

Primo pilota	Secondo pilota	Vettura
1) Timo Makinen	Henry Liddon	Peugeot 504
2) Shekhar Mehta	Mike Doughty	Lancia Beta
3) Sandro Munari	Lofty Drews	Lancia Stratos
4) Joginder Singh	David Doig	Colt Lancer
5) Jean-Luc Therier	Michel Vial	Alpine A110
6) Jean-Pierre Nicolas	Vincent Laverne	Alpine A110
7) Hannu Mikkola	Jean Todt	Peugeot 504
8) Bjorn Waldegaard	Hans Thorzelius	Lancia Stratos
9) Robin Ulyate	Ivan Smith	Lancia Beta
10) Robert Rawlinson	Peter Moss	Colt Galant
11) Harry Kallstrom	Sture Bostrom	Datsun 710
12) Brian Barton	Leif Lindquist	Volvo
14) Zully Remtulla	Nizar Jivani	Datsun 710
15) Peter Rocher	Alan Turner	Datsun 1600SSS
16) Hans Schuller	Dieter Steinmann	Datsun 260Z
17) Mike Kirkland	Bruce Field	Datsun 160J
18) Jean-Claude Bertrant	—	Alpine A110
19) Prem Choda	Pauru Choda	Colt Lancer
20) Satwant Singh	Dave Haworth	Datsun 710
21) Herbert Henrich	Ekkehard Ender	B.M.W.
22) Manjit Singh	Ken Doig	Datsun 1800SSS
23) Robert Neyret	Jacques Terramorsi	Alpine
24) Robert Collinge	Robert Combes	Datsun 160J
25) Jim Noon	Jim Heather-Hayes	Colt Galant
26) Ove Andersson	Arne Hertz	Peugeot 504
27) Frank Tundo	Anton Levitan	Datsun 710
28) Andre Michel Popineau	Jean Paul Decorps	Citroen DS23
29) Vic Preston Jr.	John Lyall	Lancia Stratos
30) Michael Carle	Ahmed Nazir	Datsun 1600SSS

# I protagonisti

Primo pilota	Secondo pilota	Vettura
31) Jack Simonian	Peter Huth	Renault R17
32) Yoshio Iwashita	Osamu Kanda	Datsun 710
33) Andrew Cowan	—	Colt Lancer
34) John Hellier	John Shah	Datsun 160B
35) Jean-Francois Piot	Jean De Alexandris	Renault R17
36) Bert Shankland	Chris Bates	Peugeot 504
37) Ann Taieth	Sylvia King	Datsun
38) Edgar Herrman	Rauno Aaltonen	Open Ascona
39) Davinder Singh	Roger Barnard	Colt Lancer
40) Franco Galliussi	Karsten Homsten	Datsun 160J
41) Daniele Izzo	Enrico Biesuz	Toyota Celica
42) Joucha Polikovic	—	Zastava 1100
43) Geoff Turner	Mike Fraser	Datsun
44) David Green	Terry Pilford	Datsun 160J
45) Richard Wheatley	Robert Graham	Datsun 1600SSS
46) Heith Billows	—	Ford
47) Willem Van Dyk	David Mousley	Alpine
48) Pyara Singh Bachu	Nirmal Singh Bachu	Ford RS1600
49) Peter Shiyukah	Ken Taylor	Datsun
50) V.D. Babla	Roger Hollow	Peugeot 504
51) Gary Beatty	Dale Beatty	Peugeot 504
52) Howard Lawrence-Brown	Derek Pavely	Datsun
53) Peter Karanja	Peter Waweru	Colt Lancer
54) Robert Glen	Ian Street	Alpine Renault
55) Amirali Sidi	Amirali Ahmed	Datsun 1600SSS

