

RALLY DELLA LANA

4* gara del campionato italiano rally internazionali
Percorso: due tappe con 37 speciali di cui quattro annullate
Biella, 2-3-4-5 giugno 1983

Classifica finale (149 partiti, 52 arrivati)

EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1. Capone-Pirollo	Lancia Rally	I	B	4.43'36"
2. Biasion-Siviero	Lancia Rally	I	B	a 1'06"
3. Cunico-Bartolich	Lancia Wurth	I	B	a 2'10"
4. Cerrato-Cerri	Opel Manta 400	I	B	a 3'03"
5. Tabaton-Tedeschini	Lancia Wurth	I	B	a 3'25"
6. Carron-Racine	Porsche 930	CH	4	a 31'48"
7. Chapuis-Remy	Porsche	CH	4	a 32'50"
8. Cassinis-Necco	Opel Manta	I	A	a 36'17"
9. Rajneri-Miselli	Ritmo 125	I	A	a 36'34"
10. Barbarigo-Maulini	Porsche SC	I	B	a 42'36"

I vincitori di classe

GRUPPO N

Classe 4: 1. Gabella-Schmid (Ford Escort RS) 5.59'45".

Classe 5: 1. Fabbri-Cecchini (Ritmo 125) 5.34'26".

Classe 6: 1. Maneo-Zangrandi (Alfa Romeo GTV) 5.33'24".

GRUPPO A

Classe 2: 1. Conti-Benedetto (Fiat 127) 5.49'18".

Classe 4: 1. Donolato-Ghetti (Alfasud T1) 5.57'53".

Classe 5: 1. Cassinis-Necco (Opel Manta GTE) 5.20'03".

GRUPPO 2

Classe 2: 1. Tillon-Mozzillo (A 112 Abarth) 6.13'45".

Classe 3: 1. Miramonti-Bardotti (Alfasud T1) 6.03'13".

Classe 4: 1. Gamberini-Bovo (Talbot Sunbeam) 5.52'26".

Classe 5: 1. «Tchine»-Thimonier (Opel Ascona) 5.34'13".

GRUPPO B

Classe 3: 1. Riva-Puppin (Citroën Visa) 7.19'14".

Classe 4: 1. Capone-Pirollo (Lancia Rally) 4.43'46".

GRUPPO 4

Classe 3: 1. Graf-Gaudin (Renault 5 Turbo) 5.33'14".

Classe 4: 1. Carron-Racine (Porsche 930) 5.15'34".

Classifica scuderie: 1. Scuderia Grifone; 2. Biella Corse.

I vincitori delle speciali

1. Cunico 17; 2. Capone 10; 3. Biasion 3; 4. Tabaton 1; 4. Cerrato 1.

TROFEO A 112

Torricelli, ma che lotta!

BIELLA — Fino all'ultimo è stato un susseguirsi di emozioni, come nella tradizione di questo sempre più selettivo campionato Autobianchi A 112 Abarth. I due fratelli Torricelli ce l'hanno fatta a vincere la quarta gara alla quale hanno preso parte 43 equipaggi.

I Torricelli hanno fatto la loro corsa prima del ritiro alla 4. e 5. prova, susu Carrera e Lago, poi su Canobbio, che era riuscito a riportarsi in seconda posizione dopo aver effettuato una bella rimonta dalle retrovie della classifica in cui era precipitato avendo pagato un minuto di penalità ad un C. O. per una distrazione del suo navigatore. Canobbio è stato poi costretto al ritiro nel corso della penultima prova.

Carlo Burlando

Così l'Europeo (dopo 20 gare)

1. Biasion (Lancia)	p. 310
2. Zanini (Talbot)	140
3. Cunico (Lancia)	112
4. Capone (Lancia)	110
5. Duez (Audi)	100
6. Lampi (Audi)	88
7. Cerrato (Opel)	85
8. Cinotto (Lancia)	84
9. Mikkola (Audi)	80
10. Tabaton (Lancia)	76

Così il tricolore (dopo 4 gare)

1. Biasion-Siviero (Lancia)	p. 245
2. Cunico-Bartolich (Lancia)	196
3. Capone-Pirollo (Lancia)	185
4. Cerrato-Cerri (Opel)	155
5. Cinotto-Cresto (Lancia)	150
6. Tabaton-Tedeschini (Lancia)	99
7. Ormezzano-Berro	90
8. Bentivogli (Alfa)	75
9. Tony-Radaelli (Ferrari)	50
10. Tognana-De Antoni (Lancia)	40
10. Noberasco-Ulivi (Alfa)	40

TROFEO A 112

5 giugno 1983 Biella

Classifica della 4. gara: 1. Torricelli-Torricelli in 2.08'38"; 2. Andolfi-Ercolani a 4"; 3. Pizio-Bossi a 38"; 4. Salvan-Condotta a 1'05"; 5. Corredig-Zamparutti a 2'20"; 6. Faggio-Valli a 2'49"; 7. Muin-Polesen a 4'18"; 8. Berton-Trevisan a 4'49"; 9. Miglioli-Mengoli a 5'32"; 10. Pelloni-Casari a 6'07"; 11. Sullioti-Pezzati a 6'26"; 12. Bellan-Oleppo a 6'39"; 13. Majier-Convoso a 7'14"; 14. Comba-Gioielli a 7'15"; 15. Coccia-Demichelli a 7'39"; 16. Rivoira-Costa a 8'17"; 17. Audibussio-Tartaglin a 9'11"; 18. Birbes-Macchino a 9'27"; 19. Montalbano-Mirto a 10'21"; 20. Galli-Severi a 12'16"; 21. Schiavo-Balestra a 12'27"; 22. Lucini-Crestan a 13'33"; 23. Cigala-Cigala a 13'50"; 24. Marinone-Coda a 14'43".

