

SENZA STRANIERI L'ELBA N.13

L'ALFA ha il n.1 ma resterà prima?

L'edizione numero 13 non ha portato fortuna agli organizzatori elbani per quanto riguarda la presenza di equipaggi stranieri. Rispetto alle passate edizioni, infatti, mai così pochi e così poco qualificati sono stati gli stranieri sull'isola. Forse ha nociuto alla gara l'anticipo sulla data iniziale di una settimana (le squadre straniere programmano per tempo le loro trasferte) ed è per questo che è saltata la Leyland che pur doveva venire con ben due vetture. In più ci si è messa di mezzo la malasorte perché Airikkala, dopo il catastrofico inizio di stagione ha cambiato il suo programma europeo e Béguin, fuori strada in Sicilia, non si è ancora rimesso dall'incidente.

Comunque la gara sarà come sempre attraente. Ci sono infatti tutti i migliori italiani con la sfida Lancia-Fiat-Opel-Alfa-Ferrari a dare tensione. Sarà una battaglia molto bella da seguire e forse, per il primo appuntamento rally sul continente, si avranno le idee un po' più chiare per i favoriti nel campionato, che vede adesso in testa l'Alfa di Verini-Mannini.

RICONOSCETELI dai NUMERI

- 1 Pregliasco-Reisoli (Alfetta Turbo)
- 2 «Tony»-«Rudy» (Ascona 400)
- 3 Vudafieri-«Piemme» (131 Abarth)
- 4 Verini-Mannini (Alfetta Turbo)
- 5 Cerrato-Guizzardi (Ascona 400)
- 6 «Lucky»-Pons (131 Abarth)
- 7 Chapuis-Bernasconi (Porsche 934 T.)
- 8 Ormezzano-Scabini (Alfetta GTV)
- 9 Presotto-Sghedoni (Escort RS 2000)
- 10 Cunico-Meggiolan (Lancia Stratos)
- 11 «Nico»-Barban (Ferrari 308 GTB)
- 12 Pasetti-Stradiotto (131 Abarth)
- 13 Tabaton-Radaelli (Lancia Stratos)
- 14 Tognana-Cresto (131 Abarth)
- 15 Pasutti-Bisoli (Kadett GTE)
- 16 Sassone-D'Angelo (Porsche C.)
- 17 Bittner-Poruta (Kadett GTE)
- 18 Zordan-Dalla Benetta (Kadett GTE)
- 19 Fusaro-Perissutti (Ritmo 75)
- 20 Ernst-Delaloye (Alpine A 310)
- 21 Lorenzelli-Serra (131 Abarth)
- 22 Carrotta-Amara (Ascona 2000)
- 23 Zandonà-Toffoli (Ascona 400)
- 24 Volpi-Piacani (Lancia Stratos)
- 25 Noberasco-Gardella (Ascona 2000)
- 26 Capone-Maran (Ritmo 75)
- 27 Gerbino-Berro (Sunbeam 1600 TI)
- 28 Pescarin-X (Kadett GTE)
- 29 Vittadini-Renna (Ritmo 75)
- 30 Cane-Melani (Kadett GTE)
- 31 Ercolani-Tura (Escort RS 2000)
- 32 Ambrogetti-«Colombo» (Ritmo 75)
- 33 Zanussi-Pirollo (Escort RS 2000)
- 34 Speranza-Ciocca (Ritmo 75)
- 35 Roti-Musumeci (Escort RS 2000)
- 36 Pasetti-Spollon (Ritmo 75)
- 37 «Micky»-Pondrelli (Ascona 2000)
- 38 Del Zoppo-Bartolich (Peugeot 104)
- 39 Rabino-Tedeschini (Kadett GTE)
- 40 Valentino-Tesi (Escort RS 2000)
- 41 Zanetti-Corà (Kadett GTE)
- 42 Lobbello-Romano (Lancia Stratos)
- 43 Coppini-Simoncini (Porsche 911)
- 44 Bernocchi-Chitarin (Ascona 400)
- 45 «Snail»-Braschi (Porsche 2700 SC)
- 46 Tauffer-Trevisan (Porsche Carrera)
- 47 Achilli-Cislighi (Porsche 911 SC)