Primo pilota	Secondo pilota	Vettura
56) David Ndambo	George Githu	Datsun 1600
57) Kim Gatende	Ashok Joshi	Datsun 160J
58) Dan Bhatt	—	Datsun 1200
59) Taj Esmail	Ashraf Khan	Datsun 1600SSS
60) Aziz Tejpar	Natu Vadgama	Moskovitch
61) Manjeet Singh Gharial	Philip Sherwin	Datsun 1800SSS
62) Piers Bastard	Segar Bastard	Datsun 1800SSS
63) J.P. Valambhia	S.P. Sachania	Datsun
64) Joginder Singh Bhamra	Avtar Singh	Datsun 1600SSS
65) Pietro Zanetti	Farook Awan	Renault 12
66) Walter Obado-Ookok	Misango Kilaha	Colt
67) Noel Francis	Leopold Morales	Datsun 1600SSS
68) John Mukirai Kinungi	Harry Thuku	Datsun 160J
69) A. Rauf Khan	Habib Khan	Datsun 1600SSS
70) Arshed Chaudhry	Maksood Dean	Ford RS 1600
71) Jayanti Shah	Rashmi Peshavaria	Datsun 160J
72) Manoj Hindocha	Dilip Mehta	Colt Galant
73) Madhosudan Shah	Pravinchandra Bid	Datsun 120Y
74) Billy Choda	Dave Pannu	Colt Lancer
75) Rob Anderson	Johnny Bannister	Colt Lancer
76) Mahendra Gohil	Manee Choda	Ford RS 2000
77) Eliud Thuku	Nporoge Njuguna	Datsun 1600SSS
78) Nasir Deen	Zulfiqar Ali Dar	Datsun 1600SSS
79) Bob Keane	Richard Steele	Alpine A110
80) Donald Vincent	Gordon Goby	Peugeot 504
81) K.P. Hirani	Mohamed Saleh	Mazda RX 2
82) Pritam Singh Panesar	Satpal Singh Sira	Datsun 240Z
83) Maqbool Alam	Farooq Alam	Datsun 1600SSS
84) Gurchand Singh Panesar	Hardev Singh Matharu	Peugeot 504
85) Aslam Khan	Ayub Khan	Datsun 1600SSS
86) Severin Schulte	Marcello Biondi	VW. 1302S

Il SAFARI del «DRAGO» è cominciato con una vigilia scioccante (non solo per l'abitacolo-forno della STRATOS)

# In bocca al... rinoceronte!



NAIROBI - Tra i problemi emersi per la Stratos, oltre a quello del perfetto filtraggio dell'aria, c'è quello del sole, che penetra dall'ampio parabrezza della Stratos e va a colpire sullo stomaco pilota e coequipier. Il sole molto forte ed il parabrezza che fa da lente « cuociono » i due occupanti. La Lancia ha perciò deciso di verniciare il parabrezza con uno speciale prodotto (dicono del tipo usato dalla NASA sulle capsule spaziali) che filtra i raggi solari pur restando perfettamente trasparente.

● Sono circa novanta gli iscritti quest'anno al Safari Rally. Non moltissimi in verità, un po' per la situazione congiunturale che ha colpito anche il continente nero, un po' per la cifra d'iscrizione. 650.000 lire sono molte in Europa, ed anche altrove.

● Le Lancia Stratos-Alitalia in gara saranno tre: le due ufficiali affidate alle coppie Munari-Drews e Waldegaard-Thorzelius, mentre Preston avrà a disposizione il muletto. Mehta guiderà in coppia con Doughty la Beta coupè, terza macchina ufficiale, mentre il suo muletto lo avrà Ulyate. Dai due locali Preston ed Ulyate, ripescati dopo il forfait Fiat, si spera anche, di « avere una mano » per « aiutare » la fortuna, in caso di bisogno contro le forze « locali » che appoggiano i Singh. Preston ed Ulyate sono oltretutto personaggi-chiave del tifo locale.

● L'assistenza Lancia-Alitalia durante tutto il rally sarà effettuata principalmente con due aerei e con sei Land Rover, collegati via radio con tutte le vetture in gara.

● Il professor Pretolani, ex-medico sociale del Bologna calcio, specialista in dietologia, seguirà in aereo tutto il Safari, ed in volo suggerirà l'alimentazione ai piloti Lancia impegnati nel massacrante rally keniota. La decisione è stata presa per evitare al super-campione Munari ed agli altri componenti della squadra campione del mondo quei sintomi di dissenteria che in altre occasioni li hanno colpiti.

