

VINCENDO ALL'ACROPOLI, WALDEGAARD È RECORDMAN-PILOTI E LA FORD PRIMA NELLA CLASSIFICA DELL'IRIDE

Waldegaard ad una assistenza durante la seconda tappa. Vincendo in Grecia ha portato a 8 i suoi successi nel mondiale staccandosi da Munari a quota 7
Waldegaard at an assistance point during the second stage. By winning in Greece he now has 8 successes in the Championship over Munari with 7

BJORN il greco

LAGONISSI (Grecia) - Dopo averci mirato per anni, Dardoufas, uno dei pezzi da novanta in campo rallistico mondiale, ce l'ha fatta a trasformare il suo rally dell'Acropoli in una vera Mille Miglia greca. Quest'anno, più che mai in passato, le vetture in gara per questo quinto appuntamento dell'iride rally hanno corso una gara di velocità senza tregua. Gli organizzatori non volevano in nessun modo che gli ufficiali traessero vantaggi dalle loro assistenze e tutti i tempi dei controlli, già tirati negli anni passati, sono stati ridotti. Si è assistito allora ad un gareggiare frenetico con i piloti dallo sguardo allucinato ed i meccanici più provati dal correre (a vuoto) dietro le loro macchine che per la fatica dei servizi. Alla fine della prima tappa, Piero, la lunga mano di Maglioli sui campi di gara, non riusciva a capacitarsene. «Non abbiamo saltato un fine prova — diceva — eppure solo una volta sono riuscito a controllare l'olio a Darniche e già lui mi urlava dietro che non aveva tempo e che doveva ripartire...».

Se a questo si aggiunge che quest'anno le strade in molti posti erano ancor peggio conciate del solito, se ne ricava che qualsiasi risultato finale, almeno sulla carta, non fosse da escludere. Ha vinto, invece, il pilota cui andavano il maggior numero di pronostici alla vigilia alla guida di una di quelle Ford Escort che stanno monopolizzando il mondiale di quest'anno: lo svedese Bjorn Waldegaard in coppia al solito barbuto Thorszelius.

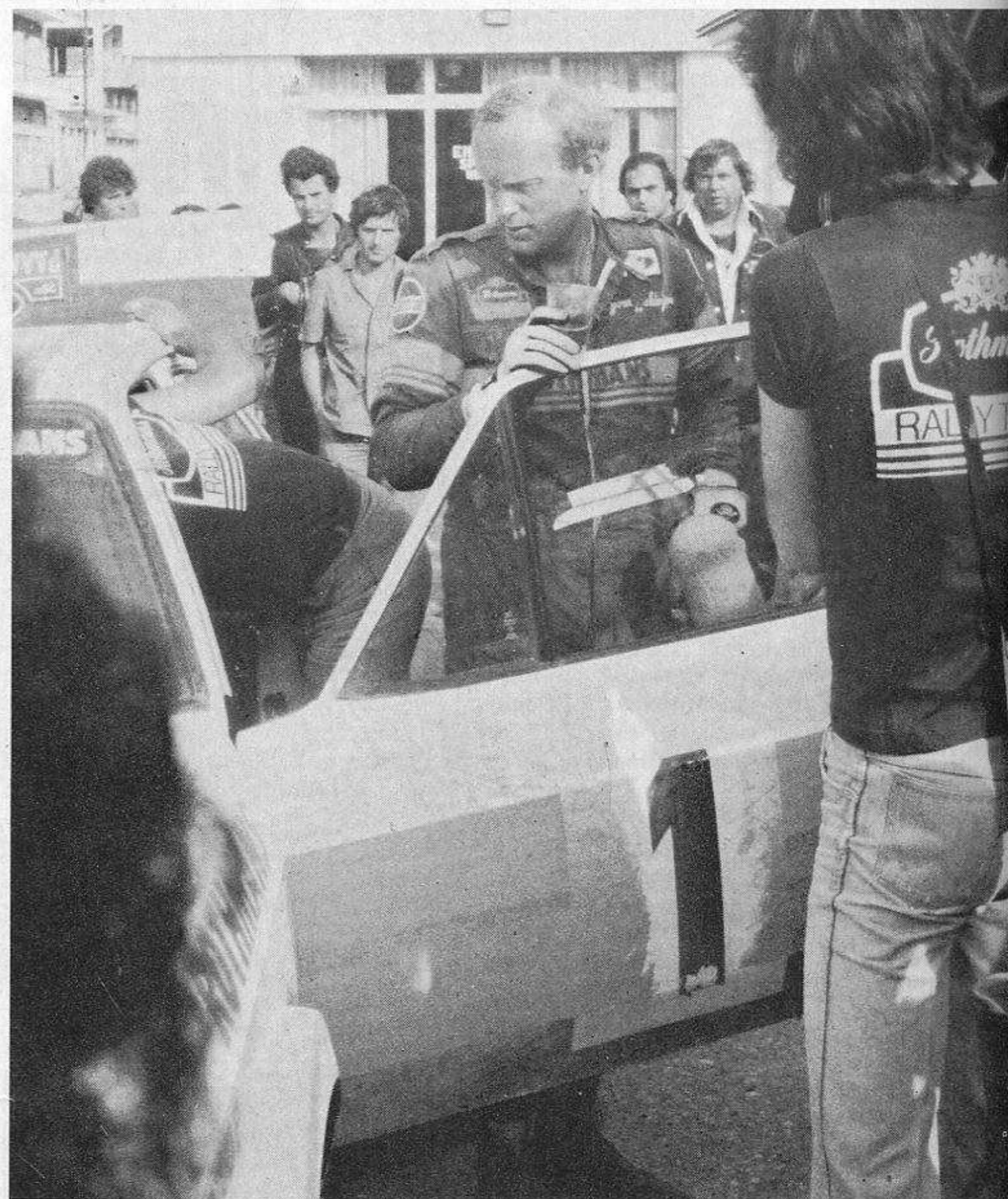
Tutto regolare quindi? Sì, tutto regolare, ma con quanta suspense! La cronaca, ricca di vicende, racconta del travagliato correre dei due nordici e della fatica, ad un tratta apparsa inutile, per avere ragione dei francesi Darniche-Mahe con la Stratos Chardonnet-Maglioli. Waldegaard ha condotto praticamente sempre; eppure, dopo 49 prove, si era fatto raggiungere e superare ed era difficile, in quel momento, dargli più chances di vittoria di quelle del suo rivale che già lo aveva battuto in volata a Montecarlo.

