PERDE ANCHE DI BARRA DE PAOLI NEL TROFEO A-112

FABBRI per soli 7"

PORTO CERVO - Forse, nei rallies, gli ultimi non saranno mai i primi ma qui in Costa Sme-ralda, al secondo round stagionale del Trofeo A 112, qualcosa di sufficientemente simile è capi-tato. Già, perché la classifica finale, almeno per le prime quattro poltroncine, è la stessa della le prime quattro poltroncine, è la stessa della Targa Florio ma a posizioni rovesciate. Insomma ha vinto quel Paolo Fabbri, Fabrizio per tutti quelli del giro, che a Cefalù fu quarto e così ha cominciato a portare a casa un po' di quelle soddisfazioni che si aspettano da lui quelli della Scuderia Saracena e quelli della Comauto che gli curano la macchina. Il tutto (anche) per la gioia della Comandini con lui in Sicilia ma non in Sardegna dove a prendere il suo posto è stato Coti in un'alternanza di copiloti che, visti gli impegni di lavoro dei due, ha l'aria di durare per tutta la stagione. Secondo allora « doveva » essere De Paoli, terzo alla Targa, terzo « nonno Giammarini e quarto Boni, anche per dare una prima rimescolata alla classifica del Trofeo stesso che promette una annata abbastanza memorabile come « quelle di una volta ».

come « quelle di una volta ».

E non è stata una gara ad eliminazione: i quattro di testa alla fine sono stati, anche se in un altro ordine, i quattro più veloci nella prima prova speciale, la temutissima — per il fondo — Isuledda. Nella prova più famosa del Costa Smeralda De Paoli e Gorini hanno fatto il vuoto (per come è possibile farlo con i 70 HP) dando 9''

a Fabbri, 16 a Boni e Fiori, 21 a Giammarini-Ortenzi e Cannob-

bio-Cavallo. Una partenza-lampo che danni ne ha fatti più agli avversari con Giammarini e Fabbri ammortizatori e i due Vittadini addirittura relegati quasi in coda con un ritardo di cinque e passa minuti. Ma non potevano certo essere degli ammortizzatori a togliere a Giammarini la voglia di attaccare tant'è che è subito andato a vincere la seconda p.s. an-cora ex-aequo con Canobbio davanti al quasi esordiente Rossi con Bertini, due che fanno molto dimostrare di poter imparare per dimostrare di poter imparare in fretta. Appena più avanti, dopo la terza prova, la gara rischiava pure di apparire finita. De Paoli e Canobbio la vincevano alla pari ed in classifica il distacco fra il leader, appunto De Paoli, e Boni a quel punto secondo era il massimo raggiunto, 20"! Secondo la logica del pari e dispari però la quarta la rivinceva Giampero la quarta la rivinceva Giampari però la quarta la rivinceva Giam-marini davanti a Fabbri che, nel frattempo, aveva risolto i suoi guai con le sospensioni. De Paoli, gual con le sospensioni. De Paoli, sesto tempo, restava primo ma a quel punto nello spazio di 18" c'erano in tre con Boni secondo e Giammarini terzo.

La vera rimonta di Fabbri ini-La vera rimonta di Fabbri ini-ziava a Tergu dove vinceva la prova con l'altro Ancona e Ca-vagnetti secondi e Boni terzo. Contemporaneamente la vita si fa-ceva dura per De Paoli che per-deva la barra in prova e perdeva 12" nei confronti di Fabbri 12" sui quali avrà da ricriminare per un pezzo. Il tempo che Giammarini vincesse la sua terza prova e Fabbri si ripeteva a Tergu to-gliendo 6" al suo tempo del pri-mo passaggio ed agguantando, in condominio con De Paoli il primo posto.

Una coabitazione comunque molto passeggera: a Berchidda do-po la penultima prova Fabbri era primo ed i giochi erano fatti con De Paoli, Giammarini (che tanper non smentire la sua fama di generosissimo) aveva trovato il tempo di dare un paio di am-mortizzatori a Vittadini) e Boni.

ran.

