Poca fortuna per le TR7. Qui Eklund
Not luck for the TR7s. Tere Eklund

«Sono contento per chi è contento, e ...chi non lo è!»

SANREMO - Dopo essersi fatta largo a fatica tra gli appassionati presenti, la Stratos è arrivata in cima alla rampa d'arrivo. Il primo a parlare è Mauro Mannini ed il suo **« sono contento, per chi è contento e per chi non è contento »** è tutto un programma.

Poi « Tony » viene assalito ed è un batti-ribatti continuo di domande

— Hai mai avuto paura di non farcela?

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

— Non sembri particolarmente esaltato da questa vittoria?

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

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

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

Quanto peso ha allora la vettura nella vittoria?

« Almeno il cinquanta per cento, forse il sessanta. Tanto è vero che non abbiamo nemmeno dovuto tirare al massimo ».

— Perché eri sicuro di vincere?

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

— Che programmi futuri hai?

« Nessuno per ora. Ma non mi aspetto molto. In fondo nel '76 sono stato il primo privato in Italia a vincere un rally internazionale, a Piacenza. Sempre nel '76 sono stato il primo privato a vincere un campionato italiano. Adesso sono il primo privato italiano a vincere un mondiale. Non credo che tutto questo servirà a molto »!

— Senza al problema al differenziale per Rohrl, poteva cambiare qualcosa?

« Sì, ma solo in caso di nebbia l'ultima notte dove la visibilità migliore sulla 131 ci svantaggiava troppo. Altrimenti no ».

— Ti rammarichi di qualcosa?

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

— Il momento più brutto quando è stato?

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

c. c.

Italiani sugli scudi. A sinistra **Bettega e Perissinot velocissimi specie all'inizio.** A destra **Presotto e Sghedoni**
The Italians on top. **Left** Bettega and Perissinot very fast in the early stages. **Right** Presotto and Sghedoni

prova... bravo ». Nelle tre prove che restano « Tony » si riprende 15" intanto che esce e rompe il ponte dietro Dumont, non prima comunque di essersi fatto discretamente conoscere anche in Italia.

A Sanremo arrivano 27 macchine ed i distacchi sono ormai lunari. 1. « Tony » in 10 h 4' e 3", 2. Rohrl a 6' e 53", 3. Bettega a 11' e 39", 4. Pond a 22' e 41", 5. Cerrato a 26' e 51"; 6. Presotto a 34' e 34", 7. Alen a 34' e 54", 8. Tognana a 50' e 19", 9. « Nico » a 1h 9' e 26", 10. Pasutti a 1 h 13' e 34".

4. TAPPA

I chiodi... fanno temere

Venerdì, a lavorare ed a soffrire nel corso della giornata sono soprattutto i tecnici delle gomme. Ci si sveglia sotto un violento temporale e di acqua ne scende per diverse ore su tutta la zona: gran da fare allora a montare coperture rain in previsione dell'ultima notte per tutta la mattinata. Poi il cielo si apre ed arriva il sole ma «naturalmente » dopo una decina di partenze riprende a piovere con una certa consistenza. Prima che lungo le speciali la sfida è psicologica. Mannini vorrebbe fare la « Ronde » (lunghissima) con i rain, « Tony » per contro opta per gli intermedi. Rohrl da parte sua parte con le slicks. Il via della speciale dovrebbe essere ad ogni due minuti invece da Coldirodi Rohrl parte sessanta secondi dopo « Tony ». Verso Apricale i due della Stratos cominciano ad intravvedere i fari della 131 e valutano di aver concesso un minuto e mezzo al tedesco. Ma la prova è ancora lunga, « Tony » non aumenta particolarmente il ritmo e i fari sono sempre là, dietro di una trentina di secondi. Al fine prova il gioco è scoperto. Cinquanta metri più in là, all'assistenza ASA si accorgono che una gomma della 131 ha sei piccoli fori, come se fosse passata su una striscia chiodata..