DOPO UN ANNO DI DIGIUNO

In Grecia Waldegaard aveva già vinto con la Escort nel '77. Con questa vittoria, che arriva per lui dopo oltre un anno di digiuno (aveva vinto in Svezia nel '78 l'ultimo suo rally mondiale),

si è portato adesso nettamente in testa nel mondiale piloti davanti di ben 20 punti al compagno di squadra Mikkola che si è ritirato, qui, nella prima tappa quando era al secondo posto. Con questo successo è adesso anche il pilota che ha vinto il maggior numero di prove del campionato del mondo (8) dal 1973, anno dell'istituzione di questo titolo.

Anche la Ford, con questa vittoria è passata sempre più nettamente in testa al mondiale marche ed ha raggiunto anche la Mercedes in quanto a vittorie (4) in questo celebre rally giunto alla sua ventiseiesima edizione. Del



binomio Waldegaard-Ford è parso comunque più in forma il pilota della vettura. Le Escort in Grecia erano tre, due non sono arrivate nemmeno ad un terzo di gara, l'altra, quella che ha vinto, non ha avuto certo pochi guai al di là delle forature che hanno bersagliato quasi tutti in maniera incredibile ed a prescindere dalla marca di pneumatici. Solo nel corso della terza tappa Waldegaard si è mangiato quindici minuti ai controlli orari per noie continue ai freni e all'alternatore ed alla fine non è che la vettura, anche visivamente, potesse considerarsi fresca.

Per contro è andata molto meglio la Stratos di Darniche (quella di «Siroco» ha avuto guai di motore sin dal via ed è comunque stata eliminata dalle conseguenze di una uscita di strada). L'asso nella manica di Chardonnet ha corso una delle sue gare più belle e veramente non meritava di fermarsi così in prossimità dell'arrivo e non appena aveva preso la testa del rally.

FORATURE GALEOTTE

Con una organizzazione al seguito non certo all'altezza della squadra ufficiale Ford, Darniche non ha mai dovuto lamentare il minimo inconveniente se non un po' di paura per un problema di alternatore a metà della terza tappa. Costretto, come sempre, dal non appartenere ad una vera squadra ufficiale a dover misurare con molta attenzione le proprie forze, ha saputo recuperare in grande stile e senza mai commettere errori. Purtroppo cinque forature hanno umiliato ogni suo pallido tentativo di attacco, ma non appena è venuta notte oppure il tempo è volto al brutto, quando cioè le sue gomme non si sono più rivelate fragili come sotto il solleone, è stato incontenibile per tutti, Waldegaard compreso. Purtroppo, con questo suo mancato arrivo, esce dalla scena del mondiale piloti.

Avesse vinto sarebbe andato ovunque, così lo si rivedrà solo in Corsica e forse a Sanremo dove vorrebbe tanto correre perché il



Foto ricordo di rigore: Waldegaard, Thorszelius, le coppe e... l'Acropoli
Customary souvenir photo: Bjorn, Thorszelius, the cups and... Acropolis

A RUOTA LIBERA SUL PODIO

«Essere il n. UNO non mi sconvolge»

ATENE - Cinque minuti dopo la conclusione del Rally Acropoli insieme a Bjorn Waldegaard.

— Ehi Bjorn, come va?

«**Molto stanco, ma felice**».

— Come ti senti ora che sei al comando del campionato mondiale rally?

«**Mi sento del tutto normale, perché ritengo che questo sia il mio posto**».

— Quando sei stato sicuro che avresti vinto la gara?

«**Soltanto dopo l'ultima speciale**».

— Che cosa ne dici del fatto che la Ford era con tre macchine alla partenza, ma solo una è arrivata?

«**Non è il mio problema**».

— Che cosa pensi di questo rally, ora che sei il vincitore?

«**La stessa cosa che prima del via. E' molto difficile, prima di tutto perché i tratti normali sono delle vere e proprie prove speciali. Ciò non mi piace**».

— Che cosa pensi di Darniche?

«**La storia non si può ripetere due volte in un breve arco di tempo. A Monte Carlo l'ha spuntata lui e questa volta io**».

— Che cosa puoi dire della tua macchina in questo rally?

«**Il motore è stato perfetto, ma ho avuto grossi problemi con i freni anteriori e molti brutti momenti con il cambio, ma anche le gomme mi hanno causato dei problemi durante tutta la gara**».

— Ed ora?

«**Voglio conservare il primo posto nel mondiale**».

Dan Mihai Alexandrescu

pubblico cui è più affezionato e che giudica più competente è proprio quello italiano.

Fuori Darniche, Waldegaard aveva trovato un altro osso duro nel connazionale Andersson e nella sua Toyota. Andersson ha viaggiato come un orologio per 56 delle 58 prove in programma. Mai un problema, mai una foratura, mai un ritardo fuori della norma. Eppure anche lui ha gettato la spugna già in vista dell'arrivo, più avanti ancora di quanto non gli accadesse lo scorso anno. Decisamente la Grecia ultimamente lo sta tradendo così come il Portogallo non lo tradisce mai.

