

## DALL'INVIATO

**SANREMO** - Probabilmente al via dell'ultima tappa Markku Alen e Kikki Kivimaki si aspettavano di soffrire né più né meno di quanto dovettero fare nell'ultima notte del rally del Portogallo, quella dell'epica battaglia con la Ford di Hannu Mikkola. Invece, dopo appena tre ore di gara hanno saputo di essere loro due, gli ormai certi campioni del mondo '78, a vincere il rally di Sanremo.

Partiti non certo con i favori del pronostico, all'esordio con una Stratos che li ha anche fatti penare quanto basterebbe per voler piantare il tutto (correre con una vettura che ha problemi di freni, con tanti cavalli, ed una pioggia torrenziale non è quello che potrebbe sperare di più un debuttante) alla distanza hanno imposto la logica della loro stagione trionfale (come Munari nel '76 e Waldegaard l'anno scorso). Alla fine hanno vinto quasi in carrozza, ma hanno faticato quanto basta per ricordarsi a lungo di questo Sanremo cui non dovevano nemmeno partecipare e dove hanno potuto ricordare a tutti di essere sempre dei vincenti al debutto (lo furono con la 131 all'Elba, con la 131 nella sua prima uscita mondiale in Finlandia, lo sono stati al primo approccio con la Stratos).

Dietro di loro, per la quarta volta secondo da queste parti, Maurizio Verini ha assicurato alla Fiat i punti della certezza ormai matematica del bis iridato. Bernacchini, forse, ad un certo punto avrà pure sperato di vincersi per la seconda volta il Sanremo (nel '72 fu primo con Ballestrieri), ma sicuramente Verini no. Semmai Verini avrà pensato che se lui fosse stato davanti gli avrebbero ricordato che lui è un professionista e che avrebbe dovuto lasciare strada ad un compagno di squadra, non importa chi, ma spingendo bene nemmeno perché. Ma per lui non si sarebbe mai verificato questo. E' la regola. Si sa che non c'è tre senza quattro. Secondo, per antonomasia, all'arrivo si è rivelato abbastanza polemico. Qualcuno ha sottolineato subito « insolitamente ». La Fiat ha fatto troppe volte giochi di squadra, ma solo adesso sarebbe stato troppo plateale. Già, e poi c'era di mezzo un pilota italiano che in passato aveva dovuto capire che Waldegaard... che Andruet...

Ala faccia del deludente parco iscritti per una prova di campionato del mondo, il Sanremo ha vissuto una delle sue edizioni più avvincenti. Subito, sotto la pioggia della prima notte, c'è stato Munari a dare motivo di chiacchiere. Il Drago, finalmente, ha ritrovato i suoi fans. Dalle valli dense di cultura rallystica del sanremese, volti noti e meno noti rilanciano il vecchio grido di guerra. « Lo dicevo io che Munari è sempre lui! ». In effetti Munari e Mannucci hanno rivissuto la grinta dei giorni migliori. Parevano i figli di loro stessi. Avevano la 131 e, contro, quel mostro che è oggi Walter Rohrl. Eppure loro erano davanti. Di poco, perché la lotta era serrata, ma non baravano. I tempi migliori in nove prove speciali rispetto al passato, non ostante la pioggia ed il fondo viscidissimo parlano chiaro. I piloti delle Stratos erano tre minuti più indietro. I due davanti correvano un rally a parte. Poi l'uscita di strada di Munari ha rotto l'incantesimo, ma il Drago pretende nuova-

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 40

## Così (in 58) classificati

1. Alen-Kivimaki (Lancia Stratos) 10.53' 28"; 2. Verini-Bernacchini (Fiat 131 A-barth) 11.04'00"; 3. Vincent-Lux (Porsche Carrera) 11.10'31"; 4. «Bip-Bip»-Perissutti (Porsche Carrera) 11.28'02"; 5. Pregliasco-Reisoli (A.R. Alfetta) 11.30'48"; 6. Presotto-Sghedoni (Ford Escort RS) 11.46'17"; 7. Gardavot-Otto (Porsche Carrera) 11.47'26"; 8. Lunel-Emanuelli (Opel Kadett GTE) 12.08'13"; 9. Pons-Zappia (Opel Kadett GTE) 12.10'12"; 10. Alberti-Tout a fond « Opel Kadett GTE) 12.30'53".

