

DALLA F. FIAT ALLA F. 3 CON SPERANZA

La scuola di PINO

MISANO. Per una ragione od un'altra è ormai diventata abitudine che Pino Trivellato, a fine stagione, convochi a Misano i giovani più promettenti delle formule promozionali per offrire loro un «proino» sulla prima formula internazionale che si incontra, la F. 3. Era stato così per Patrese, fu così anche per Elio De Angelis. E così anche quest'anno ha convocato la «nidiata» della F. Fiat Abarth e a infilato uno per uno, i giovani al volante di una vecchia Chevron. Senza pretendere da loro records o cose di questo genere. Solo per vedere come se la cavavano. E alla fine ne era entusiasta. «Sono stati tutti molto seri, molto professionali. Praticamente niente taccoda, e tutti più o meno sugli stessi tempi. Ora potrò avere dati ulteriori da portare a qualche sponsor che potrebbe essere interessato ad aiutare un paio di loro».

Nonostante un'amicizia che ci lega da anni non riusciamo a farci dire niente di più su questo sponsor: Pino è una tomba. Ma non è poi molto difficile ipotizzare che si tratti di qualcuno che ha stima e fiducia nel team manager vicentino, qualcuno che lo abbia visto lavorare anche recentemente. Ma non è questo l'interessante. Quello che ci preme sottolineare è che ci troviamo di fronte a una serie di ragazzi preparati e decisi a tentare la scalata alle formule superiori.

Questo Trivellato lo ha visto e ne è rimasto soddisfatto. Pur concedendo a questi giovani la possibilità di compiere non più di una trentina di giri, ci si è resi conto anche guardando il cronometro, di come riuscivano ad assimilare in fretta una vera vettura da corsa, per di più non «personalizzata» e che non avevano mai vista. Qualcuno tra l'altro non conosceva neppure Misano, come il diciannovenne Martini, cugino di quel Giancarlo, già pilota di F. 2 e F. 1 nella serie Aurora, che lo accompagnava e moriva dalla voglia di rinfilarci in una monoposto da corsa.

l. c.

1	«Tony»-Rudy»	(Opel Ascona 400)
2	Pregliasco-Reisoli	(Alfetta Turbo)
3	Verini-Mannini	(Alfetta Turbo)
4	Vedaro-Guizzardi	(Opel Ascona 400)
5	Vudafieri-Penariol	(Fiat 131 Abarth)
6	Ormezzano-X	(Talbot Lotus)
7	Iaveris-Arkendis	(Ford Escort RS)
8	Presotto-Sghedoni	(Ford Escort RS)
9	Liviero-Genovesi	(Ferrari 308 GTB)
10	Cunico-Mannucci	(Lancia Stratos)
11	Nico-Barban	(Ferrari 308 GTB)
12	Tognana-Cresto	(Fiat 131 Abarth)
14	Cane-Orlando	(Talbot Lotus)
15	Pasutti-Danielutti	(Opel Kadett GTE)
16	Sassone-X	(Porsche 911)
18	Muccioli-Barletti	(Opel Kadett GTE)
19	Zordan-Dalla Benetta	(Opel Ascona)
20	Ercolani G.-Lappo	(Ford Escort RS)
21	Biason-Siviero	(Opel Ascona)
22	Carrotta-Amara	(Opel Ascona)
23	Meloni-Casadei	(Fiat Ritmo 75)
24	Gerbino-Pons	(Talbot Sunbeam)
25	Volpi-Piacani	(Lancia Stratos)
26	Pescarin-Alessandrini	(Opel Ascona)
27	Ercolani M.-Celli	(VW Golf GTI)
28	Kirch-Hoss	(VW)
29	Rotti-Querci	(Ford Escort RS)
30	Zanetti-Zanetti	(Opel Kadett GTE)
31	Micky-Pondrelli	(Opel Ascona)
32	Speranza-X	(Alfasud)
33	Zanussi-Pirollo	(Porsche 911)
34	Moro-Facchin	(Porsche 911)
35	Giani-Frigo	(Lancia Stratos)
36	Venturato-Goppon	(Porsche 911)
37	Coppini-Simoncini	(Porsche 911)
38	Danesi-Puzzolo	(Porsche 911)
39	Debona-Borla	(Fiat 131 Abarth)
40	Coppiola-X	(Lancia Beta M.)
41	Barbero-X	(Lancia Fulvia HF)
42	Palladi-Scalamuzzi	(Porsche 911 SC)
43	Farina-Gorla	(Porsche 911 SC)