Per l'industria giapponese è stato ugualmente sol levante. Ci ha pensato la Datsun a colpire ancora, tanto che adesso è anche nettamente seconda nel mondiale marche. Il finlandese Salonen, al debutto con la 160 J, si è presentato subito con un ottimo secondo posto. Poteva comunque toccare a Kallstrom che è arrivato terzo o alle altre due vetture dei locali Moschous e Gallo rispettivamente sesti e settimi. La squadra Datsun si era presentata al via con cinque vetture, quattro 160 e una Violet. Sono tutte arrivate alla fine ed in particolare le prime tutte e quattro nei primi sette posti. Un risultato davvero eccezionale alla fine di un rally così duro ed anche così veloce. Sarà allora interessante vedere fin dove i giapponesi vorranno insistere, anche perché il team europeo di Andy Dawson pare stia già dando ottimi frutti.

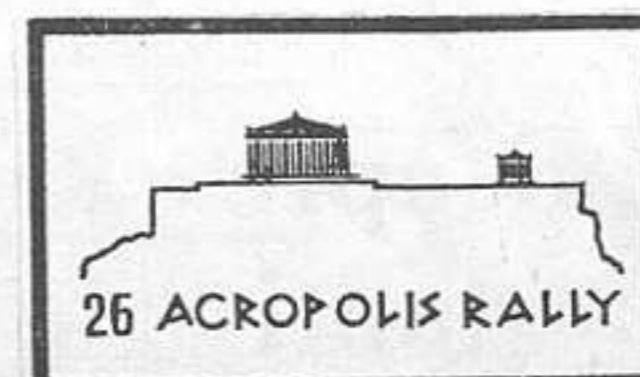
D'altronde l'attacco non viene solo dall'estremo oriente. Le Case dell'est europeo si vanno rivelando viepiù competitive anche se per ora più che altro sul piano della robustezza. La presenza all'arrivo, in ottima posizione, di Lada, Skoda e della stessa Polsky Polonez è la riprova che oltrecortina lo sport dell'auto è sempre più un fatto nazionale dall'enorme richiamo pubblicitario.

RAGNOTTI FRA I GRANDI

Prima di chiudere con questo rally dal fascino immutato (più della metà degli iscritti erano stranieri) occorre parlare della maiuscola corsa della Renault R5 ufficiale di Ragnotti-Andriè cui per un soffio non si è aggiunta quella del greco Leonidas. La piccola R5, quarta assoluta al traguardo, ha offerto un'altra prova di sé e delle sue immense qualità. Oggi per i rivali della sua classe raggiungere questa affidabilità è davvero un miraggio. Ragnotti non ha avuto mai guai e proprio nel finale si è permesso alcuni tempi scratch davvero incredibili. Per lui c'è stata solo l'amezza di non avercela fatta ad arrivare terzo. Quest'anno gli scade la priorità FIA e con questo risultato poteva resistere un altro anno tra «i più grandi». Con la piccola R5 arrivare nei primi tre assoluti è molto difficile «**ma io ci proverò lo stesso al Bandama**» ha commentato

Carlo Cavicchi

28 maggio-
1 giugno
1979



5. prova
campionato
MONDIALE
MARCHE
RALLY

- Organizzazione: Automobil Club Grecia, ELPA, Rue Messogion 2-4, ATENE
- Percorso: 2974 Km con 58 prove speciali (4 annullate)

CLASSIFICA FINALE GENERALE

Partiti 153 arrivati 21

Pilota e copilota	Vettura e nazionalità	Gruppo	Tempo
1. Waldegaard-Thorszelius	Ford Escort RS	S 4	13.36'06"
2. Salonen-Harianne	Datsun 160 J	SF 2	14.07'34"
3. Kallstrom-Billstam	Datsun 160 J	S 2	14.12'39"
4. Ragnotti-Andriè	Renault R5	F 2	14.20'16"
5. Javeris-Stefanis	Ford Escort RS	GR 4	14.37'01"
6. Moschous-Simetra	Datsun 160 J	GR 2	14.55'27"
7. Gallo-Petropoulos	Datsun 160 J	GR 2	15.05'08"
8. Blahna-Motal	Skoda 130 RS	CS 2	16.10'22"
9. Elizarov-Moskovskih	Lada 1600	SU 2	16.13'15"
10. Vucovich-Brum	Lada 1600	SU 2	16.34'11"

RALLY LEADERS: da P.S. 1 a P.S. 48 Waldegaard, da P.S. 49 a P.S. 50 Darniche, da P.S. 51 alla fine Waldegaard

I VINCITORI delle SPECIALI

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
Waldegaard	30	16	2	2	—	—
Darniche	16	15	5	2	—	1
Mikkola	3	2	1	1	—	—
Kullang	2	2	2	9	7	5
Javeris	1	3	3	1	3	10
« Siroco »	1	—	1	5	4	2
Andersson	1	12	17	6	4	4
Salonen	1	1	10	10	7	7
Ragnotti	1	—	4	5	8	5
Moschous	1	1	—	—	2	7
Clark	—	—	2	1	1	1
Therier	—	—	1	2	—	1

I PRINCIPALI RITIRI

Kottulinski	P.S. 1 sospensioni	Mikkola	P.S. 9 motore
Warmbold	P.S. 2 ammortizzatori	Clark	P.S. 12 guarniz. testa
Brundza	P.S. 3 sospensioni	« Siroco »	P.S. 30 fusello ruota
Demuth	P.S. 6 malore	Kullang	P.S. 40 motore
Luc	P.S. 8 supporto motore	Darniche	P.S. 50 fusello ruota
Therier	P.S. 9 differenziale	Andersson	P.S. 56 motore

ALBO D'ORO

1978 Rohrl-Geistdorfer (Fiat 131) - 1977 Waldegaard-Thorszelius (Ford Escort) - 1976 Kallstrom-Andersson (Datsun 160 J) - 1975 Rohrl-Berger (Opel Ascona) ecc.

