



Troppi impegni (tricolore ed europeo) offrono un Vudafieri stanco e ben lontano dal pilota che ha dominato la prima parte della stagione (Photo 4)



Per Cinotto e Radaelli il Colline di Romagna si è praticamente « esaurito » alla dodicesima speciale, quando l'Audi è finita contro un albero

Opel le versioni coincidono: « Ho visto del filo spinato sporgere di circa un metro e mezzo dal bordo della strada e sono riuscito ad evitarlo all'ultimo momento » dichiara Tony. Ed anche Lucky è d'accordo: « Ho visto anch'io il filo spinato, non ho potuto evitarlo, ma fortunatamente non ho forato ». Malgrado la foratura, Vuda ottiene il settimo tempo, a 11" da Lucky. Tognana, che ha il quarto tempo, sostiene di avere trovato una chiazza d'olio in una curva e chiede conferma a Cinotto che è invece convinto che si tratti solo di una pozza d'acqua. Nella prova successiva Cinotto arriva lungo in un tornante, la Quattro si blocca su un fosso dal quale fatica ad uscire. Quando finalmente le ruote fanno presa, il balzo in avanti dell'imprevedibile macchina tedesca è tale che Cinotto si ritrova dalla parte opposta della strada dove abbatte una pianta. Subito dopo c'è parco assistenza ed i meccanici Audi lavorano sodo, ma i danni all'avantreno suggeriscono a Cinotto di rallentare l'andatura fino a fine gara per mantenere il sesto posto. Remi in barca anche per Vudafieri, che decide che non è il caso di andare a prendere rischi per guadagnare una posizione, anche perché davanti a lui c'è l'indivoltato binomio Biasion-Tognana in lotta per il terzo posto.

L'ultimo colpo di scena è in casa Opel, con Lucky che rompe la cinghia del ventilatore e vede salire preoccupantemente la temperatura. Il capolista perde 21" e cede quindi il comando a Tony-Rudy che lo manterranno fino al traguardo. Tognana vince la 18. prova, ma saranno Biasion-Siviero ad avere la meglio, vincendo le ultime tre prove speciali. Gli ultimi ritiri importanti sono quelli di

Sam-Boer, che erano rimontati brillantemente fino al decimo posto, e di Alessandra-Di Gennaro (Fiat 131), undicesimi.

A Vudafieri-Bernacchini, che vedono il titolo minacciato seriamente da Tony-Rudy, rimane la consolazione di avere vinto la 17. PS.

**Roberta Gremignani**

**COSI' IL TRICOLORE RALLY INTERNAZIONALI**

(dopo il « Colline »)

	Costa Brava coeff. 3	Targa Florio coeff. 5	Yu Rally coeff. 3	Costa Smeralda coeff. 5	Elba coeff. 5	4 Regioni coeff. 5	Lana coeff. 3	Ciocco coeff. 5	Skoda coeff. 3	Colline di Romagna coeff. 3	TOTALE
1. Vudafieri-Bernacchini	60	—	—	60	100	40	45	—	—	24	329
2. Tony-Rudy	—	60	—	—	60	60	60	75	—	—	315
3. Biasion-Siviero	—	20	—	40	—	50	—	—	—	—	146
4. Cinotto-Radaelli	—	—	—	50	75	—	—	—	—	—	143
5. Carrotta	—	50	—	—	—	—	30	50	—	—	136
6. Bettega-Perissinot	—	—	—	30	—	—	—	100	—	—	130
7. Tognana-Cresto	—	—	—	—	—	—	36	60	—	30	126
8. Lucky-Penariol	—	75	—	—	—	—	—	—	—	45	120
9. Pregliasco-Mannini	—	—	—	—	—	75	—	—	—	—	75
10. Ricci	—	—	—	20	—	15	24	—	—	9	68

Questa classifica è stata fatta sulla base delle ultime indicazioni CSAI, secondo le quali Vudafieri ha sostituito il punteggio acquisito in Costa Brava con il ritiro al Ciocco.

**I RISCONTRI DELLE VERIFICHE SCONVOLGONO L'ORDINE D'ARRIVO DELLA 7. PROVA DEL TROFEO A112 70 HP**

**Guizzardi e Mattia irregolari il successo va a Paolo Fabbri**

CASTROCARO - Era andato tutto come da copione. Con Lucio Guizzardi, per l'occasione in coppia con la moglie Betty Tognana, dominatore indiscusso della gara valida per il Trofeo A 112, che bissava il successo ottenuto in occasione del precedente rally del Ciocco. Poi le verifiche. Ed in questa sede i commissari tecnici rilevavano alcune irregolarità nella vettura prima classificata (particolari delle sospensioni e filtro dell'aria modificato). Per Guizzardi è stato un fulmine a ciel sereno, perché l'abituale copilota di Dario Cerrato sostiene di non essere mai stato neppure colto dal pensiero che la sua macchina, preparata dal torinese Bosato — una vera eminenza grigia del settore che « cura » anche il vincitore della passata edizione, Cinotto — potesse infrangere i regolamenti. I commissari sportivi hanno comunque deciso di escludere Guizzardi dalla classifica e, come lui, il milanese Mattia, terzo classificato, pure lui trovato irregolare in verifica.

