

LO STOP DI DARNICHE ALL'ACROPOLI HA DATO VIA LIBERA ALL'ACCOPPIATA WALDEGAARD - ESCORT ADESSO AVVIATA A BATTERE TUTTI I RECORDS

Son Fordissimi!



Waldegaard-Thorszelius e la loro Escort RS volano verso nuovi primati. Le vittorie-iride sono andate 8 volte al pilota e 14 alle vetture (Photo 4)
Waldegaard-Thorszelius and their Escort RS flying towards new records. The World title went 8 times to the driver and 14 times to the car

SE AL posto nostro ci fosse stata una squadra organizzata, tipo la Fiat, Darniche non avrebbe certamente perso il Rally dell'Acropoli». Questo era lo sfogo finale di Piero Spriano che per tutta la gara aveva inseguito la Stratos-Maglioli di Darniche-Mahè a fianco di Levacher sulla Lancia HPE di assistenza del team Chardonnet.

In effetti l'assistenza era arrivata anche dove Darniche era già bloccato a sette prove da fine gara, ma a bordo dell'improvvisato break non c'era il fusello di ricambio come mancavano tanti altri pezzi.

In quel momento, a quattrocento e passa chilometri di distanza, André Chardonnet era passato dall'emozione del primo posto faticosamente raggiunto dal suo pilota alla delusione per il ritiro.

«Peccato, peccato davvero» si limitava a dire, ma il suo sguardo era perso fuori dai vetri della discoteca del Lagonissi Hotel, trasformata

per l'occasione in sala stampa. Fino a pochi attimi prima, sempre puntando lo sguardo verso l'infinito, satava sognando altri appuntamenti iridati. «Andremo anche in Finlandia, poi il Tour ed il Sanremo, la Corsica, il Bandama...».

Grosso personaggio, in tutti i sensi, Chardonnet. E' attaccato come pochi al nome Lancia ed adesso è tra quelli che soffrono di più per la sparizione del marchio sui campi di gara.

«Fui io» diceva «a suggerire a Lampredi una versione Abarth della A 112, io sto portando avanti lo sviluppo della A 112 1500 che presto farò correre anche se non so con chi, magari con Ragnotti se la Renault me lo desse... Non mi sembra vero di essere in testa in questo Acropoli dove le vetture ufficiali Lancia non sono mai andate oltre il giro del nord o poco più... Certo che se vinciamo qui avrei proprio voglia di andare a correre il Safari, ci mancherebbe solo di vincere anche quello... Ma con un pilota come Bernard tutto è possibile. Molti in

Francia lo criticano perché spesso concede poco allo spettacolo. Ma nessuno vuol capire che lui non può, non deve. Corre per un piccolo team che ha soprattutto bisogno di vincere. Se avessi avuto un Andruet con me dove sarei adesso? Sì, tanta simpatia dei giornalisti e tanti ritiri dopo corse arretranti, ma quali risultati? E a me per correre è indispensabile l'apporto delle vittorie. In Francia abbiamo vinto tutto, fuori quasi, e questo con due motoristi, un direttore sportivo ed un pugno di meccanici. Sì, mi piacerebbe poter dire a Bernard di andare sempre all'attacco, ma poi?».

E' un momento buono per lasciar parlare Chardonnet.

«Quest'anno ad esempio mi hanno detto di lasciar perdere il campionato di Francia per non disturbare la Fiat. Con che risultato? Che le Porsche la fanno da padrone. Ecco il risultato

CONTINUA A PAGINA 73 Carlo Cavicchi

CONTINUAZIONE DA PAG. 69

di piloti che pensano più allo spettacolo che alla squadra. No, Bernard è serio come nessuno e se ripenso al Portogallo mi mangio davvero le mani perché eravamo già in testa dall'inizio ed è bene noto che Darniche parte molto piano...».

Poi arriva la notizia del ritiro e la vena si spegne.