i primi 88 in fila

44	Gaiotto-X	(Opel Ascona)
45	Gucci-X	(Opel Kadett GTE)
46	Fontana-Carmela	(Saab 99)
47	Trevisan-Sartori	(Opel Kadett GTE)
48	Baldacci-Baldacci	(Opel Ascona)
49	Bernardini-Ricciardi	(Opel Kadett GTE)
50	Bertoli-Mazzoni	(Ford Escort RS)
51	Busolini-Ciani	(Opel Kadett GTE)
52	Fadini-Rizzardi	(Opel Kadett GTE)
53	Ramilli-Rinaldi	(Alfetta GT)
54	Scandola-Pasi	(Opel Kadett GTE)
55	Zangheri-Parri	(Ford Escort RS)
56	Caselli-Zallo	(Ford Escort RS)
57	Bentivogli-Valvonetti	(Ford Escort RS)
58	Montaldo-Pozzi	(Opel Kadett GTE)
58	Trazzi-Puzzolo	(Opel Kadett GTE)
60	Raggi-Ghigi	(Opel Kadett GTE)
71	Battigelli-Visentini	(Opel Kadett GTE)
72	Ferrari-Bailoni	(Opel Kadett GTE)
73	Bertolozzi-Parenzi	(Opel Kadett GTE)
74	Ricci-Torti	(Opel Kadett GTE)
75	Bongiovanni-X	(Opel Kadett GTE)
76	Torri-Amadori	(Opel Kadett GTE)
77	Paolieri-Pecini	(Ford Escort RS)
78	Rossi-Pinto	(Opel Ascona)
79	Nardi-Vitali	(Opel Ascona)
80	Vanni-Donati	(Fiat Ritmo 75)
81	Garin-Rossi	(VW Golf GTI)
82	Tiziano-Condotta	(Fiat Ritmo 75)
83	Crestani-Martini	(Renault RS A.)
84	Cerelli-Ferretti	(Talbot Sunbeam TI)
85	Grossi-X	(Talbot Sunbeam TI)
86	Barbieri-Moggia	(Lancia Beta)



Anche il greco
IAVERIS
un'attrazione

«VUDA»-TONY sfida matematica

SAN MARINO. Ha fatto appena in tempo a spegnersi la polvere sollevata dal passaggio del Sanremo-mondiale ed i meravigliosi sterrati romagnoli tornano in bella evidenza. A riproporli è il San Marino-europeo, penultimo e (forse) decisivo appuntamento di una sfida tricolore che la matematica si ostina a far considerare aperta; al di là di ogni logica apparenza...

Ed è proprio l'incertezza in chiave di campionato italiano ad avere offerto, alla fine, quel pieno-qualità alla prova sanmarinese, ancor più del pur meritissimo ritorno ai fasti di una titolazione continentale che la gara innegabilmente ha meritato. Perché se gli stranieri non abbondano (ma comunque sarà interessante vedere cosa, ad esempio, riuscirà a fare sulla terra che pare un biliardo uno come Iaveris abituato agli sterri greci) gli italiani di nome ci sono proprio tutti. Quelli impegnati nella rincorsa al titolo bianco-rosso-verde ovvero Vudafieri e «Tony» e quelli che l'assegnazione del titolo possono comunque deciderla a cominciare da Cerrato che, tanto per continuare a raccogliere assai meno di quello che avrebbe meritato in questa stagione, potrebbe finire ancora una volta con l'essere sacrificato alla ragion di stato-G.M.

Avevano sperato, sotto il Titano, che per livellare in qualche modo una situazione di inferiorità numerica, in Fiat decidessero di mandare in appoggio a «Vuda» il neo-iridato Rohlf, ma alla fine non se ne è fatto niente, rimandando eventualmente l'arrivo dei... rinforzi alla prova di chiusura in Valle d'Aosta, se sarà ancora il caso di farla.

Così il Jolly dovrà fare da solo, magari sfruttando qualche aiuto interno che potrebbe venire sia da Tognana che dall'altro rientrante di lusso, Cunico, che finalmente ritroverà la Stratos bianca di Maglioli in prospettiva '81 ed avrà la guida di un co-pilota e super esperto come «maestro» Mannucci. Ma non è poi detto, del resto, che debbano proprio essere le alchimie a trionfare ancora una volta.

Motivi di interesse, in ogni caso, ce ne sono altri. C'è, per cominciare, la rincorsa dei due piloti dell'Alfa Romeo — Pregliasco e Verini — ad uno di quei 5 posti di testa della classifica europea che consentirebbe loro di restare nella lista di piloti FIA. E poi c'è la lotta, sempre aperta, in gruppo 2, fra i gemelli-Opel Biason e Carrotta. Poi, c'è da vedere cosa caverà fuori dall'Escort il «vecchio» Presotto che dovrebbe essere impegnato in gruppo 1 per l'ultima volta, proprio a San Marino; ed infine si ripropone puntuale, ormai, la sfida fra la Escort di Bentivogli e l'Ascona, sempre gruppo 1, di Zordan che, da queste parti vinse due anni fa.

G. F.

87	Monfrinato-Cavaliere	(Lancia Fulvia HF)
88	Bosio-Bonino	(Lancia Fulvia HF)
89	Ravaioli-Picchi	(Alfasud)
90	Ferraris-Poggio	(Alfasud)
91	Paperoga-Isidoro	(Alfasud)
92	Carella-X	(Alfasud)
93	Del Maso-Padovan	(Talbot Simca R2)
94	Riva-Zorzi	(Ford Escort)
95	Pieratti-Mazzoni	(Talbot Sunbeam)
96	Giuliani-Blondaro	(VW Golf GTI)
97	Forlani-X	(Talbot Sunbeam)
98	Viom-Bertaglia	(Peugeot 104 ZS)
99	Arena-Sorgentone	(Peugeot 104 ZS)
100	Benazzo-Montini	(Fiat 127 S.)