**GRUPPO 1**  
Classe 1000 - 1. (43) De Filippi-Lorenzato (Mini 90) 17.10'53"; 2. (54) Allprandi-Ruffini (A 112) 23.28'15".  
Classe 1150 - 1. (32) Geninatti-Bonato (A 112) 14.10'31"; 2. (36) Landra-Rossi (Fiat 128) 14.31'58"; 3. (37) Bertanasco-Montini (A 112) 14.34'17".  
Classe 1300 - 1. (19) Prandini-Repetto (Simca R2) 13.19'52"; 2. (27) Bentivogli-Valbonetti (Simca R2) 13.32'57"; 3. (34) Bavaro-Curto (Simca R2) 14.21'01"; 4. (40) Peuplier-Carperet (Mini Cooper) 15.19'01"; 5. (44) Garibaldi-Preston (Simca R2) 18.31'03"; 6. (49) Bioli-Della Nave (128 C) 21.58'42".

Classe 2000 - 1. (6) Presotto-Sghedoni (Escort RS) 11.46'17"; 2. (8) Lunel-Emanuelli (Kadett GTE) 12.08'13"; 3. (9) Pons-Zappia (Kadett GTE) 12.10'12"; 4. (12) Cavallo-Trucco (Kadett GTE) 12.45'17"; 5. (13) Tarditi-Ravera (Kadett GTE) 12.47'38"; 6. (14) Barilla-Sasso (Kadett GTE) 12.50'00"; 7. (16) Polledro-Serra (Kadett GTE) 12.59'17"; 8. (17) Casari-Amati (Kadett GTE) 13.04'32"; 9. (18) Liprandi-Boggio (Kadett GTE) 13.09'10"; 10. (21) Ontano-Bianchi (Kadett GTE) 13.22'15"; 11. (24) Brusoni-Brusoni (Escort RS) 13.26'10"; 12. (31) Gaziello-Motroni (Ascona) 14.05'44"; 13. (38) Tetti-Sabatini (Kadett GTE) 14.37'04"; 14. (47) Tognana-Spollon (Kadett GTE) 21.03'58".

**GRUPPO 2**  
Classe 1150 - 1. (39) Serolatti-Trinelli (Peugeot 104 ZS) 15.01'36"; 2. (53) Rostagni-Allavena (A 112) 22.37'18"; 3. (55) Maltese-Oliviero (A 112) 24.34'59".  
Classe 1300 - 1. (15) Pons-Corveglio (Simca R2) 12.50'29"; 2. (28) Zorzato-Barella (Citroen GS) 13.33'15"; 3. (33) Panna-Maglione (Simca R2) 14.14'33"; 4. (41) Girola-Galliano (Ford Escort) 16.23'29"; 5. (58) Dondi-Pastorino (128 3P) 25.15'57".  
Classe 1600 - 1. (35) Paroli-Ghidini (VW Golf GTI) 14.31'39".  
Classe 2000 - 1. (5) Pregliasco-Reisoli (Alfetta GT) 11.30'48"; 2. (10) Alberti-Tout a fond « (Kadett GTE) 12.30'56"; 3. (29) Kuss-Proroli (Kadett GTE) 13.39'37"; 4. (45) Ferri-Martino (Kadett GTE) 19.08'37"; 5. (48) Gerber-Gerold (BMW 2002 TI) 21.30'38"; 6. (50) Nico-Gasparini (Kadett GTE) 22.16'23".

**GRUPPO 3**  
Classe 1300 - 1. (42) Aloï-Alloï (X-1/9) 17.01'03".  
Classe 1600 - 1. (25) Malatesta-Patrucco (HF 1600) 13.27'26".  
Classe 2000 - 1. (20) Gioacchini-Taffari (124 Ab.) 13.22'05"; 2. (30) De Maestri-Liberto (Fiat 124 Ab.) 13.49'18".  
Classe 3000 - 1. (4) «Bip-Bip»-Perissutti (Porsche C) 11.28'02"; 2. (7) Gardavot-Otto (Porsche C) 11.47'26"; 3. (11) Pallanca-Audibert (Porsche C) 12.39'55"; 4. (46) Torchio-Omodei (Porsche C) 20.23'20".