La gara aveva avuto un ritmo avvincente, con Guizzardi vincitore di otto speciali su undici (le altre sono state appannaggio di Fabbri e Mattia), ma con alle sue spalle avversari molto agguerriti, come l'attuale leader della classifica del Trofeo, Fabbri, e quindi Mattia, De Paoli, Spongia e Moretti tutti autori di tempi di rilievo.

Ora la classifica è ancora aperta e la lotta è quindi spietata, visto che Guizzardi non può concorrere per la vittoria finale non avendo le partecipazioni (2) minime indispensabili nel primo girone del Trofeo. Guizzardi a parte, le nuove generazioni del Trofeo Autobianchi hanno mostrato grinta e classe all'altezza dei predecessori. Oltre ai piloti già citati, Paganessi, Signori, Porcellana, Salvatori, Canobbio e Bianchi (che al Colline di Romagna non hanno avuto fortuna) hanno mostrato le premesse per poter contare su di un valido vivaio di rallyisti per il futuro.

Nella battaglia fra gli equipaggi femminili, hanno avuto la meglio Sparnacci-Boschian che hanno potuto replicare il successo del Ciocco grazie anche alla assenza della Riva (infortunatasi al Ciocco) e ad una uscita di strada della Alberi. La Sparnacci ha dovuto, quindi, vedersela solo con la Molinaro, che ha pagato con tempi non eccezionali la preparazione troppo casareccia della sua macchina. Grazie al successo ottenuto in Romagna, la Sparnacci (che è al suo primo anno di attività) si trova in testa alla classifica femminile del Trofeo.

**Carlo Burlando**

**LA CLASSIFICA**

- Fabbri-Ravaoli in 1.49'40";
- De Paoli-Gorini 1.51'15";
- Spongia-Pagliaga 1.51'35";
- Moretti-Cecchini 1.51'44";
- Paganessi-Amati 1.52'55";
- Signori-Gangiuolo 1.53'20";
- Porcellana-Francone 1.53'32";
- Salvatori-Evangelisti 1.54'04";
- Tonetti-Tiritan 1.54'05";
- Rancati-Mion 1.54'51";
- Conti-Tron 1.55'17";
- Ancona-Pondrelli 1.55'18";
- Vilom-Borghesi 1.55'44";
- Satanassi-Fiorini 1.57'01";
- Sparpaglione-Billiani 1.57'54";
- Barbieri-Barbieri 1.57'53";
- Pesso-Pusinati 1.58'17";
- Vedovello-Vedovello 1.58'59";
- Gattamorta-Artusi 1.59'07";
- Pittino-Gasparin 1.59'52";
- Coppa-Andreata 1.59'54";
- Balestrieri-Pelli 2.00'12";
- Sparnacci-Boschian 2.00'18";
- Molinaro-Cupin 2.00'37";
- Conte-Feresin 2.01'24";
- Santa-Mozzillo 2.03'07".

Così il campionato A 112 70 HP dopo 7 prove: 1. Paolo Fabbri punti 100; 2. De Paoli 69; 3. Spongia 52; 4. Giammarini 43; 5. Canobbio 34; 6. Signori 31; 7. Boni 30; 8. Mattia 29; 9. Bianchi 21; 10. Guizzardi 20.



25-26 luglio 1981 - 11. rally Colline di Romagna valevole quale 7. prova del campionato italiano rally internazionali (coefficiente 3); per la Coppa Alpe Adria; 5. trofeo A112 Abarth 70 HP; camp. naz. Peugeot; trofeo Talbot Sunbeam; camp. emiliano-romagnolo rally; camp. tri-veneto; camp. scuderie Arcangeli e S. Marino.

**LE CLASSIFICHE ASSOLUTA**

- Tony-Rudy (Opel Ascona 400) 2.43'23";
- Lucky-Penariol (Opel Ascona 400) 2.43'36";
- Biasion-Siviero (Opel Ascona 400) 2.43'53";
- Tognana-Cresto (Fiat 131 Abarth) 2.44'08";
- Vudafieri-Bernacchini (Fiat 131 Abarth) 2.44'48";
- Cinotto-Radaelli (Audi 4) 2.48'12";
- Ceccato-De Antoni (Fiat 131 Abarth) 2.49'54";
- Ricci-Berrò (Talbot Lotus) 2.51'31";
- Carrotta-Amara (Opel Ascona 400) 2.52'08";
- Gerbino-Mollica (Talbot Lotus) 2.56'47".