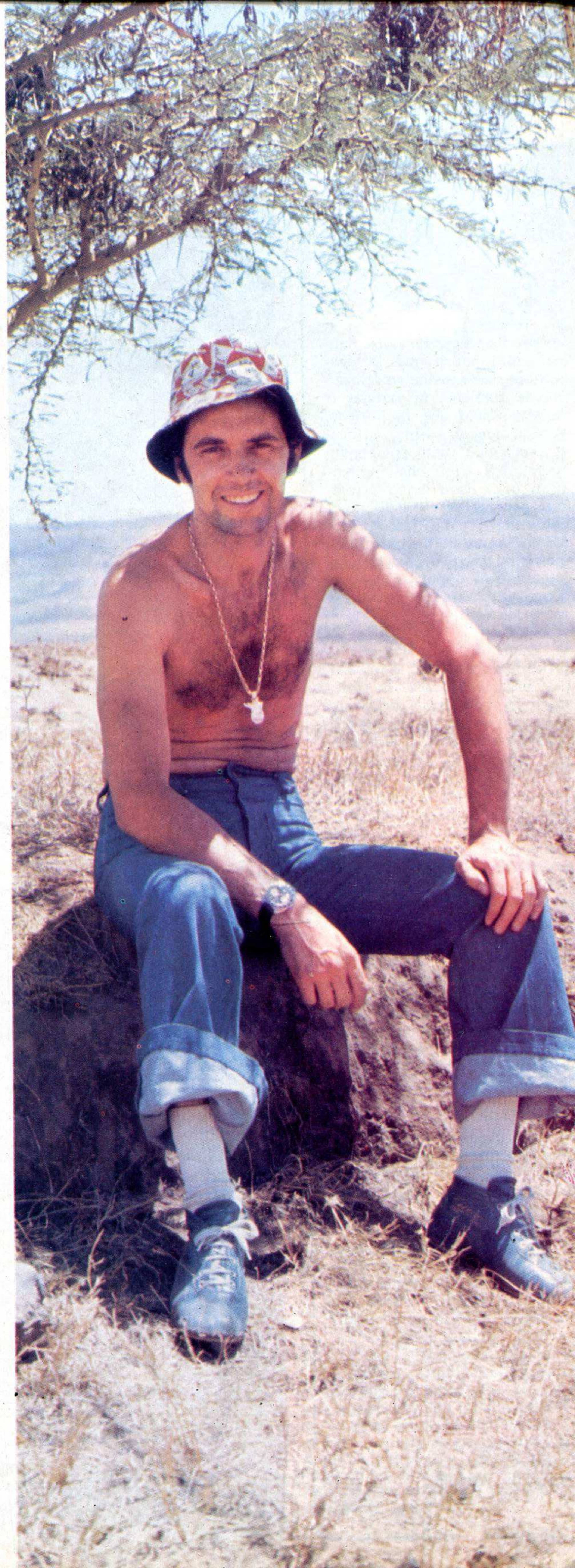
● Mehta ha già percorso con una Beta-muletto oltre 3000 km « ad una media superiore di quella che verrà fatta durante il rally ». La macchina non ha dato il minimo segno di stanchezza, e il pilota locale è molto ben impressionato dalla vettura, tanto che spera... Per la Beta, il finale scelto è di 185 kmh.

● Mehta giura che se sarà (come si crede) un Safari « bagnato » la Beta per le sue caratteristiche costruttive, prima fra tutte la trazione anteriore, poi la particolare distribuzione dei pesi, in condizioni esasperate potrebbe risultare la vettura vincente.

CONTINUA A PAGINA 18



Va bene il rally, ma non bisogna dimenticare che siamo in Africa, ed alla fauna locale poco importa di queste competizioni importate dall'Europa. Se ne sono accorti Sandro Munari e sua moglie Flavia quando, in « safari cinematografico » nel parco nazionale, si sono avvicinati molto (troppo, forse) a questo bell'esemplare di rinoceronte, che era all'abbeverata con il piccolo. L'apparente tranquillità del fiero discendente della fauna antidiuviana ha tratto in inganno i nostri eroi, ma non appena è cambiato il vento la bestia si è accorta che qualcuno era troppo vicino... Appena il rinoceronte è partito, la Flavia ha buttato la cinepresa e si è infilata nella 124 a nolo del marito. Il quale, per l'emozione, ha fatto spegnere — nel partire — il motore lasciandolo prudenzialmente acceso! Per fortuna che il rinoceronte ha mancato il bersaglio... A sinistra, Parkes lega con una corda la sospensione della Stratos sotto gli occhi attenti di un giovane negretto



