico tra la Stratos e la Fiat Abarth 131, ma ai 207 Cv dell'ultima versione della berlina torinese, quella più aggiornata tutta su giunti sferici anziché su gommini (come aveva anche Bacchelli), ha aggiunto 40 Cv di "piede", forse i più pesanti di tutti tanto che al suo confronto anche i compagni di squadra sono spariti. Chissà, non avesse avuto tanti contrattempi (traversa, distacco parziale del differenziale, e così via) prima di ritirarsi per una violenta picchiata, avrebbe potuto risolvere lui l'enigma Lancia perché per stargli davanti i due di testa non avrebbero mai dovuto rallentare nemmeno per un momento. Ma Verini non è stato il solo a "volare" fuori strada. Tutto il rally è stato un festival di uscite spettacolari e per fortuna incruente (ed ecco che rispunta la parola miracolo!). Ne sa qualche cosa Alen che nel tratto da Colle San Bartolomeo al Teglia è finito per una scarpata ruzzolando e capotando ripetutamente nel modo peggiore (muso-coda) fermandosi settanta metri più sotto con uno spavento unico e chiudendo dopo due prove anche questo Sanremo (confermando una tradizione a lui poco favorevole da queste parti), dopo che due meccanici sono dovuti entrare in parco chiuso per aiutarlo a partire. E ne sa qualcosa anche Bacchelli che si è fermato proprio sul ciglio, anzi poco oltre il ciglio (e come ha fatto?) di una lunga scarpata del Teglia mettendo fine ad una corsa molto valida ma certo meno incisiva di quella di Verini.

Non è volato invece Ballestrieri anche se sulla strada pareva volerlo fare. All'arrivo lui era molto contento di essere arrivato primo con una vettura normale alle spalle dei turbojet Stratos, s'intende! In effetti con la sua corsa, aversata da tantissime contrarietà piuttosto banali (rottura di sei cavi dell'acceleratore, forature ripetute, distacco della calotta dello spinterogeno in prova speciale), Ballestrieri ha ribadito due cose: di essere bravo e tenace come sempre e di saper valorizzare al massimo la vettura che si ritrova a disposizione, una Kadett GTE che ha permesso a Virgilio Conrero di ridicolizzare quelle ufficiali



”

*Con quattro
Stratos al
traguardo, la
Lancia fa poker
anche nel
Mondiale Rally:
è un tris
consecutivo
dall'entrata in
scena della
macchina
pigliatutto*

”





dell'Heuro Andlerteam decisamente meno competitive anche se affidate a due campionissimi come Rohrl e Nicolas (finiti subito fuori per rotture al motore). Ma al di là della vittoria assoluta il Sanremo più che mai doveva chiarire tanti dubbi in campo nazionale ed in buona parte c'è riuscito grazie al suo particolare punteggio. "Tony" Fassina e Mauro Mannini, per cominciare, sono infatti i nuovi campioni italiani succedendo a Bobo Cambiaghi ed Emanuele Sanfront (che erano in gara con una Fiat 131 mai particolarmente entusiasmando e poi ritirati per la rottura del differenziale). Al via "Tony" si è presentato con una macchina a prestito e l'imperativo di arrivare a tutti i costi. Ce l'ha fatta ed è stato bravissimo anche perché ha completato con il suo quarto posto assoluto il trionfo Lancia. Il suo scontro diretto con Bianchi invece praticamente non c'è stato per l'uscita subitanea di quest'ultimo dalla sede stradale. Con "Tony" meritato campione (a prescindere da tutto) e sfortunatamente in ombra perché il suo successo è venuto ufficiale in una gara dove altri fattori hanno preteso la precedenza, anche Presotto-Perissinot e le giovanissime Fabrizia Pons e Gabriella Zappia si sono messi un titolo in tasca. Presotto, secondo di gruppo dietro il sempre scatenato Lucky, ha bissato il suo titolo nel turismo di serie, riprendendosi lo scettro che fu suo nel '74, mentre le due ragazze, con l'Alfa sud di Antinucci, succedono alla coppia Cambiaghi-Grandi nel campionato femminile con solo due risultati all'attivo. Niente da fare invece nel Gruppo 2 e nel Gruppo 3. Ormezzano, comunque, assieme a "Rudy" molto difficilmente potrà perdere nel turismo preparato dove è in testa grazie al successo di Sanremo dove è stato sempre tra i protagonisti e dove ha potuto trarre anche vantaggio dai ritiri (rovinosi, per uscite di strada) di Trucco e Bonamico oltreché da quello dello scatenato Dall'Ava che viaggiava eccezionalmente forte e che certo non meritava di vedersi per due volte rischiare la pelle per la rottura inopinata di due cerchi in lega che definire difettosi è solo un complimento. Nel Gruppo 3, invece, Brambilla pareva già certo campione quando la rottura del cambio lo ha fermato nel finale di gara. Prima di lui Pantaleoni si è mangiato le mani, e forse anche qualcos'altro, per il distacco di un tubo della benzina malamente fissato (ed anche per lui poteva significare un titolo certo) così ha finito per avvantaggiarsene Mancini che a Sanremo non era riuscito a partire per mancanza di... fondi. Per loro deciderà il Campagnolo a fine novembre.

La sua assenza da qualsiasi campionato (anche per la sua proverbiale jella) non ci permette mai di dare a Lorenzelli il risalto che merita. A Sanremo tanto per cambiare è stato entusiasmante e dispiace veramente che all'arrivo dello staff (ufficiale) Fiat abbia trovato il tempo per venire a complimentarsi con lui. In fondo questo pilota privato che è sempre tra i primi con uno spider Fiat molto grazie alla passione della Kleber e all'amorevole interessamento di Mordenti (clienti Fiat) è riuscito dove la squadra ufficiale ha fallito battuto solo da campioni come Waldegaard, Munari, Pinto "Tony" e Ballestrieri, oltretutto alla guida di vetture di certo più potenti della sua. Gli è venuta comunque la soddisfazione di essere festeggiato da tutti all'arrivo oltre alla certezza di essere già un beniamino del grande pubblico, quello che incontenibile ha fatto ala ai concorrenti su tutte le prove speciali molto più disciplinato e controllato che in passato da una organizzazione che si è rilevata veramente efficiente.



”
*Oltre a
Waldegaard
e Munari il
Sanremo 1976
mette in vetrina
Pinto, "Tony"
e Ballestrieri,
ma soprattutto
un Verini
scatenato*
”

Sandro a muso lungo

È un Sanremo da muso lungo per Sandro Munari qui con la moglie Flavia. Mentre il team festeggia la vittoria del terzo titolo iridato di fila per lui resta forte l'amarrezza per una vittoria sfumata per soli 4 secondi



Verini collezionista di secondi posti

PER BEN 4 VOLTE MAURIZIO CHIUDE ALLE SPALLE DEL VINCITORE: «IN 3 OCCASIONI HO OBBEDITO AGLI ORDINI DI SQUADRA»

DI **LUCA PAZIELLI**

Un poker di secondi

La prima seconda piazza al Sanremo Verini la coglie nel 1973 (sopra) piazzandosi con la 124 Abarth a sandwich tra le Alpine di Therier e Nicolas. È l'unica volta in cui Maurizio non è costretto a subire un ordine di scuderia che lo priva della vittoria come accaduto nel 1975, 1977 e 1978

Sono in totale diciassette le partecipazioni di Maurizio Verini al Rally Sanremo, compresa un'edizione Eco rally riservata ad auto ibride: si tratta di un vero record. Come le volte che si è piazzato secondo assoluto. Ben quattro nelle tredici apparizioni consecutive che la "Sfinge" ha messo insieme dal 1971 al 1983 sulle strade del Mondiale all'italiana. È sempre stato un grande protagonista, prima con la 124 Spider poi con la 131 Abarth e ancora con l'Alfa Romeo e la Opel, ma alla fine ha collezionato soltanto quattro piazze d'onore, tanta delusione e qualche rimpianto.



fotografie ACTUALFOTO



E riflette: «Ho pensato spesso al fatto che una vittoria al rally Sanremo, gara valida per il campionato del mondo della specialità, avrebbe potuto dare una svolta diversa alla mia carriera oltre che il prestigio di entrare in un albo d'oro esclusivo. L'amarazza c'è soprattutto per aver dovuto ben tre volte obbedire a ordini di squadra. È successo nel 1975, nel 1977 e ancora nel 1978, la prima volta con la 124 poi due volte con la 131. Mi consola soltanto il secondo posto conquistato nel 1973. È stato il mio primo risultato importante in una gara internazionale, in un sandwich di Alpine, tra Therier e Nicolas, durante la gara i francesi si chiedevano chi era mai questo Verini che osava metterli in difficoltà». Fin qui i dolci ricordi perché ci sono altre tre occasioni nelle quali Maurizio si è sentito sacrificato alla ragion... di stato dei giochi di scuderia in casa Fiat. Sottolinea: «Adesso voglio ritornare su quelle tre gare che ho perso praticamente a tavolino. Nel 1975 stavo recuperando bene su Bjorn Waldegaard, che aveva dei problemi alla sua Stratos e mi hanno fatto capire che dovevo rallentare per favorire i "cugini" della Lancia che erano in lotta per il mon-

diale. Nel 1977 invece lotta in casa Fiat, con le 131 Abarth, passo in testa davanti a Jean Claude Andruet, poi accuso problemi al differenziale che decidono di cambiarmi alla prima assistenza. Stranamente impiegano qualche minuto in più per sostituirlo e pago al successivo controllo orario. Ma non mi do per vinto e continuo la rincorsa sul francese. Dopo un'accesa discussione nel motorhome Fiat, con i capi Gianfranco Silecchia e Daniele Audetto, capisco che, per motivi di marketing, fa più comodo una vittoria della macchina di Fiat France, e obbedisco. Lo stesso Luca Cordero di Montezemolo mi ringraziò dicendomi che sarei stato favorito in un'altra occasione. Ma quando questa si presentò un anno dopo, non fu così. Perché nel 1978, dopo il clamoroso ritiro di Adartico Vudafieri, avrei potuto lottare per la vittoria con Markku Alen, ma appena mi sono avvicinato mi è stato chiesto di mantenere la posizione, quella promessa di Montezemolo non valeva più perché a fine stagione si sarebbe concluso il mio ciclo nel Gruppo ed avevo già firmato con Opel. Ho obbedito ancora una volta, ma sono pentito».



NEL 1978 ALLA PRIMA APPARIZIONE A SANREMO È IN LIZZA PER LA VITTORIA MA SBATTE. PER LUI IL MONDIALE ALL'ITALIANA DIVENTA TABÙ

DI **LUCA PAZIELLI**

Mai una gioia a Sanremo per Adartico Vudafieri. Sei partecipazioni senza riuscire a vedere il traguardo. E anche una vittoria, sfuggita quando sembrava lì a un passo, che brucia ancora nella sua prima volta lungo le speciali del Mondiale all'italiana. È il 1978 e il pilota di Castelfranco Veneto è davanti a tutti con la Lancia Stratos. È una favola ma mancherà, purtroppo per lui, il lieto fine. «Quella volta - ricorda oggi il pilota trevigiano - ho veramente buttato via una vittoria clamorosa che stavo meritando, perché nonostante fosse il mio primo Sanremo, nel confronto con i "mostri sacri", io ero lì, in testa. Dopo l'uscita di Rohrl, era iniziata una bella sfida con Alen anche lui al volante della Stratos e in lotta per la conquista della Coppa Fia Piloti che poi conquisterà. Stavamo ritornando verso l'entroterra di Sanremo, abbandonando la zona del Savonese dove le condizioni climatiche erano complicate, invece sull'asciutto avevo ritrovato più fiducia. Nelle ultime quattro prove della seconda tappa recuperò 24" ad Alen e passo in testa con 17" di vantaggio. Una progressione pazzesca, che mi permette di chiudere la penultima tappa davanti a tutti, con buone prospettive per la tappa finale. Ma ci furono un po' di discussioni che compromisero la mia serenità. Avevo scoperto che le gomme da bagnato che usava Alen erano di una nuova miscela più performante: in quella occasione la Stratos di Markku era oltretutto sponsorizzata Pirelli, mi dissero, però, di non fare polemica e anzi mi impedirono di parlarne con i giornalisti. Alla partenza della terza tappa, fu presa la decisione di cambiarmi le pastiglie dei freni, nella confusione feci un grave errore non rolandole e affrontai così la prima prova speciale della terza tappa, la micidiale Ronde. Eravamo molto tesi io e Mannini e andai in testa coda, per fortuna limitando i danni perché comunque il nostro fu il terzo tempo, ma Alen ci aveva recuperato 13". Ci trovavamo quindi separati da soli 4" alla partenza della ripetizione della infernale Ronde. All'assistenza del Jolly Club decidemmo di cambiare nuovamente le pastiglie e ci presentammo ad inizio prova. Questa volta ero più calmo, concentrato e determinato tanto che al secondo intermedio mi hanno segnalato un vantaggio di 12", imboccato il tratto più insidioso, quello tra Perinaldo ed Apricale in accelerazione, per un breve rettilineo, le ruote posteriori andarono sullo sporco facendomi perdere il controllo. E così siamo finiti qualche metro sotto strada in mezzo alle frasche. Il sogno era svanito, quello di vincere una gara mondiale da pilota privato contro tutti gli ufficiali (impresa che è riuscita l'anno successivo al suo rivalissimo Tony Fassina n.d.r.). L'unica soddisfazione era che comunque quell'anno vincevo il Campionato Italiano e la squadra Lancia mi metteva a disposizione una loro macchina per il rally di Corsica. A quella prima volta ne sono seguite altre. Nel '79, '80 e '81 con la 131 ho sempre avuto problemi e poi con la 037 nell'83 e nell'84 ho commesso errori fatali così il mio personalissimo palmares col rally di Sanremo è rimasto totalmente sguarnito».



Mai una gioia per Vuda a Sanremo

Nel 1978 Vudafieri e Mannini sulla Stratos comandano per lunghi tratti ma poi nella terza tappa volano fuori nel tratto insidioso tra Perinaldo e Apricale. In altre 4 occasioni il trevigiano correrà il Mondiale all'Italiana (due con la 131 Abarth e due con la 037) senza mai vedere l'arrivo

ACTUALFOTO

L'IMPRESA SFUMATA



1978

4

RALLYE SANREMO

1978 6 TROFEO FIAMM 1978

Vudafieri e quel sogno infranto

STRATOSFERICO

1979

21
RALLYE SANREMO
TROFEO FIAT

Tony da Guinness dei privati

CON UN'IMPRESA LEGGENDARIA IL PILOTA
VENETO GIGANTEGGIA FACENDO SALTARE
I PIANI DELLE CASE UFFICIALI

DI **CARLO CAVICCHI**
AUTOSPRINT N° 41 9 OTTOBRE 1979



Tony e fulmini (inutili) di Rohrl

È questo il titolo del servizio su As n°41 che esce a metà ottobre del 1979 dedicato alla vittoria di Tony e Mannini a bordo della Lancia Stratos. Un'impresa ancora oggi ricordata con grande enfasi



ACTUALFOTO

Dopo anni di vittoria dell'industria italiana, si può finalmente tornare a parlare di vittoria della manovalanza italiana. A Sanremo, in un rally lungo, duro, addirittura impossibile per dei privati, due piloti italiani si sono presi la più grossa soddisfazione della loro vita rilanciando tutta la categoria dei drivers di casa nostra nelle posizioni più alte della graduatoria mondiale. "Tony" Fassina e Mauro Mannini hanno stradominato dall'inizio alla fine tutta la concorrenza privata o ufficiale che fosse, lasciando chiaramente intendere intenzioni e valore. Per gli sconfitti non ci sono attenuanti se non quelle della loro, perlomeno occasionale, inferiorità di fronte allo strapotere dei due di testa e della Stratos-alla-Darniche che ha loro fornito Maglioli e seguito direttamente prova per prova Piero Spriano. Il successo di "Tony" è il frutto di una stagione sempre ad altissimo livello. Gara per gara, di dominio in dominio, lui e Mannini, avevano maturato la convinzione di vivere un eccezionale stato di grazia favorito dall'altissimo livello del nostro rallysmo, considerato morto da queste parti ma pur in grado di sfornare ogni anno piloti nuovi e sempre più veloci, di tingere di tricolore il campionato europeo e la Mitropa Cup dello scorso anno (gli unici tentativi offerti ai nostri, e puntualmente centrati), e pur con ciò sempre schiacciati dalla considerazione generale che vuole gli stranieri più forti, più professionisti, più preparati. Ma oggi l'Italia è un Paese di talenti, perché l'attività è tale e tanta che non potrebbe essere altrimenti. Così in ASA ci si è potuti prendere il lusso di gettare nel dimenticatoio tutti gli italiani "vecchi" (Pregliasco, Verini) ed i meno vecchi (Bacchelli, Carello) giocando ad inventare ogni anno "l'erede del Drago" per constatare ogni volta che questo non c'è.

”

*Un rally
di Sanremo
all'antica con
un "privato"
davvero
stratosferico
ripropone il
valore dei nostri
piloti buttati via
malamente*

”

Eppure anche Bettega, al primo tentativo-confronto con la 131 non ha certo avuto paura dei più blasonati compagni di squadra e per viaggiare ai limiti più alti non ha neppure dovuto affaticare molto gli organi meccanici tanto da essere l'unico indenne da guai.

Così "Tony" che ad un certo punto della stagione, stimolato o meglio infastidito da queste convinzioni, purtroppo fatte proprie anche da certa parte dell'opinione pubblica, ha accettato un consiglio ed ha provato, con Vudafieri, ad uscire dai confini per un primo contatto con il correre fuori d'Italia. A Madeira lui e Vudafieri hanno frantumato avversari e tutti i record di Vatanen di un anno prima. Qui ovviamente, nessuno ci ha fatto caso, ma è servito a "Tony" (e sarebbe stato lo stesso per Vudafieri se non si fosse fermato troppo presto) a convincersi ancora di più delle proprie possibilità e da quel momento ha aspettato solo Sanremo ed il maggior numero possibile di avversari tanto è vero che il più dispiaciuto sin dalla vigilia dell'assenza di Darniche era proprio lui. Si è preparato al meglio (il meglio possibile considerando gli impegni di campionato e quindi la Coppa Liburna che ha vinto) cercando di essere professionista anche nella preparazione fisica e, dal pronti-via, ha menato botte da orbi a destra e a manca superando molto bene anche il tiro mancino dell'errore di conteggio nella 22ª ps quando un cronometrista impazzito (forse di fatica) gli ha regalato 3' di troppo che psicologicamente annullavano tutto il suo vantaggio prima delle prove di terra. Così per 2 giorni la stampa di mezza Italia dava in testa prima Bettega e poi Rohrl ed il secondo, in particolare, partiva davanti a lui proprio sulla terra usurpandogli una posizione che si era nettamente guadagnato. Ma al via della 3ª tappa le posizioni erano già ristabilite anche senza quei 3' (poi concessi quasi a fine gara, a risultato già deciso). A quel punto Rohrl, il più tenace avversario ha rotto anche il differenziale perdendo a sua volta 5', ma era già staccato di oltre 4'. Con "Tony" ha vinto la sua guerra anche il Jolly Club con la sua superba assistenza forte di ben 140 punti (con soli 4 furgoni e 2 auto e perlomeno dieci sosia di Bortoletto e Spriano che erano contemporaneamente ovunque, alla faccia che gli italiani vanno piano!). Rispetto alla Fiat mancava l'aereo, ma in più c'era tanto entusiasmo quanta delusione dall'altra parte.

Certo il Sanremo non è stato solo la corsa dei due di testa, ma il valore del loro risultato è tale che lo spazio loro destinato sarà sempre scarso. Sì perché la concorrenza agguerrita c'era anche se molta si è persa per strada. Quella-che-conta, comunque, è arrivata al traguardo. Tutte e tre le 131 Alitalia hanno terminato, ma il loro abituale passo vincente ha zoppicato. Anche la loro proverbiale affidabilità, oltretutto. Tranne che per Bettega, bravissimo anche in questo, per Alen e per Rohrl differenziale e coppie coniche si sono sprecati così come disturbi all'impianto frenante. I due grandi campioni hanno messo in mostra cose egregie, hanno tenuto insomma fede al loro ruolo ed alla loro fama, ma altri sono andati più forte. Non hanno perso loro, insomma, hanno vinto i nostri per loro stessa ammissione.

E il Sanremo? La formula è giusta anche se qualche ritocco è necessario specie riguardo la lunghezza della prima tappa. Unica alternativa potrebbe essere il ritorno a febbraio, adesso che c'è il vuoto della Svezia. Ma ci sarà tempo di ripensarci in futuro. Intanto complimenti per il presente e grazie alla formula se ci ha permesso di rivedere un italiano al primo posto in un rally mondiale.

Un Sanremo extra-large con 74 ps

Il Rally di Sanremo 1979 è una maratona infinita con la corsa che dalla Liguria si allunga fino a San Marino. Sono 4 le tappe in programma con 962 km di prove speciali su un percorso totale che ne misura circa 3000. Sono 74 i tratti cronometrati: Tony firmerà il miglior tempo in 24 occasioni. Vincerà la gara con un distacco di quasi 5' su Rohrl e di 18' su Bettega entrambi sulla 131 Abarth Alitalia



CITTA' DI SANREMO 21^o A.C. SANREMO
RALLYE SANREMO
7^o TROFEO FIAMM
CAMPIONATO DEL MONDO RALLYES

PIONEER
car stereo

stner

OLAN



avolo per capobello
in campo per capobello
PIONEER
car stereo

Yellow jacket

Blue jacket

TRIS IRIDATO PER LA 131



1980



ACTUALFOTO

Insindacabile

trionfo Fiat

CON LE AUTO UFFICIALI BLOCCATE A TORINO DALLE MAESTRANZE IN RIVOLTA, LA CASA TORINESE VINCE IL SUO TERZO E ULTIMO TITOLO IRIDATO RICORRENDO A UN CAMUFFAMENTO

DI **CARLO CAVICCHI**

AUTOSPRINT N° 42 14 OTTOBRE 1980

Gran giro di Walter

Con la 131 Abarth in livrea Jolly Club Walter Rohrl conquista la sua prima vittoria al Sanremo, ultima ciliegina sulla torta a una stagione che lo vedrà laurearsi per la prima volta campione del mondo. È un successo che certifica anche il terzo titolo iridato nel Mondiale Marche da parte della Fiat: sarà anche l'ultimo conquistato dalla casa torinese nella storia della specialità



Saranno in molti il prossimo anno a fare la fila a fine estate in Piazza Istria a Milano, davanti alla sede del Jolly Club per avere una vettura con cui correre il 23° rally di Sanremo considerato che gli ultimi due rallies sono stati dominati dalle bianche vetture della scuderia lombarda, una volta con "Tony" e, adesso, con il tedesco Walter Rohrl. Già, proprio così. Per mettersi in tasca la quasi matematica certezza del titolo sia marche che piloti (mancano pochissimi punti, ma è solo una formalità) la Fiat ed il suo lungo campione in annata strepitosa hanno dovuto ricorrere al camuffamento per sfuggire ad una situazione che sarebbe ridicola se non fosse, purtroppo, molto più seria. Le auto preparate per lunghi mesi alla bisogna di un rally lungo e difficile, con avversari desiderosi soprattutto di compiere la grande impresa in casa dei favoriti per il mondiale, sono rimaste a Torino in Corso Marche a far compagnia ai ricambi e ai furgoni bloccati dalle maestranze in rivolta.

Una situazione che col passare dei giorni della vigilia si è fatta sempre più disperata costringendo i responsabili sportivi della Casa torinese

ad inventare soluzioni alternative. Qualche cosa si è trovato per Bettega e per Alen (con modifiche dell'ultima ora che hanno confermato che tutte le macchine del reparto corse destinate ai clienti sono sì uguali a quelle della squadra ufficiale poi, però, si scopre che quando le usano le "prime firme" debbono diventare ancora "più uguali") mentre per Rohrl, che giustamente era il numero uno dovendo difendere la prima posizione nella classifica piloti, si è ricorsi ad un "prototipo" 131 in prova in Corsica: un'auto leggerissima, appena poco sopra ai 900 kg.

