

COPPA MONTE VENDA

L'AVI
di
Pasqua

PADOVA - Il salto dalle due alle quattro ruote lo hanno tentato in molti. Pochi però sono riusciti subito ad ottenere nei rallyes buoni risultati: Ballestrieri, Biasion e qualche altro. Ora a questa ristretta schiera si aggiunge di diritto Marco Avi. Alla seconda gara infatti il pilota della scuderia Valfemme ha ottenuto uno stupendo primo posto nella 9. edizione della Coppa Monte Venda trofeo Flamm - Coppa Autobase, un rally Nazionale di seconda serie organizzato dalla Padova corse con la collaborazione dell'Auto Club locale.

Avi, un ragazzone di Baselga di Piné, 25 anni a novembre, ha corso con una grinta ed una caparbiata davvero ammirevoli, disponendo senza tante difficoltà degli avversari, alcuni dei quali con tutti i carismi in regola per puntare al successo, assecondati dalla ottima Kadett GTE ex Comenzi e dal navigatore Mario Bolognani. Nella ristretta cerchia dei colli Euganei dove erano localizzate le prove speciali interamente sterrate (5 di cui una da ripetere) Marco Avi, marciando a rullo compresso, se ne aggiudicava 5 accentandandosi, quando era ormai giunto il momento di mettersi alla finestra, di far suo il secondo tempo nell'ultima speciale. Così, con una settimana di anticipo Avi, ingannando degli umori di questo mese di marzo e ha pensato bene di creare un po' di suspense in più spargendo qua e là una antipatica nebbia, si è fatto il regalo di... Pasqua.

Alle sue spalle staccato di 23", di cui 10 di penalizzazione per aver oltrepassato i limiti di velocità nel controllo segreto, si è insediato l'indinese Berra pure lui al volante di una Kadett GTE. A causa delle penalizzazioni ben 23 piloti si sono ritrovati ad occupare nella classifica finale piazzate peggiori di quelle conquistate «danzando» sulle salite delle altre prove speciali. Così Bertolini-Benato su Fiat 124 Special G e Agostini-Tramonti su Golf GT, finiti rispettivamente 4. e 5. a 37" dal vincitore hanno dovuto lasciare la terza piazza ai sorprendenti ma non troppo, Todeschini-Bellavitis che hanno avuto il merito di portare la loro Peugeot 104 al 3. posto senza incorrere in penalità, staccati da Avi di 33".

Bella gara anche per i veneziani Chiusso-Boldrin, su Opel Ascona 6 assoluti con lo stesso tempo di Bertolini e Agostini, mentre Busetto-Giacomelli su Fiat Ritmo 75 e Novello-Camporese (Fiat 124) sono riusciti a precedere la Fulvia HF che Tonino Manfrinato, vincitore delle ultime due edizioni della Coppa Monte Venda, ha lasciato al fratello e che su percorsi come questo poteva ancora dire la sua nonostante gli... anni. Verifiche tecniche finalmente severe per 7 macchine a fine gara e doppia soddisfazione per Avi la Kadett è risultata perfettamente in regola al termine della minuziosa ispezione dei verificatori.

Roberto Cristiano Baggio

9. COPPA MONTE VENDA - Rally nazionale di 2. serie - Padova 30 marzo 1980
CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Avi-Bolognani (Opel Kadett) 13'03"; 2. Berra-Berra (Opel GTE) 13'26"; 3. Todeschini-Bellavitis (Peugeot 104) 13'37"; 4. Bertolini-Benato (Fiat 124 Special T) 13'40"; 5. Agostini-Tramonti (Golf GT) 13'40"; 6. Chiusso-Boldrin (Opel Ascona) 13'40"; 7. Busetto-Giacomelli (Fiat Ritmo 75) 13'42"; 8. Novello-Camporese (Fiat 124) 13'45"; 9. Manfrinato-Montelatici (Lancia Fulvia HF) 13'50"; 10. Saorin-Mari (Simca Rallye 2) 13'53".

