

Un RALLY che cos'è

Attorno agli anni del primo Novecento, specialmente nel nostro Paese, erano piuttosto in voga i raduni cicloturistici che venivano chiamati « rallies », raduni.

Ecco allora che nel 1911, quei pochi aristocratici che decisero di farsi la « scampagnata » attorno a Montecarlo sulle traballanti vetture del tempo, decisero di adottare questo termine che doveva in seguito acquistare sempre più popolarità fino a rischiare, come oggi, quasi l'inflazione.

Dunque che cos'è un rally: una competizione automobilistica, normalmente di media o lunga durata, che può svolgersi in qualsiasi condizione ambientale, consistente, generalmente, in settori da compiere in un tempo ben definito e regolati da precisi e severi controlli orari (i cosiddetti trasferimenti che tendono progressivamente a diventare sempre più « impossibili » o perlomeno abbastanza problematici per la maggioranza dei concorrenti che non riesce a rispettarne i limiti di tempo) e da prove speciali, tratti normalmente più brevi dei trasferimenti, non regolati da limiti di tempo (cioè il miglior tempo penalizza tutti gli altri, come in una qualsiasi gara di velocità) o con limiti molto ristretti e praticamente non rispettabili.

Non esiste ovviamente una formula di gara unica perché ogni nazione adotta un tipo di gara direttamente conseguente alle offerte naturali dei campi di gara che si ritrova: vediamo così che all'East African Safari non esistono prove speciali in quanto i lunghissimi ed estenuanti trasferimenti sono già di per sé sufficienti a creare una selezione, in Marocco le prove raggiungono e passano anche i 250 km, in Europa si aggirano tra i 15 ed i 50 km, da noi spesso variano dai 5 ai 25 km; la selezione severissima nei Paesi africani è molto più « sottile », ma non per questo le gare sono meno impegnative, in Europa dove si può correre su fondi veramente impossibili e scassamacchine (i classici rallies all'italiana) o addirittura sui velocissimi asfalti (rallies alla francese) o ancora sulle insidiosissime nevi dei Paesi nordici senza che per questo si possa, o si debba, indicare in una di queste formule quella più vera definita dal termine « rally ».

Com'è articolato il calendario

Campionato Mondiale Marche:

entra in vigore per la prima volta nel '73 e si compone eccezionalmente di tredici prove (dall'anno prossimo il massimo sarà di dodici). In precedenza si era chiamato Campionato europeo marche, e campionato internazionale marche. È il titolo più prestigioso di cui possa fregiarsi una casa automobilistica impegnata nei rallies.

Campionato Europeo Conduttori:

si effettua dal 1953, ma ultimamente ha perso parte della sua validità causa la concomitanza con il campionato marche che gli ha « soffiato » tutte o quasi le gare più titolate. Si compone di venticinque prove, non tutte ugualmente probanti ed alcune delle quali si svolgono in date concomitanti. La partecipazione libera dei prototipi permette utili assaggi per molte vetture che poi verranno perfezionate per le omologazioni successive.

Mitropa Cup:

si effettua dal 1965 ed è riservata ai piloti di Italia, Austria e Germania. Le gare in programma sono 6, due per nazione partecipante ed ogni concorrente per entrare in classifica deve aver partecipato ad almeno una gara per nazione. Il punteggio viene assegnato in base alle classifiche assolute e di gruppo, in più vengono dati 5 punti per ogni partenza estera. Valgono al massimo quattro risultati.

Campionato Italiano dei Rallies:

esiste dal 1967, e dal 1970 sono campioni anche i copiloti. Il numero delle gare valide cambia di anno in anno ed è comunque sensibilmente in aumento. Questo titolo è il più importante della specialità nell'ambito nazionale.

Trofeo dei Rallies Nazionali:

al suo secondo anno di vita, con l'altissimo numero di gare a calendario e di partecipanti è il più probante termometro del successo che incontra da noi attualmente questa specialità. Agli effetti della classifica valgono 8 risultati, i 4 migliori per ogni semestre dell'anno in cui è diviso il calendario.

L'ALBO d'ORO del campionato MARCHE

Campionato Europeo Marche

1968

FORD
G.B.

Clark
Soderstrom



Principali risultati

Rally Acropoli
Clark

Rally dei Tulipani
Clark

Alpi Austriache
Soderstrom

1969

FORD
Europa

Clark
Staepalere
Mikkola



Rally dei Tulipani
Staepalere

Alpi Orientali
Mikkola

Rally Moldava
Staepalere

Campionato Internazionale Marche

1970

PORSCHE

Andersson
Waldegaard
Larrousse



Rally Montecarlo
Waldegaard

Rally di Svezia
Waldegaard

Alpi Austriache
Waldegaard

1971

ALPINE

Andersson
Nicolas - Andruet
Therier - Darniche



Rally Montecarlo
Andersson

Rally d'Italia
Andersson

Acropoli
Andersson

Alpi Austriache
Andersson

1972

LANCIA

Munari
Lampinen
Ballestrieri
Kallstrom
Barbasio



Rally Montecarlo
Munari

Rally del Marocco
Lampinen

Rally di Sanremo
Ballestrieri

Dove, come e quando il Mondiale Marche '73

Le prove valide per il Campionato dovranno avere una distanza totale di 3000 km o più. Per calcolare la distanza totale di una prova, un chilometro di «prova speciale» avrà lo stesso valore di 5 km di percorso comune. Inoltre vi dovranno essere almeno 1000 km di «percorso comune» e 200 km di «prove speciali». Se il percorso di una «prova speciale» è utilizzato più di una volta (ad esempio per una prova in circuito) la distanza presa in esame per raggiungere i 3000 km non potrà mai essere superiore a 500 km.