Quanto questa vettura, studiata appositamente per l'asfalto avrebbe potuto resistere nessuno lo sapeva, ma il primo pensiero è stato quello di evitare di farla correre con i colori ufficiali per almeno due buone ragioni: non aggiungere motivi in più di polemica col braccio di ferro Fiat-sindacati (dando l'impressione di aver trovato il modo di far uscire una vettura di nascosto) e poi perché questa non era proprio la vettura che l'Abarth avrebbe voluto presentare a Sanremo, troppo fragile e con grossi problemi di trazione sulla terra. Ecco allora che in un pollaio dell'entroterra ligure si è fatta la faccia alla 131 affidando il

maquillage al Jolly Club, quella scuderia che beffò nel '79 i colori ufficiali. Chissà, forse il miracolo si sarebbe ripetuto. Ed è successo offrendo anche una ragione in più ai tecnici torinesi per andare fieri dei loro prodotti. L'annata si fa sempre più ricca di titoli dopo quello marche in pista, ma soprattutto la filosofia costruttiva della 131 continua ad essere vincente nonostante gli anni si accumulino e gli avversari facciano evidenti passi da gigante.

Il 1980 non è ancora da mettere in pensione, eppure c'è già tanto da andare fieri. Per la Fiat ci sono cinque vittorie clamorose (Montecarlo, Portogallo, Argentina, 1000 Laghi e Sanremo) praticamente tutte le prove mondiali, o marche o piloti, un risultato in passato mai colto da nessuno mentre per Rohrl c'è la soddisfazione di aver raggiunto Ove Andersson nel record di vittorie iridate in una stagione: 4. D'altronde il rally di Sanremo è una corsa che di soddisfazioni agli appassionati italiani ne ha sempre date e continua a darne. A parte la vittoria di Rohrl e Geistdorfer maturata con una logica fredda ed implacabile c'è ormai la tradizione che vuole ogni anno alla ribalta il pilota di casa che più ha fatto parlare di sé nell'arco della stagione. In questo il Sanremo non premia mai a caso. Due anni fa toccò a Vudafieri sfiorare l'assoluto fino all'ultimo nel bel testa a testa con Alen; lo scorso anno è stato "Tony" a vincere ed è stato giusto perché la sua stagione fu davvero esaltante, quest'anno a farci sperare a lungo è stato Dario Cerrato, co-protagonista assieme a Lucio Guizzardi di un bel sogno disturbato da diverse contrarietà ma comunque sufficientemente lungo per far capire a tutti, italiani o stranieri, piloti o spettatori o giornalisti, che la nostra macchinetta-da-rally di prodotti interessanti ne sforna sempre, basta saperli valorizzare. Cerrato non ha avuto un anno in cui può dire di aver raccolto quanto ha seminato, ma di certo un risultato che da anni andava cercando lo ha trovato: quello che nessuno adesso si può più permettere di discuterlo. Con l'incredibile parco partenti che la nuova formula della gara ha favorito, ovviamente il rally non si può ri-assumere in Rohrl e Cerrato...

Così è giusto ricordare il procedere furioso ed anche polemico di Alen, perfettamente a suo agio nella "controfigura" di "Lucky" sulla vettura OlioFiat-Quattro Rombi. Fin che l'auto gli ha concesso qualche cosa lui è stato davanti. Alla fine della 1ª tappa il suo motore era allo stremo delle forze. Già da diverse ore i meccanici tentavano ogni sorta di intervento per tenerlo in vita, ma c'era ben poco da sperare. Eppure, con non più di 170-180 cavalli sotto il cofano, il finlandese è stato irraggiungibile. Poi si è messa di mezzo la frizione ed il tutto è finito in un amen. Bettega, poi, non è stato da meno. È italiano, ma ormai va come un nordico e come un nordico sa essere freddo, accettando anche gli amari regali della sorte. Al via ha pagato caro lo scotto della preparazione affrettata delle vetture ed ha tardato subito di 13' al primo controllo. Un modo come un altro per saper che le 49 prove che si accingeva ad affrontare non gli sarebbero servite a niente, se avesse mire di vittoria o di piazzamento di lusso. Eppure lui ha continuato con tenacia da vero professionista (ma allora anche i nostri sanno esserlo?), e si è fatto largo a suon di tempi superando nella polvere avversari più lenti, superando anche lo spavento di un doppio volo carpiato con avvitamento nelle prime prove della 2ª tappa. Alla fine è arrivato sesto ma per chi scrive ed anche per il suo copilota, il sempre ottimo Bemacchini è stato sicuramente un vincitore.





”

In un pollaio dell'entroterra ligure si è rifatta la faccia alla 131 di Rohrl affidando il maquillage al Jolly Club, quella scuderia che nel 1979 beffò i colori ufficiali

”

Alen finisce kappò

Con la 131 Abarth in versione Olio-Fiat 4 Rombi, Markku Alen è costretto ad alzare bandiera bianca nel corso della ventesima prova speciale per la rottura del motore



”

*Il rally e due
donne. Il rally
a due donne.
Michèle Mouton
e Fabrizia Pons
moltiplicate
per Quattro
hanno vinto
il Sanremo...*

”

ACTUALFOTO

1981**23°
RALLYE SANREMO
9° TROFEO FIAMM**

LA STORIA SI RISCRIVE

La corsa piu bella del **mondo**

PER LA PRIMA VOLTA DUE DONNE, MICHÈLE MOUTON
E FABRIZIA PONS, SI IMPONGONO IN UN RALLY
MONDIALE. E PER L'AUDI È IL PRIMO CENTRO IRIDATO

DI **IVAN ZAZZARONI**

AUTOSPRINT N° 42 13 OTTOBRE 1981

Il rally e due donne. Il rally a due donne. Michèle Mouton e Fabrizia Pons, moltiplicate per Quattro, hanno vinto il Sanremo. Adesso ne parlano tutti e ancora ne parleranno perché due ragazze si sono imposte in una prova mondiale - per la prima volta da quando esiste il campionato - dopo sei giorni di corsa, un'estenuante cavalcata che ha finito per provocare la più impressionante serie di uscite di strada e di capottamenti della storia del Sanremo. Tutti, chi più chi meno, ad eccezione di Michèle che ha consegnato la sua Audi Quattro perfettamente intatta ai responsabili del team tedesco, sono usciti di strada, si sono messi almeno una volta la loro auto per cappello, deformandone brutalmente la carrozzeria. E alla fine, sul podio si sono presentate vetture in condizioni pietose. Michèle, seduta sul tetto della Quattro, sembrava non rendersi ancora conto di ciò che aveva fatto. Sorrideva, la bocca sfiorata da un tratto di rossetto. Dietro di lei, il primo uomo, Henri Toivonen, il ragazzino terribile che ha fatto impazzire la gente (decine di migliaia di persone) di Toscana e Liguria accorsa a seguire il rally "di casa".

In sei giorni, il Sanremo è nato, è cresciuto e si è concluso, macinando chilometri di asfalto, poi di terra, tanta, e ancora di asfalto. E proprio sulla dominante terra-asfalto è vissuta la gara in una logica, se così si può definire, che non ha lasciato spazio a tattiche o machiavelli, ma che si è ridotta a una comune e poderosa pressione sull'acceleratore. E in sei giorni, il Sanremo ha offerto protagonisti, emozioni e situazioni talmente contrastanti, da avvalorare ulteriormente la tesi della "pigriata". Il Sanremo si è iniziato per Rohrl e per Rohrl sembrava dover si concludere. Se la Porsche del campione del mondo avesse retto, probabilmente saremmo qui a scrivere del secondo successo sanremese, consecutivo del più grande rallista del momento. E sarebbe certamente più semplice riassumere in un commento, questa 23ª edizione. Diremmo: ha vinto Rohrl, evviva Rohrl, è il più forte di tutti. E, invece, il pilota di Regensburg non ha vinto. Il rally, lo sapete, è finito



Regine d'Italia (e non solo)

Il successo ottenuto da Michèle Mouton e Fabrizia Pons nel Sanremo del 1981 con l'Audi Quattro ha una vasta eco. È il primo messo a segno da due donne in una gara di campionato del mondo. E non sarà neanche l'ultimo visto che l'anno seguente le due donne vinceranno altre tre volte nel Mondiale sbancando in Portogallo, Grecia e Brasile

”

*Michèle seduta
sul tetto della
Quattro,
sembrava non
rendersi ancora
conto di ciò che
aveva fatto.
Sorrìdeva, la
bocca sfiorata
da un tratto di
rossetto*

”

ACTUALFOTO



Una sfida lunga 61 prove speciali

È una sfida che si gioca sulla disputa di 61 prove speciali il Rally di Sanremo 1981. La Mouton fa segnare il miglior tempo in 9 occasioni e al traguardo precede Toivonen e Tony



per Mouton, ma tra il tedesco e la francese c'è stato un titano, Michele Cinotto, il pilota che ha acceso le speranze della folla infrantasi, poi, contro un'uscita di strada. E c'è stato anche un finlandese, Vatanen, che solo nella 1ª prova dell'ultima sezione ha visto frantumarsi, con lo sterzo, le ambizioni di vittoria nel rally e una consistente ipoteca sul titolo di campione del mondo. Ecco allora che tra questi piloti protagonisti si inquadra la corsa della vettura regina del 23° Sanremo, l'Audi Quattro. Sulla terra non ha assolutamente avuto rivali e per ben 46 volte è giunta prima nelle speciali. Mikkola ne ha vinte 30, ma non è mai stato in corsa per il successo finale, perché molto presto è rimasto vittima della singolare "legge" della Quattro: «Quello che non c'è non si rompe, sulla Quattro c'è tutto ed è, quindi, più facile che si verifichi un guasto». Dopo Mikkola - un nome che sembra lo storpiamento finnico di Michele (Cinotto), e di Michèle (Mouton) - la Quattro è stata al comando con il giovane pilota piemontese che ha fatto meglio del "maestro" nordico, in più di un'occasione, ma che ha finito per pagare lo scotto di una preparazione fisica non ancora all'altezza di gare così dure e di un pizzico di inesperienza. Quel che è certo, è che Cinotto, ha un futuro assicurato perché è in possesso di doti tecniche e di un coraggio invidiabili. È stato il rally di una donna, ma anche quello dei giovani. E per giovani, intendiamo Cinotto, Biasion, Cerrato, ma soprattutto Henri Toivonen il pilota che ha portato la Talbot a un passo dal mondiale ma, che, dopo che Fréquelin ha concluso con troppo anticipo il suo sfortunato Sanremo. Con Toivonen si sta certamente creando un mito: quello del pilota "da cinema", dell'exasperata spettacolarità, in pratica un po' quello che accade in F.1 per Gilles Villeneuve.

C'erano tante sfide all'interno di questo rally e c'era la lotta per la sopravvivenza della 131 Abarth, una vettura che ha dimostrato di essere ancora affidabile su certi percorsi e che con Bettega, Cerrato e Alen si è mantenuta fra le migliori vetture a due ruote motrici. Oddio, non è che la classifica giustifichi questa impressione, perché la prima 131 in classifica è solo 8ª ed è quella di Cerrato, ma quei poveri cristi di piloti Fiat si sono resi protagonisti di alcune tra le più spettacolari acrobazie, conclusesi fuoristrada. Vudafieri è mancato, ma non poteva essere altrimenti. Senza provare, a mo' di RAC, non si può affrontare il Sanremo, e visto che "Vuda" si è dovuto sorbire prima della prova mondiale, un ulteriore "brodino" europeo in Svizzera per tranquillizzare Fiorio sulla conquista del titolo continentale, l'uscita di strada con la quale ha concluso la corsa sa di fine di un inutile calvario. Il suo avversario nel tricolore, "Tony" è giunto terzo, ma non è riuscito a migliorare la sua posizione di leader della graduatoria e finirà per giocarsi il tutto per tutto nelle restanti prove del campionato...

Ma ha poi vinto il Sanremo? Se la risposta tenesse conto unicamente del "fattore pubblico" - cioè numero di persone ed entusiasmo - sarebbe oltremodo positiva. Con un appunto: molto, troppo spesso si è scritto della irresponsabilità di alcuni spettatori, per il Sanremo, il concetto va ripetuto. Molti piloti, e tra questi Bettega, Mikkola e Alen, si sono lamentati del comportamento di alcuni tifosi in certi tratti del percorso. Quello che si chiede, ancora una volta, è di cercare di recepire questo appello per far sì che il rally non oltrepassi il limite al quale è drammaticamente vicino e di riflesso che questa splendida disciplina automobilistica non subisca in futuro, come è già accaduto, gli effetti della legge del taglione.

AUTO
SPORT
ST

MICHÉLE SCRIVE SU AUTOSPRINT



1981

23°
RALLYE SANREMO
9° TROFEO FIAMM

Non ha vinto una **do**

ACTUALFOTO

Trionfo costruito sulla terra toscana

Con la rivoluzionaria Audi Quattro la Mouton ha edificato la vittoria nel Sanremo 1981 sulla terra della Toscana. La trazione integrale fa la differenza e per la vettura che ha debuttato pochi mesi prima arriva il primo successo iridato



**DOPO IL TRIONFO SANREMESE
LA MOUTON SPIEGA: «NON
VOGLIO CHE QUESTA VITTORIA
VENGA SFRUTTATA IN SENSO
FEMMINISTA!»**

DI **MICHÈLE MOUTON**

Io ho detto e l'ho ripeto: non è una donna che ha vinto, ma un pilota. Da quando corro, mi batto per essere accettata come pilota in tutto e per tutto e non voglio assolutamente che questa vittoria venga sfruttata in senso femminista. Per inquadrare meglio questa situazione, ben chiara per me, citerò le parole di Ari Vatanen. In Grecia mi aveva detto: «*Ti rendo omaggio, ma tu non mi hai battuto. Il giorno in cui mi batterai, smetterò di correre*». Al Sanremo, dopo l'arrivo, mi ha confidato: «*Mi hai battuto, ma vedi che sono sempre qui*». Ciò che Ari voleva dire, è che fino alla Grecia mi considerava come una donna. A Sanremo gli sono apparsa come un pilota. Ecco tutto. Ed è così che

nna ma un **pilota**

”

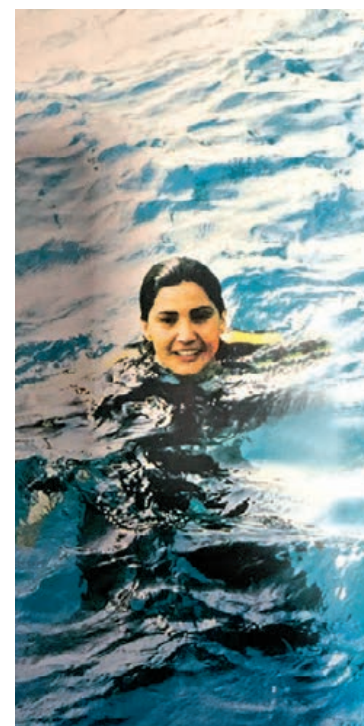
A Pisa ho immaginato di trovarmi al posto di Cinotto: stava vivendo un sogno fantastico. A 22 anni provenendo direttamente dal Trofeo A112 si trovava davanti a tutti i migliori piloti professionisti

”

vedo le cose. Questo Rally di Sanremo era tuttavia incominciato molto male per le Audi Quattro: problemi di iniezione sulla vettura di Hannu Mikkola che ha accumulato subito un ritardo irrecuperabile; problemi al cambio su quella di Michele Cinotto; problemi con la pompa della benzina sulla mia. In tre occasioni durante il prologo, le pompe hanno interrotto il flusso e ho perso una buona quarantina di secondi, finendo al 13° posto, a 10 secondi da Cinotto e a 34 da Rohrl. Mi ricordo che l'Audi Quattro, su consiglio di Mikkola, era equipaggiata con una sospensione "mista", perché ci voleva un tempo considerevole - circa 3 ore e mezzo - per effettuare il cambiamento delle sospensioni da asfalto (tipo Tour de Corse) a quelle da sterrato. Visto che l'orario del rally era piuttosto serrato per noi, Hannu Mikkola ha preferito non correre questo rischio e per affrontare l'asfalto le vetture venivano semplicemente abbassate di alcuni centimetri. Va detto che nelle speciali su asfalto la Quattro era piuttosto delicata da pilotare. Nel corso della seconda tappa le Audi hanno fatto vedere ciò che sapevano fare. La prestazione realizzata da Michele Cinotto non mi ha affatto sorpreso. Avevo avuto l'occasione di fare alcuni chilometri con lui durante le prove dell'Acropoli e mi ero resa conto che era estremamente veloce. Il suo stile di guida mi ricordava, a volte, quello di Mikkola. Dunque Michele, con il vantaggio di conoscere molto bene le prove, ed io abbiamo iniziato la rimonta a gran galoppo, tanto è vero che dopo cinque speciali sulla terra lui si è ritrovato primo ed io seconda, sebbene sulla prova numero 9 fossi rimasta vittima di una foratura posteriore che mi ha costretto a proseguire per 2 km sul cerchio. Nonostante ciò, Cinotto ha guadagnato su di me solo 16 secondi.

In serata siamo arrivati a Pisa in questo ordine, Walter Rohrl, che alla vigilia si trovava davanti a noi con quasi 1'30" di vantaggio, ora era dietro, con lo stesso scarto! A Pisa ho immaginato di trovarmi al posto di Cinotto: stava vivendo un sogno fantastico. Ad un età di 22 anni, provenendo direttamente dal Trofeo A 112, si trovava davanti a tutti i migliori piloti professionisti. Avrebbe avuto i nervi sufficientemente saldi per tenere questo ritmo e il suo posto di battistrada? Ecco il grande punto interrogativo. Per quanto mi riguardava, non avevo alcuna intenzione di allentare la pressione. Il giorno successivo, al via della terza tappa ho attaccato senza tregua. Poco a poco ho rosicchiato il mio ritardo e dopo la 25ª speciale gli ho tolto il comando della corsa per alcuni secondi. Michele è rimasto seccato? Non gli ho posto la domanda. Sta di fatto che nella 26ª speciale è uscito di strada. La sua Audi non aveva riportato dei grossi danni, ma in quel punto non c'era alcun spettatore per chiedere aiuto. Peccato per lui. Mi levo tanto di cappello. Quando avrà un po' più di esperienza si sentirà certamente riparlare di Cinotto.

Per quanto mi riguardava, non dovevo tuttavia addormentarmi; sapevo che dovevo assolutamente arrivare a Sanremo con un minimo di 4' su Rohrl perché sull'asfalto la Porsche del campione del mondo era nettamente più a suo agio dell'Audi. Rohrl, che ha fatto lo stesso calcolo, ha dato tutto ciò che poteva nelle speciali su terra della 3ª tappa, ma a Siena accusava un ritardo di 3 minuti e 32 secondi su di me. All'inizio della 4ª tappa è partito con il coltello tra i denti, realizzando il miglior tempo assoluto nella 40ª e 41ª speciale. Nella 42ª è passato troppo forte su un dosso e all'atterraggio un giunto a cardano della Porsche si è rotto, comportando il ritiro. E due!



Festa dopo 6 giorni di sfida

Dopo sei giorni di battaglia e 59 prove speciali disputate tra Liguria e Toscana arriva il momento di festeggiare con un bel tuffo in piscina la vittoria in un Sanremo che rimarrà memorabile





fotografie ACTUALFOTO



Non ero tuttavia tranquilla. Ari Vatanen aveva preso il posto di Rohrl e lo scarto era praticamente identico. Debbo dire che sull'asfalto Vatanen mi preoccupava meno di Rohrl. Certo, Ari va molto forte anche nelle speciali asfaltate, ma la differenza tra la Ford e la Audi non si annunciava a priori altrettanto grande di quella tra la Porsche e l'Audi. Dunque, arrivando alle porte di Sanremo con un vantaggio leggermente superiore ai 3 minuti sul biondo finlandese, ero relativamente distesa. Ma ecco che sulla strada che conduce alla partenza della 53ª speciale di S.Giovanni ho conosciuto l'emozione più grande della mia vita. Uno scricchiolio sinistro di dietro: è una pinza dei freni che si è rotta! Ero senza freni! Non oso immaginare che cosa sarebbe successo se questo incidente si fosse verificato in piena speciale. Questo inconveniente ha comportato la successiva rottura di un semiasse perché la pinza si era incastrata tra il cerchio ed il mozzo. Ma il fatto di avere viaggiato con il semiasse difettoso ha finito per creare problemi anche all'albero di trasmissione. I meccanici sono riusciti a sostituirmi pinza e semiasse facendomi pagare solo 2' di penalizzazione ma non c'era certo tempo per cambiare l'albero. Ed è in queste condizioni che ho disputato la 53ª speciale, dove Vatanen ha ottenuto il miglior tempo, guadagnando altri 38 secondi.

A Sanremo, prima dell'ultima tappa, avevo dunque soltanto 32 secondi di vantaggio. Immediatamente dopo aver parcheggiato la mia macchina nel parco chiuso, sono partita con Fabrizia Pons per fare un'ultima ricognizione della "Ronde", sebbene avessimo dormito solo sette o otto ore in tre giorni. Quando sono arrivata all'albergo verso le 14,00, sono stata colta da una crisi di nervi. Essermi battuta con tanto accanimento per poi vedere il mio margine di vantaggio ridotto a quasi niente a causa di questo stupido incidente, mi aveva completamente demoralizzata. Mi sono messa a piangere per la prima volta nella mia carriera, dandomi per battuta ancor prima di esserlo.

Per calmarmi si è dovuto fare appello ad un amico medico, Etienne, che non è altro che il medico del team Talbot e che segue abitualmente Guy Frequelin in tutti i suoi viaggi. Etienne, agendo con l'agopuntura, è riuscito a farmi addormentare. Oh, non ho dormito molto: quattro ore, tutto qua. Ma quando mi sono svegliata, il mio morale era diverso. Ero pronta a battermi. Avevo fatto questo ragionamento: ho sette anni di esperienza su asfalto, amo le gare lunghe e posso dunque compensare con ciò l'handicap della Audi nei confronti della Ford. È nella "Ronde" di 42 km che si giocherà la vittoria. Allora devo attaccare a fondo. Ho realizzato il 3° tempo a 10 secondi della Opel di "Tony". Anche Ari Vatanen aveva deciso di attaccare, ma ha toccato un marciapiede forando due ruote. Con 18 minuti di ritardo su di me, non costituiva più una minaccia.

E tre! Detto ciò, avrei voluto che terminasse la "Ronde" per conoscere il suo tempo. La cosa più difficile, in seguito, è stato guidare con prudenza per assicurare il risultato. Che angoscia!

Fabrizia ed io sentivamo dei rumori sospetti da ogni angolo della macchina. L'arrivo a Coldirodi resterà per noi indimenticabile: i meccanici hanno decorato la macchina con dei fiori, aperto bottiglie di champagne e tutti i piloti sono venuti uno dopo l'altro ad abbracciarci. Il mondo dei rally non è certamente il più esemplare, ma riserva di tanto in tanto dei momenti che riscaldano il cuore, soprattutto quando sono pieni di una vera amicizia.



”

Il mondo dei rally non è certamente il più esemplare, ma riserva di tanto in tanto dei momenti che riscaldano il cuore, soprattutto quando sono pieni di una vera amicizia

”

46 su 59 le speciali vinte dalla Quattro

30 speciali vinte da Mikkola, 9 dalla Mouton e 7 da Cinotto: sugli sterrati delle province di Pisa e Siena le Audi Quattro hanno tratto il massimo stravincendo nel confronto contro le trazioni posteriore che rispetto alla vettura tedesca sembravano arrancare alla ricerca del giusto grip in condizioni di aderenza precaria



L'IMPRESA LEGGENDARIA

1983

1983
25° RALLYE SANREMO

037 tripletta e titolo iridato

ALEN, ROHRL E BETTEGA: È FANTASTICO TRIS.
LA TRAZIONE POSTERIORE LANCIA S'IMPONE
COSÌ NELLA SFIDA DAVVERO IMPARI
CONTRO LA RIVOLUZIONARIA AUDI QUATTRO

DI **IVAN ZAZZARONI**

AUTOSPRINT N° 41 11 OTTOBRE 1983



Dovrebbero portarla in pellegrinaggio per l'Italia come è stato fatto con Azzurra. In fondo, la Lancia Rally Abarth ha ottenuto un successo pari se non addirittura superiore a quello della barca dell'Aga Khan. Non ha dovuto, al contrario del "dodici metri" italiano, sconfiggere la tradizione, perché almeno quella era dalla sua parte, dalla parte della Lancia o, se volete, del Gruppo Fiat. Ma si è scontrata con un avversario forse più temibile; l'ultra potenza e la trazione integrale, qualcosa come la tanto discussa e decantata chiglia di Australia Due.