- 50 Torchio-Rivaroli (Porsche 911 SC)
- 51 Recordati-Soffritti (Ascona 400)
- 52 Contesini-Parducci (131 Abarth)
- 53 Mandelli-Bosco (131 Abarth)
- 54 Mattiazzo-Trippini (131 Abarth)
- 55 Giovacchini-Taffari (131 Abarth)
- 56 Laschi-Brandini (Fulvia HF)
- 57 Giannini-Galligani (124 Spider)
- 58 Gamba-Bettini (Opel Manta)
- 59 Coroni-D'Alonzo (124 Spider)
- 60 Gasteli-Heiniger (Ascona SR)
- 61 Pisi-Moretini (Kadett GTE)
- 62 Saporiti-Contardi (Kadett GTE)
- 63 Gucci-Gucci (Kadett GTE)
- 64 Molinari-Zallo (Escort RS)
- 65 Fadini-Rizzardi (Kadett GTE)
- 66 Gaiotto-Bollati (Ascona 2000)
- 67 Biasion-Siviero (Ascona 2000)
- 68 Neri-Pucciani (Kadett GTE)
- 69 Ferrari-Corneli (Kadett GTE)
- 70 Canobbio-Canobbio (Kadett GTE)
- 71 Zangheri-Parri (Escort RS 2000)
- 72 Bussotti-D'Apollo (Kadett GTE)
- 73 Bensi-Delle Piane (Escort RS)
- 74 Mazzei-Miliani (Kadett GTE)
- 75 Damiani-Billi (Kadett GTE)
- 76 Bussotti-Allesina (Ascona SR)
- 77 Fabbro-Gubernati (Kadett)
- 78 Chionsini-Coltelli (Escort RS)
- 79 Trumpy-Trumpy (Escort RS 2000)
- 80 Rosselli-Bussolino (131 Racing)
- 81 Raia-D'Accardi (131 Racing)
- 82 Caselli-Lambardi (Escort RS)
- 83 Corà-Neri (Escort RS 2000)
- 84 Piacenza-Brustia (Kadett GTE)
- 85 Paolieri-Agostini (Escort RS 2000)
- 86 Ricci-Zumelli (Kadett GTE)
- 87 Brusoni-Brusoni (Escort RS 2000)
- 88 Bertolozzi-Gaggini (Kadett GTE)
- 89 Peccianti-Battini (Kadett GTE)
- 90 Scibetta-Fabro (Kadett GTE)
- 91 Cipriani-Masi (Escort RS 2000)
- 92 Bentivogli-Valbonetti (Escort RS)
- 93 Filucchi-Antonelli (Escort RS)
- 94 Gualandi-Bonifazio (Kadett GTE)
- 95 Tarditi-Casalegno (Kadett GTE)
- 96 Diana-Ciarafoni (Ascona 2000)
- 97 Barsanti-«Bebi» (Kadett GTE)
- 98 Barbarigo-Maulini (Kadett GTE)
- 99 Marchesini-Corsi (Escort RS)
- 100 Foresi-Trigilio (Kadett GTE)
- 101 Cicconi-Bernardini (Kadett GTE)

Sindacato pilotti

Linea dura?

PORTO CERVO. Secondo appuntamento tricolore della stagione e seconda (e folletissima) riunione dei piloti prioritari sotto la bandiera dell'ANCAI. Come in Sicilia anche in Sardegna gli argomenti trattati sono stati essenzialmente due: la regolamentazione delle prove pre-gara e la faccenda della pubblicità imposta dagli organizzatori. Sul primo punto l'orientamento è stato ancora quello di chiedere alla CSAI di far rispettare la norma varata in dicembre, sia pure un momento rivista. In sostanza i prioritari sono d'accordo con la limitazione delle rifornizioni e sul divieto di effettuare le ricognizioni con gomme slick mentre rifiutano l'idea di rinunciare a parafanghi e scritte pubblicitarie sui muletto.

Così adesso chiedono che norme in tal senso vengano inserite nei regolamenti particolari di ogni gara e che vengano quindi rispettate anche dagli stranieri.

Per la pubblicità degli organizzatori, in Costa Smeralda sembra si siano gettate le basi per un lungo (e spiacevole) braccio di ferro. Tutti sembrano d'accordo con il voler concedere agli organizzatori stessi solo la targa e, tutt'al più, i porta numeri e tutti sembrano d'accordo nel respingere la tassa doppia d'iscrizione che permette appunto di partire senza decalci degli sponsors delle manifestazioni.