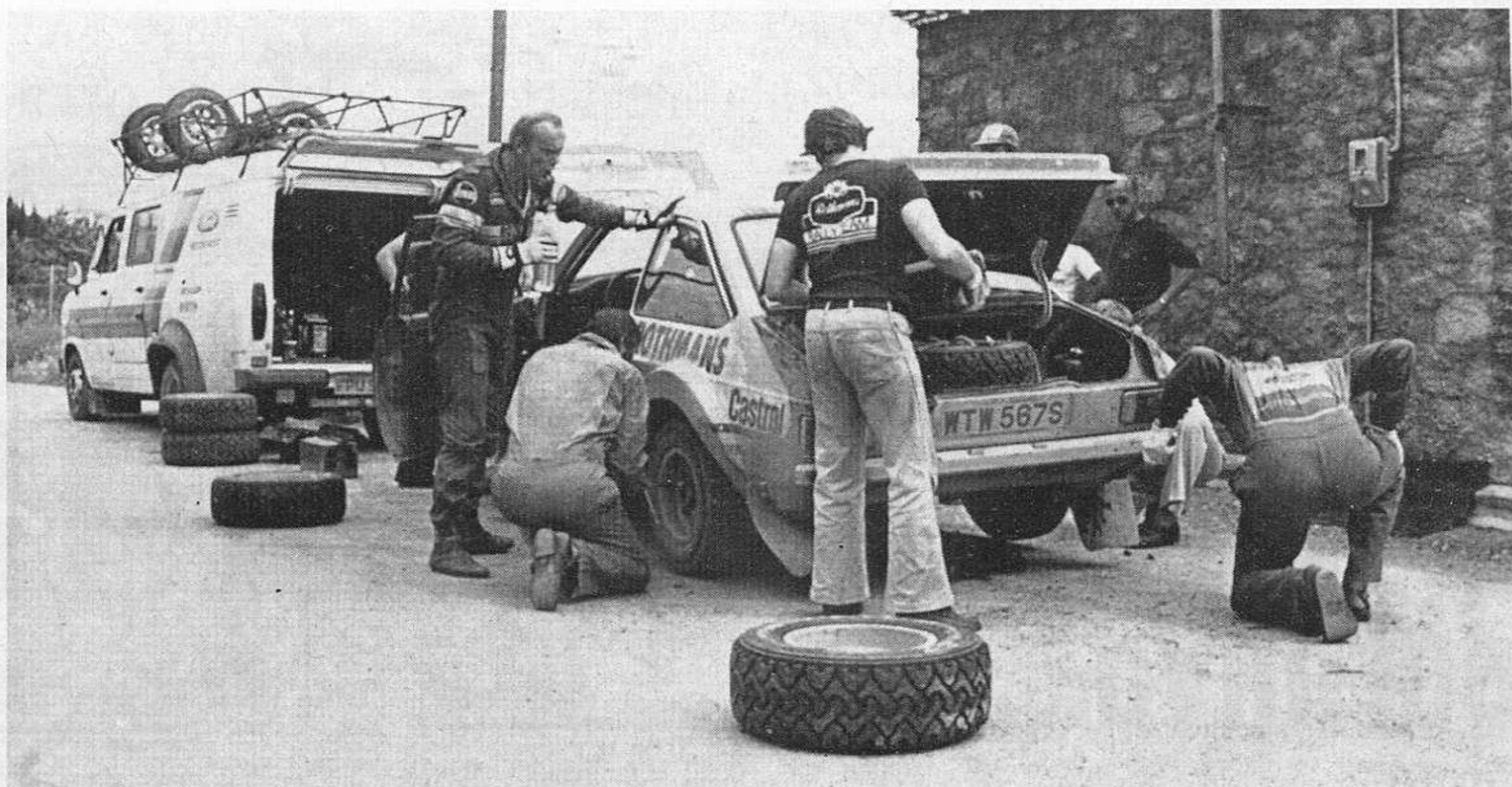
Sulla strada Waldegaard consuma la sua vendetta post-Montecarlo. Dopo la grande paura questa volta è toccato a Darniche prenderla persa proprio nel finale. Per Biorn si tratta di una vittoria molto importante. Soprattutto sul piano psicologico perché arriva dopo un periodo in cui non gli pareva più possibile pur risultando sempre tra i migliori se non il migliore di tutti. Il suo record di vittorie certamente lo soddisfa di più della provvisoria testa nel mondiale piloti. Mikkola, infatti, è staccato di venti punti, ma già in Nuova Zelanda potrebbe ripareggiare i conti perché non sarà della partita.

