

LEGGENDE LANCIA LA STRATOS GODE CON TONY E LA BETA È DEB IN GR.5

BE 7,00 € - MC, COTEDAZUR 6,20 €
PTE CONT. 6,20 € - E 6,20 €
CH OT 8,50 CHF - CH 8,80 CHF

AUTO SPRI NT

n. 33

Anno LVIII Settimanale 13-19 agosto 2019

3,50 Euro (Italy only)



ROSSO 79



MITI IN EVOLUZIONE

Il racconto tutto
da rivivere
di un'era
amata,
con l'ultimo
mondiale Piloti
vinto da Enzo
Ferrari grazie
a Jody
Scheckter,
tra i prodigi
di Gilles
e René



90033



9 770005 117406
Post. Abbon. Sped. in A.P. - DL 503/88 (conv. in L. 6/2/14 art. 1, c. 1) 028 Bologna

COME ENZO È DIVENTATO IL DRAKE

CURIOSITÀ E MOLTO ALTRO PER ENTRARE
DENTRO I SEGRETI DI MARANELLO



*€ 8,90 + il costo di Autosprint.

NON PERDERE L'ENTUSIASMANTE
RACCOLTA DI TUTTI GLI ARTICOLI DI FRANCO GOZZI,
L'OMBRA FEDELE DI ENZO FERRARI.

Nella nuova uscita di **Autosprint Platinum** troverai le più significative puntate di **Tunnel**, che rappresentano un'antologia unica, preziosa e appassionante di alcuni tra i momenti più importanti della storia dell'automobilismo ma anche un ricettacolo di episodi inediti e sorprendenti, maturati in una vita al servizio del Grande Vecchio.

È IN EDICOLA*.



Non perdere Autosprint Platinum. Prenota la collezione oppure ordina un numero arretrato su Primaedicola.it e ritiralo in edicola!



Puoi acquistarlo anche in versione digitale su www.autosprint.it/tunnel

**AUTO
SPRI
NT**
PLATINUM

Fulmini **rossi** e **Tony** da leggenda

**DOPPIETTA ROSSA CON SCHECKTER (IRIDATO)
E VILLENEUVE NEL MONDIALE DI F.1. NEI RALLY
IMPRESA CLAMOROSA DI FASSINA AL SANREMO**

di **ANDREA CORDOVANI**

1979. Traballa lo Stivale e il suo governo instabile come funghi su un crostino di pane. Inflazione al 22%, salari da lavoro dipendente depredati. Si continua a sparare per le strade e si lanciano razzi allo stadio. Succede all'Olimpico in attesa del derby Roma-Lazio: muore Vincenzo Paparelli, tifoso laziale colpito al petto prima dell'inizio del match. In Iran va al potere l'ayatollah Ruhollah Khomeini. L'Afghanistan è invaso da truppe dell'Unione Sovietica. L'Italia è scossa dal rapimento in Sardegna di Fabrizio De Andrè e Dori Ghezzi. A febbraio, muore nella sua Trieste, Nereo Rocco: il mitico paron non ce la farà a vedere il suo Milan conquistare il decimo scudetto, quello della stella e dell'addio al calcio di capitano Gianni Rivera. I rossoneri si piazzano davanti al Perugia di Ilario Castagner e Paolo Rossi che termina il campionato senza sconfitte. A luglio la Sony lancia il walkman: esplode la moda delle cuffiette in una delle migliori annate per quanto riguarda la musica. Già, la musica. Quella che si suona in F.1 è una melodia dolcissima per il popolo della Rossa che torna a festeggiare titolo mondiale piloti e costruttori. È Ferrarissima 1979. Roba da pelle d'oca anche a pensarci adesso col vissuto di quarant'anni volati via ma con le emozioni di un tempo. Jody Scheckter campione del mondo

per la prima volta davanti al suo compagno di squadra Gilles Villeneuve. Esulta il Grande Vecchio a Maranello, mentre Niki Lauda e James Hunt annunciano il ritiro dalla F.1. Solo l'inglese iridato nel 1976 manterrà fede al suo intento. Imola fa le prove generali per la F.1, mentre l'Alfa ritorna e la Renault firma la prima vittoria nei Gp con una monoposto spinta da motore turbo. Jacky Ickx lascia la sua impronta in Can Am, Prost s'impone in F.3 europea e Gilles è da show al Giro d'Italia con la debuttante Lancia Beta Montecarlo. Nei rally la Ford conquista per la prima volta nella sua storia il Mondiale Marche e i suoi due piloti Waldegaard e Mikkola si giocano il Mondiale Piloti istituito per la prima volta: per un punto ha la meglio Bjorn su Hannu. E poi c'è l'impresa smargiassa. Un caso eclatante. Nel 1979 al Festival della Canzone italiana a Sanremo condotto da Mike Bongiorno e una conturbante Anna Maria Rizzoli, vince Mino Vergnaghi con Amare. E chi se lo ricorda? Forse neanche l'autore: in effetti la vera musica a Sanremo, quell'anno, la suonano Tony Fassina e Mauro Mannini con la Lancia Stratos. Il loro trionfo, primo equipaggio privato italiano ad imporsi in una gara valida per il campionato del mondo, è rimasto un graffio perenne nella leggenda. Altroché la semi-sconosciuta Amare...



**AUTO
SPRINT**

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Grafica e impaginazione
Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it -
051.62.27.249

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Fotografie: **ActualFoto**,
Sutton-Images, **Bettiol**,
Getty Images, **Fuggiano**
Ricerca fotografica:

Chicco Rimondi
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi**, **Alessandro Bucci**, **Fulvio Cavicchi**, **Gianni Cogni**, **Massimo Costa**, **Cesare De Agostini**, **Paolo Filisetti**, **Alfredo Filippone**, **Giorgio Ferro**, **Diego Fundarò**, **Alessandro Gargantini**, **Marco Giorio**, **Martin Holmes**, **Fiammetta La Guidara**, **Piero Libro**, **Dario Lucchese**, **Guido Meda**, **Arturo Rizzoli**, **Alberto Sabbatini**, **Alessandro Secchi**, **Daniele Sgorbini**, **Leonardo Todisco Grande**, **Giorgio Terruzzi**, **Leo Turrini**, **Carlo Vanzini**, **Maurizio Voltini**, **Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@
diffusioneeditoriale.it

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Mario Lastretti, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO** **SPORT**

AM **GUSTAVO** **SPORT STYLE**

DOLCISIME MALINCONIE



Stagione dai colori **autunnali** quanto **struggenti**

È L'ANNO DEI TANTI STUPENDI TRAMONTI, MA ANCHE UN MOMENTO IMPORTANTE DI PASSAGGIO. DA RICORDARE, PERCHÉ CONSEGNA ALLA LEGGENDA TANTI CAMPIONI. SU TUTTO C'È IL TRIONFO DI SCHECKTER E GILLES A MONZA, CON LA FERRARI IRIDATA

di **MARIO DONNINI**

Apoteosi monzese

Jody Scheckter e Gilles Villeneuve in trionfo a Monza, dopo la gara in cui la doppietta Ferrari consegna l'iride al pilota sudafricano, a sinistra

SUTTON-IMAGES.COM

Il 1979 per l'automobilismo da corsa è esattamente ciò che sembra: la fine dei favolosi anni '70. Se si volesse dipingere l'attimo come una fase impressionisticamente emotiva, bisognerebbe proiettarsi a fine schieramento del Gp Usa East, quando Jacky Ickx, in ultima fila con la Ligier Js11, esita a entrare nell'abitacolo e prima di farlo si dirige più avanti in griglia, presso la Lotus 79 di Mario Andretti, 39 anni, altra leggenda delle corse, il quale per l'occasione porta in macchina per l'ultima volta della sua vita nei Gran Premi il numero 1.

Ickx giunto di fronte a "Piedone" lo guarda e gli dice: «Ti annuncio che questo è l'ultimo Gp della mia esistenza: voglio abbracciarti, perché te e io siamo gli ultimi di un'epoca e, salutandoti, saluto idealmente tutto ciò che per me ha contato qualcosa, in questa lunga e bellissima avventura».

Ecco, c'è qualcosa di crepuscolare, di sepiato al color di tramonto, in un'annata come questa.

James Hunt ha già gettato la spugna dopo una manciata di Gran Premi, perché in questa F.1 proprio non



ci si ritrova più. Passato alla Wolf, non andava mica piano, ma la macchina non era granché, le motivazioni pure e allora che senso ha, continuare?

Sembra una specie di fine stagione in riviera, quando i villeggianti di rango lasciano tutti il Grand Hotel. Nel weekend del Gp del Canada, a sottolineare ancor più lo stacco e il cambio generazionale, a un tavolo di un ristorante si ritrovano altri due piloti pronti a sancire le loro uscite di scena dal Circus iridato: Niki Lauda e Arturo Merzario. L'austriaco è una star pronta a darsi agli aerei - salvo ripensarci due anni e mezzo dopo - mentre il comasco naviga in un mare di debiti scaturiti dal suo Merzario Team, ma alla fine della fiera li pagherà tutti, mostrandosi ancora una volta Uomo Vero.

In Formula Uno Enzo Ferrari e Mauro Forghieri di fatto vincono il loro ultimo mondiale Piloti con Jody Scheckter, all'interno di una F.1 segnata dal fiasco di Colin Chapman e della sua avveniristica Lotus 80, flop dal quale il vulcanico genio inglese non si riprenderà più, dal punto di vista creativo.

Sì, c'è un che di dolce, malinconico e autunnale in quest'annata di cambiamento e passaggio. Sembra quasi udire lo stormir di fronde d'un metà settembre ideale, quando l'aria diventa pungente e le prime foglie cominciano a cadere, perché la natura è pronta a mutare se stessa, per perpetuarsi nell'arrivo del prossimo ciclo.

Nei Gran Premi nuovi nomi bussano alle porte.

A parte la sorpresona d'inizio stagione rappresentata dalla Ligier, che sbanca la trasferta sudamericana, tocca alla Renault mettersi in grande evidenza, col primo trionfo turbo ad opera di Jean-Pierre Jabouille in occasione del Gp di Francia a Digione, nel giorno della sfida strappacuore tra Gilles Villeneuve e René Arnoux per un secondo posto che vale affettivamente ben più d'un primo.

Già, Gilles. Il 1979 è anche l'anno in cui la cosiddetta Febbre Villeneuve da incubata diviene conclamata, propagandosi.

Il Canadese Volante non arriva al titolo iridato causa qualche sbavatura in più del compagno di squadra Scheckter, ma soprattutto per la volontà finale di dargli una mano e scortarlo, tanto Gilles si sente giovane, pieno di tempo e di chance al punto che per lui, auspicabilmente, il treno migliore da prendere sarà il prossimo: nel suo modo di vedere ha solo l'imbarazzo della scelta. E allora, prima di tutto, tanto vale fare un favore all'amico Jody, scortandolo verso l'iride, nella domenica trionfale di Monza.

Tra le novità c'è la Williams, diventata squadra ricca grazie agli sponsor arabi, competitiva con la Fw07 di Patrick Head e vincente con Clay Regazzoni nel Gp di Gran Bretagna, che poi spalanca la porta all'edificando regno del compagno di squadra Alan Jones.



ACTUALFOTO

Ma ridagli coi tramonti: per Clay quella resterà l'ultima vittoria della sua carriera in F.1, pronta a terminare in uno spaventoso incidente che gli spezzerà la schiena, il 30 marzo 1980, alla Shoreline Drive di Long Beach.

Tutto cambia e molto passa, si diceva. Negli Stati Uniti nasce la serie Cart, gestita da un club esclusivo di nuovi team principal e/o Costruttori, tra i quali Penske, Patrick e Hall e di fatto la vecchia Usac è destinata e solo per un po' a esser confinata nel tempio dorato e infinito della Indy 500. Per ora la massima categoria Usa per monoposto è sdoppiata in due calendari concorrenti, ma ben presto la Cart prevarrà. Anche qui il futuro è pronto a salutare i simboli gloriosi di ciò che fu.

Tra i prototipi le Silhouette sono al declino, mescolate promiscuamente ai Prototipi in un campionato privo di grande significato, nel quale si vive solo, di



”

**Tutto il 1979 per la Ferrari
è una passerella trionfale di due
campioni amici. Jody e Gilles**

MAURO FORGHIERI

fatto, la scossa data dall'arrivo della Lancia Beta Montecarlo.

Alla 24 Ore di Le Mans, gara regina della categoria, vince la Porsche 935 K3 dei fratelli Kremer, che applica alle ruote coperte i dettami dell'effetto suolo introdotto in F.1 da Colin Chapman e dalla Lotus. La Porsche vincente è guidata da Klaus Ludwig, Don Whittington e Bill Whittington. Proprio uno dei due fratelli statunitensi, quando è fermo per un problema al turbo, ha la genialata di farci la pipì sopra per raffreddarlo e poterci mettere le mani, al fine d'effettuare una riparazione estemporanea. Il gioco riesce, la K3 riparte e l'attore Paul Newman, che si trovava alle sue spalle al volante della Porsche 935 di Dick Barbour, con Rolf Stommelen da capomacchina, dovrà accontentarsi di un secondo posto finale, che sa comunque di grande prodezza.

Tornando agli Stati Uniti, Jacky Ickx vince la Can-

Imola pronta alla F.1

Sopra, il serpentone delle F.1 si snoda lungo la Tosa nel Gp Dino Ferrari di Imola (non valido per il mondiale), con la Ferrari del neo-iridato Scheckter in primo piano, seguito dalla Brabham del futuro vincitore Lauda e dall'Alfa Romeo di Giacomelli

Am che s'avvia sempre più al declino, mentre nei rally Björn Waldegård fa suo il primo mondiale Piloti e la Ford artiglia quello Marche.

Per vedere al via il "Drago" Sandro Munari bisogna attendere e gustarsi il Safari, l'unico trionfo che gli manca, che cerca disperatamente e anche qui con un che d'autunnale, ricorrendo alla Fiat 131 Alitalia navigato da Sivio Maiga, per un decimo posto finale che nulla aggiunge a una carriera inimitabile.

Non sarà l'ultimo ruggito della Stratos, ma anche il trionfo di "Tony" e Mannini al Sanremo consegna in archivio qualcosa di importante, perché resta pur sempre l'ultimo ruggito vero di un privato puro nel mondiale.