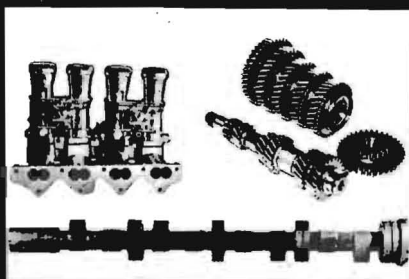
Alla base c'è la paura dei piloti di perdere, a gioco più o meno lungo, i propri sponsors che potrebbero dirottare i rispettivi budgets proprio sulle gare. Di qui una certa intransigenza che i piloti vorrebbero ancora inspicire. Lo conferma il fatto che all'ordine del giorno della riunione programmata all'Elba un argomento è proprio se continuare la «linea morbida» o adottare quella «dura». Intanto hanno eletto quattro loro rappresentanti che resteranno in carica fino alla conclusione della gara elbana con funzione di portavoce di tutti i protagonisti. Si tratta di Guizzardi, Radaelli, Verini e Vudafieri, ovvero un Opel, un Lancia, un Alfa ed un Fiat.

(G. R.)

- | | |
|--|---------------------------------------|
| 113 Maticena-Tinacci (Escort RS) | 140 Baroschi-Tronco (Sunbeam 1600) |
| 114 Skuric-Kujbus (Kadett GTE) | 141 Ceccato-Falcon (Ritmo 75) |
| 115 Oetiker-Bossu (Kadett GTE) | 142 Mosti-Pucciani (VW Golf GTI) |
| 116 Maestrini-Forestiero (Kadett GTE) | 143 Russolo-Artuso (VW Golf GTI) |
| 117 Calosso-Castore (Kadett GTE) | 144 Giorgini-Bartolini (Alfasud TI) |
| 118 Danti-Mechi (Ascona SR) | 145 Trinci-Bertini (127 Sport) |
| 119 Benini-Pardini (VW Golf LS) | 146 Serra-Bellisai (127 Sport) |
| 120 Giovacchini-Taffari (Ritmo 75) | 147 Manno-Nassi (Fiat 128 CSL) |
| 121 Francia-Moncada (Sunbeam 1600) | 148 Melotto-Rossi (127 Sport) |
| 122 Brezzi-Salemi (Ritmo 75) | 149 «Cafissi»-Belcarì (127 Sport) |
| 123 Koeninger-Roiko (R5 Alpine) | 150 Pignotta-Ceccanti (127 Sport) |
| 124 Galullo-Vannucci (VW Golf GTI) | 151 Villasant-Balzano (127 Sport) |
| 125 Gignoni-Nista (VW Golf LS) | 152 Aschieri-Governo (127 Sport) |
| 126 Del Gaudio-Barone (Mazda C.) | 153 Adani-Bizzarri (127 CL) |
| 127 Rostagni-Allavena (Alpine A 310) | 154 Pennacchi-Carissimi (127 Sport) |
| 128 Guarini-Arangia (Beta Montecarlo) | 155 Scaglione-Bacci (127 Sport) |
| 129 Maggini-Carnigoli (Fiat X-1/9) | 156 Pacenti-Meliciani (Simca R2) |
| 130 Matteini-Danti (Alfasud TI) | 157 Bendini-Cimatti (Peugeot 104 ZS) |
| 131 Fantei-Burgalassi (Alfasud TI) | 158 Meta-Meta (127 Sport) |
| 132 Falconi-Gambassi (Alfasud TI) | 159 Benazzo-Montin (127 Sport) |
| 133 Furielli-Cesarini (Alfasud TI) | 160 Griscenko-Poddighe (127 Sport) |
| 134 Paternitti-X (Simca R2) | 161 Lomi-Perossini (A 112 Ab. 70 HP) |
| 135 Baldini-Giannone (Citroen GSX3) | 162 Ferretti-Piccini (Peugeot 104 ZS) |
| 136 Giudicelli-Baldasserini (Golf GTI) | 163 Cavallin-Bordignon (127 Sport) |
| 137 «Giubar»-Morelli (Golf GTI) | 164 Caredda-Fanari (127 Sport) |
| 138 Mondini-Torri (VW Golf GTI) | 165 Ferrario-Riva (127 Sport) |
| 139 Meloni-Boi (Sunbeam 1600 TI) | 166 Polato-Gottardo (Fiat 126) |