**GRUPPO 4**  
Classe 1600 - 1. (22) Lorenzini-Reale (HF 1600) 13.23'12".  
Classe 2000 - 1. (2) Verini-Bernacchini (Fiat 131) 11.04'00"; 2. (26) Ferraro-Scimone (Fiat Ab. 124) 13.32'05"; 3. (51) Pasetti-Barban (131 Abarth) 22.20'02".  
Classe 3000 - 1. (1) Alen-Kivimaki (Stratos) 10.53'28"; 2. (3) Vincent-Lux (Porsche C) 11.10'31"; 3. (23) Gastaldi-Magon (Porsche C) 13.24'21"; 4. (52) Vudafieri-Mannini (Stratos) 22.28'11".

## Trofeo A 112

1. Capone-Canova 3.35'25"; 2. Tabaton-Rogano 3.39'05"; 3. Camerana-Cotto 3.39'38"; 4. Perona-Vercellino 3.40'59"; 5. Brusati-Tedde 3.43'45"; 6. Del Prete-Cianci 3.45'19"; 7. Zini-Robba 3.47'33"; 8. Agostoni-Sesana 3.47'57"; 9. De Mora-Pasquini 3.53'55"; 10. Vittadini-Secchi 3.56'08"; 11. Caneva-Cappellaro 3.56'14"; 12. Mirri-Lappo 4.01'21"; 13. Epie-Beraldo 4.01'51"; 14. Faggio-Maffei 4.02'13"; 15. Perazzi-Costa 4.02'58"; 16. Medri-Cassadio 4.03'44"; 17. Brun-Delfino 4.07'40"; 18. Bellino-Maestri 4.45'25".

## Così le speciali

**PRIMA TAPPA**  
Goldirodi - Rohrl (Fiat 131 Ab.) e Munari (Fiat 131 Ab.) 5'57"; Alen (Lancia Stratos) 5'59"; Bettega (Stratos) 6'62"; Vudafieri (Stratos) 6'04".  
Monte Bignone - Rohrl e Munari 7'39"; Alen 7'46"; Vudafieri 7'48"; Verini (131 Ab.) e Pinto (Ferrari 308) 7'52".

20°  
RALLYE SANREMO  
6° TROFEO FIAMM

3-7 ottobre 1978

Rally valido per il campionato del mondo marche e piloti - Sanremo

- Organizzazione: A.C. Sanremo
- Percorso: 1700 km divisi in tre tappe con 55 prove speciali per complessivi 893 km.
- Condizioni climatiche: pioggia nella prima tappa, sereno nelle altre due
- Direttore di corsa: Adolfo Rava



Ottima corsa di Vincent-Lux. Terzi



Gr. 1 vincente per Presotto-Sghedoni

Monte Ruscarin - Munari 8'02"; Rohrl 8'03"; Verini e Alen 8'15"; Vudafieri 8'19".  
Madonna del Carmine - Rohrl e Munari 8'10"; Vudafieri 8'13"; Alen 8'16"; Vincent (Porsche) 8'17".  
Del Carmo - Munari 5'15"; Rohrl 5'18"; Vudafieri 5'20"; Verini 5'23"; Alen e Vincent 5'23".  
Ponte dei Passi - Rohrl 7'55"; Verini e Munari 8'06"; Vudafieri 8'09"; Alen 8'13".  
Villè S. Pietro - Rohrl e Munari 7'22"; Verini 8'30"; Alen e Pinto 8'33".  
Carpasio - Munari 8'23"; Rohrl 8'25"; Verini 8'30"; Alen e Pinto 8'33".  
Argallo - Verini e Rohrl 15'55"; Munari 15'56"; Vudafieri 16'14"; Alen e Vincent 16'15".

Monte Bignone - Munari 7'49"; Verini 7'55"; Rohrl 8'03"; Alen 8'08"; Vincent 8'09".  
Perinaldo - Munari 4'16"; Verini e Rohrl 4'19"; Alen 4'25"; Vincent 4'27".  
Colle Bella - Verini 4'31"; Rohrl 4'32"; Munari 4'35"; Vudafieri 4'42"; Vincent 4'45".  
Madonna del Carmine - Verini e Munari 8'25"; Rohrl 8'27"; Vincent 8'35"; Vudafieri 8'37".  
Del Carmo - Rohrl e Munari 5'28"; Verini e Vincent 5'34"; Vudafieri 5'37".  
Ponte dei Passi - Munari 8'04"; Rohrl 8'05"; Verini 8'12"; Alen 8'16"; Vincent 8'17".  
Villè S. Pietro - Munari 7'29"; Verini e Vudafieri 7'34"; Rohrl e Alen 7'35".  
Carpasio - Munari 8'23"; Rohrl 8'28"; Vudafieri 8'30"; Alen 8'31"; Verini 8'32".  
Apricale - Rohrl 46'00"; Verini 45'37".  
Vudafieri 47'00"; Alen 47'30"; Vincent e Pinto 47'50".