Mannini seguita a fare calcoli. Alla partenza un « piano di guerra » che prevedeva di poter concedere a Rohrl fino a un minuto nella prima p.s. e altrettanto nella seconda. Fra tutte e due le prove lui e « Tony » non gliene hanno lasciato prendere più di 7". E' fatta? Adagio a dirlo. All'assistenza Jolly di Montalto la Stratos arriva con una ammaccatura sotto il parafango anteriore destro. Sia « Tony » che Mannini sono scossi. *« Abbiamo trovato un masso in mezzo alla strada, lo abbiamo visto all'ultimo momento e a dieci all'ora lo abbiamo spostato sul ciglio ma questo non è più correre. Non possono succedere cose 'del genere. Prima l'albero* (lo aveva trovato Silvio Maiga per l'occasione nei panni di apri-pista e lo aveva tolto facendo ritardare logicamente il via della prima p.s. n.d.r.) *adesso la pietra. Non si può andare avanti così! ».*

Si comincia a temere il peggio (per il « Sanremo », per tutta la specialità visto che fatti del genere ormai sono all'ordine del giorno quasi ovunque) al contrario, fortunatamente, tutto si quieta. Le prove si susseguono; Rohrl continua a vincerle ma il bottino di « Tony » resta inattaccabile. Speciale dopo speciale Mannini rifà i suoi conteggi: *« Possiamo perdere due secondi al chilometro... possiamo perderne tre, possiamo perderne quattro... »* Degli altri nessuno ha voglia di rischiare. Ci ha provato un po' Berolatti con la Peugeot 104 ma gli è andata male e a Colla d'Oggia ha fatto un « tonneau ». Sarà il solo ritirato della tappa. Alle assistenze ASA i meccanici si fanno in quattro per portare all'arrivo, oltre alle quattro macchine ufficiali, anche la Ritmo di Martino e le 127 di Fragale e di Pisi. Rohrl scherza con il Dr. Bartoletti e fa a gara con Bettega per chiedere le bevande più impensate, le misture più incredibili. Alen, che ha passato Presotto in classifica, scherza e tiene banco. *« Io vecchio, anche Kiki vecchio e allora avanti adagio... io finito »* e subito dopo *« Terribile Presotto, tu capisci, terribile. Io senza freni in discesa per prenderlo e lui con gruppo uno freni a posto... ».* Di tanto in tanto, attraverso le radio del Jolly arriva la voce di Mannini che chiede scorta: *« Tu con quel furgone stammi davanti, tu seguimi... no, non così distante, fatti sotto ».*

Verso le sei e mezza la « bete a gagner » esce dall'ultima speciale a Bivio Buggio. Ancora col casco in testa « Tony » si gira verso Mannini e: *« Hai visto che abbiamo fatto bene a montare gli intermedi per la prima prova ieri sera. Chissà se mettevamo sotto i rain magari lo perdevamo il " Sanremo " ».* Mannini ad ogni buon conto non ci fa caso, forse non lo sente neppure. E' troppo felice per pensare ai se ed ai ma. Come dice sulla pedana è felice *« per me stesso, per chi è contento della nostra vittoria e per chi è scontento ».*

Quasi triste invece è Piero di Maglioli. Ha lavorato, ha sofferto e la sua macchina ha vinto, come aveva vinto l'altra sua Stratos, quella di Darniche a Montecarlo. Ma lui pensa alla grossa occasione sfumata all'Acropoli. *« Mancavano cento chilometri, solo cento chilometri e adesso saremmo al tris tridato...».*

g. r.

FIAT e ALITALIA divorziano

SANREMO - Quasi certamente il rally di Sanremo segnerà la fine del contratto di sponsorizzazione della Fiat da parte dell'Alitalia. A Torino, infatti, hanno deciso che non è pubblicitariamente utile mettere sulle vetture scritte di qualsiasi sponsor, preferendo magari mettere in grande scritte del modello in azione, tipo le Ritmo al Giro d'Italia lo scorso anno. Intanto al RAC la 131 di Alen avrà i colori della Fiat-UK (Fiat-England) mentre la Stratos di Alen, preparata da Maglioli(!), sarà tutta rossa.

TRE A 112 (PURE CUNICO) SQUALIFICATE

COMELLI incredulo approfitta e ringrazia

SANREMO - Saremo noiosi ma ancora una volta dobbiamo occuparci di una ennesima vittoria di Gianfranco Cunico nel Trofeo Autobianchi A 112 70HP anche se questa volta il successo è inficiato da una esclusione dalla classifica per una irregolarità tecnica della quale il pilota era assoutamente all'oscuro.