TROFEO A 112

201	Cinotto-X	222	Porcellana-Bartoletti
202	Caneva-X	223	Sparpaglione-X
203	Zini-Zangrando	224	Sandoni-Segalla
204	Giammarini-Ortzeni	225	Tessarolo-Motta
205	Turri-X	226	Artusi-Gattamorta
206	Pelli-X	227	Ancona-X
207	Lago-Francone	228	Dionisio-Lorenzato
208	Faggio-Bossi	229	Pontelli-Dovier
209	Fabbri-Comandini	230	Azzali-Azzali
210	Spongia-Paliaga	231	Leali-Pons
211	Lupidi-Monisi	232	Campiglia-Giudice
212	Signori-Padoan	233	Ravasi-X
213	Biondi-X	234	Callegari-X
214	Scotton-Cavalli	235	Conti-Proni
215	Corradig-Giullano	236	Salvo-Frasco
216	Moretti-Cecchini	237	Alberi-X
217	Muin-X	238	Baldoni-Del Buono
218	Perugia-X	239	Vedovello-Cinetti
219	Salvatori-Evangelisti	240	Mancina-Pelucchi
220	Cefis-X	241	Molinari-X
221	Morri-X	242	Colucci-Tamagnini

PER QUATTRO secondi Sandro Munari perse un rally di Sanremo a favore di Waldegaard, per quattro secondi, forse gli stessi quattro che vagano ancora nel giro dei rallies, «Tony» ha perso un rally di S. Marino e pure un campionato, il campionato più combattuto e più lungo degli ultimi anni.

Gioie e amarezze di una stagione all'insegna troppo spesso più della polemica che dell'etica sportiva vanno adesso nel cassetto. L'81 busa alle porte e dietro si tira molte novità per molti dei protagonisti, tanti tutto sommato anche se a giocare il titolo, alla fine, sono stati solo in due, praticamente i soliti due come è successo lo scorso anno e come i loro palmares esattamente uguali ricordano: due campionati internazionali ed un campionato nazionale ciascuno.

Per Vudafieri si aprono ora orizzonti nuovi in campo europeo dove sicuramente saprà far valere tutta quella esperienza, anche di campionato, che ha maturato in questi

4 secondi da ricordare

anni. Per «Tony» probabilmente ci sarà l'occasione di diventare recordman in quanto a successi tricolori, se saprà dimostrare anche in futuro che lo smalto dell'ultima gara non è stato frutto solo di necessità ma di immutata grinta.

Dell'uno e dell'altro ci sarà occasione di parlare più a lungo, per adesso c'è da godersi la conclusione di un campionato che, se da una parte avrà prodotto inevitabilmente degli scontenti (a cominciare dagli sconfitti, come è naturale) dall'altra ha regalato agli appassionati tanti motivi in più per discutere e per accendersi in diatribe. Vudafieri e «Tony» sono stati due magnifici capitoli anche per le loro battaglie verbali, che in ogni caso fanno meno male dell'indifferenza, ma Cerrato e la Opel Ascona 400 sono

state ad esempio una realtà del tutto nuova ed anche inattesa, Tognana e Cunico hanno fatto sperare sempre in qualche incertezza in più sul risultato finale, Tabaton pur nella sua cronica jella, non ha certo mancato un certo tipo di obiettivo, quello degli exploits velocistici di una Stratos che non sarà in pensione nemmeno il prossimo anno, poi ci sono state le Alfa, pur con il loro andare troppo sussultorio per essere sempre completamente credibili al di là del valore di chi le guidava, ed i tanti motivi giovani, auto (tipo le Talbot e le Ascona Gr. I) o vari Bionon o Zanussi che hanno portato l'entusiasmo dei ventenni che non si sapeva nemmeno che esistessero. E' stato un campionato molto bello che si è concluso più a lungo che poteva per rallegrarci. Adesso che è finito quei quattro secondi ce li ricorderemo a lungo, noi come «Tony» anche se per motivi diversi. Ma noi sicuramente questa stagione la rimpiangeremo per molto tempo.

CAV.

SPECIALE AUTOSPRINT

SAN MARINO - Alla fine della prima tappa, nella hall dell'hotel Panoramic, il contrasto di umori era fin troppo evidente. Da una parte c'era il clan della Opel a sprizzare fiducia da ogni poro, con quel «Tony» che, viaggiando nel finale ad un ritmo che si confermava sempre più vincente, era in testa con il vantaggio non incolmabile, ma certo considerevole, di un minuto e quaranta secondi su Vudafieri e quel Cerrato che, malgrado il minuto (scarso) perso per una foratura proprio nell'ultima faticaccia prima del break e quello (abbondante) perso nel capotamento della prima speciale, era terzo separato dallo stesso «Vuda» di 20".

