



24-27 giugno 1981

Rally valido per il campionato europeo conduttori coeff. 2, campionato rally internazionali, campionato nazionale Francia e Belgio, 5. campionato A112 70 HP, challenge Alberto Alberti.

COSÌ (in 33) al traguardo

1. Bettega-Perissinot (Fiat 131 Abarth) 5.21'57"; 2. « Tony » Rudy (Opel Ascona 400) a 3'53"; 3. Tognana-Cresto (Fiat 131 Abarth) a 4'28"; 4. Carrotta-Amara (Opel Ascona) a 22'27"; 5. Gerbino-Mollica (Talbot Lotus) a 28'50"; 6. Bentivogli-Evangelisti (Ford Escort) a 30'15"; 7. Zanetti-Stradella (Opel Ascona) a 31'12"; 8. Bernocchi-Chitarin (Opel Ascona 400) a 41'01"; 9. Bigo-Grassi (Opel Ascona) a 42'54"; 10. Zordan-Ciocca (Fiat 131 Abarth) a 44'41"; 11. « Giubar » Morelli (Opel Ascona) a 49'00"; 12. Rossi-Krisa (Porsche Carrera) a 52'21"; 13. Pigoli-Roda (Opel Ascona) a 53'10"; 14. Maccacena-Ceccanti (Ford Escort) a 55'54"; 15. Filucchi-Antonelli (Ford Escort) a 1.02'57"; 16. Ricci-Torti (Opel Kadett) a 1.04'44"; 17. Recordati-Maggi (Opel Ascona 400) a 1.05'10"; 18. « Miky » Zanetti (Opel Kadett) a 1.07'43"; 19. Hallivelais-Echxarkos (Ford Escort) a 1.13'47"; 20. Breschi-Fedi (Alfasud) a 1.14'55"; 21. Landi-Moni (Ford Escort) a 1.16'29"; 22. Rigali-Melillo (Fiat 127) a 1.25'51"; 23. Lusa-Rambelli (Fiat 127) a 1.28'29"; 24. Rossi-Bersaglini (Opel Kadett) a 1.32'49"; 25. Biagiotti-Pinasco (Ford Fiesta) a 1.34'18"; 26. Chiti-Rosati (Peugeot 104) a 1.37'12"; 27. Dal Canto-Marcelli (VW Golf) a 1.39'24"; 28. Ameglio-Stuani (Peugeot 104) a 1.42'20"; 29. Vanni-Chiappa (Ford Escort) a 1.53'03"; 30. « Bivar » Dalla Valle (Peugeot 104) a 1.55'19"; 31. Dal Porto-Ceccarini (A112) a 1.59'09"; 32. Barbieri-Moggia (Beta Montecarlo) a 2.17'58"; 33. Ferrando-Barberis (Talbot) a 3.15'10".

CLASSIFICHE FINALI DI CLASSE

Gruppo 1 - classe 1150 cmc: 1. Rigali-Melillo (Fiat 127) 6.50'18"; 2. Lusa-Rambelli (Fiat 127) a 2'38"; 3. Biagiotti-Pinasco (Ford Fiesta) a 8'27"; 4. Chiti-Rosati (Peugeot 104) a 11'21"; 5. Ameglio-Stuani (Peugeot 104) a 16'29"; 6. Dal Porto-Ceccarini (A112) a 33'18".

Gruppo 1 - classe 1600 cmc: 1. Dal Canto-Marcelli (VW Golf) 7.04'21"; 2. Vanni-Chiappa (Ford Escort) a 13'39"; 3. Ferrando-Barberis (Talbot).

Gruppo 1 - classe 2000 cmc: 1. Bentivogli-Evangelisti (Ford Escort) 5.55'42"; 2. Zanetti-Stradella (Opel Ascona) a 27'; 3. Bigo-Grassi (Opel Ascona) a 12'09"; 4. Pigoli-Roda (Opel Ascona) a 22'25"; 5. Maccacena-Ceccanti (Ford Escort) a 25'09"; 6. Filucchi-Antonelli (Ford Escort) a 32'12"; 7. Ricci-Torti (Opel Kadett) a 33'59"; 8. Rossi-Bersaglini.

