

12- Rally Elba

26-28 aprile 1979

Rally valido per il campionato europeo coeff. 4 e per il campionato italiano coeff. 5

- Organizzazione: A. C. Livorno
- Percorso: 1100 km. in due tappe con 38 prove speciali
- Direttore di corsa: Dado Andreini

COSI' (in 62) al traguardo

1. « Tony »-Mannini (Lancia Stratos) 6,37'16". 2. Bettega-Perissinot (131 Abarth) a 3'37". 3. Pregliasco-Reisoli (Alfetta GTV) a 9'45". 4. Kleint-Wanger (Opel Ascona 2.0) a 11'23". 5. Presotto-Sghedoni (Ford Escort RS) a 16'42". 6. Betti-Betti (Lancia Stratos) a 27'17". 7. Dean-Dean (Ford Escort RS) a 30'46". 8. Pasutti-Bisoli (Porsche C.) a 34'48". 9. Zandonà-Stradiotto (Opel Kadett GT) a 39'58". 10. Torchio-Nizzotti (Porsche C.) a 41'07".

GRUPPO 1

Classe 1150 - 1. (23.) Del Zoppo-Bartolich (Peugeot 104 ZS) 7,49'32". 2. (43.) Dalla Pozza-Scalco (Fiat 127 S) a 24'53". 3. (50.) Tornatore-Fanari (127 S) a 46'57". 4. (55.) Giovacchini-Bisso (A 112) a 1,08'25". 5. (58.) De Vito-Rotondi (127 S) a 1,38'38".

Classe 1300 - 1. (46.) « Dinamite »-Pollichi (Fiat 128 C) 8,18'55". 2. (47.) Fabbrì-Manuzzi (Simca R2) a 3'28".

Classe 2000 - 1. (5.) Presotto-Sghedoni (Ford Escort RS) 6,53'58". 2. (7.) Dean-Dean (Ford Escort RS) a 14'04". 3. (11.) Rabino-Neri (Opel Kadett GT) a 27'21". 4. (12.) Bondi-Picchi (Escort RS) a 30'56". 5. (14.) Tanzini-Pasquini (Opel Kadett GT) a 35'31". 6. (18.) Francia-Moncada (Kadett GT) a 35'28". 7. (21.) Bentivogli-Vaioroni (Escort RS) a 49'57". 8. (22.) Fren-Fran (Escort RS) a 57'27". 9. (24.) Succi-Tamburini (Kadett GT) a 58'09". 10. (28.) Trattar-Durigo (Kadett GT) a 58'30". 11. (30.) Petrini-Parenzi (Kadett GT) a 1,01'32". 12. (33.) Sartoni-Pilucchi (Escort RS) a 1,10'13". 13. (34.) Paoletti-Bellini (Kadett GT) a 1,12'05". 14. (36.) Torlaschi-Perduca (Escort RS) a 1,12'33". 15. (37.) Giovacchini-Taffari (Fiat 131 Racing) 1,14'21". 16. (38.) Gualandi-Bonifazio (Kadett GT) a 1,14'22". 17. (42.) Strano-Marchi (Kadett GT) a 1,17'01". 18. (44.) Filucchi-Antonelli (Escort RS) a 1,22'03". 19. (48.) Tripodi-Tascini (Ascona 1.9) a 1,28'46". 20. (53.) Matacena-Mechi (Escort RS) a 1,54'28". 21. (60.) Cam-



Secondo arrivo '79 per « Tony » e Mannini e seconda vittoria con la Stratos. Faranno pure il bis nel campionato?

GRUPPO 3

Classe 2000 - 1. (39.) Paolieri-Franceschini (Fiat 124 Ab.) a 8,08'25". 2. (56.) Linguanti-Bacci (124 Ab.) a 57'05". 3. (57.) Laschi-Bignardi (124 Ab.) a 1,08'31".