Per lo stesso motivo nell'altro clan, quello del Jolly-Fiat, i muscoli lunghi si sprecavano. Le grandi accuse, ancora una volta, erano le gomme: le Pirelli da fango che nella

131 di Rohrl, sulle stesse strade durante il Sanremo ed in condizioni praticamente uguali, avevano fatto sfracelli, adesso, sulla macchina ufficiale di Vudafieri, parevano creare solo problemi. Problemi di trazione e soprattutto di durata che erano anche più incredibili solo a ricordare che quelle coperture teoricamente identiche che un mese prima finivano in condizioni ancora accettabilissime prove di quaranta chilometri, ora facevano fatica a non essere sulle tele dopo chilometraggi dimezzati.

Poi, a togliere tranquillità in Bortolotto e compagni, era arrivata la conferma che Cunico, secondo in classifica fino ad un'ora prima, era fuori strada e (ovviamente) fuori gara. E proprio dall'abbandono (anche dall'abbandono della Stratos) era destinata ad arrivare quella scintilla che ha finito col modificare tutto l'andamento della seconda tappa.

Perché a recuperare Cunico era andato un abbatutissimo Piero Spriano e per farlo aveva dovuto fare tutta la speciale. Una prova non è necessariamente sufficiente per dare giudizi ma a Spriano bastava per farlo insistere nel dire che «se il fango è quello che ho visto io e se i problemi di gomme sono quelli che dite voi, tanto vale usare le SG».

Idea peregrina? Mica tanto, se poi ha finito con il convincere tutti che davvero valesse la pena di essersi provata. Idea giusta, a leggere la classifica finale...

Non sarà stato tutto merito delle gomme diverse (nel conto bisogna pur metterci una nebbia da tagliare con il coltello per due terzi buoni della tappa conclusiva ed anche una foratura che a «Tony» è costata sul minuto) ma resta il fatto che nelle dieci speciali conclusive il risultato si è capovolto. E adesso Vudafieri ha soprattutto da pensare a come festeggiare il suo secondo titolo tricolore, terzo a prendere in considerazione anche quello «nazionale» del '76 e, al limite, lui vorrebbe farlo correndo quella che fino alla vigilia del San Marino era la sua gara-incubo, il Valle d'Aosta.

Un desiderio nato dal fatto di offrire l'ultima chance al co-pilota delle sue tre ultime vittorie stagionali, quel Fabio Penariol che ha saputo chiudere il capitolo «infedeltà» di «Vuda», andato avanti per un anno e mezzo a correre con uno e con l'altro, di vincere con lui il campionato italiano 1980.

Perché il campionato, per l'assoluta, ormai è chiuso ed il pilota di Castelfranco Veneto lo ha chiuso bene vincendo per la quarta volta nell'arco dell'anno (dopo l'Elba, il Ciocco e Madeira) e senza lasciare spazio alle discussioni in una gara che pure ha avuto le sue brave tinte gialle, vuoi per una serie di errori di cronometraggio, vuoi per quei sospetti assottiti che inevitabilmente vengono fuori quando gli interessi sono tanto alti.

Ristabiliti in termini più attendibili certi tempi che avevano fatto parecchio discutere nella prima me-

Guido Rancati

CONTINUA A PAGINA 76

Repubblica di San Marino

1980

1980

FERNET TONIC RALLYE

7-9 novembre 1980

Rally valido per il campionato europeo coeff. 1 e per il campionato italiano coeff. 5

Classifica assoluta: 1. Vudafieri-Penariol (Fiat 131 Abarth) 4.13'28"; 2. «Tony» - Rudy - (Opel Ascona 400) a 4"; 3. Verini-Mannini (Alfetta Turbo) a 2'47"; 4. Tognana-Cresto (131 Abarth) a 3'11"; 5. Pregliasco-Reisoli (Alfetta Turbo) a 6'30"; 6. Ormezzano-Berro (Talbot Lotus) a 8'12"; 7. Presotto-Sghedoni (Ford Escort RS) a 11'08"; 8. Liviero-Genovesi (Ferrari 308 GTB) a 11'41"; 9. Biasion-Siviero (Opel Ascona 200) a 11'59"; 10. Bentivogli-Valbonetti (Ford Escort RS) a 25'14".

GRUPPO 1

Classe 1150: 1. (17) Chiomio-Pellegrino (Peugeot 104) 5.00'57"; 2. (29) Icardi-Casavecchia (Peugeot 104) 5.14'13"; 3. (36) Caredda-Fanari (Fiat 127) 5.27'41"; 4. (39) Bandierini-Bollini (Fiat 127) 5.39'00"; 5. (45) Tucceri-Oddi (Peugeot 104) 6.22'53".

Classe 1600: 1. (31) Forlani-Fabbi (Talbot) 5.21'12"; 2. (33) Arena-Vanni (Peugeot 104) 5.22'20"; 3. (44) Orsi-Doppiu (AR GT 1300 jr.) 6.16'11".

Classe 2000: 1. (7) Presotto-Sghedoni (Ford Escort) 4.24'36"; 2. (10) Bentivogli-Valbonetti (Ford Escort) 4.38'42"; 3. (12) Ercolani-Lappo (Ford Escort) 4.43'53"; 4. (13) Roti-Musumeci (Ford Escort) 4.44'28"; 5. (14) Mucchioli-Barlotti (Kadett GTE) 4.46'14"; 6. (25) Bertolozzi-Parenzi (Kadett GTE) 5.08'59"; 7. (28) Bongiovanni-Ciuffoli (Kadett GTE) 5.12'50"; 8. (32) Ricci-Torti (Kadett GTE) 5.21'47".