ACTUALFOTO

MondiAlen a Sanremo

Preso il comando nel corso della tredicesima ps, Markku Alen non lo molla più e conquista l'undicesima vittoria della carriera nel Mondiale, nella gara in cui la Lancia Rally conquista il titolo iridato



”

*A fine gara
Pianta dice:
«Walter avrebbe
meritato di
lasciare la
Lancia con un
successo,
peccato non
abbia potuto
vincere»*

”

Rohrl è secondo nell'addio alla Lancia

Seconda piazza per Walter Rohrl (qui in azione sulla speciale di Ghizzano sulla terra toscana) che vive un Sanremo molto tribolato: alla vigilia della gara italiana valida per il mondiale, i rivali dell'Audi hanno annunciato il suo ingaggio e in squadra si vive un clima molto ma molto teso





Ebbene: ha vinto la battaglia. E anche la guerra, passando attraverso le varie fasi di un confronto che molti avevano previsto dovesse risolversi a favore dei tedeschi. Invece no. Il prodotto, anzi più di una espressione dell'industria automobilistica nazionale (converrete che non si può sottovalutare l'operato dei tecnici della Pirelli che hanno fornito alla Lancia soluzioni di pneumatici pressoché perfette), il made in Italy, insomma è stato capace di recuperare il gravoso handicap iniziale e nell'appuntamento decisivo, il rally di Sanremo ha stravolto i contenuti tecnici del mondiale facendo apparire le berlinette torinesi non più come battute in partenza, ma piuttosto come quelle da battere: «A questo punto del campionato - ha spiegato l'impagabile Giorgio Pianta - la nostra vettura è arrivata al 95 per cento delle proprie possibilità, a lei non possiamo chiedere molto di più. Ma lasciatemi dire che si tratta pur sempre di un bel novantacinque per cento». Giusto, giustissimo. Se ne sono accorti anche i responsabili dell'Audi Sport i quali, se l'ambiente non fosse stato inacidito dalla polemica conseguente all'operazione Rohrl, si sarebbero permessi il lusso di complimentarsi con Lancia Martini.

L'ultima provocazione degli uomini di Ingolstadt, a sentire Fiorio e compagni, era stata appunto quella mossa che ha sconcertato più di tutti il protagonista involontario della vicenda, Walter Rohrl. La verità



è che non si sarebbe potuta comunque evitare, poiché entro il 20 settembre scorso il campione tedesco avrebbe dovuto dichiarare sciolto il suo rapporto con la squadra italiana, o altrimenti sarebbe stato automaticamente riconfermato per la stagione ventura. Semmai il solo peccato, veniale, dei germanici era stato quello di annunciare in pubblico, precisamente a Francoforte, il raggiungimento dell'accordo con notevole anticipo.

Un errore che ha deteriorato i già tesi rapporti fra le due Case al punto che oggi, parlare di odio non è più eccessivo. Il rally di Sanremo è stato pertanto il fronte, lo scenario nel quale si è combattuto e dal quale l'Audi è uscita malconcia e col morale a terra. Altro che pulsioni texane, come scrivemmo poche ore dopo il via della gara; per cinque giorni si è vissuta un'atmosfera irrespirabile, fortuna che l'Audi non è mai stata in corsa per il successo. Sennò, apriti cielo. A un certo punto, poi la tensione si è trasferita tutta sulla Lancia, alimentata dall'interrogativo principe: Fiorio avrebbe consentito a Walter, autore di un prodigioso recupero, di attaccare senza riserve il compagno di squadra Alen, oppure avrebbe sacrificato le aspirazioni (e le promesse) del campione del mondo sull'altare di un assai più importante titolo mondiale? È una domanda, questa, rimasta senza risposta. Perché quando Rohrl è riuscito a colmare quasi del tutto lo svantaggio accumulato in seguito alla rottura di due cinghie del compressore, gli è piovuta addosso un'altra penalizzazione di due minuti, comminatagli per una presunta scorrettezza commessa alla partenza di una prova speciale. E il secondo posto è diventato per

”

Nonimato a reggere le sorti del gruppo italiano, ovvero l'insieme di piloti nostrani impegnati a Sanremo, Attilio si conferma una spanna superiore agli altri italiani in gara nella sfida di casa

”

lui il solo risultato accessibile («*Peccato - ha aggiunto Pianta - peccato che Walter non abbia potuto vincere per colpa mia... Avrebbe meritato di lasciare la Lancia con questo successo. E noi abbiamo fatto tutto il possibile per metterlo in condizione di imporsi*»).

Soltanto Markku Alen non era d'accordo col suo tecnico. E con Rohrl: il Sanremo lo voleva vincere lui, lui che l'anno prossimo resta. E con una condotta di gara perfetta ha portato a casa il bottino pieno. Senza rubare nulla a nessuno, occorre dirlo. Anche se c'è stato chi ha indicato in Rohrl il vincitore morale del rally. Alen, undici anni di Lancia con quello che verrà, undici successi iridati, un pilota che ha dato più di quanto abbia ricevuto, è un personaggio ancora capace di sorprendere e che non è sempre riuscito a ottenere un trattamento di riguardo da parte della stampa, ma al quale bisogna dire grazie per essersi spesso rivelato la carta vincente del team italiano. La storia si esaurirebbe qui, se inaspettatamente non entrasse in scena un altro protagonista, Attilio Bettega. Nominato a reggere le sorti del gruppo italiano come qualcuno ha definito l'insieme di piloti nostrani impegnati a Sanremo, Attilio ha confermato di essere una spanna sopra gli altri e si è guadagnato il contratto Lancia anche per 1984 (del resto Fiorio non lo ha soltanto fatto intendere, ma lo ha pure dichiarato ufficialmente nel corso della conferenza stampa degli elogi).

I tempi del trentino sono stati eccezionali («*Avrei potuto fare di più*», ha candidamente confessato al termine della gara) e sono risultati irraggiungibili per gente del calibro di Vudafieri, Biasion, Zanussi, Tognana e Tabaton, disposti più che altro a concedere qualcosa a Bettega piuttosto che a uno qualsiasi di loro. Vudafieri si è infatti preoccupato di tenere a bada Biasion, l'astro nascente, e qualcosa di simile hanno fatto gli altri tre, a dire il vero i più sfortunati della compagnia, visto che in numerose occasioni sono stati frenati da problemi di natura meccanica. Il solo Biasion, fra i cinque citati, ha visto il traguardo sanremese, ma anche Adartico l'avrebbe meritato se non altro per quanto ha saputo fare sulla terra fin quando non ha manifestato un vistoso calo fisico. Consideriamo esaurito qui il discorso sulle Lancia e sulle Audi, perché crediamo che la classifica, bontà sua, parli chiaro. E affrontiamo l'argomento Opel, ovvero la sfida fra la scuola italiana e quella tedesco-finlandese. Tutto sommato la partita si è chiusa in parità, perché alle esaltanti prestazioni di Cerrato da una parte e di Toivonen dall'altra, si sono contrapposte le illeggibili, in chiave tecnica, performances di "Lucky" e Vatanen. Quest'ultimo ha spiegato così la sua corsa: «*Una volta nella vita capita di correre come una vecchia signora. Nel '79, in Portogallo, toccò a Mikkola. Qui a Sanremo la brutta figura l'ho rimediata io*». Di "Lucky", invece, si può dire che abbia corso con la mente troppo occupata a pensare al futuro, a un 1984 lontano dalla Opel. E unicamente quando si è ricordato di trovarsi a Sanremo, ha combinato qualcosa di buono. Un vero peccato, perché un valore assoluto come Gigi Battistolli non deve sprecarsi in quel modo. Anche se all'orizzonte si profila l'avvento di una nuova ondata di campioncini. Combinazione, sono gli stessi piloti che l'anno scorso si misero in luce sempre a Sanremo: Noberasco, vincitore in questa occasione del duello con l'altro alfista, Bentivogli; Del Zoppo, passato dalla troppo grande Peugeot turbodiesel alla troppo piccola (per la sua classe) Samba Rallye e Vittorio Caneva che con la sua altezza e le sue qualità non ce la fa a star tutto dentro alla Visa.

Bettega completa la tripletta

Terza piazza a 5'10" dalla vetta per Bettega e Perissinot a completare una tripletta Lancia che spezza le reni all'Audi nella corsa al titolo iridato. Il trentino per 4 volte fa segnare il miglior tempo in speciale e si guadagna sul campo la riconferma per il 1984



MARTINI RACING

LANCIA MARTINI

LANCIA

MARTINI

SIEM

SIEM

PIRELLI

MARTINI

PIRELLI

VS

”

*Prima del colpo
di spugna
postumo della
federazione
internazionale
sulla classifica
finale del
Sanremo '86
nello scontro tra
Lancia Delta S4
e Peugeot
205 T16 ne
succesero di
tutti i colori*

”





1986



MOSTRI E VELENI

Quel Sanremo delle **beffe**

5 GIORNI DI FATTI E MISFATTI
NELL'UNICA PROVA IRIDATA LA CUI
CLASSIFICA FINALE È STATA CANCELLATA

DI **GUIDO RANCATI**

Quella domanda ha sempre e solo una risposta. Ma ogni volta che mi capita di ripensare al Sanremo dell'anno non di grazia millenovecento e ottanasei non posso fare a meno di chiedermi se davvero succedessero tutte le cose che lo hanno reso unico; se davvero in appena cinque giorni accaddero tutti i fatti e misfatti che lo hanno consegnato alla storia come l'unica prova del Mondiale Rally la cui classifica finale è stata cancellata con un colpo di spugna dalla federazione internazionale...

Tutto era cominciato nel pomeriggio della seconda domenica di ottobre, quando sul lungomare sanremese erano andate in scena le verifiche pre-gara. E qualcuno aveva notato che a dirigere le operazioni non c'era l'ingegner Gabriele Cadringer, ma Lanfranco Caneschi. Un tecnico poco noto al di là delle Alpi e tuttavia non certo uno sprovveduto, uno che non troppo tempo prima la Csai aveva mandato al Piancavallo con il compito, s'era detto nel giro, di capire la vera funzione delle appendici di cui era dotata la versione "evoluta" della Gruppo B francese. Un'occhiata agli ancoraggi delle gabbie di protezione, un'altra ai manometri degli estintori: le solite cose. Con l'aggiunta della piombatura dei motori, decisa per non alimentare il sospetto che ci fosse chi sfruttasse il lunghissimo trasferimento dal Senese al Ponente Ligure per "cambiare cavalli" come si faceva nelle stazioni di posta. Tutto a posto, tutti erano stati autorizzati a partire. Anche le Peugeot 205 Turbo16 affidate a Juha Kankkunen, Timo Salonen, Bruno Saby e Andrea Zanussi. Ed erano stati proprio i due latini del Leone Rampante a chiudere in testa la frazione sull'asfalto ligure. Con i lancisti a inseguire: Miki Biasion terzo a quindici secondi, Dario Cerrato quarto appaiato a Salonen a mezzo minuto e Markku Alen settimo a un minuto e undici. Una situazione tutt'altro che allarmante per Cesare Fiorio, visto che dietro l'angolo c'erano gli sterrati toscani che non era affatto male affrontare dopo che altri li avevano "spazzati" per bene. Una giornata di attacchi e contrattacchi, di rischi presi e non presi. Di sport. Fino alle cinque e mezza del pomeriggio di martedì quando i primi sulla strada erano ar-

”
*È brutto vedere
che noi piloti
rischiamo per
guadagnare
anche solo
un secondo
e poi basta
una telefonata
a far riscrivere
la classifica*
”

rivati al controllo-stop della prova speciale numero 22 e si erano visti scrivere sulle rispettive tabelle dei tempi un po' così, da prendere con le molle. Qualcosa era andato storto nel rilevamento, confermava una nota inviata alla direzione di gara. Chiarendo che non era possibile stabilire in quanti minuti e secondi i primi quattro avessero percorso la pisse de La Selva. Di lì a qualche ora, quando pareva inevitabile l'annullamento della prova, sia nella sala stampa di Sanremo, sia in quella di Siena era stato distribuito un comunicato stampa nel quale Fiorio accusava l'organizzazione di dilettantismo e minacciava "drastici provvedimenti". Il tono, inusitatamente duro, aveva avuto effetto: quei tempi che nessuno aveva rilevato erano comparsi come conigli dai cilindri dei prestigiatori da fiera. Dall'alta classifica sparivano Saby, che aveva effettivamente forato e lasciato per strada diversi minuti, ma anche Zanussi e Cerrato ai quali era stato appioppato un ritardo che ai più pareva ingiustificato. Azioni e reazioni. Decisa, ma non sopra le righe quella della Peugeot Sport che in una nota chiedeva ai commissari sportivi di intervenire affinché non fosse falsato lo svolgimento del rally. Intanto a Siena, i piloti si preparavano ad affrontare la terza tappa, quella con quattro round su terra e tre su asfalto. Intanto, a Torino, un collaudatore dell'Abarth si preparava a partire per Sanremo portando con sé una serie di "minigonne" da montare sulle Delta S4 per l'ultima nottata di gara. Intanto, a Sanremo, qualcuno pensava a come smuovere le acque... Affisso poco dopo l'ora di pranzo di giovedì, il verbale numero 4 redatto dai commissari sportivi era più che un campanello d'allarme: gli "stewart of the meeting" incaricavano i tecnici di approfondire l'indagine sulle tre 205 Turbo 16 ancora in gara. In sostanza, autorizzavano Caneschi a fare – a gara in corso – quello che aveva evitato con cura di fare prima del via. Emesso alle 18 e 30, il verdetto non aveva sorpreso: le compatte uscite dal reparto corse di Velizy erano escluse dalla gara. Il Sanremo ripartiva senza Kankkunen, Saby e Zanussi con una classifica riscritta senza tener conto dei risultati (veri e presunti) de La Selva. A fare da colonna sonora all'ultimo via, erano state le parole di Miki Biasion: «È brutto vedere che noi piloti rischiamo per guadagnare anche solo un secondo e poi basta una telefonata a scrivere la classifica». La "telefonata" l'aveva ricevuta pure lui: poche parole per ordinaragli di chiudere al terzo posto dietro ad Alen che rincorreva il titolo iridato e a Cerrato che rincorreva quello tricolore. A Zanussi era andata peggio: mentre di malavoglia i moschettieri lancisti fingevano di battersi, lui e Kankkunen cercavano di smaltire la delusione in un locale notturno della riviera. Jean Todt s'era messo in viaggio per Parigi dopo aver dato retta a Corrado Provera che gli consigliava di far apporre da un notaio i sigilli a una delle auto considerate irregolari. Il penultimo atto di un romanzo a tinte fosche era stato scritto il 27 di ottobre con l'ulteriore verifica effettuata in un garage sanremese della 205 con il numero 9 sulle porte, quella che aveva usato Saby. Elio Pandolfo e Giuseppe Baudile, gli esperti designati dal Tribunale Nazionale d'Appello a stabilire dove e come fossero montate le bandelle e, soprattutto se creassero davvero un certo effetto suolo. Il loro parere non aveva lasciato scelta ai giudici: i risultati di quel Sanremo andavano annullati. E così fu, con un certo ritardo. Così si seppe che il titolo non sarebbe stato del finlandese della Lancia, ma di quello della Peugeot. E così la domanda, quella domanda, ha la stessa risposta di sempre.

Un'esclusione che fa ancora discutere

Dopo aver chiuso al comando nella prima tappa, le Peugeot (qui in azione Zanussi-Amati) venivano escluse dalla gara poco prima del via della terza tappa: una decisione che ancora oggi fa discutere









Quei mostri in mezzo alla folla

I mostri del Gruppo B si fanno spazio tra la folla del Rally di Sanremo nell'edizione 1986. Sopra Dario Cerrato con la Delta S4 Totip del Jolly Club con la quale chiuderà alle spalle di Markku Alen. A sinistra Fabrizio Tabaton con la S4 Esso della Grifone e sotto Tony Pond con la Metro 6R4: entrambi saranno costretti al ritiro



”

*In quel
Sanremo volevo
assolutamente
vincere e ho
messo così tanta
pressione ad
Alen che poi lui
è uscito di
strada sulla
terra toscana*

”

***Primo centro nel
1987 su Delta 4WD***

Con la Delta 4WD che ha debuttato nel Mondiale che ha bandito i mostri nel 1987 Biasion e Siviero conquistano la prima vittoria nel Sanremo



È RE DAL 1987 AL 1989

Biasion

tre...mendo

CON TRE VITTORIE DI FILA MIKI DIVENTA
ASSOLUTO PADRONE DEL RALLY D'ITALIA.
E CON LA LANCIA DELTA DETTA LEGGE

DI **MARCO GIORDO**





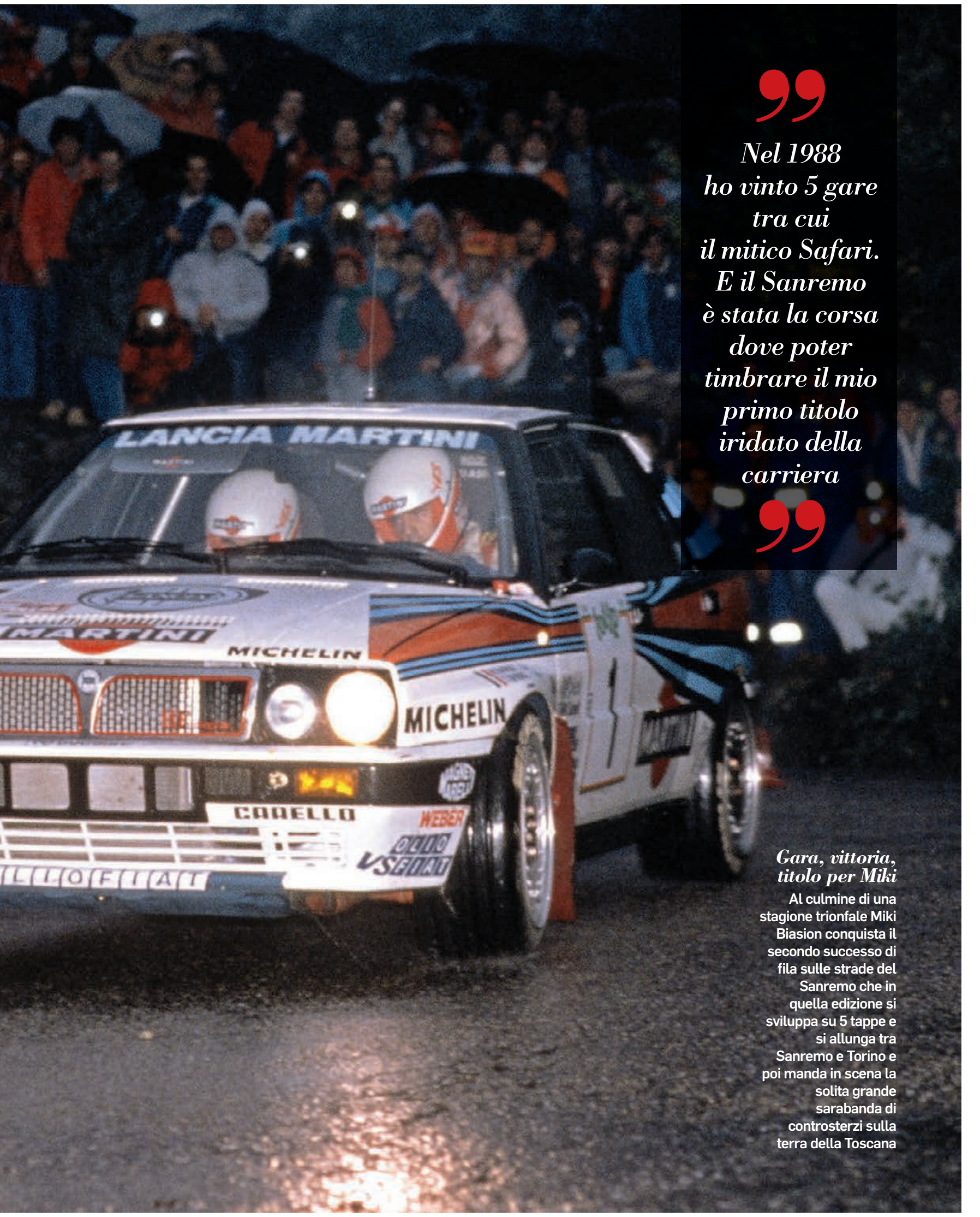
Miki Biasion, oggi 61enne, ha stampato un bel tris nel Rally di Sanremo che ha vinto per tre anni consecutivi dal 1987 al 1989 sempre al volante di una Lancia Delta, 4WD nel 1987, Integrale nel 1988 ed Integrale 16 valvole nel 1989. «Quella del 1987 – ha ricordato Biasion – è stata la mia prima vittoria al Sanremo, la terza della stagione dopo un campionato per me perso praticamente a tavolino, visto che non sono andato al RAC. Ero infatti il pilota che aveva interpretato meglio di tutti la Lancia Delta gruppo A, una vettura che conoscevo davvero bene anche perché ne ero stato il collaudatore. Ecco perché quello lo considero il mio primo mondiale piloti, perché quando non ho avuto problemi meccanici ho sempre vinto, lo si nota riesaminando quella stagione. Dopo il successo a Montecarlo, in Portogallo ero in testa davanti a Markku Alen, ma ero rimasto senza benzina e sono arrivato ottavo. Poi in Corsica dopo due anni da dimenticare per noi della Lancia, avevo chiuso terzo assoluto, mentre all'Acropolis ero primo ma avevo rotto la turbina in trasferimento ed avevo finito settimo. Invece all'Olympus ero in testa ma poi ho fatto una ps a 3 cilindri e sono finito secondo, riscattandomi poi in Argentina dove ho vinto. In pratica alla fine Juha Kankkunen si è aggiudicato il titolo con due sole vittorie, mentre io con tre successi sono finito secondo alle sue spalle per soli sei punti. In quel Sanremo volevo assolutamente vincere ed ho messo sin dall'inizio così tanta pressione a Markku che poi lui è uscito di strada nella seconda tappa in Toscana. Dopo il ritiro di Alen il mio vantaggio su Saby era enorme, ha finito staccato di cinque minuti dopo una corsa che prevedeva 32 prove speciali, delle quali ne avevo vinto 20 contro le 6 di Markku. All'epoca si correva per un totale di oltre sei ore di prove speciali, con una prima tappa sull'asfalto composta da 4 ps a Sanremo, poi una giornata sulla terra in Toscana composta da 16 prove speciali, ed infine le ultime due giornate nell'entroterra della Liguria. Una gara quella che ho davvero dominato, in cui solo Alen all'inizio mi ha tenuto testa prima di uscire».



1988 titolo a Sanremo

«L'anno dopo, nel 1988, ho vinto cinque gare tra cui il mitico Safari, ed il Sanremo è stata la corsa dove potevo timbrare il mio primo titolo mondiale. L'avevo provata veramente bene, ricordo che quell'anno c'erano cinque tappe, la tappa su asfalto andava il primo giorno a Torino ed il secondo nella zona di Susa, dove c'era molta nebbia, ed ho preso vantaggio sugli altri. Poi in Toscana e Liguria con Alex Fiorio, Dario Cerrato e Markku Alen siamo stati lì a giocarcela sino alla fine, con Alex che aveva chiuso secondo a meno di un minuto da me. Alla fine è arrivato il successo che mi ha regalato nella gara di casa il mio primo titolo iridato, dopo una vigilia in cui c'era molta tensione ma io ero molto sicuro e determinato, ho vinto perché andavo forte e lavoravo molto. Pensandoci bene oggi, devo dire che all'epoca non mi sono effettivamente goduto appieno quei momenti perché mi sembrava di essere sempre sotto esame. E poi avevo una certa rabbia dentro di me, perché non c'era storia contro gli altri al volante delle Gruppo A, ero io in quegli anni il punto di riferimento ma non avevo ancora vinto il titolo. Poi tutti volevano che un italiano vicesse il mondiale con una macchina italiana, e molti pensavano che all'epoca la Lancia mi favo-





”

*Nel 1988
ho vinto 5 gare
tra cui
il mitico Safari.
E il Sanremo
è stata la corsa
dove poter
timbrare il mio
primo titolo
iridato della
carriera*

”

*Gara, vittoria,
titolo per Miki*

Al culmine di una stagione trionfale Miki Biasion conquista il secondo successo di fila sulle strade del Sanremo che in quella edizione si sviluppa su 5 tappe e si allunga tra Sanremo e Torino e poi manda in scena la solita grande sarabanda di controsterzi sulla terra della Toscana

”

*Per 5" di scarto
ho vinto rally e
titolo nel 1989.*

*Nell'ultima
notte di gara
con Siviero
costruimmo
veramente
la vittoria
perfetta*

”

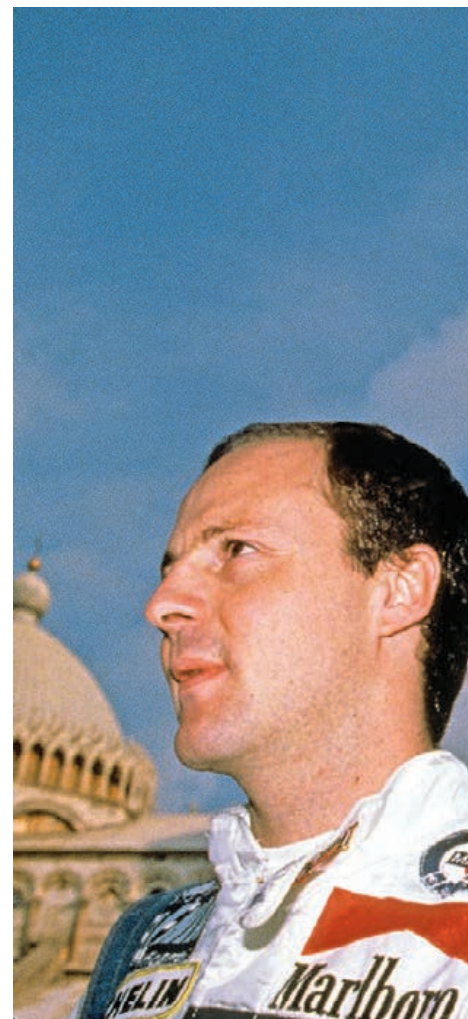
risse. La verità è che non c'è mai stato alcun gioco di squadra a mio favore, anzi i problemi meccanici li ho patiti spesso io. Quindi quella vittoria al Sanremo del 1988 è stato come un voler celebrare il mio primo titolo, ed averlo rivinto l'anno dopo è stata la conferma che ero io quello che andava più forte di tutti. All'epoca c'era molta battaglia tra noi piloti in Lancia, dove Cesare Fiorio era bravo a gestirci, perché la sua filosofia era quella di avere quattro galli in un pollaio invece di venti galline. Ma era una battaglia sana, noi piloti siamo sempre rimasti amici, e questo dimostra che fuori dalle vetture c'era tra di noi una stima reciproca che è sempre rimasta nel tempo tra me, Markku Alen, Juha Kankkunen ed Alex Fiorio con i quali ci sentiamo tuttora spesso».