Classe 3000 - 1. (8.) Pasutti-Bisoli (Porsche C.) 7,12'02". 2. (10.) Torchio-Nizzotti (Porsche C.) a 6'21". 3. (18.) Pallanca-Audibert (Porsche C.) a 19'59".

GRUPPO 4

Classe 2000 - 1. (2.) Bettega-Perissinot (131 AB.) 6,43'53". 2. (19.) Giannini-Pacini (124 Ab.) a 56'14". 3. (26.) Ferrari-Poggi (124 Ab.) a 1,07'58". 4. (35.) Mandelli-Pernice (131 Ab.) a 1,22'22". 5. (45.) Damiani-Billi (124 Ab.) a 1,33'33". 6. (51.) Bertini-Chiesa (124 Ab.) a 2,00'56".

Classe 3000 - 1. (1.) « Tony »-Mannini (Stratos) 6,37'16". 2. (6.) Betti-Betti (Stratos) a 27'17". 3. (13.) « Snail »-Braschi (Porsche) a 48'08". 4. (41.) Neatore-Naddi (Stratos) a 1,32'44".

TROFEO A-112

1. Vittadini-Costantini 2,13'7". 2. Comelli-De Antoni a 44". 3. Cinotto-Mussa a 1'45". 4. Pedetti-Chiodi a 1'58". 5. Perona-Renna a 2'48". 6. Gianmarini-Bertola a 4'35". 7. Perugia-Casazza a 5'19". 8. Catanzaro-Cordaro a 6'07". 9. Braccini-Carleschi a 11'08". 10. Ciferri-Ciferri a 11'58". 11. Romeo-Radosti a 13'08". 12. Faggio-Bossi a 15'06". 13. Gasparri-Longarini a 18'16". 14. Ighina-Garassini a 20'35". 15. Vedovello-Grigis a 22'02". 16. Carrone-Costa a 59'50".

PORTOFERRAIO - Era successo una sola volta che una vettura con il numero uno sulla fiancata vincessimo il sempre magnifico rally dell'Elba. Capito con Darniche e la sua Stratos. Il risultato si è ripetuto nella dodicesima edizione con la stessa vettura e lo stesso preparatore (è la terza volta consecutiva che Maglioli fa l'assoluto con una sua sei cilindri) e con alla guida « Tony » Fassina e Mauro Mannini, l'equipaggio favorito della vigilia pur con tutti i dubbi che la folitissima ed agguerrita partecipazione lasciava aperti.

E' stata anche una delle rare occasioni in cui il primo al termine della prima tappa è stato anche primo al traguardo finale ed è stata la seconda vittoria consecutiva di Mauro Mannini. Si potrebbe continuare molto a lungo con le statistiche arrivando ai records sulle prove speciali tutti imbattuti (erano quelli fatti da Carello lo scorso anno) meno due grazie a Bettega-Perissinot con la 131-Alitalia, per finire con il primo arrivo in questa gara di Pregliasco dopo tanti tentativi (il secondo con Reisoli).

Dalle statistiche ai principali protagonisti, allora, il passo è stato breve. Attorno a questi tre equipaggi una delle edizioni più dure e combattute ha vissuto un alternarsi e capovolgarsi di posizioni veramente appassionante. « Tony » non è stato subito il più forte, anzi, tutto sommato non è stato nemmeno il pilota che di più ha impressionato in questa gara. Da uno come lui ci si aspetta sempre una vittoria e quasi sempre un dominio. Invece ha sudato soprattutto all'inizio o, forse, non ha spinto subito a fondo. Questo non è possibile saperlo e d'altronde una gara come il Rally dell'Elba si presta a questi dubbi. Dura come è giustificata sempre anche una gara veloce ed accorta allo stesso tempo. « Quello che conta è essere primi all'arrivo » confidava Mannini a metà della prima tappa « e primi in quel momento saremo noi ».