Piuttosto è la Ford che si è avvantaggiata da questo successo per poter mantenere piuttosto alto il divario con le inseguitrici nel mondiale di quest'anno che continua ad essere molto interessante pur con il monopolio di fatto (anche se non pratico perché solo a Montecarlo c'era stata una superiorità netta) delle Ford Escort.

Scorrendo la graduatoria iridata si nota come siano sempre di più le Case ufficiali che si sono impegnate quest'anno e che, pure sono riuscite già a prendere dei punti. E' consolante per l'attività anche perché molte di queste stanno già facendo le prove per un futuro che è quasi già qui. I giapponesi ad esempio sono la realtà più concreta. Quando, lo scorso anno, venne affidato ad Andy Dawson il compito di organizzare una squadra europea con vetture giapponesi Datsun, era difficile potersi immaginare i grossi risultati che si sarebbero ottenuti. Invece ecco già adesso che l'unione tra i punti del team Europa (Svezia più Portogallo più Acropoli) e quelli della Casa madre (Kenya) hanno già assicurato un esaltante secondo posto che, anche se Dawson asserisce già di essere senza soldi, servirà moltissimo a moltiplicare l'impegno degli uomini gialli verso una messa a punto sul piano velocistico delle vetture. Così dovremmo vedere molto presto una 160 J con motore quattro valvole e forse già a Sanremo ci sarà l'uscita del nuovo Gr. 1 del sol levante.

Le Toyota poi sono in continua progressione anche se solo al RAC ci sarà la Celica con il motore più potente e a quattro valvole. Andersson non ha terminato in Grecia, ma solo per un soffio, e fin che è stato in gara ha avuto ben pochi avversari. Ed alla Toyota è rimasta alla fine la consolazione della vittoria in Gr. 1 con un pilota greco. Ma anche passando al Gr. 1 si vede come sia ancora la Ford a farla da padrona. Su cinque prove mondiali, salvo il Safari dove nessuna vettura turismo di serie è arrivata al traguardo, due vittorie sono toccate alla Ford (Svezia con Carlsson e Portogallo con Torres) mentre una a testa sono andate appunto in Grecia alla Toyota ed a Montecarlo alla Opel (Clarr).

Ed ora la Casa britannica è sulla scia di Waldegaard. Cioè, se il suo campione ha raggiunto, con i suoi 8 rallies iridati, il record tra i piloti (ripetiamo ancora una volta che le statistiche muovono dal '73, anno di ufficiale istituzione del mondiale rally), la Ford si è portata a quota 14, cioè ha raggiunto



Anche il freddo Waldegaard (in alto) perde la pazienza e si agita. Sopra Salonen si è adattato bene alla Datsun e si è presentato con un buon 2. Even the cool Waldegaard (on top) loses his temper and gets excited. Above, Salonen got used very well and he emerged with a fine 2.

in testa la Lancia e Fiat che conducevano da sole questa graduatoria.

Chi potrebbe acciuffare o impedire a questa accoppiata di prendere il largo adesso? Nessuno, almeno non subito. La Lancia ha gettato la spugna oltre che in veste ufficiale adesso anche con Darniche (che è a quota 5 successi personali così come Mikkola e Nicolas) esce dalla lotta. La Fiat invece potrebbe tentare un recupero se andrà in Finlandia e in Quebec oltre che a Sanremo. Ma, in ogni caso, sarà per molto tempo una gara ad inseguimento piuttosto ardua.

Un bilancio a questo punto di stagione non può trascurare anche un confronto tra le organizzazioni dei vari rallies. Tenendo come punto fermo il dato di fatto che il Safari è una corsa a sé e che sul piano organizzativo per troppe cose sia ancora all'età della pietra, occorre dividere in due gruppi distinti le prove tipo Montecarlo e Svezia e quelle come Portogallo e Acropoli.

Nel primo caso si è di fronte ad una organizzazione molto efficiente di tipo italiano (per intenderci): cioè validi appassionati che organizzano poggiando quasi esclusivamen-

te su proprie forze e con denaro racimolato in varie maniere (soprattutto sponsor e iscrizioni) con tutte le difficoltà immaginabili per avere i permessi e la collaborazione dai tutori dell'ordine.

In Grecia e Portogallo è l'inverso. La gara ha il completo appoggio governativo, dell'ente turistico, della polizia, e cioè un fatto nazionale con tutti i vantaggi che è facile intuire.