**GRUPPO 1**

- Classe 1150 cc:** 1. Persico-Campagna (Ford Fiesta 1100) 3.24'35"; 2. Sabbadini-De Vincenti (Simca Rally 2) 3.27'09"; 3. Novelli-Bergamaschi (Simca Rally 2) 3.34'57".

- Classe 1600 cc:** 1. Serena-Cisero (Golf GTI) 3.20'43"; 2. Orlandi-Bardotti (Golf GTI) 3.20'47"; 3. Golzio-Predali (Talbot Sunbeam) 3.21'04"; 4. Calore-Michelotto (Golf GTI) 3.23'25"; 5. Breithuber-Breithuber (Talbot Sunbeam) 3.25'11"; 6. Forlani-Galli (Talbot Sunbeam) 3.26'54"; 7. Ferrini-Lizza (Peugeot 104 ZS) 3.28'25"; 8. Zani-Audero (Peugeot 104 ZS) 3.29'20"; 9. Busetto-Vianello (Fiat Ritmo 75) 3.32'15"; 10. Placchi-Picchi (A.R. Alfusad TI) 3.32'20"; 11. Nicolini-Sarti (Peugeot 104 ZS) 3.33'44"; 12. Zechner-Molitz (Golf) 3.54'36".

- Classe 2000 cc:** 1. Bentivogli-Valbonetti (Ford Escort) 3.01'38"; 2. Bigo-Ameglio (Opel Ascona) 3.04'33"; 3. Zanetti-Della Benetta (Opel Ascona) 3.06'25"; 4. Barsanti-Trombi (Opel Ascona) 3.07'44"; 5. Serblin-Zanco (Ford Escort) 3.11'33"; 6. Cattaneo-Zoller (Opel Ascona) 3.11'41"; 7. Rossi-Sabbioni (Opel Ascona) 3.18'21"; 8. Grassi-Canevari (Opel Kadett) 3.19'08".

**GRUPPO 2**

- Classe 1150 cc:** 1. La Torre-Carlotto (Fiat 127 Sport) 3.20'27"; 2. Soave-Vittadello (Fiat 127 Sport) 3.38'00"; 3. Pilon-Bolla (A112 Abarth) 3.45'41"; 4. Polato-Gottardo (Fiat 126 A) 4.58'33".

- Classe 1300 cc:** 1. Micky-Zanetti (Opel Kadett) 3.10'59"; 2. Urban-Boehm (Skoda 130 RS) 3.15'19"; 3. Purkwitzer-Krapesch (Skoda 130 RS) 3.27'43".

- Classe 1600 cc:** 1. Curati-Cima (Talbot Sunbeam) 3.08'09"; 2. Zamputo-Colucci (Talbot) 3.12'57"; 3. Lank-Teichman (Vaz 21011) 3.16'08"; 4. Scarpis-Isola (Fiat Ritmo 75) 3.19'21"; 5. Dondi-Pizzo (Fiat Ritmo 65) 3.32'24".

- Classe oltre 1600:** 1. Andretti-Bals (Opel Kadett) 3.13'02"; 2. Magro-Schiavon (Opel Kadett) 3.28'01"; 3. Fini-Fini (Opel Kadett) 3.33'32".

- Classe 2000 cc:** 1. Ricci-Berro (Talbot Lotus) 2.51'31"; 2. Gerbino-Mollica (Talbot Lotus) 2.56'47"; 3. Bavaro-Maglione (Talbot Lotus) 3.10'27".

**GRUPPO 3**

- Classe 2000 cc:** 1. Cantù-Zambunini (Renault R5 turbo) 3.27'42".

- Classe oltre 2000:** 1. Rossi-Kriss (Porsche Carrera) 3.15'00".

**GRUPPO 4**

- Classe 2000 cc:** 1. Tognana-Cresto (Fiat 131 Abarth) 2.44'08"; 2. Vudafieri-Bernacchini (Fiat 131 Abarth) 2.44'48"; 3. Ceccato-De Antoni (Fiat 131 Abarth) 2.49'54"; 4. Perazio-Marcomini (Renault R5 turbo) 3.04'41"; 5. Pieratti-Pinza (Renault R5 turbo) 3.10'00"; 6. Lupidi-Monli (Renault R5 turbo) 3.11'38"; 7. Boncompagni-Merlino (Fiat 131 Abarth).
- Classe oltre 2000:** 1. Tony-Rudy (Opel Ascona 400) 2.43'23"; 2. Lucky-Penariol (Opel Ascona 400) 2.43'36"; 3. Biasion-Siviero (Opel Ascona 400) 2.43'53"; 4. Cinotto-Radaelli (Audi 4) 2.48'12"; 5. Carrotta-Amara (Opel Ascona 400) 2.52'08"; 6. Bandierini-Tedeschini (Porsche 911 SC) 2.57'47".