

Ci sarà anche nel '79 un risultato a sorpresa come nel '78? Se lo chiedono in molti e soprattutto se lo chiedono, e forse lo sperano, anche gli organizzatori monegaschi che quest'anno, sullo slancio della vittoria del « privato » Nicolas e degli exploits delle piccole R5, si sono ritrovati un elenco iscritti da fare invidia.

Così dopo anni veramente bui il Montecarlo si è ritrovato grande e, probabilmente, non è nemmeno un caso che questo sia avvenuto non appena la Stratos è uscita ufficialmente di scena almeno come vettura « d'usine ». Proprio gli anni d'oro del mostro torinese hanno coinciso con il periodo nero del Monte e le cose sicuramente sono andate a braccetto.

Quest'anno invece è un'altra cosa. La neve che minaccia di esserci davvero, come e più dello scorso anno, e l'assenza di una vettura decisamente più avvantaggiata delle altre, lasciano aperto il pronostico e tutte le Case ci si sono un po' tuffate cercando il risultato prestigioso. Tentare una previsione è allora difficile perché è difficile individuare in questo caso le vetture vincenti, essendo le più potenti e le più ufficiali (131 Abarth, Ford Escort, Opel Kadett GTE) quelle che da più tempo, motore anteriore trazione posteriore, non riescono a primeggiare nel Principato.

Così ai più blasonati nomi (Rohrl, Alen e Andruet con le Fiat, Waldegaard, Mikkola e Carello con le Escort, Kullang con la Kadett) si affiancano possibili outsiders non meno qualificati e probabilmente nemmeno più svantaggiati, come i privati super-assistiti, o tutta la schiera delle trazioni anteriori che al di là del risultato daranno vivacità ed interesse tutto nuovo alla classe 1600 del Gr. 2.

Ecco allora che Nicolas, vincitore '78, sarà ancora lì a preoccupare con la sua Porsche Carrera adesso aiutato da Almeras con una vettura gemella (e guai a fidarsi dei primi tempi perché nelle prime prove '78 Nicolas aveva già un bel ritardo, ma il Montecarlo è lungo,

molto lungo...), e con le Stratos non meno da sottovalutare ci saranno il rientrante Bacchelli che con lui ha pure sempre un Mannucci che il Monte lo conosce fin troppo bene, e soprattutto il vincitutto Darniche che almeno una volta questo rally vuole vincerlo dopo la rabbia del '72.

Ed eccoci alle piccole che dovrebbero garantire lo spettacolo assoluto. Due Ritmo (Eklund e Betttega), due Fiesta (Vatanen e Clark), due Golf GT (Therier e Coppier) e soprattutto le esperimentate R5 (Ragnotti, Frequelin più Saby) sono quello che ci voleva per rimandare migliaia di spettatori sul Turini. Dopo anni di freddo e basta, finalmente qualche cosa di più, tanto di più



**PERCORSO DI CLASSIFICAZIONE**  
VAL LES BAINS-MONTECARLO  
Lunedì 22 gennaio

inizio prova	fine prova	lung. km	iniz. ore	del.
BÜRZET	LACHAMP RAPHAEL	27	9,52'	22-1
LE CHEYLARD	ST. PIERREVILLE	31	4,82'	22-1
ST. NAZAIRE I.D.	LA MOTTE CHALANCON	23	7,34'	22-1
LES SAVOYONS	BARCILLONETTE	16	9,24'	22-1
SISTERON	LE PLANAS	35	10,31'	22-1



**PERCORSO COMUNE**  
MONACO-GAP-DIGNE-MONACO  
Martedì 23 e Mercoledì 24

inizio prova	fine prova	lung. km	iniz. ore	del.
PEIRA CAVA	LA BOLLENE	18	9,09'	23-1
PONT DE MIOLANS	ST. AUBAN	22	11,00'	23-1
LE PLANAS	SISTERON	35	13,27'	23-1
BARCILLONETTE	LES SAVOYONS	16	14,50'	23-1
PONT DU FOSSE	ROMETTE	21	18,37'	23-1
SERRE CHEVALIER	SERRE CHEVALIER	6	20,56'	23-1
PONT DE L'ALP	VILLAR D'ARENE	15	21,38'	23-1
ST. BARTHELENY	LAVALDENS	19	23,06'	23-1
ST. MICHEL L.P.	ST. BARTHELEMY	37	0,33'	24-1
ST. JEANS E.R.	LA CIME DU MARS	38	2,57'	24-1
ST. NAZAIRE I.D.	LA MOTTE CHALANCON	23	5,18'	24-1
MONTAUBAN	LA BOREL	20	6,43'	24-1
Incrocio D20-D120	CHAUDON NORANTE	16	11,08'	24-1
ROQUESTERON	BUYON	20	12,19'	24-1
LODA	COL ST. ROCH	10	14,30'	24-1

**PERCORSO FINALE**  
MONACO-MONACO  
Giovedì 25 e Venerdì 26

inizio prova	fine prova	lung. km	iniz. ore	del.
Incrocio D53-D22	COL DES BANQUETTES	11	18,34'	25-1
MOULINET	LA BOLLENE	22	19,54'	25-1
ST. SAUVER S.T.	BEVIL	21	21,17'	25-1
VILLARS SUR VAR	PONT DE CLANS	13	22,25'	25-1
LODA	COL ST. ROCH	10	23,31'	25-1
Incrocio D53-D22	PEILLE	18	1,26'	26-1
MOULINET	LA BOLLENE	22	2,46'	26-1
ST. SAUVER S.T.	BEVIL	21	4,09'	26-1
VILLARS SUR VAR	PONT DE CLANS	13	5,17'	26-1
LA BOLLENE	MOULINET	22	6,25'	26-1

## COME si arriva al TURINI

● Che il Montecarlo sia in crisi (come negli anni passati) o che sia in auge (come quest'anno) il punto chiave della gara, dalla parte degli spettacoli, resta sempre il triplo passaggio sul Col du Turini dove lo spettacolo rallyistico raggiunge le massime vette.

Al Turini si può arrivare sia da Torino che da Savona. Nel primo caso la strada è questa: Cuneo, Col di Tenda, N. 104, Bivio a Sospel, N. 566, Moulinet, Turini. Da Savona: Ventimiglia, Mentone, bivio N. 566, Sospel, Moulinet, Turini.

Ripetiamo come ogni anno le solite raccomandazioni: coprirsi molto perché fa un freddo incredibile ed è impossibile muoversi, e arrivare molto prima dei passaggi delle auto altrimenti non si può salire.

## DOVE alloggiare

● I problemi tipici per il Gran Premio di F. 1 si riducono sensibilmente in occasione del rally anche perché i molti alberghi della Costa azzurra non hanno ancora il turismo vacanziero che li occupa. Comunemente per informazioni sugli alberghi e la loro disponibilità si può telefonare all'apposito ufficio a Montecarlo (308701 o 308704).



## il «MONTE» per radio e TV

Come ogni anno i mezzi di informazione sono tutti mobilitati per il più celebre rendez-vous rallyistico della stagione. Radio e televisione per prime anche se non è mai possibile sapere con certezza che cosa si potrà sentire o vedere con la radio e la TV di stato. Di certo è però possibile sapere le ore ed i servizi che AUTOSPRINT metterà a disposizione degli appassionati italiani.