La classifica di ciascuna prova verrà stabilita in base alla classifica generale comune a tutte le vetture classificate, senza distinzione di gruppo e di classe.

Non verranno attribuiti punteggi di classifica se, nella prova qualificativa, non vi saranno almeno 50 vetture alla partenza.

I punteggi verranno attribuiti secondo il sistema valido per il Campionato Mondiale Marche Velocità (dal 1. al 10. con questa successione: 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1).

La marca che avrà totalizzato il maggior numero di punti verrà proclamata Campione Mondiale Marche dei Rallies.

Sono ammessi i seguenti gruppi di vetture:

GRUPPO 1: vetture turismo di serie

GRUPPO 2: vetture turismo speciale

GRUPPO 3: vetture gran turismo di serie

GRUPPO 4: vetture gran turismo speciale

La giostra «mondiale»

Le 13 gare
per il
« MARCHE »

19-27 Gennaio

RALLY DI MONTE-CARLO

organizzatore:
A.C. Monaco

23 Boulevard Albert I
Monaco (MC)

La classifica 1972:

① LANCIA HF 1600
Munari-Mannucci

② PORSCHE 911 S
Larrousse-Perramond

③ DATSUN 240 Z
Aaltonen-Todt

④ LANCIA HF 1600
Lampinen-Andreasson

⑤ FORD ESCORT RS 1800
Piot-Porter

La classifica 1973:

① _____

② _____

③ _____

④ _____

⑤ _____

15-17 Febbraio

RALLY DI SVEZIA

organizzatore:
Kungl Automobil
Klubben
Rallyt, Fack, S-103
20 Stockholm 16, (S)

La classifica 1972:

① SAAB
Blomqvist-Hertz

② PORSCHE 911 S
Waldegaard-Helmer

③ LANCIA HF 1600
Kallstrom-Haggbom

④ OPEL ASCONA
Kullang-Karlsson

⑤ OPEL ASCONA
Eriksson-Osterberg

La classifica 1973:

① _____

② _____

③ _____

④ _____

⑤ _____

13-18 Marzo

RALLY T.A.P.

organizzatore:
Grupo Cultural
e Desportivo da TAP
Avenida Duque
de Loulè - Lisbona (P)

La classifica 1972:

① BMW 2002 TI
Warmbold-Davenport

② ALPINE RENAULT
Darniche-Mahé

③ CITROEN SM
Waldegaard-Thorszellius

④ DATSUN 240 Z
Fall-Wood

⑤ FIAT 124 SP.
Paganelli-Russo

La classifica 1973:

① _____

② _____

③ _____

④ _____

⑤ _____

19-22 Aprile

EAST AFRICAN SAFARI

organizzatore:
Automobile Asso-
ciation of East Africa -
Po Box 87 Nairobi
Kenia (EAK)

La classifica 1972:

① FORD ESCORT RS
Mikkola-Palm

② PORSCHE 911 S
Zasada-Biem

③ FORD ESCORT RS
Preston-Smith

④ FORD ESCORT RS
Hillyar-Birley

⑤ DATSUN 240 Z
Hermann-Schuller

La classifica 1973:

① _____

② _____

③ _____

④ _____

⑤ _____

9-12 Maggio

RALLY DEL MAROCCO

organizzatore:
As du Royal
Automobile Club
Marocain
4 Rue Chappe
Casablanca (Ma)

La classifica 1972:

① LANCIA HF 1600
Lampinen-Andreasson

② CITROEN DS 21
Neyret-Terramorsi

③ CITROEN DS 21
Ponnelle-De Serpos

④ RENAULT R 16 TS
Duprè-« Le Tahitienne »

⑤ PEUGEOT 404
Bacchy-Puigssegur

La classifica 1973:

① _____

② _____

③ _____

④ _____

⑤ _____

23-28 Maggio

RALLY DELL' ACROPOLI

organizzatore:
Automobile e Touring
Club de Grece (ELPA)
6 Rue Amerikis
Atene (GR)

La classifica 1972:

① FIAT 124 SP.
Lindberg-Eisendle

② LANCIA HF 1600
Lampinen-Reinicke

③ BMW 2002 TI
Warmbold-Dorfler

④ FIAT 124 SP.
Trombotto-Enrico

⑤ BMW 2002 TI
Fall-Wood

La classifica 1973:

① _____

② _____

③ _____

④ _____

⑤ _____

13-15 Luglio

RALLY DI POLONIA

organizzatore:
AK Krakowski
ul Solskiego, 33
Cracovia (PL)

La classifica 1972:

- ① FIAT 124 SP.
Pinto-Macaluso
- ② FORD CAPRI 2600
Rohrl-Berger
- ③ MOSKWICH 412
Brundza-Brum
- ④ GORDINI R 12
Ferjancz-Zsembery
- ⑤ WARTBURG 353
Hommel-Bork

La classifica 1973:

- ① _____
- ② _____
- ③ _____
- ④ _____
- ⑤ _____

3-5 Agosto

RALLY MILLE LAGHI

organizzatore:
Finnish Automobile
Club Sandpiper
Hotel Laajavuori (SF)

La classifica 1972:

- ① SAAB 96 V4
Lampinen-Schlberg
- ② FORD ESCORT RS
Makinen-Liddon
- ③ VOLVO 142
Alen-Toivonen
- ④ OPEL ASCONA
Rainio-Nyman
- ⑤ SAAB 96 V4
Eklund-Andreasson

La classifica 1973:

- ① _____
- ② _____
- ③ _____
- ④ _____
- ⑤ _____

12-16 Settembre

RALLY D'AUSTRIA

organizzatore:
OAMTC Schubertring 3
Vienna (A)

La classifica 1972:

- ① FIAT 124 SP.
Lindberg-Eisendle
- ② VOLKSWAGEN 1302 S
Janger-Gottlieb
- ③ SAAB 96 V4
Eklund-Reinicke
- ④ VOLKSWAGEN 1302 S
Grunsteidl-Hopf
- ⑤ PORSCHE 911 S
Haberl-Fritz

La classifica 1973:

- ① _____
- ② _____
- ③ _____
- ④ _____
- ⑤ _____

11-14 Ottobre

RALLY DI SANREMO

organizzatore:
AC Sanremo
Corso O. Raimondo 47
San Remo (Imperia)

La classifica 1972:

- ① LANCIA HF 1600
Ballestrieri-Bernacchini
- ② LANCIA HF 1600
Barbasio-Sodano
- ③ FIAT 124 SP.
Lindberg-Eisendle
- ④ FIAT 124 SP.
Bisulli-Zannuccoli
- ⑤ FIAT 124 SP.
Trombotto-Zanchetti

La classifica 1973:

- ① _____
- ② _____
- ③ _____
- ④ _____
- ⑤ _____

31 Ottobre
5 Novembre

PRESS ON REGARDLESS RALLY

organizzatore:
Sports Car Club
of America
PO Box 791 Westport
Connecticut (USA)

La classifica 1972:

- ① JEEP
Henderson-Pogue
- ② DATSUN 240 Z
Jones-Beckman
- ③ JEEP
Daam-Callon
- ④ VOLVO 164
Zwitzer-McGuire
- ⑤ DODGE COLT
Doidge-Ward

La classifica 1973:

- ① _____
- ② _____
- ③ _____
- ④ _____
- ⑤ _____

16-21 Novembre

RALLY RAC

organizzatore:
Royal Automobil Club
32 Belgrave Square
Londra (GB)

La classifica 1972:

- ① FORD ESCORT RS
Clark-Mason
- ② SAAB V4
Blomqvist-Hertz
- ③ OPEL ASCONA
Kullang-Karlsson
- ④ LANCIA HF 1600
Kallstrom-Haggbom
- ⑤ LANCIA HF 1600
Lampinen-Andreasson

La classifica 1973:

- ① _____
- ② _____
- ③ _____
- ④ _____
- ⑤ _____

1-2 Dicembre

TOUR DE CORSE

organizzatore:
ASAC de la Corse
Essitac Hotel de Ville
Ajaccio (F)

La classifica 1972:

- ① ALPINE RENAULT 1800
Andruet-« Biche »
- ② SIMCA CG 2200
Fiorentino-Gelin
- ③ ALPINE RENAULT
Manzagol-Alessandri
- ④ ALPINE RENAULT 1800
Darniche-Mahe
- ⑤ ALPINE RENAULT 1800
Therier-Roure

La classifica 1973:

- ① _____
- ② _____
- ③ _____
- ④ _____
- ⑤ _____



Impara a guidare da rallysta

Vedere un'automobile che si lancia a tutta velocità lungo una rapidissima discesa, piena di sassi e di buche, o peggio ancora di ghiaccio e neve alta, con una sede stradale spessissimo non più larga della stessa vettura, con rocce da una parte e burroni non protetti dall'altra, e vedere questi piloti rallentare solo all'ultimissimo momento ed imboccare, con la vettura tutta di traverso che sembra proprio non volerne sapere di cambiare direzione, un secco tornante perfettamente nascosto alla vista dal buio della notte o dalla vegetazione è la normalità in un rally.

Ma come è possibile controllare la macchina in queste condizioni, come è possibile non finire di-

ritti in un fosso o non picchiare contro il terrapieno all'interno della curva?

Ogni specialità (ogni pilota anzi) ha ovviamente il suo segreto, ma universalmente sono conosciute certe regolette, certi modi di agire, che salvo opportune personalizzazioni possiamo considerare universalmente adottate almeno dai migliori.

In un recente passato la moda più diffusa sembrava essere quella del freno a mano: una operazione ben precisa che consisteva nel far « sbandare » il retrotreno bloccando le ruote posteriori togliendone in parte l'aderenza. Era un sistema che trovò subito un certo successo anche sull'appassionato spettatore perché la sua esecuzione, a



prima vista abbastanza semplice, dava già al primo contatto del neofita un'idea di quello che si poteva ottenere.