Proseguendo random, in Inghilterra la Serie Aurora Afx, la F.1 di seconda divisione, propone storie e protagonisti di secondo piano, ma non per questo di trascurabile valore.

Il trionfo finale di Rupert Keegan con l'Arrows A1 mk2 non aggiunge chissacosa alla storia dell'automobilismo. In compenso rivedere nelle ultime gare in pista David Purley, a quasi un anno e mezzo dal terrificante incidente alla prequalifiche del Gp di Gran Bretagna, che gli aveva sbriciolato le gambe causandogli sei arresti cardiaci, è un inno all'uomo che mai s'arrende. E anche per il meraviglioso Purley quello sarà un ritrovarsi equivalente anche a un addio definitivo alla F.1.

Perché in fondo, come abbiamo visto, tutto il 1979 per certi versi è così.

È il rito delle cose che trascolorano, del mondo che evolve, di ciò che viene e ciò che va.

E noi di Autosprint, (ri)proponendovelo in questo speciale pensiamo di farvi cosa gradita scodellandovi sotto gli occhi pagine come poesie inneggianti a paradisi perduti, ad antichi e romantici protagonisti che s'affrettavano a salutare, a prendere commiato, a commuoversi andandosene, non pensando che quaranta anni dopo sarebbero stati considerati ancora tutti vivissimi, presenti, amati e irrinunciabili protagonisti dei nostri ricordi più belli.

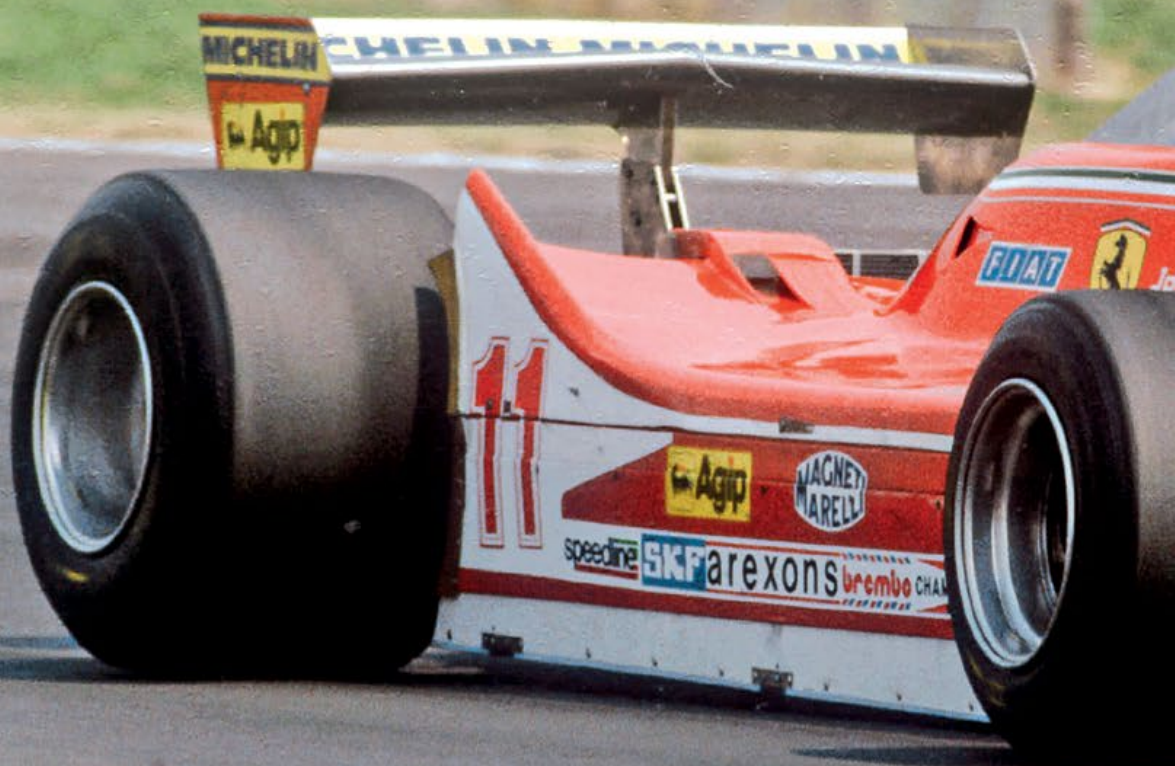
Perché il senso di tutto è che la memoria segue leggi diverse dalla natura.

Discerne, cataloga, seleziona e alla fine sceglie cosa e chi far restare, a dispetto delle stagioni e dei riti di passaggio.

Così questo Autosprint d'estate 2019, quarant'anni esatti dopo il 1979 in oggetto, partito come inno autunnale, all'ultima riga cambia registro, trasformandosi in un inno autorigenerantesi dedicato ai nomi, ai miti e alle grandi pagine di un automobilismo non più caduco, archiviabile e pronto a essere dimenticato, ma, al contrario, eterno, rinnovabile nonché sempre rinnovato e allo stesso tempo immaginificamente popolato e animato dai nomi e dalle gesta dei suoi campioni più belli.

Scheckter al gran galoppo col Cavallino

Al suo primo anno alla Ferrari, Jody Scheckter, il sudafricano terribile, non fallisce il colpo. Anzi assieme al suo compagno di squadra Gilles Villeneuve riesce a ottenere una doppietta a fine stagione davanti a quell'Alan Jones che chiude davvero in bellezza il Mondiale di F.1 1979. La stagione inizia in Sudamerica non troppo bene per la Ferrari: Laffitte, il fantino della Ligier, vince i primi due Gp, una volta davanti al suo compagno di squadra Depailler e la prima davanti a Reutemann. Ma dal Sudafrica le cose cambiano e i due ferraristi, Villeneuve e Scheckter, vanno sul podio. Da questo momento in poi per Jody sono sempre gare positive, culminate nella prima metà della stagione con le vittorie in Belgio e a Monaco, che lo portano a quota 30 punti, sei in più di Laffitte e 10 in più di Depailler, Reutemann e del suo compagno di squadra Villeneuve. La seconda parte della stagione vede l'esplosione delle prestazioni delle Williams, perfetta monoposto ad effetto suolo, che sui tracciati velocissimi si dimostrano sempre più a loro agio. Ma dall'alto della sua posizione di leader il riccioluto sudafricano si trasforma furbamente da pilota d'attacco a calcolatore e senza forzare riesce sempre (Gp di Francia escluso) a ottenere punti, fino ad essere matematicamente certo della vittoria del titolo iridato con una gara d'anticipo.





Gilles vs René, il duello più bello del mondo

Venne domenica 1° luglio 1979 e cambiò per sempre la F.1, un certo modo d'intendere le corse e forse cambiammo un po' anche tutti noi. Digione, Gp di Francia, 80 giri per 3,8 km. La Renault turbo di Jean-Pierre Jabouille in pole position, seguita dal compagno di squadra Arnoux, quindi la Ferrari di Gilles Villeneuve. E invece no. A 6 giri dalla fine, quando la corsa, fin lì francamente noiosetta, è pronta a trasformarsi in una data per chi ama i giorni di svolta e il bello dell'intreccio s'appresta a diventare oleografico e sublime, il punto di rottura. Come se la realtà sprofondasse in un buco spazio-temporale, un bug cosmico, una dimensione fantascientificamente parallela, le telecamere della regia francese abbandonano la Renault di Jabouille, la dimenticano vaporizzandola e staccano su una macchia semovente rossa e gialla. Una Ferrari e un'altra Renault. Villeneuve, con Arnoux attaccato agli scarichi. Tutto ciò che segue è show, agonismo puro, sfida ancestrale ma anche confronto all'insegna del rispetto del senso del limite e della correttezza. In poche parole, in una manciata di minuti Gilles e René entrano nella leggenda con beatificazione doppia e immediata, perché quella tenzone dà un senso a tutto. Non importa che il canadese giunga secondo e non importa neanche che la Renault turbo vinca con Jabouille per la prima volta e a casa sua un Gp col turbo. Conta solo che due ragazzi abbiano sublimato il senso della sfida all'insegna del rispetto del coraggio, del talento e dell'onore che può saper sfoggiare un campione quando si misura con un altro campione.

ACTUALFOTO







Lo show iridato di Scheckter aiutato da Gilles

Monza 1979 non è un semplice Gran Premio, ma si rivela una fantastica festa, con la Ferrari che va a cogliere il mondiale in una corsa dai mille volti e dall'inizio rutilante. Le Williams, le Ligier e soprattutto le Renault sembrano poter dire la loro sul velocissimo tracciato brianzolo, ma in realtà, dopo aver fatto sfogare le rivali nella prima parte della competizione, nel momento topico sono le due Ferrari 312 T4 di Jody Scheckter e Gilles Villeneuve a finire in fuga in quella che si trasforma sempre più in un'indimenticabile passerella trionfale. Gilles Villeneuve per l'occasione decide di non attaccare il compagno di squadra, avendo il privilegio d'essere suo amico, tanto da scortarlo fino alla fine verso la bandiera a scacchi che sancisce una storica doppietta del Cavallino Rampante e soprattutto la certezza matematica del titolo per il pilota sudafricano, alla sua prima stagione con la Rossa. Quanto a Gilles, resta convinto che la prossima chance iridata spetterà a lui, anche se, purtroppo, il destino gli ha riservato esperienze, difficoltà e epilogo di ben diversa natura. Monza 1979 è ovviamente un'apoteosi che inorgoglisce Enzo Ferrari e premia talento e versatilità del suo uomo più fedele e impegnato in pista, l'ingegnere Mauro Forghieri, il quale riesce nella missione ritenuta impossibile di battere tutte le rivali a effetto suolo potendo contare sulla 312 T4 dotata del motorone 12 cilindri piatto. Le avversarie son tutte sgominate, l'onore salvo, l'orgoglio alle stelle. E pochi giorni dopo, per onorare la memoria di Dino Ferrari, si va a Imola...



FERRARI CAMPIONE DEL MONDO



Sul palcoscenico della ribalta anche i meccanici del Cavallino

Alla festa dei Caschi d'Oro di Autosprint a fine anno sul palcoscenico della ribalta salgono anche i meccanici del Cavallino. È un tributo inevitabile dopo una stagione indimenticabile che oltre alla conquista del Mondiale Piloti porta anche il Mondiale Costruttori di F.1. Il fatto che Scheckter e Villeneuve si trovino ai primi due posti della classifica mondiale dovrebbe dire tutto. Ma questo non vuol dire che la Ferrari T4, definita "brutta" esteticamente parlando alla presentazione, sia stata una vettura imbattibile. Ma certamente è stata la vettura più affidabile del lotto, e questo in un campionato che si disputa su 15 gare è probabilmente la dote migliore. A inizio campionato sembravano le Ligier le migliori monoposto: ma poi la Rossa si è riscattata vincendo sui tracciati misti, e

ancora si è difesa a fine stagione sui circuiti velocissimi, quando è spuntata la stella Williams. Sei vittorie e sei secondi posti per la casa di Maranello sono certamente un risultato importante. Ma forse la cosa più importante, e da maggiore soddisfazione per un costruttore, e Ferrari lo può fare, che la monoposto di Scheckter ha preso punti, cioè è arrivata nelle prime sei posizioni, in 12 delle 15 gare disputate. E questo è un record che nessun altro pilota quest'anno ha saputo eguagliare. Definita una monoposto con scarso effetto suolo, la T4 ha saputo far valere le altre caratteristiche migliori che aveva rispetto alle rivali, e cioè il suo generoso motore 12 cilindri, potente, elastico e robustissimo, accoppiato al solito e collaudato cambio a T.

ACTUALFOTO



ANTERNO
CERAMICA



Lauda batte Gilles nel segno di Dino Ferrari

La gara 1979 di F.1 a Imola, non valida per il mondiale di F.1, è importantissima perché rappresenta il rodaggio pre-iridato del circuito del Santerno, il quale l'anno dopo ospiterà per la prima e unica volta il Gp d'Italia, dando poi vita al lungo ciclo del Gp di San Marino.

In pista, per questa occasione, sono selezionati alcuni tra i più grandi protagonisti del mondiale ancora in corso e tra questi due animeranno la sfida, scrivendo una pagina bella e intensa di agonismo. Stiamo parlando di Gilles Villeneuve su Ferrari e di Niki Lauda su Brabham-Alfa Romeo. L'austriaco in realtà è alla sua ultima corsa della prima parte della sua carriera, ma ancora nessuno può saperlo, forse nemmeno lui, perché il ritiro successivo a Montreal sarà atto improvviso e liberatorio, quindi apparentemente non programmato e istintivo. Di certo c'è che tutti sanno che quella di Imola sarà l'ultima corsa del connubio tra Brabham e Alfa Romeo,

perché dal successivo Gp del Canada debutterà in pista la Bt49 dotata del tradizionale Ford Cosworth V8, in luogo del motorone del Biscione. Così per certi versi la lotta che nasce in pista tra Gilles e Niki può essere letta anche come calda riproposizione dell'antico duello tra Ferrari e "Mamma" Alfa, con un epilogo piuttosto sorprendente e inatteso, quanto a trama. Infatti in frenata alla Tosa tutto è deciso da una toccata di Gilles a Niki, col canadese che si ritrova con un baffo offeso della sua T4, alto quasi in segno di resa all'austriaco che così può andarsene verso una vittoria non più insidiata da nessuno. Per Niki è un buon modo per prendere commiato dal mondo delle corse, che si rivelerà appunto pronto ad abbandonare, pochi giorni dopo. Quanto a Imola, il collaudo della struttura e della selettività del tracciato ha esito più che positivo. Il nome di Dino Ferrari, cui è intitolata la pista, viene così onorato ai massimi livelli.