Tanto per cominciare il venerdì TELESPRINT si occuperà del rally ed in particolare venerdì 26 ci sarà una ghiottissima sorpresa. Poi la nostra segreteria telefonica sarà continuamente aggiornata con l'ultima situazione (051-455448) ed in più ci sono i servizi in collaborazione con RADIO MONTECARLO grazie a Guido Rancati e Sergio Maiga. Orari delle trasmissioni (RADIO MONTECARLO si riceve in onde medie 428 metri, 701 KHz):

52.17.7 20.10.23 13.25.16

giorno	data	ore inizio	trasmissione
giovedì	18-1	7,45	10,03 18,09
venerdì	19-1	7,45	10,03 18,09
sabato	20-1	7,45	10,03 18,09
domenica	21-1	7,45	10,03 18,09
lunedì	22-1	7,15	10,03 12,45 14,06 16,03 18,09
martedì	23-1	7,06	7,51 8,15 8,57 10,03 11,03 11,54 12,45 14,27 15,45 16,45 18,09 19,24
mercoledì	24-1	6,36	7,54 8,27 8,57 10,03 10,45 11,57 12,45 14,15 16,03 16,57 18,09 19,24
giovedì	25-1	7,12	7,45 8,15 8,57 10,03 10,45 11,57 12,45 14,15 16,03 16,57 18,09 19,24
venerdì	26-1	ininterrottamente dalle 1,00 alle 5,30 su onde medie 205 metri 1466 KHz e su lunghezza d'onda ordinaria 6,36 7,15 7,45 8,06 8,45 10,03 10,45 12,45	

## DOVE e QUANDO il rally in Italia

Controlli	Distanza parziale km.	Tempo imposto	Data	Orario approssimativo di passaggio 1. vettura
CH ROMA	partenza		20/1	dalle 8.39 alle 9.08
CP Rieti				
CP Fano				
CH SAN MARINO	367	7.21'	20/1	dalle 16.00 alle 16.29
CP Bologna				
CP Padova				
CH TRENTO	445	9.07'	21/1	dalle 01.07 alle 01.36
CP Campione del Garda				
CP Cremona				
CH PIACENZA	199	3.59'	21/1	dalle 05.06 alle 05.35
CP Bobbio				
CP Mentone				
CH (MONACO P.to)	225	4.31'	21/1	dalle 09.37 alle 10.06

## L'ALBO D'ORO

1951 J. TREVoux - R. CROVETTO (Delahaye)  
 1952 S. A. ALLARD - G. WARBURTON (Allard)  
 1953 M. GATSONIDES - P. WORLEDGE (Ford Zéphir)  
 1954 L. CHIRON - C. BASADONNA (Lancia)  
 1955 P. MALLING - G. FADUM (Sunbeam-Talbot)  
 1956 R. J. ADAMS - F.E.A. BIGGER (Jaguar)  
 1958 G. MONRAISSE - J. FERET (Renault)  
 1959 P. COLTELLONI - P. ALEXANDRE (Citroen)  
 1960 W. SHOCK - R. MOLL (Mercedes)  
 1961 M. MARTIN - R. BATEAU (Panhard)  
 1962 E. CARLSSON - G. HAGGBOM (Saab)  
 1963 E. CARLSSON - G. PALM (Saab)  
 1964 P. HOPKIRK - H. LIDDON (Morris Mini Cooper)

1965 T. MAKINEN - P. EASTER (BMC)  
 1966 P. TOIVONEN - E. MIKANDER (Citroen)  
 1967 R. AALTONEN - H. LIDDON (BMC)  
 1968 V. ELFORD - D. STONE (Porsche)  
 1969 B. WALDEGAARD - L. HELMER (Porsche)  
 1970 B. WALDEGAARD - L. HELMER (Porsche)  
 1971 O. ANDERSSON - D. STONE (Alpine)  
 1972 S. MUNARI - M. MANNUCCI (Lancia)  
 1973 J. C. ANDRUET - «BICHE» (Alpine)  
 1975 S. MUNARI - M. MANNUCCI (Lancia Stratos)  
 1976 S. MUNARI - S. MAIGA (Lancia Stratos)  
 1977 S. MUNARI - S. MAIGA (Lancia Stratos)  
 1978 J. P. NICOLAS - V. LAVERNE (Porsche Carrera)

## i NUMERI dei favoriti...

N. e PILOTA	VEETTURA	PARTENZA
1 Nicolas-Todt	(Porsche Carrera)	Parigi
2 Waldegaard-Thorszelius	(Ford Escort)	Francoforte
3 Alen-Kivimaki	(Fiat 131 Abarth)	Roma
4 Darniche-Mahe	(Lancia Stratos)	Parigi
5 Mikkola-Hertz	(Ford Escort)	Londra
6 Bacchelli-Mannucci	(Lancia Stratos)	Roma
7 Eklund-Sylvan	(Fiat Ritmo)	Francoforte
8 Carello-Meiohas	(Ford Escort)	Londra
9 Andruet-«Biche»	(Fiat 131 Abarth)	Parigi
10 Kullang-De Jong	(Opel Kadett G.T.E.)	Francoforte
11 Ragnotti-Andriet	(Renault 5 Alpine)	Parigi
12 Mouton-Conconi	(Fiat 131 Abarth)	Parigi
14 Rohrl-Geistdorfer	(Fiat 131 Abarth)	Francoforte
15 Clark-Porter	(Ford Fiesta)	Londra
16 Freguclin-Delaval	(Renault 5 Alpine)	Parigi
17 Vatanen-Richards	(Ford Fiesta)	Francoforte
18 Vincent-Calvier	(Alfasud)	Parigi
19 Therier-Vial	(V.W. Golf)	Parigi
20 Bettega-Perissinot	(Fiat Ritmo)	Roma
21 Warmbold-Alessandrini	(Citroen CX Diesel)	Parigi
22 Slotemaker-Jetten	(Fiat 131 Racing)	Montecarlo
23 Beauchef-Dubois	(Ford Escort)	Parigi
24 Kridel-Linden	(Ford Escort)	Francoforte
25 Demuth-Brandebureer	(V.W. Golf Diesel)	Francoforte
26 Clarr-X	(Opel Kadett G.T.E.)	Parigi
27 non assegnato		Parigi
28 Saby-Guegan	(Renault 5 Alpine)	Parigi
29 Laurent-Marche	(V.W. Golf G.T.I.)	Parigi
30 Beguin-Ozoux	(Ford Escort)	Francoforte
31 Servia-Brustenga	(Fiat 131 Abarth)	Almeria
32 Coppier-Monosier	(V.W. Golf G.T.I.)	Parigi
33 Lier-X	(Fiat Ritmo 75)	Losanna
34 Dorche-Vieu	(Opel Kadett GTE)	Montecarlo
35 Lamirault-Fauchille	(Alpine A 310)	Parigi
36 Almeras-Gelin	(Porsche Carrera)	Parigi
37 Haldi-Sandoz	(Porsche Carrera)	Losanna
38 Swaton-Cordesse	(Porsche Carrera)	Montecarlo
39 Bontempi-Zani	(Alpine A 310)	Roma
40 Barth-Kussman	(Porsche Turbo)	Francoforte
41 Serpaggi-Subrini	(Opel Kadett GTE)	Montecarlo
42 Snobeck-Delferrier	(V.W. Golf Diesel)	Parigi
43 Colmann-X	(Porsche Carrera)	Parigi
44 Bindner-Pedersen	(Opel Kadett GTE)	Copenaghen
45 «Tchine»-Delorme	(Opel Kadett GTE)	Montecarlo
46 Hopfner-Fouquet	(Citroen CX 2400 GTI)	Parigi
47 Chaperot-Martin	(Porsche Carrera)	Montecarlo
48 Janda-Ristl	(Porsche Turbo)	Francoforte
49 Gardavot-Audibert	(Porsche Carrera)	Montecarlo
50 Dacremont-X	(Citroen CX 2400 GTI)	Parigi
51 Dongues-Brichot	(Fiat 127)	Parigi
52 Peyret-Cornelli	(Porsche Carrera)	Parigi
53 Panciatici-Tabet	(Renault 5 Alpine)	Parigi
54 Pagani-X	(V.W. Golf Diesel)	Parigi
55 Koob-Jacoby	(Porsche Carrera)	Francoforte
56 Cambiagli-X	(Citroen CX 2400 GTI)	Parigi
57 Jensen-Karlan	(Ford Escort)	Copenaghen
58 Fritzingler-Schans	(Toyota Celica)	Francoforte
59 Belliard-Laquemanne	(Renault 5 Alpine)	Parigi