Lo specialista però si sentiva normalmente « troppo costretto » e limitato (specie nella guida di conseguenza con una sola mano) e pertanto si studiò qualcosa di diverso e nacque così (merito ovviamente degli scandinavi cui si deve quasi tutto in questo campo) la guida cosiddetta a « due pedali ».

Questa consiste nell'accelerare e nel frenare contemporaneamente usando sul freno il piede sinistro che normalmente viene usato per la frizione. E' un'operazione piuttosto ostica da apprendere,

ma che permette, specie con le trazioni anteriori, eccezionali risultati perché è possibile con opportuni dosaggi delle pressioni dei due piedi di aumentare l'aderenza della vettura al suolo ed allo stesso tempo di evitare l'effetto sottosterzante della vettura che specie su terra o neve tende a non voler voltare proseguendo in linea retta.

Il freno e l'acceleratore assieme sono molto utili comunque anche nel caso di vetture a trazione posteriore, ma in questo caso il risultato è opposto e serve a sostituire in parte l'operazione del controsterzo, infatti in questo caso si noterà che la vettura tenderà a non voltare e compenserà la classica sbandata del retrotreno.

Nelle due foto scattate entrambe sul famoso Col de Turini, vedete chiaramente la differente impostazione di guida di due vetture che sono agli antipodi. A destra la Fulvia decisamente sottosterzante (e vedete benissimo come le ruote siano più sterzate verso l'interno della curva di quello che la naturale traiettoria imporrebbe) a sinistra l'Alpine che è nettamente sovrasterzante (le ruote anteriori cioè tendono a bilanciare la sbandata del retrotreno). La famosa tecnica della guida a « due pedali » (cui si accenna nel testo) permette appunto di minimizzare o di ovviare a queste caratteristiche costruttive garantendo una guida più sicura e soprattutto più veloce

L'ALBO d'ORO dei conduttori

1953	H. Polensky (D)	Porsche
1954	W. Schlüter (D)	DKW
1955	W. Engel (D)	Mercedes-Benz
1956	W. Schock (D)	Mercedes-Benz
1957	R. Hopfen (D)	Saab
1958	G. Andersson (S)	Volvo
1959	P. Coltelloni (F)	Citroen
1960	W. Schock (D)	Mercedes-Benz
1961	H. J. Walter (D)	Porsche
1962	E. Böhringer (D)	Mercedes-Benz
1963	G. Andersson (S)	Volvo
1964	T. Trana (S)	Volvo
1965	T. Aaltonen (SF)	BMC-Cooper
1966	L. Nasenius (S) S. Zasada (PL) G. Klass (D)	Opel Gr. I Porsche G. II Porsche Gr. III
1967	S. Zasada (PL) B. Söderstrom (S) G. Palm (S) V. Elford (GB) D. Stone (GB)	Porsche Gr. I Ford Gr. II Porsche Gr. III
1968	P. Toivonen (SF)	Porsche
1969	H. Källström (S) G. Häggbom (S)	Lancia
1970	J. C. Andruet (F)	Alpine
1971	S. Zasada (PL)	BMW
1972	R. Pinto (I)	Fiat

DATA	COMPETIZIONE	ORGANIZZATORE	VINCITORE '72	VINCITORE '73
2-4 febbraio	ARTIC RALLY	Finnish Automobil Club Rovakatu, 30 Royaniemi (SF)	Kinnunen-Aho (Porsche)	
10-12 febbraio	COSTA BRAVA	Pena Motorista 10 hora Atenas 27 Barcellona	Pinto-Macaluso (Fiat)	
9-11 marzo	LYON CHARBONNIERES	ADAC - Gau Wuttemberg 7 Stuttgart, 1 Wagner Str. 53	Andruet-Petit (Alpine R.)	
6-8 aprile	RALLY FIRESTONE	Firestone - Hispania Basauri (Apartado 406) Bilbao	Darniche-Mahe (Alpine-R.)	
12-14 aprile	RALLY ISOLA D'ELBA	AC Livorno Via Verdi, 32 - Livorno	Trombotto-Enrico (Fiat)	
19-22 aprile	CIRCUITO DI IRLANDA	Ulster Automobil Club 3 Botanic Avenue - Belfast	non effettuato	
30 aprile 5 maggio	RALLY DEI TULIPANI	RAC - West Leeuwstraat, 25 Haarlem (ND)	non effettuato	
10-13 maggio	RALLY DI YUGOSLAVIA	Akademski Auto-moto-klub D. Tucoviva, 28 A Belgrado (YU)	Pinto-Macaluso (Fiat)	
11-13 maggio	RALLY DEL GALLES	SWAC - Cardiff (GB) 1-2 Wellington Street	Clark-Porter (Ford-Escort)	
20-27 maggio	PARIS ST. RAPHAEL	ASA de St. Raphael 40, Rue Boetman, 83 St. Raphael (F)	Hoepfner-Fourton (Alpine R.)	
25-27 maggio	RALLY WIESBADEN	Wiesbandener Automobilclub Bierstadter Str. Wiesbaden (D)	non effettuato	
31 maggio 2 giugno	SEMPERIT RALLY	OASC Hutteldorfer Str. 2b Vienna (A)	Pinto-Macaluso (Fiat)	
2-6 giugno	RALLY DI SCOZIA	Royal Scottish Automobile Club 11 Blythwood Square Glasgow (GB)	Mikkola-Cardno (Escort RS)	