## SECONDA TAPPA

Passo Ghimbegna - Rohrl 22'27"; Verini 22'51"; Vudafieri 22'55"; Alen 23'31"; Vincent 23'37".  
S. Giovanni dei Prati - Vudafieri 7'25"; Verini 7'28"; Rohrl 7'29"; Alen 7'36"; Vincent 7'51".  
S. Bernardo di Conio - Vudafieri 20'01"; Rohrl 20'15"; Alen 20'29"; Verini 20'32"; Vincent 20'57".  
Colle di Cosio - Vudafieri 14'21"; Rohrl 14'25"; Alen 14'33"; Verini 14'35"; Pasetti (131 Ab.) 15'15".  
Mindino - Alen 5'35"; Vudafieri 5'43"; Rohrl 5'45"; Verini 5'52"; Vincent 5'53".  
Giovetti - Alen 8'47"; Vudafieri 8'00"; Verini 9'11"; Rohrl 9'15"; Vincent 9'18".  
Piodio - Alen 4'46"; Rohrl 4'55"; Verini 5'03"; Vudafieri 5'07"; «Bip-Bip» (Porsche C) 5'18".  
Pian Soprano - Vudafieri 4'59"; Alen 5'00"; Verini e Rohrl 5'07"; Vincent 5'08".  
Melogno - Alen e Vudafieri 4'20"; Rohrl 4'25"; Verini 4'30"; Vincent 4'31".  
Scravalon - Alen 9'24"; Rohrl 9'27"; Ve-

rini 9'38"; Vudafieri 9'39"; Vincent 9'59".  
Quazzo - Alen 10'09"; Rohrl 10'17"; Verini 10'27"; Vudafieri 10'28"; Pasetti 10'57".

Giovetti - Alen 8'44"; Vudafieri 8'56"; Rohrl 8'57"; Verini 9'07"; Pasetti 9'19".  
Santuario - Alen 5'46"; Rohrl 5'55"; Vudafieri 6'00"; Vincent 6'07"; Verini 6'13".  
Piodio - Alen 4'57"; Rohrl 5'03"; Vincent 5'10"; Verini 5'18"; Vudafieri 5'19".  
Pian Soprano - Vudafieri 4'57"; Alen 5'00"; Rohrl 5'02"; Verini 5'06"; Vincent 5'09".

Melogno - Alen 4'17"; Rohrl 4'18"; Vudafieri 4'19"; Verini 4'28"; Vincent 4'36".  
Scravalon - Alen 9'17"; Rohrl 9'22"; Vudafieri 9'24"; Vincent 9'28"; Verini 9'37".  
Quazzo - Alen 10'11"; Rohrl 10'17"; Vudafieri 10'21"; Verini 10'35"; Vincent 10'45".  
Mindino - Alen 5'44"; Vudafieri 5'49"; Alen 5'59"; Verini 6'03"; «Bip-Bip» 6'10".

Colle di Cosio - Vudafieri 14'09"; Alen 14'15"; Verini 14'39"; Vincent 14'45"; «Bip-Bip» 14'52".

S. Bernardo di Conio - Vudafieri 19'31"; Alen 19'45"; Verini 20'14"; Vincent e Pasetti 20'24".

S. Giovanni dei Prati - Vudafieri 7'18"; Alen 7'31"; Verini 7'40"; Pasetti 7'50"; Vincent 7'52".

Passo Ghimbegna - Vudafieri 22'28"; Alen 22'41"; Pregliasco (Alfetta GT) 22'58"; Verini 23'39"; Pasetti 23'55".