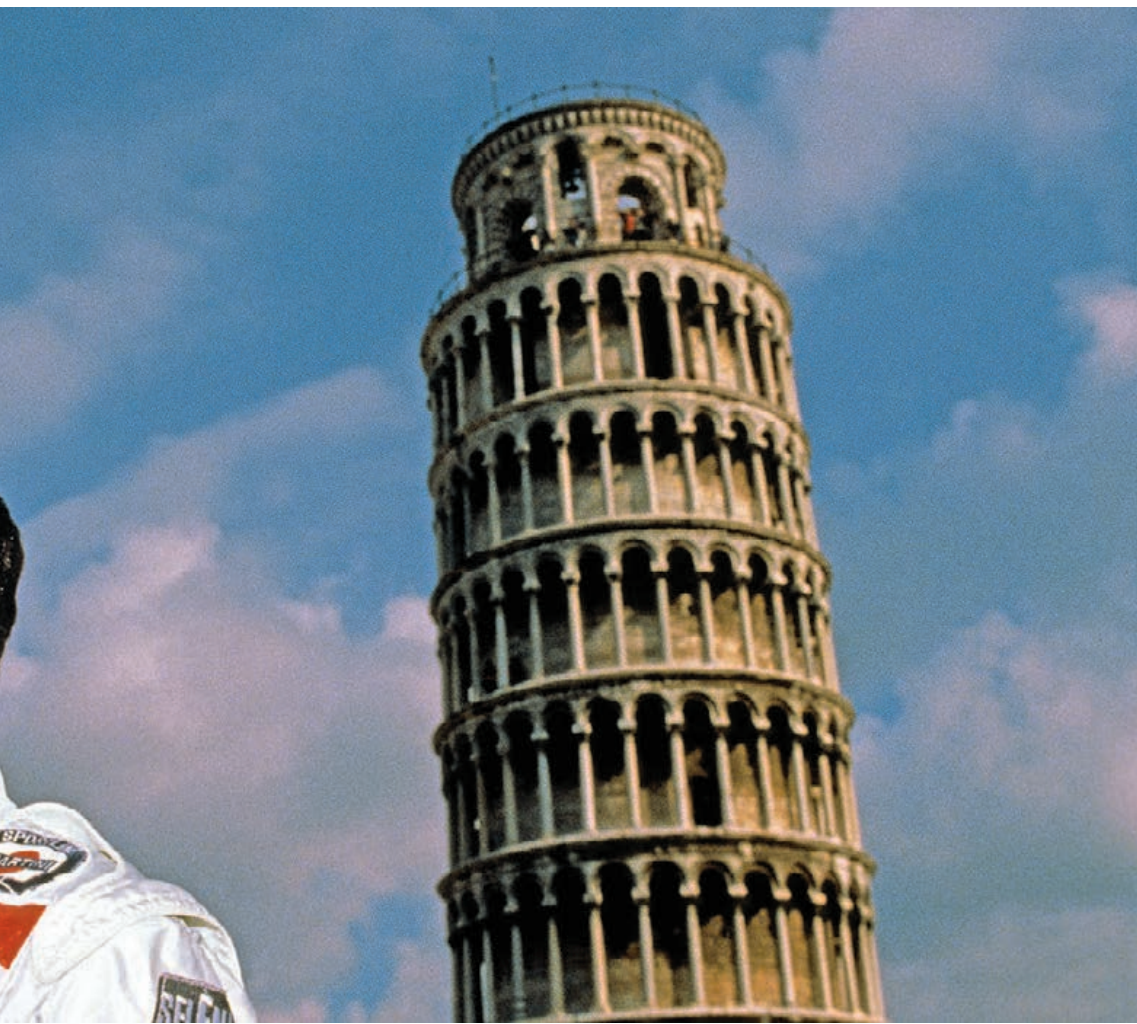
1989 la notte del Langan

Un altro ricordo indimenticabile di Miki è il Sanremo del 1989, una stagione in cui oltre al Safari Biasion vinse anche a Montecarlo, in Portogallo e all'Acropolis. Per il pilota veneto resta mitica la notte di quella gara, "la notte del Langan", che gli regalò la quinta vittoria stagionale e di nuovo a Sanremo il suo secondo titolo mondiale consecutivo. Una notte in cui il campione di Bassano del Grappa dipinse un vero e proprio capolavoro. «Dopo aver stallonato una gomma ad Ullignano e perso due minuti – ha ricordato Miki – affrontavamo la tappa finale terzi a 41" dalla Delta del Jolly di Fiorio e a 1'41" dalla Toyota Celica del leader Carlos Sainz. Avevamo fatto i nostri conti con Tiziano Siviero, il nostro distacco non era proibitivo e quella notte con un attacco sistematico nei 150 km cronometrati finali, potevamo portare alla vittoria la nuova Lancia Delta 16 valvole per l'occasione tutta dipinta di rosso. A mezzanotte abbiamo vinto la speciale di Perinaldo recuperando 5" su Fiorio e 10" su Sainz. All'una di notte a Baiardo montando le gomme morbide ho rifilato 12" a Sainz e 6" a Fiorio. Sembrava di essere nelle qualifiche di un GP di F.1, con Tiziano che scandiva le note velocemente come se fosse lui al volante. Poi alle due di notte sui 23 km di Monte Ceppo non ho cambiato le gomme per averle già in temperatura, rifilando così 13" ad Alex e 17" a Carlos. Sui 21 km di Carpasio poi ho recuperato altri 10" al figlio di Cesare e 19" allo spagnolo, e sui 25 km di Colle d'Oggia è arrivato il colpo di scena. Rompendo il cavo dell'acceleratore Sainz ha perso 43" e siamo in testa alla pari! Poi a Ponte dei Passi Fiorio è più lento di 6" e Sainz di 8" e sono andato in testa da solo, a quel punto eravamo in tre a giocarci la vittoria. Sui 30 km di Vignai un problema, mi hanno ceduto i freni e così prendendo 16" da Fiorio sono in testa con un solo secondo di vantaggio su di lui, con Sainz che segue a 3". A Baiardo ho cambiato in assistenza i freni che tengono bene, staccando lo scratch ho allungato in classifica su Fiorio che ora è staccato di 9" con Sainz terzo a 15". Ultima speciale, i 10 km di Monte Bignone. Il miglior tempo è di Alex ma per 5" di scarto ho vinto rally e titolo. Incredibile. Quella notte con Tiziano abbiamo veramente costruito la vittoria perfetta».

Il tris a Sanremo e il bis iridato

Con una sgarciante Delta dipinta di rosso e dopo un'incredibile rimonta, Biasion e Siviero vincono per la terza di fila a Sanremo e sono di nuovo campioni del mondo





UNA GRANDE IMPRESA

1992



Aghini, un ciclone!



NEANCHE KANKKUNEN RIESCE A TENERE A BADA LO SCATENATO TOSCANO CHE CONQUISTA LA SUA UNICA VITTORIA IRIDATA IN CARRIERA. ECCO COME

DI **MAURIZIO RAVAGLIA**
AUTOSPRINT N° 43 20 OTTOBRE 1992

Probabilmente è solo una coincidenza, eppure nelle vicende che hanno portato lo straordinario Andrea Aghini allo spettacolare successo sulle strade del Sanremo, quindi alla sua prima vittoria in una prova del mondiale, sembra esserci l'ombra di Didier Auriol. Un anno fa il francese rinunciò al rally di Spagna e all'ultimo momento il suo posto fu preso dal toscano. In Catalunya Aghini stupì tutti, era alla seconda uscita con la Delta, compì una serie di exploit finendo quinto. Nel marzo scorso, in Portogallo, dopo il ritiro di Auriol l'italiano rilevò il testimone lancista e riuscì sorprendentemente ad andare al comando della gara. Il sillogismo si è ripetuto anche al Sanremo: il kappaò del francese a rally appena iniziato mette le ali ai piedi di Aghini che costruisce la sua grande occasione con micidiale precisione; imprevedibile per Kankkunen sull'asfalto, abile nell'amministrarsi sulla terra della Toscana e dell'Umbria, laddove invece il primato è stato del finlandese compagno di squadra.

Eppure Andrea Aghini ha rischiato di essere sacrificato in nome degli interessi di campionato, ha avvertito la sgradevole sensazione di dover rinunciare a una vittoria che è tutta sua per un gioco di squadra che realisticamente non avrebbe portato nessun vantaggio. La necessità di rallentare l'italiano nelle battute finali, consentendo così a Kankkunen di guadagnare 20 punti e quindi di aumentare le sue chances nella corsa al titolo, si era fatta largo tra le file del Martini Racing, la tentazione di impartire l'atroce ordine è stata fortissima perfino scontata nella gelida logica dei calcoli. Ma sarebbe stata una decisione troppo crudele. E più che il buon senso alla fine ha prevalso il buon gusto.

Il toscano se li fuma tutti

Imprendibile sull'asfalto della prima tappa e poi molto consistente anche sulla terra della sua Toscana, Aghini conquista a Sanremo la prima e unica vittoria iridata davanti al compagno di squadra Juha Kankkunen



”

*Ago ha vissuto
in una
volta sola
l'eccitazione
per il clamoroso
primato e
l'inquietudine
di accettare
un ordine
di scuderia
e far passare
Kkk che
fortunatamente
non è arrivato!*

”

Andrea Aghini, e con lui il suo coéquipier Sauro Farnocchia, ha quindi vissuto in una volta sola l'eccitazione per il clamoroso primato ormai a portata di mano e l'inquietudine di dover accettare l'ordine di scuderia; tuttavia, e in questo è stato ancora più grande di quanto già non lo fosse stato sul terreno della competizione, ha mantenuto una freddezza stupefacente, anche sconcertante per un ragazzo solamente alla sua quinta uscita con il team ufficiale Lancia. Ancora una settimana fa Aghini era in lista d'attesa, oggi è un pilota al quale il Jolly Club non può rinunciare. In soli dodici mesi, dal suo esordio con la Delta alla definitiva consacrazione, il toscano è stato strappato dalla condizione di promessa e messo sulla strada del successo; non a caso un senso di orgoglio traspariva a più riprese tra gli uomini della scuderia italiana. Il risultato del Sanremo, che con la sua formula del percorso asfalto-terra-asfalto ha permesso lo spettacolare confronto tra Aghini e Kannkkunen, è anche il segno tangibile che investire e puntare con coraggio sui giovani premia sempre. Non poteva esserci luogo migliore del rally d'Italia per assegnare questo riconoscimento che insieme riunisce gli uomini della Lancia e del Jolly e quelli della Peugeot italiana, che per primi accettarono la scommessa Aghini. Il Sanremo ha

dunque prodotto un risultato per certi versi inatteso, e per questo ancora più sensazionale. Ma il rally d'Italia ha anche rilanciato Kankkunen nella sfida al titolo Piloti e ora il nordico è il più pericoloso avversario di Auriol mentre il team della Ford ha ottenuto il massimo di quanto la Sierra oggi può ragionevolmente offrire. Francois Delecour ha compiuto spettacolari incursioni sia sull'asfalto sia sullo sterrato, Miki Biasion ha rincorso per quasi tutta la gara la soluzione al problema della vettura che lo aveva attardato già nelle fasi iniziali trovando il bandolo della matassa solamente nell'ultima frazione; dietro l'affidabilità che oggi la Sierra ha raggiunto c'è tutta la professionalità dell'italiano nonostante le critiche più o meno mascherate di Delecour. Il

francese è un autentico fuoriclasse ma i suoi atteggiamenti non sono già da pilota professionista. È drastico, perfino velenoso nei giudizi dimenticandosi però che l'anno scorso la Sierra affidata alle sue cure di gare ne finiva davvero poche e che le sue performance al Sanremo sono anche merito delle scelte tecniche dell'italiano compagno di team. Nella sfida a distanza tra gli ufficiali della Lancia e della Ford non c'è stato spazio per i privati di lusso, l'altra facciata del Sanremo '92, e tra essi sono usciti Alex Fiorio, che ha quindi raggiunto l'obiettivo di finire alle spalle degli uomini-Casa, e "Gibo" Pianezzola al suo primo risultato importante in campo internazionale. Dopo Aghini, in Italia, c'è dunque dell'altro.

AUTO
SPORT

Kkk è secondo a 40" da Ago

Juha Kankkunen si scatena sulla terra toscana, vince ben 9 ps ma alla fine chiude con un distacco di 40" dal compagno di squadra Aghini. Per diverse fasi nelle battute finali nel confronto tra i due aleggia l'ipotesi di un ordine di squadra che dia il via libera alla vittoria di Kkk, in corsa per il Mondiale Piloti. Ma non succede





Trionfo davvero **Cunico**

CON UN'ESCORT PRIVATA FRANCO CONQUISTA
UNA VITTORIA CHE VALE UNA CARRIERA. LA
DELTA, CHE CHIUDE UN'EPOCA, E 2^a CON SAINZ

DI **MAURIZIO RAVAGLIA**
AUTOSPRINT N° 42 19 OTTOBRE 1993

A desso che è riuscito nell'impresa della sua vita, che si è preso la rivincita su se stesso prima ancora che sugli altri scrollandosi di dosso un decennio di grandi occasioni sprecate, si scopre che l'avevano detto tutti, che lo sapevano tutti che per Franco Cunico sarebbe arrivato il giorno della resa dei conti, il successo che vale una carriera intera. Eppure sulla sua vittoria al Sanremo mondiale nessuno aveva scommesso, nemmeno il più audace dei giocatori aveva puntato sulla Escort "privata" del 36enne vicentino, personaggio dall'atteggiamento spesso polemico, pilota veloce e generoso ma a tratti anche inconcludente, contro le Ford ufficiali di Biasion e di Delecour e le Lancia di Sainz, di Aghini e di Cerrato. Questa volta Cunico ha evitato di strafare, gli ingranaggi di una corsa imprevedibile hanno fatto il resto girando a suo favore e trasformando il Sanremo nella definitiva resa della gloriosa Delta e nella debacle della squadra ufficiale Ford. Tuttavia sarebbe ingiusto, e falso, indicare nella violenta decimazione che ha eliminato Delecour, Aghini e Biasion la chiave del successo del veneto. "The winner takes all", il vincitore prende tutto; Franco Cunico si è preso tutto. Si è preso i fischi uscendo di strada nella prima speciale, e perdendo quasi un minuto. Si è preso gli applausi quando, alla fine della penultima tappa, aveva messo fra sé e Carlos Sainz due minuti, dunque una pesante ipoteca sul clamoroso primato finale. «Nei tre giorni del Sanremo - ha raccontato Cunico - ho cercato di ca-

Il primo e unico successo iridato del vicentino

Ha già 36 anni Franco Cunico quando in coppia con Steve Evangelisti a bordo di una Escort della Pro. Motor.Sport conquista la sua prima e unica vittoria nel Mondiale Rally. Balzato al comando nel corso della 10^a ps il veneto non molla più la presa e mette tutti alle spalle in un'edizione sanremese tutta asfalto



PIRELLI

mambo

PIRELLI

personal

MAU

NALLYE SAREMO

MERCURIO

PIRELLI

MERCURIO

mambo

PIRELLI

personal

Franco Corbelli

Super Escor

S. ORSO

S. ORSO



”

*A fine gara
Cunico si
confessa:
“mi sono reso
antipatico
a molti,
avrei dovuto
prendere delle
sberle, ma oggi
mi sono tolto
un peso dallo
stomaco”*

”



pitalizzare quindici anni di errori, tutto ciò che di sbagliato ho fatto in passato mi è servito in questa gara. Sì, questa vittoria vale davvero una carriera, ora sono arrivato in cima. Ho sempre sofferto e probabilmente per questo mi sono reso antipatico. Se avessi avuto una persona che mi prendeva a schiaffi ogni volta che sgarravo, forse non avrei sofferto tanto. Oggi mi sono tolto un peso dallo stomaco». Non rinuncia a essere il Cunico senza peli sulla lingua neppure nel giorno della grande emozione; per la sua squadra, la Pro.Motor.Sport che la coppia Penariol-Spollon ha portato tanto in alto, ha parole dure. «*Non voglio assolutamente essere ingrato verso chi ha contribuito in maniera determinante a questo successo. Ma credo che la mia collaborazione con il team di Penariol finisca qui. È una squadra piccola e se l'anno venturo ritenterò la sorte nel campionato tricolore, e ancora con la Ford, voglio che alle spalle ci sia un'organizzazione più consistente».* Intanto, dietro le sue spalle Cunico ha lasciato Carlos Sainz e la Lancia del Jolly Club, interrompendo quindi 6 anni di assoluta supremazia della Delta sulle strade del rally d'Italia. L'ansia dello spagnolo di rovesciare il risultato si è trasformata in dramma nelle prove speciali con condizioni miste di fondo: laddove l'asfalto alternava tratti asciutti ad altri umidi, la resa dei pneumatici Michelin della Delta di Sainz è stata inferiore

Un altro privato sul tetto del Sanremo

A 14 anni dall'ultima vittoria di un privato a Sanremo (Tony), un altro pilota veneto si impone con un team di veneti (la Pro.Motor.Sport di Penariol e Spollon) sulle strade del Mondiale all'Italiana

alla concorrenza. A Cunico, a Piero Liatti, ma anche al belga Snijers, che al Sanremo si è ritagliato il suo spazio di gloria, la Pirelli aveva messo a disposizione la nuova gomma siglata R76, sviluppata dalla vecchia D5 a mescola dura utilizzando la stessa tecnologia della "Cold"; l'efficacia di questo prodotto in condizioni di asfalto umido e secco è stata totale. Tuttavia nella sconfitta del Jolly Club, nel secondo posto di Sainz dietro la privata Escort di Cunico, ci sono tutti i limiti di una vettura che ormai appartiene al passato: la Delta dei primati, dei titoli a catena, ha inevitabilmente segnato il passo. Le

modifiche non bastano più, e neppure la generosità, l'audacia e l'esperienza di Carlos Sainz. Nel cedimento lancista, che ha dunque segnato la triste fine di un'epoca, rimane il dubbio di fino a dove poteva spingersi Aghini con la Delta Pirelli della scuderia milanese, se il toscano non fosse scivolato su una micidiale pozza d'acqua, la stessa che ha compromesso la corsa di Piero Liatti, protagonista nelle battute iniziali e poi ancora con una interessante sequenza di prestazioni. Ma è realistico credere che neppure Aghini avrebbe capovolto le sorti della Delta. In mezzo alle emozioni e al fragore per il successo di Cunico, sta la sfida per il titolo tricolore. La partita decisiva che si è giocata al Sanremo è stata favorevole a Piero Longhi, che si è assicurato il titolo nella sofferta volata con Gilberto Pianezzola e Dario Cerrato. Pianezzola ha sperato fino all'ultimo nel colpo grosso, che stava anche per riuscirci; è arrivato quarto, gli sarebbe servito il terzo posto e il campionato finiva nelle sue mani.

Da come sono andate le cose nel match finale, con Longhi subito fuori per un imperdonabile errore e con Cerrato kappà per una clamorosa svista commessa dalla sua squadra nel montaggio della batteria, Pianezzola meritava migliore fortuna.

ALFA ROMEO

LIATTI VA A SEGNO



Gran Piero d'**Italia**

VALIDO SOLO PER LA COPPA
DEL MONDO 2 LITRI IL RALLY
DI SANREMO VIENE DOMINATO
DAL BIELLESE CON LA SUBARU

DI **SERGIO REMONDINO**
AUTOSPRINT N° 42 17 OTTOBRE 1995

Adesso David Richards non può più avere dubbi. Il patron della Prodrive, l'organizzazione che fa correre le Subaru nei rally di tutto il mondo, sa di poter contare su un campione vero, di quelli con la C maiuscola e con tutti gli attributi. E Piero Liatti, magnifico vincitore di un rally di Sanremo controllato con spietata ed efficace freddezza, con il distacco di chi sa di poter contare davvero su se stesso per raccogliere un'importante affermazione, con la ferocia di chi vuole a tutti i costi arrivare. Una vittoria che lo porta in testa al campionato italiano. È un Liatti nuovo quello che si consegna agli applausi del pubblico e della critica. Veloce come sempre, ma adesso più sicuro di se stesso, più consapevole delle proprie capacità. Un pilota che, giunto al decimo anno di attività, non ha più voglia di vedersi sfuggire di mano la grande occasione. Ha fatto di tutto, questo biellese di 33 anni che in gara non fa mai una piega e si accontenta di un piatto di spaghetti al pomodoro alle assistenze, per urlare in faccia al mondo quanto vale. Ha patito un po' all'inizio, sulla terra dove Cunico stava facendo faville, ha lottato con un tubo dei freni che si era rotto perché le pietre avevano sfondato la protezione, ha fatto in fretta a riprendersi. Quattro prove di sofferenza e poi, sistemata la vettura, Liatti ha iniziato a far segnare i tempi di super Cunico. Dopo lo sterrato è arrivato l'asfalto e in Liguria il pilota della Subaru si è trasformato in un rullo compressore. A botte di dieci-quindici secondi a prova ha cominciato a rimontare su Cunico, con la certezza che per il sorpasso si trattava solo di aspettare. «E inutile cercare di recuperare tutto subito - diceva Piero - e rischiare per farlo. Dieci o quindici secondi a prova e lo prendo». Quando era a 13" da Cunico, il vicentino ha sbattuto e gli ha facilitato il compito, ma Liatti stava giocando al gatto con il topo. Troppo superiore la sua Impreza rispetto alla Ford Escort di Cunico sull'asfalto e troppo efficace





e sicuro dei suoi mezzi lui, Liatti. La vettura schierata da Alessandrini per il "suo" pilota non era, infatti, una Impreza qualsiasi. Era stata allestita, sulla base di una vettura della Art, ma del lavoro si era occupata direttamente la Prodrive. Un'auto formato mondiale, dunque, e anche questo conferma la stima di cui Liatti gode presso David Richards. Addirittura, sulla Impreza del biellese, c'erano dei particolari che neppure le auto del mondiale hanno ancora. Come i nuovi ammortizzatori più corti, che debutteranno nelle competizioni iridate in Spagna e che consentono di abbassare ulteriormente la vettura. Non aveva, invece, l'Impreza di Liatti il sistema di iniezione d'acqua e il differenziale anteriore a controllo elettronico, ma Piero ha saputo farne a meno e si è regalato una vittoria che lo inserisce nella casta dei piloti italiani vincitori a Sanremo, da Biasion ad Aghini a Cunico, per parlare solo di quelli della sua generazione. Un successo, quello di Liatti, che ripaga di tanti sacrifici anche il suo team manager, Paolo Alessandrini.