Cunico, ben spalleggiato dal suo navigatore Lappo, è stato protagonista di una gara intelligente regolare e coraggiosa allo stesso tempo. Non si è smentito quando ha saputo che nella prima « speciale » quel Zini che lo aveva messo alla frusta al recente rally della Liburna aveva ottenuto il suo stesso tempo. Ha saputo mantenersi calmo e lanciandosi in disperati allunghi a tavoletta è riuscito nelle successive prove a riprendere la testa difendendosi dagli attacchi che gli sferravano Caneva prima e Pelli poi. Nella scia prepotente e limpidissima della classifica, infatti, ci imbattiamo in Pellini-Cianci che hanno fatto una gran corsa sveltissimi e velocissimi. Che abbiano occupato la piazza d'onore non ci ha sorpreso e non sarà una sorpresa ritrovarli in avvenire nelle zone alte della classifica. Dietro di loro

CONTINUA A PAGINA 54

Carlo Burlando

CONTINUAZIONE DA PAG. 57

Comelli, un veterano del Trofeo ma di quelli che fanno i vecchietti per non dare nell'occhio, poi vengono Vittadini-Costantini che avevano la vettura non perfettamente a punto, ma nonostante questo hanno difeso a denti stretti le loro prospettive di classifica. Troviamo poi Del Prete-Perata e Perazzi-Costa che finalmente hanno potuto sfruttare le doti delle loro vetturette.

La nostra premessa racchiude il verdetto, ma la gara muove dalla prima speciale di Ceriana dove Cunico e Zini ottengono il miglior tempo (7'20") davanti a Vittadini e Caneva (7'22") e Paganesi (7'24"). Nella prova di Vignai, dove Cunico è primo con (13'33") seguito da Caneva (13'37") Pelli (13'49") Faggio (13'57"), primo colpo di scena: Zini esce di strada e abbandona lasciando la piazza d'onore a Caneva. Ancora Cunico (13'23") davanti a Pelli (13'36") mentre sta rimontando bene Comelli che è ora terzo con lo stesso tempo di Caneva e Faggio (13'37") a Colle di Cosio. E' stupendo il tempo di Pelli (16'24") che precede Cunico (16'25") Comelli (16'36) Caneva (16'37") Vittadini (16'40") mentre si ritirano Pedetto, Lupidi e Risso per guasti meccanici e Ancona per fuori strada.

Nella quinta « speciale », quella di Mindino, exploit di Faggio che ottiene il miglior tempo (6'06") davanti a Cunico (6'08"). Caneva (6'09") Comelli e Pelli (6'10").

In questa prova si ritira Valentino per fuori strada. Nuovamente Pelli (9'30") sugli altari ai Giovetti dove Cunico segue con 9'35". Con lo stesso tempo di Cunico troviamo Vittadini che precede Caneva (9'36") e Comelli (9'37") mentre sono costretti al ritiro Faggio e Paganessi per cedimento del motore. Attacco di Pelli che nella penultima prova stacca un sorprendente 6'20" precedendo Cunico e Caneva (6'24") Vittadini e Del Prete (6'26"). Zampata di Cunico nel finale con (5'16") davanti ad un ottimo Perazzi (5'17") Del Prete (5' 19") Comelli (5'20") Pelli (5'22") mentre Caneva terzo assoluto, esce di strada fratturandosi un braccio.

Le verifiche post gara rivoluzionano la classifica in quanto ne vengono esclusi Cunico, per irregolarità sulla testata (abbassata di 5/10 oltre la tolleranza consentita), Vittadini e Pelli per aver alterato il sistema dell'impianto frenante (limitatore di frenata sulle ruote posteriori staccato) mentre a Del Prete viene comunicata un'ammenda di 50 mila lire per un intervento operato sull'impianto di scarico.

c. b.

COSI' classe per classe

GRUPPO 1

Classe 1300 - 1 (20) Peyrani-Bracotti (Peugeot 104 ZS) 16.50'16"; 2. (23) Campanelli-Balestra (Citroen GS) a 43'23".