Classifica Mondiale Marche

	Montecarlo 20-27/1	Svezia 16-18/2	Portogallo 6-13/3	Safari 12-16/4	Acropoli 26/5-1/6	Nuova Zelanda 14-21/6	Finlandia 24-26/6	Canada 13-16/9	Savremo 2-6/10	Corica 3-4/11	Rdc 18-22/11	Bandama 9-14/12	TOTALE PUNTI VALIDI
FORD	16	16	18	—	18	—	—	—	—	—	—	—	68
DATSUN	—	8	14	18	17	—	—	—	—	—	—	—	57
FIAT	14	12	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	41
RENAULT	11	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	24
OPEL	—	13	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
LANCIA	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
SAAB	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
MERCEDES	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	17
TOYOTA	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
VAUXHALL	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14

Classifica Mondiale Piloti

WALDEGAARD	15	15	15	6	20	—	—	—	—	—	—	—	71
MIKKOLA	8	8	20	15	—	—	—	—	—	—	—	—	51
ALEN	12	10	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	34
DARNICHE	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
BLOMQUIST	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
MEHTA	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	20
SALONEN	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	15
KALLSTROM	—	—	—	2	12	—	—	—	—	—	—	—	14
AIRIKKALA	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
ANDERSSON	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12

PROSSIMO APPUNTAMENTO: 14-21 luglio Motogard Rally in Nuova Zelanda - 1978 non valido per il mondiale Brookes-Porter (Ford Escort RS).

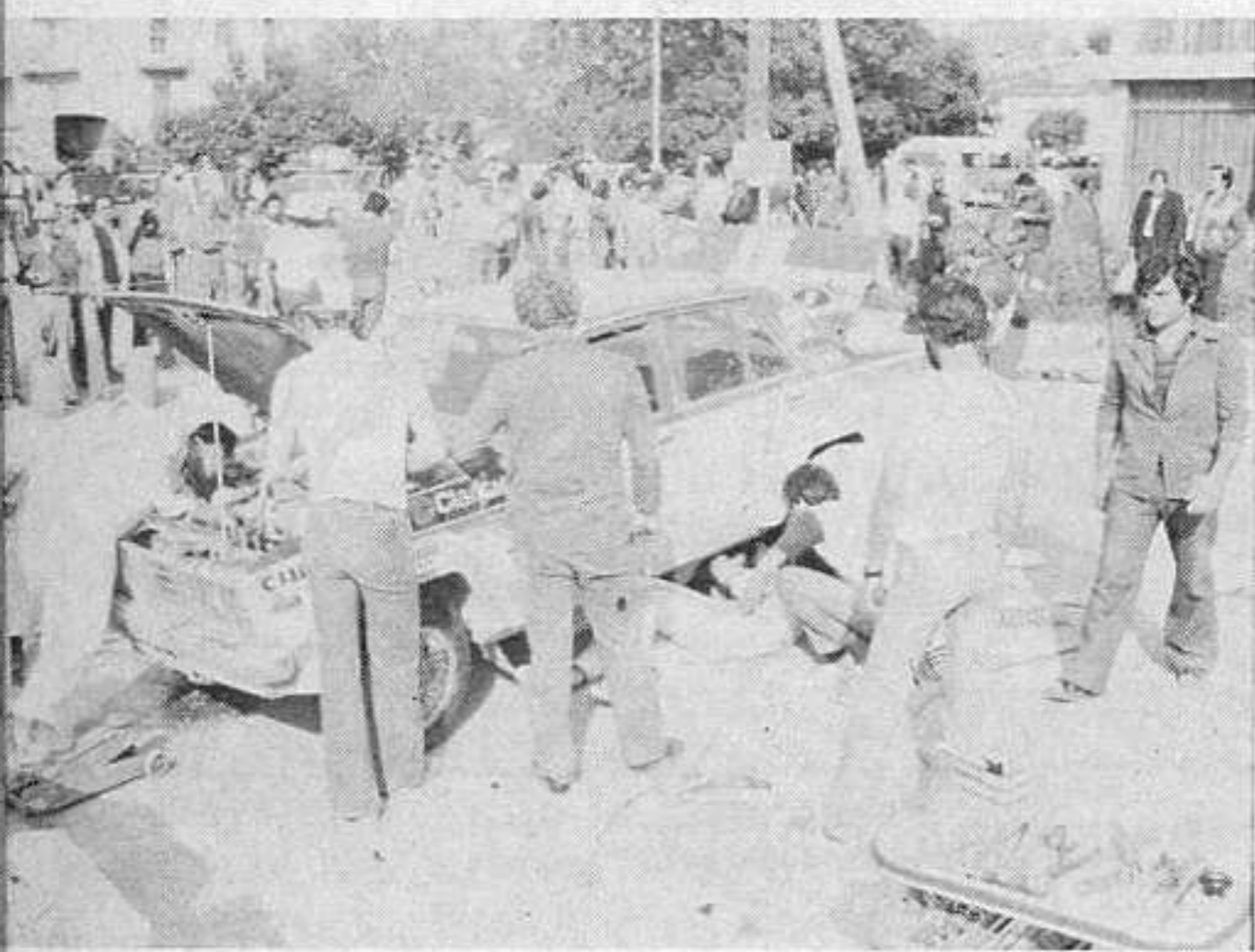
I TAPPA 28 maggio

WARMBOLD apre i ritiri importanti

LAGONISSI (Grecia) - Il quartier generale del rally dell'Acropoli ha cambiato quest'anno sede: non è più nel centro di Atene, ma si è trasferito sul mare. Questo non toglie che la partenza resti come nelle tradizioni e cioè ai piedi del Partenone per non annullare la caratteristica primaria della gara che è quella di essere sopra di tutto un fatto nazionale e poi un avvenimento sportivo di grossa portata.