ACTUALFOTO



Per Niki una stagione che prelude al primo addio

Neanche il fuoco del Nurburgring consuma Niki Lauda quanto la stagione 1979 al volante della Brabham-Alfa Romeo, nei colori Parmalat. La Bt48, in effetti, non è vincente, a volte si dimostra poco affidabile e fa piombare l'austriaco in un limbo strano, nel quale non era più abituato a stare. Minacciato sempre più dal confronto diretto col giovane e velocissimo compagno di squadra Nelson Piquet, a corto di podii, di punti e totalmente lontano dalla possibilità di una rigenerante vittoria. Gli altri, insomma, i rivali, sembrano volargli sopra, mentre lui continua a chiedersi incessantemente: "ma cosa cavolo ci resto a fare, in questo mondo fatto di gente che gira in tondo?". L'immagine che vi proponiamo è indicativa e emblematica rispetto a questo stato delle cose. Nel Gp di Monaco la Tyrrell 009 guidata da Didier Pironi vola sopra a Niki e per entrambi la corsa è bell'e finita. Il resto della stagione per l'austriaco non riserverà grandi gioie. La cosa più bella succede paradossalmente a Imola, nella gara non valida per il mondiale, di cui parliamo altrove. Poi davanti a lui c'è solo il weekend intenso e tranchant del Gp del Canada, quando, reduce da una sessione di prove, il campione raggiunge il punto di rottura e manifesta al suo patron Bernie Ecclestone l'intenzione di lasciare il circuito, la squadra e le competizioni. Tre in uno. È proprio un anno di cambiamenti e di scelte forti, il 1979. Ma, in questo caso, senza la caratteristica del non ritorno. Tempo un paio d'anni e Niki Lauda tornerà sui suoi passi, rientrando in F.1 e per vincere. Ma questa è un'altra storia.





SUTTON IMAGES.COM



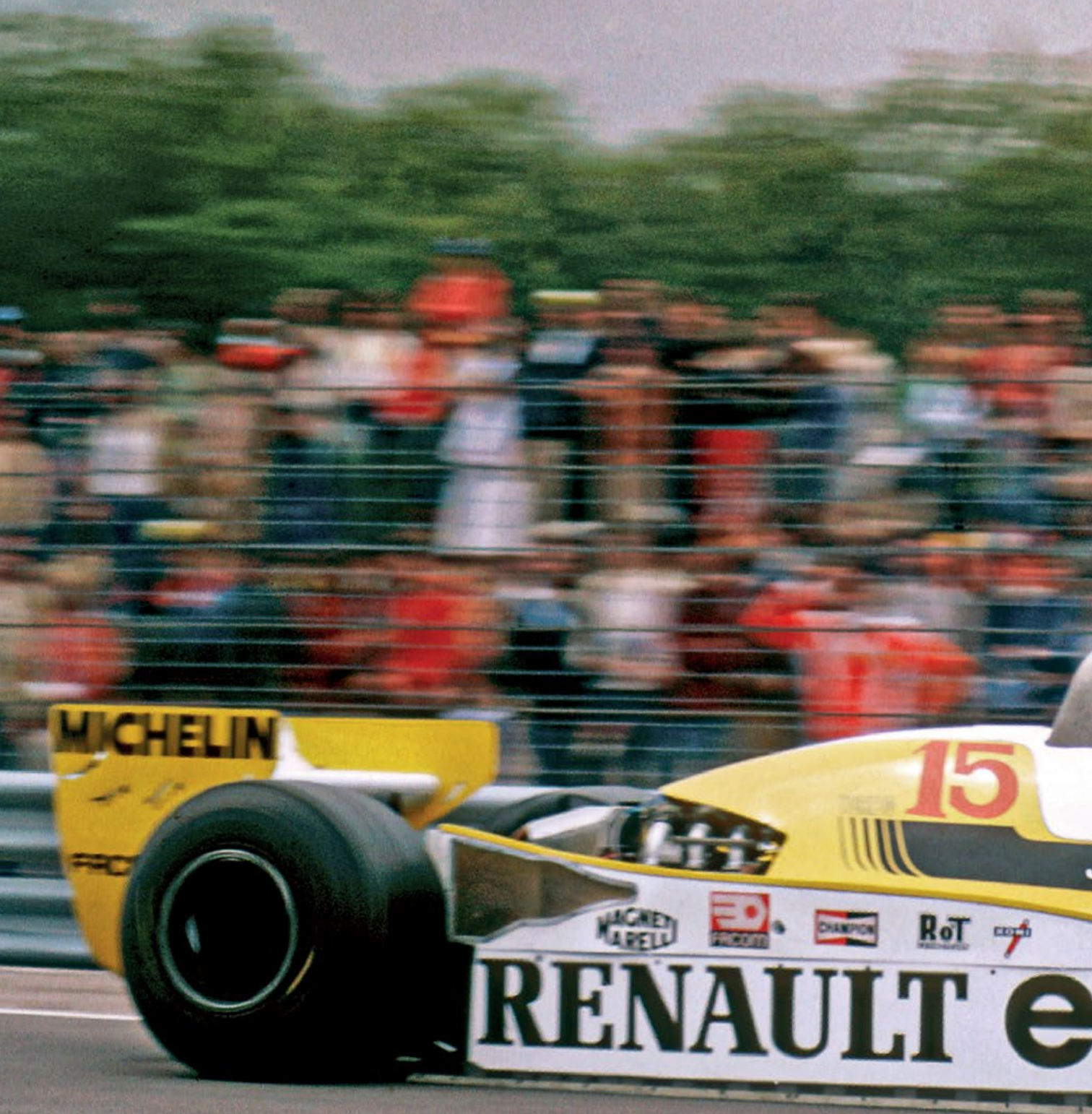
Hunt getta la spugna e poi non ci ripensa!

James Hunt nel 1979 ha soltanto 32 anni, ma, per intensità e eccessi, è come se ne avesse vissuti il triplo. In pista va ancora dignitosamente bene, ma in realtà è dal 1977 che non ha più una macchina vincente tra le mani. Le McLaren che gli danno sono ormai sorpassate, goffe e innocue rispetto alle wing-car che stanno cambiando la F.1 vincendo tutto e ovunque. Quando accetta la proposta di Walter Wolf, che nel biennio precedente ha fatto rinascere Jody Scheckter, James pensa sia tutto sommato una buona possibilità, perché la squadra è piccola ma ben finanziata, e dotata di un progettista di talento, ossia il giovane Harvey Postlethwaite. Fin qui la teoria. Ma poi c'è la pratica. La nuova Wolf, in realtà, non ha niente delle sue consorelle, molto più competitive. Non che sia lenta in assoluto, ma il suo destino è quello di vivacchiare dietro i protagonisti, senza possibilità di vittoria. E allora Hunt comincia a pensarci e alla fine arriva alla decisione di farsi liberare a metà stagione, dopo Montecarlo, ritirandosi dalla F.1 e dall'automobilismo. E nel suo caso è per sempre. Proprio in quel 1979 in cui due tra i più grandi campioni dello sport mondiale, Niki Lauda e Muhammad Ali, annunciano l'addio, salvo poi, rispettivamente, ripensarci. Il pugile andando a prendere botte contro Larry Holmes nel 1980 a Las Vegas, il pilota volando verso il terzo titolo mondiale che conquisterà a fine 1984. Storie di destini apparentemente paralleli ma molto divergenti. Hunt sarà il primo ad andarsene anche nella vita, col suo cuore che smette di battere il 15 giugno 1993. Ciao, grande.



LA RENAULT TURBO VINCE UN GP!

ACTUALFOTO



Jabouille sbanca ma nessuno lo fila...

Il 1° luglio 1979 a Digione Jean-Pierre Jabouille porta alla vittoria per la prima volta il turbo in F.1, spinto dalla Renault che è stata la prima e l'unica Casa a credere fermamente in lui e in esso. Ma Digione 1979 è anche il giorno della sfida tra Villeneuve e Arnoux. Sono entrambi nel cerchio magico e spietato del gioco, dove il tempo è sospeso e tutto può accadere. C'è chi conta le volte in cui le monoposto si toccano, in quei sei giri, e ciascuno azzarda un numero, mai inferiore a cinque. Nella telecronaca Rai, Mario Poltronieri, compassato signore della vecchia scuola, perde improvvisamente il controllo di se stesso e didascalizza quel che stanno facendo quei due, gridando come fosse al mercato. Ma il battistrada prosegue non più calcolato, in una strana dimensione in cui nessuno sembra più seguire le leggi della logica per rifarsi solo a quelle della poesia adrenalinica in atto. Il mondo, in altre parole, dimentica Jean-Pierre Jabouille che vince, invisibile e filato zero, mentre gli ultimi secondi di corsa consegnano alla leggenda Gilles e René: 2° il canadese e 3° il francese il verdetto. In fondo, però, il risultato non importa. Nella memoria di tutti c'è come un'ode sospesa, un'immagine ballonzolante con una macchia gialla e una rossa che caracollano e s'inseguono all'infinito. Perse in un moto rotatorio e coraggioso attorno ai saliscendi di Digione, a recitare quella che non sembra ormai solo una corsa ma la poesia di un pomeriggio che per molti, da quel giorno, non finirà più. E Jean-Pierre Jabouille resterà per sempre un vincitore innocuo e quasi dimenticato.



Laffite fino a Monza è contender iridato!

Tuono blu alla riscossa. La F.1 1979 nasce sconvolta da due monoposto francesi, le Ligier Js11, condotte da Jacques Laffite e Patrick Depailler. A Buenos Aires Laffite è in fuga e Depailler, non fosse per qualche capriccio all'accensione, suggellerebbe una clamorosa doppietta, che arriva puntuale due settimane dopo al Gp del Brasile. Le bluettes rifilano un secondo al giro a tutti. Il circus della F.1 è attonito. Cosa succede? Qual è il segreto delle nuove Ligier? Il mondiale è già finito? E chi lo vincerà, Laffite o Depailler? Andiamo con ordine. La Ligier è nella storia dal Gp di Svezia 1977 con Laffite, quando per la prima volta una combinazione tutta francese vince un Gp iridato. Il poderoso Matra V12 va in naftalina a fine 1978, lasciando spazio al filante Dfv V8 Cosworth. Sembrerebbe un ripiego ma non lo è, perché in piena era wing-car poter disporre di un motore meno ingombrante consente di ottimizzare i condotti Venturi, facendo comportare la nuova monoposto come una perfetta ala rovesciata, tale e quale alla caposcuola Lotus 79. Ma questo è niente. Perché in un periodo in cui tutti copiano la Lotus - la Tyrrell addirittura se ne esce con un clone -, la Ligier Js11 è la vettura più differente dalla caposcuola. Ed è così che il piccolo team di Vichy detta legge. La Ligier, piccola factory che tira avanti facendo cabine per trattori, diviene top team e il 49enne patron Guy Ligier, ex rugbysta, ex pilota di F.1, ex sognatore di un successo a Le Mans, diventa l'uomo del momento. Ma in F.1 niente è per sempre e nulla dura poco come il successo. Già al terzo Gp, in Sudafrica, la gara in altura sveglia il turbo Renault e le nuove Ferrari, le 312 T4, che sbancano al debutto. Le Js11 finiscono fuori strada. Un altro passo falso a Long Beach e la Js11 torna al successo con Depailler in Spagna, quindi in Belgio Patrick e Laffite inscenano un duello fratricida che favorisce il terzo incomodo, Scheckter su Ferrari. Dopo un nuovo doppio zero a Monaco, la stagione Ligier sembra mezza rovinata: Depailler è fuori con le gambe spezzate in un incidente in deltaplano, mentre Laffite stenta a riconoscere la monoposto. Il team non affina più l'aerodinamica della vettura alla galleria della Sera, si rivolge da tempo al governativo Institut des Arts et Métiers St. Cyr e ogni evoluzione diventa quasi involuzione. Le Js11 non vincono più, ma Laffite resta in corsa per il mondiale fino a Monza.





ACTUALFOTO



Depailler e il deltaplano maledetto

Patrick Depailler nel 1979 va per i trentacinque anni d'età ed è di fatto a una delle sue ultime possibilità di concretizzare in pista un talento stupendo unito a un coraggio tetragono e a un'indomabilità caratteriale commovente. Detto questo, i suoi anni in Tyrrell, benché iniziati sotto i migliori auspici, non si rivelano premianti, con la squadra dello Zio Ken che dà vita all'inizio di un lungo e malinconico declino, peraltro rischiarato dal fantastico trionfo di Patrick nel Gp di Monaco 1978 con la tradizionale 008 che si è presa la briga di sostituire la spettacolare e famosa P34 a sei ruote, di cui quattro anteriori. Detto questo, la chance che ha lo stesso Depailler a inizio 1979 è fantastica perché senza quasi sperarlo nella prima parte della stagione, insieme al compagno di squadra Jacques Laffite, si ritrova in mano la monoposto più competitiva del lotto. Tanto che i due, con Jacques più in palla di Patrick, nella trasferta sudamericana in Argentina e Brasile hanno la possibilità di fare strame degli avversari. In ogni caso le due vittorie toccano a Laffite, mentre Depa si consola con un quarto e un secondo posto. Il giorno della rivincita per lui arriva invece nel Gp di Spagna a Jarama, quando mette in fila tutti, ben rilanciandosi anche in chiave iridata. Ma per lui, in realtà, il mondiale è già agli sgoccioli, perché sommerà solo un ritiro in Belgio e un quinto posto a Montecarlo, poi il nulla. Un crash in deltaplano gli darà terribili fratture alle gambe, che lo porranno fuori dalle competizioni iridate per tutto il resto della stagione, sostituito deludentemente in Ligier da Jacky Ickx...





Chapman non la vuole curare

Colin Chapman con la Lotus 79 ha letteralmente dominato la stagione 1978, vincendo il mondiale con Mario Andretti, quindi le aspettative di tutti sono sulla nuova cratura, la 80, che dovrebbe estremizzare i concetti dell'effetto suolo segnando un nuovo grande passo in avanti della tecnologia verso un futuro quanto mai affascinante. Chapman rassicura: «Quando la vedrete per la prima volta, farà sembrare tutte le sue rivali dei veri e propri autobus», dice il patron inglese. Tutto vero, il colpo d'occhio è notevole, la concezione di macchina-ala estremizzata. Eppure i riscontri in pista sono deludenti. Un terzo posto in Spagna al debutto e due ritiri seguenti sono il magro bottino per Mario Andretti, che ben presto perisce ripiegare sulla vecchia, gloriosa e ben più consistente 79. Sentiamolo: «Il telaio torceva, c'era da fare dei rinforzi ma questo avrebbe significato appesantire la monoposto ed era completamente contro la filosofia di Colin Chapman. Per lui la leggerezza era tutto, aggiungere peso significava fare violenza, snaturare, togliere significato a qualsiasi suo progetto. Quindi le attese correzioni non arrivarono e non restò che ripiegare sulla macchina vecchia, peraltro senza alcuna possibilità reale di impensierire i rivali più competitivi, ossia Ferrari, Ligier, Renault e Williams che nel frattempo avevano fatto grandi passi in avanti». E la 80 finì la carriera prima di iniziata, peggio di un autobus mal riuscito...