Classe 2000 - 1 (7) Presotto-Sghedoni (Escort RS) 13.26'14"; 2. (8) Tognana-Tedeschini (Kadett GTE) a 20'24"; 3. (11) Cavini-Cavini (Kadett GTE) a 1.10'47"; 4. (13) Ontano-Moretti (Kadett GTE) a 2.00'40"; 4. (18) Garin-Motroni (Golf GTI) 2.39'43"; 5. (22) Maselli-Zagoreo (Kadett GTE) a 3.44'26".

GRUPPO 2

Classe 1150 - 1. (16) Fragale-Fornango (127 S) 15.56'47"; 2. (17) Pisi-De Fabritiis (127) a 2'08".

Classe 2000 - 1 (5) Cerrato-Guizzardi (Opel Ascona) 13.11'15"; 2. (12) Fusaro-Perissutti (Fiat Ritmo) a 1.34'05"; 3. (14) Ferrari-Scimone (Kadett GTE) a 2.20'11"; 4. (19) Incudine-Barberis (Kadett GTE) a 2.54'47"; 5. (21) Martino-Turco (Ritmo) a 3.46'02".

GRUPPO 3

1. (10) Pasutti-Danielutti (Porsche Carrera).

GRUPPO 4

Classe 2000 - 1. (2) Rohrl-Geistdorfer (131 Abarth) 12.41'31"; 2. (3) Bettega-Perissinot (131 Abarth) a 14'28"; 3. (6) Alen-Kivimaki (131 Abarth) a (Alpine A 310) a 7.05'52".

Classe 3000 - 1. (1) « Tony »-Mannini (Stratos) 12.37'17"; 2. (4) Pond-Grindrod (Talbot) a 28'05"; 3. (9) « Nico »-Barban (Stratos) a 1.29'39"; 4. (15) Brion-Rossi (Stratos) a 3.05'21".

TROFEO A 112

1. Comelli-Del Pup 1.19'14"; 2. Del Prete-Perata a 40"; 3. Perazzi-Costa a 1'00"; 4. Perona-Novara a 1'04"; 5. De Nora-Secchi a 2'10"; 6. Morri-Bianchi a 3'51"; 7. Benza-Di Leo a 5'00"; 8. Pontelli-Dovier a 6'50"; 9. Salvo-Rocchi a 8'41"; 10. Mura-Mura a 17' 40"

CAMPIONATO TEDESCO

HAINBACH campione (senza VATANEN)

STOCCARDA - Prima dell'ultima prova del campionato tedesco rally, regnava un' elettrizzante tensione nella sede del rally: il campione in carica, Reinhard Hainbach sembrava essere durante l'intera stagione il sicuro candidato al titolo. Dopo otto delle dieci prove gli si è presentata perfino l'occasione di aggiudicarsi il campionato in anticipo al «Sachs-Baltic», ma Hainbach-Fabisch si sono dovuti ritirare per noie elettriche alla loro Ford Escort da 240 CV e Holger Bohne ha potuto sperare nella vittoria con la sua VW Golf di 172 CV.

E subito la Ford ha mandato un appoggio per Heinbach a questo Rally di Stoccarda, il finlandese Ari Vatanen che doveva impedire con la sua Ford Fiesta da 160 CV preparata a Boreham, che Bohne si aggiudicasse la classe 1,6 litri, che porta i maggiori punti per il campionato.

Ma già dopo il via Ari Vatanen non voleva credere ai suoi occhi. Come «riscaldamento» erano in programma quindici giri sul circuito corto di Hockenheim. Holger Bohne batteva l'asso dei rally finlandesi che era stato appositamente fornito di una licenza tedesca, di un mezzo minuto, superandolo con una manovra magistrale in staccata. Vatanen doveva essere parecchio seccato di essere stato battuto da un tedesco con una VW Golf.

« OK, è stata una vera corsa in circuito ma su terra i finlandesi sono i maestri», grugniva Ari. Dopo seguiva un rally lungo 1010 km su terra! Già alla prima prova però Bohne ha dato otto secondi a Vatanen e d'un tratto Vatanen non ha visto un piccolo ponte. Un urto secco e la Fiesta di Vatanen poteva essere riparata alla meglio dall'assistenza Ford, ma solo per la via di ritorno.