## ...e degli altri da ROMA

84 Leali-Bulleri	(Lancia Stratos)	Roma
94 Mabritto-Picozzi	(Porsche Carrera)	Roma
99 Di Leandro-Zambursini	(Porsche Carrera)	Roma
106 Bottini-Cerrone	(Lancia Beta Mc)	Roma
120 Di Risio-Casillo	(Lancia Beta Mc)	Roma
123 Marchesini-Morri	(Lancia Fulvia HF)	Roma
136 Biamonti-Benini	(Kadett GTE)	Roma
149 Tabacchi-Araldi	(Opel Commodore)	Roma
168 Zanetti-X	(Volvo 142)	Roma
174 Suni-Levati	(Fiat Ritmo 60)	Roma
179 Coppini-Speranza	(Fiat 131)	Roma
181 Uberti-Rampino	(Alfetta GTV)	Roma
198 Cola-Bittante	(Alfasud Ti)	Roma
207 Duranti-Esposito	(Opel Ascona)	Roma
216 Besenzone-Dal Ben	(Fiat Ritmo 75)	Roma
233 Polato-Bacco	(Innocenti)	Roma
236 Paroli-Bordi	(Peugeot 104 ZS)	Roma
257 Corso-X	(A 112)	Roma
260 Giordana-Demogre	(Simca R 2)	Roma



Carello, allegro e concentrato (a sinistra) non pare preoccupato del poco tempo a disposizione per preparare col nuovo copilota, Meiohas, il « Monte »



**DOPO DUE MESI DI SILENZIO CON QUESTA FRANCA INTERVISTA ESPLODE IN TUTTI I SUOI SCONCERTANTI RETROSCENA IL CASO DEL CAMPIONE EUROPEO RALLY, INDIGESTO ALLO «STAFF A. S. A.»**

# CARELLO

# et FIAT FORD!...

MONTECARLO - Nell'atrio del Beach Plaza, Viggiano e Balla della Kleber hanno consumato il pavimento martedì 9 gennaio. Erano lì in attesa impaziente di Tony Carello e Renato Meiohas che da un giorno erano già partiti da Londra dove avevano ritirato il muletto Ford Escort dal garage di David Sutton.

Per Carello, dopo l'altalena delle difficoltà d'inizio inverno, il grande momento è finalmente arrivato. Con Montecarlo inizia la sua nuova avventura tutta «made-estero» dopo i problemi trovati (come tutti gli altri piloti di casa nostra, ovviamente) entro i confini nazionali. Gli stessi tecnici della Casa francese di pneumatici testimoniarono di una realtà indubbiamente triste: il pilota campione europeo, quello che ha dato il risultato più importante della stagione alle vetture sponsorizzate dalla Pirelli, è dovuto emigrare anche per trovare aiuti in quanto a gomme. La porta gliel'hanno aperta, con la solita sportività, alla Kleber (grazie all'interessamento del dottor Bosio) che così potrà continuare a sperimentare le sue nuove coperture ai massimi livelli.

E Carello è finalmente arrivato. Stanchissimo per le oltre ventun ore di viaggio, ma confortato dal primo contatto con la nuova vettura che anche nella versione muletto è già esaltante. Certo che vederlo arrivare dentro l'Escort ha fatto un certo effetto. Niente del solito cui si era abituati, tranne le cinture di sicurezza, le sue Britax che non vuole cambiare per nessuna ragione.

E' stanco, ma trova il tempo per la sua prima intervista come uomo-Ford, per la prima domanda sul come è venuta questa risoluzione di correre con Sutton e le sue vetture:

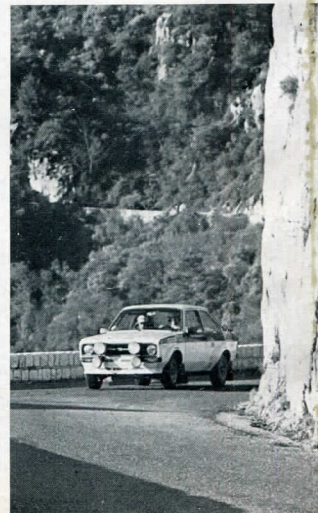
« Sono stati mesi abbastanza caldi. Io dai primi di novembre sono andato all'estero per cercare di

correre nel mondiale e la strada è stata molto, molto lunga. Infatti solo negli ultimi giorni sono riuscito a concretizzare questa mia uscita con una Ford Escort di David Sutton ».

— Questa macchina è un muletto?

« Sì, questo è un muletto, una ex macchina da corsa di Waldegaard e ha circa 220 CV. La macchina da gara sarà una macchina un po' contenuta (secondo loro) perché io l'ho chiesta così essendo la prima volta che guido questo tipo di vetture, ed avrà 245 CV, meno di quelle di Mikola e Waldegaard, con più coppia in basso e più facile da guidare, a carburatori e non ad iniezione ».

— Come ti è sembrata la Escort nei tuoi primi approcci?





L'Escort muletto di David Sutton (a destra) già gommata con le nuovissime Kleber Turini. La Kleber assisterà direttamente il campione europeo



«Fantastica, cioè una macchina che penso mi piacerà molto guidare».

— Tu, per questo primo contatto con la Ford ti sei affidato a David Sutton come preparatore, il Migliore della Ford per intenderci, quello che ha scoperto campioni come Mikola, Alen, Vatanen, Airikkala...

«Beh, essendo un programma nato così su due piedi, all'ultimo minuto, in Inghilterra la macchina migliore che si poteva reperire, e si è andati a colpo sicuro, era da Sutton che è il migliore in assoluto e tra l'altro quello che ha fornito proprio al RAC le quattro Escort alla squadra ufficiale arrivando primo e secondo assoluto e con due ritiri non per cause meccaniche».

— Che impressione ti ha fatto questo contatto iniziale con il mondo britannico?

«Ma, debbo dire che è stato proprio piacevole perché io, nel momento che avevo deciso di uscire dall'Italia, mi aspettavo di incontrare molta incomprensione, invece è stato molto piacevole perché sono arrivato lì, ho parlato, mi hanno ascoltato, mi hanno chiesto delle cose. Insomma, abbiamo parlato di corse. Mi hanno detto: salve Carello, lei è il campione d'Europa, ci fa piacere che sia qui con noi. Purtroppo adesso abbiamo dei problemi perché è tardi, ma vediamo che cosa si può fare... ed è saltata fuori questa macchina così che io posso correre a Montecarlo. E mi sembra che sia un fatto molto positivo».