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. (34) Melotto-Rossi (Fiat 127) 5.25'58"; 2. (37) Benazzo-Montini (127) 5.34'26"; 3. (38) Verdari-Contolini (A 112) 5.36'52"; 4. (40) Bivard-Dal Lago (Peugeot 104) 5.44'21"; 5. (42) Raimondi-Mei (127) 5.54'10".

Classe 1300: 1. (16) Ravaioli-Picchi (Alfasud) 4.58'50"; 2. (26) Ferraris-Poggio (Alfasud) 5.09'27"; 3. (30) Carrella-Palladini (Alfasud) 5.20'14"; 4. (35) Riva-Zorzi (Escort) 5.27'34"; 5. (41) Dal Maso-Padovan (Simca R2) 5.46'33".

Classe 1600: 1. (11) Gobino-Pons (Talbot) 4.41'29"; 2. (21) «Tiziano»-Condotta (Fiat Ritmo) 5.06'18".

Classe 2000: 1. (9) Biasion-Siviero (Ascona 200) 4.25'27"; 2. (15) Gaiotto-Caratto (Ascona 200) 4.46'51"; 3. (19) Busolini-Ciani (Kadett GTE) 5.03'28"; 4. (20) Fadini-Rizzardi (Kadett GTE) 5.06'01"; 5. (22) Bernardini-Ricciardi (Kadett GTE) 5.07'20"; 6. (24) Baldacci-Baldacci (Ascona SR) 5.08'56"; 7. (27) Gucci-La Franca (Kadett GTE) 5.11'34"; 8. (43) Bertoli-Mazzoni (Escort RS) 6.15'13".

Classe 3000 (non costituita): 1. (6) Ormezzano-Berro (Talbot Lotus) 4.21'40".

GRUPPO 3

Classe 1600 (non costituita): 1. (18) Manfrinato-Cavaliere (HF 1600) 5.01'44".

GRUPPO 4

Classe 3000: 1. (1) Vudafieri-Penariol (131 Abarth) 4.13'28"; 2. (2) «Tony» - Rudy - (Ascona 400) 4.13'32"; 3. (3) Verini-Mannini (Alfetta Turbo) 4.16'15"; 4. (4) Tognana-Cresto (131 Abarth) 4.16'39"; 5. (5) Pregliasco-Reisoli (Alfetta Turbo) 4.19'58"; 6. (8) Liviero-Genovesi (Ferrari) 4.25'09"; 7. (23) Coppini-Simoncini (Porsche SC) 5.08'31".

Trofeo A 112 70 HP

1. Caneva-Siega 2.27'40"; 2. Fabbi-Corrandini a 2'36"; 3. Zini-Zangrando a 3'04"; 4. Pellì-Pavesi a 4'37"; 5. Salvatori-Evangelista a 4'54"; 6. Ancona-Cavagnetto a 4'59"; 7. Sandona-Segalla a 5'14"; 8. Giammarini-Ortzeni a 5'17"; 9. Moretti-Cecchini a 6'52"; 10. Dionisio-Lorenzatico a 6'53"; 11. Porcellana-Bartolotti a 7'34"; 12. Spingola-Montenesi a 7'58"; 13. Sparpaglione-Daffara a 8'28"; 14. Faggio-Rossi a 8'37"; 15. Lago-Francone a 8'49"; 16. Scotton-Cavalli a 8'49"; 17. Molinaro-Camerana a 8'59"; 18. Corradig-Zuliano a 9'02"; 19. Cefis-Corti a 9'05"; 20. Conti-Tron a 10'04"; 21. Signori-Padovan a 12'00"; 22. Tesserolo-Zanusso a 12'32"; 23. Biondi-Gazzosa a 13'19"; 24. Alberi-Zani a 23'19"; 25. Vedovello-Ghetti a 23'20"; 26. Campiglia-Desposito a 25'53"; 27. Calligari-Sabbion a 25'54"; 28. Salvo-Fresco a 3'23".

Cinotto è stato escluso di classifica per irregolarità alla testa.



CANEVA-SIEGA passeggiano fra le A-112

S. MARINO - Maltempo protagonista sulle strade della penultima prova del Trofeo Autobianchi A 112 70 HP abbinato all'ottava edizione del Rally di San Marino. Le condizioni atmosferiche veramente proibitive, con pioggia fango e soprattutto nebbia hanno messo a dura prova sia gli organizzatori costretti ad annullare due delle 12 prove previste, tutte su terra, sia i piloti, le macchine ed i soliti mai sufficientemente apprezzati meccanici delle assistenze. Una serie di fatti negativi che non è stata sufficiente a rendere deludente una corsa che resta magnifica nell'arco delle prove stagionali perché ha avuto la fortuna di avere propria, oltre alla grande passione dei suoi organizzatori (fatto questo che si riscontra anche da moltissime altre parti), una ambientazione quasi unica in quanto a scelta di percorsi. Si è corso così su strade che le cattive condizioni atmosferiche sono riuscite appena a scalfire, con un fondo estremamente difficile per i concorrenti che si trovavano a correre quasi su sapone anziché su terra, ma estremamente spettacolare per gli spettatori.