ACTUALFOTO

A Zolder c'è Giacomelli!

Il 13 maggio 1979 a Zolder è il giorno più inatteso e sorprendente nella storia della F.1 Anni '70. E per un motivo bello, lieto e fondamentalmente mai immaginato prima. Perché dopo ventotto interminabili anni l'Alfa Romeo, al secolo mamma Alfa, o, più semplicemente, l'Alfa-Alfa, fa il suo ritorno nei Gp. Dopo che per oltre un quarto di secolo sembrava fantascienza l'agognato rientro, causa ragioni politiche, strutturali ed economiche. Ma alla fine, dopo ampio e sofferto dibattito, prevale la passione sulla ragion di stato e il cuore sulla politica, tanto che Bruno Giacomelli va a prendere il via del Gp del Belgio su una monoposto rossa che vale molto più oro affettivo di quanto pesa - e non pesa poco -. In quanto quella 177 panciuta e ormai anzianotta è l'incarnazione di un marchio leggiadro, di una storia grande nonché di un sogno antico che torna magicamente a materializzarsi. E proprio il grande Jack O'Malley, in pista, dopo una discreta partenza, finisce tamponato dalla Shadow di Elio De Angelis, così vedendo ben presto la fine della gara di entrambi, anzitempo. Ma il ghiaccio è rotto. L'impossibile s'è verificato. Potrà esserci un futuro per il marchio del Biscione e quell'avvenire sarà comunque contrassegnata da sfide, rimonte e guizzi, agli ordini del meraviglioso Carlo Chiti e col bravo Bruno come pilota... Viva l'Alfa Romeo!





LA WILLIAMS INIZIA A VINCERE

L'alba della Fw07 & l'ultima vittoria di Clay

Nel Gp di Gran Bretagna 1979 un immenso Clay Regazzoni coglie il suo ultimo successo in F.1 che coincide anche col primo del team Williams, grazie alla Fw07. Ispirata alla Lotus 79, la Fw 07 debutta in Spagna 1979 con Jones e rompe il cambio. In Belgio ha guai elettrici, ma a Montecarlo il secondo pilota Regazzoni braccia fino alla bandiera a scacchi il vincitore Scheckter. È un segnale importante e ricco di presagi. In Inghilterra rompe Jones e la gioia del primo trionfo del team la suscita così il grande Clay Regazzoni. La stagione è strana, divisa in due metà ai fini della classifica del campionato: con solo quattro risultati validi e sommabili per ciascuna, così la Fw 07, che ha iniziato a vincere troppo tardi, non può farcela, anche se in pista in assoluto ormai è la più forte. Si rifà l'anno dopo, in versione B, con nuove scocche irrigidite e l'aerodinamica posteriore affinata. Jones lotta a lungo con la Brabham di Piquet, altra bella bestia nella nidiata delle post-Lotus, infine a Montreal 1980 si laurea iridato, sublimando il ciclo. Ciclo che si era aperto grazie ai soldi degli sponsor arabi coi quali era stata finanziata la Fw06, nella seminale stagione 1978. Quando sulle fiancate della prima Williams fatta coi soldi veri, finiscono le decal di Fly Saudia, la catena di Hotel Abilad, la Technique d'Avant Garde di Mansour Ojeh e il colosso di costruzioni Dallah Avco, nel quale ha una compartecipazione la famiglia Bin Laden. In soldoni, un quadriennale con 400 milioni di lire versati per un pezzo di 1977, 1 miliardo e 300 milioni per il '78, 3 miliardi nel 1979 e 5 miliardi nel 1980.







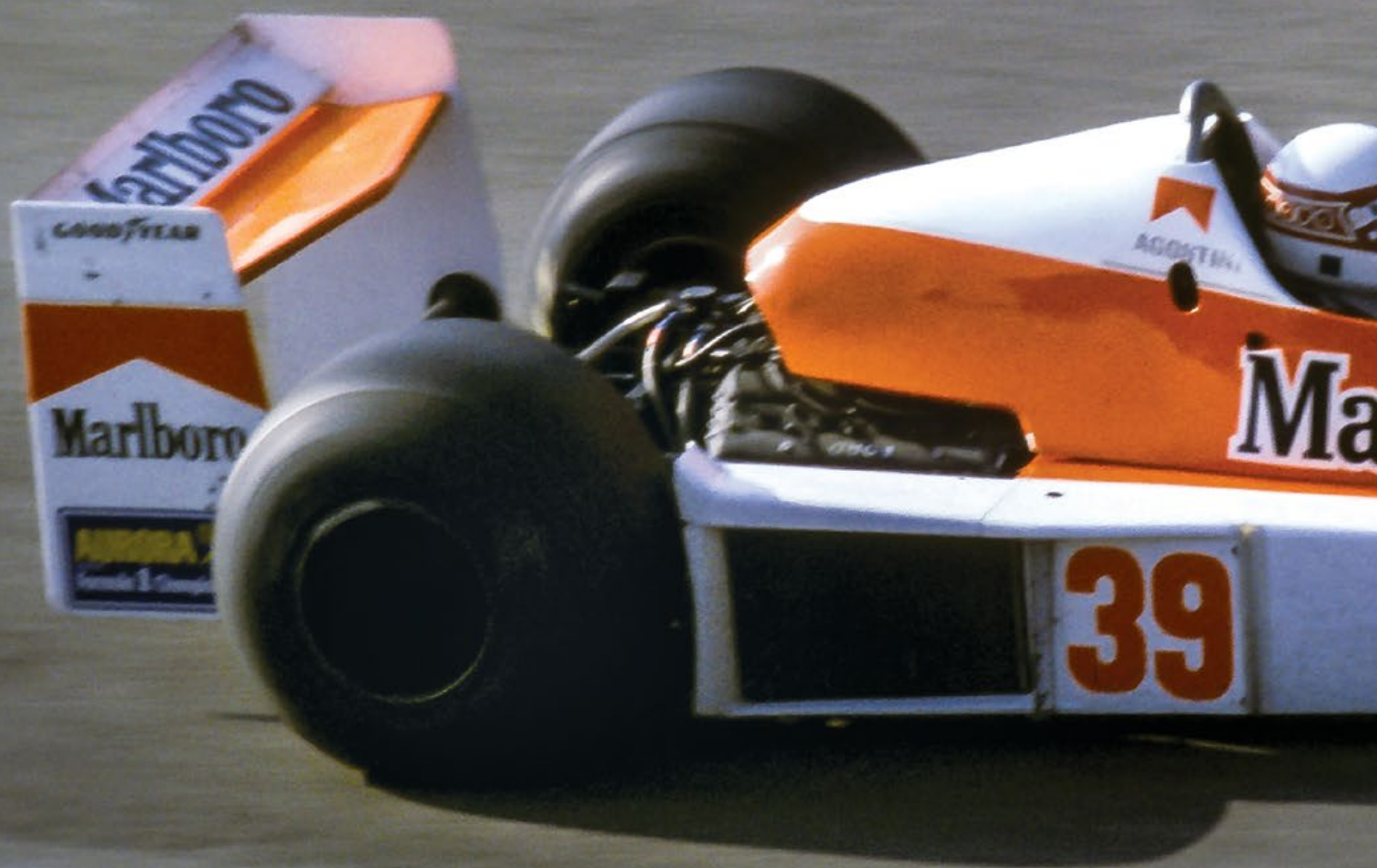
L'addio di Art alla F.1 con coraggio e dignità

La stagione 1979 per Arturo Merzario e il Merzario Team è ricca di difficoltà tecniche ed economiche praticamente insormontabili. La vecchia vettura dello scorso anno rimaneggiata e pomposamente ribattezzata A2 in realtà è stanca e priva di possibilità e la A3 dell'ingegner Valentini non si rivela all'altezza delle aspettative, tanto che viene ben presto giubilata. A metà stagione il coraggiosissimo ma sfiduciato Arturo può contare solo su due ritiri, il primo nella prima partenza del Gp d'Argentina e il secondo a Long Beach. Tutto il resto è infarcito da mancate qualificazioni, compreso il Gp di Monaco in cui il pilota-costruttore, infortunato a una mano, viene sostituito senza alcun successo da Gianfranco Brancatelli. A quel punto a Merzario non resta che acquistare un paio di scocche Kauhsen, montando le sospensioni della A3, in un trapianto-espianto che si rivelerà senza reali chance di successo. Da lì il comasco sarà protagonista di tutta una serie di mancate partenze, fino all'ultimo Gp. A ben guardare, tuttavia una garetta con la A4 la riesce a disputare arrivando persino in fondo anche se staccato. Stiamo parlando del Gp di Imola non valido per il mondiale, corso la settimana successiva del Gp d'Italia a Monza. In quell'occasione "Little Art" viene battuto al traguardo da Giacomo Agostini (al volante della Williams-Marlboro Fw06 privata di David Price), che ancora oggi lo prende in giro per la cosa. Il venerdì sera del Gp del Canada Arturo cena con Lauda, ormai deciso a ritirarsi dalla F.1 e i due, divisi dalle polemiche del dopo-Nurburging 1976, tornano in buone. Nella foto, Merzario con la A2 utilizzata a inizio mondiale, segnatamente nella trasferta sudamericana, in Argentina e Brasile.



AGOSTINI CORRE SU WILLIAMS!

ACTUALFOTO



Il grande Ago si difende bene con la vecchia Fw06

Giacomo Agostini nel 1979 ha trentasette anni ed è una leggenda assoluta delle due ruote, con quindici titoli iridati conquistati tra classe 500 e 350 cc. Il suo abbandono alle moto avviene a fine 1977 e il passaggio successivo è quello alle auto con la stagione di F.2 1978. L'idea però non si rivela delle migliori, perché il plateau dei partecipanti è densissimo, gremitissimo e le possibilità di guadagnarsi un posto in griglia di partenza assai scarse. Il problema è che Mino si ritrova con un telaio Chevron che non si confà alle sue caratteristiche di guida, le quali meglio si esprimerebbero con una March, che prova a fine stagione disputando una gara dignitosa a Hockenheim. Ma la delusione complessiva resta e allora basta F.2 e si alla F.1 di serie B, quella del campionato britannico Aurora Afx, dove Mino si schiera creando con l'appoggio della Marlboro un team che lo vede correre con monoposto Williams Fw06, quindi guidate da Alan Jones la

stagione precedente. I risultati in pista nella prima delle due annate che Mino disputerà in Inghilterra sono incoraggianti. Infatti finisce due volte a podio e giunge ottavo in campionato. E non solo: sempre con la sua Williams gestita da un giovane David Price prende parte alla Corsa dei Campioni a Brands Hatch e anche al Gp F.1 Dino Ferrari di Imola, nella foto, gare non valide per il mondiale. Nella prima occasione giunge 11esimo a due giri, mentre nella gara disputata sulle rive del Santerno è decimo, a un giro di distacco dal vincitore e davanti ad Arturo Merzario su Merzario A4, alla sua ultima apparizione in F.1. Le cose per Mino non miglioreranno l'anno dopo, perché l'arrivo delle Williams a effetto suolo lo toglie dalla lotta per il successo: nel 1980 sarà quinto nella classifica finale del campionato, ottenendo ben quattro piazzamenti da podio con altrettanti terzi posti. E per lui l'avventura F.1 di serie B si chiude qui.





Keegan che stagione!

Quando in un'uscita di strada a Oulton Park, Rupert Keegan si è fratturato una gamba, i componenti del team BS per cui l'inglese correva si sono messi le mani nei capelli per la disperazione. Era il 30 giugno e Keegan era tornato in lotta per il titolo nel campionato Aurora dopo un inizio disastroso in quanto a ritiri e tale da lanciare in orbita la stella di Kennedy. Poi Keegan si era ripreso e per tre volte aveva vinto alternandosi con il sorprendente Villota. Ma adesso? Keegan è rimasto fuori dal giro per diversi appuntamenti nei quali Villota e Kennedy hanno rimpinguato il loro già grosso bottino. Poi, fortunatamente per Keegan, ci ha pensato Zumino a vincere impedendo agli altri di fare un'abbuffata di punti e al rientro Rupert ha vinto per due volte di fila lasciando l'ultimo successo a Smiley con Villota che diventava meteora d'estate sparendo improvvisamente dai primi posti della classifica e Kennedy a leccarsi le ferite con un secondo posto a soli due punti dal vincitore.



SUTTON-IMAGES.COM



Il trionfo di Jacky Ickx con la Lola

“Con il 1979 anche la carriera sportiva di Jacky Ickx è arrivata alla fine anche se il campione belga si riserva di partecipare ancora alla sua gara preferita, la 24 Ore di Le Mans”. È questo che si legge su Autosprint Anno che al termine di quella stagione racconta di come sono andate le cose in tutti i campionati del mondo. Per Pierino il Terribile è arrivata, comunque, la soddisfazione per la vittoria nella miglior edizione degli ultimi anni della Can Am. Ickx (qui in azione a Trois-Rivieres in Quebec dove sarà costretto al ritiro) era alla guida di una Lola T333 CS del team Haas-Hall ed ha faticato non poco ad avere ragione della squadra Newman-Freeman che poteva contare sull'apporto di due validi piloti come il finlandese Keke Rosberg e Ellior Forbes Robinson. Quest'ultimo in particolare ha vinto due prove e fino all'ultimo ha contrastato a Ickx la vittoria finale. La grossa novità della stagione è stato l'ingresso delle vetture-ala con tanto di minigonne e proprio riguardo a queste, si è discusso tutto l'anno con la maggioranza dei piloti contrari a questa innovazione che fa crescere notevolmente i costi anche perché la maggioranza delle vetture non sono predisposte per essere modificate.





LAT



Quella 24 Ore vinta grazie alla pipì sul turbo!