DATA	COMPETIZIONE	ORGANIZZATORE	VINCITORE '72	VINCITORE '73
21-24 giugno	RALLY ZLATNI-PIASSATZI	Bulgaeian Automobile and TC 6 Sveta Sofia Str. - Sofia (BG)	Zasada-Comorowski (Porsche 911)	
6-7 luglio	RALLY DI CECOSLOVACCHIA	UAMK C SSR Opletalova 29 - Praga (CS)	Hubacek-Rieger (Alpine R.)	
27-29 luglio	RALLY DEL DANUBIO	Automobile Club Roumain 27 Str. N. Beloianis - Bucarest (R)	non effettuato	
29-1 agosto	RALLY DEL BALTICO	ADAC Gau Schleswig-Holstein Saarbruckenstrasse 54-Kiel (D)	Rohrl-Berger (Ford-Capri)	
30-1 agosto	RALLY S. MARTINO DI CASTROZZA	Scuderia S. Marino San Luca 4557 Venezia (I)	Munari-Mannucci (Lancia HF 1600)	
14-24 sett.	TOUR DE FRANCE	ASA du Tour de France 100 Av. De Gaulle - Neuilly (F)	Andruet-«Biche» (Ferrari)	
29-30 sett.	RALLY DI CIPRO	Cyprus Automobile Association Po Box 2279 Nicosia (CY)	Macrides-Erotocritov (Mercedes 220)	
5-6 ottobre	MONACO VIENNA-BUDAPEST	Magyar Autoklub Romer Floris u 4/a Budapest (H)	Zasada-Zyskovski (Porsche 911 S)	
26-28 ottobre	RALLY DI SPAGNA	Real Automovil Club de Espana General Sanjurjo 10 Madrid (E)	Canellas-Ferrater (Seat 124)	
26-28 ottobre	RALLY DEI 1000 MINUTI	RRC-13 Wien Penzingestr, 69 - Vienna (A)	Pinto-Macaluso (Fiat)	
9-11 novembre	GIRO DEL BELGIO	Royal Motor Union 38 bd de la Sauveniere Liegi (B)	Staepelaere-Vaillant (Ford Escort)	
16-18 novem.	ANDERNACH ST. AMAND	ASAC du Nord 42 Rue du Maréchal Foch Metz (F)	non effettuato	

Dove, come e quando l'Euro-piloti '73

Ciascuna prova valida per questo campionato dovrà avere una lunghezza minima di 1000 km e dovrà comprendere almeno 5 «prove speciali» per una lunghezza non inferiore a 100 km.

L'attribuzione del punteggio verrà fatto con il sistema valido per il campionato mondiale marche. Non verrà attribuito alcun punteggio se alla gara non avranno preso la partenza almeno 40 equipaggi.

Le prove valide tenute in considerazione saranno soltanto 6; comunque lo stesso conduttore non potrà contare che su due prove svoltesi nella stessa nazione.

In conduttore che al termine dell'annata avrà ottenuto il massimo dei punti, sarà proclamato campione d'Europa conduttori rallies. Nel caso che due conduttori abbiano partecipato assieme a tutte le gare che hanno determinato il loro punteggio, verranno entrambi proclamati Campioni d'Europa.

Sono ammessi i seguenti gruppi di vetture:

GRUPPO 1: vetture turismo di serie

GRUPPO 2: vetture turismo speciale

GRUPPO 3: vetture gr. tur. di serie

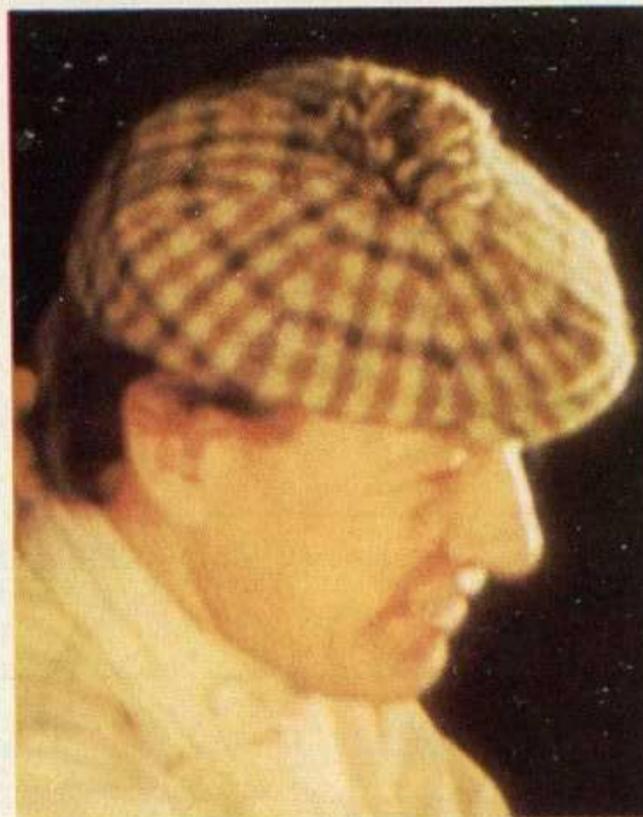
GRUPPO 4: vetture gr. tur. speciale

GRUPPO 5: vetture sport

I migliori del mondo si sfidano



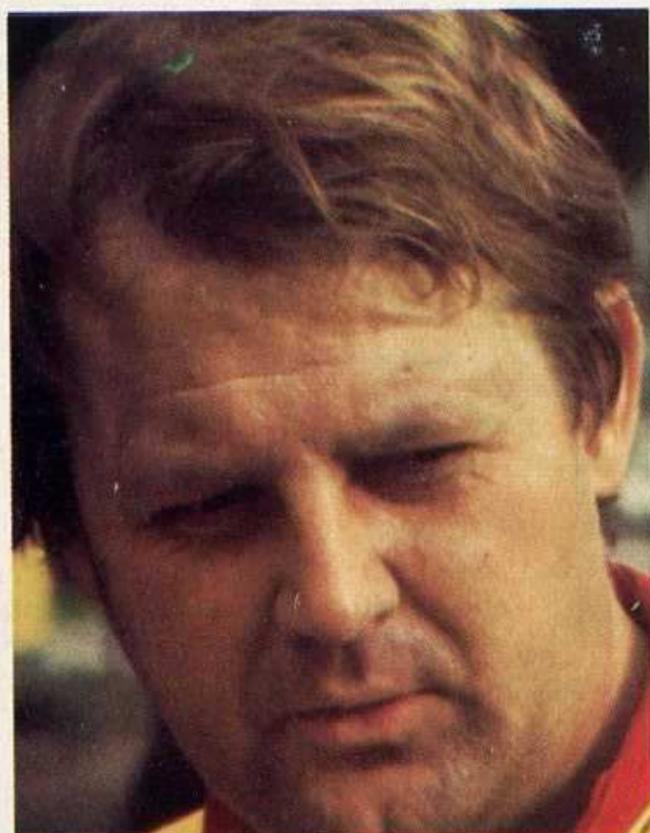
Jean Claude ANDRUET,
francese (Alpine Renault)



Rauno AALTONEN,
finlandese (Datsun)



Sergio BARBASIO,
italiano (Fiat)



Hakan LINDBERG,
svedese (Fiat)



Hannu MIKKOLA,
finlandese (Ford)



Sandro MUNARI,
italiano (Lancia)



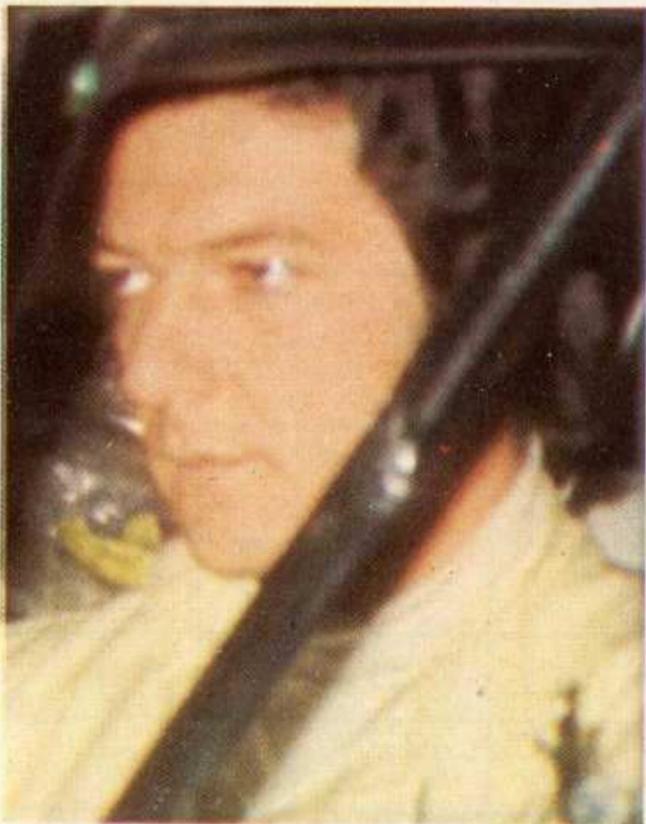
Alcide PAGANELLI,
italiano (Fiat)