GRUPPO 1

Classe 1000 - 1. Candeco-Sinigaglia (A 112) 14'39"; 2. Tombola-Bertolini (Fiat 127) 14'54"; 3. Artolini-Pascal (Fiat 127) 15'12"; 4. Fruscaldo-Gallina (A 112) 15'12"; 5. Calgarini-Tomas (A 112) 15'19"; 6. Jemini-Gasparrini (A 112) 15'42"; 7. Lisetta-Tessari (A 112) 15'54"; 8. Sottosanti-Casoni (A 112) 15'55"; 9. Pilastro-Faggoni (A 112) 15'58"; 10. Giberti-Bellamoli (Simca 1000) 15'58"; 11. Soa-di-Fossa (A 112) 16'19"; 12. Azzola-Az-



Avi-Bolognani, primi al Monte Venda

zola (A 112) 17'53"; 13. Scalandra-Tappeti (Fiat 127) 18'57"; 14. Norbio-Mainardi (A 112) 20'40"; 15. Bruttomesso-De Cao (Fiat 127) 21'17"; 16. Bocchetti-Gatti (Mini 90) 20'28"; 17. Padova-Zorzi (Fiat 127) 51'38".
Classe 1150: 1. Todeschini-Bellavitis (Peugeot 104) 13'37"; 2. Calzavara-Rossi (Fiat 1127) 14'20"; 3. Bogoni-Mion (A 112) 14'5. Sartori-Legati (Fiat 128) 16'08"; 6. Pellin-Bovo (A 112) 16'37"; 7. Loreggian-Misticioni (A 112) 16'43"; 8. Spolton-Ermese (A 112) 17'01"; 9. Signorelli-Pagliari (Fiat 127) 17'06"; 10. Gallimberti-Waldeisen (Fiat 127) 17'13"; 11. Osti-Anzano (Peugeot) 17'16"; 12. Venuti-Spallino (Peugeot) 17'18"; 13. Colini-Carnevari (A 112) 17'44"; 14. Pohlen-Frelz (A 112) 17'48"; 15. Ceccato-Perinato (Fiat 127) 17'49"; 16. Sina-Ciraolo (Fiat 127) 33'57".

Classe 1300 - 1. Sauning-Marini (Simca) 13'53"; 2. Rossi-Pomaran (Simca) 13'54"; 3. Saetta-Tofanello (Simca) 14'01"; 4. Agostini-Cepinati (Alfa Sud) 14'01"; 5. Franzoso-Brunello (Simca) 14'09"; 6. Mettifo-Renonato (Mini couper) 15'11"; 7. Alessandrini-Marcollin (Simca) 14'15"; 8. Mozan (Simca) 14'24"; 9. Benato-Tomarchio (Simca) 14'36"; 10. Allegro-Savio (Simca) 14'37"; 11. Vallisneri-Ragone (Simca) 14'45"; 12. Buiazz-Petris (Simca) 14'55"; 13. Ferrarello-Stroppa (Ford) 14'58"; 14. Zamboni-Scarpa (Simca) 16'04"; 15. Masotto-Quaglio (Simca) 16'28"; 16. Verbatto-Pasetti (Alfa Sud) 17'43"; 17. Orrasch-Ronchese (Ford Escort) 18'11"; 18. Bottechio-Fasolo (Simca) 18'12"; 19. Agricola-Graevagna (Simca) 19'24"; 20. Fattori-Marano (Simca) 24'59"; 21. Viero-Marchi (Fiat 128) 26'05".

Classe 1600 - 1. Agostini-Tramonti (Golf) 13'40"; 2. Busetto-Giacomelli (Fiat Ritmo) 13'42"; 3. Nottegar (Ritmo) 16'13"; 4. Ceron-Voitlin (Ritmo) 20'15".

Classe 2000 - 1. Avi-Bolognani (Opel Kadett) 13'03"; 2. Berra-Berra (Opel) 13'22"; 3. Chiusso-Boldrin (Opel Ascona) 13'40"; 4. Miotti-Volonte (Opel) 13'56"; 5. Mazzarotto-Beraldo (Opel Kadett) 13'59"; 6. Breggi-Rotelli (Opel Kadett) 14'16"; 7. Vattolo-Manini (Opel Kadett) 15'03"; 8. Tonon-Donantonio (Opel Kadett) 15'07"; 9. Oddera-Victor (Opel Kadett) 17'58"; 10. Megazzini-Scaglia (Opel Kadett) 22'03".

GRUPPO 3

Classe 1600 - 1. Manfrinato-Bontelatici (Lancia Fulvia HF) 13'50"; 2. Coravello-Di Castagni (Fiat X 1/9) 14'17"; 3. Florini-Gilberti (Fiat 124) 14'29"; 4. Mioni-Gottardo (Fiat X 1/9) 14'38"; 5. Coselli (Fiat X 1/9) 14'51"; 6. Ravanic-Aschieri (Fiat X 1/9) 15'19"; 7. Giordan-Pieropan (Lancia Fulvia) 15'24"; 8. Tessari (Fiat X 1/9) 15'32"; 9. Sferch-Latin (Fiat X 1/9) 15'37"; 10. Salerno-Piva (Fiat X 1/9) 15'38"; 11. Saggion-Peruzzo (Lancia Beta) 16'33"; 12. Gugliotto-Garbo (Fiat X 1/9) 16'55"; 13. Selmin-Flocco (Lancia Fulvia HF) 17'42"; 14. Coltellazzi-Pavesi (Simca Rally 2) 20'39".