SAFARI '75

# Pericolo PEUGEOT in Africa

● Favorita al Safari è come al solito la Peugeot, che si prepara tutto l'anno per questo massacrante rally. Fanno molta paura, per la perfetta organizzazione «mafiosa» che le sostiene, la Datsun e la Mitsubishi che fanno correre i famosi «Singh» locali. Sono gli indiani spalleggiati da forti tribù che, presenti in ogni dove, sono attrezzati per far passare le macchine dei loro affiliati nei posti più impossibili, fino a fargli risparmiare decine di chilometri con opportuni e ben congegnati «tagli» (vedi il rally del '74).

● Dagli oltre 3000 km. di prove effettuate sul percorso del Safari, Munari è stato molto soddisfatto delle sospensioni della sua Stratos e degli ammortizzatori Bilstein. Essi hanno più escursione e molle speciali per questo genere di gara e si sono comportati molto bene. I vantaggi dei nuovi Bilstein e delle molle che monta la Lancia si avvertono principalmente sulle piste ondulate da 200 kmh. dove le asperità del terreno vengono facilmente assorbite.

● La velocità massima (di 200 kmh.) è stata scelta per la Stratos dai tecnici della squadra Lancia per poter guadagnare molto nei tratti veloci, fino a poter permettersi il lusso di «fermarsi» quando si deve superare un guado o altro...

● Si prevede un Safari «bagnato» infatti, sono annunciate piogge per il periodo (27-31 marzo) nei luoghi dove si svolge il rally.

● La Pirelli con Gariboldi e 4 meccanici porterà a Nairobi oltre 200 gomme fra asciutto e bagnato, per la Stratos. Le gomme della Beta saranno gli «avanzi» della Fulvia dell'altro anno. I pneumatici per la Stratos da asciutto saranno i MS 35 differenziati, anteriori della misura 185 x 14 posteriori 205 x 14. In caso di bagnato si useranno gli MS 5C anteriori della misura 155 x 15 posteriori 165 x 15.

• g. c.



La  
«Lazio»  
dei  
rally

# RAPPORTO dal SAFARI

## Cominciate le grandi piogge e i «drift» trappole in più



NAIROBI - Oggi, 20 marzo, ho terminato di provare tutto il percorso e finalmente posso avere un quadro più completo di come sarà questo 23. Safari. Posso assicurarvi fin d'ora che quest'anno la gara sarà molto più selettiva e dura, sia per uomini, che per le macchine di qualsiasi precedente edizione. Il perché ve lo spiego subito: a differenza degli altri anni, gara sempre massacrante per il fondo sterrato e a volte molto accidentato, per la lunghezza totale circa 6 mila km e per la velocità sempre elevatissima. Quest'anno l'organizzazione, e cioè l'Automobile Association, tramite Gunnar Haggbom, l'ex-navigatore di Kallstrom che ha l'incarico per cinque anni di organizzare il Safari, pur mantenendo sempre le principali caratteristiche ha incluso parecchi tratti molto più interessanti e impegnativi dal punto di vista guida.

Ecco quindi perché sarà più difficile e più massacrante. Le macchine saranno più sollecitate, oltre che nelle sospensioni, anche nel motore, nel cambio e trasmissioni. I piloti

dovranno impegnarsi naturalmente di più, perché aumenteranno le insidie quindi maggior tensione e maggior sforzo fisico. Inoltre qui sono iniziate le grandi piogge, per cui il fango e i moltissimi «drift» (torrentelli da guardare) che all'occasione saranno pieni d'acqua, saranno ulteriori elementi che renderanno ancora più dura la vita.

Tutte le macchine delle case ufficiali sono già arrivate e stanno portando a termine la preparazione in gran segreto. Naturalmente attorno a queste macchine e cioè Lancia, Alpine-Renault, Peugeot, Datsun c'è un gran fermento e agitazione. Tutti cerchiamo di carpire qualche segreto agli avversari, che nello stesso tempo ognuno di noi cerca di scoprirsi il meno possibile, pensando di avere in mano la carta vincente. Ancora dieci giorni di attesa e poi

Ai lettori di AUTOSPRINT un risentirci, mentre per coloro che verranno ad assistere alla gara con l'«aereo» sprint un arrivederci a presto.