Campionato A 112 Abarth 70 HP

- | | | |
|----------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 201 Caneva-Roggia | 221 Gasparri-Longarini | 241 Ravasi-Frattini |
| 202 Gianmarini-X | 222 Porcellana-Bartoletti | 242 Conti-Barbero |
| 203 Zini-Zangrando | 223 Perazzi-Costa | 243 Bizzotto-Sellani |
| 204 Cinotto-Massei | 224 Spadoni-Tosetti | 244 Moretti-Cecchini |
| 205 Stagni-X | 225 Corredig-Zugliano | 245 Oppizzi-X |
| 206 Brizioli-Coletti | 226 Spongia-Canova | 246 Colucci-X |
| 207 Catanzaro-Laganà | 227 Sgarallino-Tofani | 247 Salvatori-X |
| 208 De Paoli-Bigioli | 228 Moruzzi-Calzolari | 248 Artusi-X |
| 209 Pizio-Ardizzoia | 229 Morri-Rancati | 249 Mazzocato-Billiani |
| 210 Vitamia-Falangi | 230 Lupidi-Monis | 250 Vedovello-X |
| 211 Bozzi-Vittadini | 231 Ancona-Zuccatti | 251 Scanferlato-Scanferlato |
| 212 Signori-Padoan | 232 Lago-Bechis | 252 Minin-Polesel |
| 213 Perona-X | 233 Ighina-Garassini | 253 Scrivano-X |
| 214 Boni-X | 234 Biondi-X | 254 Palmieri-Baroni |
| 215 Perugia-X | 235 Trombi-De Cesari | 255 Spezzotti-Bernardi |
| 216 Bissi-Boni | 236 Sandona-Zanata | 256 Panseri-Locatelli |
| 217 Bianchi-Panella | 237 Fabbri-Guandini | 257 Tonetti-Piccioli |
| 218 Isacchi-Vianello | 238 Casati-De Molinari | 258 Fabbri-Casati |
| 219 Pelli-Cianci | 239 Andolfi-Martino | 259 Bonalumi-Reduzzi |
| 220 «Wiz»-X | 240 Turri-Trombi | |



CAMILLO ALQUATI

APPLICAZIONI SPECIALI PER AUTO

26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91 - Telefono 0372/20450-410398



Collettori d'aspirazione e scarico speciali, Gruppi aspirazione completi di carburatori, Alberi distribuzione speciali. Rapporti al cambio ed al differenziale — G. 1-2-3-4-5 —, Differenziali autoblocanti, Coppe olio in alluminio maggiorate, Valvole speciali, Pulegge dentate con cinghia, Pistoni stampati Borgo e Mondial, ed altro materiale per le sottoelencate vetture: Fiat, Lancia, Alfa Sud, Simca, Renault, Ford Fiesta, LADA, MINI, Peugeot.

CINOTTO tra i due litiganti

PORTOFERRAIO - Ha vinto Cinotto, ribadendo il concetto per cui fra i due litiganti (nel nostro caso Zini e Caneva che avrebbero voluto bissare il successo ottenuto rispettivamente il primo alla Targa Florio ed il secondo alla Costa Smeralda) è sempre un terzo a godere. Ed a dire il vero, sul suo successo, splendido per regolarità, ed egualmente nobilitato da alcune «punte» degne del campione con la «c» maiuscola, non c'è proprio niente da eccepire. Cinotto ha vinto perché è stato il migliore, non ha avuto tentennamenti, ha impostato la sua gara non solo sul coraggio, ma anche sul ragionamento che gli ha fatto capire che non era opportuno chiedere troppo fin dall'inizio, ai cavalli della sua A 112 70 HP che aveva un duomo di un ammortizzatore alla belle meglio sistemato alla prima assistenza.

Ha avuto pienamente ragione.

Con Cinotto, un giovanissimo torinese — nel mondo dei rallies dal '78 — all'Elba non ha vinto un campionato. Ha vinto però un pilota di razza perché ne ha tutti i numeri. L'Elba del resto è un banco di prova che raramente dice bugie e quindi non c'è che da attendere con fiducia. Gli stessi progressi fatti da Cinotto nel corso della sua breve carriera lo dimostrano. Senza contare poi che stavolta in occasione del suo successo, a testimoniare per lui è la forza dei suoi avversari da Caneva a Zini, da Perona a Pelli, da De Paoli a Biondi e via dicendo.