GRUPPO SPECIALE

Classe 1150 - 1. Arangino-Rampazzo (A 112) 14'28"; 2. Addoni-Roman (Skoda) 15'24"; 3. Lanfranchi-Colognesi (A 112) 16'15"; 4. Crivellaro-Pepato (Fiat 850) 16'47"; 5. Bedin-Tomello (Fiat 850) 16'47"; 6. Micale-Ravarotto (Fiat 850) 17'12"; 7. Gagliotti-Passaro (Fiat 128) 17'34"; 8. Minini-Revant (A 112) 21'44"; 9. Nariuzzi (Topolino) 31'17".

Classe 1300 - 1. Micheletto-Nodari (Fiat 128) 14'11"; 2. Monsomo-Gilmozzi (Simca) 14'14"; 3. Lugianateili (Fiat 124) 14'21"; 4. Pagliari-Maggi (Simca 2) 15'43"; 5. Tronci-Mantegazza (Fiat 128) 16'54"; 6. Gnesotto-Zisa (Simca) 17'39"; 7. Tognon-Ravasio (Simca Rally 2) 18'12"; 8. Pegoraro-Viscioni (Fiat 124) 20'39".

Classe 1800 - 1. Bertolini-Benato 13'40"; 2. Novello-Camporese 13'45"; 3. Favaro-Benato 14'23"; 4. Rizzo-Reginato 14'40"; 5. Pane-Brucciamonti 14'56"; 6. Trovato-Torlasco 15'02"; 7. Pettega-Asola 15'29"; 8. Cantelli-Weber 15'56"; 9. Garbin-Garbin 16'45" (tutti su Fiat 124).

TROFEO PEPSI-COLA

ZACCHINI
tien fede
al pronostico

MORCIANO - Valido per il Campionato Italiano e per il Campionato Emiliano-Romagnolo, si è svolto a Morciano di Romagna il 2. Rally Automobilistico, denominato «Trofeo Pepsi Cola». A differenza dello scorso anno, quando si registrarono alcune lacune da parte degli organizzatori e dove si verificarono alcuni spiacevoli incidenti (uno, tra l'altro, mortale, alla vigilia), la «Scuderia Automobilistica Morcianese», ha saputo dare vita ad uno spettacolo regolare nell'andatura, dove piloti e pubblico si sono entrambi divertiti nella prima domenica di sole in Romagna. La partenza è stata data al 1. equipaggio alle 7,30 del mattino, sotto un cielo plumbeo, con pioggia, che aveva caratterizzato tutta la giornata di prove. Oltre 90 iscritti, mentre solo 70 macchine hanno portato a termine la gara.

Gia fin dal via, l'equipaggio Zacchini-Valbonetti era dato per sicuro vincitore e, infatti, hanno vinto la gara con solo 180 penalità. Anche se a prima vista le penalità sono molte, diventano nulla se si confrontano gli errori degli altri, staccati già i secondi a quota 190. Seguono Ercolani-Gualandri, poi «Andrea» ad oltre 200; Garavini-Barzagli e «Gazzosa»-Rossi, esuberanti sin dai primi momenti di gara. E Zacchini-Valbonetti vincono la classifica del Gruppo speciale C, mentre il seguono Ercolani-Gualandri, eterni secondi a Morciano. «Andrea» è invece il vincitore assoluto del gruppo speciale 3. Garavini-Barzagli sono, invece, vincitori della classe 15 ed «Andrea» e Gentili sono presenti, primo e secondo, anche nella classe 31. Lotta a denti stretti fra il 6. classificato, Duranti-Busto e Fabbri-Bubbolini, giunto poi 7. ad un solo punto di penalità di distacco. Netti sono stati, invece, tutti i distacchi che si sono registrati nella compilazione delle classifiche speciali per gruppi e classi, dove ben pochi hanno saputo tenere testa ai primi, specie agli indaviolati Duranti-Busto nella 1300, che hanno staccato di oltre 50 penalità Palazzi; così come Piachesi-Sarti che hanno distanziato di 121 punti Bisso-Ditan.

Sandro Rinaldini

IL RALLY TROFEO PEPSI COLA - Gara nazionale valida per la Coppa CSAI e per il Campionato Emiliano-Romagnolo Rally - Morciano 30 marzo 1980.