Ha primeggiato il veneto Caneva in coppia con Siega. Successo facile, per quanto mai può essere facile vincere... questo « secondo sigillo » personale del binomio del Jolly Club (che ha così rinvierito gli allori della Costa Smeralda) ma, comunque, non troppo sofferto. La loro gara è presto raccontata: subito in testa e, alla fine, i più veloci in sette delle dieci prove speciali. Un dominio solo appena scalfito dagli exploits di Cinotto che ha trovato due colpi di ala del passato splendore che gli aveva permesso di aggiudicarsi già a Sanremo il Trofeo e che assieme a Fabbri sono stati davanti ai vincitori di qualche secondo.

La vittoria netta di Caneva ha lasciato solo posti di seconda fila a disposizione di una concorrenza meno numerosa del solito (solo 39 partecipanti). Allora niente per Cinotto-Musa, per Fabbri-Comandini che stanno mettendosi sempre più in luce rally dopo rally, per Zini-Zangrando che ha messo una seria ipoteca sulla aggiudicazione del terzo posto finale nel Trofeo, nonostante i severi attacchi di Pelli-Pavesi che, sfortunata loro hanno lamentato noie varie, degli altri cesenatesi Salvatori-Evangelisti, di Sandona-Segalla e del mai domo binomio degli « anziani » Gianmarini-Ortensi.

Oltre i citati merita un particolare accento, la coppia femminile Alberi (dicinove anni) - Zani (21 anni) che intenzionata a rinverdire gli allori di un'altra famosa coppia triestina Tominz-Squaw, alla loro prima uscita si sono prese il lusso, non solo di aggiudicarsi la vittoria fra le sei coppie femminili in gara, ma in più di una prova di finire davanti a più esperti colleghi del sesso forte e che senza la rottura del cambio e di un braccetto avrebbe terminato nelle alte sfere della classifica. Fra le dame particolarmente sfortunata la coppia della Grilone Sias Mancina-Poluzzi (che dopo essere stata tra i primi dieci della classifica generale nel corso delle prime tre prove è per noie al motore gradatamente scesa negli scallini inferiori fino ad essere obbligata al ritiro subito dopo l'ultima speciale.

Carlo Burlando

BURRONE TRAGICO IN MAROCCO

Addio, PIOT!

La Autobianchi A 112 di Zini-Zangrando nella gara vinta da Caneva

Zini-Zangrando's Autobianchi A 112 in the race won by Caneva



Jean-François Piot era nato a Parigi nel 1943. Iniziò la sua attività sportiva al volante di una Dauphine Renault 1093 nel 1964. L'anno successivo passò alla guida dell'R8 Gordini facendo coppia nei rallies con Henri Pescarolo. Presto il promettente Piot entrò a far parte della squadra ufficiale Renault, che lasciò alla fine del '68 per passare alla Ford France, con le Escort e le Capri giallo-verdi.

Nel palmares di Jean-François Piot figurano una vittoria nel '66 al Tour de Corse in coppia con Jacob sulla R8 Gordini e una vittoria al Sanremo nel '67, sempre con la R8 Gordini e con Rouse per coequipier. Nel 1973 il volante della R17 Gordini ebbe un grave incidente, nel quale subì un trauma alla schiena, al Rally del Bandama, nella prima prova di qualificazione. Aveva smesso di correre. E il ripensamento gli è stato fatale.

NEL RALLY VARESENO BIS BIASUZZI SU STRATOS

Ruota GOLF su muretto: tre feriti

VARESE - Il gallaratese Giancarlo Biasuzzi, in coppia con la novarese Giovanna Muttini su Lancia Stratos si sono aggiudicati la 2. edizione del Rally Nazionale di Varese « Trofeo Credito Varesino ».

Biasuzzi, portacolori della Scuderia Nord Jolly di Saronno, ha bissato il successo della scorsa edizione impostando la gara sulla regolarità, procedendo sempre con un buon passo ed aggiudicandosi ben 9 delle 11 prove speciali in programma, rivelandosi sempre pericoloso anche se con molte assenze sui campi di gara, e dando origine ad una gara senza storie dopo l'uscita di Cuccirelli. La coppia Biasuzzi-Muttini ha raccolto quest'anno il secondo successo dopo la vittoria della Coppa Valtellina.

All'inizio è la Porsche di Cuccirelli-Giubilei, appena tornato dal Giro d'Italia, molto competitiva, senz'altro della 924 Turbo, che prende il comando vincendo le prime due prove speciali davanti a Biasuzzi e Guggiaro protagonista della prima parte. Subito dopo è Biasuzzi che va in testa regalando « Cicca » di 7", mentre Vacchini nel trasferimento finisce contro un muro procurandosi lievi ferite e danni all'avantreno della sua Porsche. La speciale San Michele vede l'abbandono di Cuccirelli per rottura del semiasse e di Triboldi (Stratos).