Ed ha avuto ragione anche se in quell'istante non c'era tanto da fidarsi di Bettega che ha offerto una prova veramente mauscolosa del suo valore con una partenza fulminante ed una capacità di guida su asfalto seconda a pochi altri in assoluto. Proprio Bettega ha dato il « la » alla gara e, senza la leggera uscita verso la fine della prima tappa (che gli ha compromesso la gara), sarebbe stato interessante « vedere come finiva ».

Ed eccoci a Pregliasco, il pilota contro cui ha corso compatto il Gruppo Fiat-Lancia.



pani-Mancini (Ascona 1.9) a 2,52'33". 22. (61.) Duranti-Trusendi (Ascona 1.9) a 2,57'14".

GRUPPO 2

Classe 1300 - 1. (49.) Serra-Usai (Fiat 127 S) 8,31'09". 2. (54.) Meloni-Aini (127 S) a 2,4'09". 3. (59.) Magonzi-Piccini (127) a 1,01'07".

Classe 1600 - 1. (20.) Pasetti-Pirollo (Fiat Ritmo) 7,40'55". 2. (25.) Lunati-Visconti (Fiat Ritmo) a 9,15". 3. (62.) Guarini-Topi (Mazda) a 2,12'02".

Classe 2000 - 1. (3.) Pregliasco-Reisoli (Alfetta GTV) 6,47'01". 2. (4.) Kleint-Wanger (Ascona) a 1'38". 3. (9.) Zandonà-Stradiotto (Kadett GT) a 30'13". 4. (15.) Molinari-Zallo (Escort RS) a 43'02". 5. (17.) Cappelli-Melchias (Kadett GT) a 43'53". 6. (27.) Saporiti-Musetti (Kadett GT) a 1,04'50". 7. (28.) Ardisson-Gioia (Opel) a 1,05'31". 8. (31.) Giudicelli-Giusti (Ford Escort) a 1,09'34". 9. (32.) Bussotti-Maffei (Kadett GT) a 1,11'32". 10. (40.) Chinsini-Mugnaini (Escort 1600) a 1,22'55". 11. (52.) Maffei-Milliani (Kadett GT) a 1,57'49".

Con il quarto posto all'Elba il tedesco Kleint ha ripreso la testa nell'europeo davanti a Zanini

LA CRONACA

CERRATO comincia un giorno prima

PORTOFERRAIO - Il tanto atteso rally dell'Elba ha avuto inizio quest'anno con un giorno di anticipo. E' stato infatti Dario Cerrato ad avere fretta e nella notte precedente il via regolare, mentre provava la vettura di gara già verificata, è finito fuori strada danneggiando irrimediabilmente la sua auto. Alla Opel, allora, è iniziata una caccia frenetica, ad una buona vettura da mettere a disposizione di Cerrato anche se, per regolamento, Guizzardi non poteva restare a bordo lasciando il posto al navigatore della vettura che veniva scelta. Ed è stato allora Tuccini il prescelto al fianco di Cerrato che guidava la Kadett di Galotto. Alla partenza mancano invece due tedeschi molto blasonati, il campione in carica Hainbach con una Escort Gr. 4 e Bohne con una Golf GTI. Tutti e due non si sono presentati alle verifiche.

Sono allora 190 quelli che prendono regolarmente il via con la Stratos di « Tony » che sfoggia i nuovi colori dei Concessionari Italiani Lancia. Sull'asfalto viscido della prima speciale è comunque la 131 Abarth di Bettega a segnare il miglior tempo in 15'04", nuovo record vero anche se i cronometristi accreditarono la Porsche di Wittmann di un 14'59" smentito dallo stesso pilota austriaco. Dietro Bettega sono le Stratos di Tabaton e « Tony » a seguire, mentre deludono i tempi di Zanini, che è partito piano forse non pensando che i suoi avversari fossero tanto veloci, e di Kleint che arriva senza freni dietro. Molto bene è andato Zordan e ottimo è anche il 15'28" di Pinto che è arrivato a motore spento e si ferma ad aspettare l'assistenza, pare per la rottura della cinghia dell'iniezione. L'intervento costerà 13' al primo controllo e non servirà a molto perché il motore è andato fuori fase. Poco più avanti ci sarà allora il suo ritiro. Anche Presotto arriva piuttosto malconco ed atardato. Il suo motore va a tre cilindri, ma è solo colpa di una candela.