La 24 Ore di Le Mans 1979 vive in gran parte sull'impresa della Porsche 935 K3 di Klaus Ludwig-Don Whittington-Bill Whittington, che sembra lanciata verso la vittoria, dopo che tutti gli attesi protagonisti sono saltati come tappi di champagne. Fatto sta che sul più bello, alle 10 e 43 della domenica mattina, a 5 ore dalla fine, il turbo della K3 si mette a fare le bizzze e l'annuncio, clamoroso, arriva fino al paddock: Newman può vincere la 24 Ore di Le Mans, perché la battistrada guidata da Bill Whittington è ferma a metà del rettilineo dell'Hunaudieres, col turbo bloccato. Bisogna metterci le mani, ma non è facile toccare un blocco incandescente, da 1200 gradi. Bill prende allora una delle decisioni più sorprendenti e geniali della storia delle corse. Si slaccia la tuta e fa la pipì sul turbo, accelerando il raffreddamento. Poi si mette a lavorare sulle pale per sbloccarle, mentre ogni quattro minuti, beffardo, il rivale Stommelen al volante dell'equipaggio Porsche - che comprende appunto anche il pilota patron Dick Barbour e il suo compagno di squadra, la superstar del cinema Paul Newman -, gli sventaglia accanto, sfrecciando a 300 all'ora. I giri di distacco da 9 sono diventati 4, quando Whittington riparte. Newman e Barbour ai box si guardano: niente da fare, il bel sogno finisce qui. Per la Porsche 935 K3 dei fratelli Manfred ed Erwin Kremer il successo è clamoroso e segna la glorificazione del loro modello elaborato partendo da una base 935 adattata per quanto possibile a tutti i dettami dell'effetto suolo, il decisivo "ground effect", imperante già dall'anno prima in F1.





“Occhi Blu” sfiora il clamoroso trionfo

Le Mans, notte tra il 9 e il 10 giugno 1979. La Porsche-Kremer 935 K3 di Klaus Ludwig e dei trafficanti di marijuana Bill e Don Whittington è inseguita alla disperata da un'altra 935 in versione IMSA, sulla quale lo scatenato capomacchina è Rolf Stommelen è coadiuvato dal grassissimo Dick Barbour, importante perché artefice logistico dell'intera operazione. Il terzo uomo della rossa 935 nei colori Hawaiian Tropic e preparata da Bob Garretson è, madame et monsieur, la stella del cinema Paul Newman. Scortato da un cordone infinito di security, pressato, inseguito, bramato, soffocato da una macchia di folla che lo insegue ognidove nel paddock, Occhi Blu è tranquillo solo quando s'incardina nell'abitacolo della 935, indossando un casco jet della Bell prima di tuffarsi verso la salita del ponte Dunlop. Ma approfondiamo l'analisi concreta della prestazione della superstar. Newman in tutto guiderà 4 ore su 24 di gara, avendo le palle di fare anche un turno di notte, dalle 4 e 16 alle 4 e 42, giusto per vedere l'effetto che fa. Il pingue Barbour in tutto assommerà 8 ore col volante in mano, mentre le altre 12 restano sul groppone a Stommelen che attacca come un forsennato, conscio che il peso dell'inseguimento è tutto sulle sue spalle. Alla fine non ci sarà niente da fare per la vittoria che andrà appunto alla Porsche 935 K3 schierata dalla squadra dei fratelli Kremer. Ma per Paul Newman è il giorno più bello della sua carriera di pilota gentleman. Stella non solo nel Cinema.





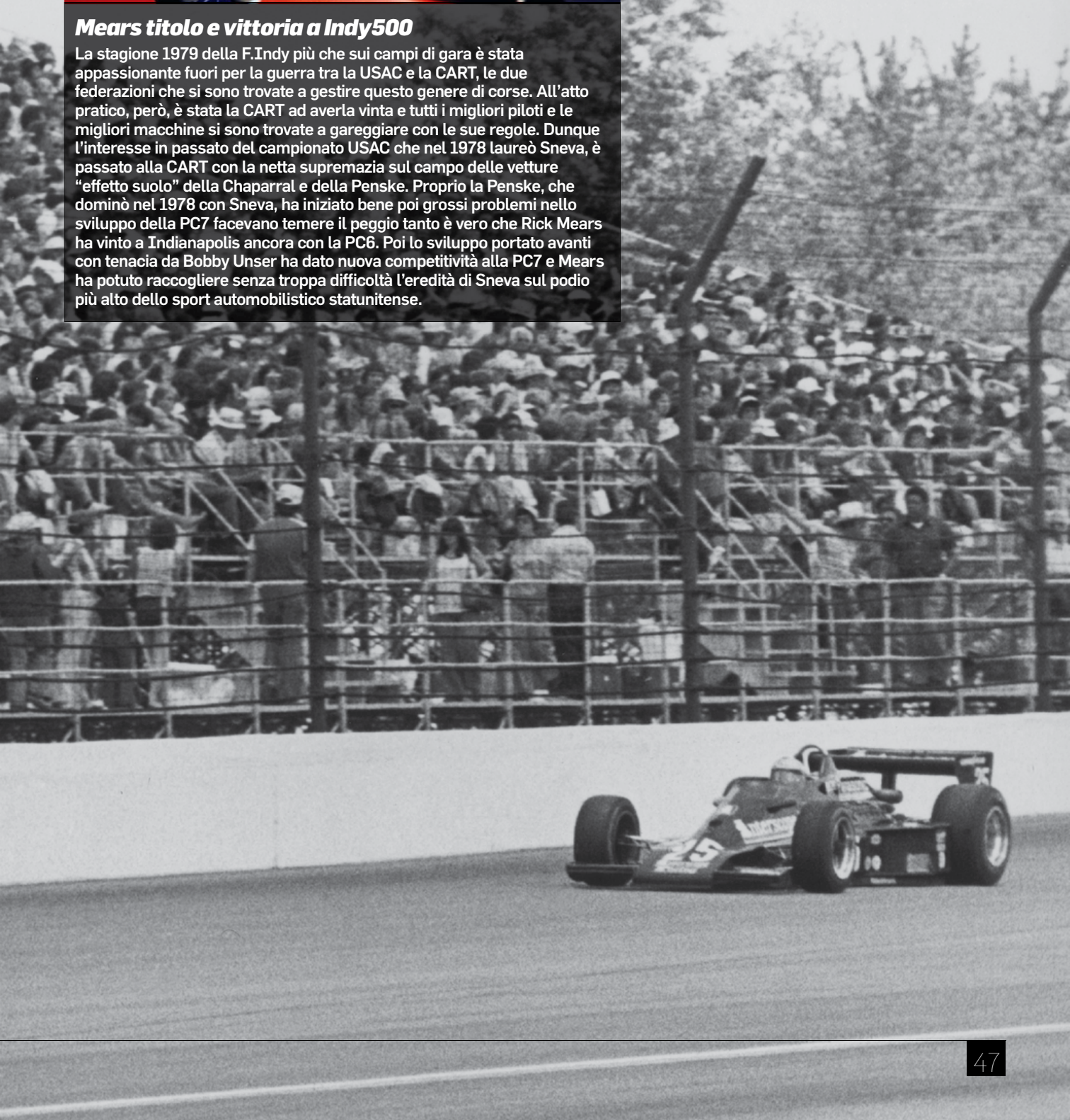
fotografie LAT





Mears titolo e vittoria a Indy500

La stagione 1979 della F.Indy più che sui campi di gara è stata appassionante fuori per la guerra tra la USAC e la CART, le due federazioni che si sono trovate a gestire questo genere di corse. All'atto pratico, però, è stata la CART ad averla vinta e tutti i migliori piloti e le migliori macchine si sono trovate a gareggiare con le sue regole. Dunque l'interesse in passato del campionato USAC che nel 1978 laureò Sneva, è passato alla CART con la netta supremazia sul campo delle vetture "effetto suolo" della Chaparral e della Penske. Proprio la Penske, che dominò nel 1978 con Sneva, ha iniziato bene poi grossi problemi nello sviluppo della PC7 facevano temere il peggio tanto è vero che Rick Mears ha vinto a Indianapolis ancora con la PC6. Poi lo sviluppo portato avanti con tenacia da Bobby Unser ha dato nuova competitività alla PC7 e Mears ha potuto raccogliere senza troppa difficoltà l'eredità di Sneva sul podio più alto dello sport automobilistico statunitense.



ACTUALFOTO





Surer vince con la March

Al termine della stagione 1978, durante la quale Marc Surer era stato la discreta ombra di Bruno Giacomelli, tutti lo davano come il più probabile protagonista nel '79. Rimasto nella squadra ufficiale March, evidentemente come prima guida, da quando Giacomelli se ne era andato, il pilota svizzero classe 1951 è stato incaricato di condurre tutti i test per preparare la 792. E quando la macchina, che portava moltissime novità, tra le quali un totale effetto suolo, con tanto di minigonne scorrevoli, denunciò sin dalla prima corsa tutte le sue numerose difficoltà, la colpa ricadde su Surer, che alla prima uscita, a Silverstone, riuscì tra l'altro ad autoeliminarsi nel giro di ricognizione assieme al suo compagno di colori Beppe Gabbiani. Le cose non miglioravano nella seconda gara inglese a Thruxton, ma questa volta non per colpa del telaio, ma del motore che esplodeva sul più bello quando Surer poteva aggiudicarsi la gara. Per fortuna la stagione si sbloccava al Nurburgring, dove con un'azzardata (ma azzeccata) scelta di gomme Surer riusciva ad ottenere la sua prima vittoria stagionale, subito raddoppiata in Italia, a Vallelunga. In lotta per il titolo fino all'ultima gara Surer la spuntava in extremis a Donington quando il suo avversario Brian Henton si girava a poche tornate dalla bandiera a scacchi. Con due punti di vantaggio l'elvetico faceva suo il campionato.





Prost sulla rampa di lancio

Già al termine della stagione 1978 Alain Prost si era affacciato in F.3 con i primi motori Renault, dei quali poco si sapeva e forse non convincevano completamente. Ma nel 1979, con un grosso bagaglio d'esperienza, il francese si è presentato ai nastri di partenza con l'assistenza ufficiale della Martini, motori Renault a profusione e il patrocinio della Elf. Sommando questa serie di elementi ci si può ben rendere conto delle chances che il piccolo pilota di Saint Etienne aveva in mano. Alla prima gara di Vallelunga è giunto 2°, alle spalle di un Ghinzani scatenato, ma il pilota bergamasco, che aveva preso punti nella precedente serie di F.2, non poteva per regolamento partecipare a questo campionato, e i primi nove punti andavano quindi ad Alain, il quale sommava sempre il miglior risultato anche nelle gare seguenti di Zeltweg, Zolder e Magny Cours. Ma forse il risultato di maggior prestigio Prost lo otteneva a Montecarlo (nella foto mentre festeggia sul gradino più alto del podio) dove dominava ampiamente la gara, mettendosi, se ce ne fosse stato ancora bisogno, sempre più in luce davanti ai team manager della F.1. Ma la stagione del francesino non terminava qui: dopo un 3° posto a Donington, poi una vittoria a Zandvoort che lo metteva quasi al sicuro, completata ancora da altri due risultati pieni, a Koutstorp e Jarama.

F.2 ALL'ITALIANA CON CHEEVER



ACTUALFOTO



L'Osella in F.2 prepara la F.1!

Ripensando all'importanza del 1979 Enzo Osella racconta: «La verità è che nel 1980 io non volevo fare la F.1. Ci fui quasi costretto, ma nessuno lo sa». È ora di dire come andò, tornando proprio a quel seminale '79, anno di vigilia ai favolosi Eighties... «Nel 1979 facevo la F.2 con Cheever e la FA2 andava a meraviglia, fummo in corsa per il titolo europeo fino alla fine e ci consolammo vincendo la graduatoria Tricolore. Inoltre avevo assemblato dieci Bmw M1 per il monomarca ProCar. Me le aveva ordinate il boss Neerpasch, conosciuto anni prima quand'era pilota Abarth. Fatto sta che nella ProCar facevo correre De Angelis e lì conobbi lo sponsor Denim che mi disse chiaro: "Per la F.2 non ti diamo neanche una lira, ma se fai la F.1 la cifra la fai tu". A quel punto non potevo rifiutare, ma era novembre e il mondiale cominciava a gennaio...». Una sfida impossibile... «...Quasi. Adattai in fretta e furia il progetto F.2 e mi lanciai nell'avventura con Cheever, che portò lo sponsor MS». Ecco così che la stagione 1979 diventa fondamentale snodo per la storia di Enzo Osella, Eddie Cheever e per lo stesso tecnico Giorgio Styrano, dietro al progetto della F.2 che corre in predominante arancione, in ossequio al main sponsor Utensili Beta. Quanto a Eddie Cheever, l'americano di Roma, dopo il catastrofico 1978 in cui aveva cercato di inserirsi senza buoni risultati nel mondiale di F.1, prima con la fallimentare Theodore e poi con la moribonda Hesketh, l'annata nella formula cadetta da protagonista, anche se non da trionfatore - perché il titolo andrà appunto a Surer (March) davanti a Henton (Ralt) - lo vede comunque buon protagonista, in grado di ricostruirsi un'ottima reputazione. Che lo riporterà nei Gp, proprio col marchio Osella.

ACTUALFOTO





Gran binomio Ghinzani-Alfa

Su As Anno 1979 che compendia tutti i risultati della stagione si legge: "Quando un pilota che è già stato campione europeo della specialità si ripresenta seriamente in pista per assicurarsi un titolo italiano per gli avversari, almeno sulla carta, ci sono ben poche speranze. E così è stato per tutti i protagonisti della F.3 tricolore che si sono visti fin dalla gara d'apertura a Varelunga un Piercarlo Ghinzani di troppo anche se l'interesse per il motore Alfa Romeo che aveva adottato poteva sempre nascondere la possibilità di qualche defaillance da gioventù. Invece l'Alfa si è rivelato un propulsore vincente perlomeno quando il pilota cui si accompagnava (ma anche Michele Alboreto quando lo ha provato nella gara di chiusura a Imola ha gustato la vittoria) ed il binomio Ghinzani-Alfa con ben sette vittorie su undici gare non ha avuto troppi problemi a sbarazzarsi della concorrenza pur con l'abilità messa in luce appunto da Alboreto, da Baldi, e da Pardini (quest'ultimo però troppo poco al traguardo). È, insomma, una stagione da ricordare per Ghinzani che nel 1979 si assicura anche il titolo nazionale più prestigioso. Infatti, è campione italiano assoluto di velocità...