— Sono passati due mesi in cui non hai mai rilasciato dichiarazioni, che cosa è successo in questo periodo?

«Dai primi di novembre, quando non ho più firmato il contratto con la Fiat, io ho dovuto ricominciare tutto da capo. Ero stanco e soprattutto nauseato da queste vicende

che non avrei mai creduto di dover vivere e che penso esulino molto dallo sport, e allora ho preferito starmene zitto e lavorare. Ho contattato prima di tutto una scuderia di Monaco e già lì sono iniziati i miei problemi, anche se non per colpa diretta di Rué, che penso abbia cercato di fare il meglio per me, ma per sua ingenuità. Evidentemente la mia esperienza non gli era servita. Così lui ha cercato di mettersi in contatto con la Fiat che gli aveva offerto macchina e muletto Stratos per fare una stagione mondiale. Indubbiamente a me la cosa, nonostante tutto, interessava perché l'auto la conosco benissimo e i meccanici sarebbero rimasti gli stessi. Sarebbe cambiato solo il capo. Ma quando è saltato fuori che

il pilota sarebbe stato Carello la macchina è stata rifiutata, anzi è stato offerto un altro pilota, eccezionale come Bacchelli con un copilota bravissimo ed esperto come Mannucci, tanto per chiarire la situazione. E tutto questo mi ha fatto perdere più di un mese. Ho dovuto allora cominciare un altro programma, sempre con questa scuderia in direzione Ford. Ma l'offerta di Bacchelli ha ovviamente distolto parte dell'interesse per me, che così ho dovuto arrangiarmi da solo. Sono andato in Inghilterra, ho parlato ed ecco il risultato. Corro con una Ford Escort e sono molto contento».

— Rimpiangi qualcosa della Fiat?  
«Io rimpiango quasi tutto. Ho avuto rapporti ottimi con tutti, tran-

ne ovviamente con un paio di persone (Fiorio e Audetto, n.d.r.) e la macchina era il massimo. Tutto funzionava a meraviglia in particolare con i vari Silecchia, Russo, Piantoni e i meccanici. Peccato davvero, ma sono un professionista... All'estero ho avuto la sensazione che cont soprattutto andare forte, e questa garantisce una serenità ben diversa...».

— Ma perché pensi siano adesso così ostinati contro di te?

«Perché un Carello, un italiano con una macchina straniera dà molto fastidio. Ed ecco questo accanimento postumo che li porta a cercare di boicottare con ogni mezzo ogni cosa che faccio o che penso».

— Anche con la Pirelli?

«Sì, perché mi hanno fatto sapere da Milano che se avessi corso per una scuderia le gomme c'erano (Pirelli), ma per Tony Carello no perché c'era il rischio che all'ultimo momento la Fiat facesse delle pressioni per non farne avere come è accaduto con Pinto e la Ferrarari a Sanremo».

— Il futuro?

«Con la Kleber in capo al mondo! Scherzo, ma con la collaborazione della Kleber che si è mostrata così disponibile e generosa nei miei confronti penso di correre sei prove mondiali e qualche rally inglese, sempre su Ford».

— Come arriverai a Montecarlo?

«Spero di arrivare in fondo, in cinque giorni di prove non so nemmeno se riuscirò a mettere tutte le note!».

— Da Perissinot a Meiohas, come va col nuovo secondo?

«Benissimo. Renato ha tanta passione, è uno come me. Se si tratta come la notte scorsa di non dormire di andare sempre avanti, lui è disposto a farlo. E ce n'è bisogno, specie in questo momento».



Due passaggi (sopra e a sinistra) dell'Escort di Carello-Meiohas sul Col de Banquettes del tutto senza neve. La grinta si vede già in questi assaggi

Carlo Cavicchi



**FIAT  
131 Abarth**

Gruppo 4  
motore anteriore 4 cilindri in linea  
cilindrata 1995 cc  
potenza 235 CV  
trazione posteriore  
peso 970 kg

Le vetture campioni del mondo '77 e '78 si ripresentano al via del Montecarlo dopo la delusione dello scorso anno quando tutto pareva facile e dove, invece, tutto diventò tremendamente difficile. Quest'anno c'è ancora un anno di esperienza in più, ma, per contro, la concorrenza è aumentata. Quattro 131 ufficiali con ALEN, ROHRL, ANDRUET e la Mouton promettono molto, ma la nuova chiodatura ammessa quest'anno al Montecarlo e la struttura (motore davanti - trazione dietro) non giocano a loro favore. Una vittoria è comunque uno dei sogni proibiti a Torino e le speranze non mancano di certo.



**FORD  
Escort RS**

Gruppo 4  
motore anteriore 4 cilindri in linea  
cilindrata 1977 cc  
potenza 260 CV  
trazione posteriore  
peso 980 kg

Finiti gli scioperi alla Ford hanno approntato le nuove Escort «bomba» in versione asfalto. L'obiettivo è chiaro e duplice: vincere il rally e comunque stare davanti alle 131 in un rally mediterraneo ed in asfalto. Mikkola e Waldegaard saranno i piloti di punta del team con queste vetture ad iniezione, mentre con una Escort di David Sutton a carburatori (245 CV) ci sarà anche Carello. A Boreham non si nascondono che questa volta proprio puntano in alto, anche perché adesso questa dovrà essere la prima tappa dell'inseguimento al titolo iridato '79 che è ormai nei programmi.



**OPEL  
Kadett GTE**

Gruppo 2  
motore anteriore 4 cilindri in linea  
cilindrata 1996 cc  
potenza 180 CV  
trazione posteriore  
peso 1000 kg

In attesa della nuova Ascona Gr. 4 la Opel si ripresenta con le ormai affidabilissime (anche se poco potenti rispetto alle versioni italiane) Kadett. Alla guida il solito Kullang, funambolico ma anche estremamente positivo, ed il francese Clarr. La neve potrebbe ridurre molto il divario che separa questa vettura tedesca dalle 131 e Escort, ma potrebbe anche handicapparle molto rispetto alle agguerrite avversarie a motore e trazione anteriori. La novità per Kullang viene dal nuovo copilota, l'olandese Bob de Jong con cui correrà per il resto dell'anno.



**PORSCHE  
Carrera RS**

Gruppo 4  
motore posteriore 6 cilindri contrapposti  
cilindrata 2994 cc  
potenza 290 CV  
trazione posteriore  
peso 1020 kg

La vittoria di Nicolas nel '78 ha rilanciato questo modello che a Montecarlo ha una sua tradizione vincente. Le caratteristiche della vettura sono quelle ideali (tutto dietro) per una gara come questa. La grande potenza e l'ottima trazione la rendono competitiva sia in caso di neve che di fondo asciutto. L'unico problema viene dal non essere presenti ufficialmente ed è molto difficile che al pur bravo Nicolas si ripresenti un'edizione in cui tutto è andato, come l'anno scorso, per il verso giusto. Tutta da vedere invece la corsa delle nuove 924 turbo, modelli nuovi della Porsche, con Barth e Janda.



**LANCIA  
Stratos**

Gruppo 4  
motore centrale 6 cilindri a V  
cilindrata 2418 cc  
potenza 275 CV  
trazione posteriore  
peso 920 kg

L'ultima regine del Monte, tre vittorie di seguito con Munari, pur non più in veste ufficiale, si presenta ancora come la grande favorita della partenza. Bernard Darniche, che guida una vettura di Chardonnet, tenterà di giocare quella che potrebbe essere la sua ultima carta per vincere questo rally che manca al suo albo d'oro. Con lui, giusto un anno dopo, torna alle corse Fulvio Bacchelli, di nuovo su una Stratos per vendicarsi dell'infelice trasferta dello scorso anno che gli ha condizionato tutta la stagione e forse la carriera.