Zanini si riprende bene sulla seconda speciale tutta in terra, ma meglio di lui fa Pregliasco con l'Alfetta. Qui si girano sia « Lucky », alla prima curva, che « Tony », all'ultima. Si riprende anche Kleint, ma Verini, pure lui su Ascona, è decisamente più veloce.



Pregliasco e Reisoli sono adesso primi nel Gr. 2, secondi nel campionato italiano e 3. nell'europeo

Per Zanini, però, i sogni europei finiscono sul Volterraio, terza prova, quando sulla sua 131 si rompe un manicotto dell'acqua e gli salta l'impianto elettrico. Nel problema c'è anche Carrota cui escono continuamente le marce. Pregliasco sembra scatenato ed alla Parata supera in classifica « Tony » mentre Bettega regge benissimo il ruolo di leader. « Lucky » ha invece problemi di alternatore e nella prova successiva correrà solo con le mezze luci (ma raggiungerà ugualmente Coleman con problemi di gomme). Sparisce intanto Zordan che era ottimismo in quinta posizione (quarta senza l'errore del tempo di Wittmann). Una leggera uscita gli ha rotto una sospensione. Anche Tabaton si gira e perde molto terreno.

Prima di tornare sull'asfalto comincia a piovere ed a tratti anche a grandinare, ma per i piloti è un terno al lotto la scelta delle gomme perché il tempo cambia completamente in varie zone dell'isola e quello che va bene adesso potrebbe essere sbagliato dopo dieci minuti. Bettega, « Tony », Tabaton, « Lucky » e Kleint optano per le slicks, alla Opel per le intermedie così come la Wittmann (anche perché non ha altra scelta). E forse hanno ragione alla Opel perché Verini è il secondo tempo assoluto alla pari di « Tony » e davanti a Pregliasco. « Lucky » invece fora e precipita in decima posizione. Nel Gr. 1 la battaglia è molto bella tra Tognana e Presotto in grande recupero.

Adesso Bettega opta lui pure per le gomme intermedie,

BETTEGA NON RIESCE A ROMPERE LA SERIE DELLE VITTORIE STRATOS-MAGLIOLI ALL'ELBA

La regola per «Tony»

Tutti gli sforzi erano concentrati su di lui. Su di lui bisognava fare la corsa, prima di lui era gradito che arrivasse anche una Opel o una Ford, magari anche il Verini del polemico addio. Un'Alfa con un «defenestrato ASA» dava troppo fastidio in testa al campionato italiano ed adesso l'impresa è riuscita, ma l'ombra Alfetta è ancora lì, prima in Gr. 2 e subito dietro, capace ancora di non far dormire sonni tranquilli a quelli di Torino con la prospettiva dell'arrivo della versione turbo prossima ventura. Pregliasco non aveva, sulla carta, troppe possibilità di arrivare molto in alto. Ci ha però provato sin dall'inizio e alla sua maniera: superandosi in discesa e sulla terra e difendendo al meglio in asfalto e in salita. Subito tra i primi a creare scompiglio, poi attento a conservare la posizione acquisita senza farsi prendere da smanie di grandezza quando la macchina finiva per denunciare i suoi limiti messi a dura prova. Bravo davvero, come è stato a lungo bravo Dario Cerrato che, come si può leggere in cronaca, è partito con una macchina mai vista ed un navigatore mai provato. Il suo correre (e si è fermato quando era quarto assoluto) è stato molto importante perché ha rivalutato tutto quella categoria di piloti primi della classe cui lui appartiene. Con i suoi tempi ha infatti sfatato una credenza che i primi vanno forte soprattutto perché hanno il mezzo migliore possibile tra le mani. Cerrato si è seduto al volante della Kadett di Gaiotto, una bella macchina di un bravo privato. Ma lui è un «super» e macchina o non macchina, navigatore o non navigatore, si è saputo collocare in una posizione a lui consona ed a qualcuno si sarà pur cucita la bocca.