Si comincia allora con la passerella che ha richiamato attorno a sé ben più interesse della concomitante entrata della Grecia nella CEE, per attaccare subito con la prima speciale mista terra-asfalto.

Qui lo svedese Waldegaard si presenta alla compagnia: il suo tempo, sui 43 km. della speciale, è di un minuto inferiore a quello del più prossimo inseguitore, il locale Javeris con una Escort-Sutton, terzo è Kullang a 2 minuti (!) poi vengono Kallstrom, Clark e Andersson. All'appello, come si vede, mancano Mikkola e Darniche. Entrambi sono in ritardo perché hanno forato. Peggio è comunque andata all'Audi di Kottulinsky che si è ritrovata con le sospensioni dietro ko e con l'impossibilità di operare una riparazione in tempo, e due delle tre Polonez ufficiali, quelle di Stawowiak e Ciecierzyn-



A Kalambaka si sostituisce il ponte alla Datsun di Salonen. Il deb-finlandese arriverà 2. alla fine At Kalambaka the rear suspension of Salonen's Datsun is replaced. The Finn debutant will finish 2.

sky. Il primo è uscito violentemente di strada ed il suo copilota Lewandowsky è finito all'ospedale con un polso rotto, il secondo ha già bruciato la guarnizione della testa.

Sulla seconda prova è ancora Waldegaard il più veloce, ma questa volta Mikkola è a pochi secondi e terzo è sempre il locale Javeris. Darniche, al contrario, continua ad essere molto indietro con ancora una gomma forata, e una la buca anche Kallstrom con la Datsun. Qualche guaio anche per il francese Luc che ha rotto un supporto motore sulla sua Citroen e che cerca di andare avanti così perché non c'è mai il tempo per un intervento. E' questa allora la ragione dell'abbandono di Warmbold, molto atteso alla prova con la Porsche 3000. Gli si sono incredibilmente piegati tutti e quattro gli steli degli ammortizzatori e nel tentativo di sostituirli ha visto implacabile trascorrere il tempo massimo a sua disposizione.

Quello che fa già impressione è che già in due prove sono spariti 22 concorrenti alla media di dieci ciascuna. E così sarà anche andando avanti a cominciare dalla terza dove tocca a Waldegaard questa volta forare, anche se ha la buona sorte di farlo verso la fine. «Siroco» è il più veloce e si piazza al secondo posto in classifica con la sua Stratos. Darniche continua a forare e questa volta addirittura cambia la gomma perdendo 6', più di Javeris che ha forato ma non ha cambiato il pneumatico. Finisce intanto fuori corsa la Lada di Brunzda con due ammortizzatori rotti.

Finalmente Darniche non ha guai nella quarta prova ed è il terzo tempo dietro Mikkola e Javeris. In compenso rifora Waldegaard tra la disperazione dei tecnici dei pneumatici che si stanno votando al suicidio. In classifica Waldegaard precede «Siroco», Javeris, Andersson, Clark, e Demuth con l'Audi.

Proprio Demuth, però, è tra quelli che finiscono in condizioni peggiori la quinta speciale. Arriva con il bagagliaio appoggiato letteralmente sulle ruote dietro e va avanti forte solo della trazione anteriore della sua vettura. La riparazione gli costerà un ritardo al C.O. di 14'. Rifora intanto Mikkola, ma quasi all'arrivo e quindi resta il miglior tempo in prova. Kallstrom ha rotto il ponte posteriore e si trascina come può (glielo sostituiranno a fine tappa a Kalambaka). Guai grossi anche per Kullang che ha bucato due volte.

Alla fine della sesta prova è Demuth che lascia la compagnia. Ma non per cause tecniche, bensì perché colpito da violenti dolori di stomaco che richiederanno un suo ricovero in ospedale. Adesso Javeris si sostituisce a «Siroco» in seconda posizione mentre Mikkola è già risalito in sesta posizione da cui balza addirittura in seconda dopo l'ottava prova, una vera prova chiave per tanti. Qui infatti «Siroco» comincia ad avere guai di motore che comincia ad andare a quattro-cinque cilindri, Luc abbandona col motore ormai per terra, Clark accusa una perdita d'acqua dal radiatore, Leonidas, Waldegaard e Kallstrom forano.

Con Waldegaard e Mikkola in testa sembra tutto regolare, ma dalla nona prova Mikkola non esce. La pressione-olio è scesa a zero e pare che una biella sia uscita per vedere il panorama. Anche Therier, nono dopo una foratura ed altri fastidi, è KO per una rottura differenziale così come in gara non ci sono più gli italiani Bulgari-La Franca con la loro magnifica Kadett-Irnscher. Hanno forato gomme a catena e sono finiti fuori tempo.

Si arriva così a Kalambaka che è sera. Quattro ore di riposo permettono i primi conti ai concorrenti comprendendo anche i ritardi ai vari controlli orari nei quali era quasi impossibile passare immuni. In gara sono rimasti in 67, neanche la metà dei partiti. In classifica Waldegaard è primo con Andersson a 3'31", «Siroco» a 5'12", Clark a 5'33", Ragnotti a 7'03", Kullang a 7'39", Javeris a 8'32" (8' pagati ai C.O. ed ogni minuto vale 30"), Darniche a 10'24" e Kallstrom a 10'55".