COPPA D'EUROPA VETTURE TURISMO

ACTUALFOTO





Facetti-Finotto fanno filotto!

Ce l'ha fatta solo a fine stagione Carluccio Facetti ad agguantare il titolo europeo turismo, in coppia con l'amico-mecenate Martino Finotto, dopo una lunga lotta con l'equipaggio belga composto da Xhenceval-Dieudonné. Il loro finale di stagione è stato comunque entusiasmante e i due italiani si sono aggiudicati con 160 punti il titolo che apparteneva già a Umberto Grano. Il 1979 per Facetti e Finotto era cominciato con una lunga fila di secondi posti, prima a Vallelunga, poi al Mugello, in entrambi i casi battuti da Giacomelli, e poi ancora a Brno. La rivincita al Nurburgring, dove i due italiani riuscivano a mettere al secondo posto la coppia rivale. La gara successiva, a Zandvoort, era ancora un capolavoro dei nostri, come pure a Salisburgo, dove riuscivano per la seconda volta a prevalere sulla vettura identica di Umberto Grano. Battuta di arresto per surriscaldamento a Pergusa, con un secondo posto, ma ancora gran finale a Silverstone e Zolder per aggiudicarsi il titolo. Classe 1935, Carlo ha gran parte del merito di questo risultato, con la sua grande esperienza che ha acquistato in gare di durata e con vetture con le ruote coperte. E appunto la sua esperienza è stata fondamentale in questo campionato, che il pilota-preparatore di Bresso ha alternato con la partecipazione al Mondiale Marche con una Porsche 935.



ACTUALFOTO



È febbre Villeneuve anche su Beta

Sulla pista di Imola, Villeneuve si rende gran protagonista di un grandissimo show autentico beniamino del pubblico



Che show su e giù per lo **Stivale**

CON LA NUOVA BETA GRUPPO 5 GILLES VILLENEUVE AGITA UN'EDIZIONE STELLARE DELLA GRANDE CORSA A TAPPE CHE INCENDIA MEZZO BELPAESE. IN UN FINALE A CARTE BOLLATE LA VITTORIA VA ALLA PORSCHE DI MORETTI-SCHON-RADAELLI

di **ANDREA CORDOVANI**

Stuzzicano ancora l'immaginario collettivo i racconti legati al Giro d'Italia, grande maratona a tappe, un mix tra velocità e rally, traiettorie e contrasterzi. L'edizione del 1979 è sicuramente la più bella e incredibile. Un vero e proprio boom il Giro numero 7 con l'ASA che schiera due nuove Beta Montecarlo Gr.5 da 370 cavalli in versione silhouette (la vettura aveva appena debuttato nel Mondiale Marche) e una Ritmo. Col numero 576 c'è la Beta-Alitalia condotta da Villeneuve-Rohrl-Geistdorfer; col numero 577 c'è un altro esemplare con i colori Pirelli in livrea rossa con striature nere affidata a Patrese-Alen-Kivimaki. L'equipaggio in gara con la Ritmo-Alitalia, infine, è composto da Bettenga-De Vito-Perissinot.



fotografie ACTUALFOTO

Il percorso come da tradizione comprende prove speciali, tratti in salita e gare in circuito: tutti i maggiori team mettono insieme rallisti e velocisti in una sfida che quell'anno si allunga per 2280 km, divisi in cinque tappe. La gara scatta da Torino alle 19 e 30 di sabato 20 ottobre. Poche centinaia di metri dopo, in corso Siracusa, la Beta Turbo n.576, guidata da Rohrl è già ferma per noie elettriche. Spiega il tedesco: «Una cosa assurda, ad un certo punto si è spento tutto». I primi soccorsi sono prestati da due meccanici della rete assistenza Fiat ordinaria, che si trovano lì per caso e si sono fermati.

Dopo venti minuti il motore riparte, ma è molto tardi e non resta che una chance per arrivare in tempo al primo controllo orario. Via radio arriva l'ordine: «Autostrada». Verso le 21, all'addetto assonnato del casello della Torino-Piacenza si presenta la Beta-Alitalia. Il casellante prova a chiedere la cilindrata, sbircia la macchina e poi desiste e gli allunga un biglietto classe 4. Nel frattempo ad Asti la vettura 577 condotta da Alen è ferma a causa di una perdita d'olio originata da un tappo del serbatoio del carter secco. Al controllo orario le due Beta sono in ritardo,

Beta squalificate

Non è stato certo immune da errori Villeneuve che con Rohrl e Geistdorfer concludono davanti a tutti nell'edizione del 1979 del Giro d'Italia, ma saranno squalificati, assieme all'altra Beta di Patrese-Alen-Kivimaki (nella foto sotto) per taglio di percorso

4 minuti per Rohrl e 11 per Alen. La spiegazione ufficiale data da Fiorio per il ritardo è che le due Beta hanno faticato ad uscire dal parco assistenza appena 2 km prima, a causa dell'enorme ressa della gente attorno alle vetture e viene richiesto, poi ottenuto, l'annullamento del c.o. La gara scorre e le due Beta al termine della prima tappa Torino-Misano riescono a contenere i danni. Nel trasferimento tra Imola e Misano le due Beta percorrono nuovamente un tratto autostradale. La terza tappa vede il ritiro dell'equipaggio Facetti-Finotto con la Porsche 935, al momento in testa alla corsa. Tutto questo dà un po' di respiro alle due Beta Montecarlo che, grazie alla buona affidabilità generale, riescono a recuperare il tempo perduto. La concorrenza più agguerrita è quella dell'equipaggio Moretti-Schon-Radaelli su Porsche 935 biturbo, rallentati però da noie meccaniche piuttosto serie. Sulle speciali della terza tappa le Beta vanno fortissimo, e anche in pista il feeling con la vettura è migliorato, tanto che Patrese riesce a stare davanti a tutti a Vallenga e Magione. Al termine della tappa Villeneuve-Rohrl sono saldamente in testa, seguiti da Moretti-Schon a 4' e 15", e terzi Patrese-Alen a 39". La quarta tappa vede l'abbandono di Villeneuve, impegnato su altri fronti, ma Rohrl riesce comunque a mantenere la testa della corsa. La coppia Patrese-Alen, invece, recupera i 39" di distacco dalla Porsche 935 e al termine della tappa è al comando. Al Mugello Moretti-Schon sono in grave difficoltà meccanica, addirittura vengono doppiati e danno l'impressione che l'obiettivo sia quello di arrivare a Torino e concludere la corsa. La tappa finale si apre a Varano. Patrese e Rohrl dominano ma dalle retrovie rispunta la 935 di Moretti che riesce a piazzarsi al terzo posto. A Monza è ancora battaglia tra Moretti e le due Beta, Patrese scatta al comando ma viene passato al terzo giro. L'impressione è che la Porsche prenda il largo invece Patrese riesce nell'impresa di contenere il distacco in soli 3 secondi. Rohrl mantiene agevolmente la terza posizione ma non può evitare di essere doppiato. L'arrivo a Torino vede le Due Beta Montecarlo in testa alla classifica assoluta. Primo Ville-







fotografie ACTUALFOTO

neuve-Rohrl-Geistdorfer, secondo Patrese-Alen-Kivimäki. Terzo Moretti-Schon-Radaelli a 6'48". La vittoria dura però appena 330 minuti. A seguito del ricorso del terzo arrivato, corredato da testimonianze orali e scritte, il collegio dei commissari esclude le due Lancia, in base a quanto sancito dal regolamento di gara, che prevede la squalifica per chi commette tagli di percorso, anche in fase di trasferimento.

In autostrada di notte a tutta canna

Sottolinea Daniele Audetto che, con Fiorio, era a capo di quella spedizione: «Beh, l'operazione di far correre Gilles Villeneuve fu semplicemente una decisione ASA. Siccome Fiat era "proprietaria" e sponsor della Ferrari, non ci furono problemi con il Commendatore, e il ritorno mediatico fu enorme. Gilles



Che grande Ritmo!

Quella di Attilio Bettega al Giro d'Italia del 1979 è una straordinaria cavalcata che si conclude con la conquista del secondo posto assoluto. In basso, la Porsche con la quale Moretti-Schon-Radaelli conquistano la vittoria dopo la penalizzazione delle due Beta

“

Con la Ritmo Attilio Bettega, coadiuvato da De Vito e Perissinot, stupisce tutti e chiude al 2° posto assoluto dietro alla Porsche di Moretti-Schon-Radaelli

fece una partenza a Imola pazzesca, praticamente bruciò la frizione e fece bollire il motore... per arrivare in tempo al controllo orario di Misano, per fare un'importante assistenza, Geistdorfer e Kivimaki presero l'autostrada, come già fece Walter al primo CO dalla partenza a Torino, per un altro problema tecnico, risolto in molto tempo. Percorse l'autostrada a tutta canna di notte, senza problemi, e arrivò in orario al CO. Purtroppo da Imola a Misano ci mise lo zampino qualcuno che testimoniò il passaggio di Walter e Markku in autostrada, cosa non chiara sul regolamento. Corremmo sub-giudice vincendo il Giro, ma poi fummo squalificati, perché "il percorso ufficiale non prevedeva autostrade" pur non essendoci nessun controllo a timbro o di passaggio. Vinsero Schoen e Moretti. Ma il ritorno pubblicitario fu enorme, superiore ad una scontata vittoria, e la

stampa e i tifosi, presero la difesa della Lancia per l'ingiusta squalifica».

Lo straordinario Giro di Bettega

L'esclusione dalla classifica delle due Beta ufficiali consegnò la vittoria alla Porsche di Moretti-Schon-Radaelli e fece schizzare al secondo posto assoluto Attilio Bettega e la Ritmo. Un risultato incredibile per la piccolina che aveva debuttato esattamente un anno prima e proprio sulle strade del Giro d'Italia con Scheckter e Patrese. Il pilota trentino era navigato da Maurizio Perissinot e coadiuvato in pista da Enzo De Vito. Una cavalcata straordinaria per la Gruppo 2 biancorosoverde contrassegnata da prestazioni cronometriche incredibili.

Nella prima tappa con le Beta in difficoltà è soprattutto Bettega a tenere alto l'onore dell'ASA. Attilio chiude al terzo posto la parte stradale, tre volte sesto ed una volta quarto assoluto nei suoi tempi fatti registrare in prova con De Vito che in pista si difende alla grande. Nella seconda tappa Bettega fa segnare il 6° tempo sulla salita dello Spino ed è 5° sulla speciale di Lisciano Niccone e 6° su quelle di Collepepe e S. Anatolia.

La terza tappa scatta con la salita del Terminillo e la speciale di Contigliano: Attilio in entrambe stacca il quinto tempo assoluto. Dopo le prove in circuito (dove De Vito corre da par suo) torna poi al volante sulla salita di Orvieto e si piazza 7°. La speciale di Radicofani chiude la giornata: Bettega è terzo dietro Alberto Alberti e Markku Alen. Sulla pista di Magione si inaugura la quarta giornata. De Vito è 5°. Segue la ps di Stia (Bettega 6° tempo), la sfida in Circuito al Mugello (De Vito 8°). Sulla speciale di Castel di Cassio, la Ritmo-Alitalia blocca il cronometro sul secondo tempo assoluto e su quella di San Antonio il terzo. Si arriva alla quinta tappa. L'epilogo di una gran bella avventura che termina col quarto posto che diventa secondo in seguito all'esclusione delle due Beta. In quei giorni Autosprint scrive: "In Gruppo 2 c'è stato il dominio della Ritmo ufficiale di Bettega-De Vito-Perissinot. Ammettiamo pure che la vettura fosse particolarmente ben preparata, soprattutto eccezionalmente assistita, ma a parte la rottura del cambio nell'ultima tappa non ha avuto noie, dando una dimostrazione soprattutto sul piano dell'assetto (con i nuovissimi P7 ultrabassi da 15") veramente notevole. Bettega non era da scoprire, De Vito sì, e l'avellinese ha legittimato con una condotta di gara accorta ma decisa il suo primo posto nel campionato Fiat-Alitalia e la fiducia riposta in lui dai dirigenti ASA, fiducia che è andata crescendo man mano che la gara si svolgeva, fino alla decorazione sul campo con tuta biancoverde e giacca a vento ufficiale. Peccato solo che lo sponsor Alitalia abbandonò, ormai..."

ALITALIA

Gli Almeras fanno il bis

Jean Marie e Jacques Almeras, ancora loro. Come nella stagione precedente, anche nel 1979, sono i due fratelli francesi - piloti e preparatori - a mettere la loro firma nell'Europeo della Montagna. Il primo, classe 1943, conquista il titolo nella categoria B (riservata alle vetture competizione); il secondo s'impone nella categoria A (per le vetture produzione). Insomma anche nel 1979 si ripete ciò che Nesti, attualmente il più grande scalatore in assoluto aveva previsto: l'euro-montagna è stato vinto da una silhouette e non da una sport; cioè da una vettura che non è mai stata in grado di realizzare un assoluto, ma che ha sempre e solo metodicamente vinto la sua categoria. Di questa situazione non ne ha certo colpa il maggiore dei fratelli Almeras che ha saputo ben sfruttare questo regolamento che lo favoriva nettamente e si è aggiudicato per la seconda volta consecutiva la serie continentale delle salite sempre al volante della sua impeccabile Porsche Gruppo 5. Con 200 punti (frutto di ben dieci vittorie di categoria) ha fatto suo il campionato mentre Nesti ha chiuso a quota 185 e si è consolato con la conquista dell'ennesimo titolo tricolore della montagna. Il più giovane dei due fratelli Jacques (classe 1949), che è poi quello che prepara i motori nel bellissimo atelier a Montpellier, si è ripetuto e ha vinto per la seconda volta consecutiva il l'Europeo riservato alle vetture produzione.