## TERZA TAPPA

1. Ronde - Verini 34'07"; Alen 34'08"; Vudafieri 34'22"; Vincent 34'30"; Pasetti 34'30".  
2. Ronde - Alen 27'59"; Verini 28'11"; Vincent 28'21"; Pasetti 28'49"; «Bip-Bip» 28'50".  
S. Romolo - Alen 27'58"; Verini 28'34"; Vincent 28'44"; Gardavot (Porsche) 29'07"; Pregliasco 29'23".  
S. Giovanni dei Prati - Alen 7'39"; Verini 7'51"; Vincent 7'52"; Pregliasco 7'59"; Guardavot 8'00".

Colle d'Oggia - Alen 16'20"; Verini 16'40"; Vincent 16'49"; Pregliasco 16'51"; Gardavot 16'58".

Ponte dei Passi - Alen 8'18"; «Bip-Bip» 8'21"; Verini 8'23"; Vincent 8'24"; Pregliasco 8'32".

Colle d'Oggia - Alen 16'26"; Vincent 16'39"; Pregliasco 16'50"; «Bip-Bip» 16'58"; Gardavot 17'01".

Ponte dei Passi - «Bip-Bip» 8'12"; Alen 8'17"; Verini e Gardavot 8'22"; Pregliasco 8'28".

Colle Langan - Gardavot 15'11"; Pregliasco 15'14"; Alen 15'17"; Verini 15'18"; Vincent 15'19".

Bairato - Gardavot 25'19"; Alen 25'24"; «Bip-Bip» 25'43"; Vincent 25'50"; Presotto Colle Langan - Alen 14'29"; Pregliasco 14'58"; Vincent 14'59"; Gardavot 15'04"; Presotto 15'06".

Due Monti - Alen 28'04"; Pregliasco 28'47"; Gardavot 28'53"; Presotto 29'16"; Vincent 29'17".

Melosa - Alen 11'02"; Pregliasco 11'15"; Verini 11'20"; Presotto 11'40"; «Bip-Bip» 11'42".

## Le speciali A 112

Coldirodi - Mirri 7'11"; Carini 7'15"; Tabaton 7'19"; Simontacchi 7'18".  
Capone Monte Bignone - Carini 9'04"; Cunico 9'10"; Tabaton 9'14"; Simontacchi 9'17"; Mirri 9'21".

Monte Ruscarin - Cunico 9'07"; Capone 9'15"; Carini 9'18"; Simontacchi 9'18".  
Madonna del Carmine - Mirri 9'43"; Tabaton 10'01"; Simontacchi 10'03"; Brun 10'09"; Capone 10'11".

Del Carmo - Tabaton 6'12"; Mirri 6'16"; Capone 6'18"; Simontacchi 6'21"; Brun Ponte dei Passi - Mirri 9'41"; Capone 9'43"; Tabaton 9'45"; Camerana 9'49"; Simontacchi 9'51".

Villè S. Pietro - Tabaton 9'04"; Mirri 9'12"; Capone 9'13"; Simontacchi 9'18".  
Carpasio - Tabaton 9'58"; Camerana 10'13"; Capone 10'27"; Mirri 10'28"; Simontacchi 10'33".

Argallo - Tabaton 18'41"; Capone 19'07"; Perona 19'35"; Camerana 19'40"; Capone Monte Bignone - Tabaton 9'23"; Capone 9'22"; Mirri 9'42"; Brusati 9'45"; Camerana 9'46".

Perinaldo: Tabaton 5'10"; Capone 5'11"; Mirri 5'16"; Camerana 5'17"; Agostoni Colle Bella - Tabaton 5'12"; Capone 5'22"; Brusati 5'24"; Simontacchi 5'27"; Camerana 5'28".

Madonna del Carmine - Capone 10'10"; Mirri 10'15"; Tabaton 10'15"; Perona 10'24"; Brun 10'24".

Carmo - Capone 6'21"; Tabaton 6'22"; Simontacchi 6'39"; Camerana 6'39"; Agostoni 6'39".

Ponte dei Passi - Capone 9'49"; Mirri 9'51"; Perona 9'55"; Camerana 9'57"; Agostoni 9'57".

Villè S. Pietro - Tabaton 9'12"; Capone 9'21"; Perona 9'33"; Camerana 9'43"; Simontacchi 9'47".

Carpasio - Camerana 10'24"; Tabaton 10'25"; Capone 10'33"; Perona 10'36"; Agostoni 10'45".