CONTINUAZ, DA PAG. 74

dere ma solo dopo una decina di minuti per cui anche lui scompare dai primi dieci della classifica. Trasferimento nel sassarese e primo exploit assoluto di Cinotto che si lascia alle spalle Alen e « Lucky » autori di un tempo di 10" superiore al suo, mentre ricominciano i problemi sulla Ritmo di Bettega che, assistenza dopo assistenza, viene praticamente ricostruita in continuazione cambiando semiassi, cambio e praticamente tutto il cambiabile. Operazioni che a questo punto gli sono costate altri 2' di ritardo ai controlli orari anche se gli consentono di

te tutto il cambiabile. Operazioni che a questo punto gli sono costate altri 2' di ritardo ai controlli orari anche se gli consentono di continuare, soprattutto di continuare ad esibirsi in rimonte leggendarie nei confronti dei suoi avversari più diretti nel «turismo preparato».

L'anello (ripetuto due volte) di prove intorno a Sassari comprende quattro appuntamenti: Cinotto, vinto il primo, manca di un sofio il grosso exploit lasciandonuno solo, il secondo, ad Alen per 3". Nei due restanti invece è ancora suo il miglior tempo, sempre davanti ad Alen. Quando il rally riprende la strada di casa in gara restano 60 macchine. Fra le altre manca l'Escort di Aho, fermo per un urto, e l'Ascona 400 di «Lucky» che ha toccato aprendo irrimediabilmente una ruota quando era quinto assoluto.

Quarto pilota a vincere una prova, Airikkala, che ha provato pochissimo e che ha un cattivo funzionamento alla distribuzione, si impone a Ponte Diana dove Vittadini ce la fa ad essere il più veloce dei Gr. 1, malgrado gli ammortizzatori bloccati. Ed è ancora Airikkala a vincere a Berchidot. Subito dopo a far discutere più dei tempi e della classifica è l'annullamento dell'ultima prova prevista, quella che avrebbe dovuto iniziare a Putzolu. Ufficialmente è aumentato improvvisamente il levello dell'acqua al guado di Casa Nuova per cui la strada è impraticabile.

A riportare le macchine nel recinto sul porticciolo di Porto Cer-

ticabile. A riportare le macchine nel re-A riportare le macchine nel re-cinto sul porticciolo di Porto Cer-vo ce la fanno in 58. A due terzi abbondanti di gara la classifica è la seguente: 1. Alen in 2h 52' e 51"; 2. Cerrato a 3' e 12"; 3. Airikkala a 3' e 53"; 4. Vudafieri a 6' e 12"; 5. Biasion a 7' e 58"; 6. Cinotto 19' e 28"; 7. Ricci a 19' e 18"; 8. Valtaharju a 19' e 56"; 9. Geitel a 20' e 56" e 10. Bettega a 21' e 31".

TERZA TAPPA

CERRATO doppio salto ...carpiato

La notte, oltre che consiglio, a Cinotto e Radaelli ha portato an-che la lieta novella: il famoso mi-nuto contestato al C.O. di Berchidda è stato loro tolto per cui ri-mangono si al sesto posto ma con Biasion assai più a tiro, davanti solo di 30". Ecco che non ci vuo-le molta fantasia per aspettarsi

lotta fra i due come fra Cerrato ed Airikkala che spera (e tutto lo lascia pensare dopo l'ultima assistenza prima del parco chiuso) di riavere fra le mani una macchina a posto. A garantire altro interesse c'è poi il Gr. 2 con Geitel a 1' e 38" da Ricci (che ha male ad una spalla) e con Bettega malgrado tutto terzo a 2' e 13".

33" da Ricci (che ha male ad una spalla) e con Bettega malgrado tutto terzo a 2' e 13".

Peccato che di queste sfide, quella più attesa, quella fra la 131 di Cerrato e la Escort di dirikkala, non faccia neppure tempo ad infammarsi. Si spegne anzi a Capovagli, prima p.s. della tappa, con Cerrato e Guizzardi mestamente fermi a guardare la macchina a ruote all'insit. Ne gode, per la classifica, Novarese che in coppia con Fanton ce la fanno a riportare una Stratos nei primi dieci posti, il giusto premio ad una gara intelligente. Mentre Alen, che ha vinto subito a Campovagli si ripete a Stazzu Pascali, Biasion, forando e perdendo quasi un minuto, lasca la posizione a Cinotto. E Cinotto va subito a difendere il suo quarto posto conquistando la prova di Cresciuleddu e quella di Luogosanto dove Novarese perde, per una toccata, sui tre minuti e viene ricacciato un po' indiero. Una prova più in la Bettega corona il suo inseguimento al primato di gruppo che toglie a Ricci (la cui Talbot da un paio di prove ha le ruote anteriori un po' aperte e non è il massimo — ovviamente — in fatto di guidabilità).