CLASSIFICA GENERALE

1. Zacchini-Valbonetti penalità 180; 2. Ercolani-Gualandri p. 194; 3. «Andrea» p. 203; 4. Garavini-Barzagli p. 211; 5. «Gazzosa»-Rossi p. 216; 6. Duranti-Busto p. 222; 7. Fabbri-Bubbolini p. 223; 8. Peccini-Ravaoli p. 228; 9. Bartoletti p. 230; 10. Casadei-Pini p. 233.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Bartoletti p. 230; 2. Brunori-Campedelli p. 248; 3. Amadori p. 255; 4. Lotti p. 270; 5. Barbieri-Barbieri p. 340.

Classe 1300: 1. Casadei-Bini p. 233; 2. Amadori-Corazza p. 268; 3. Cerodi-Stella p. 299; 4. Campana-Nuraghi p. 300; 5. Sermenghi-Benini p. 314.
Classe 1800: 1. Zacchini-Valbonetti p. 180; 2. Ercolani-Gualandri p. 194; 3. Gazzara-Rossi p. 216; 4. Zaghini-Rinaldini p. 237; 5. Santini-Sarti p. 238.

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Manfredini p. 262; 2. Belleffi-Belleffi p. 273; 3. Conti-Manuzzi p. 277; 4. Casadei-Valdiferri p. 284; 5. Miserochchi-Babini p. 302.

Classe 1150: 1. Ferrini-Lizza p. 243; 2. Soldati-Lucchi p. 255; 3. Ferrini-Ferrini p. 262; 4. Marini-Gentili p. 282; 5. Rinaldini-Pilicchi p. 352.

Classe 1300: 1. Duranti-Busto p. 222; 2. Palazzi p. 270; 3. Ricci-Valmol p. 277; 4. Rasi-Gualtieri p. 277; 5. Spagnoli-Borlotti p. 301.

Classe 1600: 1. Schlisi-Sarti p. 267; 2. Bisso-Ditan p. 388; 3. Ricci-Pasini p. 408.
Classe 2000: 1. Garavini-Barzagli p. 211; 2. Fabbri-Bubbolini p. 223; 3. Piccini-Ravaoli p. 228; 4. Spronelli-Festini p. 246; 5. Guidastri-Guidastri p. 290.

GRUPPO 3

Classe 1600: 1. «Andrea» p. 203; 2. Gentili p. 254; 3. Cecconi-Mondani p. 259; 4. Giovannini-Bisognani p. 269; 5. Dell'Amore-Morelli p. 342.



26-29 marzo 1980

Rally valido per il campionato europeo coeff. 2 e per il campionato italiano coeff. 5 - Porto Cervo.

Così (in 41) al traguardo

1. Darniche-Mahé (Stratos) 4.55'30"; 2. Blomqvist-Cedeberg (Saab turbo) a 4'01"; 3. Cunico-Ravizza (Stratos) a 11'21"; 4. Verini-Mannini (Alfetta turbo) a 13'53"; 5. Ceccato-De Antoni (131 Abarth) a 15'34"; 6. «Nico»-Barban (Ferrari 308) a 17'01"; 7. Ormezzano-Scabini (Alfetta GTV) a 19'22"; 8. Carrotta-Gattuccio (Opel Ascona) a 23'19"; 9. Zordan-Dalla Benetta (Kadett GTE) a 27'12"; 10. Gerbino-Berro (Talbot) a 27'23".

GRUPPO 1
Classe 1150: 1. (30.) Piras-Turnu (Peugeot 104) 6.28'32"; 2. (35.) Griscenko-Poddighe (Fiat 127) a 13'11"; 3. (39.) Carta-Manca (127) a 35'23"; 4. (41.) Galliano-Madua (Fiat 500) a 1.41.38".

Classe 1600: 1. (29.) Bischof-Schulze (VW Scirocco) 6.18'20"; 2. (31.) Girosio-Carbone (Talbot) a 15'33"; 3. (34.) Beaudoin-Boutzat (Datsun) a 23'13".
Classe 2000: 1. (9.) Zordan-Dalla Benetta (Kadett) 5.22'42"; 2. (12.) Bentivoglio-Valbonetti (Escort RS) a 2'35"; 3. (13.) Balzano-Griva (Kadett) a 7'25"; 4. (19.) Mura-Mura (Escort RS) a 23'07"; 5. (20.) Ouaciri-Di Muzio (Kadett) a 24'00"; 6. (21.) Zanetti-Corà (Kadett) a 24'04"; 7. (22.) «Miki»-Pondrelli (Ascona SR) a 40'47"; 8. (25.) Tratter-Barbini (Kadett) a 42'51"; 9. (28.) Maurelli-Imperio (Escort RS) a 54'12"; 10. (36.) Pisano-Fancello (131 Racing) a 1.31'32".