Soprattutto, il primo posto di Liatti a Sanremo ribalta le posizioni di forza in cima al campionato Assoluto quando manca una gara alla fine, il rally di Piancavallo dove, a dispetto del fatto che si correrà a novembre e in montagna, farà sicuramente molto caldo... Grazie alla vittoria a Sanremo, infatti, Liatti ha scavalcato Cunico, battuto in Liguria anche da uno straordinario Dallavilla che però ora è tagliato fuori dalla lotta per il tricolore in quanto l'unico risultato che gli avrebbe lasciato qualche chance era la vittoria a Sanremo. Per il titolo sono rimasti in lizza Liatti e Cunico, con il vincitore di Sanremo in vantaggio di sette punti sul rivale e con la possibilità di accontentarsi del secondo posto a Piancavallo anche con Cunico vincitore... E non basta. Questa settimana Liatti ha l'occasione d'oro di farsi vedere in Spagna, nel mondiale, con la terza Impreza ufficiale... Dicevamo di Dallavilla. E dai tempi del trofeo Fiat Uno che il giovanissimo bresciano fa vedere di che pasta è fatto ma solo quest'anno, al volante della Toyota della Grifone, ha potuto mostrare tutto il suo valore. Purtroppo per lui, la sua squadra ha commesso l'errore di non fargli disputare prima del Sanremo un rally di allenamento sulla terra, un fondo sul quale lui, con una vettura da assoluto, non aveva mai corso. Così, quando si è trovato in gara, ha cominciato a regalare manciate di secondi a Cunico e Liatti, perdendo subito molte delle sue chance. In più, ci si è messo di mezzo il suo nuovo compagno di squadra Medeghini, che lo ha incredibilmente rallentato nella seconda speciale, facendogli perdere (pur se involontariamente) circa un minuto... Così, quando la carovana del rally è arrivata in Liguria, Dallavilla aveva ormai quasi quattro minuti da Cunico e circa due e mezzo da Liatti. Scarti incolmabili a meno di clamorose sorprese e infatti Dalla villa non li ha colmati. Però ha offerto a tutti una buona seconda tappa per poi scatenarsi in una terza frazione stratosferica, nel corso della quale ha vinto tutte le prove. Alla fine, il complimento più bello glielo ha fatto Miki Biasion. Il bassanese, rivolgendosi a Tabaton, ha detto «*Fatelo correre subito, adesso, nel mondiale, con una Gruppo A. Dallavilla è in forma smagliante e mi sembra sia lui quello giusto, il futuro italiano*». Detto da Miki fa sicuramente piacere, ma forse non sapeva, Biasion, che se fosse dipeso da Dieter Bulling, il responsabile tecnico del Toyota Team Europe, Dallavilla avrebbe già corso questa settimana, in Spagna. Ma Tabaton sa di avere trovato un pulcino d'oro e non vuole bruciargli le ali.



Saluti da Sanremo

Piero Liatti e Alessandro Alessandrini festeggiano la conquista del Sanremo, una gara che vale davvero una carriera anche in versione 2 Litri...



”

Liatti si è regalato una vittoria che lo inserisce nella casta dei piloti italiani vincitori a Sanremo...

”



Giochi di coppia

VINCONO GLI ORDINI DI SCUDERIA
CON LIATTI CHE CONSEGNA IL SUCCESSO
ACQUISITO SUL CAMPO A COLIN McRAE
IN CORSA PER LA CONQUISTA
DEL TITOLO IRIDATO

DI **MAURIZIO RAVAGLIA**
AUTOSPRINT N° 43 21 OTTOBRE 1997

Da come sono andate le cose al controllo orario sul Lungomare delle Nazioni, a Sanremo, con Piero Liatti che, penalizzando deliberatamente un minuto di ritardo, ha consegnato la vittoria nelle mani del compagno di squadra Colin McRae, viene voglia di dire: andiamo al cinema, che è meglio. Come sempre accade quando c'è di mezzo un ordine di scuderia, la tentazione di definire un inganno la scelta di cambiare la classifica decisa dalla sfida sulla strada è molto forte. Per parecchi di quelli che, nel pomeriggio di mercoledì 15 ottobre, assediavano il tavolino dei cronometristi implorando a Fabrizia Pons «*Non pagare, non farlo*», e lei si sforzava di non sentire aspettando che l'orologio segnasse le 16.30'01", quindi entrasse nel minuto che faceva scattare la penalità, il successo che ha rilanciato McRae nella corsa al titolo è addirittura un oltraggio. Eppure, per quanto duro, perfino cinico possa sembrare, la realtà è molto diversa. Che Liatti dovesse agevolare lo scozzese, facendosi da parte, era già evidente nella 2ª tappa quando, con una spettacolare rimonta, McRae aveva recuperato 34 dei 40" di svantaggio che aveva sull'italiano capoclassifica; e gli era piombato alle spalle come una furia. Quella classifica provvisoria indicava già vincitore Colin. Con davanti ancora due gare, Australia e Rac, i dieci punti del primato nel rally d'Italia diventavano decisivi per ricacciare lo scozzese nella mischia del campionato contro Tommi Maki-





Una grande Impreza

Una prestazione stellare per Piero Liatti al culmine di una stagione che per lui è iniziata con una storica vittoria al Montecarlo dove si è appena aperta l'era Wrc. Ma a Sanremo sarà costretto a lasciare il passo al compagno di squadra Colin McRae

”

McRae a fine gara dice: «Ci siamo sfidati lealmente e duramente io e Piero. Ma la possibilità di rientrare in gioco per il titolo andava sfruttata»

”

Paga che ti passa

Mercoledì 15 ottobre 1997. Liatti-Pons sul lungomare delle Nazioni a Sanremo: primi in classifica debbono pagare 1' di ritardo e dare quindi il primato a McRae. Ecco le immagini che testimoniano come la navigatrice torinese lascia trascorrere il tempo: consegnerà la tabella alle 16.30'01". Il capo della Prodrive proverà a consolarla. A destra, Colin McRae

nen, che col 3° posto del Sanremo ha comunque consolidato la sua leadership nel mondiale, e Carlos Sainz. Un'occasione, dunque, che la Prodrive-Subaru non poteva né doveva sprecare. Costasse, come in effetti è costata, anche la sgradevole decisione di togliere la vittoria a Liatti. Facile da dire, più difficile da accettare. Soprattutto per l'italiano, ma pure per McRae. Che si è scusato affermando: «*Ci siamo sfidati duramente e lealmente, io e Piero. Ma la possibilità di rientrare in gioco per il titolo andava sfruttata. Ciò che oggi prova Liatti l'ho provato anch'io*». Detto dallo scozzese, che passa per un tipo egoista, è meglio di una stretta di mano di circostanza. Che sul percorso di asfalto del Sanremo Liatti sia andato come il vento, rivelandosi uomo-squadra più ancora che al Montecarlo, è evidente da come ha reagito, nella tappa finale, alle micidiali prestazioni con cui McRae aveva seminato il panico nella giornata precedente, quella nel basso Monferrato. Pretendendo che anche la sua Impreza fosse equipaggiata con lo stesso tipo di ammortizzatori della vettura del compagno e rivale - tutte e 4 e non 2 soltanto, come invece volevano i tecnici Prodrive - l'italiano ha pareggiato i conti con lo scozzese sul fronte velocistico; lo testimonia le 5 volte in cui la leadership è passata di mano tra i due della Subaru nell'ultima frazione.

Che l'affermazione di Liatti, prevedibile considerando le quotazioni dell'italiano, venisse impedita da un ordine di scuderia, era scontato prima ancora che il Sanremo cominciasse. Che Makinen avrebbe comunque stupito sul terreno meno favorevole a un nordico, come è puntualmente accaduto, era un altro fatto immaginabile. Forse non nella dimensione finale, che comprende non solo il 3° posto in mezzo ai grandi maestri dell'asfalto ma anche gli scratch e gli scarti ridotti con i quali il finnico della Mitsubishi è sempre rimasto incollato agli uomini di testa, nonostante la sua posizione in campionato non lo obbligasse a rischiare. Come, al contrario, ha fatto nella tappa finale per scrollarsi di dosso Sainz. Anche che Carlos Sainz non potesse attaccare a fondo, laddove il percorso prevedeva tratti in salita, era un'altra circostanza nota. Assolutamente imprevedibile, invece, è stata la prestazione di Juha Kankkunen.

Definire magiche le prime due giornate sanremesi del finlandese non è affatto esagerato. Sull'asfalto del rally d'Italia, in passato, Kkk aveva sempre corso cercando di limitare i danni. Questa volta ha letteralmente sorpreso tutti, probabilmente anche se stesso. finendo le prime due tappe a 8" soltanto dal compagno di squadra Sainz. Non è affatto normale, né era credibile, che la differenza tra i due della Ford figurino tanto irrilevante lungo un percorso di asfalto. Ma, allora, è lo spagnolo che non ha forzato la mano? Sicuramente l'immagine di Sainz al Sanremo non è stata quella, abituale, dell'uomo delle imprese impossibili. Eppure i tre scratch conquistati di prepotenza nella tappa finale rivelano che lo spagnolo il colpaccio lo ha pure tentato. Ma, quando, ormai, era troppo tardi. Imprevedibile, infine, è risultata la spettacolare corsa di Freddy Loix, con la Corolla Wrc. Nessuno immaginava che il rendimento della berlinetta Toyota in una gara di asfalto, dunque di prestazione pura, fosse così elevata da permettere al giovane fiammingo di balzare al comando, prima che il cedimento del solito differenziale anteriore e dell'idroguida non lo distanziasse dal vertice della classifica, e di vincere 6 prove speciali, una in meno del primatista McRae.



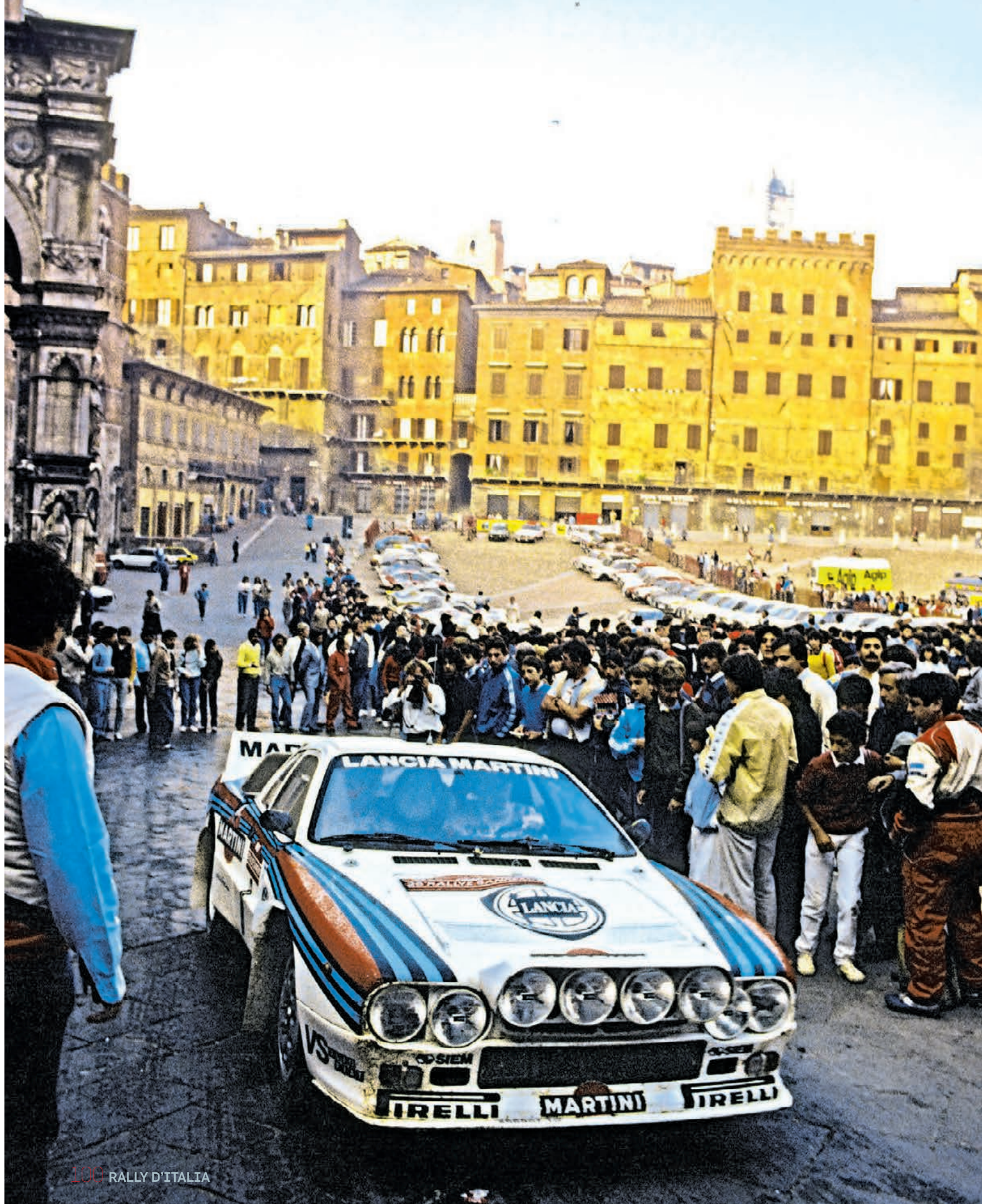


Ordini e retroscena

«Non sei un professionista», così, via radio, David Richards ha bollato Piero Liatti non appena appreso il tempo di McRae nell'ultimo crono. Con una prestazione 5" migliore di quella dello scozzese, l'italiano aveva sopravanzato di 4" il compagno di squadra in cima alla classifica finale; per il titolare della Prodrive, quindi, Piero aveva ignorato le istruzioni. Inevitabile che, a quel punto, per ristabilire l'ordine dato da Richards a due prove dalla fine - primo McRae, secondo Liatti - l'equipaggio della Subaru numero 4 dovesse pagare 1' di ritardo, equivalente a 10" in classifica, al controllo orario sul Lungomare delle Nazioni, a Sanremo; una scena, comunque già vista, che in Prodrive volevano evitare. Le cose, tuttavia, non erano andate affatto come il manager inglese credeva.

Per favorire completamente lo scozzese, Liatti aveva rallentato, fermandosi addirittura per 4 secondi in prossimità del fine-prova. Di più, l'italiano non aveva potuto fare; correva il rischio di perdere anche il secondo posto, quindi di essere superato da Makinen o da Sainz, che affrontavano i 18 chilometri finali con uno svantaggio di soli 16" dall'italiano e stavano sfidandosi per la terza posizione. Di fronte all'accusa, ingiusta, di scarsa professionalità, è naturale che Fabrizia Pons, già avvilita per una vittoria che stavano sfilandole dalle mani, abbia avuto un gesto di rabbia con il direttore sportivo della Prodrive, Spiller. A una cinquantina di metri dal controllo orario, la navigatrice di Liatti, appena scesa dalla vettura e già con le lacrime agli occhi, si è avventata contro il "diesse". Che subito l'ha portata in disparte.

ALFA ROMEO



Rava

il gran patron

GEOMETRA SANREMESE HA TRASCINATO E CONDOTTO LA GARA DI CASA NELL'OLIMPO DELLA SPECIALITÀ. ECCO IL SUO RITRATTO

DI **GUIDO RANCATI**

Come spese il suo tempo sul finire del febbraio del mille e novecentosessantuno, la storia non lo dice. Ma è assai probabile che Adolfo Rava ne avesse dedicato almeno un po' a seguire le gesta di quei temerari disposti a distruggere la propria automobile nel tentativo – impossibile, su strade che erano tratturi – di rispettare le medie imposte dal regolamento del 1° Rallye dei Fiori. Cosa fosse esattamente un rallye, erano in pochi a saperlo. Nell'estremo ponente ligure, forse solo Ighino Longo. L'ingegnere toscano se n'era fatto un'idea affrontando un paio di edizioni del Rallye Monte-Carlo: quel modo di

competere in bilico precario fra velocità e regolarità gli era subito piaciuto. E aveva convinto il professor Enzo Specogna, presidente dell'Automobile Club Sanremo, a organizzare una manifestazione simile a quella che anno dopo anno animava gli inverni nel Principato. Con il supporto di Gianfranco Bianchi, il più interessato all'automobilismo sportivo dei dipendenti di un ente che pure le competizioni le aveva nel proprio dna, aveva adattato ai suoi gusti (e alla legislazione del Bel Paese) le norme scritte dai monegaschi. Risultato: una serie di coefficienti meno favorevoli ad auto spaziose di piccola cilindrata e, per aggirare il divieto ad organizzare gare di velocità su strada, una tabella tempi e distanze in base alla quale un chilometro era di almeno mille e trecento, mille e quattrocento metri... L'escamotage che aveva, di fatto, reso possibile reintrodurre i rally in Italia, aveva inevitabilmente favorito i locali: in un'epoca in cui nessuno provava un metro,

”

Proponendo cose intelligenti Adolfo Rava arrivò ad avere un posto non marginale nelle stanze dove si decidevano le sorti del rallismo iridato



PHOTO4

Lo spettacolo del Sanremo

Lo spettacolo del Rally di Sanremo in piazza del Campo a Siena in una cornice davvero da favola. Sopra, primo piano di patron Adolfo Rava

”

*Anche le gare
su strada
divennero
imprese con
bilanci da
gestire in modo
professionale. Il
Sanremo quel
cambiamento
non fu in grado
di farlo...*

”

Passione senza confini

Il passaggio dal centro abitato di Chiusdino è stato per anni uno dei luoghi più gettonati dal pubblico al seguito del Sanremo. In Toscana tra le province di Pisa e Siena, il Mondiale all'italiana nella versione terra-asfalto si è costruito gran parte delle proprie fortune con un seguito di pubblico davvero incredibile e una passione senza confini





chi per un verso o per l'altro era già passato sulle prove speciali sapeva di dover tenere giù dall'inizio alla fine. Ad approfittarne erano stati i fratelli Mario e Giovanni Battista De Villa che, impegnati nella demolizione delle fortificazioni edificate sui passi in prossimità del confine francese, conoscevano come pochi le carrarecce dell'entroterra rivierasco, primi con una Giulietta TI. Ma anche Gigi Taramazzo e Giovanni Gerino, terzi con una Gulietta Sprint e, ancora, Leo Cella e Giancarlo Mamino, quinti con una Volkswagen Maggiolino 1200. E, narrate e rinarrate, le loro gesta avevano fatto venire a tanti la voglia di provarci. Anche al giovane geometra che aveva parecchi amici nel giro degli appassionati delle corse. Non era un fulmine del volante e non si divertiva con una cartina fra le mani, ma abbastanza disincantato da capirlo in fretta, non insistette più di tanto.

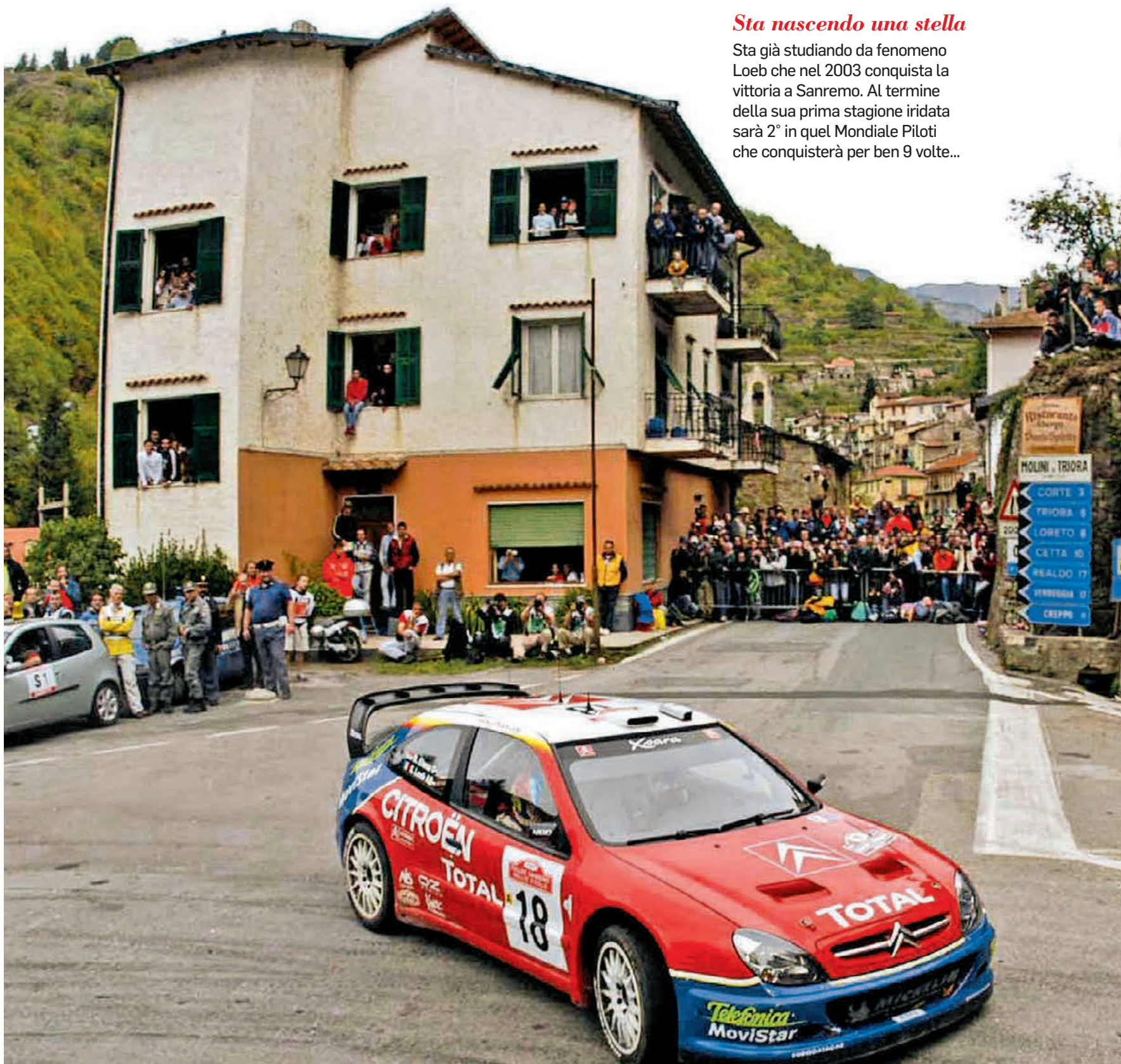
Da attore nell'abitacolo della vettura di tutti i giorni con addosso un paio di pantaloni di fustagno, un maglione e un casco, a regista dietro una scrivania, il passo non è poi tanto breve. Ma ad alcuni di quelli che provarono a farlo, riuscì bene. Fra loro, anche Rava. Per lui, meno serate nei bar e nelle discoteche alla moda in quella Sanremo anni Sessanta e tante ore consumate nel minuscolo "ufficio sportivo", dell'Acì Sanremo. Insieme a Bianchi a tracciare percorsi, a cercare invano formule capaci di mettere chi usava una utilitaria sullo stesso piano di invece chi usava una supersportiva.

A darsi da fare per far crescere una disciplina ancora tutta da regolamentare. Per far diventare l'appuntamento sulla Riviera dei Fiori quello che Longo aveva sognato che fosse. E forse anche di più: non un rally, ma il rally. Quello che tracciava la strada agli altri rally italiani, quello che non poteva non essere nei calendari delle serie più prestigiose. Anche in quella iridata, dalla prima ora. Pur se qualcosa si stava rompendo: per dire, la sintonia fra i due patron. Con Bianchi fuori dai giochi e Rava sul ponte di comando di una imbarcazione che neppure allora era una corazzata, ma che il mare, quel mare, lo teneva bene. Con Cesar Torres, l'erede dei grandi conquistatori lusitani, a tracciare le rotte che Claude Fin, Bernard Consten, Alexandros Dardoufas e gli altri appartenenti a un gruppo parecchio esclusivo seguivano senza star tanto a discutere. Come era prassi fare nei circoli ben frequentati. In quello che decideva il bello e (a volte) il meno bello del rallismo mondiale, l'organizzatore del Rallye Sanremo aveva un posto non marginale. Se l'era conquistato proponendo cose intelligenti: una per tutte, il tempo imposto da assegnare a chi per un qualche motivo non dipendente dalla sua volontà, da un suo errore o da un qualsiasi problema meccanico non fosse riuscito a percorrere una "piesse" fino in fondo.

Intanto, però, il mondo cambiava. In fretta, dannatamente in fretta. Più in fretta di quanto immaginavano gran parte di coloro che della prima, grande svolta, dei rally ne erano stati protagonisti. Il tempo delle decisioni prese sorseggiando un buon Porto sulla terrazza dell'Estoril Sol o gustando pesce sulla costa ateniese stava finendo. Il mondiale rally cercava nuovi mercati e le gare su strada, anche le gare su strada, diventavano imprese con bilanci importanti, da gestire in modo professionale. Il Sanremo quel cambiamento non è stato in grado di farlo e ha perso la validità iridata. Perché così fu deciso nelle stanze dove si può ciò che si vuole. O forse solo perché Rava era troppo vecchio e troppo stanco per combattere ancora.