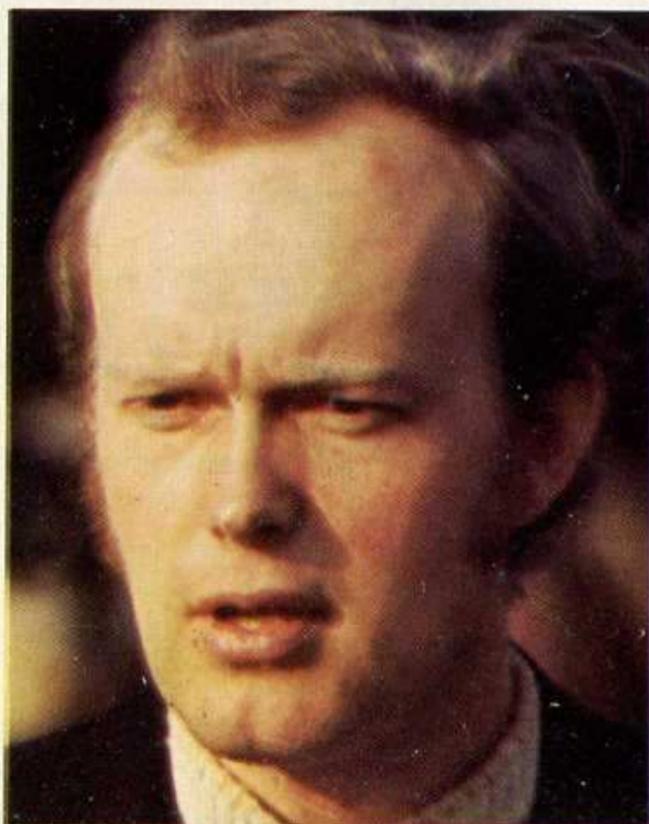
Bernard FIORENTINO
francese (Simca)



Simo LAMPINEN,
finlandese (Lancia, Saab)



Raffaele PINTO,
italiano (Fiat)



Bjorn WALDEGAARD,
svedese (Fiat)



Bernard DARNICHE,
francese (Alpine Renault)



Jean Pierre NICOLAS,
francese (Alpine Renault)



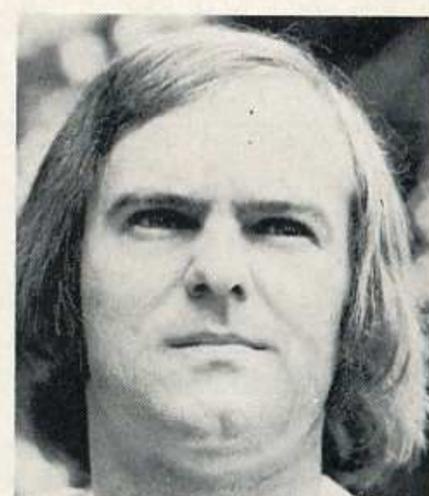
Jean Luc THERIER,
francese (Alpine Renault)



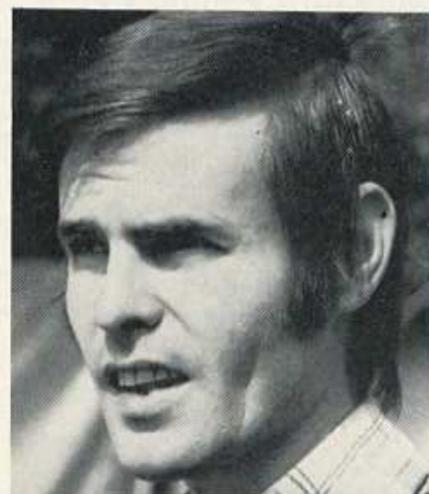
Ove ANDERSSON,
svedese (Alpine Renault)



Amilcare BALLESTRIERI,
italiano (Lancia)



Stig BLOMQVIST,
svedese (Saab)



Achim WARBOLD,
tedesco (BMW)



Harry KALLSTROM,
svedese (Lancia)



Timo MAKINEN,
finlandese (Ford)

L'ALBO d'ORO del campionato italiano

1967	Sandro MUNARI (Luciano Lombardini) Lancia HF 1300
1968	Arnaldo CAVALLARI (Dante Salvay) Lancia HF 1300
1969	Sandro MUNARI (A. Bernacchini - J. Davenport) Lancia HF 1600
1970	Alcide PAGANELLI Domenico RUSSO Fiat 124 Spider
1971	Sergio BARBASIO Piero SODANO Lancia HF 1600
1972	Sergio BARBASIO Piero SODANO Lancia HF 1600
1973	

Dal 1970 sono campioni anche i copiloti

DATA	COMPETIZIONE	ORGANIZZATORE	VINCITORE '72
2-4 marzo	4. RALLY DI S. MARINO	FAMS - V. Colombaia S. Marino (RSM)	Bisulli-Zannucoli (Fiat 124 Sp.)
23-25 marzo	RALLY DI SICILIA	A.C. Palermo Via Turrisi, 38	Munari-Mannucci (Lancia HF 1600)
12-14 aprile	RALLY ISOLA D'ELBA	A.C. Livorno Via Verdi, 32	Trombotto-Enrico (Fiat 124 Sp.)
28-29 aprile	1000 KM DELL'ADRIATICO	A.C. Bari Via Serena, 26	non effettuato
12-13 magg.	999 MINUTI	A.C. Novara Via Rosmini, 36	non effettuato
1-4 giugno	RALLY 4 REGIONI	A.C. Pavia Piazza Guicciardi, 5	Paganelli-Russo (Fiat 124 Sp.)
30- giugno	RALLY ALPI ORIENTALI	A.C. Udine Via Carducci, 46	Barbasio-Sodano (Lancia HF 1600)
20-22 luglio	RALLY ALPE DELLA LUNA	Sc. S. Martino - Calle del Fabbro, 4670 VE	non effettuato
30-1 agosto	RALLY S. MARTINO DI CASTROZZA	Sc. S. Martino - Calle del Fabbro, 4670 VE	Munari-Mannucci (Lancia HF 1600)
15-16 sett.	RALLY MEDIO ADRIATICO	A.C. Ancona Corso Stamira, 78	non effettuato
11-14 ottob.	RALLY DI SANREMO	A.C. Sanremo Corso Raimondo, 47	Ballestrièri-Bernacchini (Lancia HF 1600)
14-21 ottob.	TROFEO DELLE REGIONI	A.C. Torino Via Giolitti, 15	non effettuato
4 novembre	RALLY DELLA LOMBARDIA	A.C. Pavia Piazza Guicciardi, 5	non effettuato