Non ha invece più molto da inseguire Capone che già alla seconda speciale aveva messo du cuote nel fosso e per toglierle ha perso 4 minuti che hanno in pare frustrato il suo bell'andare nella seconda tappa. Tutt'al più un

perso 4 minuti che nanno in par-te frustrato il suo bell'andare nel-la seconda tappa. Tutt'al più il fresco sposo (complimenti a lui ed alla gentile Marina) e Maran possono andare a caccia di qual-che altro bel tempo.

possono andare a caccia di qualche altro bel tempo.

Ma ormat gli occhi e soprattutto gli orecchi di tutti sono sulla Escort di Airikkala che marcia desolatamente a tre cilindri molto spesso. Intanto si ferma la 131 di Busseni e Bondesan, di nuovo in odore di decimo posto, con il cambio rotto. In testa neila prova un tandem: Cinotto e Vudafieri. Di qui alla fine restano ancora cinque prove dopo che i commissari hanno deciso di annullare nuovamente quella di Putzolu (e questa volta la decisione non dispiace affatto ad Airikkala...). Di cose ne possono cambiare ma solo in teoria. In pratica la classifica non muta più dopo che è entrato nei primi dieci Cunico con la Fiesta. Alen di prove ne vince un altro paio, una la vince Cinotto e le ultime due sono per Ormezzano, l'unico a tirare davvero nel finale alla caccia dei suoi primi punti (di Gr. 2) del 1981. L'ultimissima emozione è Airikkala ad offrita (di Gr. 2) del 1981. L'ultimissima emozione è Airikkala ad offrirla presentandosi sotto la pedana quando una ventina di macchine sono già allineate in attesa del gran finale. L'ultimo trasferimento per lui è stato piuttosto penoso con il motore estremamente zoppicante sotto i 5000 giri al minuto. Il secondo posto basta comunque a ripagarlo del batticuore ed a lanciarlo al terzo posto nella graduatoria europea.

CLASSIFICA FINALE A 112

1. Fabbri P.-Coti; 2. De Paoli-Gorini a 7"; 3. Glammarini-Ortenzi a 18";

4. Boni-Flori a 35"; 5. Cannobio-Cavallo a 1'02"; 6. Rossi-Bertini a 1'37"; 7. Ancone Al.-Cavagnett a 1'38"; 8. Moretti-Cecchini a 3'42"; 9. Porceliana-Gallione a 4'04"; 10. Conti-Tron a 5'07"; 11. Sparpaglione-Daffara a 5'19"; 12. Blondi-Magnani a 6'20"; 13. Vittadini M.-Vittadini a 7'22"; 14. Baratella-Bolzoni a 8'55"; 15. Turri-Trombi a 9'24"; 16. Ancone A.-Ghetti a 9'28"; 17. Saldarini-Bay a 11'04"; 18. Accordino-Sergi a 12'23"; 19. Galatini-Ribelli a 12'35"; 20. Montalbano-Vincentel a 17'33"; 21. Vedovello-Minnye a 19'15".