Si assiste così, per prove valide per lo stesso titolo, da un Mikkola che viene penalizzato, quando è in testa a un Montecarlo, di 5' per aver passato una linea continua con mezza automobile, da un Warmbold che sempre a Montecarlo è fuori gara per doppia infrazione al codice della strada ad un Acropoli dove le vetture erano costrette a passare ad altissima velocità in mezzo ai paesi e alle città, con una vera marea di folla sui marciapiedi e la gendarmeria che fa segno di andare ancora più forte tanto in nessun caso sarebbe mai riscontrata un'infrazione stradale.

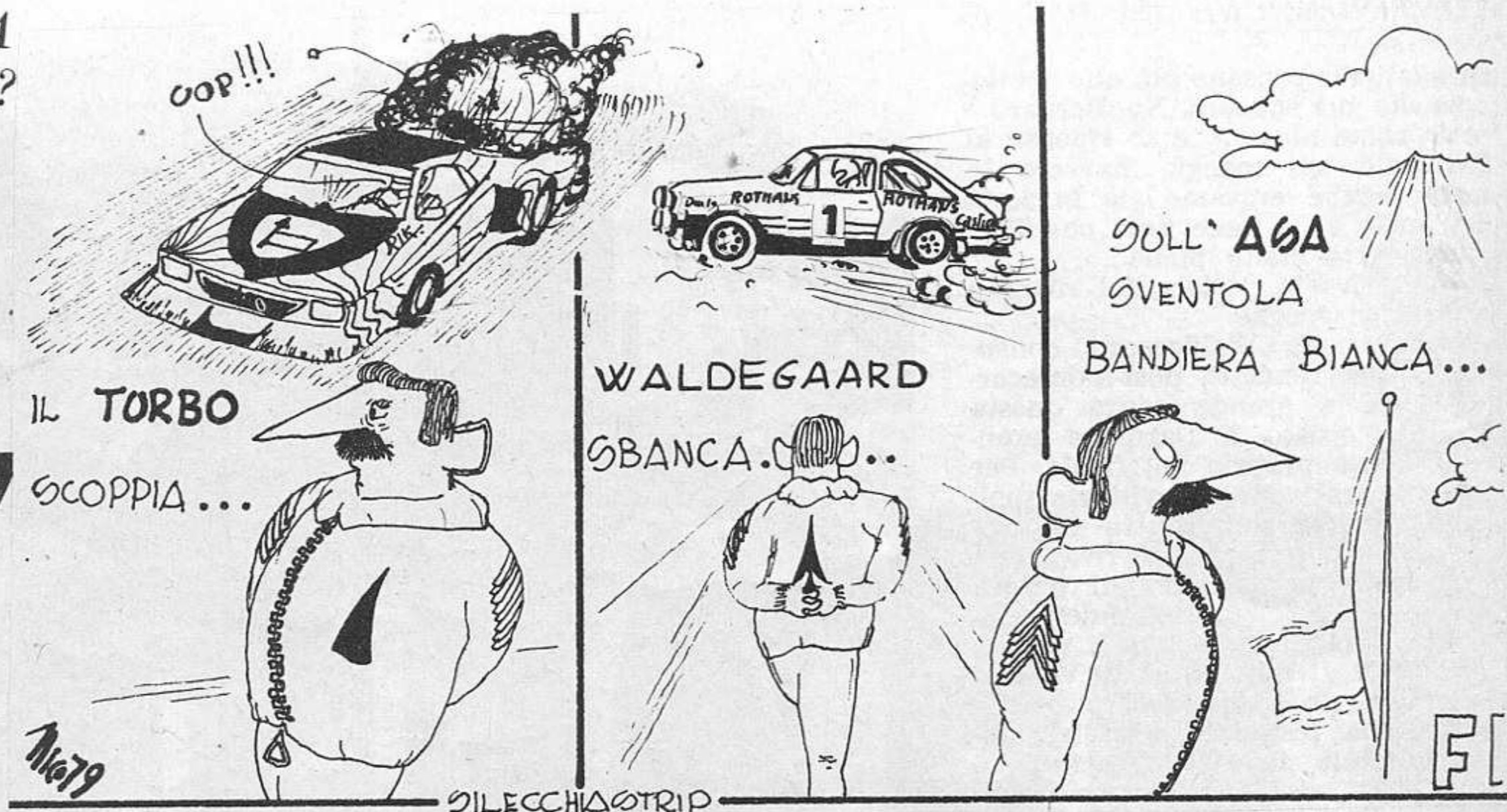
Due paesi e due misure che arriveranno nel paradosso nell'80 quando entrerà in vigore una nuova norma della sottocommissione internazionale rally che dice testualmente che nelle prove del mondiale la prima infrazione del codice può essere punita solo con una ammonizione, mentre già gli organizzatori del Montecarlo hanno detto che non potranno comportarsi in questo modo perché se vogliono mai poter far disputare la loro gara debbono impegnarsi alle solite norme-capestro della gendarmeria francese.