Gruppo 2 - classe 1300 cmc: 1. « Miky » Zanetti (Opel Kadett) 6.32'40"; 2. Breschi-Fedi (Alfasud) a 7'12"; 3. Landi-Moni (Ford Escort) a 8'16"; 4. « Bivar » Dalla Valle (Peugeot 104) a 47'36".

Gruppo 2 - classe 2000 cmc: 1. « Giubar » Morelli (Opel Ascona) 6.13'57"; 2. Hallivelais-Echxarkos (Ford Escort) a 24'47".

Gruppo 3 - classe oltre 2000 cmc: 1. Rossi-Krisa (Porsche Carrera) 6.17'18"; 2. Barbieri-Moggia (Beta Montecarlo) a 1.25'37".

Gruppo 4 - classe 2000 cmc: 1. Bettega-Perissinot (Fiat 131 Abarth) 5.24'57"; 2. Tognana-Cresto (Fiat 131 Abarth) a 4'28"; 3. Zordan-Ciocca (Fiat 131 Abarth) a 44'41".

Gruppo 4 - classe oltre 2000 cmc: 1. « Tony » Rudy (Opel Ascona) 5.28'50"; 2. Carrotta-Amara (Opel Ascona) a 18'34"; 3. Bernocchi-Chitarin (Opel Ascona) a 37'08"; 4. Recordati-Maggi (Opel Ascona).

I VINCITORI DELLA P.S.

Lucky e Tony hanno una prova a pari merito così come Tony, Bettega e Vudafieri.

IL RALLY DEL CIOCCO HA SCONVOLTO IL CAMPIONATO ITALIANO

Tony: «Vuda non è più imbattibile»

IL CIOCCO - Attilio Bettega e Maurizio Perissinot giungono all'arrivo con la freschezza di chi deve invece iniziare una gara, quella tranquillità che ha stupito chi vedeva scendere alle assistenze un Bettega in forma smagliante a differenza dei suoi avversari, decisamente più provati: «Qualcuno mi ha detto che dopo una gara come l'Acropoli questa deve essermi sembrata una passeggiata. E' in parte vero, perché all'Acropoli da quando parti a quando arrivi non hai un attimo di tregua, qui vi sono più soste fra riordinamenti, parchi assistenza ed assistenze non tirate. Comunque una gara come il Ciocco la paragonerei ad una gara in circuito, perché devi essere sempre al limite e sempre concentrato: nelle gare più brevi, un errore o un attimo di rilassatezza si pagano di più, perché dopo hai minori possibilità di recuperare».

Tony Fassina ha incrementato le proprie possibilità di vittoria in campionato: «Qui al Ciocco si è visto chiaramente che Vudafieri non è imbattibile, che è possibile stargli davanti e questo mi rende ottimista e mi carica per il prossimo appuntamento».

Superato il momento nero di inizio stagione, Tognana è al suo secondo risultato utile consecutivo: «Purtroppo ho potuto disporre di gomme migliori soltanto nelle ultime battute della gara, dopo il ritiro di

Vudafieri, e quando ho cambiato coperture i miei tempi, si sono avvicinati a quelli di Tony. Poi, al primo passaggio sulla prova di Orecchiella, sulla terra, ho montato le gomme da fango ed ho perso parecchio, non so se perché non vi sono abituato o perché è stata decisamente una scelta poco felice. Al secondo passaggio, comunque, con le MS, ho ottenuto un tempo nettamente migliore. Ora non posso anticipare niente sui miei programmi futuri. Nei prossimi giorni vi sarà una riunione ai vertici Fiat e saprò se sarò o meno al via del Colline di Romagna».

Chi avrebbe meritato un buon piazzamento, perché ha mostrato che la sua classe di un tempo non è stata cancellata dagli anni è Maurizio Verini: «Nell'ultima tappa avevo rallentato il ritmo perché disponevo solo di gomme dure e non potevo certo competere con Tony e Tognana. Purtroppo sono incorso in un'uscita di strada delle più banali: ho chiuso una curva, sono salito su una pietra e quindi sono rimbalzato sull'altro lato della strada dove speravo di fermarmi. Invece la mia macchina ha continuato a marciare nella scarpata per circa venti metri rendendo impossibile il rimetterla in corsa».