Apricale - Capone 58'10"; Camerana 58'23"; Perona 58'57"; Brusati 59'42"; Del Prete 59'53".

## l'iride di ALEN

CONTINUAZIONE DA PAG. 39

mente del «lei».

Rohrl, dalla sua, è stato pure lui splendido. Oggi non si può certo discutere anche se ha fallito un risultato proprio quando se lo trovava già su un piatto d'argento. Dice che si è distratto un momento, fatto sta anche lui è finito fuori strada in maniera rovinosa. Un peccato, uno dei tanti peccati che hanno dato fascino a questa puntata del mondiale-rally.

Poi ci sono stati Vudafieri e Mannini e qui ci vorrebbe un giornale a disposizione. Quello che hanno dimostrato è stato molto importante, ma è ancor più importante quello che hanno saputo suscitare negli animi degli altri. Il rally è vissuto ad un certo punto esclusivamente di loro che erano sempre al centro dell'attenzione anche se qualcuno avrebbe voluto ignorarli. Non sono arrivati ma il rally se lo sono vinti lo stesso. La loro brillante stagione ha portato all'ipilogo due grosse verità: loro non hanno vinto un campionato per mancanza di avversari, e la Stratos di Maglioli resta sempre il più bel gioiello tecnico degli ultimi anni.

Fin qui i protagonisti immensi, ma a loro è giusto aggiungere le due incredibili ragazze di questo rally: Fabrizia Pons e Gabriella Zappia. Portare a termine un Sanremo è difficile per chiunque, ma arrivare none assolute (e solo per una mancanza del motore in una prova che è costato un paio di minuti decisivi) con una vettura di Gr. 1 facendo segnare sempre tem-

pi incredibili dopo avere sopravanzato nelle prime nove prove, tutte sotto l'acqua, quel grosso campione che è pur sempre Presotto, è il massimo che ci si potesse aspettare. Dopo il dominio sfacciato della Mouton in Francia i signori uomini sono avvisati. Considerando che anche Anna Cambiagli all'inizio ha fatto vedere i sorci verdi a tutti (dopo cinque speciali Anna era un minuto davanti a Pregliasco e pioveva a dirotto!) è meglio considerare seriamente questa ipotesi. In più anche la Mandelli viaggiava molto forte dimostrando che quando c'è lotta si migliora a vista d'occhio.

La Pons, allora, è stata il raggio di sole per un triste Conrero che ha visto perdersi per strada tre vetture che stavano dando spettacolo («Lucky» e Cerrato fuori strada, Ormezzano bloccato dalla guarnizione della testa) e che si è visto sfuggire dopo un dominio di due stagioni il titolo del Gr. 2 (anche se non matematicamente). Il «mago» sicuramente soffrirà molto per questo, ma le sconfitte fanno parte del gioco così come le sue tantissime vittorie. La gioia per lui deve venire dalla certezza di aver perfezionato un motore che verrebbe voglia di mettere in salotto e lustrarcisi gli occhi ogni mattina.

Il titolo è andato allora a Mauro Pregliasco e Vittorio Reisoli. E loro indubbiamente se lo sono guadagnato con tanta volontà. Qui forse hanno meno appassionato che in altre occasioni, ma dovevano arrivare a tutti i costi e non hanno tradito le aspettative dell'Alfa Romeo. Sulla loro strada hanno trovato quest'anno due avversari bravi quanto loro in Ormezzano e «Rudy». I due Opel non hanno avuto molta fortuna, ma il duello ha rivalutato la stagione Gr. 2. Per l'Alfa Romeo questa vittoria è molto importante perché è venuta da una sola vettura impiegata. Un rientro degno del nome, una bella soddisfazione per Pregliasco che all'arrivo dell'ultima prova ha avuto la gioia di vedersi portare in trionfo dai suoi ex meccanici della Lancia.

Probabilmente si è concluso anche il tanto vituperato Gr. 3. Dovebbe averlo vinto (anche se la matematica non lo dice) Alberto Brambilla. Con Perissutti è stato il pilota più fulgido della stagione ed è giusto che sia così. Qui, poi, è arrivato addirittura quarto assoluto, ed ha primeggiato due volte.