II TAPPA 29 maggio

DARNICHE inizia la rimonta

A mezzanotte, non senza qualche spinta d'aiuto in parco chiuso per mettersi in movimento (ma adesso si può), la carovana riprende. Sulla prima speciale il fondo è bagnato per le piogge dei giorni precedenti e questo permette a Darniche di non aver problemi di gomme (col caldo si degradavano troppo in fretta) tanto è vero che è il più veloce sia in prova che nel successivo controllo dove è il solo a passare a zero e dove invece Ragnotti paga un minuto in più per errore o del cronometrista o del navigatore (i due stanno ancora discutendo). Inizia così la rimonta di Darniche che dal nono posto terminerà la tappa la mattina successiva al terzo pur con l'handicap ancora di una foratura.

Il tratto più «impegnato» di questo settore è il ben noto Kato-Vermio che vide lo scorso anno il ritiro di Munari. Qui Salonen, che era risalito in sesta posizione ridiscende in ottava per una foratura con relativo cambio di gomma. Sempre qui «Siroco» ha lo stesso problema unito al motore che sulle montagne proprio non vuol saperne di marciare bene con guai di carburazione uniti a quelli già esistenti. Intanto in gara mancano i simpatici gentlemen belgi, Mignot-Lejeune con la loro Mitsubshi Gr. 1 che erano trentesimi e che sono dei fedelissimi delle grandi prove mondiali. Hanno bruciato la guarnizione della testa, lo stesso guaio che ha tolto di gara nella stessa prova la seconda Escort ufficiale, quella di Clark-Porter.

Per questa tappa non era ripartito nemmeno il francese Coppier con la sua Datsun Gr. 1 al volante della quale era nettamente primo di gruppo e diciassettesimo assoluto. Con grossi problemi di alternatore (il servizio Datsun non ne aveva di scorta!) hanno preferito non affrontare la notte. L'ultima emozione della tappa, piuttosto corta con solo 8 prove, viene a Kalambaka quando Kullang, che era risalito in terza posizione, paga ben 16' minuti all'ultimo controllo per essersi fermato a sostituire tutto il ponte dietro ormai fuori uso. Con 8 minuti reali in più scende così in ottava posizione.

Questa è la classifica a Kalambaka II.: 1. Waldegaard, poi Andersson a 8'04", Darniche a 14'19", Ragnotti a 15'50", «Siroco» a 19'24", Salonen a 21'16", Kullang a 21'58", Kallstrom a 21'33", Javeris a 24'26" e Galdo (Datsun) a 35'36".

III TAPPA 29 maggio

WALDEGAARD non frena

Si riparte per la terza fatica (dopo due ore di sosta) con il sole a perpendicolo. La fatica si legge chiara sui volti di tutti. C'è anche una certa aria di rassegnazione perché il distacco di Waldegaard è di quelli davvero incolmabili per chiunque.

Invece nelle 13 prove del giorno non mancano le emozioni soprattutto per il leader che impiega sei prove per tornare a vincerne una. Normale verrebbe da pensare visto il suo vantaggio che non giustifica rischi. Ma normale non è perché lui ha grossi problemi di

freni e un po' in tutti i controlli perde qualche minuto oltretutto aggiungendo anche un ritardo ad Itea per sostituire l'alternatore, un guasto accusato anche da Darniche con relativo grosso spavento in una prova da cui proprio non credeva di riuscire ad uscire. In totale Waldegaard lascia per strada 15' che per sua fortuna sono solo 7'30" in classifica. Ma anche gli altri non sono immuni ai C.O. e quello che ha perso meno tempo di tutti è proprio Darniche (5') seguito da Kallstrom con 6'. Darniche ha però forato la sua quinta gomma ed ha anche avuto un serio incidente per strada per l'urto contro una vettura civile che gli ha fracassato la portiera.

Peggio è comunque andata a «Siroco» che è uscito da solo in trasferimento perdendo una quindicina di minuti e ritirandosi poi nella prova successiva per la rottura di un fusello dietro (un guaio che dovrebbe essere un campanello d'allarme per Darniche). Mediamente il più veloce è stato sempre Darniche nelle prove, ma è andato molto forte anche Kullang che, pur facendosi largo tra gente meno rapida di lui (e la vettura denuncia ovunque i segni dei sassi che gli sparavano contro le vetture davanti), è già buon quarto in classifica. Adesso i concorrenti sono ritornati ad Atene e per una quindicina di ore ci si potrà riposare. La classifica è questa: 1. Waldegaard, seguono Andersson a 6'18", Darniche a 8'16", Kullang a 23'52", Salonen a 24'29", Kallstrom a 28'22", Javeris a 33'08", Ragnotti a 33'43", Moschous (Datsun) a 52'16" e Gallo a 57'27". In gara sono rimasti in 35, ma l'ultimo è fuori tempo massimo.



La Stratos di «Siroco». Il greco si ritirerà per lo stesso guasto di Darniche: sospensione dietro «Siroco's» Stratos. The Greek will retire due to same failure Darniche Suffered: rear suspension

IV TAPPA 30-31 maggio

Si ripete il thrilling-MONTECARLO?

Quando il rally riprende tutti appaiono più riposati. Le posizioni dovrebbero potersi considerare decise, ma quest'anno i distacchi sono meno sostanziosi del solito ed il programma prevede prove numerose ed a catena, una situazione in cui tutto diventa possibile al minimo inconveniente, e c'è la battaglia tutto sommato serrata fino a questo punto a far temere cedimenti meccanici per tutti.

Darniche e Waldegaard ottengono subito il miglior tempo, poi per due volte è il francese il più veloce e questo gli basta per portarsi in seconda posizione davanti ad Andersson. In classifica il ritardo da Waldegaard si è ridotto a 7'45" e già ritorna alla mente l'ultima notte di Montecarlo. Davanti ci sono ancora una ventina di prove. Che accadrà? Intanto anche Ragnotti ha scavalcato Javeris e si piazza in settima posizione.