Come, dove e quando il titolo italiano

Per ogni gara valida verranno attribuiti i seguenti punteggi, in base alla classifica generale:

Al 1. punti 20, al 2. p. 17, al 3. p. 15, al 5. p. 13, e così via fino al 16. che avrà due punti.

Al punteggio sopraddetto verrà applicato un coefficiente determinato in base alla lunghezza del percorso e cioè:

**1,2 per rallies fino a 800 km;
1,4 per rallies da 800 a 1200 km;
1,6 per rallies oltre i 1200 km.**

Alla fine dell'anno verranno prese in considerazione un numero di gare in proporzione a quelle effettivamente disputate con questi criterio:

**fino a 6 prove il totale meno 1;
da 7 a 9 prove il totale meno 2;
oltre dieci prove il totale meno 3.**

Sarà poi sempre possibile sostituire ad un risultato italiano, uno conseguito all'estero in gare di campionato marche (**coeff. 2**), conduttori, ma solo certe prove che la CSAI comunicherà (**coeff. 1,4**), di Mitropa Cup (**coeff. 1,2**).

Agli effetti del campionato prendono punti solo vetture dei gruppi 1, 2, 3, 4, alle gare però (dal '73) possono partecipare anche i prototipi per i quali verrà stilata una classifica a parte oltreché quella assoluta che, ovviamente, li comprende.

Le squadre '73

ITALIA



FIAT



Corso Marche, 38 - Torino

PILOTI - Sergio Barbasio - Alcide Paganelli - Raffaele Pinto - Bjorn Waldegaard - Maurizio Verini - Giulio Bisulli - Alberto Smania - Federico Ormezzano - Donatella Tominz.

COPILOTI - Gino Macaluso - Ninni Russo - Arnaldo Bernacchini - Hans Thorszelius - Bruno Scabini - Arturo Zanuccoli - «Rudy» - Massimo Falletti - «Squaw».

LANCIA



Via Vincenzo Lancia, 27 - Torino

PILOTI - Sandro Munari - Amilcare Ballestrieri - Simo Lampinen - Harry Kallstrom.

COPILOTI - Mario Mannucci - Silvio Maiga - Piero Sodano - Stan Billstam.

OPEL CONRERO



Strada Carignano, 46/6 - Moncalieri (TO)

PILOTI - Giorgio Pianta - Salvatore Brai - Francesco Svizzero.

SIMCA ITALIA

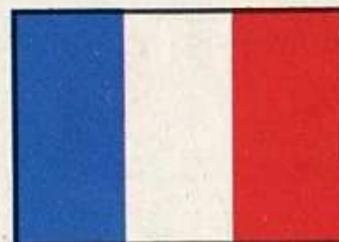


Villastellone (TO)

PILOTI - Dario Trucco - Gianni Besozzi.

COPILOTI - Tesio - Brusati.

FRANCIA



ALPINE RENAULT



3 boulevard Foch - 93 Epinay sur Seine

PILOTI - Jean Luc Therier - Jean Pierre Nicolas - Bernard Darniche - Ove Andersson.

COPILOTI - Marcel Callewaert - Guy Vial - «Biche» - Alain Hertz.

SIMCA



45 Rue Timbaud - Poissy (F)

PILOTI - Bernard Fiorentino - Jean Marie Jacquemin.

COPILOTI - Maurice Gelin.

GERMANIA



BMW



PILOTI - Achim Warmbold - Guy Chasseuil.

COPILOTI - John Davenport - Cristian Baron.

GRAN BRETAGNA



FORD



Borheam Airfield, Chelmsford - Essex (GB)

PILOTI - Hannu Mikkola - Timo Makinen - Roger Clark.

COPILOTI - Atzo Aho - Henry Liddon - Tony Mason.

SVEZIA



SAAB

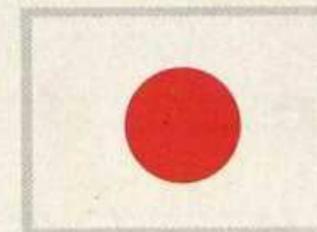


461 01 Trollhattan - Bo Hellberg (S)

PILOTI - Stig Blomqvist - Per Ecklund.

COPILOTI - Bob Reinicke - Solve Andreasson.

GIAPPONE



NISSAN DATSUN



17-1 Ginza 6 chome, Higashi - Chou-ko Tokyo (J)

PILOTI - Rauno Aaltonen - Tony Fall.

COPILOTI - Paul Easter - Mike Wood.