**FIAT  
Ritmo**

Gruppo 2  
motore anteriore 4 cilindri in linea  
cilindrata 1498 cc  
potenza 160 CV  
trazione anteriore  
peso 800 kg

Attese alla prima grossa uscita internazionale, le due Fiat Ritmo Alitalia, destinate ad avere un seguito incredibile in Italia, avranno pane per i loro denti per il 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 exploits, anche se il rischio di deludere tante attese potrebbe esser condizionante. Le ultime notizie parlano di notevole difficoltà a trasmettere la potenza a terra essendo la vettura troppo poco sbilanciata (cioè troppo perfetta). Si vedrà.



**VW GOLF  
GTi**

Gruppo 2  
motore anteriore 4 cilindri in linea  
cilindrata 1593 cc  
potenza 170 CV  
trazione anteriore  
peso 860 kg

Anche se non è una partecipazione ufficiale al 100 per 100, le due Golf iscritte dal concessionario francese, Cresson, possono considerarsi molto vicine all'optimum. Quella che porterà in gara Therier, alimentata con un nuovo sistema ad iniezione Zenith-Pierburg, è sicuramente la trazione anteriore più potente tra le «piccoline» con i suoi 170 cavalli. In ogni caso una vettura gemella, ma molto più elastica sarà per Coppier (130 CV) e le due assieme cercheranno di garantire alla marca tedesca un risultato che i suoi molti aficionados nel mondo si attendono da sempre.



**RENAULT  
R5 Alpine**

Gruppo 2  
motore anteriore 4 cilindri in linea  
cilindrata 1397 cc  
potenza 140 CV  
trazione anteriore  
peso 800 kg

Dopo la sorpresa del '78 che ha dato alle R5 l'appellativo di «Mini degli anni '70», il rilancio per le vetture a trazione anteriore è stato totale. Quest'anno alle due vetture ufficiali di Ragnotti e Freguelin si è aggiunta una R5 gemella per Bruno Saby. E' chiaro che anche se non ci si illude troppo di ripetere il risultato dello scorso anno (2. e 3. posto) alla Régie si pensa e si cerca, comunque di andare il meglio possibile, con la volontà soprattutto di restare perlomeno in vetta alle tutto-avanti. E se poi nevica tanto e le cose si mettersero per il verso giusto...



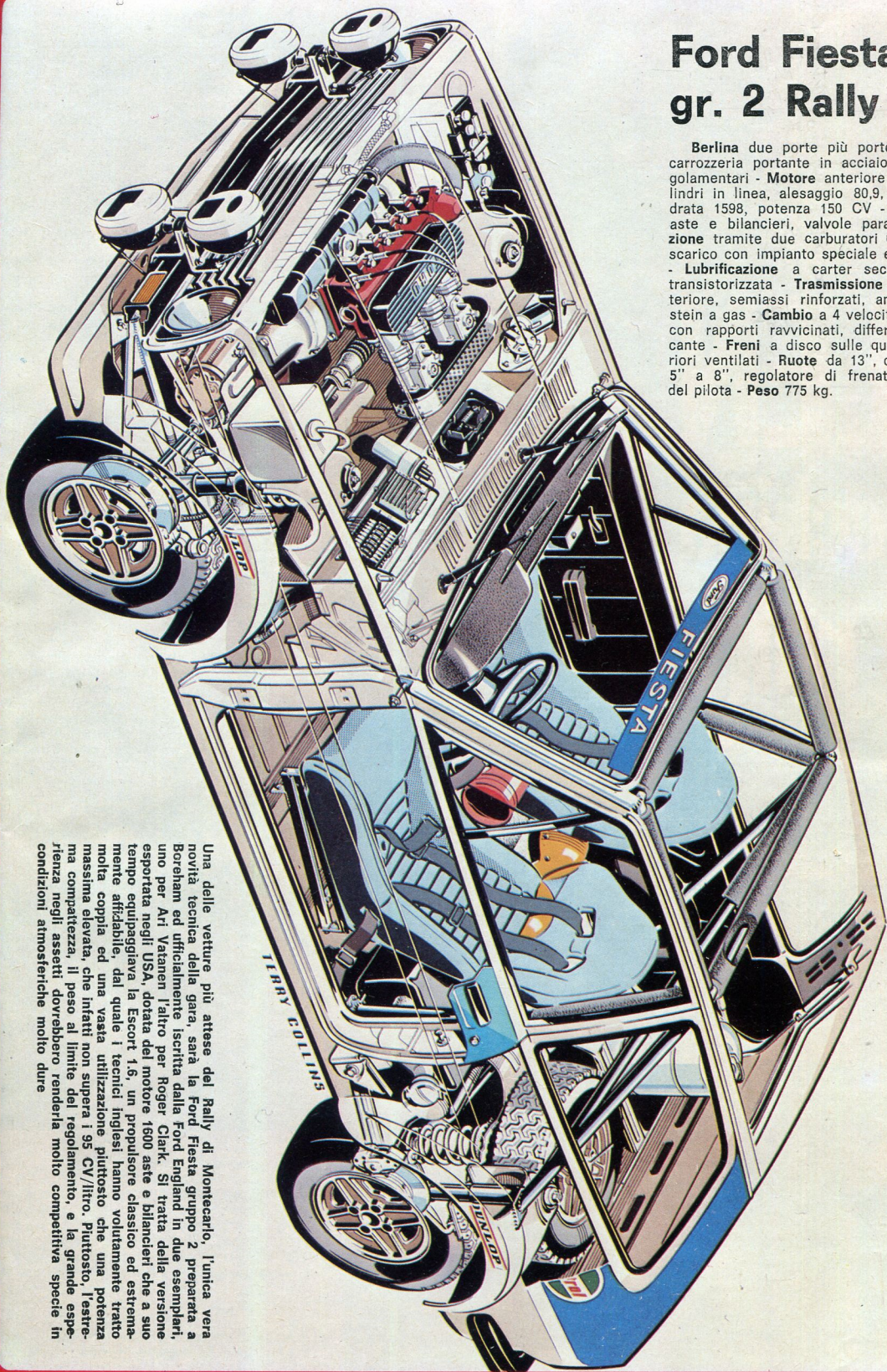
**ALFASUD  
Ti**

Gruppo 2  
motore anteriore 4 cilindri contrapposti  
cilindrata 1290 cc  
potenza 130 CV  
trazione anteriore  
peso 800 kg

Anticipando quello che sarà il programma alternativo dell'Alfa Romeo in Italia, la SOFAR francese ha iscritto una Alfasud in Gr. 2, anche se si dovrebbe trattare di una 1300 anziché delle 1500 che correranno in Italia nel '79 di fianco alle Alfetta. Alla guida c'è il lungo Vincent che dovrà dimostrare anche sulla piccola le indubbie qualità messe in mostra sulla Porsche di Hubertur. Nel confronto diretto con le altre trazioni anteriori, questa Alfasud appare un poco meno competitiva ed un po' meno assistita, ma i risultati che otterrà saranno comunque interessanti.