Sta nascendo una stella

Sta già studiando da fenomeno Loeb che nel 2003 conquista la vittoria a Sanremo. Al termine della sua prima stagione iridata sarà 2° in quel Mondiale Piloti che conquisterà per ben 9 volte...



2003



Loeb ultima grande



SEBASTIEN SI PRENDE TUTTA LA SCENA CON LA XSARA WRC. IL MONDIALE ALL'ITALIANA CHE È PRONTO A SBARCARRE IN SARDEGNA, VIVE L'ATTO FINALE DI UNA GARA UNICA. ECCO COME

DI **ANDREA CORDOVANI**
AUTOSPRINT N° 40 7 OTTOBRE 2003

A rroccato sopra il parco assistenza di Imperia, il campanile del Duomo di Porto Maurizio ricorda, con sonori rintocchi, che è mattina già da un pezzo. Sebastien Loeb è ormai sazio. La domenica del Villaggio Rally ha tante nuvole e una certezza. Lui. L'alsaziano mangia un panino. Gesticola con gli ingegneri. Si cambia l'ennesima T-shirt. E sbuffa tranquillo: «*Stamane ho provato a guidare con molta attenzione*». Alzare il piede è un'azione che gli procura fastidi. Non è abituato. «*Stare davanti a tutti e essere inseguito, psicologicamente è davvero difficile. Ma se mi chiedete: preferisci stare davanti o dare la caccia al leader? non ho dubbi: meglio fare da lepre*». Sono in molti a credere che dovremo abituarci a storie del genere. Al racconto dell'ex-ginnasta che alla prima stagione completa di campionato del mondo può conquistare il titolo Piloti. In testa dall'inizio alla fine, Sebastien e la Xsara sono stati l'unica costante di un Sanremo che nel finale ha subito una metamorfosi completa, regalando cose incredibili. Da miracolo italiano. Botte da orbi, rimonte clamorose e inaspettati ritorni. È accaduto tutto nelle ultime due speciali, quando sui rilievi alle spalle della Riviera dei Fiori si è scatenato il putiferio. Pioggia. Poi anche grandine. Condizioni limite che hanno esaltato la guida di Gilles Panizzi e soprattutto il suo azzardo di partire con gomme intermedie per le ultime due speciali, nonostante il parere contrario del fratello Hervé, ma col via libera di Jean-Pierre Nicolas: «*Fai come credi*». Vecchi del giro, avevano messo Gilles sull'avviso: lassù sulle montagne si sarebbe scatenata una giornata da tregenda.

Così è stato. E gli unici a beneficiarne sono stati esclusivamente i fratelli della Costa Azzurra, che dal quinto posto dopo la dodicesima speciale hanno chiuso alle spalle di Loeb con neanche mezzo minuto di distacco. Follie. E gloria per gli italiani Pasquale Tarantino e Fabio Colombo (alla fine ventesimi con la Clio Williams Gruppo A), che hanno chiuso l'ultimo Sanremo iridato strappando il secondo tempo assoluto nel corso dell'ultima speciale! Quella fatale a Marcus Gronholm, uscito di strada su un asfalto viscido come una saponetta e definitivamente

RC
RALLY
SHIP

sat

hori

ini
Sanremo

A/T

Rosa e ...

ACI
Automobile Club
Sanremo

45° RALLYE SANREMO

RALLYE D'ITALIA

CITTA' DI SANREMO



PHOTO4

te fuori dai giochi per la conquista del titolo. Il Mondiale che riparte da Sanremo, e dal suo finale da Festival dell'Imprevisto, si porta in dote il piccolo allungo della Citroën sulla Peugeot. Braccata da tempo, la squadra tre volte campione del mondo negli ultimi tre anni, ha dovuto cedere la leadership tra i Costruttori ai poco amati cugini. Il finale di stagione non è adatto a chi vuole una vita piatta da pantofolaio in mutande. Come al solito il caos delle condizioni folli meteo ha stravolto piani e classifiche, facendo passare in secondo ordine storie e prestazioni da primi della classe.

Prendiamo come metro di paragone l'estone Markko Martin. Per tre giorni è stato alle calcagna di Loeb. Ha provato a braccarlo. Poi è stato ricacciato indietro dalle bizzosche di una centralina che al via della seconda tappa gli hanno complicato la vita e fatto esclamare al direttore tecnico M-Sport, Christian Louriaux: «*La prossima volta quella centralina, invece che sotto al sedile, la metto sul tetto*». E allora, il ragazzo di Turku ha provato l'impossibile: sui 52 chilometri del Teglia è stato per due volte più veloce di tutti (ha anche ricevuto una coppa messa in palio dal Comune di Imperia). Con una media intorno ai 100 kmh ha cercato di fare bingo. Ma "Seb", con sorrisi e piede pesante, gli ha fatto capire che non era proprio il caso. E allora, a farlo scendere sull'ultimo gradino del podio ci hanno pensato le follie di una domenica da cani. Soprattutto per Carlos Sainz. L'unico della "vecchia guardia" a mostrare gli attributi alla nuova generazione di fenomeni che sta prendendo il potere nel campionato del mondo. Afflitto da calcoli renali nei giorni antecedenti la gara, lo spagnolo è stato anche ricoverato in ospedale. Ha stretto i denti e mostrato i muscoli. Poi, proprio nella tappa conclusiva, ha ammesso: «*Oggi non sto tanto bene*».

Già, ma intanto era lì a guadagnarsi la pagnotta, facendo segnare tempi da demonio delle speciali e chiudendo quarto. Ora è terzo nella graduatoria riservata ai Piloti: due lunghezze dietro al Fenomeno Loeb; quattro da Richard Burns. «*Non ricordo di aver corso così male nella mia carriera*», è andato dicendo per due giorni il Rosso di Reading, più irritato che mai. Il bizzarro finale che gli ha fatto chiudere la sfida italiana in settima posizione e con due punti insperati in saccoccia. Ancora una volta è andato a punti, ma ha chiarito al mondo che difficilmente riuscirà ad arginare il moto ondosso in aumento con le prestazioni di Loeb. L'unico che in prova speciale esce spesso dalle curve di trasverso perché arriva sempre con una marcia in più rispetto ai rivali. A qualcuno, il giovanotto che piace tanto alle ragazzine ricorda il Didier Auriol prima maniera. Quello che gettava il cuore oltre l'ostacolo e soprattutto non era costretto a faticare con l'inguardabile Skoda Fabia. È sintonizzato su altre frequenze, l'ex-campione 2001 del Mondiale Junior. Ha già ottenuto tre vittorie quest'anno. E in molti sono pronti a dire che non è finita. Sembra già al capolinea, invece, la stagione di Colin McRae. Lo scozzese, per non sbagliare, vivacchia alla giornata senza pungere. Non va sopra le righe neanche Francois Duval (comunque ottimo quinto) dopo le lavate di capo e gli shampoo che si è beccato da Malcolm Wilson in seguito agli ultimi errori commessi. Il resto della storia parla di cose minime. E piccole soddisfazioni. La più grande se l'è presa Giovanni Orenco, che a 68 anni e stagioni di tagliandi di presenza staccati nella sua gara, ha concluso 36esimo assoluto. Ultimo della lista, ma felicissimo, nell'ultimo Sanremo iridato della storia.



”

Sebastien Loeb è l'unico ad aver vinto il Mondiale all'italiana sia nella versione tutto asfalto sanremese che sulla terra della Sardegna

”

Seb e Daniel accoppiata vincente

Con la Xsara Wrc, dominando dall'inizio alla fine Sebastien Loeb e Daniel Elena conquistano la vittoria nell'ultimo Sanremo iridato della storia.

”

*A 33 anni di
distanza dalla
prima edizione
del Rally
d'Italia tra
Sanremo e
Sestriere, è
pronta una
nuova fusione
con la gara che
sbarca sugli
sterrati della
Sardegna*

”





LA SECONDA FUSIONE

Saluti da Sanremo

NELL'OTTOBRE 2003 VA IN SCENA L'ULTIMA EDIZIONE DEL RALLY D'ITALIA IN LIGURIA. È PRONTO LO SBARCO IN TERRA SARDA

DI **ANDREA CORDOVANI**

Sembra quasi un controsenso: la città dei Fiori tradita dai percorsi a margherita. A ottobre del 2003 regna il caos sul Mondiale all'italiana. Il destino di Sanremo è segnato. È pronta la seconda fusione che stavolta ha effetti nucleari sul Rally d'Italia. Il progetto è quello di spostare la manifestazione sulla terra della Sardegna, l'isola dei fumosi sussurra qualche serpente. Non si riferisce tanto alla polvere destinata ad alzarsi sulle bellissime strade bianche della Gallura, quando alle diatribe e alle lotte intestine che si assommano intorno a questa gara che fa gola a molti. Prima di raggiungere l'isola il moto ondoso delle polemiche è in costante aumento. Si agitano tutti. A Sanremo, ma anche sull'isola con gli organizzatori del Costa Smeralda sul piede di guerra perché vorrebbero che la loro gara fosse promossa. Ma i piani sono diversi. Intanto in Liguria l'ultima edizione iridata del Sanremo è stata un successone. Ecco il racconto raccolto da As in quei giorni.

«Sul Teglia sembrava di essere allo stadio». 52 km, tanta gente. Anche in posti impossibili. «Secondo me hanno dormito lassù. Incredibile - sorride Piero Liatti - Da non credere. C'era gente in mezzo alla strada, con le braccia alzate a fare il tifo». Sono venuti in molti per l'ultima volta del Mondiale Rally a Sanremo. C'era Hannu Mikkola, fantastico esemplare di flying finn in pensione, arrivato nella Riviera dei Fiori per vedere l'effetto che fa. E poi Federico Ormezzano, Tonino Tognana, intraversatori di ieri in un mondo che è in piena metamorfosi. Ha brillato per la presenza anche un impeccabile Christian Geistdorfer, l'uomo che leggeva le note al re Walter Röhrl. Erano in tanti. Con troppa malinconia. Gente d'altri tempi di un rallismo definitivamente sul viale del tramonto.

Panizzi uno dei re nel ponente ligure

Gilles Panizzi in azione con la Peugeot sull'asfalto del Sanremo 2003. Con tre successi (ottenuti consecutivamente nell'edizioni 2000, 2001 e 2002) il pilota di Mentone è stato uno dei re del mondiale all'italiana sulle strade del ponente ligure

«Non posso pensare che non si correrà più qui», ribatte Liatti. Gilles Panizzi è ancor più diretto: «Lasciare Sanremo è un male per noi, è un peccato per la specialità. Questo è un rally fantastico, con un'organizzazione eccezionale: una leggenda che purtroppo finisce».

Improvvisamente in tanti si sono accorti di voler bene al Sanremo. Che come spesso succede viene ricordato solo quando sta per finire. Col Rally d'Italia che si trasferirà sulla terra della Sardegna. È sceso in campo (magari un po' tardivamente, forse fuori tempo massimo)

anche il Ministro Scajola, che qui ha il collegio elettorale. Tramite la segreteria del suo dicastero ha chiesto una relazione completa da presentare, poi, in Consiglio dei Ministri, per avere delucidazioni su quanto sta succedendo. Come noto la Fia ha chiesto una dichiarazione d'intenti per tutte le attuali 5 gare su asfalto di passare allo sterrato. Il piano è quello di ridurre al minimo le sfide su strade normali, lasciando solo gli intoccabili Montecarlo e Tour de Corse. L'Italia è stata la prima a rispondere all'appello della Federazione internazionale. Il Race di Spagna, ha chiesto per il Rally di Catalunya ancora un anno di tempo prima di presentare un'edizione sterrata. E anche la Germania sta lavorando a qualcosa del genere. Dopo due ispezioni, dopo molti richiami sul fronte della sicurezza, proprio il Deutschland ha preso il posto dell'asfalto più bello del mondo. Quello di Sanremo. «Sì, può anche essere vero – ha chiarito il presidente della commissione Rally della Fia, Shekhar Mehta –. Però la Germania può contare su una copertura televisiva che nessuno ha nel Mondiale». Già, perché adesso sono queste le cose importanti. Tra i vigneti della Mosella il rischio di farsi male è tanto. Non importa: c'è la tv!

Mentre a Sanremo il Mondiale Rally manda in scena il suo ultimo atto con Sebastien Loeb che vince e Giovanni Orengo di anni 68 chiude al 36° posto assoluto, si raccolgono diverse considerazioni. Tutte molto amare. Sottolinea Cesare Fiorio: «Il Sanremo ha fatto un grandissimo lavoro, ma è rimasto fregato dalle nuove regole. La necessità di avere i cosiddetti percorsi a margherita, nonostante la competenza degli organizzatori, ha decretato la fine della gara rimasta strangolata dalla ristretta natura del suo territorio». Aggiunge Fabrizio Tabaton: «Mi chiedo perché tra le cinque gare su asfalto doveva uscire proprio il Rallye di Sanremo? Si poteva fare qualcosa per far rimanere questa corsa nel Mondiale? Mi domando ancora: è stato fatto qualche tentativo o ci si è adagiati? In più mi chiedo se la successione è pronta. Mi auguro che stiamo discutendo della dipartita del Rally di Sanremo

e non del Rallye d'Italia». Markku Alen rievoca: «Io ricordo poco della mia prima vittoria in Sanremo (1978, a bordo della Lancia Stratos) però è stata bellissima».

Ari Vatanen commenta: «Dopo il Portogallo e il Safari un'altra gara storica del Mondiale Rally chiude i battenti. Ho tanti ricordi legati al Sanremo e sono tutti bellissimi. Che peccato!».

Andrea Aghini sottolinea: «Sono molto legato a questa gara visto che a Sanremo ho centrato la mia prima e unica vittoria iridata. Negli ultimi anni, il rally abbandonando la formula mista asfalto-terra, aveva perso un po' del suo fascino. Farà effetto non vedere più una gara storica come questa fare parte del Mondiale».

Il navigatore francese Denis Giraudet dichiara: «Se gli olandesi inventarono il calcio totale, gli italiani con il Sanremo terra-asfalto hanno inventato il rally totale».

Franco Cunico, l'ultimo italiano a salire sul gradino più alto del podio nella gara italiana valida per il campionato del mondo rally, spiega: «Per anni la sfida ligure ha rappresentato la vetrina che valeva una stagione. Personalmente a Sanremo devo tutto: ho guadagnato lì la possibilità di farmi conoscere anche nella serie iridata. Ricordo che allora potevi giocare ad armi pari con i più forti piloti del pianeta. Ora è stata fatta la scelta della Sardegna, uno dei posti più belli del mondo. Secondo me è stata presa la decisione giusta: Sanremo ormai fa parte della storia».

Uno dei meccanici storici dell'Abarth Rino Buschiazzi, che aveva girovagato in lungo e in largo in quelle maratone sanremesi nel centro dello Stivale, commenta: «Il Sanremo degli ultimi anni proprio non mi piaceva. Sono rimasto affezionato alla gara del passato quel che arrivava fino a San Marino o in Toscana. Mi fa impressione non rivedere l'atmosfera di coinvolgimento del passato. La cosa che mi mancherà di più? Piccole robe, come i tagliolini del Colle d'Oggia».

Alessandro Gai, gentleman driver pistoiese uno dei grandi aficionados del Sanremo con la partecipazione a 15 edizioni consecutive del mondiale all'italiana chiosa: «Io ancora non ci credo che Sanremo non sarà più valido per il Mondiale. Gli organizzatori si sono sempre adeguati a tutte le richieste della Fia ma sono rimasti fregati: non gli è stato dato tempo di adeguarsi». Ad adeguarsi ci pensa invece il Rally d'Italia in Sardegna che nonostante le tante cassandre consente la continuazione della gara nel giro iridato. Sembrava un'impresa impossibile, ma siamo ancora qui a raccontare una storia fatta di tanti altri capitoli.

”
Se gli olandesi
hanno
inventato
il calcio totale,
gli italiani
con il Sanremo
terra-asfalto
hanno
inventato
il rally totale
”



*Le ultime curve
del Sanremo
Mondiale*

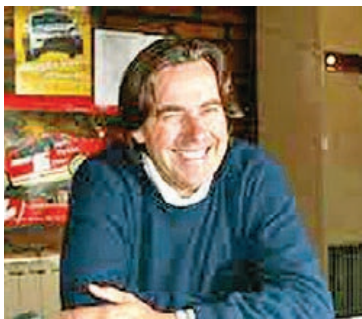
Sono le ultime curve d'asfalto del Mondiale all'italiana in quel di Sanremo. Con l'edizione 2003 va in archivio la grande saga iridata della corsa ligure... Dall'anno successivo con lo sbarco in Sardegna cambieranno completamente gli scenari

Sterrati

salva-Mondiale

TIZIANO SIVIERO RACCONTA L'EVOLUZIONE
DI UNA GARA CHE ADESSO È UN GRANDE FIORE
ALL'OCCHIELLO DEL GIRO IRIDATO

DI **MARCO GIORDO**



Quando si parla di Tiziano Siviero è facile pensare al Rally Italia Sardegna, ma in realtà l'ex navigatore veneto due volte campione del mondo ha collaborato anche per tanti anni con il Rally di Sanremo. È lui che ci racconta com'è stato il trapasso dalla prestigiosa gara sugli asfalti liguri agli sterrati dell'isola dei quattro mori.

«Quello dal Sanremo alla Sardegna – ha evidenziato Siviero – è stato un passaggio traumatico, un cambio totale perché in quel momento è stato smontato un mito qual era il Rally di Sanremo. Personalmente pensavo all'inizio che l'avventura in Sardegna non durasse a lungo, invece il tempo ha dimostrato che si è davvero rivelata un'idea ottima. Anche perché basata su accordi solidi fatti prima tra le parti. In pochi però sapevano cosa dovessimo fare e cosa c'era dietro, io so solo che l'idea era partita da David Richards, che all'epoca era il promoter del mondiale rally. Perché mentre il Sanremo misto con la terra in Toscana piaceva a tutti, era stato tra l'altro una rivoluzione all'epoca per il campionato del mondo, quello vecchio stile cioè il rally solo su asfalto non ricuoteva lo stesso appeal. Era mancata la terra per via dell'assenza di sponsor sufficienti a coprire i costi, e Rava avendo solo lo sponsor del Comune e del Casinò di Sanremo aveva deciso di mollare tutto. I legami poi in F.1 tra uno come David Richards, grande amante dell'estetica, ed un sardo come Pasquale Lattuneddu hanno fatto il resto. Diciamo che se vogliamo in quel momento è stata anche un'evoluzione naturale delle cose, Sanremo non era più vendibile mentre la nuova gara in Sardegna era secondo Richards, il principe degli esteti, molto più appetibile perché si coniugava oltretutto con il "glamour" della Costa Smeralda visto arrivo e partenza erano a Porto Cervo».

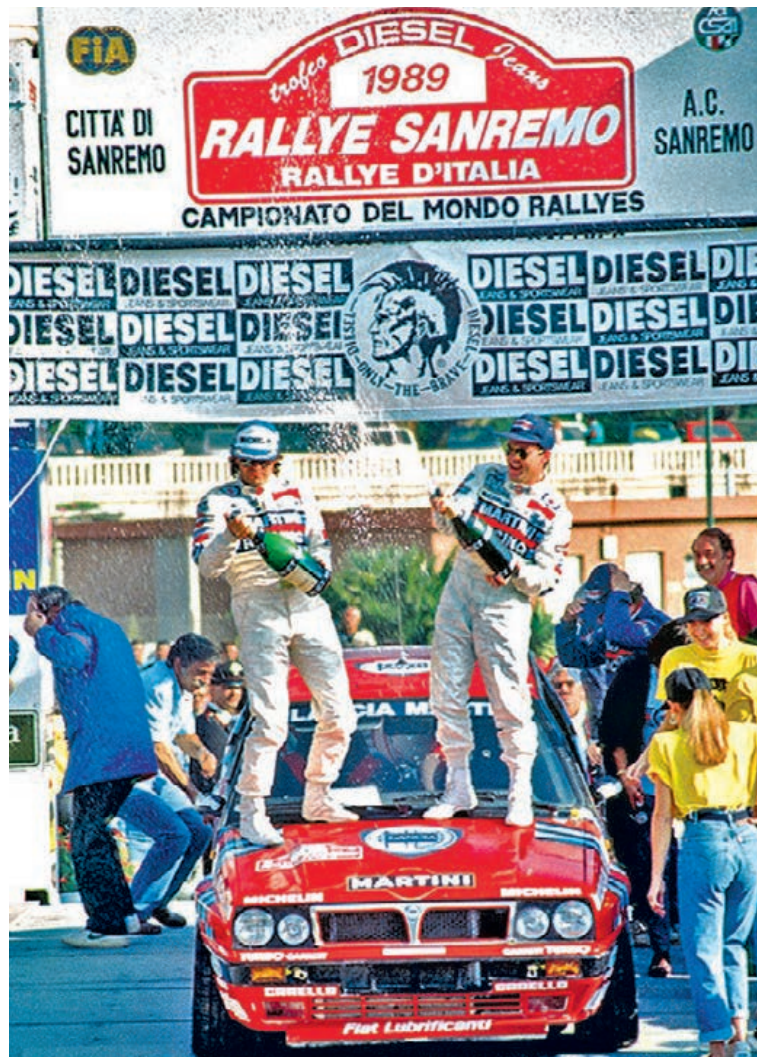
Ed il vostro lavoro come si è svolto nel preparare una gara da zero?

«All'inizio siamo andati a trovarci gli sterrati in giro per la Sardegna con Carlo Cassina. Il primo anno abbiamo catalogato tutte le strade, facendo una cernita con tre valutazioni, belle, normali e meno belle. Quei pdf sono ancora validi, vedasi le prove di Loelle, Coiluna e Monte



I disegni di Tiziano

Vincitore per tre volte del Sanremo al fianco di Miki Biasion, Tiziano Siviero è anche l'uomo che ha disegnato il percorso della sfida in Sardegna fin dalla prima edizione 2004. Sopra, Tronholm in azione nel 1° Rally Italia-Sardinia



Lerno, cioè la zona del Monte Acuto che sono tuttora l'anima portante del Rally Italia Sardegna. Nel redigere il percorso siamo passati poi da un tipo di prove speciali del vecchio Costa Smeralda classiche dei rally italiani ed europeo vecchio stile, a nuove prove speciali con superfici veloci o medio veloci stile Argentina ed anche Finlandia. In pratica poi c'è stata anche un'evoluzione durante gli anni, quando la Sardegna ha fatto suo il nuovo rally mondiale, che con il vecchio Costa Smeralda ha oggi poco a che vedere».

È stata una scelta che si è rivelata giusta?

«Nel tempo questo passaggio da Sanremo alla Sardegna ha salvato la tappa italiana nel calendario del campionato del mondo, Sanremo infatti non sarebbe durato troppo a lungo. Dirò anche un'altra cosa. Molti parlano ancora della Toscana ma oggi un equilibrio tra l'ecologia, la gente che ci abita e il motor sport attuale è oggi praticamente impossibile da trovare per organizzarci di nuovo un rally stile mondiale. Abbiamo trovato in Sardegna la nostra isola felice. E poi secondo me non è ancora finita, perché anche in futuro vedrete difficilmente ci sposteremo dall'isola che ha sposato pienamente la manifestazione».

Una manifestazione tra l'altro con un alto standard di sicurezza?

«A Sanremo mi occupavo di logistica suggerendo ad Adolfo Rava varie cose, soprattutto relative al parco assistenza, mentre in Sardegna ho avuto subito un incarico diverso occupandomi di sicurezza, cosa che a Sanremo faceva molto bene Sergio Maiga. Una cosa che mi è sempre piaciuta molto, ho cominciato con mano libera da parte di Lucio De Mori e abbiamo trovato da subito uno standard altissimo. Mai una prova è stata annullata e grazie a Dio mai un incidente serio in 15

anni. Probabilmente è un record, che ci rende tutti orgogliosi anche se ovviamente in questi casi anche la fortuna deve darti una mano».

Costa Smeralda, Olbia, Alghero. Quant'è cambiata la gara in questi anni?