Caneva è stato anche all'Elba, una volta di più un autentico protagonista, avendo interpretato nel migliore dei modi il ruolo di favorito. Non si è mai dato per vinto come ampiamente lo dimostrano i migliori tempi ottenuti in 6 delle 12 prove speciali in programma (le altre sono state appannaggio di 3 di Cinotto ed una ciascuna di Bozzi, Stagni, Perona) andando a volte al limite del lecito quanto a rischio.

Perona, Pelli, De Paoli, Biondi, Boni, Corredig hanno conquistato le altre piazze d'onore confermandosi ottimi «manici».

Ma tutti gli arrivati meritano il massimo elogio vista la selezione imposta dal tracciato, con un elogio particolare ai due equipaggi femminili Vedovello-Oilmarinda e Colucci-Manzi che hanno dato spettacolo nello spettacolo dimostrando chiaramente di non temere la concorrenza del sesso forte.

La proverbiale durezza del rally ha trovato puntuale conferma. 21 arrivati su 57 partiti. Ne hanno fatto le spese Vitamia (serie di forature) Morri (spettacolare fuoristrada), Brizioli (fuori strada), Bozzi, Porcellana, Gianmarini, Bianchi e Spongia (cambio), Zini (guai meccanici), Muin (forature ed ammortizzatori) Stagni (distrazione che gli è costata una penalizzazione di 7 minuti).

Carlo Burlando



Giovanissimi ma già leaders del Gruppo 2 Bion-Siviero con l'Ascona
Bion-Siviero with the Ascona, very young but already Gr. 2 leaders

Vittadini e Chapuis, lo svizzero con la Porsche turbo. Fosse solo per i tempi delle prove, davanti a Vittadini ci starebbe Giorgio Pasetti se Spolton non avesse timbrato con l'1 di anticipo prima del Volterraio.

biare gomma. Per lui comunque, altri guai sono alle porte e alla fine dovrà fermarsi con il motore rotto.

Tutti (o quasi, come sempre in questi casi) contenti delle rispettive posizioni ma cionondimeno le macchine in gara sono sempre meno. Così a Colle d'Orano fa fagotto e lascia Vittadini la cui Ritmo si blocca e non c'è verso di farla andare né avanti né indietro. Uno che ha da essere abbastanza contento del risultato che sta ottenendo è Bentivogli con Valbonetti sulla Escort: sono 10. assoluti e secondi di Gr. 1 ma devono vedersela con due balestre rotte e la riparazione costa loro una decina di minuti di ritardo al controllo e offre la possibilità a Rabino e Tedeschini, con la Kadett, di superarli. Loro di tempo ne avevano perso in abbondanza la sera prima... Difficile, sempre più difficile, aspettarsi che «Vuda» vada all'assalto e difatti molto saggiamente non lo fa anche se Verini qualche volta gli si avvicina in classifica. Anzi alla fine è proprio Verini a doversi fermare:

2. TAPPA

VERINI rompe per ultimo

Alle dieci e tre quarti la festa riprende per sessanta equipaggi. Fra questi c'è anche quello formato da Polato e Gattardo con una Fiat 126: sono sessantesimi a 2 ore 13' e 15" da Cerrato ma con un solo minuto di ritardo ai controlli orari. In classifica, del resto, ci saranno anche alla fine. Per Zordan è subito nerissima.



Tognana-Cresto dopo le speranze in Sardegna hanno trovato un 2. all'Elba
Tognana-Cresto scored a 2nd place after their hopes in Sardinia