Waldegaard sei troppo **Ford!**

È L'ANNO DELLE PRIME VOLTE: LO SVEDESE
CONQUISTA IL PRIMO TITOLO IRIDATO
PILOTI DELLA STORIA; LA ESCORT
È CAMPIONE DEL MONDO MARCHE...

di **ANDREA CORDOVANI**



Per 1 punto Bjorn batte Mikkola

Waldegaard, qui in azione a Montecarlo, conquista il primo titolo iridato Piloti nella storia dei rally battendo per un solo punto il compagno di squadra Mikkola



Il 1979 è una sorta di linea di demarcazione nella storia dei rally. Per la prima volta, infatti, ad imporsi è una casa inglese nella corsa all'iride costruttori: la Ford. A nove anni dall'istituzione del Mondiale Marche e dopo cinque stagioni di dominio consecutivo di Lancia e Fiat, è la Escort a spezzare l'egemonia italiana al vertice della specialità e a mettere le mani su un titolo inseguito ormai da tempo. Con cinque successi su 12 round in programma le vetture curate nella factory di Boreham scavano un solco profondo con la concorrenza. 122 punti dice lo score finale messo a segno dalla Ford; Datsun insegue a quota 108 e Fiat a 92. Non c'è storia contro le Escort capaci di impressionare tutti fin dall'inizio. Peter Ashcroft il diesse della Ford racconta in quei giorni: «Abbiamo usato la Escort continuamente nei rally sin dal 1968. A Boreham siamo molto uniti, siamo in pochi e siamo stati in grado di concentrarci esclusivamente su questo modello senza interruzione. Non abbiamo usato in corsa e nei rally quasi nessun'altra vettura in questo periodo, perciò siamo stati in grado di impegnarci nello sviluppo della Escort. Solo negli ultimi anni ci siamo indirizzati sul campionato del mondo e così siamo andati solo in gare che erano convenienti per motivi di marketing. Ciò ci ha aiutati a svilupparla senza distrazioni». E a chi gli chiede se ritiene che la musica sarebbe cambiata se Ford avesse preso più sul serio i rally internazionali nelle stagioni precedenti, il direttore sportivo risponde: «Forse, però i nostri progetti risentono di altre faccende, tipo motivi di mercato. Spesso qualcuno della compagnia ci chiede di partecipare a una certa gara, ma il budget si consuma rapidamente facendo così. Penso che la Fiat si trovi in una situazione analoga alla nostra. Quest'anno hanno partecipato al Rally del Brasile per motivi di mercato. Tuttavia ciò assorbe gran parte del budget. Nel 1979 abbiamo resistito a gran parte di queste richieste e ci siamo attenuti al solo programma mondiale di cui ci eravamo messi d'accordo dall'inizio dell'anno. Avrei voluto che il Mondiale 1977 e 1978 (ovvero i due titoli vinti dalla Fiat) fossero stati programmati in questo modo, ma ci sono molte cose, come il budget, la sponsorizzazione e cose del genere, che hanno il loro effetto sulla riuscita. Siamo controllati da un budget stretto». Stretto ma sufficiente per sconfiggere la concorrenza, stavolta. Per tanti anni quel titolo rimarrà un bel ricordo nella storia rallistica del colosso di Detroit: toccherà aspettare gli anni Duemila per tornare a riveder le stelle...

Primo Mondiale Piloti

Se per il titolo Costruttori non c'è stata praticamente storia, ben più palpitante è stata la corsa alla conquista dell'iride piloti da parte di Bjorn Waldegaard

ACTUALFOTO



”

Waldegaard e Mikkola lavorano per aiutarsi a vicenda e per aiutare il team a vincere

PETER ASHCROFT DIESSE FORD

Ford, primo centro nel Mondiale Marche

Con 5 successi su 12 round in programma, la Ford (qui in azione con Hannu Mikkola) conquista il primo titolo costruttori nel campionato del mondo rally



”

**La nostra vittoria
è frutto di una
oculata
programmazione
delle gare da
disputare
nel corso della
stagione**

PETER ASHCROFT

e Hannu Mikkola. Una battaglia tutta in seno alla Ford. Dopo la Coppa Fia, il 1979 è l'anno del primo campionato del mondo piloti ufficialmente dichiarato. E la battaglia è davvero incandescente: alla fine della stagione solo un punto dividerà i due contendenti. Parlando dei rapporti in squadra tra Bjorn e Hannu il ds Ashcroft sottolinea: «*Lavorano per aiutarsi a vicenda e aiutare il team*». Alla Ford non piacciono i giochi di squadra e la battaglia tra lo svedese e il finlandese dura per tutta la stagione. Va in testa Waldegaard, grazie alla regolarità nei piazzamenti. Mikkola, però, non molla tanto che al Safari, quarta gara della stagione, i due sono in perfetta parità! Poi ancora Waldegaard domina l'Acropoli dove il compagno di squadra-rivale rimane a bocca asciutta. Sulle pietraie greche c'è il primo break della stagione ma un'annata da non dimenticare continua a riservare una sorpresa dietro l'altra e vede Alen conquistare con la 131 Abarth il suo terzo 1000 Laghi. Per i due alfieri della Ford è solo un momento di debolezza, soprattutto per Waldegaard, che torna al successo in Canada. Il mondiale piloti sembra nelle mani dello svedese, ma il regolamento lascia la porta aperta a una ridda di dubbi su quanti - e soprattutto - quali sono i risultati utili. Nicolas che non vince da mesi, fa suo il RAC dove Waldegaard è solo nono. Non è finita: i due assi della Ford trovano ancora modo di sfidarsi ancora una volta al volante della Mercedes Coupé! Il successo arride ancora a Mikkola, proprio davanti a Waldegaard per una sola lunghezza. A 36 anni il primo campione del mondo è proprio lui!

Saab, prima vittoria turbo

Ci sono anche altre curiose storie parallele che si intrecciano nel Mondiale Rally 1979. Accade un po' di tutto quell'anno. A cominciare dalla prima vittoria di una vettura spinta da motore turbo. L'evento, fino a quel punto eccezionale, si verifica a febbraio in occasione del Rally di Svezia. È Stig Blomqvist con la Saab a conquistare questo storico risultato. La guizzante trazione anteriore svedese spinta da un quattro cilindri 2 litri che grazie al turbo Garrett a gas di scarico eroga 250 cavalli mette la sua firma nel secondo appuntamento della stagione. Il primo e unico per Saab nel Mondiale. Che Blomqvist edifica in maniera splendida sulle strade di casa. Pilota e macchina svedese è una grande festa. Stig deve vedersela contro l'armata Ford, forte degli assi Waldegaard, Mikkola, Vatanen, con Alen e la 131 Abarth, con Airikkala sulla Vauxhall Chevette. C'è tutto il meglio - o quasi - del rallismo mondiale e soprattutto, ci sono i grandi specialisti nordici del ghiaccio. Ma contro il freddo Blomqvist non c'è niente da fare. Prima lascia sfogare la concorrenza e poi comincia a far segnare il miglior tempo nelle speciali. Una



” ***Ci pensa proprio uno svedese, Stig Blomqvist, a regalare alla Saab, la vittoria nella gara di casa***

ACTUALFOTO

1979 con tanti protagonisti

A sinistra Waldegaard e Thorszelius che si aggiudicano il primo mondiale piloti della storia dei rally. A destra il re del Safari Shekhar Mehta che va a segno con la Datsun. Sotto Blomqvist vincente con la Saab Turbo al Rally di Svezia



progressione che mette alle corde i rivali, tanto che a un certo punto Waldegaard tira i remi in barca e si accontenta della piazza d'onore. Finisce con champagne e fotografie. Sono le uniche che immortalano una Saab davanti a tutti in una gara valida per il campionato del mondo.

Safari? Magari!

Quarto round del Mondiale Rally 1979, il Safari Rally, anche in questa edizione, mantiene fede alla sua fama di scheggia impazzita all'interno della stagione. Una terribile avventura dove nessuno è in grado di avere tutta la situazione sotto controllo. Qui non vincono le auto più veloci, bensì quelle più resistenti che in altri contesti chiuderebbero con sul groppone distacchi pesanti. A contendersi la vittoria, stavolta, sono Mercedes, Datsun e Peugeot. Brilla per la sua presenza anche un'agguerrita squadriglia Fiat con ben quattro 131 Abarth al debutto sulle piste equatoriali. Un poker di vetture per Alen, Rohrl, Munari e il locale Ulyate. Per il Drago quella con la gara keniana è una specie di ossessione. È la ciliegina che manca al suo favoloso palmares. Proprio al vincitore della Coppa Fia 1977 è affidato lo sviluppo e la messa a punto della versione Safari della 131 e la vettura, pur non avendo mai lottato per la vittoria, non delude.

Tutti e quattro gli esemplari al via, infatti, concludono la massacrante maratona: Alen è 3°; Rohrl 8°; Munari 10°; Ulyate 14°. Come al solito la gara vede continui capovolgimenti di fronte. E il primato passa più volte di mano. Inizialmente balza al comando Waldegaard con la Mercedes 280E, dotata di cambio automatico. Poi passa a condurre Makinen su Peugeot e quindi davanti tutti si issa Hannu Mikkola anche lui su Mercedes. La vettura tedesca sembra davvero vicina al centrare l'impresa quando si spacca il radiatore e evaporano anche tutti i sogni di gloria. A quel punto leader diventa Shekar Mehta. E con la Datsun 160 non si lascia sfuggire l'occasione andando cogliere la sua seconda vittoria al Safari, la prima di ben quattro consecutive.

131 Abarth-Stratos: 1 a 3

Dopo due stagioni a mettere tutti i rivali alle spalle nel 1979 si spezza la serie di titoli iridati griffati dalla Fiat 131 Abarth. Per la prima volta nella storia è la Ford a festeggiare la conquista del Mondiale Marche. Per la Casa italiana la stagione prende subito una brutta piega, nettamente favorevole alle Escort. E c'è un'unica occasione in cui nessuno tiene il passo della 131 e soprattutto del suo pilota Markku Alen. Succede in Finlandia. Dove il funambolo della Fiat sarà imprevedibile per la concorrenza. Resterà l'unica vittoria stagionale per i torinesi che dal 1977 avevano puntato tutto sulla berlina da rally, man-

dando anticipatamente in pensione la Lancia Stratos che avrebbe potuto ancora vincere tutto ma che non era interessante a livello commerciale. Così in questa stagione di poca gloria per la Fiat nel Mondiale Rally, il contrasto è forte davanti alle tre vittorie conquistate dalla Stratos. Con Darniche (che sbanca Montecarlo e Corsica) e Tony (straordinario vincitore a Sanremo), la bete a gagner continua a far aumentare il rimpianto per quello che poteva essere e non è stato...

Incredibile poker Mercedes

C'è anche un incredibile poker della Mercedes nel Mondiale Rally 1979. Lo mettono a segno Hannu Mikkola, Bjorn Waldegard, Andrew Cowan, Vic Preston Jr. che si piazzano nell'ordine con la 450 SLC. Succede al Bandama Rally in Costa D'Avorio. Si tratta della prima vittoria della Stella in una gara valida per il campionato del mondo. Un successo importante arrivato a un anno di distanza dal rientro della Casa di Stoccarda nei rally. Una sorta di seconda vita della Mercedes nei rally dopo che negli Anni 60, aveva frequentato anche con profitto le speciali dei più importanti rally internazionali. Così nel 1978 era ripartita l'avventura con l'elegante coupé 450 SLC (cambio automatico a tre rapporti, 227 cavalli). Vista dall'esterno si pensa che sia poco adatta per gli sterrati ma ben presto tutti cambiano idea. La vettura che si presenta al via del Mondiale 1979 affinata nel motore e con peso ridotto si mette subito in evidenza al Safari. Dove Mikkola regala il primo podio iridato alla Mercedes piazzandosi alle spalle della Datsun di Mehta. Poi arriva il poker della Costa d'Avorio che resta una pagina indelebile nella storia da corsa della Mercedes.

Gruppo 2 Mondiale nel Mondiale

Ford contro Fiat. Ma stavolta la sfida è in Gruppo 2. Terreno di confronto sono le speciali del Rally di Montecarlo, la sfida lotteria. E dietro ogni curva, l'ignoto. In senso di bagnato, viscido, verglas e neve. Tutte condizioni limite che esaltano le trazioni anteriori, piccole e leggere. Pronte a regalare prestazioni extralusso. Da una parte c'è la Ford che schiera due Fiesta Gr.2 una per Ari Vatanen e l'altra per Roger Clark; dall'altra parte c'è la Fiat: debutta la Ritmo (con griffe Alitalia) e due esemplari sono affidati a Attilio Bettega e Per Eklund.

Motore 1600 la piccola Gruppo 2 appena sfornata dall'Abarth viene subito indicata tra le favorite nella categoria. Sulle strade del Principato, comunque, è abbastanza chiaro che troverà pane per i suoi denti. Anche perché oltre alla Fiat e alla Ford sono schierate ufficialmente anche Renault e in versione semiufficiale la Vw. C'è una vera esplosione d'interesse da parte delle Case per il Gruppo 2.



fotografie ACTUALFOTO





Mercedes e le piccoline

Sopra la Mercedes, regina del Bandama: uno strepitoso poker della Stella firma il Rally della Costa d'Avorio. A sinistra la 131 Abarth a segno una sola volta nel Mondiale 1979 con Alen (qui al Montecarlo) che vince al 1000 Laghi. Sopra a sinistra Bettega con la debuttante Ritmo Gruppo 2. In alto la Fiesta, ovvero la rivale di categoria della piccola da rally di casa Fiat che a Montecarlo artiglia uno strepitoso 10° posto assoluto con Ari Vatanen

Alla vigilia del Montecarlo Autosprint spiega: "Attese alla prima grossa uscita internazionale, le due Fiat Ritmo Alitalia, destinate ad avere un seguito incredibile in Italia, dovranno vedersela con un folto lotto di avversari nella stessa classe, un vero rally nel rally. Lo specialista delle tutto-avanti e della neve Per Eklund ed il nostro promettente Bettega sono attesi a grossi exploit, anche se il rischio di deludere tante attese potrebbe essere condizionante". Attilio Bettega sottolinea: «La Renault 5, Fiesta e la Golf sono vetture da non sottovalutare e venderanno cara la pelle. Il salto brusco a ritrovarmi ufficiale Fiat non mi fa paura. Gli avversari sono forti, ma già fare questo rally è il punto d'arrivo dei sogni di gioventù». La gara, però, è un mezzo calvario. Bettega si ferma quasi subito. Poco prima di mezzogiorno di martedì 23 gennaio dalle parti di Pont des Miolans il trentino tocca, perde parecchi minuti e finisce la speciale col motore che non ne può più. È il ritiro. Dura un po' di più la gara di Eklund ma anche lui sarà poi costretto ad alzare bandiera bianca: motore kappà. Nessuno dei due con la Ritmo, però, sarà in grado di infastidire più di tanto Vatanen che andrà a cogliere oltre alla vittoria di Gruppo anche uno strepitoso 10° posto assoluto.