Per Biasuzzi questo è il momento di respiro che lo vede comunque spericolato su un fondo liscio per tenere testa agli attacchi di Crugnola e Panteghini che lo seguono nella classifica. La Stratos blu di Biasuzzi che si è evidenziata come la più competitiva ha fruito di una messa a punto da parte dello stesso pilota, noto preparatore della zona, che allungava le distanze con una media di 30" per speciale. Intanto alla 7. prova speciale la Golf GTI di Elias-Mirandola arriva lunga e finisce con una ruota sopra un muretto, ferendo tre spettatori che vengono trasportati urgentemente in ambulanza all'ospedale con prognosi di 7 giorni il primo, 60 il secondo e 90 il terzo.

La corsa subisce un ritardo, per l'incidente, di circa 1 ora; la 9. prova vede calare il sipario anche sulla corsa di Crugnola, secondo fino a quel momento, che arriva lungo sul dosso e scivola verso l'esterno della curva. La sfortuna colpisce anche Panteghini, altro dominatore della gara, che aveva brillato tra la 2. e la 3. posizione assoluta e per una foratura finisce 12. Buona la prestazione di Caranci che finisce quarto, impegnato a destreggiarsi la poco maneggevole 131 nelle strettissime strade della Valcuria e Valgan.

La gara ha evidenziato il dominio della Valcuria Corse con abili piloti giovani sulle strade di casa che hanno inserito ben tre equipaggi nei primi 10 posti e dominando le prime tre posizioni in gruppo 1 rispettivamente con Galli, Maneo e Ganante.

e. g.

RALLY AC VARESE - Rally nazionale - Varese, 9 novembre 1980

Classifica assoluta

1. Biasuzzi-Muttini (Lancia Stratos) 1.11'24"; 2. Galli-Mazzasca (Kadett GTE) 1.15'26"; 3. Maneo-Manzoni (Opel Kadett GTE) 1.16'11"; 4. Caranci-Gorla (Fiat 131) 1.16'15"; 5. John-John - Filo (Porsche Carrera) 1.16'44"; 6. Galante-Arioli (Opel Ka-

Carrera) 1.17'10"; 8. Spacio-Calvino (Opel Kadett GTE) 1.18'18"; 10. Del Zoppo-Roda (Alfasud) 1.18'24".

GRUPPO 1

Classe 1150: 1. De Paoli-Riva (A 112) 1.19'45"; 2. Piazza-Fezzi (A 112) 1.20'40"; 3. Ferrario-Riva (127 Sport) 1.24'18"; 4. Mainoli-Novelli (127 Sport) 1.26'40"; 5. Conte-Feltac (127 Sport) 1.26'44"; 6. Squaldino-Varisto 1.28'43"; 7. Basilico-Allegrand 1.29'04"; 8. Villa-Nosedà 1.31'37"; 9. Poliana-Innocenti (112 70 HP) 1.32'04"; 10. Collini-Gelsi (A 112 70 HP) 1.32'05"; 11. Marmieri-Spelgati (A 112 70 HP) 1.33'54"; Classe 1300: 1. Bosio-Cerrato (Alfasud) 1.21'39"; 2. Mazzetti-Landorina (Alfasud) 1.23'15"; 3. Sabadini-Cossu (Simca R2) 1.25'57"; 4. Manfrin-Baldini (Simca R2) 1.27'16"; 5. Piz-Rebessi (Simca R2) 1.27'44"; 6. Bossi-Gamberini (Simca R2) 1.27'46"; 7. Salvietti-Cima (Simca R2) 1.28'45"; 8. Grigis-Sinzoli (Simca R2) 1.30'50"; 9. Rancati-Bassi (Simca R2) 1.31'23"; 10. Cortinovis-Magoni (Simca R2) 1.33'11".

Classe 1600: 1. Utrera-Torre (VW Golf GTI) 1.24'41"; 2. Ferrari-Sala (Renault 5 Alpine) 1.25'25"; 3. Di Nasso-Passi (Talbot Sunbeam) 1.26'44"; 4. Michetti-Grassi (Talbot Sunbeam) 1.27'10"; 5. Fostini-Alessi (Renault 5 A) 1.27'24"; 6. Crippa-Elli (Fiat Ritmo 75) 1.27'56"; 7. Calza-Marzani Classe 2000: 1. Galli-Mazzasca (Opel Kadett GTE) 1.15'26"; 2. Maneo-Manzoni (Opel Kadett GTE) 1.16'11"; 3. Galante-Arioli (Opel Kadett GTE) 1.17'07"; 4. Patrizi-Prisco (Opel Kadett GTE) 1.17'16"; 5. Panteghini-Malchiodi (Opel Kadett GTE) 1.18'43"; 6. Canevari-Grassi (Opel Kadett GTE) 1.20'06"; 7. Massaro-Mizi (Opel Kadett GTE) 1.21'06"; 8. Tommasini-Casati (Opel Ascona) 1.22'05"; 9. Varisto-De Toma (Opel Kadett

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Conti-Biacchi (127) 1.18'57"; 2. Cecchi-Innocenti (127) 1.19'30"; 3. Pasini-Rampì (127) 1.21'16"; 4. Cerutti-Cerutti (A 112 70 HP) 1.27'20"; 5. Trestanti-Botazzini (Fiat 127) 1.30'08"; 6. Falchetti-Zanetti (Fiat 128) 1.42'05"; 7. Bertocci-Gaggianesi (A 112 58 HP) 1.53'03".