Roberta Gremignani

MATTIA CERCA DI STRAFARE NEL FINALE ED ESCE DI STRADA, E IL RALLY NEL RALLY RITROVA UN PROTAGONISTA

«Guizzo» nell'A112

IL CIOCCO - Se si potesse rappresentare la prima delle cinque gare in programma per il secondo girone del campionato Autobianchi A 112 Abarth 70 HP in un grafico raffigurante i movimenti alterni e coordinati dei 38 concorrenti sull'asfalto tormentato e selettivo del rally del Ciocco, c'è da scommettere che si rimarrebbe molto perplessi sulla scelta del pilota che ha imposto sugli altri una maggiore superiorità. Apparentemente la scelta dovrebbe cadere sull'equipaggio della Grifone Sias, Guizzardi-Ghetti che è riuscito a cogliere il successo pieno, tra l'altro molto meritato in una corsa oltre che generosa e determinata, anche piena di buon senso. E' stata una bella vittoria conquistata con una condotta di gara intelligente ed accorta, impostata prima sulla difensiva e poi sull'attacco. Un attacco che ha obbligato l'altro equipaggio della Grifone Sias, Nattia-Cassina che sino alla penultima prova aveva guidato (sia pure con scarso margine) la classifica provvisoria della gara a correre oltre il limite con la conseguenza di una rovinosa uscita di strada. Crediamo perciò non sia giusto dimenticare chi aveva impegnato il più serrato dialogo con il vincitore.

Al secondo posto si è classificato l'equipaggio leader del campionato Fabbri-Comandini, una piazza d'onore che ha loro fruttato altri punti preziosi da aggiungere alla già ricca collana di leader. I due portacolori della Saracena escono quindi a testa alta da questo impegno agonistico per essersi battuti costantemente al limite delle loro possibilità senza mai arrendersi, contenendo prima l'arrembante offensiva di Mattia, Canobbio e Guizzardi quindi contrattaccando nel finale per tentare di prendere come già alle Quattro regioni le redini della gara. Canobbio-Canova hanno ribadito il loro ottimo livello di preparazione e di classe (l'uscita di strada alla terza «speciale» ha impedito loro di porre maggiormente in risalto una spiccata personalità che rappresenta a sufficienza la estrema incertezza che caratterizza il campionato). Così pure De Paoli-Gorini i quali conquistando la terza piazza, hanno fornito una nuova positiva prova. E Gianmarini-Ortenzi che, diabolicamente, con una esaltante ultima prova si sono costruiti il piedistallo per la conquista della sesta piazza

ai danni dei giovani Bianchi-Giudici che stanno concretizzando tutto il bene che già si diceva nella passata edizione.

Nella Coppa delle Dame, il Ciocco Jaurea (ed il verbo non è fuori luogo) la Sparnacci, ma assegna la palma della matrice alla sfortunata Alberi. Ha vinto la prima, alla sua terza esibizione nel campionato. L'Alberi in coppia con la «Minnie» puntava alla vittoria anche per «rompere» con la sfortunata che l'aveva perseguitata in altre prove. Decisamente però tra l'Alberi e la malasorte il dialogo è sempre aperto. Dopo essersi imposta nelle prime sei prove, facendo segnare dei tempi di valore assoluto ed aver opposto valida resistenza alla Riva, la leader della classifica (che nella nona speciale è uscita di strada per la foga di recuperare), l'Alberi si è vista escludere dalla classifica per un errore della sua navigatrice che si è dimenticata di presentare la tabella di marcia all'ultimo controllo orario. Beffa e successo alla Sparnacci.