GRUPPO 2
Classe 1150: 1. (24.) Fragale-Fragale (127) 6.05'32".
Classe 1300: 1. (38.) Spano-Derosas (Citroen GS) 6.58'04".

Classe 1600: 1. (10.) Gerbino-Berro (Sunbeam Talbot) 5.22'23"; 2. «(11.) Chauche-Chantriaux (Peugeot ZS) a 2'20"; 3. (14.) Vittadini-Renna (Ritmo) a 14'46"; 4. (15.) Del Zoppo-Bartolich (Peugeot ZS) a 17'27".
Classe 2000: 1. (7.) Ormezzano-Scabini (Alfetta) 5.14'52"; 2. (8.) Carrotta-Gattuccio (Ascona SR) a 3'57"; 3. (17.) Noel-Sulas (Kadett) a 36'33"; 4. (18.) Dippold-Rohringer (Kadett) a 30'48"; 5. (23.) Ferreri-Scimone (Kadett) a 48'46"; 6. (37.) Miotto-Pittalis (Ascona) a 1.39'29".

Classe 3000: 1. (2.) Blomqvist-Cedeberg (Saab T) 4.59'31".

GRUPPO 3

Classe 1600: 1. (32.) Casala-Secci (HF 1600) 6.37'11"; 2. (40.) Visentini-Rapallo (HF 1600) a 32'19".

GRUPPO 4

Classe 2000: 1. (5.) Ceccato-De Antoni (131 Abarth) 5.11'04"; 2. (26.) Arru-Bonadei (131 Abarth) a 57'44"; 3. (27.) Barbero-Valfrè (HF 1600) a 58'53"; 4. (33.) Porcu-Rotelli (HF 1600) a 1.28'03".
Classe 3000: 1. (1.) Darniche-Mahé (Stratos) 4.55'30"; 2. (3.) Cunico-Ravizza a 11'21"; 3. (4.) Verini-Mannini (A.R. Turbodelta) a 13'53"; 4. (6.) «Nico»-Barban (Ferrari 308) a 17'01"; 5. (16.) Codognelli-Sala (Stratos) a 49'13".

Campionato italiano rallyes

1. Verini-Mannini (Alfetta Turbodelta) punti 86; 2. Pasetti-Stradiotto (Fiat 131 Abarth) e Cunico-Ravizza (Lancia Stratos) 60; 4. Cerrato-Guizzardi (Opel Ascona) 400 e Carrotta (Opel Ascona) 45; 6. Ceccato-De Antoni (Fiat 131 Abarth) 40; 7. «Nico»-Barban (Ferrari 308) 30; 8. Biasion-Silviero (Opel Ascona) 24; 9. Ormezzano-Scabini (Alfa Romeo GTV 2000) 20; 10. Zanussi-Castagnara (Ford Escort) 18.

CAMPIONATO AUTOBIANCHI A 112

CLASSIFICA FINALE
1. Canova-Roggia 2.35'30"; 2. Giammarini-Orensini a 1'40"; 3. Stagni-Meago a 2'07"; 4. Brizioli-Volanti a 2'33"; 5. De Paoli-Biglioli a 3'31"; 6. Vitamia-Fini a 3'46"; 7. Bozzi-Coppa a 3'58"; 8. Perona-Novaro 5'07"; 9. Perugia-Bosco a 5'20"; 10. Boni-Paliaga a 5'24"; 11. Oppizzi-Gorini a 8'39"; 12. Conti-Barbero a 9'06"; 13. Carlini-Silveti a 10'58"; 14. Fabbri-Petrogalli a 11'48"; 15. Salvatore-Evangelisti a 13'31"; 16. Andolfi-Caneppa a 14'55"; 17. Muin-Polesel a 16'11"; 18. Biondi-Tisselli a 17'37"; 19. Lucchini-Giovanini a 18'08"; 20. Leali-Pons a 23'22"; 21. Signorini-Padoan a 23'51"; 22. Vedovello-Zanetti a 27'44"; 23. Casati-Demolinari a 31'45"; 24. Caffas-Vavassori a 49'01".

CONTINUAZIONE DA PAG. 87

1. TAPPA

VALTAHARJU sbatte subito

PORTO CERVO - Oh, oh! al via già c'è da leccarsi i baffi: non solo non piove ma fa proprio caldo e poi la prospettiva di andare incontro ad una tappa tutta alla luce del sole è di quelle che ti mettono di buon umore...