## Ford Fiesta 1600 gr. 2 Rally

Berlina due porte più portellone posteriore, carrozzeria portante in acciaio con rinforzi regolamentari - **Motore** anteriore trasversale, 4 cilindri in linea, alesaggio 80,9, corsa 77,6, cilindrata 1598, potenza 150 CV - **Distribuzione** ad aste e bilancieri, valvole parallele - **Alimentazione** tramite due carburatori Weber DCOE 45, scarico con impianto speciale e collettore 4/2/1 - **Lubrificazione** a carter secco - **Accensione** transistorizzata - **Trasmissione** con trazione anteriore, semiassi rinforzati, ammortizzatori Bilstein a gas - **Cambio** a 4 velocità + retromarcia, con rapporti ravvicinati, differenziale autobloccante - **Freni** a disco sulle quattro ruote, anteriori ventilati - **Ruote** da 13", canali variabili da 5" a 8", regolatore di frenata a disposizione del pilota - **Peso** 775 kg.



Una delle vetture più attese del Rally di Montecarlo, l'unica vera novità tecnica della gara, sarà la Ford Fiesta gruppo 2 preparata a Boreham ed ufficialmente iscritta dalla Ford England in due esemplari, uno per Ari Vatanen l'altro per Roger Clark. Si tratta della versione esportata negli USA, dotata del motore 1600 aste e bilancieri che a suo tempo equipaggiava la Escort 1.6, un propulsore classico ed estremamente affidabile, dal quale i tecnici inglesi hanno volutamente tratto molta coppia ed una vasta utilizzazione piuttosto che una potenza massima elevata, che infatti non supera i 95 CV/litro. Piuttosto, l'estrema compattezza, il peso al limite del regolamento, e la grande esperienza negli assetti dovrebbero renderla molto competitiva specie in condizioni atmosferiche molto dure.

La seconda generazione dei «finlandesi volanti» ha un campione all'italiana

# ALEN macchina da rally



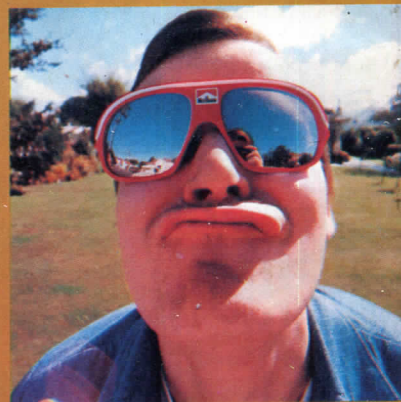
**M**ARKKU ALEN è il campione del mondo rally 1978. Un tale titolo, naturalmente, non esiste. Al momento abbiamo soltanto un campionato mondiale rally per marche e quello è stato vinto dalla squadra di Markku Alen: la Fiat. Fino al 1979 la FIA non inizierà un campionato mondiale rally piloti. Comunque, ufficialmente, Alen è riconosciuto come il campione '78. Ha vinto più prove del campionato mondiale di qualsiasi altro e ha dimostrato di essere veloce più di chiunque altro.

Quella che nel '78 Markku Alen ha ufficialmente vinto è la Coppa Piloti della FIA, una serie di rallies valevoli per il campionato del mondo, il campionato europeo rally e poche competizioni speciali. Ha vinto guidando per il gruppo Fiat utilizzando la 131 Abarth e la Lancia Stratos. Ha vinto anche il campionato nazionale della sua terra d'origine, la Finlandia, guidando una Fiat 131 per la Casa finlandese importatrice della Fiat, l'Autonovo.

Markku Alen appartiene alla seconda generazione dei «finlandesi volanti». Ha 27 anni ed è già arrivato in cima. Viene dopo piloti di tutto rispetto come Timo Makinen, Rauno Aaltonen, Simo Lampinen e Hannu Mikkola. Ma Markku Alen è un finlandese differente. Guida per una squadra italiana. Ama il modo di vivere degli italiani. Gli piace l'atmosfera mutevole in cui si trova a lavorare.

## HA BISOGNO DI VINCERE PIU' DI OGNI ALTRO RALLYMAN

Come tutti i più bravi piloti di rally Markku Alen vuole vincere; qualcuno potrebbe dire che Markku ha bisogno di vincere più di ogni altro pilota al mondo. Tuttavia, quando perde, dopo poco sorride di nuovo e guarda già alla prossima gara. La mattina dopo il suo ritiro dal Lombard RAC Rally abbiamo parlato con lui della sua predisposizione al rally, del suo posto nell'organizzazione Fiat e del suo «ufficioso» campionato mondiale.



In qualunque modo lo si guardi il 1978 è stato un anno davvero molto bello per Markku Alen. Ha partecipato a rallies in tutto il mondo correndo nelle gare British Open, nel campionato nazionale finlandese, nella Coppa Piloti della FIA, e nel campionato mondiale rally. Dopo una stagione come questa non è sorprendente che sia nella sua forma migliore, è una «macchina da rally» ben roduta. I risultati parlano da soli.

«Quest'anno ho iniziato al KAK rally in Svezia, poi Portogallo, Grecia, 1000 Laghi,





Canada, Sanremo e Rac per il campionato del mondo. E' quasi l'intero campionato fatta eccezione per il Bandama, il Safari e il Montecarlo. Ho vinto in Portogallo, al 1000 Laghi e a Sanremo. Sono arrivato secondo in Grecia e Canada e terzo in Svezia».

Delle sette gare del campionato britannico Markku non ne ha corse solo due: Manx e Burmah, entrambi in contrasto con i suoi impegni del campionato mondiale. Anche il campionato nazionale finlandese è stata un'interruzione nel campionato mondiale. E' stata una stagione davvero senza respiro che però a Markku è piaciuta molto. Uno dei fattori della sua soddisfazione è stata la consapevolezza che la Fiat 131 è stata una macchina migliore dell'anno precedente.

«L'anno scorso con la Fiat c'erano sempre problemi di pneumatici, la miscela era troppo pesante e le sospensioni non erano molto buone. Ora utilizziamo ammortizzatori Bilstein e questo è molto buono. Con pneumatici e ammortizzatori ci siamo procurati una migliore trazione. Ora abbiamo solo tre tipi di sospensione: Safari, 1000 Laghi e asfalto. Quest'anno abbiamo anche più cavalli, circa 10, che ci danno una potenza di 230-235 cavalli. La macchina del 1000 Laghi sviluppava 233 cavalli».

#### I RALLIES SEGRETI SONO UN ALLENAMENTO FANTASTICO

La Fiat 131 però ha ancora poca potenza se la si paragona alle altre auto da rally gr. 4. Un buon motore Escort RS 1800 produce circa 250 cavalli. Ma il segreto della Fiat è la facilità di guida e la sua versatilità, i rapporti del cambio, scelti con cura, e un'ampia escursione della coppia significano che il pilota ha sempre potenza disponibile nelle curve.

Un altro importante fattore della soddisfazione quest'anno è stata la sua partecipazione a rallies con il percorso segreto.

«Il mio programma quest'anno ha incluso rallies a percorso segreto e questo è molto importante. L'anno scorso ho fatto solo due rallies di questo tipo, il Castrol e il Border e quest'ultimo è finito con un brutto incidente. Quest'anno invece ne ho corsi sette o otto. Questo è un allenamento fantastico per le reazioni, per gli occhi. Riesci a ottenere adattamento e forza. E' molto importante per me».

Le gare British Open hanno anche aiutato nello sviluppo della macchina e sono servite a Alen per stimare gli altri piloti.