Classifica del Trofeo: 1. Canobbio p. 52; 2. Andolfi e Torricelli 50; 4. Salvan 30.

COPPA ALPE ADRIA

Successo azzurro

ZAGABRIA — L'italiano Timo Tolfo con il copilota Flavio Zanella del Jolly Club Milano si sono aggiudicati il 1. Rally di Croazia. Sebbene abbia offerto una buona prestazione, il campione jugoslavo Kuzmic (Renault 5 Turbo) non è riuscito a conquistare un'altra vittoria nella Coppa Alpe-Adria. Kuzmic ha vinto 13 delle 15 speciali, mentre Tolfo se ne è aggiudicato soltanto due. Solo dopo il cedimento di un filtro dell'olio del suo turbo, Kuzmic ha perso 13", retrocedendo al 3. posto nella classifica assoluta. Come in occasione del Rally Saturnus tre settimane fa, Boroko Skuric (Opel kadett GTE, gr. A) ha disputato una bella gara

con la vettura preparata ed assistita da Carenini, classificandosi al 2. posto, mentre il secondo equipaggio italiano Volpati-Sainati (Ritmo 75) si è ritirato per noie al cambio nella 6. speciale quando occupava il 4. posto.

Branko Bozic

COPPA ALPE-ADRIA

Zagabria, 3-4 giugno 1983

1. Rally di Croazia

La classifica: 1. Tolfo-Zanella (Fiat 131 Abarth) 2.39'54"; 2. Skuric-Devunic (Opel Kadett GTE) 2.41'22"; 3. Kuzmic-Sali (Renault 5 Turbo) 2.53'41"; 4. Vidic-Klemencic (Saab 99 Turbo) 2.54'17"; 5. Zonba-Kozar (Zastava 101) 2.54'56". La classifica della Coppa dopo 3 prove: Kuzmic 132 punti; 2. Tolfo 112; 3. Habicht 106; 4. Sixt 76; 5. Skuric 72; 6. Volpato 71.

□ ZANUSSI — I programmi di Zanussi-Follon con la Lancia Rally Emimence prevedono ora la partecipazione ai seguenti rally: Ypres, Hunsruch, Madeira, Antibes e Tour de France.

Zanussi ha svolto, la settimana pre-

cedente al Rally della Lana, una seduta di prove, come già nel Quattro Regioni, assistito dai tecnici della Michelin che intendono sviluppare, con la collaborazione del pilota italiano e del suo preparatore Volta, le gomme francesi da abbinare alla nuova Lancia.

sabelt

cinture di sicurezza

Concorso giornalistico "Sicurezza, un dovere."

CINTURA SÌ, CINTURA NO - I più si interrogano sulla loro obbligatorietà. Metterle, non metterle, la moda cosa dice? E se poi cadono i calzoni, come la mettiamo? Ad un ricevimento sarebbe molto spiacevole, anche se in una festa «in» potreste essere scambiati per degli originali da imitare immediatamente. Le cinture da sempre sono state un aggeggiamento importante per l'umanità; oltre a quelle dei calzoni esistevano le molto meno piacevoli cinture di castità che, ovviamente, non erano prodotte dalla Sabelt, ma venivano realizzate da sapienti artigiani. Spesso sbagliavano le misure e l'intero apparato finiva per «strozzare» il soggetto cui veniva applicato. Dalla cintura iniziale si è via via giunti alle attuali, che poco hanno a che spartire con quelle più vistose del medio evo. E pure il gradimento dell'utente ha subito notevoli variazioni che non è il caso di enumerare.

Le cinture hanno allora perso

gran parte dell'ingombro antico e si sono trasformate in oggetto di sicurezza. Chi vuole portare la moglie a passeggio senza consentirle di entrare nei negozi e dilapidare patrimoni, può metterle una cintura di sicurezza con cui stratonarla quando tenta di varcare la soglia di un esercizio. Stesso per i bambini golosi che vengono legati dai genitori e trattenuti saldamente in prossimità delle pasticcerie. Esistono infine le cinture di sicurezza per automobile, ma su queste è inutile insistere tanto c'è Ketty Tabakov che parla in continuazione. Ormai ha saturato tutto e tutti con il ritornello che fanno bene, che salvano la vita, che anche i bambini dovrebbero metterle, ecc...

Allora cosa aspettate? Mettetele queste benedette cinture, altrimenti la Tabakov vi renderà la vita impossibile.

Giuliano Musi

Stadio-Corriere dello Sport