Per i 141 equipaggi che hanno fatto passerella sulla banchina del molo vecchio il primo impegno è un classico, l'Isuledda, pur se la parte finale della prova non è quella di un anno fa. Identico comunque è lo spettacolo. Quello offerto da Blomqvist ad esempio è di prim'ordine, roba da spellarli le mani ad applaudire. Più scioccante quello che «firma» Valtaharju che a metà prova fa spalancare gli occhi a tutti. Con l'Escort Gr. 2 arriva forte, fortissimo, troppo forte e in uscita da una sinistra non può evitare di gettare il fianco destro contro un terrapieno. Lui per un attimo spera di essersela cavata con

qualche pezzo di carrozzeria invece la ruota anteriore è andata indietro di una buona spanna. Meno uno insomma. Chi è piazzato da quelle parti del resto qualche minuto prima dava poche possibilità a Pregliasco di andare molto lontano con quel motore dell'Alfa fetta turbo che «rattava» troppo. Difatti neppure Pregliasco arriva ad essere classificato nella stessa speciale. Non è stato, spiegheranno Pregliasco, Reisoli e quelli dell'Alfa più tardi, il motore in sé e per sé a fermarli ma la centralina elettrica. In testa si parla straniero: il finlandese di Alen, lo svedese di Blomqvist (sono ex-aequo) ed il francese di Darniche che è a nove secondi. Poi c'è il veneto di «Lucky» e Pasetti e quindi il torinese di Cerrato. Bene Tognana che con la 131 fa gioco pari con un Bettega già superlativo con la Ritmo e bene Cunico che bisca il tempo di Tabaton. Per essere al suo primo impatto corsaiolo con la Stratos proprio non male.

Non è tutto, comunque. Già, perché chi ha la pazienza di aspettare i «numeri alti» vede Zanussi volare. E chi poi si va a leggere i tempi scopre che il ragazzino è stato il più veloce del Gr. 1 e malgrado la polvere ha dato 17" a Presotto. Prova poco allegra per Verini alla cui Alfetta si sfilava un manico del turbo e per Fusaro che buca.

A Bivio la Prugnola Blomqvist dà 2" ad Alen e Darniche. Questa volta quarto è Cerrato ancora davanti a «Tony» (che ha il dodicesimo tempo) ma appaiato a Tognana, 1" più veloci di Pasetti e 2" di «Lucky» che comincia ad avere guai con la frizione che

slitta. Per Bettega, decimo, più che un guaio c'è un contrattacco: sulla Ritmo è rimasto inserito il riscaldamento e dato che con la polvere non è proprio il caso di viaggiare con il finestrino giù, per lui è tempo di sauna. Una prova più in là, a Campovaglio, succede di tutto o quasi. Darniche vince e va in testa nella provvisoria con 1" di vantaggio su Alen che si è girato e 4" su Blomqvist che ha rotto un tubo dei freni. Verini ha qualche problema coi freni, «Tony» oltre ad avere una continua perdita d'olio dal ponte si è girato, gli si è spento il motore ed ha perso sui 15". Meno comunque di Cerrato che ha perso sui 6 minuti perché il cambio gli si è bloccato in 3, sia perché l'Ascona si è fermata e solo grazie ai consigli — via radio — di Mariolino è riuscito a riavviarlo. Cambio bloccato anche per Fusaro (ma in 5.) e ammortizzatori che si sfilano per Vudafieri che la gara l'aveva già iniziata male con il volante che dispettosamente voleva sfilarsi ad ogni curva nella prima p.s. Fra quelli che il fine prova non lo vedono, sempre a Campovaglio, c'è Biasion che stava lottando da pari a pari con il trio della «squadra junior» Opel: Carrotta, Nobberasco e Pescarin.

Prima del parco assistenza di Aglientu, a Stazzo Aldiola, Darniche si ripete ed aumenta un po' il suo bottino. Blomqvist che fra la terza e la quarta prova ha cambiato il tubicino rotto dei freni, ma non è riuscito a fare lo spurgo, si difende bene, con il 3. tempo ad 11" da Darniche e 8" da Alen... Da queste parti finisce la gara di Tabaron.

quella del praticamente debuttante Tognana che, con Sergio Cresto, è stata una delle due rivelazioni della gara. Tognana infatti fino al ritiro per una uscita di strada all'inizio della seconda tappa, era tra i primi cinque assoluti con una autorevolezza davvero inaspettata. Assieme a Cunico, davvero debuttante con Stratos che aveva nel '79 «Tony» a Sanremo, ha fatto venire le lacrime agli occhi per la gioia agli uomini della Kieher che li hanno adottati trovando, con il terzo posto assoluto dell'ex campione A 112 dello scorso anno e con gli exploits velocistici di Tognana, un vero raggio di sole nel mare di successi (assoluto, Gr. 2, Gr. 1) della Pirelli.