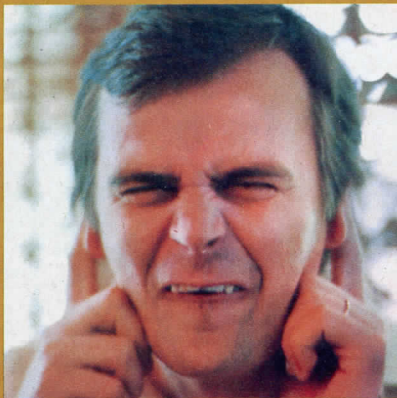
«Ho cominciato le gare inglesi con il Mintex. Mi sono ritirato e ho potuto osservare gli altri piloti. Ho notato che cinque o sei erano molto veloci, quest'anno in Inghilterra. Ci siamo trovati fuori anche in Gal-

les; avevamo un rapporto troppo lungo. Ho detto alla Fiat che ci serviva un rapporto più corto e adesso è perfetto. Per la 131 abbiamo ottenuto 164 kmh a 8200 giri al minuto che è fantastico per il Galles e nelle foreste».

In un anno che ha incluso una tale varietà di rallies, è inevitabile che Markku ne preferisca alcuni. A differenza della maggior parte dei più celebri piloti da rally non ama i percorsi molto lunghi, e preferisce rallies più corti e veloci, come per esempio il 1000 Laghi. Qui la concentrazione del pilota è vitale e non c'è tempo per essere stanchi. Se si va fuori è finita. In un anno costellato da tante gare è inevitabile che la stanchezza fisica possa sostenere un ruolo importante. Due volte, durante la stagione 1978, Markku è apparso completamente privo di forze. La prima volta alla fine del Circuit of Ireland e la seconda dopo che aveva terminato il rally dell'Acropoli e quello scozzese in due settimane.

«E' stato molto bello in Scozia e in Galles, sono rallies da guidare. Mi piace l'Irlanda per il paese e la popolazione, lì i rallies sono davvero molto popolari, ma per me è troppo lungo. C'era troppo tempo da trascorrere in auto. La stanchezza è davvero un problema, ma in Grecia avevo guidato per non so quanti chilometri, forse tremila o quattromila. Due giorni più tardi ho iniziato il rally in Scozia. Non ho fatto una vera e propria dormita con tutti quei viaggi in aereo. Mi piacciono i rallies come i 1000 Laghi. Due giorni a più non posso e il pilota più veloce è il vincitore. A rotta di collo e poi si finisce».

La sola eccezione per Markku sono i rallies africani con i quali non si è mai misurato e si può sospettare che nutra la



segreta ambizione di fare il Safari, prima o poi. Sembra improbabile che egli disputi di nuovo il Circuit of Ireland. Vuole vincere e trova che le prove segrete sull'asfalto siano troppo difficili. Markku ha questo parere sulle note. Alcuni piloti provano i percorsi delle prove una volta dopo l'altra finché non imparano ogni curva e ogni traiettoria. Ci sono storie di squadre che hanno provato per mesi prima della partenza di un rally, ma egli preferisce provare solo per due settimane al massimo.

«Mi piace fare qualche prova prima del rally, ma preferisco i percorsi segreti. Due anni fa in Finlandia tutti i maggiori rallyisti provavano per un minimo di un mese il 1000 Laghi. Adesso sono solo due settimane e questo va meglio. E' abbastanza. L'anno prossimo, per il rally di Svezia, ci sarà solo una settimana di prove, ci si dovrà concentrare di più sul percorso e questo sarà meglio. Solo per il Montecarlo ho provato



a lungo. Ho cominciato un mese prima per allenarmi di nuovo con la 131».

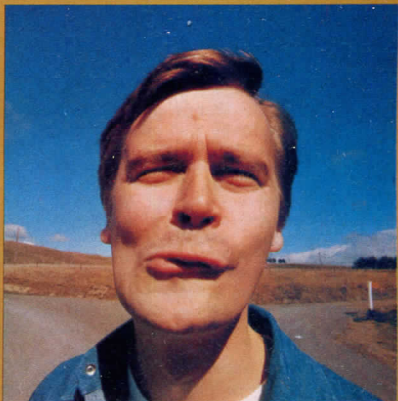
Markku ha iniziato l'anno con la Fiat 131 e ha cambiato con la Stratos solo nella stagione avanzata. Conduceva la classifica della Coppa Piloti FIA e gli serviva ancora qualche vittoria. Ha partecipato al Giro d'Italia con una Stratos gr. 5 (con Giorgio Pianta) e al rally di Sanremo con una Stratos gr. 4. Sanremo è il regno delle Stratos. E' proprio il genere di rally per cui la macchina è stata progettata. Nelle curve e nei tornanti delle strade di montagna italiane sono solo le note a guidarvi. La Stratos è la macchina ideale. Ma non era facile l'adattamento

#### PER GUIDARE LA STRATOS OCCORRE ESSERE FORTI

«Non avevo mai guidato una Stratos prima di Sanremo. Ho provato per 10 giorni circa prima del rally. Sono giunto a Sanremo direttamente dal Canada per fare qualche prova con la macchina. Poi, dopo Sanremo, ho guidato la Stratos gr. 5 nel Giro d'Italia. I primi due giorni pioveva. Non avevo mai guidato la macchina sotto la pioggia. E' una macchina molto, molto difficile, molto nervosa quando la strada è sdruciolevole. La potenza è sempre quella e la macchina va da un lato all'altro. Con la Stratos bisogna essere molto forti. La macchina è potente e forte e così anche tu devi esserlo. Devi essere determinato e guidare la macchina in maniera dura. Devi controllare la macchina e guidarla, non fare che sia la macchina a guidare te. Come al RAC, a Kielder,

Rupert Saunders

CONTINUA A PAGINA 40





CONTINUAZIONE DA PAG. 39

la mia auto andava ma io no. Non avevo abbastanza determinazione. Per me è importante che la macchina e il pilota siano forti».

Per Markku avere la padronanza, la piena padronanza della macchina è ovviamente molto importante. Si può iniziare a capire il problema quando lo si vede seduto nell'abitacolo della Stratos. Markku è alto un metro e novanta e la sua posizione di guida è molto contratta. Due giorni dopo il RAC si stava curando una spalla indolenzita e livida. Nonostante la scomodità Markku ha scelto di guidare la Stratos al posto della Fiat, al RAC.

### IL SUO SOGNO ORMAI È VINCERE IL RAC

«Dopo il Giro d'Italia il mio programma era di andare alla Fiat e chiedere di guidare una 131 al RAC, invece ho chiesto una Stratos. Pensavo che con la Fiat avrei potuto vincere se molti piloti si fossero ritirati, ma se tre o quattro piloti fossero andati davvero veloci per me non sarebbe stato possibile primeggiare. Non quest'anno almeno. Forse l'anno prossimo, con la Fiat. La macchina non ha potenza. Nelle prove è fantastica, quando conosci la curva. Se guidi alla cieca esiti e poi non hai più potenza dopo la curva. Basta considerare le prove speciali per vedere la differenza tra la Ford e la Fiat. C'erano molte più possibilità di vittoria con la Stratos. Mi sarebbe piaciuto potere guidare ancora una Stratos al RAC, ma penso che non sarà possibile. Probabilmente il prossimo anno la Fiat sarà migliore. Il RAC per me è il più importante rally da vincere. Mi sono allenato per vincere quel rally. La Ford l'ha vinto sei volte e mi piacerebbe fare finire questo predominio. Tutta la squadra è d'accordo. La Ford ha vinto troppe volte, è ora che questo finisca».