«Molto. Il primo cambio importante in Sardegna c'è stato prima con lo spostamento dalla Costa Smeralda ad Olbia, e poi da Olbia ad Alghero. Soprattutto perché ad Alghero e nel sassarese a parte il basket, il mondiale è l'avvenimento sportivo dell'anno, un po' come succede in Argentina a Cordoba. A Olbia, posto dove tra l'altro sono stato bene, non hanno mai sposato così a fondo l'evento dandogli il valore che meritava, eccetto due anni fa quando vi aveva fatto tappa il venerdì sera. In pratica dopo averlo perso si era capito quanto fosse importante. La differenza sta in questo, a parte poi la location del parco assistenza nel porto di Alghero che rimane unica e inimitabile nel campionato del mondo. Un valore aggiunto per la gara davvero fondamentale, così come la power stage dell'Argentiera ed il salto "icona" di Monte Lerno».

Infine, cosa pensa delle polemiche anti Sardegna?

«Non ci sono state negatività importanti a parte le dichiarazioni di Mäkinen dell'anno scorso molto discutibili, oppure il Promoter che sbraitava per il costo dei traghetti, e che poi alla fine si è sempre adeguato perché lo standard è davvero elevato, ed un rally mondiale non è solo una questione di costi dei traghetti. Abbiamo tante medaglie importanti conquistate in questi anni, la Sardegna è una gara strutturata e consolidata, la migliore in Europa con il Portogallo, come ho avuto modo di avere conferma l'anno scorso a luglio nella riunione degli organizzatori. E credetemi non è un risultato da poco».

DIETRO LE QUINTE

La scoperta di Monte **Acuto**

NELLA STESURA E NELLA NASCITA DEL
PERCORSO DEL RALLY ITALIA-SARDEGNA
NICOLA IMPERIO HA AVUTO UN RUOLO
DAVERO IMPORTANTE: SCOPRIAMO PERCHÉ

DI **MARCO GIORDO**



Nella stesura e nella nascita del percorso del Rally Italia Sardegna, un ruolo veramente importante l'ha avuto dietro le quinte Nicola Imperio. Nicola è il più conosciuto, vittorioso ed esperto copilota del rallismo sardo, avendo navigato tra gli altri anche Mauro Pregliasco, e negli anni '80 e '90 oltre a correre aveva anche collaborato attivamente con il compianto Dante Salvay nella stesura del percorso del Rally Costa Smeralda dei tempi d'oro. Aveva quindi una conoscenza a menadito della maggior parte degli sterrati dell'isola, e fu lui all'epoca a ricevere l'input di cercare le strade per tracciare la nuova gara mondiale. «Tra luglio e agosto del 2002 – ha commentato Imperio – ebbi il mio primo incontro con Pasquale Lattuneddu nella sua casa di Porto Cervo. Pasquale mi confessò l'idea di un progetto per portare in Sardegna il Rally d'Italia che all'epoca si svolgeva a Sanremo. Chiaramente la cosa doveva restare assolutamente segreta, e mi chiese se in Sardegna poteva esserci la fattibilità di un progetto del genere. Risposi che non era facile dare una risposta immediata e che era necessario lavorarci sopra, analizzando soprattutto le problematiche dei vari territori. Dentro di me mi ponevo mille dubbi e mille domande, soprattutto con la difficoltà interiore di dover buttar giù un progetto del genere, pensavo soprattutto a come poter affron-

tare l'argomento e darmi delle giuste risposte in merito, anche perché molte strade del vecchio Costa Smeralda come ad esempio l'Isuledda e Campovaglio erano state asfaltate. Allora poi non esistevano google maps e applicazioni simili, che riescono come oggi a trovare delle strade senza fare un metro fuori di casa. E così parlai di questo progetto ad un mio caro amico, Fabio Bresci, il quale da ex pilota e conoscitore di diverse realtà territoriali in quanto appassionato di maratone desertiche a piedi, iniziò insieme a me a macinare km in macchina, ma onestamente con pochi risultati concreti. Allora decidemmo di mettere a confronto le nostre personali conoscenze e Fabio vista la sua grande passione di allenamenti duri per le gare a piedi, mi portò a vedere delle aree che oggi sono il cuore pulsante della gara. Fu lui infatti a farmi conoscere le piste sterrate dei cantieri forestali del Monte Acuto, quelle dove lui correva per allenarsi in vista delle "marathon des sables". Fu la scoperta decisiva, quegli sterrati infatti costituiscono sin dalla prima edizione l'ossatura del Rally Italia Sardegna, per intenderci sono quelli dove si disputano le prove speciali di Monte Lerno, Loelle, Crastazza, Monte Olia e Terranova».

A quel punto cosa è successo?

«A fine dicembre del 2002, esattamente il 31 dicembre, portai a Porto



Quegli scenari davvero unici

Gli scenari che offre il Rally Italia-Sardegna sono davvero unici. Nella foto a lato, Nicola Imperio



Sono veramente molto orgoglioso di aver potuto dare il mio contributo affinché la mia Sardegna ospitasse il mondiale



SUTTON-IMAGES.COM

Cervo a casa di Pasquale Lattuneddu una prima bozza del nostro progetto con una base di km pari a 250, per un potenziale di 500 Km di gara. Successivamente arrivarono nell'isola Luciano Tedeschini e Claudio Bortoletto per conto dell'Automobil Club d'Italia per verificare e valutare il nostro lavoro. Anche grazie alla loro esperienza, portammo in porto il primo progetto del Rally Italia Sardegna, con la ripresa dei camera car di tutte le prove speciali, e la stesura delle prime cartine e della prima tabella tempi e distanze della gara. Tutto questo è stato poi inviato anche ai vertici FIA a Parigi, mi ricordo che il progetto era datato 6 febbraio 2003».

A quel punto lì bisognava solo aspettare?

«Ci fu un susseguirsi di telefonate, promesse e a volte anche illusioni. La cosa più frustrante è stata anche quella di non poter parlare con altri di questo sogno, perché ancora di sogno si trattava. Un'importante tappa di avvicinamento fu poi l'arrivo in Sardegna di David Richards della Prodrive, che all'epoca era anche il Promoter del Mondiale Rally nonché patron di un team in F.1. Richards si trovava ad Imola per il Gran Premio di San Marino e pressato da Lattuneddu venne con il proprio aereo privato in Sardegna la domenica sera post GP. Il giorno successivo, che era il giorno di Pasquetta, io, Pasquale, Fabio e David Richards facemmo un giro su alcune prove speciali destinate a quello

che per noi era allora un sogno. Il suo sopralluogo fu secondo me molto importante e produttivo, in quanto raccontò e sponsorizzò in sede FIA il progetto Sardegna».

E poi come continuò la storia?

«Da aprile ad agosto fu quasi silenzio assoluto, poi una sera mi trovavo in Piemonte per un rally al quale stavo partecipando, e passata la mezzanotte arrivò una telefonata di Pasquale che era a cena con i vertici FIA. Mi disse solo poche parole ma pesanti: il Mondiale Rally arriva in Sardegna, obiettivo raggiunto!».

Insomma, il dado era finalmente tratto?

«Sì, da allora al giorno della prima gara, cioè il 1° ottobre del 2004, il tempo corse veloce con un susseguirsi di appuntamenti. Ci fu l'arrivo in Sardegna di persone dal calibro di Tiziano Siviero, Carlo Cassina, Lucio De Mori e Antonio Turitto direttamente dallo staff del Rally di Sanremo».

Cosa le è rimasto di quella esperienza?

«Sono passati tanti anni e sono sempre orgoglioso di aver potuto dare il mio contributo, affinché la mia isola e l'Italia ospitassero nonostante tante difficoltà una delle manifestazioni motoristiche più importanti al mondo. Una gara che nel frattempo di strada ne ha fatta tanta ed è arrivata al 2019, godendo ancora di ottima salute».



LA STORIA CONTINUA



2004

Splende il Solberg

Da campione del mondo in carica Petter Solberg su Subaru Impreza mette la prima firma sull'albo d'oro del Rally Italia-Sardegna



Nuova casa in **Sardegna**

fotografie SUTTON-IMAGES.COM



2005

Loeb mette la seconda firma

Dopo aver vinto nell'ultima edizione del Sanremo, Sebastien Loeb mette le sue mani sul Rally d'Italia vincendo con la XSara anche sugli sterrati sardi



gna

NEL 2004 IL RALLY D'ITALIA SBARCA
SULL'ISOLA. SCOPRE STERRATI FAVOLOSI
E PAESAGGI MOZZAFIATO. LA GARA DIVENTA
PUNTO DI RIFERIMENTO DEL MONDIALE

DI **MARCO GIORDO**



2006

*Tris per Seb
e la XSara*

Terzo centro per
Loeb e la Xsara al
Rally d'Italia. Il
francese stavolta
mette alle sue
spalle Hirvonen
e Sordo e si
conferma vero
mattatore



2007

*Davvero
troppo Ford*

È tutto per le Focus
il palcoscenico del
Rally Italia dove
la Ford fa doppietta
grazie ai finlandesi
Marcus Gronholm
e Mikko Hirvonen
che chiudono
nell'ordine



”

Sebastien Loeb è l'unico pilota ad aver vinto il Rally d'Italia sia a Sanremo che in Sardegna.

Con 5 successi il 9 volte iridato è quello che ha vinto più volte la sfida tricolore valida per il Mondiale Rally

”

Il Rally Italia Sardegna di episodi da raccontare in 15 anni di storia sinora vissuta ne ha davvero tanti. Ma il più entusiasmante, come spesso capita, è sempre l'ultimo. Cioè quello che si è scritto lo scorso 10 giugno 2018, quando Thierry Neuville al volante della Hyundai i20 Wrc Plus ha vinto la power stage dell'Argentiera per 1"5 sulla Ford Fiesta di Sébastien Ogier, aggiudicandosi la corsa per un'inezia: sette decimi di secondo! Quella dell'anno scorso è stata la più bella edizione del Rally Italia Sardegna di sempre, una gara bellissima, un confronto diretto durato tutta la corsa tra i due pretendenti al titolo mondiale. Con Neuville che ha avuto il merito di crederci sempre, per poi scatenarsi letteralmente nella tappa finale dove partiva con un distacco di soli 3"9 da Ogier. Il pilota belga staccando lo scratch in tutte e quattro le speciali dell'ultima giornata è riuscito a portarsi a casa il massimo possibile, cioè 30 punti, grazie ad una prestazione formidabile e davvero eccezionale, da campione davvero consumato.

La Sardegna secondo Loeb

Il nove volte campione del mondo Sébastien Loeb, tornato quest'anno a correre nel mondiale con la Hyundai, ha descritto con precisione la vera essenza del Rally Italia Sardegna. Il campione alsaziano sugli sterrati dell'isola dei quattro mori ha sempre dato spettacolo, vincendo tra l'altro sulla Citroën ben quattro delle otto edizioni da lui disputate, due delle quali nel 2008 e 2011 allo sprint davanti a Mikko Hirvonen. «La Sardegna - ha commentato il pilota di Hagenau - è una gara che con i suoi paesaggi mozzafiato e il suo clima arido è sempre stata una prova formidabile del campionato del mondo, con grandi bagarre per la vittoria, percorsi rompi macchine, speciali strette e sabbiose, grandi pietre in mezzo alla strada che ci hanno spesso dato filo da torcere. A me però la Sardegna ricorda in primis le numerose sessioni di test effettuate con la Citroën per preparare le altre gare, test grazie ai quali abbiamo sviluppato la XSara, la C4 e la DS 3. Nell'isola ho trascorso dei bei momenti, anche al di fuori del lavoro, quando andavo a scalare le pareti rocciose o quando nel 2012 mi ero ritirato e sono andato in moto da enduro a vedere le speciali con i miei amici, oppure quando si andava a mangiare la famosa pizza e la pasta locale. In gara abbiamo poi vissuto momenti molto forti, perché gli italiani sono noti per essere dei grandi tifosi degli sport motoristici. Nella prima edizione del 2004, mi sono assicurato il secondo posto che poi mi è valso la vittoria del titolo mondiale in Corsica due settimane dopo. Poi ho vinto ben 4 volte, la prima vittoria è arrivata nel 2005 al volante della Citroen XSara Wrc, poi con Daniel Elena ci siamo ripetuti nel 2006 sempre con la XSara, nel 2008 con la C4 Wrc davanti alle due Ford ufficiali ed infine nel 2011 con la Ds3. È stata quella una delle nostre vittorie più belle, perché abbiamo corso passando per primi sulla strada su un fondo che non perdona per la sua scivolosità. È stato un successo sottovalutato dal grande pubblico, ma che a me ha dato enormi soddisfazioni».

Gli inizi: una vera scommessa!

Andando per ordine e riavvolgendo il nastro, partiamo dalla prima edizione svoltasi ad inizio ottobre del 2004. A Porto Cervo, Olbia e in tutta

fotografie SUTTON-IMAGES.COM



2009
Due tipi Fordissimi

C'è ancora una doppietta Ford per mano di due finlandesi (Jari-Matti Latvala e Mikko Hirvonen) a contrassegnare il Rally d'Italia-Sardegna



RALLY D'ITALIA SARDEGNA
2008

2008

Primo centro della C4 Wrc

Sebastien Loeb piazza un'altra zampata nell'albo d'oro della gara italiana valida per il mondiale e stavolta trionfa con la Citroen C4 Wrc



RALLY d'ITALIA SARDEGNA
2010

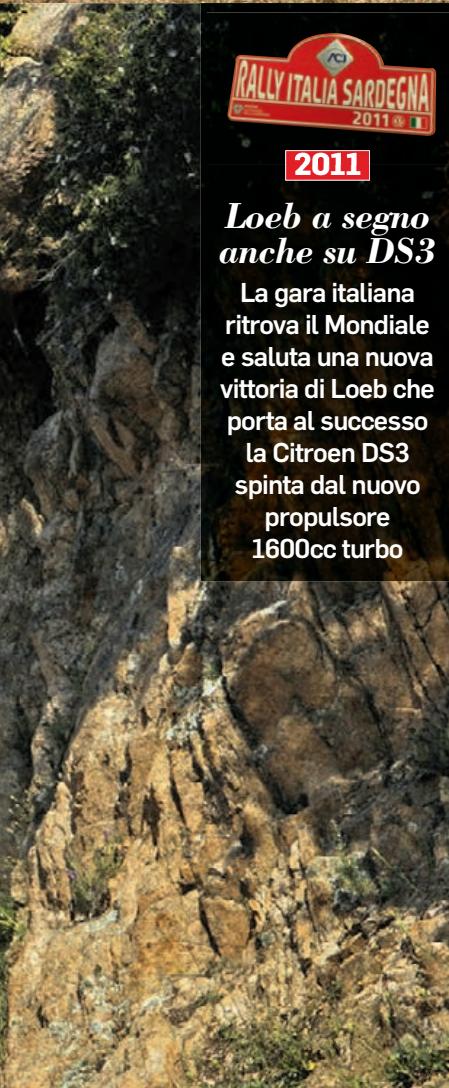
2010

Bel colpo di Skoda

Valido per l'IRC il Rally d'Italia-Sardegna si gioca tutto con vetture Super2000. Vince Hanninen su Skoda chiudendo davanti ad Andreucci con la Peugeot 207

fotografie SUTTON-IMAGES.COM





2011

Loeb a segno anche su DS3

La gara italiana ritrova il Mondiale e saluta una nuova vittoria di Loeb che porta al successo la Citroen DS3 spinta dal nuovo propulsore 1600cc turbo

la Sardegna c'era un entusiasmo dilagante nell'anno storico del battesimo nel mondiale degli sterrati sardi con la prima edizione di una nuova gara, denominata Rally Italia Sardinia organizzata dalla Europe Team. Da allora, e sono così passati quasi sedici anni, sono tornati ad essere protagonisti sulle prove speciali della Gallura e del Monte Acuto i grandi campioni della specialità. Come d'incanto è di nuovo r fiorita la grande passione dell'isola dei nuraghi per i rally ed i suoi campioni degli anni duemila, i vari Sainz, Solberg, Loeb, Gronholm, Latvala, Hirvonen, Ogier, Neuville e Tanak. Decisivo per l'arrivo del mondiale in terra di Sardegna si è rivelato allora il ruolo di Pasquale Lattuneddu, un gallurese trapiantato a Londra da oltre 30 anni, dove ha lavorato per tanto tempo alla corte del patron della F.1 Bernie Ecclestone. È stato lui l'uomo che è riuscito a mettere le basi per portare la prova iridata nell'isola dei quattro mori. La volontà della FIA all'epoca era infatti quella di diminuire il numero delle gare su asfalto, e quindi di non correre più a Sanremo. E con molta diplomazia Lattuneddu è stato bravo a tessere la tela giusta. La conferma ufficiale che il mondiale 2004 si sarebbe svolto in Sardegna è arrivata a metà ottobre del 2003, quando la FIA ha inserito nel calendario iridato il "Supermag Rally Italia Sardinia". E così alla fine di novembre del 2003 le prime Wrc sono arrivate in Sardegna per la presentazione premondiale svoltasi a Liscia Ruja. La gara in calendario ad inizio ottobre, è stata allestita da un'équipe molto professionale con il finlandese Lampinen direttore di corsa (all'epoca Simo era anche direttore di gara in Turchia e Finlandia), coadiuvato dal vicedirettore di corsa Lucio De Mori, dal general manager Antonio Turitto, e da due esperti ex navigatori italiani, l'adde- detto alla sicurezza Tiziano Siviero e il responsabile del percorso Carlo Cassina, con i quali hanno collaborato in modo decisivo Nicola Imperio e Fabio Bresci. Nicola Imperio, il più vittorioso ed esperto navigatore nella storia del ralismo sardo, era infatti a conoscenza a menadito della maggior parte degli sterrati dell'isola, e la sua amicizia con Fabio Bresci, un dentista ex pilota di rally appassionato di maratone desertiche, si è rivelata decisiva. Fu Bresci infatti a far conoscere a Imperio le piste sterrate dei cantieri forestali del Monte Acuto, quelle dove lui correva a piedi per allenarsi in vista della "marathon des sables". Quegli sterrati costituiscono sin dalla prima edizione l'ossatura della gara mondiale sarda, per intenderci sono quelli dove si disputano le prove speciali di Monte Lerno, Loelle, Crastazza, Monte Olia e Terranova che hanno scritto tante pagine di storia di questa gara. E così in un inizio ottobre caratterizzato da un caldo insolito, visto che in quei giorno le temperature erano di ben 30 gradi, la gara si svolge nel nord dell'isola con un percorso composto da tre tappe per un totale di 16 prove speciali e circa 400 km cronometrati. La grande novità della gara è il fatto che le prove sono per l'85% racchiuse in cantieri forestali, caratteristica questa che resterà una costante della prova. Petter Solberg al volante della sua Subaru Impreza numero 1, è stato sin dalla prima speciale il grande dominatore della corsa, che alla fine si è aggiudicato davanti alle due Citroen XSara Wrc di Sébastien Loeb e Carlos Sainz. La seconda edizione del Supermag Rally Italia Sardinia è stata anticipata alla fine di aprile del 2005, con un percorso in buona parte rinnovato, ricco di difficoltà dal punto di vista tecnico, composto da tre tappe e 350 km cronometrati. Alla fine è stata festa grande in casa Citroën, con Loeb raggiante per la prima vittoria ottenuta sugli

”

La Sardegna è una gara che con i suoi paesaggi mozzafiato e il suo clima arido è sempre stata una prova formidabile del Mondiale Rally

”

”
Il salto più spettacolare è quello di Monte Lerno che offre uno scenario davvero unico con una gobba cieca seguita da una curva a sinistra. È stato creato da un operaio forestale ed è diventato un simbolo fin dalla prima edizione
”

sterrati sardi davanti a Solberg, che ha festeggiato il suo successo brindando con lo champagne insieme a Guy Fréquelin e Yves Matton. La terza edizione del 2006 ha regalato alla manifestazione una nuova denominazione, "Rally d'Italia Sardegna", e un nuovo logo con uno sfondo rosso scelto ad hoc in quanto il rosso è sempre stato il colore dell'Italia nella storia dello sport automobilistico internazionale. È cambiato anche l'organizzatore, la Europe Team ha infatti lasciato il posto all'ACI, l'Automobil Club d'Italia che ha continuato da allora sino ad oggi ad organizzare la gara. L'osservato speciale alla vigilia era il nostro Gigi Galli, reduce da un brillante podio colto in Argentina, al via navigato da Giovanni Bernacchini sulla Peugeot 307 Wrc di Bozian con la livrea gialla della Pirelli. La gara però dopo un inizio brillante del finlandese Marcus Gronholm, fermatosi a Monte Lerno per la rottura del carter della sua Ford Focus, è stata nuovamente appannaggio del "Cannibale" Loeb. Il francese sull'ormai famoso podio in granito del molo vecchio di Porto Cervo, ha fatto all'arrivo i complimenti al suo copilota Elena per il suo 25° successo, che gli ha permesso di superare Luis Moya diventando così il navigatore più vittorioso nella storia del mondiale.

I salti della Sardegna

La Sardegna come la Finlandia? È un paragone che ci sta, perché già dopo le prime edizioni i salti sono diventati una caratteristica del Rally Italia Sardinia, così come lo sono da sempre della corsa finlandese. La velocità non è la stessa dei classici e veloci "jump" di Ouninpohja e Ruuhimäki, ma la qualità dello spettacolo è indubbiamente molto elevata. Il salto più spettacolare è indubbiamente quello di Monte Lerno, che offre uno scenario davvero unico con una gobba cieca seguita da una curva a sinistra, da affrontarsi ad una velocità media veloce. Quel salto denominato "Micky's jump", perché Michele Carta è stato l'operaio forestale che lo ha costruito utilizzando un escavatore, è diventato sin dalla prima edizione il simbolo della gara e Monte Lerno è ormai un'icona, una delle immagini più spettacolari dell'intero campionato del mondo rally. Tant'è che spesso ha fatto da cornice alla campagna pubblicitaria di importanti case automobilistiche, una per tutte la Volkswagen. Molto gettonato poi anche il salto "in lungo" di Crastazza, altro "jump" molto gradito a fotografi e operatori tv.

Un'emozione continua

Di grandi emozioni il Rally d'Italia Sardegna ne ha regalate tantissime anche nell'edizione 2007, vinta da Marcus Gronholm sulla Ford Focus in modo incredibile, dopo un'uscita di strada del leader della corsa Sébastien Loeb nella tappa finale nel crono di San Giovanni. E pensare che il finlandese stava per essere squalificato la sera prima, quando era stato assolto dai commissari sportivi per aver percorso due prove speciali senza la ruota di scorta. L'inno finlandese è stato così nuovamente protagonista a Porto Cervo a ben 16 anni di distanza dalla vittoria di Juha Kankkunen al Costa Smeralda. Le edizioni successive sono tutte un susseguirsi di vittorie allo sprint, nel 2008 con il terzo successo di Loeb in cinque anni ottenuto dal driver transalpino davanti alle due Ford di Mikko Hirvonen e del suo allora 22enne compagno di



fotografie SUTTON-IMA



”

Con la terza edizione del Rally Italia-Sardegna nel 2006 entra in scena l'ACI e grazie al decisionismo del presidente Sticchi Damiani prende il via quel processo organizzativo che trasformerà il rally

”

squadra Latvala staccate rispettivamente di 10"6 e 15"3. Poi nel 2009 a imporsi è Jari-Matti Latvala, l'énfant prodige dei "flying finns" protagonista di un lungo abbraccio con Malcolm Wilson all'arrivo a Porto Cervo. Dopo un bruttissimo incidente in Portogallo, Jari-Matti è stato infatti bravo sugli sterrati sardi a stare subito davanti a tutti sulla sua Ford Focus Wrc, chiudendo la sua corsa davanti a Hirvonen staccato di 29"4, con Solberg terzo e Loeb stavolta solo quarto attardato da una foratura nel crono di Fiorentini nella seconda tappa.

Nel 2010 la novità principale è che la prova non è valida per il mondiale, bensì per l' Intercontinental Rally Challenge. Per la prima volta la corsa abbraccia tutta l'isola, con la partenza cerimoniale da Cagliari ed una serie di prove speciali inedite nell'oristanese. A vincere è Juho Hanninen sulla Skoda Fabia S2000, davanti a Paolo Andreucci secondo sulla Peugeot 207, con Kris Meeke protagonista nelle battute finali di un'uscita di strada in diretta tv con la sua Peugeot, mentre cercava di mettere pressione ad Hanninen. Lo spettacolo non è mancato anche nel 2011, con le nuove Wrc motorizzate con i nuovi propulsori 1.600cc turbo, su un percorso lungo 364 km cronometrati con la novità per il mondiale della prima tappa nella zona di Oristano.