Nel Gr. 1 è ritornato un successo della Ford. Queste strade portano bene a Carlo Micci e la Ford britannica può essere ben grata ad Angelo Presotto e Massimo Sghedoni per questi punti nel mondiale davvero insperati. Sull'asciutto i due suonano andati veramente fortissimo, sul bagnato invece la vettura deve essere ancora perfezionata. Indubbiamente sono stati favoriti dall'uscita del sempre magnifico Cerrato che viaggiava già staccato davanti, ma questo nulla toglie al loro risultato che dovrebbe far pensare chi, a Roma, insiste nel non voler capire l'importanza di questo impegno nei rallies e la sua portata pubblicitaria.

Chiadiamo un discorso che dovrebbe continuare molto più a lungo ricordando la beffa patita da Pinto, troppo presto fermo per una stupidaggine dopo aver dato il motivo iniziale d'interesse alla gara con la sua partecipazione con la Ferrari. Lele è sempre quello di un anno fa e dell'europeo del '72. Non può restare a piedi. Il mezzo non è ancora a punto come dovrebbe, ma quando mai il Ferrari negli altri rallies italiani è stato superato solo da Verini e Vudafieri?



Incredibilmente none assolute, le ragazze Pons-Zappia, 45 anni in due

CONTINUAZIONE DA PAG. 38

che riesce a finire la prova, si ferma subito dopo per una vite lenta nello spinterogeno. Quando il guasto è capitato è troppo tardi per continuare. E si finisce proprio la tappa con l'amaro in bocca per questi abbandoni.

### SECONDA TAPPA

## ROHRL continua

Si riparte dopo una sosta piuttosto polemica. In molti hanno da ricriminare qualcosa. Verini bisca subito la prima tappa toccando nuovamente con la parte posteriore della sua 131. Non piove più e la Stratos cominciano a risalire la classifica.

Vudafieri si scatena ed è già secondo dopo la terza speciale con 3'39" di ritardo da Rohrl (ha recuperato quindi 30" in tre prove). Alen ha sempre problemi con il ripartitore di frenata. Bisogna arrivare alla fine del Colle di Cosio perché su di lui si riesca ad operare un intervento valido. All'assistenza viene anche sostituito il differenziale a Rohrl (per precauzione) visto che non deve tanto dormire sopra al suo vantaggio. Togmana è sopravanzato da Presotto in testa al Gr. 1 dopo aver picchiato violentemente con la sua Kadet che continua mal ridotta. Il calvario di Togmana continuerà andando avanti quando dovrà pagare ritardo ad un C.O. dopo lavori all'assistenza, e quando dovrà correre per un bel tratto senza luci per via di un tamponamento alla vettura della Mandelli ferma nella zona di controllo immersa nella nebbia. Con i freni a posto Alen cambia ritmo e diventa il più rapido in alternanza con Vudafieri.

Rohrl davanti tiene bene ma al parco assistenza di Garessio gli debbono sostituire il cambio troppo rumoroso. Nonostante non piova il fondo è ancora viscido e Vudafieri rallenta un po' l'andatura mentre Alen si trova del tutto a suo agio. Così dopo 18 prove Alen è già secondo a 3'52" da Rohrl. Vudafieri e Verini precedono un sempre più positivo Vincent che ha provato poco e male, che non esalta al suo passaggio, ma che dalla sua Porsche riesce ad ottenere uno standard elevato di prestazioni. Con l'assistenza si è fatto avanti anche Gardavot con la Porsche che ha passato anche la Pons piazzandosi in undicesima posizione che diventa poi la decima quando, due prove dopo, Rohrl finisce violentemente fuori strada.

Ovviamente è un fulmine a ciel sereno ed i suoi inseguitori si ritrovano con una corsa ancora tutta da giocare. Alen è al comando ma Vudafieri è staccato di soli 29". Verini è terzo a 2'46" mentre dalle retrovie è risalito con autorità Pasetti che ha appena passato anche Brambilla ed è adesso quinto assoluto.

Intanto tornano le prove più veloci ed adatte a Vudafieri ed il neo campione italiano recupera con questa progressione: è a 23" dopo la prova 21, a 9" dopo la 22, a 4" dopo la 23 e passa in vantaggio di 17" dopo la 24. E' il fatto nuovo del rally. Il più inatteso.