AVANTI

INDIMENTICABILE RALLY DI SANREMO





L'impresa smargiassa di Tony

Non ci sono dubbi: la vittoria di Tony-Mannini con la Lancia Stratos privatissima lungo l'infernale Rally di Sanremo è impresa leggendaria. Di quelle che anche a distanza di 40 anni destano ancora grande ammirazione: è il primo pilota privato italiano a vincere una gara valida per il Mondiale Rally. Un 1979 davvero fantastico per il pilota di Valdobbiate che mette la sua firma in una gara valida per il campionato del mondo e conquista dominandolo anche il campionato italiano. Sono giorni di gloria quelli. Che vanno rivissuti con i commenti a caldo rilasciati da Tony e dal suo navigatore Mauro Mannini nel giorno del trionfo sanremese a Carlo Cavicchi, allora inviato di Autosprint. «Dopo essersi fatta largo a fatica tra gli appassionati presenti, la Stratos è arrivata alla rampa d'arrivo. Il primo a parlare è Mannini ed il suo *«sono contento, per chi è contento e per chi non è contento»* è tutto un programma. Poi Tony viene assalito dalle domande.

- Hai avuto paura di non farcela?

«Solo nella prima speciale dell'ultima notte, quando ho visto nella valle le luci di Rohrl. Credevo fosse partito a 2 minuti, ed era già a una distanza da me di circa una trentina di secondi. Poi ho scoperto che era partito solo un minuto dopo...».

- Non sembri particolarmente esaltato da questa vittoria?

«Infatti. Corro per vincere e ho vinto. Oltretutto sapevo di avere le possibilità di vincere, come so anche che questa vittoria non servirà a niente come il 2° titolo italiano che mi sono assicurato».

- Che lavori avete fatto alla macchina nella lunga sosta tra la seconda e la terza tappa?

«Pulito il vetro! La vettura era eccezionale, ancora più eccezionale di quella che avevo prima. In tutta la gara abbiamo fatto solo i rabbocchi di olio e benzina».

- Quando peso ha allora la vettura nella vittoria?

«Almeno il 50%, forse il 60. Tanto è vero che non abbiamo nemmeno dovuto tirare al massimo».

- Perché eri sicuro di vincere?

«Perché con una macchina così non solo questo, ma tutti i rally si debbono vincere...».

- Ti rammarichi di qualcosa?

«Che non ci fosse Darniche al via, di non aver avuto anche io una 131 così non potrebbero esserci alibi di sorta e che si sia ritirato Vudafieri. Avrebbe dimostrato anche lui, come ha fatto Bettega all'inizio, che il livello attuale dei piloti italiani è molto alto. Con Stratos o 131 che dir si voglia».

- Il momento più brutto quando è stato?

«Verso la fine della prima prova, quando si sono inchiodati i freni davanti forse per un cattivo rodaggio delle pastiglie. Lì ho temuto di non arrivare alla fine della prova e quindi finire il rally prima ancora di averlo cominciato».

Rossa regina di Monza

Rally Autodromo di Monza, 17-18 novembre 1979. Una corsa e una data che rimangono nella storia con la prima vittoria assoluta colta dalla Ferrari 308 GTB. Un successo indimenticabile per Lele Pinto, il padrino della vettura sviluppata da Giuliano Michelotto. Ad Autosprint in quei giorni Pinto racconta: «Il lunedì dopo la gara mi hanno chiamato da Maranello: niente di particolare, ma la conferma che l'essere noi finalmente riusciti a vincere un rally è stato apprezzato anche da loro. E poi ricevere le congratulazioni dalla Ferrari sai che fa piacere anche a uno come me che non è più un ragazzino». È una gran bella soddisfazione nell'anno del cinquantenario del Cavallino. Un successo che arriva 20 mesi dopo l'esordio della vettura sulle strade della Targa Florio. E non è stata neppure una vittoria casuale, anche se non è stata sofferta. A far palpitare Michelotto ci si è messo (una volta di più) il cambio, proprio come già era capitato alla prima uscita nel 1978 in Sicilia. Sottolinea ancora Pinto: «Quello che conta è che la macchina dopo tante dimostrazioni di competitività adesso abbia almeno dalla sua un grossissimo risultato: a Monza si è visto che non siamo ancora a livello delle migliori Stratos, come può essere quella di Tony, ma si è anche visto che siamo sulla strada buona per arrivarci. E non solo in una gara di questo tipo particolare poiché penso che le stesse prestazioni di possono fin d'ora ottenere in gare come l'ultimo Sanremo, prove insomma a livello mondiale».







Il debutto nei rally del futuro iridato Biasion

È una vera rampa di lancio il 1979 per Miki Biasion e Tiziano Siviero che debuttano ufficialmente nei rally. L'inizio di una carriera tutta in parabola ascendente che li porterà alla conquista di 2 titoli iridati, 1 europeo e un italiano. Ha rievocato: «Quell'anno ero andato da Massimo Frigo che avevo conosciuto in uno dei tanti rally abusivi che infiammavano l'Altipiano di Asiago. Lavorava come capoofficina all'AutoBassano, concessionaria dell'Opel General Motors. Mi suggerì di acquistare una Kadett Gte. Convinsi mio padre a comprarla. Quando finalmente ce la ebbi tra le mani mi sembrò di sognare. Era potente, assetto fantastico, con una frenata che incollava le gomme per terra, che potevi guidare di sterzo e acceleratore. Portai la mia macchina dai fratelli Carenini di Selvazzano alla periferia di Padova, erano quelli che a inizio carriera avevano aiutato il mio idolo Walter Rohrl. Il regolamento di Gruppo 1 non permetteva grandi divagazioni tecniche, ma l'equilibratura del motore che avevano eseguito era stata davvero di rilievo. Ho sempre difeso la mia scelta dell'epoca, il mio modo di farmi le ossa. Preferì la Kadett Gr.1 al Trofeo A112 che tra prove, muletto e costi per affrontare le gare che si correvano in coda ai rally validi per il campionato italiano costava molto di più. Alla fine dell'anno mi classificai secondo nel campionato Triveneto e 1° degli esordienti».



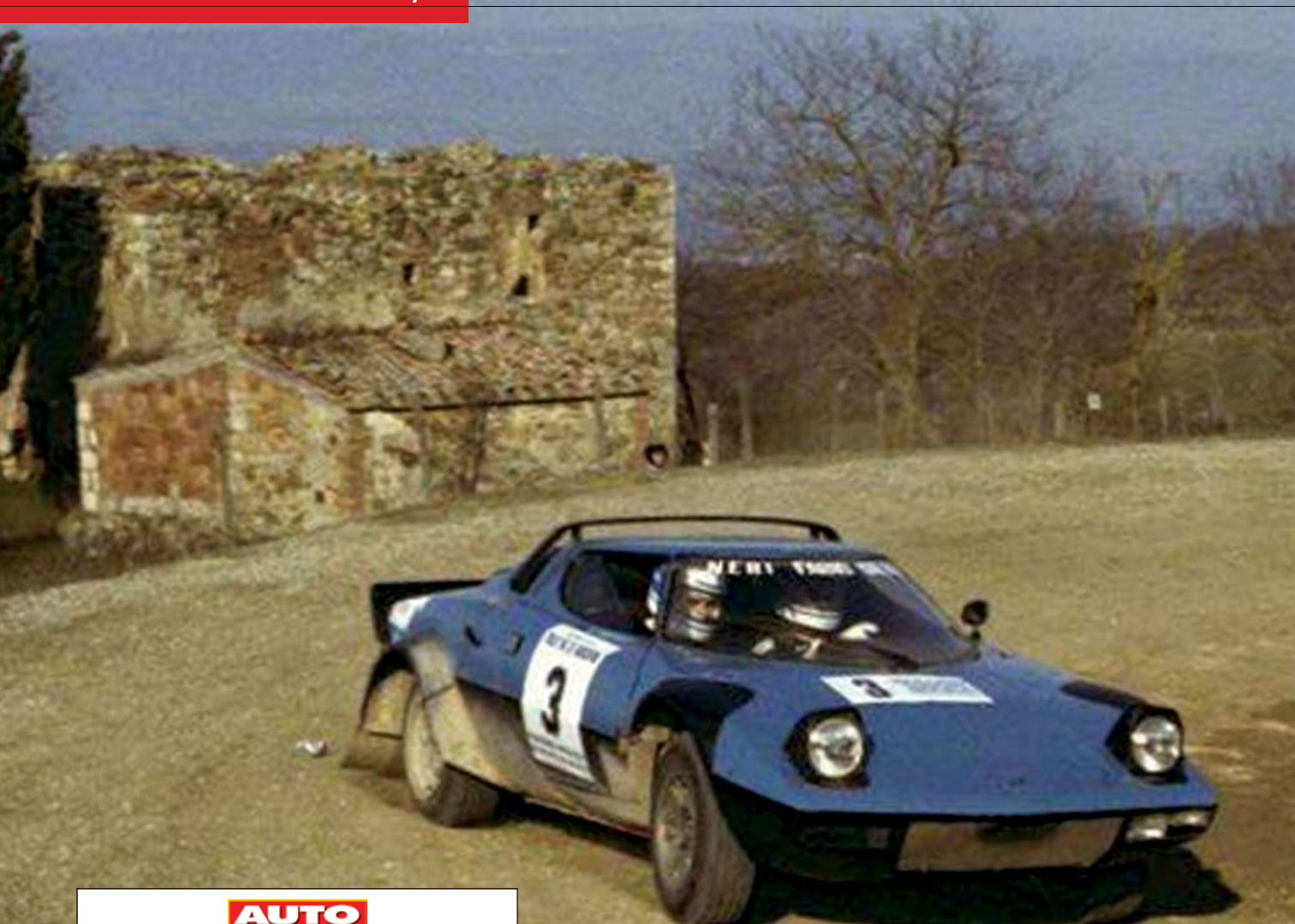
ACTUALFOTO



Cunico trionfa nel Trofeo A112 Abarth vincendo 7 gare su 10

È una stagione scalpitante anche per Franco Cunico il 1979. E pure la rampa di lancio per l'inizio di una grande, interminabile, carriera, fatta di 9 titoli italiani (dal Gr.B al Gr. N; dall'assoluto al Terra e la vittoria in una gara valida per il campionato del mondo a Sanremo nel 1993). Ha rievocato il pilota vicentino: «All'inizio del 1979 avrei dovuto correre già con una vettura potente, ma il grande boss delle corse del Gruppo Fiat-Lancia di quei tempi Cesare Fiorio, mi disse: "No, tu corri di nuovo nel Trofeo A112, dimostri che vai forte e poi ne riparlamo". E così feci. Partii da superfavorito. Vinsi in Costa Smeralda. Ma anche la Targa, Ciocco, Colline di Romagna, Valli Piacentine, Coppa Liburna e Giro d'Italia e gli dimostrai imponendomi in 7 delle 10 gare in calendario, che andavo più forte degli altri. Lì inizia l'avventura. Con la conquista del monomarca di Casa Autobianchi, vengo promosso. A 23 anni metto il sedere sulla Lancia Stratos. Ma prima grazie alla vittoria del Trofeo A112, come premio per la conquista del monomarca, corre anche il Rally d'Aosta, gara invernale che chiudeva i giochi nel campionato italiano a bordo di una 131 Abarth in coppia con Lappo: ma non andò per niente bene e fui costretto al ritiro...».





**AUTO
SPRINT**

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Cellaia 27 - 00181 Roma
 e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario (IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPIITRRXXX)).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.

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

Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

SPORT NETWORK **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 2016/678, nell'allegato A1 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 art. 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

Accertamenti
 Diffusione Stampa
 Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018



Con la Stratos Nannini vince due rally

Il 1979 è un anno importante per Alessandro Nannini che con la Lancia Stratos vince due gare. Ha raccontato il senese che ha poi corso in F.1 dal '86 al '90 con 1 Gp vinto, 9 podi e 2 giri veloci: «La Stratos la pagai 6 milioni di vecchie lire e un aiuto arrivò anche mia nonna. Una volta mi dette 500 mila lire pure mia mamma perché si impaurì vedendomi con le slick. Disse sono tutte lisce e io con la faccia ingenua: "Sì, mamma sai non ho i soldi per comprarle nuove...". La preparammo molto alla buona ma sbagliammo perché se la Stratos non la portavi da Michelotto o da Maglioli diventava difficilissima da guidare. La mia vettura era seguita da Neri, ma non era in grado di poter fare le cose dei più grandi preparatori. Con quella vettura disputai diverse gare e conquistai la vittoria al Giro dell'Umbria e a Radicofani dove vinsi anche tutte le prove speciali in programma. Però me ne successero anche di tutti i colori. Ad esempio ero iscritto all'Elba ma subito dopo Siena mi si ruppe il cambio in 5ª mentre stavo raggiungendo l'isola con la vettura da corsa. Poi disputai il Casciana ma ruppi il motore dopo tre prove speciali. A fine anno vendetti la vettura a un pilota siciliano che ci fece una corsa in salita ma in quella gara la Stratos prese fuoco. Feci un affare perché la cedetti a 12 milioni. Con quei soldi potei comprare la Formula Abarth e iniziare l'avventura in pista».

LE GRANDI PROTAGONISTE

DAL
20 AGOSTO
IN EDICOLA



*Al costo di € 3,50.

Il doppio poster* della
HYUNDAI i20 WRC (MONDIALE RALLY)

Con Autosprint, nel mese di Agosto, i doppi poster di 4 auto protagoniste
in 4 diversi campionati per rivivere l'emozione.
Nel numero in edicola dal 20 Agosto la HYUNDAI i20 WRC (MONDIALE RALLY).

**AUTO
SPRI
NT**