Nel primo trasferimento la loro Kadett si ammutolisce e riparte solo a spinta per poi fermarsi, definitivamente, proprio al C.O. di entrata in speciale con l'alternatore inservibile. A fine prova, poi, campanello d'allarme per Pregliasco alla cui Alfetta devono cambiare un manico-cotto del turbo. Per lui la fine-gara arriva tre prove più avanti, alla Parata, quando sulla macchina c'è un principio d'incendio. Tanta paura, qualche danno ed un'altra occasione per fare punti che Pregliasco deve lasciare. Paura d'altro canto ne ha anche Vudaferi. La 131 si ammutolisce a Monte Calamita perché la pompa della benzina fa i capricci. Ma è una «fita» da mezzo minuto, il tempo che perde in prova prima che la macchina torni a muoversi. Gran daffare a Bivio Mola, poi, per quelli dell'Alfa impegnati a saldare la barra della macchina di Verini che si sta tranciando e anche per il dottor Fossati (il medico del Jolly Club), che deve rimettere in sesto Cresto oltre alle mani sempre più piagate di Tognana. Sulle prove, Chapuis passa in ritardo rispetto alla sua posizione di classifica ma solo perché, forando fra il controllo e la partenza di una p.s., gli hanno dato la neutralizzazione per permettergli di cam-

succedere al San Martino quando poco dopo l'inizio prova l'Alfetta va in area di posteggio con un semiasse rotto. Il finale allora è tutto all'insegna del «volemose bene» con Tognana (che è terzo) e Prestotto (che è quarto) a giocare a chi fa il tempo peggiore fra loro nelle due ultime prove. Oramai non c'è da vedere che l'arrivo e il... dopo.

Guido Rancati

● **GIANCARLO GAGLIARDI**, uno dei più forti piloti di vetture sport e gran turismo, titolare di una concessionaria Ferrari a Gazzada, nei pressi di Varese, tornerà presto alle corse. E' infatti in trattative per partecipare ad alcune prove di campionato italiano gruppo 4 con una Ferrari «308 GTB», mentre è possibile una sua partecipazione alla «24 Ore di Le Mans» su una «512 BB» della N.A.R.T. di Chinetti o dell'ecurie Charles Pozzi, suoi «colleghi» importatori delle vetture di Maranello rispettivamente per U.S.A. e Francia.

CLASSIFICA FINALE

1. Cinotto-Soffritti a 2'23"10"; 2. Caneva-Roggia a 38"; 3. Perona-Risso a 2'49"; 4. Pelli-Ciampi a 3'38"; 5. De Paoli-Biglioli a 4'18"; 6. Biondi-Padovani a 5'57"; 7. Fabbri-Corradini a 6'02"; 8. Boni-Poluzzi a 7'01"; 9. Oppizzi-Gorini a 7'56"; 10. Bissi-Boni a 8'28"; 11. Spongia-Gargiulo a 8'44"; 12. Benedetti-Wollow a 9'21"; 13. Corredig-Zugliano a 9'34"; 14. Lupidi-Monis a 12'27"; 15. Bonalumi-Reduzzi a 15'26"; 16. Vedovello-Almarinda a 17'46"; 17. Spezzotti-Bernardi a 20'05"; 18. Tonetti-Piccioli a 34'40"; 19. Ancona-Zuccatti a 35'32"; 20. Colucci-Manzi a 39'23"; 21. Casati-Testori a 49'12".

● **E' STATO** attribuito il «Prix Orange» per i circuiti per il 1979 alla pista belga di Zolder. Questa ricompensa che sottolinea anche il buon lavoro organizzativo di diverse gare in fila dei dirigenti belgi, e principalmente del Gran Premio del Belgio 1979, verrà consegnato domenica 4 maggio in occasione del GP del Belgio 1980.

tato un po', la gara è ancora lunga...») e Vudaferi che rosicchia secondi e posizioni di classifica. Al Monumento chi non ha proprio nulla da guadagnare è Pasetti che parte lasciando una scia d'olio per terra che non promette poi niente di buono. E difatti si ferma a fine prova prima che la pressione precipiti a zero e raggiunge l'assistenza soprattutto per vedere cosa sta combinando il fratellino con la Ritmo. D'altra parte, a consolarlo un po' sono proprio le prestazioni di «Pasettino», oltre alla certezza di avere per il 4 Regioni una macchina completamente nuova.