Classe 1300: 1. Del Zoppo-Roda (Alfasud) 1.18'24"; 2. Pirovano-Berretta (Alfasud) 1.19'26"; 3. Marelli-Mengoli 1.23'56"; 4. Bergamaschi-Mattei (Simca R3) 1.29'53"; 6. Colaprete-Vernocchi (Fiat 128 Coupé)

Classe 1600: 1. Fiume-Barri (Fiat Ritmo 75) 1.20'14"; 2. Bassi-Cappa (Renault 5 Alpine) 1.23'26"; 3. Merenda-Gelosi (BMW 1600) Classe 2000: 1. Spacio-Calvino (Opel Kadett GTE) 1.18'18"; 2. Lorenzetti-Simioni (Kadett GTE) 1.18'34"; 3. Mella-Porro (Alfetta GTV) 1.18'43"; 4. Bricchi-Corti (Opel Kadett GTE) 1.21'20"; 5. Aniello-Aniello (Ford RS 2000) 1.24'08".

GRUPPO 3

Classe 1600: 1. Rodovello-Rovelli (Fiat X 1/9) 1.23'47"; 2. Rossi-Fantoni (Lancia Fulvia HF) 1.25'31"; 3. Minoncio-Bressan (Fiat X 1/9) 1.29'43"; 4. Sonzuoglio-Pavanello (Fiat X 1/9) 1.36'55"; 5. Antolini-Torielli Classe oltre 2000: 1. John-John - Filo (Porsche Carrera) 1.16'44"; 2. Casati-Ruscioni (Porsche Carrera) 1.17'10"; 3. Mambritto-Bertucci (Porsche 911) 1.19'35".

GRUPPO 4

Classe 2000: 1. Caranci-Gorla (Fiat 131 Abarth) 1.16'15"; 2. Airolidi-Marinato (Lancia Beta Montecarlo) 1.21'18"; 3. Giorgi-Trezzi (Alpine Renault 110) 1.28'56"; 4. Guzzella-Guzzella (Lancia Fulvia HF) 1.29'35"; 5. Melino-Marinelli (Lancia Fulvia HF) 1.34'58"; 6. Trocchini-Mamoli (Lancia Beta) Classe oltre 2000: 1. Biasuzzi-Muttini (Lancia Stratos) 1.11'24"; 2. De Ce-Bertolli

6. TROFEO LASTRAIOLI

CIUFFI da rivincita in casa

TAVARNELLE VAL DI PESA - Battuti una settimana fa ad Asciano, Ciuffi-Morandi non hanno perso tempo nel prendersi una meritissima rivincita e per giunta sulle strade di casa. Infatti il 6. Trofeo Lastraiole, 7. Coppa « Club 44 », molto bene organizzata dalla Mugello Corse, partiva ed arrivava proprio dal Centro di Tavernelle, a pochi passi da casa Ciuffi. Ti pareva che « Bettino » non volesse giocare tutte le carte in suo favore per vincere questa corsa?

Una corsa travagliata dalla pioggia, caduta fino a poco prima della partenza e che aveva reso le prove speciali veri e propri sentieri pieni di fango viscido, tanto da provocare una trentina di uscite di strada, peraltro senza conseguenze per i piloti. Il pronostico, dunque, che dava Ciuffi favorito, era rispettato in pieno. Tornati alla guida della Kadett GTE, Ciuffi-Morandi hanno dettato legge sin dalla seconda prova speciale dove erano stati preceduti da un volitivo e combattivo Grassini, finito poi fuori corsa a causa di un incidente.

Da quel momento il conduttore della Cassia Corse si faceva attento e preciso nella guida cercando di sbagliare il meno possibile, accumulando un largo margine che lo metteva al sicuro da qualsiasi sorpresa. Solo nell'ultima prova speciale era preceduto dallo scatenato Bicci con l'Alfa Sud preparata da Bagnoli.

Ancora Alfa Sud in alta classifica; Bacani-Baragli, oltre a vincere il loro gruppo, si sono piazzati al 3. posto assoluto, per cui la loro corsa li ripaga ampiamente della prova fornita. Chi invece si sta ancora mordendo le mani, sono Mazzuoli-Zingoni, secondi dietro a Bacani per soli 7 decimi e quarti assoluti; appena un soffio che il bravo Giuliano Zingoni deve aver perso in una delle solite derapate di cui è sempre protagonista.

Ma la vera sorpresa è venuta dal collega Riccardo Rossi Ferrini Manetti con l'Alfa Sud di Dolfi, la vettura che fu di Drovandi. Ebbene Riccardo ha fatto una delle più belle corse della stagione piazzandosi al 5. posto assoluto e terzo di classe. Sfortunato Grassini che poteva dire certamente la sua se una brutta uscita di strada contro un albero non lo avesse fermato. Vediamo poi come sono andate le cose nelle altre classi. Nesti-Tamperi con la 112 non si sono fatti scappare il successo e largamente primi su Vermigli e Signorini-Pasquini. Bella

Nedo Coppini