E restando alla Opel occorre sottolineare come sia stato bravo Verini fin che è rimasto in gara. La messa a punto dell'Ascona procede bene, adesso c'era anche il nuovo cambio. Di questo passo entro breve ci saranno anche i risultati, quelli che ha trovato il tedesco Kleint, uno dei più attesi ed autore di una gara saggia ed estremamente redditizia. Uno come lui, che corre una gara ogni domenica in un Paese sempre diverso dell'Europa, non può essere superspecializzato per ogni percorso. Alla fine però i conti gli tornano sempre, ed allora significa che è un grande.

Grande è stato poi ancora una volta Presotto, ben assecondato dal compagno di squadra Dean, finalmente al traguardo. Presotto ha fatto segnare tempi eccezionali all'inizio, quando la sua lotta con il sempre più bravo Tognana, era più che mai

«Tony» passa ai pioggia mentre «Lucky» resta con le slicks... va a sbattere perdendo ancora terreno ed un cerchio. Anche Tognana va a sbattere ed oltre a perdere 4' si attarda a ripartire la vettura con un ulteriore ritardo di una ventina di minuti. La classifica a questo punto vede Bettega davanti a «Tony» di 33", poi Pregliasco, Tabaton, Wittmann (che ha guai anche con le sospensioni), Verini, Presotto, Cola e Pasetti.

«Tony» è velocissimo al ritorno sulla terra mentre Bettega sbaglia per la seconda volta le gomme su questa prova (prima troppo tenere, adesso troppo dure) ed in classifica c'è il sorpasso con la 131 a 3" dalla Stratos. Dietro sta viaggiando molto bene anche Lorenzelli con la debuttante 131 Racing Gr. 2 della 4 Mori ed è già 15. assoluto. Nessuno presta però attenzione a Cerrato che corre molto indietro essendo partito con il n. 83. Il pilota Opel, dopo un primo adattamento alla nuova vettura convince tutti che la classe non è acqua e pur con il nuovo navigatore è già nei primi dieci assoluti.

Ora è il momento di «Lucky» che sulla terra viaggia complessivamente più forte che su asfalto ed in classifica è già risalito in ottava posizione dopo la Falconaia, in sesta dopo il Monte Castello ed in quinta dopo il Monumento. Pasetti invece accusa problemi di ammortizzatori e perde la sua posizione a vantaggio di Kleint che entra nei primi dieci. Fuori è invece Lorenzelli che ha incontrato una vettura del pubblico in un trasferimento. In gara non c'è più nemmeno Ormezzano che si dice abbia rotto di tutto nella sua Alfasud ancora bisognosa di una buona messa a punto.

Le cose comunque sono cambiate soprattutto in testa dove intanto Bettega ha risuperato «Tony» a Monte Castello staccandolo anche al Monumento di ben 2". Ma a Monte Capanne «Tony» torna ad 1" ed al Voltterraia ritorna primo per 3". La Stratos è comunque rimasta sola in classifica, almeno nelle prime posizioni, perché prima, sul Monumento, Tabaton è entrato in testacoda ed ha finito il suo giro di valzer in una vigna, ed adesso anche Cola ha rotto una sospensione. Sulla terra del Monte Calamita Bettega riprende però il comando, mentre la bellissima corsa di Verini è rallentata da una foratura. Anche Wittmann sparisce di scena dopo una picchiata che gli ha rotto una sospensione. Si ritorna allora sull'asfalto ed è già giorno. Bettega compie il suo capolavoro e batte il record di Carello (7'24") con un 7'22" che è uguagliato solo da «Tony». Pregliasco tiene come può ed è terzo davanti a «Lucky», a Presotto ed a... Cerrato che è già vicinissimo all'Escort. Eccoli allora sulla lunga speciale della Falconaia. «Lucky» è il più veloce davanti a «Tony», Pregliasco, Cerrato e Kleint. E Bettega? E' rimasto per quasi tre