C. C.



MA CHI LO DICE CHE IN GRECIA SI È CORSO DAVVERO UN RALLY?

Non so, non ho visto, se c'ero dormivo...



Il dubbio è quasi amletico. E ricorrente. E' più importante, giornalmisticamente parlando, un rally valevole per il campionato del mondo o un rally qualunque, magari bello ma di fatto senza alcuna validità internazionale? In altre parole al grosso pubblico, e di riflesso ai grossi organi di stampa, interessa più sapere come sono andate le cose — poniamo — in un Adac Metz Rally o all'Acropoli? Perché, badate, il discorso non può e non deve coinvolgere altri sport, altre specialità: caso mai si tratta di discutere su come lo spazio riservato dai quotidiani (anche sportivi) all'automobilismo anzi ai rallies è distribuito. E se fa piacere sapere della vittoria di Rohrl in Germania e di Andruet in Francia è proprio vero che a nessuno interessasse sapere come stavano andando le cose in Grecia?

devono aver alimentato un grosso equivoco cercando di contrabbandare una gimkana strapaesana per un rally iridato. In questo caso a quei marpioni inglesi, recidivi per giunta perché un giochino simile lo hanno già tentato in Portogallo, la ciambella è riuscita senza buco. O col buco a metà. Perché nel loro tranello sono caduti solo alcuni giornalisti stranieri (ingenui?) e pochissimi italiani (prezzolati?). Gli altri, la stragrande maggioranza, dei mass media di casa nostra non ha abboccato e così pochissimo piombo sprecato per l'Acropoli. Qualche riga in più forse per l'Adac Metz Rally o la Ronde Cevenole. E nessuno può lamentarsi

qualche giorno, fino all'uscire di AUTOSPRINT. Oppure scovando qualche riga stampata su qualche quotidiano minore, quei quotidiani che tanti inviati da mandare in giro per il mondo non li hanno ma che trovano un buco nella pagine dello sport per ficcarci le notizie che arrivano dalle agenzie di stampa. A meno che (sia chiaro: solo un'altra ipotesi partendo sempre dal presupposto che in Grecia, in Portogallo, in Svezia ci siano state prove del campionato mondiale) spazio, titoli e notizie non dipendano dall'organizzazione o dalla mancata organizzazione di viaggi turistico-gastronomico-sportivi a spese di qualche

italiano dei rallies se la prassi è quella di considerare le cose attraverso l'ottica nazionalistica. Perché di grazia questo « nazionalismo » vive e vegeta solo in questa specialità. Alla faccia del decollo verticale, della consacrazione definitiva del rallysmo con cui tutti da troppi anni ormai si sciaquano la bocca. Quindi sarà bene rivedere le cose dall'inizio, magari tenendo a mente altri sport come il pugilato (dove a quanto mi consta non è che inviti ne girino molti).

Il loro spazio non manca mai, anche in momenti come questi, non troppo brillanti per i nostri boxeurs e viene da chiedersi quale possa essere la reazione del lettore medio, quello che oggi si trova un titolo a sei colonne per un rally e domani per la stessa gara, trova sì e no tre righe nelle brevissime. Non sarà che alla fine con tanti alti e bassi il conteggio alla resa (in pubblicità) di una vittoria rallystica debba essere rifatto, abbassando non poco le cifre che di tanto in tanto si sentono conclamare?