Su Cunico, comunque, e sulla spalla Ravizza, si è poggiano molto dell'interesse finale della gara perché il giovanissimo pilota del Jolly Club non ha smentito chi da lui si aspettava molto. E' presto per dire che sarà il pilota del domani perché anche le vie dell'inferno sono lastricate di buone intenzioni, ma la base appare buona, anzi ottima e, per restare nel tema del momento, su di lui ci si potrebbe anche scommettere. Per ogni evenienza, intanto, Cunico è già secondo in campionato alla pari di Pasetti mentre in testa, incredibilmente sotto molti aspetti, c'è adesso l'Alfa Romeo Turbo di Verini-Mannini. Per l'Alfa condurre il campionato dopo il rally della Costa Smeralda sta diventando un'abitudine perché anche con Pregliasco lo scorso anno fu così, ma se questa posizione può rendere felici in quanto beneaugurante non deve far dimenticare i problemi che in Sardegna si sono evidenziati in maniera preoccupante. L'Alfetta è una vettura rallysticamente ancor giovane (nella versione turbo, naturalmente) con un potenziale molto alto ma anche qualche serio problema da risolvere in fretta come quello del grande calore che il turbo sviluppa (e che richiede una rapida omologazione di cofani con prese d'aria e magari qualche altro particolare più leggero) e quello dei freni troppo sbilanciati con i Lockheed anteriori che frenano troppo di più dei freni di serie.

Comunque, pur con la rabbia della repentina sparizione di Pregliasco, Verini ha finito, stringendo i denti, al quarto posto ed i punti servono sempre in attesa di momenti migliori che non possono non arrivare. E restando in casa Alfa un bravo va anche ad Ormezzano che di più con la sua Alfetta non poteva fare e che alla lunga può lottare con accanimento per il titolo del Gr. 2, dove Carrotta è comunque ancora in testa.

Pur con qualche peripezia, il siciliano ha portato il miglior risultato assoluto alla GM Italia dopo che le due Ascona 400 di Cerrato e «Tony» si sono perse per strada afflitte da mali di gioventù da analizzare profondamente. Sembra comunque che alla base di molti guai ci sia una grossa difficoltà nell'avere i «pezzi giusti» dalla Germania dove i pochi che ci sono, sono tutti per la squadra ufficiale impegnata nel mondiale. Alla Opel è arrivata anche la vittoria nel Gr. 1. Ci ha pensato Zordan, generoso nel suo insistere anche quando tutto sembrava tramare contro di lui. Il venticinno oltre che da Dalla Benetta è sostenuto anche dalla passione di un gruppo di amici che si fanno in quattro per lui.

Parlando di Gr. 1 non si può però dimenticare la corsa di Angelo Presotto, il pluricampione di questa categoria che si è fermato proprio all'ultima prova quando già stava incamerando un ulteriore superpiacimento. Peccato davvero e grossa delusione per la Ford italiana che poteva contare su tre piloti da vittoria di Gruppo (con l'esaltante Zanussi dell'inizio ed il regolare Bondi) e che alla fine si è ritrovata con un pugno di mosche. Meritano ancora una citazione Nico e Barban con la Ferrari. La «belva» questa volta ha tenuto fino in fondo ed anche sulla terra ha dimostrato un grosso potenziale così come Nico va migliorando di gara in gara. Nella parte finale, quando ha avuto a disposizione le Michelin di «Tony» ormai ritirato, ha segnato tempi a pochi secondi da Darniche tanto da impressionare lo stesso campione francese che si è fatto scappare un «macchina o non macchina, così forte bisogna sempre andarci perché da sole le ruote non girano», una frase che può ricompensare Nico più del premio per il sesto arrivato.

Con il Costa Smeralda che ha rilanciato ulteriormente Blomqvist in testa all'europeo un tocco ancora all'insegna degli stranieri è venuto anche dal bravissimo francese Gauche, undicesimo con la piccola Peugeot 104, ma un po' di soddisfazione tutta italiana ci viene comunque dalla piccola 500 di Galliano-Madau. Sono arrivati ultimi, ma portare alla fine una «scatolina» così su queste strade e per tanti chilometri non è proprio impresa da poco.