Ora la strada era libera per Bohne, inseguito solo da Smolej-Hoppe con la Audi 80, ma a distanza. Hainbach-Fabisch occupavano il terzo posto, quando a metà distanza ha ceduto una biella alla Golf di Bohne. Un buco nel motore Golf e Walter Smolej ha potuto prendere il comando per breve tempo. Per pochissimo tempo, poi anche Smolej ha dovuto registrare un immenso buco nel suo motore Audi.

Nel frattempo Sepp Haider con la Irmscher-Ascona si è piazzato davanti a Hainbach, annunciando chiaramente le sue ambizioni alla vittoria assoluta. Hainbach si è allora messo a spingere più forte, una vittoria assoluta nel finale della stagione sarebbe stata una bella cosa. Ma anche Haider ha spinto più forte, la prima vittoria assoluta per la nuova Irmscher Ascona sarebbe stata ancora più bello!

Poi Hainbach riteneva che il rischio di questa caccia ad Haider fosse troppo grande, e stava solo attento che la Porsche in terza posizione di Hero non si avvicinasse troppo. All'arrivo poi champagne per il vincitore assoluto del rally Haider e per il nuovo e vecchio campione tedesco rallies Reinhard Hainbach.

Rolf F. Nieborg

Rally di Stoccarda - 6-7 otobre 1979 - Rally internazionale valido per il campionato tedesco rallies.

LA CLASSIFICA

1. Haider-Entress (Opel Ascona) 12.252,2; 2. Hainbach-Fabisch (Ford Escort) 12.386,5; 3. Hero-Horsch (Porsche Carrera) 12.415,4; 4. Werner-Fischer (Ford Escort) 12.495,4 primo del gr. 1; 5. Thiry-Thiry (Ford Escort) 12.562.

Campionato tedesco

1. Hainbach 201 punti; 2. Stock 181; 3. Kromm 180; 4. Folling 172; 5. Bohne 164; 6. Match 160; 7. Haider 159; 8. Knollmann 135; 9. Breuer 120.

DROGMANS in testa per 12 ORE

BRUXELLES - Cinquanta vetture hanno preso il via per il Rally di Lessines in Belgio, una gara nazionale della quale è stata annullata la prima boucle: il cronometrista non si è trovato al suo posto nella prima speciale e la sicurezza non è stata assicurata nella quarta. Ma tutto si è sistemato poi e la gara si è disputata normalmente.

Drogmans-Malais hanno subito preso il comando con la veloce Ford Escort davanti alla Fiat Abarth 131 del nuovo pilota della Fiat Belgio, Marc Duez, in coppia con Nys; seguivano poi la Porsche Carrera di Moorgat-Deconinck e le Ford Escort di Delbar-Lux e Eldis-Rossi, tutti iscritti nel gr. 4. E' in questo ordine che sono arrivate le macchine al traguardo, la nebbia e la pioggia non hanno cambiato niente durante la gara.

Lareppe-Detant con la loro Escort gr. 1 hanno nuovamente disputato una corsa notevole, classificandosi al sesto posto davanti alla Opel Kadett gr. 2 di Goudenesse-Messinne. Trentuno macchine sono arrivate al traguardo.

a. r.

12 ORE DI LESSINES, rally nazionale - Bruxelles, 6-7 ottobre 1979

LA CLASSIFICA

1. Drogmans-Malais (Escort) 1.40'55"; 2. Duez-Nijs (Abarth 131) 1.41'51"; 3. Moortgat-Deconinck (Porsche) 1.42'35"; 4. Delbar-Lux (Escort) 1.45'35"; 5. Eldis-Rossi (Escort) 1.46'41"; 6. Lareppe-Detant (Escort) 1.47'03"; 7. Goudenesse-Messinne (Kadett) 1.49'46"; 8. Houtmeyer-Hostie (Kadett) 1.50'37"; 9. Vanbegelaar-Vanweert (Ascona) 1.52'38"; 10. Van Den Heynden-Delie (Kadett) 1.54'02".