POCO PIOMBO PER L'ACROPOLI

Ma poi siamo sicuri che in Grecia (paese del resto già in odor di sospetto per i suoi troppo lontani trascorsi golpistici) ci sia stato davvero un rally mondiale e che lo abbia vinto un tipo che si chiama Waldegaard su una cosa battezzata Escort di cui per certo sappiamo — ce lo hanno detto giornalisti famosi attraverso testate altrettanto famose durante l'ultimo Montecarlo — che è un vero mostro da pista, una macchina fatta per le corse senza neppure quel minimo di settantacinque particolari su cento derivati dalla grande serie? Oh già, Cavicchi giura che lui in Grecia c'era davvero, che l'Acropoli '79 si è proprio corso dal 26 maggio al primo giugno e che a vincerlo è stato Waldegaard, eppure la cosa resta sospetta.

Del resto l'autorità (auto) costituita ci aveva pur messo tutti in guardia per tempo annunciandoci che Sabbatini a volte racconta delle bugie. E se mente il direttore chissà di cosa sono capaci i suoi adepti di AUTOSPRINT...

Non sarà mica la solita messa in scena architettata da quelli della Ford? Che non sanno perdere lo hanno dimostrato a Montecarlo quando hanno provato a raccontare quella banalità della pietre sulla strada davanti a Waldegaard. Vincere davanti agli occhi di tutti è difficile e allora



che i quotidiani trascurino i rallies. Accidenti, che volete di più? « Leggeteci e saprete (quasi) tutto sul rompicapo tedesco (quasi) tutto sul campionato francese ». Mi sa pure che sapremo (quasi) tutto anche sul Rally do Brasil...

Ma se invece in Grecia si fosse svolto proprio un rally mondiale? Diamo per un attimo la cosa per scontata e diventano legittime le altre ipotesi. Quella ad esempio che l'importanza e la risonanza di un rally negli uffici che contano dei quotidiani che contano sia misurata solo in base al nome ed al cognome della macchina che lo ha vinto. Se è made in Italy bene, benissimo. Se no tanto peggio per il rallysmo in assoluto. Gli appassionati riescono ad arrangiarsi per procurarsi le informazioni: cercando qualche giornale straniero o telefonando al 45.54.48 di Bologna. Male che vada pazientando

casa ad uso della grandi firme dell'automobilismo italiano.

E' previsto il volo-charter destinazione Nairobi, Atene o Lisbona? Allora si parla del Safari, dell'Acropoli o del Portogallo. In caso contrario lo spazio va all'Adac Metz Rally o alla Charbonniere o a qualcosa di simile. Mettetela come volete, resta il fatto che nel '78 tutti i grandi quotidiani hanno parlato dei rallies, titolati e che la cosa non si è ripetuta (fin ora) quest'anno. Eppure si fa fatica a credere obiettivamente in un calo del rallysmo. Sullo stivale, come dice la CSAI, le gare sono aumentate. Le partecipazioni ed il pubblico che passa la notte in bianco, per seguire i rallies internazionali, i nazionali e quelli di seconda categoria è sempre tanto. No, non ci sto a credere che chi riserva un week-end per vedere Fassina, Bettega, Cane o Galatini se ne infischi di sapere chi ha vinto l'Acropoli. Forse è proprio tutto sbagliato nel mondo

L'ESEMPIO DELLA ELF PER I FILMATI F. 1

Mi chiedo insomma se la popolarità attuale della Formula Uno sarebbe la stessa se alle pagine dedicate a G.P. di Monaco facessero da contraltare tre righe, che so, dopo il G.P. di Spagna, ma a proposito di Formula Uno, è bene dire che molte televisioni private, e alcune TV di stato straniere, ricevono i filmati che ripropongono ai loro spettatori praticamente in omaggio dalla Elf. Alla casa petrolifera francese non interessa che vinca Villeneuve o Scheckter o Laffite o neppure che i vari realizzatori « taglino » più passaggi Elf che Marlboro o... Fiat. Rispondono i francesi « Abbiamo investito molti soldi nella Formula Uno e più cresce la risonanza dei Gran Premi più aumenta la nostra contropartita pubblicitaria ». Un discorso chiaro, realistico, che dovrebbe far riflettere case e sponsor molto esposti nei rallies, o no?

Guido Rancati

PS: la cosa dovrebbe interessare l'ACI-Sport ma immagino che Rogano si stia già muovendo. Vedrete che per il Giro d'Italia la musica dell'informazione sarà diversa).