C. C.



Con questa grinta Tognana e Cresto si sono presentati con la 131. Non hanno finito per uscita di strada quando erano 5. Tognana and Cresto looked aggressive with their 131. But when they were fifth their car went off the road (Photo 4)



Verini e Mannini (sopra) sono primi nel campionato italiano e Zordan (sotto) è primo nel Gr. 1 Verini and Mannini (above) are first in the Italian Championship, Zordan (below) is first in Gr. 1



NEL TROFEO A-112

Si ribalta Pelli: I. Caneva

PORTO CERVO - Se non si hanno doti non si può vincere: questa è la chiave del secondo capitolo del 4 Trofeo Autobianchi A 112 70 HP svoltosi nella seconda durissima tappa del Rally della Costa Smeralda. Solo dei veri piloti potevano superare vittoriosamente senza difficoltà le 12 prove speciali, abbattere gli ostacoli di un percorso duro e difficilissimo che ha visto cedere le armi molti «supermen» che li avevano preceduti nella partenza.

Pelli e Caneva sono stati i protagonisti della gara. Pelli, purtroppo, però non ha potuto sturare la bottiglia di spumante causata da un malaugurato fuori strada che lo ha tolto di gara nella terzultima prova speciale, fuori strada che è costato al portacolori della Jolly Club la vittoria; il Trofeo Autobianchi comunque avrà in questo pilota uno dei certi protagonisti. Ha staccato in tutte le prove tempi di rilievo aggiudicandosi ben sei (le altre sono state appannaggio due di Salvadori, due di Caneva, una di Gianmarini e Perona).

La vittoria ha premiato un altro alliere del Jolly Club, Caneva che in coppia con Roggia, abbandonato finalmente dalla sfortuna che lo aveva costantemente accompagnato nella passata edizione, è stato protagonista di una gara intelligente, regolare e coraggiosa

nello steso tempo. Lanciandosi in disperati allunghi a tavoletta è sempre riuscito a mantenersi a breve distanza dal pronosticato vincitore.

Nella scia di Caneva-Roggia ci imbattiamo in Gianmarini, un veterano del Trofeo Autobianchi, che sullo sterrato della Gallura ha saputo sfruttare con poderosa abilità quanto la sua vettura gli poteva dare. Per recensire quanto detto basta pensare al distacco che divide all'arrivo l'equipaggio della Grifone Sias dalla coppia vincitrice. Un distacco che accomuna entrambi in un unico applauso.

In questa prova si sono posti in evidenza rivelazioni come Stagni, Brizioli, De Paoli, Vatamia e vecchie conoscenze come Bozzi, Peroni e Perugia.

Nella prima prova è subito sbalorditivo il tempo di Pelli che osa più che chiunque altro anche se Perona, Stagni, Porcellana e Salvadori riusciranno ad apparire rapidissimi mentre in forte ritardo finisce il vincitore della Targa-Florio, Zini.

E' ancora Pelli a segnare il miglior tempo nella 2. prova davanti a Moretti, Salvadori, Porcellana e Caneva che sta gradatamente rimontando. Chi non ha occasione di rifarsi è Zini che esce di strada. Accompa-

gnano Zini nel ritiro Cinotto, Catanzaro, Palmieri, Valentino, Bossi e Morri.

Dopo altri 2 successi di Pelli è Salvadori in coppia con Evangelisti, ad interrompere l'egemonia della Jolly mentre danno l'addio ai loro sogni di gloria Canale, Marcia, Briglia Lupidi, chi per gusto meccanico chi per fuori strada.

E' sempre Pelli a dirigere però l'orchestra, un'orchestra che perde qualche altro «suonatore»: Moretti e Ponelli entrambi pet guasto meccanico.

Tocca poi a Gianmarini a far sua una prova davanti a Pelli che lamenta noie e a Caneva mentre saluta i compagni e ritorna a Porto Cervo, Rollo.

Salvatori domina una prova e Caneva lo imita dopo dove Pelli esce di strada. Ancora Caneva si ripete mentre Perona fa sua l'ultima prova che vede i ritiri di Porcellana e Venuto.

Carlo Burlando

CLASSIFICA AUTOBIANCHI DOPO 2 PROVE
1. Caneva 35; 2. Gianmarini 25; 3. Zini 20; 4. Cinotto e Stagni 12; 5. Brizioli 10; 6. Catanzaro e De Paoli 8; 9. Pizlo e Vatamia 6; 11. Faggio e Bozzi 4; 13. Signeri Perona e Boni 3; 16. Montalbano 1.