minuti in bilico su una scarpa, poi ce l'ha fatta a ripartire ma è adesso solo terzo in classifica poco avanti «Lucky», mentre Cerrato è già quinto e Kleint settimo perché anche Verini ha lasciato la compagnia per la rottura del supporto dell'albero di trasmissione. Nei primi dieci allora entrano la Stratos dei fratelli Betti e l'Escort di Coleman. Bettega vince sul Monte Castello, «Lucky» invece fora ancora, ma perde pochissimo così come Pregliasco che rompe anche un braccetto di una sospensione quasi davanti l'assistenza che lo ripara alla meglio, ma lo invita ad essere prudentissimo sull'ultima prova che, molto corta non incide molto sulla classifica che si stabilizza così: «Tony» in testa, Pregliasco a 2'41", Bettega a 3'09", «Lucky» a 4'14", Cerrato a 6'25". Seguono poi Presotto, Kleint, Pasetti, Betti, Coleman, Dean e le tre Porsche Gr. 3 di Pasutti, Torchio e Tauber. Per curiosità settantottesimo è l'elbano Molinari con una Escort Gr. 2, attardato da tre forature assieme. Alla fine arriverà quindicesimo assoluto!.

Quando il rally riparte, «Tony» appare più sereno perché la Michelin gli ha messo a disposizione parte delle gomme di Pinto. E subito vince la prima prova davanti a «Lucky» e a Bettega che intanto scavalca Pregliasco e si assesta al secondo posto, molto minaccioso perché al primo parco di assistenza Mannini «paga» per errore 2". Sul viscido Coleman a sua volta ha passato Betti. Ma i colpi di scena vengono assieme sulla seconda prova dove le due 131 della 4 Rombi gettano la spugna contemporaneamente. «Lucky» è ko per il differenziale, Pasetti perché ha il ponte un po' troppo distante dal resto vettura. Anche Tauber, intanto, ha lasciato il gruppo delle Porsche che, nelle prime due prove sono state scavalcate anche da Dean. Cerrato è adesso quarto, ma non per molto. Al Monte Calamita perde una ruota e termina la sua ottima gara.

Da questo momento la classifica sembra stabilizzata, ma in effetti emozioni violente vengono dal parco assistenza di Marina di Campo dove ci si accorge che un supporto motore sulla 131 di Bettega è rotto. Il frenetico lavorare di tutti i meccanici non impedisce un ritardo di 4' al controllo ed un nuovo sorpasso di Bettega da parte di Pregliasco. Il successivo inseguimento rende interessante la fase finale anche se, in effetti, Pregliasco preferisce non insistere per non compromettere un comunque lusinghiero risultato tanto più che la sua Alfetta dà proprio l'impressione di non farcela più. Prima dell'arrivo, però, Coleman è l'ultimo protagonista, con un ritiro per la rottura di un fusello quando già Portoferraio era lì a due passi. Era settimo assoluto, adesso è soltanto triste...



Per Bettega e Perissinot la soddisfazione di aver vinto più prove speciali

agguerrita, e nel finale quando è andato così «perché a me non piace andar piano». Sui molti ottimi al traguardo torneremo nel prossimo numero, sono in tanti a meritarlo, dai fratelli Betti ai porschisti Pasutti e Torchio, a Zandonà, Cappelli e così via sino agli eccezionali Del Zoppo-Bartolich con la Peugeot 104 di Facetti. Adesso non ci si può scordare degli altri non arrivati, ma grossi protagonisti.