Si arriva così alla speciale di Theocktiston, venti chilometri di lunghezza poco più a ovest di Olympia. Qui Waldegaard pareggia i conti con la sorte e con Darniche. Fora infatti una prima volta poi una seconda ed adesso è costretto a fermarsi e sostituire il pneumatico. Ma il crick cede sotto il peso della vettura e debbono intervenire gli spettatori. La morale è che perde circa 3' in prova e 7' nel controllo e Darniche si porta a poco più di un minuto e mezzo da lui.

Il rally, incredibilmente, ricomincia ed adesso è il francese ad apparire più in forma anche perché sta piovendo a più non posso e le sue gomme danno il meglio. Darniche vince ancora due prove, poi ritorna a spuntare Waldegaard per quattro secondi prima e tre dopo. Intanto nella stessa prova in cui Waldegaard ha avuto guai, Kullang ha abbandonato per guai di motore. Peccato perché era quarto tranquillo con già più di tre minuti su Salonen.

Alla fine della tappa, ad Olympia, l'aria nel clan

Ford è piuttosto tesa. In classifica Waldegaard è ancora primo, ma Darniche lo pressa adesso a solo 1'06", terzo è Andersson a 3'37", poi seguono Salonen a 24'21", Kallstrom a 27'21", Ragnotti a 32'47", Javeris a 39'14", Moschous a 59'33".

V TAPPA 31 maggio

ANDERSSON amaro finale

Si riparte a notte fonda con molti che vanno a pronosticare Andersson come terzo a godere dei due litiganti di testa. Si aspetta con attenzione la quarantanovesima speciale, quarta di questa ultima tappa. Questa prova, chiamata Ladon, è tutta in asfalto (una delle rarissime) ed è quasi certo che pioverà. Il controllo orario che la precede è comunque molto tirato e, almeno nelle previsioni della vigilia, nessuno avrebbe perso tempo o rischiato di perderne per cambiare le gomme. Ma ora? Se Darniche perdesse anche due minuti sicuramente recupererebbe ben più di un minuto (due minuti al C.O. al solito contano per uno) sulla strada a Waldegaard con gomme da terra.

Nelle prime quattro prove Waldegaard ne ha vinte due, una è toccata a Darniche ed una è finita alla pari. In complesso Waldegaard ha guadagnato in tutto e faticosamente due secondi al francese. Nel trasferimento prima di Ladon i due si gettano a precipizio. Darniche ha deciso di cambiare le gomme e Waldegaard lo stesso. Morale al via della prova Darniche arriva con un minuto di ritardo, Waldegaard con due. Quindi si va a cominciare l'asfalto con Darniche dietro di soli 38".

In prova si scatenano il temporale ed anche i sei cilindri del francese. Il verdetto è impressionante: Darniche batte Waldegaard di ben 1'18", passa cioè in testa di 40". Eccezionale! Lo svedese della Ford, dopo essere stato davanti per tutta la gara, è adesso dietro.

Si sono fermati intanto sia Kvaizar, ottimo con la Skoda, che Leonidas con la R5, ma nessuno ha il tempo di accorgersene come nessuno si accorge dell'eccezionale terzo tempo di Ragnotti. La suspense è tutta per i due là davanti.

Ma sui soli 6 km. di Elliniko al miglior tempo di Waldegaard si contrappone uno strano nono tempo della Stratos. Darniche resta primo per soli 4", ma non va avanti. Si ferma di fianco alla strada con un fusello rotto nella sospensione posteriore, lo stesso guaio accaduto a «Siroco». Andersson ritorna secondo a poco più di 6', ma adesso dovrebbe essere proprio finita. Si va avanti così per un po' di prove, ma a due dalla fine Andersson ottiene l'ultimo tempo. Nel clan Toyota vengono i sudori freddi. Avrà forato? Non gli era mai accaduto fino a questo momento, non ci sarebbe niente di male. Invece Andersson paga una quindicina di minuti anche al controllo successivo. Mantiene il secondo posto, ma non più con gran margine. E nella successiva penultima prova getta la spugna con il motore andato.

Il rally è finito davvero. Ormai, dopo il raggruppamento ad Epidaurò i venti superstiti si avviano ad Atene. Sotto l'Acropoli una pioggia battente ha generato grosso scompiglio. Quando Waldegaard festeggia non c'è la folla di sempre. Non c'è soprattutto Darniche che è già nel suo bungalow sul mare assieme a Chardonnet. Difficile dire chi dei due sia più da consolare.

c. c.

● Decisamente curiosa la composizione della squadra Ford che in Grecia aveva per tutti i colori dello sponsor Rothmans. Nessuno dei sei componenti i tre equipaggi, infatti, fuma!

● Il dramma più grosso, in Grecia, è stato vissuto dall'instancabile Levacher, braccio destro e direttore sportivo del team Chardonnet. Ma non per il ritiro di Darniche, come si potrebbe pensare, bensì per la perdita della sua fedelissima pipa che lo accompagna ovunque. C'è mancato poco che arrivasse a chiedere via televisione la collaborazione di tutto il popolo ellenico.

● Nel corso della terza tappa DARNICHE è venuto a collisione con una vettura fuori della corsa in un tratto di trasferimento. Ha fortemente danneggiato la sua fiancata, ma, soprattutto, gli si è rotto il casco cui era affezionato e che, come d'abitudine sulle Stratos, è contenuto proprio nella tasca fissa sulla portiera.

● In fondo alla terza tappa è arrivata anche la Golf Diesel dei francesi AUVERDIN-DERNOEDEN. Incredibilmente erano riusciti in una impresa non riuscita alla quasi totalità dei partenti e questo non ostante i controlli orari impossibili. Non è però potuta ripartire perché l'equipaggio aveva collezionato un ritardo superiore ai 30' ed è finito fuori tempo massimo.

POCHI I PILOTI A FAVORE DELLA NEO FORMULA DEL RALLY TIPO «M.M.»