MENNEA disturba i Castelli Svevi

BARLETTA - *« Questa 18. edizione del Trofeo Castelli Svevi*, ci dice il segretario della manifestazione, Baracchia, *non è stata poi tanto sfortunata come qualcuno aveva sperato. Anzi, siamo riusciti a realizzarla con grandi sforzi finanziari ed organizzativi, superati mirabilmente dalla Polisportiva Libertas in un clima difficile perché Mennea polarizzava tutta la Puglia ed in particolare la sua città natale, Barletta, con i festeggiamenti che ancora gli vengono continuamente tributati, per via dei suoi lunghi successi mondiali ».*

Dei 60 iscitti hanno partecipato solo 40 macchine e ne sono arrivati 31. E' cresciuta nel tempo questa gara di regolarità e trasformata in Rally di 2. serie dalla nuova regolamentazione CSAI si è snodata su un percorso di circa 100 km con 6 prove speciali. Ha vinto il trofeo Massimino Cioffi di Lecce su Fiat 124 senza grossi problemi grazie anche al ritiro del favorito Ciraci, per incidente. Buona l'organizzazione generale, anche per merito del perfetto servizio reso dall'Associazione radioamatori di Barletta. Il tutto in una splendida giornata di caldo sole.

Bruno Ottomano

TROFEO CASTELLI SVEVI, 7 ottobre 1979 - gara nazionale rally 2. serie - Barletta

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Balestra 160,1; 2. Paventi-Melene; 3. Liguori; 4. Pizzotoli.

Classe 1150: 1. « Ghibli » 111; 2. De Savio-Forgente 117,7; 3. Aquilano-Irnici 117,8; 4. De Filippo-Arena 118,5; 5. Cerere-Capriuto 145,8.

Classe 1300: 1. Piscopo-Iorio 99,1; 2. Buzzutti 106,9; 3. Piccoli-Forgente 108,7; 4. Santoro-Azzaro 110,9; 5. Guerino 146,5; 6. Cercarese 620,5.

Classe 2000: 1. Cioffi Roberto-De Marco 98,7; 2. Fagella-Fagella 103; 3. Ciraci-Scalzo 104,3; 4. Caputo 116,7; 5. Boscotrecase-Pezzone 155,1.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1150: 1. Amati 105,4; 2. Picco-Pantaleo 109,7; 3. Libardo 159,7.

Classe 1300: 1. Motolese-Ripa 97,9; 2. Dell' Aquila 129,9; 3. Vadevarlo-Valducci 136,6.

Classe 1800: 1. Cioffi Massimo-Vergali 80,8; 2. Angeli 82,4; 3. Panzuti-Capeto 105,7; 4. Maggio 113,1; 5. De Renzo-Giannella 173,2.

● **IN SEGUITO** alle dimissioni di Henry Ford II da presidente esecutivo dalla Ford Motor Company è stato designato il primo presidente non appartenente alla famiglia dopo tre generazioni: Philip Caldwell, ex vice presidente. Henry Ford resta a capo del consiglio di amministrazione.

BONCIOLI brinda col Montalcino

MONTALCINO - Boncioli-Tosoni con la Fiat Abarth, ex Verini prima ed ex Ricciari poi, sono i vincitori del primo rally « Consorzio Vino Brunello » di Montalcino. La Pro Loco e la squadra « Piloti senesi » sono stati gli organizzatori di questa bella gara, combattuta sul filo dei secondi da ben 4 equipaggi nelle sei prove speciali, tutte su sterrato. Ironia della sorte, Boncioli con questa vettura in tre gare consecutive non era mai arrivato. Sabato la vettura gli era stata consegnata dai preparatori Venturi e Benini (in pratica dai suoi stessi avversari) ma le speranze del conduttore della « Maremma Corse » non erano poi tante, visti gli scarsi risultati fino ad ora ottenuti. Invece sono stati sovvertiti tutti i pronostici.

In testa fin dal primo giro Boncioli aveva dovuto lottare duramente con Speranza-Biondi, Venturi-Benini e Ciuffi-Morandi, tutti con l'Alfa Sud, mentre Carrara-Cappellini, con inizio in sordina, erano riusciti ad inserirsi molto bene nella lotta. Il colpo di scena si aveva dopo il riordinamento, quando Speranza, dopo aver fatto benzina, si apprestava a ripartire; ma la vettura rimaneva ferma con l'autobloccante rotto. Sparito un temibile avversario, il compito di Boncioli veniva in parte facilitato, tanto che nell' ultima prova speciale, ormai rilassato, si faceva rosicchiare tre secondi, ma la cosa era fatta.