«Lucky» era molto atteso dopo la Costa Smeralda. Questa volta il gioco era già più difficile perché il fattore sorpresa non esisteva più. E «Lucky» ha confermato che è sempre quello della Sardegna. Fortissimo sulla terra in netto crescendo su asfalto mano a mano che si abituava alla guida della 131 anche su questo fondo. Oltretutto ha vinto più prove di tutti (6 come Bettega) sino al ritiro. Bene anche Pasetti, che quest'anno ha alzato decisamente il suo ritmo. Però ha meno fortuna e proprio si fa fatica ad abituarsi all'idea che non riesca ad arrivare al traguardo.

Anche Tabaton è ancora una volta mancato all'appuntamento dopo un correre davvero da campione. Il pilota ex A 112 è una realtà indiscutibile ed una delle certezze del prossimo futuro. Probabilmente controllandosi un poco di più, cioè accettando di andare leggermente più piano adesso potrebbe essere lui il primo nel campionato. Ma è forse troppo giovane per fare dei calcoli e troppo desideroso di far vedere le sue già notevoli possibilità. Ma come i vini di razza, invecchiando può solo migliorare.

E veniamo ai tanto attesi stranieri. Zanini ha corso troppo poco per farsi vedere, Wittmann ha fatto di più, ma la sua Porsche è troppo vecchia, le sue gomme troppo raccogliatrici e la sua assistenza troppo scarsa. Abbonda solo di buone doti di guida, troppo poco per vincere in Italia. Coleman ha fatto persino tenerezza. Era venuto provando come meno non si può, aveva messo il cambio lungo per arrivare in fondo senza affaticare il motore, aveva in tutto venti gomme nei vari disegni, un furgone ed una R4 (!) di assistenza. Di tanto in tanto passava le gomme davanti dietro e quelle dietro davanti. Gli si è rotto l'interfono nella prima tappa e per tutta la gara, dopo dieci chilometri di prova, aveva l'acqua al massimo. Ha rotto al via dell'ultima prova quando era settimo assoluto. E qualcuno ha detto «che delusione questi stranieri...».

Carlo Cavicchi

NUOVA SPERANZA DELLE A112

VITTADINI dopo il k.o. di CUNICO

PORTOFERRAIO - Se si potesse raffigurare la terza prova del Campionato Autobianchi A 112 Abarth 70 HP in un grafico rispecchiante i movimenti alterni e coordinati dei trentatré concorrenti sullo sterrato del rally elbano c'è da scommettere che si rimarrebbe molto perplessi circa la scelta del pilota che ha imposto sugli altri una maggiore superiorità.

Apparentemente la scelta dovrebbe cadere sull'equipaggio del Jolly Club Vittadini-Costantini che si è aggiudicata la prova offrendo una dimostrazione non soltanto della potenza fisica e stilistica ma anche dell'aggressività e del mordente che potrebbe essere il preannuncio di una personalità spiccata ed evoluta che rappresenta a sufficienza l'estrema incertezza che caratterizzerà il campionato con l'uscita dalle scene dell'attuale dominatore Cunico in procinto di vestire il grigio-verde militare. Ma crediamo non sia giusto quindi dimenticare chi con il vincitore ha impegnato il più serrato dialogo.

Alludiamo «in primis» all'altro equipaggio jollino, Cunico-Siega che, sbarcato nell'isola elbana per conquistare la sua terza vittoria consecutiva ha soffocato inizialmente con la sua presenza il rally toscano anche se in realtà l'ha vivificato essendone il principale motivo di attrazione. Cunico, ben coadiuvato da Siega, ha dimostrato, fino a che non è stato tradito dal motore, la sua superiorità aggiudicandosi le prime tre prove speciali al termine delle quali aveva già nei confronti del suo più diretto avversario un vantaggio di 1'05".

I meriti espressi da Vittadini e da Cunico non devono far passare in seconda linea gli altri piloti, tutti elementi che hanno difeso a denti stretti le loro prospettive di classifica dando origine ad una selezione di valore chiaro e spietato. Come Comelli-De Antoni, Giammarini (escluso dalla classifica e deferito al Giudice Sportivo), Cinotto, Pedelli, Perugia, Braccini e la Vedovello.

C. C.

Carlo Burlando