Solo a Ragnotti è piaciuto tanto

ATENE - La 26. edizione del Rally Acropoli è stata veramente un punto di riferimento nella storia di questa gara. La maggiore contestazione da parte dei piloti è stata rivolta all'organizzazione, specialmente per quanto riguarda le tappe normali, nelle quali i piloti erano costretti a guidare come se fossero in speciale. Parlando con alcuni piloti di questo aspetto, abbiamo raccolto alcune impressioni.

Bjorn Waldegaard: Naturalmente non è divertente pilotare per tutto il tempo al massimo. In un rally come questo ci vorrebbero due macchine, una per le tappe normali e una per le speciali.

Hannu Mikkola: Correre in un tale modo è molto pericoloso, sia per il pilota che per il pubblico, e non mi piace davvero.

Vaclav Blahna (Skoda): In un tale modo non si può usare l'assistenza, bisogna andare come dei matti e non si capisce perché.

Stassis Brunzda (Lada): Amo molto questo tipo di rally, con le tappe normali come speciali, ciò è molto interessante e mette veramente a dura prova la qualità della macchina.

«Siroco» (Lancia Stratos): E' normale per un rally che conta per il mondiale, ma non è certo un rally sicuro, si deve accettare di correre molti rischi.

Henry Liddon (che ha fatto il radar): Ogni rally ha le sue originalità, è del tutto normale per un rally mondiale avere delle speciali velocissime e così i controlli.

Bernard Darniche: No, non mi piace, è terribile, si diventa matti, è molto pericoloso per i concorrenti e un team privato non può fare niente in un tale rally.

Peter Vezeanu (Dacia 1300), debuttante rumeno nel mondiale: E' interessante e ritengo che sia possibile terminare un tale rally in buona posizione se si usa una buona tattica. E' stata un'esperienza molto interessante per me.

Kullang (Opel): E' interessante, ma molto pericoloso e, a mio avviso, in primo luogo una gara deve essere al più possibile sicura. Infatti non sono d'accordo con un tale modo di correre un rally.

Ragnotti (Renault R5): Fantastico, divertentissimo, è come alla Mille Miglia...

d. m. a.



Poca fortuna per Mikkola e Hertz. Recupero in Nuova Zelanda?.. Little luck for Mikkola and Hertz. A revenge in New Zealand?..

La cabala di THERIER

ATENE - Coincidenza davvero poco confortante per Therier: si è fermato all'Acropoli per lo stesso guasto (perdita d'olio dal differenziale per difetto di un semiasse) sulla stessa ruota (posteriore sinistra) sulla stessa vettura che aveva in Portogallo. Ma non è finita qui: anche il chilometraggio percorso in gara è stato lo stesso!

● Una delle caratteristiche più sorprendenti e che ha dato maggior lustro a questa edizione del rally dell'Acropoli è stata che al via ben il 51% dei partenti (su 153) era di nazionalità diversa dalla greca, un primato difficilmente battibile da qualsiasi altro organizzatore che non sia il Montecarlo.

● Nel corso della terza speciale lo svedese KULLANG, con la sua Kadett, è stato costretto ad una brusca frenata per evitare di sbattere contro la Datsun di Kallstrom che arrivava dalla sua destra. La spiegazione di questo strano incrocio è molto semplice: Kallstrom aveva leggermente tagliato il percorso (!) ed era ribucato sulla prova proprio davanti a Kullang partito un minuto prima...

● Fino al ritiro (a due prove dalla fine) OVE ANDERSSON ha vantato un vero record assoluto: è stato il solo a non aver forato nemmeno una gomma (una grossa rivincita dopo tutti i guai dell'anno scorso in questo rally). Quest'anno le Toyota avevano cerchi da 15" con Pirelli quasi esclusivamente SG. «Bollo rosso?» gli hanno chiesto. «So solo SG ed è già molto che mi ricordi questo nel mare delle sigle Pirelli...» ha risposto.

● Il francese JEAN RAGNOTTI non perde mai la sua fama di pilota simpatico oltre misura. Al via della quarta tappa il collega Reste de l'Equipe gli ha messo il suo registratore dentro l'abitacolo e gli ha chiesto se aveva qualche cosa da dire. «Ho fame» ha risposto Ragnotti e, fulmineo, ha dato un gran morso al registratore.

● Anche la rappresentanza della stampa estera è stata notevole all'Acropoli. Nell'elenco diffuso dall'ufficio stampa figurano ben 58 giornalisti per altrettante testate e 64 tra fotografi (o agenzie fotografiche) e cineoperatori. L'Italia, come quasi sempre accade se manca la Fiat, aveva solo due giornalisti e due agenzie fotografiche. Non c'è da stupirsi poi se i grandi quotidiani trovano il posto per il risultato del Metz Rally o della Ronde Cevenole ma non per l'Acropoli l'anno scorso così importante (dieci giornalisti ed una agenzia stampa) e quest'anno ignorato. (In compenso abbiamo però scoperto il Mondiale Marche con la Beta!).

● Una vera novità è stata in Grecia la presentazione del Rally di Sanremo '79, una regola per gli altri organizzatori ma fatto mai accaduto per la gara italiana. A fare gli onori di casa si erano mossi il patron Rava, Specogna e Telmon, rispettivamente presidente e direttore dell'AC Sanremo, Folco della FIAMM ed una rappresentante della Sponsor Service. Emozione dei nostri a parte è stato un vero successo e gli intervenuti hanno davvero gradito il mini-opuscolo illustrativo della gara in tre lingue.



L'Acropoli è uno di quei rallies in cui Kallstrom non sbaglia mai. E' arrivato terzo contribuendo alla grande festa Datsun The Acropolis is one of the rallies in which Kallstrom never makes mistakes. He finished 3. for the big Datsun joy