LAVANTTALER MITTERNACHTSRALLY

LAVANTTALER MITTERNACHTSRALLY
5 aprile 1981 · Valevole quale 3.
prova del campionato austriaco e
1. prova della Coppa Alps-Adria ·
Wolfsberg (Austria)
1. Ceccato-De Antoni (Flat Abarth
131) 2'27''34; 2. Stigler-Lukarsch (Audi 80) 2'31''11; 3. Kainay-Hinterleitner (Escort gr. 1) 2'31''35; 4. Corradin-Falcon (Flat Abarth 131) 2'
32''23; 5. Passutti-Danelutti (Opei
Kadett GTE) 2'34''09; 6. Purkowitzerkrapesch (Skoda 130 RS) 2'37''18;
7. Meditz-Kloss (Talbot Ti) 2'39''48;
8. Valusek-Jirasko (Skoda 130 RS)
2'40''02; 9. Corrado Candotta (Fiat
Ritmo) 2'40''35; 10. Diepold-Enders
(Opel Kadett GTE) 2'41''29; ...19.
Mulas-Monis (Opel Kadett GTE) 2
50''47; ...24. De Orlando-Corrazza
(Fiat 127) 2'53''66; ...26. Giannattaccio-Bellemo (Alfasud) 2'54''10; 27. Chiando-Corrazza Lhiat 127] 2'53''06; ... 26. Glannara taccio-Bellemo (Alfasud) 2'54''10; 27. Ceccato-Muraro (Fiat 127) 2'55''49; 28. Gercel-Gercel (Opel Kadett) 2'59''31; 31. Volpato-Aussenda (Fiat Ritmo) 3'05''06.

CECCATO inaugura l'ALPE-Adria

WOLFSBERG - Si è concluso domenica 5 aprile con una vittoria dell'equipaggio italiano Ceccato-De Antoni su Fiat Abarth 131 il « Laventtaler Mitternachtsrally », terza prova del campionato austriaco e prima gara della Coppa Alpe-Adria. Ceccato aveva ben 3'37" di vantaggio al traguardo nei confronti degli austriaci Stigler-Lukarsch (Audi 30) e il sensazionale Gerhard Kalnay con la Escort gr. 1. In quarta posizione il secondo team italiano, quello di Corradin-Falcon (Fiat Abarth 131).

Il rally si è disputato su 490 km di percorso con venti speciali per un totale di 208 km. Ceccato ha vinto 17 delle 20 speciali, Kalnay 2 e Wallner, che ha occupato a lungo il terzo posto ma che ha poi dovuto ritirarsi per uscita di strada, una speciale.

Tra gli austriaci più famosi mancava Franz Wittmann con la sua Porsche, perché era già partito per il Safari, che disputa con una Landa austriaca, e Sepp Haider, che non aveva ottenuto una macchina per questo rally del suo direttore di tsam Irmscher, sebbene avesse originalmente dovuto provare un nuovo motore in questa occasione. Tra i nomi famosi che hanno preso il via, Georg Fischer ha dovuto abbandonare per rottura del carter dell'olio, Bitter si è ritirato in seguito ad un incidente

Hannes Ch. Steinmann

Tra le donne dell'EST Ana-Sonia...

ZAGABRIA - Cinquantacinque equipaggi femminili dalla Bulgaria, Cecoslovacchia e Jugoslavia hanno partecipato a questo tradizionale Rally de Femmes e quest'anno gli organizzatori avevano reso molto interessante il percorso con alcuni tratti segreti comunicati ai concorrenti solo al via.

cuni tratti segreti comunicati ai concorrenti solo al via. La vittoria assoluta è andata quest'anno ad Ana-Sonja Kezele al volante di una Zastava 750, che è riuscita di rimanere davanti ad aicuni equipaggi vincenti degli anni passati, vincendo anche una speciale. Gli equipaggi stranieri non avevano aicuna possibilità di aggiudicarsi uno dei primi posti a causa delle loro macchine inadatte e troppo grandi.

Branko Bozic

RALLY DE FEMMES - Zagabria 7 marzo 1981 LA CLASSIFICA

LA CLASSIFICA

1. Ana-Sonja Kezele-Stancic (Zastava 750) 1104 punti di pnealizzazione; 2. Horvat-Grilec (Mini Morris
1000) 1121; 3. Regvart-MaksImovic
(Innocenti Cooper) 1231

MOFFA ha più RITMO a RICCIA

RICCIA. Il 3. Rally Città di Riccia è vissuto sul duello all'ultimo secondo fra le due Ritmo 75 gruppo 2 di Bruno Moffa e di Antonio Faragone, preparate rispettivamente da Valtellina e da Bartolini. Il lo-ro scontro ha entusiasmato il numeroso pubblico che, come ogni anno, ha fatto da cornice a questa gara, organizzata dall'Automobile Club Campobasso con la collabo-razione della Campobasso Corse. razione della Campooasso Corse.