Dai e dai, all'Alfa hanno trovato cosa frenava la macchina di Pregliasco. La causa dei problemi del ligure pare essere il filtro stesso si è schiacciato e di lì l'antprima p.s. (quando il motore si spegneva) per farlo rimontare subito dopo dall'assistenza. Solo che, nel frattempo il filtro stesso si è schiacciato e di lì l'andare «alla moviola» (con le debite proporzioni) dell'Alfetta. Di certo i tempi suoi calano parecchio... Con la lotta fra Tabaton e Cerrato sempre bella, si arriva al secondo passaggio da Colle d'Orano. Fra la prova in questione e Noverasco deve esserci un fatto personale visto che, come nel '77, Noverasco va a sbattere abbastanza secco e, dietro una veloce, lascia per strada diversi pezzi dell'Ascona ed il primato in Gr. 2. Poi ha una spiegazione non proprio calma con il suo copilota e nessuno, se non in extremis, pensa a Capone che sta per arrivare. Così il torinese si trova l'Opel di traverso e la urta. Buon per lui che rompe solo un faro ed un po' di plastica del paraurti e riesce a continuare, adesso primo in Gr. 2. Ma neppure per molto: due prove più in là, alla Parata, rompe la scatola di guida, arriva a fine prova ma non oltre. Anche per Capone comunque una consolazione «alla Pasetti»: Tabaton sr. gli promette che a Pavia avrà la macchina nuova. A proposito di Pasetti va pur detto che, fuori anche Capone, adesso è lui il leader nel «turismo preparato» anche se Bion-Siviero alle prese con uno o due sorpassi a prova (ha il n. 77) seguita a rimontare.

Si va verso il giorno e crescono i ritiri. A Monte Calamita ad esempio deve abbandonare «Nico» con Barban e la Ferrar perché alla macchina rampante si è rotto un trapezio della sospensione e Ambrogetti con «Colombo» e la Ritmo, dopo che si strappa lo snodo del braccetto dello sterzo. Fuori gara (e fuori strada) anche Zanussi ma al Monumento. In una «esse» veloce lui sterza ma la Escort va dritta e quando inchioda non riesce ad evitare di saltare fuori con Pirollo. Era primo in Gr. 1 davanti al solito Presotto che aveva perso tempo e primato con una sosta «elettrica» sul Monte Calamita, e davanti a Zordan e Dalla Benetta con la Kadett.

Dopo il Monumento, a quattro speciali dal fine-tappa, Tabaton è sempre primo con un vantaggio (poco) fluttuante su Cerrato. Nella circostanza comunque fra i due ci sono 12". Terzo è «Lucky» a 51", poi Cunico ad 1'19", Vudaferi a 1'49", Tognana a 3', Verini a 3'23" e quasi raggiunto ormai da Pregliasco che è a 3'28". Fra quelli che hanno in animo di riinserirsi nella lotta per il piazzamento, intanto, spariscono Cane e Melani con la Kadett Gr. 1 (k.o. l'impianto elettrico) e Pasutti-Bisoli con un'altra Kadett ma di Gr. 2.

Comunque si torna a passare sulla prova dei Due Mari ed è la scossa per la classifica di vetta. Tabaton picchia, rimbalza e picchia ancora: quando la Stratos si ferma è messa male ed in senso opposto a quello di marcia. Fuori uno e poco più in là fuori due. Cunico prende e passa Presotto in prova ed una cinquantina di metri dopo, scoppia una gomma posteriore su una pietra-cordolo; ancora qualche centinaio di metri e si trancia di netto un ammortizzatore. Gara finita insomma per tutte e due le Stratos di punta. Non è tutto, nel senso che Vudaferi centra un albero nel mezzo del cofano della 131 anche se riesce a proseguire, così come ci riescono Tognana e Pregliasco che pure hanno bucatto entrambi.

Cerrato, ora primo, deve poi stare attento a non affaticare troppo quel ponte che gli sostituiranno a tappa finita nell'ora di parco lavoro. Un San Martino senza storia ed un altro abbandono sulla Falconaia. E' «Lucky» che rompe qualcosa nella trasmissione e, senza trazione, riesce solo ad arrivare al tornantino più celebre (e fotografato) dell'Elba rallistica per finire la sua gara. Quel tornantino che invece non riesce a vedere Gerbino, fermato con Berro dalla rottura di un semi-asse. Allo stop di Portoferraio, allora, dietro a Cerrato e Guizzardi c'è Vudaferi con De Antoni a 2' ed 1", dietro ancora Pregliasco e Reisoli a 3'38", Verini e Mannini a 3'59", Tognana e Cresto a 7'35", poi Presotto, Bion-Siviero, Zordan,