Carlo Burlando

6. prova del campionato A112 70 HP

LA CLASSIFICA

1. Guizzardi-Ghetti 1.38'31"; 2. Fabbri-Comandini a 1'32"; 3. De Paoli-Gorini a 1'54"; 4. Dionisi-Borghesi a 2'05"; 5. Signori-Padoan a 2'36"; 6. Gianmarini-Ortenzi a 2'37"; 7. Bianchi-Giudice a 2'41"; 8. Porcellana-Fracone a 2'58"; 9. Ancona-Pondrelli a 3'10"; 10. Turri-Trombi a 3'11"; 11. Sandona-Perissinot a 3'23"; 12. Paganessi-Amati a 3'53"; 13. Fabbri-Tarzia a 3'59"; 14. Valentino-Rovelli a 4'24"; 15. Tonetti-Perossini a 5'08"; 16. Canobbio-Canova a 5'38"; 17. Scanferlato-Scanferlato a 6'46"; 18. Leali-Di Martino a 7'12"; 19. Mattio-Deaglio a 7'37"; 20. Biondi-Magnani a 8'06"; 21. Galatini-Ribelli a 9'46"; 22. Accordino-Sergi a 11'47"; 23. Sparnacci-Boschian a 13'08"; 24. Pellegrinuocci-Caschi a 15'31"; 25. Pittino-Gasparin a 27'14".

Così il campionato Autobianchi (dopo il rally del Ciocco)

1. Fabbri p. 90; 2. De Paoli 54; 3. Gianmarini 43; 4. Spongia 39; 5. Canobbio 34; 6. Boni 30; 7. Mattia 29; 8. Signori 22; 9. Bianchi 21; 10. Guizzardi 20.

UNO «STRANO» PASSAGGIO DI GRADO PER TRESER

L'Audi Sport a Roede

IL CIOCCO - Con uno scarno comunicato, l'Audi Sport ha annunciato che Walter Treser ha assunto la carica di responsabile del settore ricerche e sviluppi della Casa Tedesca e che Reinhold Roede, già coordinatore logistico, è il nuovo responsabile sui campi di gara della attività sportiva Audi. Quella della sostituzione di Treser era la notizia che ci si attendeva nei giorni successivi alla squalifica greca e che era stata invece smentita dalle fonti ufficiali. Per spiegare questo avvicendamento bisogna quindi andare indietro nel tempo, quando l'Audi Sport correva con le 80 e Roede era il responsabile dell'attività sportiva. Con l'arrivo della Quattro, si era pensato di affidare il nuovo reparto corse all'ingegner Treser, che era stato uno dei progettisti della vettura a quattro ruote motrici. Roede, che vanta una notevole esperienza in gare nazionali tedesche (era dipendente Volkswagen) ma non è certo quotato in campo mondiale, divenne il coordinatore logistico, pur accettando l'avvicendamento di cariche a denti stretti. Al rally dell'Acropoli, su Roede piovvero molte critiche dopo che, al termine della prima tappa, si dovettero rifare tutti i suoi piani di assistenza, risultati dilettantistici. Poi, la squalifica delle tre macchine fece dimenticare il fatto e tutti gli occhi si puntarono invece su Treser. Una prima riunione, dalla quale dipendeva la continuità dei programmi, decise di non mutare nulla nell'organigramma dell'Audi Sport, ma indiscrezioni di fonte germanica giurano che Roede abbia in seguito fatto grandi pressioni sul «numero due» della Casa, l'ing. Benzinger, per volgere i fatti a proprio favore.

L'esordio di Roede, comunque, non è stato dei più felici. A seguire la squadra italiana, c'era infatti solo un funzionario che solitamente fungeva da navigatore a Treser durante le assistenze. Roede non ha ritenuto opportuno venire a seguire la gara italiana e molti hanno sottolineato che, con Treser presente, la macchina da gara sarebbe stata portata al parco partenza, da lui personalmente o dai piloti, con largo anticipo sul tempo utile (come del resto Radella aveva espressamente richiesto) e non all'ultimo momento quando il traffico era già intenso e qualsiasi imprevisto poteva diventare irreparabile. Se è vero, comunque, che fu Treser a volere e sostenere il programma italiano ed a convincere i concessionari italiani Audi ad appoggiare la stagione di Cinotto, ci si augura che l'avvento di Roede non abbia a influire negativamente su questi programmi.

r. g.