La manifestazione, valida per la
Coppa CSAI, Rally 2. serie (1. zona), era intitolata all'ex Presidente
della scuderia molisana, Piero Petrumpi scomparso un anno fa.
Azzerata facilmente da 11 equipaggi la 1. PS le ostilità si accendevano nella prova successiva, dove Moffa e Faragone facevano registrare il miglior tempo ex aequo, con l'14", davanti a Nicolò (Simca R2 Gruppo 2) con l'15" e Canzoneri (Escort gruppo 1) con 1'16". Stessa musica nel 2, giro. 15 equipaggi azzeravano la 3. PS eppoi i due battistrada ottenevano eppoi i due battistrada ottenevano il miglior tempo, sempre con l'14" nella 4. prova davanti a Cavone (Golf GTI Gruppo 1) Evangelista (Kadett GTE gruppo 1) e Canzo-neri, (tutti e tre con l'15").

Quindi dopo metà gara i due pi-loti di Campobasso erano ancora a pari merito al vertice della clas-sifica provvisoria con due secondi di vantaggio su Nicolò e Canzoneri. Soltanto nella 5. prova, quella su sterrato, Moffa è riuscito ad ave-re ragione dell'irresistibile avversario e gli ha dato due secondi. Una volta rimasto solo al comanido, ha fatto il possibile per prendere il largo e nell'altra prova gli ha dato altri 4". A questo punto è praticamente finita la gara perché la 7. prova è stata annullata (trop-po pubblico sul percorso) e, poco dopo, Faragone è stato costretto al ritiro per noie meccaniche (valvo-le). Nell'ultima prova, vinta sem-pre da Moffa, si metteva in eviden-za Evangelista che si portava cosl al 2. posto assoluto davanti a Ni-colò, Cavone e Canzoneri.

Altrettanto avvincenti gli scontri nel gruppo 1, come nella 1150, do-ve Buffolano e Di Zazzo hanno con-cluso a pari merito e si è dovuto cluso a pari merito e si è dovuto ricorrere alla prova discriminante che ha favorito il casertano. Nella 1000 Paventi ce l'ha fatta per un pelo su Grumetti, mentre Pizzuti e Capone non hanno avuto problemi ad aggiudicarsi la 1300 e 1600, rispettivamente ai danni di Bucci e De Marco. Nei gruppi 3 e 4 si sono registrati i successi di Cimmino e di Rinaldi. Nel gruppo 2, oltre a Moffa, si sono poi imposti Giancola e Nicolò.

cola e Nicolò.

Del 74 equipaggi partiti, ne sono arrivati al traguardo, dopo
oltre 8 ore di gara, soltanto 60.

Quelli che mancano all'appello sono stati fermati da guasti o da
uscite di strada. Una di queste,
abbastanza spettacolare, è capitata a «Kamikaze» che nella 2.

P.S., tenendo fede al suo pseudosimo è valeto via fermandosi pel P.S., tenendo fede al suo pseudo-nimo, è volato via, fermandosi nel prato sottostante. A fine gara so-no state sottoposte a verifiche ben 7 vetture, 5 d'ufficio e 2 per re-clamo. Il reclamo è stato presen-tato da De Marco contro Cavone tato da De Marco contro Cavone (1600 gruppo 1) per le gomme. Sono state poi smontate d'ufficio le prime tre vetture della 1150 gruppo 1, cioè la 127 Sport di Buffolano e le A 112 di Di Zazzo e Terrera. Poi le prime due vetture del gruppo 3, vale a dire la Beta Montecarlo di Cimmino e la Fulvia HF 1600 di Grolla. A queste verifiche sono risultate irqueste verifiche sono risultate ir-regolari la Golf gruppo I (gom-me) di Cavone e la Fulvia HF gruppo 3 (filtro aria) di Sgrolla pertanto i due piloti sono stati esclusi dalla classifica.

Gino Papale

Gloria al figlio e al fratello...