Sandro Munari

SQUADRA BIANCAZZURRA RALLY TEAM

### Squadra Biancazzurra 1975

**BRAY-RUDY**  
Opel commodore gruppo 1

**CAMBIAGHI-COMBE**  
Porsche Carrera gruppo 3

**DE ECCHER-BREGGION**  
Lancia Stratos gruppo 4

**PIVA-ZANCHETTI**  
Opel Ascona gruppo 1

**STAGNANI-ARGNANI**  
Lancia Stratos gruppo 4

## L'ALBARALLY

### Presenze nel Calendario Rallies '75

28-29 Marzo	Rally di Sicilia
17-19 Aprile	Rally dell'Isola d'Elba (Camp. Europeo)

3 - 4 Maggio	Rally di S. Giacomo
30-31 Maggio	Rally 4 Regioni - Pavia (Camp. Europeo)
28-29 Giugno	Rally Alpi Orientali - Ud (Camp. Europeo)
26-27 Luglio	Rally Alpe della Luna
28-30 Agosto	Rally S. Martino di Castr. (Camp. Europeo)
20-21 Settembre	Rally Coppa Liburna - Li -
1 - 4 Ottobre	Rally di Sanremo (Camp. Mondiale)
25-26 Ottobre	Rally 100.000 Trabucchi - Cu

E' un architetto, il Piva fratello, che ha stilizzato così efficacemente le quattro vetture (la Stratos, la Porsche e le Opel) del Team Biancazzurro di Arnaldo Cavallari, che nel Rally di Sicilia con Brai, Cambiaghi, de Eccher, Piva e Stagnani, più relativi navigatori, tornerà in campo ancor più agguerrito nella stagione dei rallies italiani, per rinverdire gli allori '74.

La «Lazio dei rally», come qualcuno maliziosamente ha indicato la Squadra con base ad Adria (Rovigo), forse a voler far dimenticare il pizzico polemico della sua nascita, quando Dante Salvay fu indicato a coordinatore della squadra azzurra CSAI e il buon Arnaldo fu cooptato da un gruppetto di piloti, altrettanto giovani di am-

bizioni come i più protetti «azzurri» per sentirsi guidati con più esperienza nella loro attività. Di qui il subconscio annacquamento di colori con la vena di bianco.

Ma subito ti ferma Donna Bianca Cavallari che, dal suo indiscutibile pulpito pittorico, ammonisce: sono i colori più belli il bianco e l'azzurro, i colori dell'alto gradimento visivo senza violente ferite all'immagine. Et voilà! La squadra biancazzurra quest'anno i raffinati colori se li è fatti sistemare proprio da un architetto. La sua ideazione è stata talmente esemplare che nessun carrozziere e nessun verniciatore professionista si è voluto assumere l'incarico di tradurli sulle scocche delle vetture. Ed allora, nel garage di casa Ca-

vallari ad Adria, l'architetto, il d.s. e manager Arnaldo e la moglie pittrice si sono improvvisati esemplari operai del pennello. Ed il risultato è quello che vedete nello schieramento in fila indiana nella fotocolor reclame di Tiziano Biasioli nell'ambientazione della delicata cornice dell'isola di Albarella.

L'aver saputo trovarsi sponsor tanto particolari, come gli azionisti fondatori del Credito Svizzero promotori del multi-residence vacanziero sulla laguna rodigina, è tutto merito della elegante capacità di convinzione dell'ex papà agonistico di Sandro Munari. Così la piccola isola di 518 ettari, con campi da tennis, campi da golf, galoppatoi, darsena per 500 imbarcazioni, cinematografi, dan-

cing, 2 alberghi e tanti lotti per villette private (il minimo necessario per acquistare solo i mille metri di terra sono 50 milioni di lire italiane) completa anche la sua già ricca immagine sportiva con questa squadra da corse automobilistiche. E ciò anche se, la concordata quiete ecologica condominiale non ammette turbamenti di rombi o di velocità (oltre i 30 km. all'ora), tranne per quanto è avvenuto nel giorno di presentazione. Il centro di tutti gli sport, e in particolare di nuoto, che l'isola ospita, ha così anche la sua emblematica appendice automobilistica. E non poteva essere altrimenti, se lo stesso nome dell'isolotto fa azzardare il facile calambour: **ALBARALLY**...