### TERZA TAPPA

## VUDAFIERI completa il tris

Le scommesse diventano di moda anche da noi e tutti azzardano il loro pronostico. Se dovesse piovere tutti pensano che Vudafieri parta avvantaggiato. Ma non piove e sulla prima speciale «Vuda» si gira e perde terreno su Alen che lo avvicina a soli 4". All'assistenza c'è molta tensione e Vudafieri «pretende» di

cambiare le pastiglie dei freni. Si riparte ed a metà prova Vudafieri esce di strada mettendo la parola fine al rally. Verini è a cinque minuti. Troppi, viene detto, per fermare Alen. Si ritira anche Torchio con la Porsche che aveva finito la seconda tappa con la barra posteriore rotta. Nella terza speciale anche Pasetti è fuori strada. E' incredibile perché è un pilota che non sbaglia mai e la sua posizione era di tutta tranquillità, ma forse tutto è dovuto proprio da una andatura poco concentrata. La sua disperazione è ben concepibile perché, con Barban, si stava confezionando un ottimo risultato.

Di qui alla fine le poche emozioni vengono dagli abbandoni di «Nico» e di Togmana (che conclude la sua travagliata corsa con una uscita disastrosa), dall'insuccesso non riuscito di Gardavot a Presotto e dal sorpasso di Lunel, in extremis, alla Pons. Vincent elettrizza le ultime battute con la sua intenzione di abbandonare perché il navigatore deve prendere l'aereo per andare a correre un rally in Belgio. E' clamoroso e solo grazie all'anticipo libero ammesso all'arrivo il francese può assicurarsi un meritato terzo posto.

Dietro arrivano al traguardo anche due piccoline che hanno corso benissimo. Pons-Corveglio sono addirittura quindicesimi assoluti con la Simca Gr. 2 mentre Prandini-Repetto sono diciannovesimi con la Simca Gr. 1 mettendo una seria ipoteca sul campionato relativo.

### CAPONE 1° IN A. 112

## TABATON passa MIRRI

SANREMO - L'entoterra ligure doveva dire qualche cosa di molto importante nel Trofeo A. 112 ed in effetti l'ha detto favorendo un probabilmente decisivo cambio della guardia in testa alla classifica. Al di là del pur qualificato lotto di concorrenti, a Sanremo si sono affrontati Mirri e Tabaton, ed il secondo è il nuovo leader.

Si era iniziato con Mirri subito il più rapido, poi ha preso la testa Carini mentre nella terza speciale sia Mirri che Tabaton andavano a sbattere perdendo circa un minuto il secondo, circa due il primo. Ancora Mirri portava l'affondo per risalire la china imitato dal rivale. Carini doveva abbandonare per rottura del motore così come Cunico con la frizione andata. In testa Simontacchi doveva vedersela con Capone, ma l'attenzione era sui due che inseguivano. Dopo la settima speciale tutto era ancora in gioco e l'ottava aumentava la tensione perché il solo Tabaton riusciva a finire senza incidenti. Capone e Simontacchi si giravano senza danni mentre Mirri picchiava con violenza e ripideva diversi minuti, ma in particolare mandava a massa l'impianto elettrico.

Da questo momento per lui sarà un calvario con minuti pagati ai controlli ed un procedere del tutto al buio e con il tergicristallo comandato da una corda azionata da dentro l'abitacolo dal navigatore.

In testa Tabaton chiariva di essere un degno leader. Molto bravo, duellava con i compagni di scuderia Capone e Simontacchi mentre da dietro rinveniva un sempre più sorprendente Camerana. In questa fase Capone era il più deciso e Tabaton preferiva pensare al campionato anche perché una foratura lo staccava dai primi. Al via dell'ultima speciale addirittura c'era il rischio della rottura di un semiasse. Tabaton correva così 62 km (tanto era lunga) d'inferno. Ma tanta sfortuna in altre occasioni meritava un premio e ce la faceva a finire addirittura secondo perché il solito Simontacchi, che un tributo alla sorte lo paga sempre, si deve fermare col motore fuso. Capone è il primo ed in campionato terzo assoluto.



Le tre 131 Abarth nella stessa curva. Sopra Verini-Bernacchini 2. arrivati



Finiti fuori strada invece Munari-Mannucci (sopra) e Rohrl-Geisdorfer (sotto) tutti e due quando erano 1.