Da segnalare anche il grande show ad Olbia alla vigilia della gara da parte della Volkswagen, con la presentazione alla stampa internazionale della nuova VW Polo Wrc, la vettura con la quale la casa tedesca avrebbe fatto poi il suo esordio nel mondiale rally dal gennaio 2013. La gara è dominata da Sébastien Loeb sulla Citroen Ds3, il "Cannibale" cala così il suo poker in Sardegna cogliendo la sua quarta ed ultima vittoria nell'isola davanti a Mikko Hirvonen, secondo per la quinta volta consecutiva (un vero record) staccato di soli 11"2, con Petter Solberg terzo a 23"8 al suo ultimo podio iridato in carriera. Con Loeb subito fermo a Monte Lerno, nel 2012 sfata finalmente la sua maledizione Mikko Hirvonen, quando al volante della Citroen Ds3 Wrc ha ottenuto la sua prima vittoria in Sardegna. È stato quello per il pilota finlandese il suo unico successo con la casa francese, e l'ultimo trionfo iridato della sua carriera. L'edizione 2013, ha visto invece il primo di tre successi consecutivi di Sébastien Ogier e Julien Ingrassia al volante della nuova Volkswagen Polo Wrc. Quella del 2013, caratterizzata dalla visita di Jean Todt e dal nono posto assoluto di Robert Kubica sulla Citroen Ds3 Rrc, è stata l'ultima edizione svoltasi con base ad Olbia.

Il trasferimento ad Alghero

Perché dal 2014 la location della corsa si è spostata ad Alghero. Il circus del mondiale rally è stato così ospitato sul lungomare della cittadina di origini catalane, ottenendo grandi consensi da parte del pubblico e degli addetti ai lavori grazie ad un affascinante location nel porto turistico. Altra novità dell'edizione 2014 è stata poi la lunghezza della prova speciale di Monte Lerno, ben 59,13 km, un importante record perché è diventata così la prova speciale più lunga sullo sterrato disputata in Europa nella storia del campionato del mondo. Un'altra caratteristica delle edizioni 2014 e 2015 è stata poi la partenza da Cagliari, con la superspeciale ricavata nel porto trasmessa in diretta tv il giovedì sera, con la prima giornata di gara del venerdì ambientata poi sulle speciali dell'oristanese.

Nelle ultime tre edizioni del 2016, 2017 e 2018 si è invece optato per



2014

Ad Alghero si gioca a Polo

La grande novità è però che la gara va ad Alghero: il nome del vincitore non cambia rispetto all'anno precedente con Ogier ancora re su Polo



2015

Tripletta Ogier-Polo

Infila la terza vittoria di fila con la Polo Sebastien Ogier mentre la gara propone la speciale più lunga del Mondiale grazie ai 59,13 km di Monte Lerno



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



RALLY ITALIA SARDEGNA
SARDEGNA 2016 WRCSPORT

2016

*Hyundai
prima firma*

Primo centro della
Hyundai in
Sardegna grazie a
Neuville che
spezza l'egemonia
Vw e mette alle sue
spalle le Polo di
Latvala e Ogier



RALLY ITALIA SARDEGNA
SARDEGNA 2017 WRCSPORT

2017

*Ott davvero
volante*

Prima vittoria
iridata per Ott
Tanak sugli sterrati
del Rally Italia-
Sardegna. L'estone
va a segno con la
Fiesta





un percorso più compatto tutto ricavato nel nord dell'isola, con la spettacolare power stage a bordo mare dell'Argentiera a fare da cornice finale alla gara, prima del classico tuffo del vincitore nelle acque del porto di Alghero. Thierry Neuville al volante della Hyundai i20 Wrc è stato bravo ad imporsi nel 2016 davanti alle favoritissime due VW Polo di Latvala e Ogier. Poi nel 2017 Ott Tanak si è aggiudicato la sua prima gara iridata al volante della Ford Fiesta Wrc Plus, precedendo allo sprint la Toyota Yaris di Latvala di soli 12"3. L'ultima edizione del 2018 è stata invece quella epica, iniziata sotto un'insolita pioggia che ha caratterizzato la prima tappa, e terminata con soli 7 decimi di differenza tra il vincitore Thierry Neuville (Hyundai i20 Plus) e lo sconfitto Sébastien Ogier (Ford Fiesta Plus). «Ho dato il massimo, ci ho provato e alla fine ce l'ho fatta - ha detto a caldo il driver belga -. La verità è che non era facile ma ci abbiamo creduto sino alla fine e abbiamo recuperato pian piano secondi e decimi mettendo pressione ad Ogier. Nella power stage me la sono giocata sino all'ultimo metro prendendo anche dei rischi, abbiamo anche rischiato grosso ma alla fine ci è andata bene». Un finale allo sprint, al cardiopalma, dopo una battaglia sul filo dei decimi di secondo durata per ben 314 km di corsa. L'ennesima dimostrazione che il Rally Italia Sardegna è una prova per campioni veri. Basta leggerne il palmarés che vede ben 4 vittorie di Loeb, 3 di Ogier, 2 di Neuville ed 1 a testa di Solberg, Gronholm, Latvala, Hanninen Hirvonen e Tanak. Ben 9 delle 15 edizioni sinora disputate sono state appannaggio di campioni del mondo, le altre sei di grandi campioni della specialità. È questo il fiore all'occhiello più importante di una manifestazione diventata con il tempo un appuntamento classico ed apprezzato del mondiale rally, che anche quest'anno a metà giugno rinnoverà le sue sfide sugli impegnativi e selettivi sterrati del nord dell'isola dei quattro mori.

AMTS
SPORT

”

*Percorsi
rompi-
macchine,
speciali strette e
sabbiose, grandi
pietre in mezzo
alla strada: la
Sardegna ha
sempre dato filo
da torcere...*

”



200
RALLY ITALIA SARDEGNA
2018 VOSPORT

2018

*Thierry vince
una sfida
epica*

Per la seconda in carriera il belga Thierry Neuville su Hyundai conquista la vittoria in Italia al termine di una battaglia davvero epica con Ogier

| ANNO | DENOMINAZIONE | SEDE | VINCITORI | NAZ. | VETTURA |
|------|----------------------------------|-------------------|---------------------------------|---------|-----------------------------|
| 1970 | Sanremo-Sestriere Rally d'Italia | Sanremo-Sestriere | Thérier-Callewaert | FRA | Alpine Renault A100 |
| 1971 | Sanremo-Sestriere Rally d'Italia | Sanremo-Sestriere | Andersson-Nash | SWE | Alpine Renault A100 |
| 1972 | Rallye Sanremo | Sanremo | Ballestrieri-Bernacchini | ITA | Lancia Fulvia 1600 Coupè HF |
| 1973 | Rallye Sanremo | Sanremo | Thérier-Jaubert | FRA | Alpine Renault A100 1800 |
| 1974 | Rallye Sanremo | Sanremo | Munari-Mannucci | ITA | Lancia Stratos HF |
| 1975 | Rallye Sanremo | Sanremo | Waldegaard-Thorszelius | SWE | Lancia Stratos HF |
| 1976 | Rallye Sanremo | Sanremo | Waldegaard-Thorszelius | SWE | Lancia Stratos HF |
| 1977 | Rallye Sanremo | Sanremo | Andruet-Delferier | FRA | Fiat 131 Abarth |
| 1978 | Rallye Sanremo | Sanremo | Alen-Kivimaki | FIN | Lancia Stratos HF |
| 1979 | Rallye Sanremo | Sanremo | "Tony"-Mannini | ITA | Lancia Stratos HF |
| 1980 | Rallye Sanremo | Sanremo | Rohrl-Geistdorfer | DEU | Fiat 131 Abarth |
| 1981 | Rallye Sanremo | Sanremo | Mouton-Pons | FRA-ITA | Audi Quattro |
| 1982 | Rallye Sanremo | Sanremo | Blomqvist-Cederberg | SWE | Audi Quattro |
| 1983 | Rallye Sanremo | Sanremo | Alen-Kivimaki | FIN | Lancia 037 |
| 1984 | Rallye Sanremo | Sanremo | Vatanen-Harryman | FIN | Peugeot 205 turbo 16 |
| 1985 | Rallye Sanremo | Sanremo | Rohrl-Geistdorfer | DEU | Audi Quattro Sport E2 |
| 1986 | Rallye Sanremo | Sanremo | Alen-Kivimaki | FIN | Lancia Delta S4 |
| 1987 | Rallye Sanremo | Sanremo | Biasion-Siviero | ITA | Lancia Delta HF 4WD |
| 1988 | Rallye Sanremo - Rallye Italia | Sanremo | Biasion-Siviero | ITA | Lancia Delta Integrale |
| 1989 | Rallye Sanremo - Rallye Italia | Sanremo | Biasion-Siviero | ITA | Lancia Delta Integrale 16v |
| 1990 | Rallye Sanremo - Rallye Italia | Sanremo | Auriol-Occelli | FRA | Lancia Delta Integrale 16v |
| 1991 | Rallye Sanremo - Rallye Italia | Sanremo | Auriol-Occelli | FRA | Lancia Delta Integrale 16v |
| 1992 | Rallye Sanremo - Rallye Italia | Sanremo | Aghini-Farnocchia | ITA | Lancia Delta HF Integrale |
| 1993 | Rallye Sanremo - Rallye Italia | Sanremo | Cunico-Evangelisti | ITA | Ford Escort RS Cosworth |
| 1994 | Rallye Sanremo - Rallye Italia | Sanremo | Auriol-Occelli | FRA | Toyota Celica Turbo 4wd |
| 1995 | Rallye Sanremo - Rallye Italia | Sanremo | Liatti-Alessandrini | ITA | Subaru Impreza Wrc |
| 1996 | Rallye Sanremo - Rallye Italia | Sanremo | McRae-Ringer | GBR | Subaru Impreza 555 Wrc |
| 1997 | Rallye Sanremo - Rallye Italia | Sanremo | McRae-Ringer | GBR | Subaru Impreza S3 Wrc |
| 1998 | Rallye Sanremo - Rallye Italia | Sanremo | Makinen-Mannisenmaki | FIN | Mitsubishi Lancer Evo V |
| 1999 | Rallye Sanremo - Rallye Italia | Sanremo | Makinen-Mannisenmaki | FIN | Mitsubishi Lancer Evo VI |
| 2000 | Rallye Sanremo - Rallye Italia | Sanremo | Panizzi-Panizzi | FRA | Peugeot 206 Wrc |
| 2001 | Rallye Sanremo - Rallye Italia | Sanremo | Panizzi-Panizzi | FRA | Peugeot 206 Wrc |
| 2002 | Rallye Sanremo - Rallye Italia | Sanremo | Panizzi-Panizzi | FRA | Peugeot 206 Wrc |
| 2003 | Rallye Sanremo - Rallye Italia | Sanremo | Loeb-Elena | FRA-MCO | Citroen Xsara Wrc |
| 2004 | Rally Italia - Sardinia | Olbia | Solberg-Mills | NOR-GBR | Subaru Impreza S10 Wrc |
| 2005 | Rally Italia - Sardinia | Olbia | Loeb-Elena | FRA-MCO | Citroen Xsara Wrc |
| 2006 | Rally d'Italia - Sardegna | Olbia | Loeb-Elena | FRA-MCO | Citroen Xsara Wrc |
| 2007 | Rally d'Italia - Sardegna | Olbia | Gronholm-Rautiainen | FIN | Ford Focus RS Wrc |
| 2008 | Rally d'Italia - Sardegna | Olbia | Loeb-Elena | FRA-MCO | Citroen C4 Wrc |
| 2009 | Rally d'Italia - Sardegna | Olbia | Latvala-Anttila | FIN | Ford Focus RS Wrc |
| 2010 | Rally d'Italia - Sardegna | Olbia | Hanninen-Markkula | FIN | Skoda Fabia S2000 |
| 2011 | Rally Italia Sardegna | Olbia | Loeb-Elena | FRA-MCO | Citroen DS3 Wrc |
| 2012 | Rally Italia Sardegna | Olbia | Hirvonen-Lehtinen | FIN | Citroen DS3 Wrc |
| 2013 | Rally Italia Sardegna | Olbia | Ogier-Ingrassia | FRA | Volkswagen Polo R Wrc |
| 2014 | Rally Italia Sardegna | Alghero | Ogier-Ingrassia | FRA | Volkswagen Polo R Wrc |
| 2015 | Rally Italia Sardegna | Alghero | Ogier-Ingrassia | FRA | Volkswagen Polo R Wrc |
| 2016 | Rally Italia Sardegna | Alghero | Neuville-Gilsoul | BEL | Hyundai NG i20 Wrc |
| 2017 | Rally Italia Sardegna | Alghero | Tanak-Jarveoja | EST | Ford Fiesta WRC |
| 2018 | Rally Italia Sardegna | Alghero | Neuville-Gilsoul | BEL | Hyundai NG i20 Wrc |

L RALLY D'ITALIA

| | VALIDITÀ | DATA SVOLGIMENTO | SUPERFICIE | PARTENTI/ARRIVATI | KM PS |
|--|---------------------------------------|--------------------------|---------------|-------------------|---------|
| | Campionato internazionale Costruttori | 4 - 8 marzo | Terra/neve | 109/15 | 269,00 |
| | Campionato internazionale Costruttori | 14 - 17 marzo | Terra/neve | 86/20 | 249,90 |
| | Campionato internazionale Costruttori | 22 - 25 ottobre | Asfalto/terra | 69/13 | 318,00 |
| | Campionato del Mondo | 10 - 13 ottobre | Asfalto/terra | 107/36 | 369,30 |
| | Campionato del Mondo | 2 - 5 ottobre | Asfalto | 106/33 | 408,40 |
| | Campionato del Mondo | 1 - 4 ottobre | Asfalto | 118/33 | 798,30 |
| | Campionato del Mondo | 6 - 9 ottobre | Asfalto | 133/40 | 780,00 |
| | Campionato del Mondo | 4 - 8 ottobre | Asfalto | 133/38 | 867,35 |
| | Campionato del Mondo | 3 - 7 ottobre | Asfalto | 122/44 | 893,80 |
| | Campionato del Mondo | 1 - 7 ottobre | Asfalto/terra | 67/26 | 1077,05 |
| | Campionato del Mondo | 6 - 11 ottobre | Asfalto/terra | 77/19 | 800,60 |
| | Campionato del Mondo | 5 - 10 ottobre | Asfalto/terra | 64/26 | 751,06 |
| | Campionato del Mondo | 3 - 9 ottobre | Asfalto/terra | 90/27 | 735,44 |
| | Campionato del Mondo | 2 - 7 ottobre | Asfalto/terra | 97/36 | 775,89 |
| | Campionato del Mondo | 30 settembre - 5 ottobre | Asfalto/terra | 100/35 | 807,69 |
| | Campionato del Mondo | 29 settembre - 4 ottobre | Asfalto/terra | 98/33 | 696,90 |
| | Campionato del Mondo | 13 - 17 ottobre | Asfalto/terra | 118/38 | 488,43 |
| | Campionato del Mondo | 12 - 15 ottobre | Asfalto/terra | 125/55 | 561,11 |
| | Campionato del Mondo | 10 - 14 ottobre | Asfalto/terra | 124/55 | 564,96 |
| | Campionato del Mondo | 8 - 12 ottobre | Asfalto/terra | 107/34 | 544,20 |
| | Campionato del Mondo | 14 - 18 ottobre | Asfalto/terra | 104/47 | 614,95 |
| | Campionato del Mondo | 13 - 17 ottobre | Asfalto/terra | 87/40 | 572,57 |
| | Campionato del Mondo | 11 - 15 ottobre | Asfalto/terra | 101/41 | 527,48 |
| | Campionato del Mondo | 11 - 13 ottobre | Asfalto | 120/56 | 548,90 |
| | Campionato del Mondo | 9 - 13 ottobre | Asfalto/terra | 92/40 | 526,03 |
| | Campionato del Mondo 2 Litri | 8 - 12 ottobre | Asfalto/terra | 70/36 | 463,48 |
| | Campionato del Mondo | 13 - 16 ottobre | Asfalto/terra | 93/47 | 413,32 |
| | Campionato del Mondo | 12 - 15 ottobre | Asfalto | 125/67 | 396,21 |
| | Campionato del Mondo | 12 - 14 ottobre | Asfalto | 153/76 | 400,30 |
| | Campionato del Mondo | 11 - 13 ottobre | Asfalto | 119/55 | 384,88 |
| | Campionato del Mondo | 19 - 22 ottobre | Asfalto | 115/62 | 382,79 |
| | Campionato del Mondo | 4 - 7 ottobre | Asfalto | 73/37 | 368,12 |
| | Campionato del Mondo | 19 - 22 settembre | Asfalto | 53/35 | 385,84 |
| | Campionato del Mondo | 3 - 5 ottobre | Asfalto | 54/36 | 387,36 |
| | Campionato del Mondo | 1 - 3 ottobre | Terra | 67/29 | 383,23 |
| | Campionato del Mondo | 29 aprile - 1 maggio | Terra | 66/42 | 349,08 |
| | Campionato del Mondo | 19 - 21 maggio | Terra | 79/60 | 344,90 |
| | Campionato del Mondo | 18 - 20 maggio | Terra | 82/67 | 342,86 |
| | Campionato del Mondo | 16 - 18 maggio | Terra | 57/38 | 344,73 |
| | Campionato del Mondo | 21 - 24 maggio | Terra | 59/37 | 347,12 |
| | IRC | 4 - 6 giugno | Terra | 43/21 | 218,70 |
| | Campionato del Mondo | 5 - 8 maggio | Terra | 63/40 | 339,70 |
| | Campionato del Mondo | 18 - 21 ottobre | Terra | 41/32 | 306,04 |
| | Campionato del Mondo | 20 - 22 giugno | Terra | 51/36 | 304,50 |
| | Campionato del Mondo | 4 - 8 giugno | Terra | 52/38 | 364,54 |
| | Campionato del Mondo | 11 - 14 giugno | Terra | 53/41 | 394,63 |
| | Campionato del Mondo | 9 - 12 giugno | Terra | 45/32 | 322,82 |
| | Campionato del Mondo | 8 - 11 giugno | Terra | 54/41 | 312,66 |
| | Campionato del Mondo | 7 - 10 giugno | Terra | 45/34 | 314,36 |

VITTORIE COSTRUTTORI

| COSTRUTTORE | VITTORIE TOTALI | MODELLO | VITTORIE PER MODELLO | ANNI |
|----------------|-----------------|-----------------------|----------------------|------------------------------|
| Lancia | 14 | Stratos HF | 5 | 1974, 1975, 1976, 1978, 1979 |
| | | Delta Integrale 16V | 3 | 1989, 1990, 1991 |
| | | Fulvia 1600 Coupè HF | 1 | 1972 |
| | | 037 | 1 | 1983 |
| | | Delta S4 | 1 | 1986 |
| | | Delta HF 4WD | 1 | 1987 |
| | | Delta Integrale | 1 | 1988 |
| | | Delta HF Integrale | 1 | 1992 |
| Citroen | 6 | Xsara WRC | 3 | 2003, 2005, 2006 |
| | | DS3 WRC | 2 | 2011, 2012 |
| | | C4 WRC | 1 | 2008 |
| Ford | 4 | Focus RS WRC | 2 | 2007, 2009 |
| | | Escort RS Cosworth | 1 | 1993 |
| | | Fiesta WRC | 1 | 2017 |
| Subaru | 4 | Impreza | 1 | 1995 |
| | | Impreza 555 WRC | 1 | 1996 |
| | | S3 WRC | 1 | 1997 |
| | | S10 WRC | 1 | 2004 |
| Peugeot | 4 | 206 WRC | 3 | 2000, 2001, 2002 |
| | | 205 turbo 16 | 1 | 1984 |
| Audi | 3 | Audi Quattro | 2 | 1981, 1982 |
| | | Audi Quattro Sport E2 | 1 | 1985 |
| Alpine Renault | 3 | A110 | 2 | 1970, 1971 |
| | | A110 1800 | 1 | 1973 |
| Volkswagen | 3 | Polo R WRC | 3 | 2013, 2014, 2015 |
| Fiat | 2 | 131 Abarth | 2 | 1977, 1980 |
| Mitsubishi | 2 | Lancer EVO V | 1 | 1998 |
| | | Lancer EVO VI | 1 | 1999 |
| Hyundai | 2 | NG i20 WRC | 2 | 2016, 2018 |
| Skoda | 1 | Fabia S2000 | 1 | 2010 |
| Toyota | 1 | Celica turbo 4WD | 1 | 1994 |

**AUTO
SPRINT**

CONTI EDITORE

Direttore Responsabile: Andrea Cordovani

Redazione: Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242. **Registrato** presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969. **Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it - Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma - Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450 - Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale: In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli artt. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs. 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata. Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.



PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Grafica **ALBERTO RONDELLI**
ROBERTO RINALDI
e **GIANFRANCO ROSSI**

Scelta fotografica **CHICCO RIMONDI**

Fotografie **ACTUALFOTO**
GETTY IMAGES
LAT - PHOTO4
SUTTON-IMAGES.COM

VITTORIE PER NAZIONI

| VITT. | NAZIONE | ANNI |
|-------|-------------|--|
| 18 | Francia | 1970, 1973, 1977, 1981, 1990, 1991, 1994, 2000, 2001, 2002, 2003, 2005, 2006, 2008, 2011, 2013, 2014, 2015 |
| 10 | Finlandia | 1978, 1983, 1984, 1986, 1998, 1999, 2007, 2009, 2010, 2012 |
| 9 | Italia | 1972, 1974, 1979, 1987, 1988, 1989, 1992, 1993, 1995 |
| 4 | Svezia | 1971, 1975, 1976, 1982 |
| 2 | Regno Unito | 1996, 1997 |
| 2 | Belgio | 2016, 2018 |
| 2 | Germania | 1980, 1985 |
| 1 | Estonia | 2017 |
| 1 | Norvegia | 2004 |

VITTORIE PILOTI

| | PILOTI | ANNI |
|---|-------------------------|------------------------------|
| 5 | Loeb-Elena | 2003, 2005, 2006, 2008, 2011 |
| 3 | Ogier-Ingrassia | 2013, 2014, 2015 |
| 3 | Auriol-Occelli | 1990, 1991, 1994 |
| 3 | Panizzi-Panizzi | 2000, 2001, 2002 |
| 3 | Biasion-Siviero | 1987, 1988, 1989 |
| 3 | Alen-Kivimaki | 1978, 1983, 1986 |
| 2 | Neuville-Gilsoul | 2016, 2018 |
| 2 | Makinen-Mannisenmaki | 1998, 1999 |
| 2 | McRae-Ringer | 1996, 1997 |
| 2 | Rohrl-Geistdorfer | 1980, 1985 |
| 2 | Waldegaard-Thorrszelius | 1975, 1976 |
| 1 | Gronholm-Rautiainen | 2007 |
| 1 | Hanninen-Markkula | 2010 |

| | PILOTI | ANNI |
|---|--------------------------|------|
| 1 | Hirvonen-Lehtinen | 2012 |
| 1 | Latvala-Anttila | 2009 |
| 1 | Solberg-Mills | 2004 |
| 1 | Tanak-Jarveoja | 2017 |
| 1 | Liatti-Alessandrini | 1995 |
| 1 | Cunico-Evangelisti | 1993 |
| 1 | Aghini-Farnocchia | 1992 |
| 1 | Vatanen-Harryman | 1984 |
| 1 | Blomqvist-Cederberg | 1982 |
| 1 | Mouton-Pons | 1981 |
| 1 | Tony-Mannini | 1979 |
| 1 | Andruet-Delferier | 1977 |
| 1 | Munari-Mannucci | 1974 |
| 1 | Thérier-Jaubert | 1973 |
| 1 | Ballestrieri-Bernacchini | 1972 |
| 1 | Thérier-Callewaert | 1970 |
| 1 | Andersson-Nash | 1971 |



ALLACCIA LA CINTURA.

GOLD
COLLECTION
GOLD

**OGNI MESE STORIE
AD ALTA VELOCITÀ.**

**UNA RACCOLTA DI NUMERI SPECIALI,
DEDICATA A TUTTI GLI APPASSIONATI
DI CORSE AUTOMOBILISTICHE.**

FEBBRAIO _____ LAUDA FAVOLOSO NIKI 70
MARZO _____ ABARTH. Il mito dello Scorpione
APRILE _____ FORMULA MAGIC
MAGGIO _____ RALLY D'ITALIA
GIUGNO _____ FIORIO 80 ANNI
LUGLIO _____ LITTLE ITALY F.1
AGOSTO _____ 19 CAMPIONI DEL MONDO CON LA ROSSA
SETTEMBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F.1 VOL.1
OTTOBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F.1 VOL.2
NOVEMBRE _____ ALFA ROMEO
DICEMBRE _____ L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F.1
GENNAIO _____ BOLIDI DALLE MILLE VITE

autosprint.goldcollection.it

Non perdere nemmeno un'uscita di Autosprint Gold Collection

**AUTO
SPRINT**