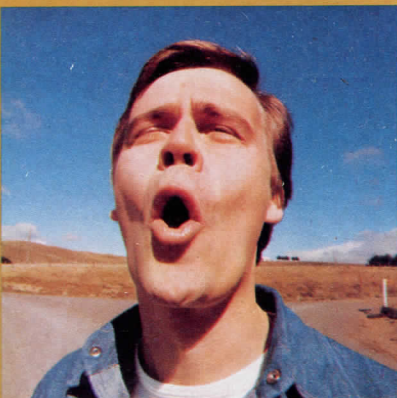
Come tutta la squadra Fiat, Markku è consapevole del fatto che il RAC si corre in casa Ford. E' abbastanza facile, per il gruppo Fiat, vincere a Sanremo ma l'orgoglio più grande sarebbe quello di battere la Ford in casa sua. Quando il campionato del mondo si è svolto su terreno neutrale, Finlandia, Portogallo o Canada, la Fiat ha sempre vinto, spesso solo con la preparazione e l'allenamento. Adesso si avvicinano a ogni prova del mondiale come a un Gran Premio sviluppando pneumatici e organizzando il team per adattarli alle condizioni individuali. Un orgoglio ancora più grande li mette da parte. Markku è certo che deve vincere il RAC.

«Quest'anno avevo buone possibilità. Ero preparato. Quando sono partito ero sicuro

di vincere. La macchina non aveva problemi. Vincere il RAC con una Stratos non sarebbe stato facile ma quest'ultima è una macchina fantastica per questo rally. Non una macchina facile ma molto buona per vincere. Non ho corso rischi nella foresta di Kielder e ho preso due minuti da Hannu ma ero ancora in gara. La macchina era in buone condizioni. Questi due minuti non erano niente. Ero sicuro che in seguito avrei potuto recuperarli. La mia auto è equipaggiata con un limitatore a 8000 giri. Lo stesso che a Sanremo. Il limitatore c'era per i primi due giorni, poi l'abbiamo tolto».

Uno degli aspetti caratteristici della determinazione di Markku a vincere è l'assoluta concentrazione. All'assistenza è difficile vederlo fuori dalla macchina. Chiama con un gesto i meccanici e, se possibile, non parla con nessuno tranne il manager del team. Al RAC ha avuto due differenti comportamenti. Uno domenica, quando conduceva il rally, uno martedì mattina quando era secondo. Prima della prova di Kielder, difficilmente parlava con qualcuno. Dopo era felice di chiacchierare con giornalisti e meccanici.

«Nella prova di Kielder guidavo come in Grecia, forse solo al 70 per cento. Quando devo dare il massimo devo stare con la macchina, sono molto serio e molto concentrato. Era lo stesso a Sanremo, qualche volta. Durante i primi due giorni parlavo con qualcuno ma poi gli ultimi due giorni e notti andavo a rotta di collo. Volevo sapere quale era la prossima prova, come erano le note. Concentrazione assoluta. Questa è la differenza tra guidare al 70% e al 100 o 110%. Per la prima notte in Finlandia al 1000 Laghi si guida a più non posso con tutti i piloti migliori, forse al 110%. Gli altri rallies sono differenti; in Portogallo è l'ultima notte quella più impegnativa. I pri-

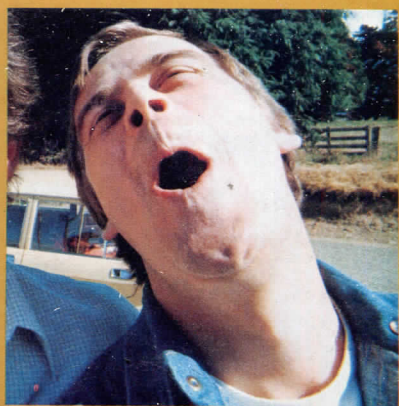


mi due giorni sono più facili. Su un rally lungo puoi dare l'80-90%, in Grecia anche il 70%».

Qualsiasi cosa provi sull'importanza del 1000 Laghi o del RAC, non c'è dubbio dove è stata combattuta la battaglia più dura del '78: in Portogallo. L'ultima notte del rally, alla prova di Sintra, Markku aveva ingaggiato una battaglia con Hannu Mikkola. Non poteva rischiare di perdere un secondo, ma nemmeno di andare fuori strada.

«C'era molta tensione. Le Ford avevano una buona posizione. Hannu era là e così Nicolas. Daniele mi disse di andare veloce ma di non andare fuori strada. La Ford con Nicolas correva con cautela, senza rischi, se Hannu avesse avuto un incidente. Sono stato contento di non aver mai sbagliato!».

Guidare secondo le direttive di squadra è una cosa a cui ogni pilota professionista deve abituarsi, ma è più facile quando il



pilota rispetta la squadra e il suo manager. Markku è spesso descritto come il finlandese italiano. A lui piace questo modo di vita e si diverte a lavorare con il team Fiat. E' anche capace di scherzare sugli occasionali disaccordi con il manager del team Daniele Audetto.

### AUDETTO E' MOLTO FORTE ASHCROFT MOLTO BUONO

«Sì, ho degli scontri con Daniele; qualche volta Daniele e me, sai... — Markku mette insieme i pugni per significare una testa dura —. Noi non siamo litigiosi, ma abbiamo lo stesso carattere. Daniele è molto deciso. Per me è un buon manager. Qualche volta ci sono problemi in tutti i teams, ma Daniele è un uomo molto forte».

L'altro team con cui Markku ha una buona esperienza è la Ford per la quale ha guidato nel 1973 e 1974. Come molti piloti che hanno guidato con la Ford e sono poi passati ad altre squadre, egli ne ha ancora grande rispetto.

«La Ford è una squadra molto buona. A me piace particolarmente Peter Ashcroft che è un uomo molto buono. E' completamente differente da Daniele, un uomo molto serio. Ci sono solo due squadre per me: la Fiat e la Ford. Sono molto forti ma hanno anche i loro punti deboli. Mi piacerebbe che ci fossero più squadre. Mi piacerebbe vedere qualche nuova macchina. Abbiamo avuto uno sviluppo con la Fiat e con la Ford. Questo aiuterà i piloti fornendo più macchine disponibili e molti altri potranno diventare piloti».

Tuttavia, anche se Markku può accogliere bene l'arrivo di nuove squadre, è difficile immaginarlo andare via dalla Fiat. Il finlandese è molto più felice ora di quanto si creda e pensa alla stagione 1979.

«Mi piace la mentalità italiana. Si godono la vita e questo è un atteggiamento fantastico. Anche i meccanici, alla Fiat, sono fantastici».

Ci sono state voci secondo le quali i piloti italiani nel team Fiat non siano stati felici del trattamento. Dopo tutto c'è questa squadra italiana con un finlandese e un tedesco (Walter Rohrl) come guidatore di punta. Solo Sandro Munari è stato un pilota regolare nelle prove del campionato del mondo. Ma Markku non vuol sentire niente di tutto questo.

«In Italia tutti i piloti sono miei buoni amici. Bacchelli e Verini per me sono piloti fantastici. Anche Vudafieri è molto, molto bravo. Non ho mai sentito niente di queste cose. Sono superfelice di correre per la Fiat».

(I ritratti «curiosi» sono di Fulvio Bacchelli) **F. S.**