Due illustri «rampolli» si sono messi in luce nella gara di Formula Atlantic disputata come avanspettacolo al G.P. USA-Ovest a Long Beach: il vincitore è stato Geoff Bra-bham, figlio di Jack, tre volte mondiale di F. 1 l'ultima delle quali nel '66 con una macchina da lui stesso costruita (caso finora unico). Accanto a lui, sul podio con la «miss», Jacques Villeneuve, fratello di Gilles, mancato protagonista dell'euro F. 3 con la March-Alfa Romeo (Sporting

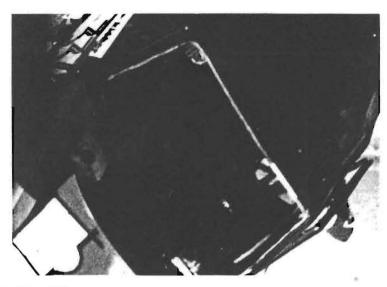


Two famous « kids » showed an impressive performance in the F. Atlantic race which was a supporting event of the USA West GP at Long Beach: the winner was Geoff Brabham, son of Jack, threetime World Champion, the last time in 1966 with a car of his own construction (something unknown to that day). Beside him on the ro-strum with the Miss: Jacques Villeneuve, Gilles' brother, the would-be hero of the EF3C with a March-Alfa Romeo

La Sardegna «toccata con mano»

La prova deil'Isuledda, nel Rally della Costa Smeralda, ha sottoposto tutti gli equipaggi in gara ad acro-batiche esibizioni di salto in alto e în lungo, în questa piccola... olimpiade qualcuno ha finito la corsa, come è accaduto a Ravasi, il quale sulla A 112 è incorso in un capottamento impressionante, che gli ha fatto « toccare con mano » la dura terra isolana (Attualfoto)

The Isuledda special stage of the Costa Smeralda forced all teams to perform stunts and high and long jumps. In these small ... Olympic Games someone finished the event, like Ravasi, who made an impressive roll with his A 112, which made him « touch » the hard insular ground





AUTO SHOP A

GROS - AUTO VENDITORE AUTORIZZATO

FIAT

ATTENZIONE!!!

GROS AUTO vi da una mano, il piacere di scegliere e non sbagliare tra nuovo e usato di tutte le marche

GROS - AUTO 1

GROS - AUTO 2

GROS - AUTO3

SCONTI, SCONTI particolari

Salvatore Calascibetta

Via Vann'Anto 8-14 - 90144 Palermo (tra via G. Leopardi e via F. Lo Jacono) Telefono (001) 291497 - 297282

Concessionario escluaivo per la Sicilia: LINEA SPORT TUTE FPT SASSA ROLL BAR ALQUATI ELABORAZIONI MOMO VOLANTI E RUOTE

OMP EQUIPMENTS LESTER SPOILER E CODOLINI

IIIPOLE IIIPOSITIONs.d.

PROMOZIONE '81

- Accessoristica completa per: AUTO e FUORISTRADA
- Abbigliamento IGNIFUGO
- Accessori da competizione
- Vasto assortimento candele da competizione

90100 PALERMO - Via Pipitone Federico 21/23 (angolo Via Torquato Tasso) Telef, 091/294147

RIVENDITORE AUTORIZZATO





PROSSIMA DISPONIBILITA'
CAMBIO RAVVICINATO TALBOT TI 1500 GR. 1



PALERMO

VENDITA E ASSISTENZA PNEUMATICI CONVERGENZA ELETTRONICA **EQUILIBRATURA** RUOTE CERCHI IN LEGA LEGGERA

SPECIALIZZATO COPERTURE RACING

PALERMO



- CERCHI IN LEGA
- SPEDIZIONI CONTRASSEGNO

■ SERVIZIO CORSE

 DISTRIBUTORE
 SICILIA e CALABRIA PNEUMATIC! RACING KLEBER MICHELIN GOODYEAR

90144 PALERMO - VIA VALDERICE, 50 - TEL. 091/51.96.86





CHAMPION

COMMERCIO INGROSSO - DETTAGLIO RICAMBI AUTO AUTORADIO AUTOVOX

Tel. 091 - 250119 / 296113 90143 PALERMO - VIA LAURANA, 44