All'arrivo il buon vino di Montalcino scorreva con facilità per festeggiare questa affermazione della « Maremma Corse » la quale occupava anche la seconda piazza con i bravi Venturi-Benini; buon terzo Ciuffi, poi Carrara con la Fulvia HF, la sorpresa Cornuti-Cavalieri e Fregosi con la Simca. Degna di nota la vittoria nel gr. 1 con l'A 112 di Murras-Vannucci finalmente primissimi dopo questa bella gara grazie alla sponsorizzazione delle Pelletterie Benvenuti e Spadi di Pontassieve. Un bravo anche agli altri vincitori di categoria Pannocchia-Donati, Fabbri-Mannuzzi primi su Maestrini-Forestiero e Brinati; Adani Faccioni, Contemori-Papini, Capissi-Frosini con la Fiat 127, che in questa classe finivano davanti a Conti-Marzotti, Meucci-Muzzi, Vanni-Bronzi. Da segnalare la sfortuna di Corti, rimasto senza cambio durante il secondo giro, quando la sua posizione in classifica era molto buona.

Nedo Coppini

7. TROFEO PILOTI SENESI « VINO BRUNELLO », rally nazionale di 2. serie - Montalcino, 7 ottobre 1979.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO UNO

Classe 1000: 1. Murras-Vannucci (A 112) 11'24"; 2. Carmigliani (Fiat 127) 11'39"; 3. Casamondi-Benini (Mini 90) 11'50".

Classe 1150: 1. Pannocchia-Donati (Fiat 127 70 HP) 10'37"; 2. Artusi (A 112) 10'55"; 3. Sansone (Fiat Ritmo) 11'03"; 4. Riva (Fiat Ritmo) 11'13"; 5. Bortalli-Visconti (Fiat 127) 11'12"6. Barosi (Fiat Ritmo) 11'29"; 7. Garibaldi (Fiat Ritmo) 11'34"; 8. Bizzarri-Volanti (Fiat Ritmo) 11'46"; 9. Vitali-Autanio (Fiat Ritmo) 11'56"; 10. Becchini-Brunello (Fiat Ritmo) 12'08"; 11. Serlupi-Battalini (A 112) 12'18"; 12. Versiglia (Fiat Ritmo) 12'21"; 13. Mazzi-Domenici (A 112) 12'25"; 14. Chiesa (Fiat 127) 13'54"; 15. Romani (Fiat 127) 14'39"; 16. Trinci-Minchi (A112) 15'24".

Classe 1300: 1. Fabri-Manuzzi (Simca R2) 10'08"; 2. Maestrini-Forestiero (Simca R2) 10'24"; 3. Frinati (Alfa Sud) 10'24"; 4. Bellosi-Cinbecchini (Simca R2) 10'38"; 5. Bresci-Losini (Simca R2) 10'53"; 6. Bertazzoli-Sical (Alfa Sud) 10'57"; 7. Guidastri-Guidastri (Simca R2) 11'10"; 8. Carloni (Mini Coper) 11'10"; 9. Piaggio-Piaggio (Alfa Sud) 11'10"; 10. Luchini-Sambaldi (Alfa Sud) 11'12"; 11. Burroni-Seri (Simca R2) 11'17"; 12. Tugnoli (Alfa Sud) 11'21"; 13. Bigozzi-Bigozzi (Ford Escort) 12'25"; 14. Gulivelli-Bertini (Simca R2) 11'34"; 15. Inario-Fadri (Simca R2) 12'04"; 16. Tugnoli (Alfa Sud) 14'16".

Classe 1600: 1. Adani-Faccioli (Ritmo) 10' 29"; 2. Giorgini-Bartolini (Alfa Sud) 10'57"; 3. Robotti (Ritmo) 11'10"; 4. Santi-Finucci (Mazda 616) 11'39"; 5. Cesari-Ciappoli (R5 Alpine) 11'50"; 6. Morandi (Ritmo 75) 12'16".

Classe 2000: 1. Contemori Papini (Opel GTE) 10'14"; 2. Prandini-Danielli (Opel Kadett) 10'22"; 3. Cecconi-Mondani (Fiat 131 Racing) 10'53"; 4. Parrini Belcari (Opel GTE) 11'20"; 5. Sammicheli-Bartolini