

SUBITO K. O. PREGLIASCO NEL RALLY CIOCCO  
AVVERSATO COME SEMPRE DAL MALTEMPO

# VUDAFIERI raddoppia

IL CIOCCO - Da Galliciano la strada si inerpica con un misto su asfalto molto tortuosa. Albeggia ed il temporale ha da poco smesso la sua prima violentissima sfuriata. Su questa prova speciale i concorrenti sono già passati una volta e Verini, che è il primo a transitare praticamente dall'inizio del rally, considerando che Pregliasco non ha concluso la prima curva della gara, si è già mosso da un minuto quando è la volta di Vudafieri e Mannini che stanno conducendo magnificamente, dall'inizio, la terza edizione del Rally del Ciocco. La Stratos biancorossoblu del leader del campionato si muove con evidente difficoltà. Dentro l'abitacolo nonostante il chiamare ritmico delle note, si fa sentire una certa tensione. Vudafieri non capisce molto bene che cosa c'è che non va in quel vero gioiello che si è rivelata l'ultima versione curata come sempre da Maglioli. Poi, via cavo d'interfono arriva a Mannini il verdetto: «la frizione è andata!».

I baffi di Mannini si incurvano ancora di più mentre una mano si infila sotto il casco a cercare capelli, che da anni non ci sono più, per una indispensabile grattata di capo. E la cantilena delle note riprende, bugiardamente tranquilla. In attesa.

Il rally era ancora molto lungo, con tutto il pezzo di terra da affrontare, quella terra che di solito viene definita «resa ancora più dura dall'inclemenza del tempo». Ad ogni sosta la Stratos del due capofila viene rimessa in moto a stento. La mano destra di Vudafieri, quella del cambio, diventa sempre più grossa, una mano sofferente, quasi che il «Vuda» abbia capito per una volta quanto sia duro lavorare, ma il bersaglio viene centrato. Sul traguardo del Ciocco, per il secondo anno consecutivo, Vudafieri è primo a stappare il suo magnum di spumante Ferrari. Piove a dirotto. «Sono lacrime di Dio» commenta ad alta voce Luciano de Gioia della Broms Car, l'artefice dell'abbinamento pubblicitario che tanta fortuna ha portato a Vudafieri che da quando corre con questi colori su quattro arrivi ha già collezionato due primi e due secondi posti assoluti, oltre, naturalmente, al primo posto nel campionato italiano.

Per Vudafieri e per Mannini, questa volta, proprio non possono esserci dubbi sulla legittimità del risultato. Sono partiti in testa sin dalla prima speciale e sono arrivati in questa posizione nonostante il problema veramente serio della frizione. Se è vero che la loro macchina era un gioiello di perfezione, come si ostinavano a sottolineare, è anche vero che la loro condotta di guida è stata veramente impeccabile. Dietro, nonostante il solito impegno, non hanno potuto fare di più Verini e Bernacchini che sono stati i soli a poter impensierire di due capofila. «La Sfinge» e «Marmotta», questi i nuovi soprannomi di Verini e Bernacchini, hanno

cercato di approfittare delle avverse condizioni meteorologiche per raddoppiare i cavalli della loro 131 Abarth, ma questa volta proprio non c'è stato niente da fare ed i primi a convenirne sono stati proprio loro, dando una ulteriore riprova di una sportività che li ha sempre contraddistinti.

Ad onor del vero, il Ciocco, non è stato un rally particolarmente vivace. Contrariamente al solito di grosse battaglie ce ne sono state poche non solo per l'assoluto ma anche nei vari gruppi. Pur con questa premessa, però, un equipaggio ha compiuto una corsa a tratti magistrale, frustrata nel finale da un beffardo guasto che ne ha umiliato gli sforzi. Si tratta di Alberto Brambilla e Mirko Perissutti che hanno tenuto sin quasi al traguardo una terza posizione con tempi spesso strepitosi e con una guida tanto funambolica da far temere per la loro stessa incolumità. La Porsche 3000, curata per l'occasione dal rientrante Ruggero (che piacere ritrovarlo in un giro dove un tempo la faceva da padrone!) ha tenuto magnificamente sino alla antipatica defaillance finale, e bisognava vedere la gioia di Sartirana, il boss di



Ottimo rientro di «Lucky»-Braito con la Kadett. 5. assoluti e 2. di Gr. 1

Brambilla, nel leggersi i tempi del suo pupillo ogni qualvolta questi apparivano sui vari monitor sparsi per il Ciocco.

Terzo poteva arrivare allora Pasetti che assieme a Barban ed alla 131 della 4 Rombi stava lottando a denti stretti con una guarnizione della testa che «guarniva sempre meno». Poi, un guaio alla frizione, anche questo all'ultima prova, ha costretto ad un rallentamento l'unico equipaggio superstita dello squadrone dei concessionari veneti Fiat, e per la 131 è venuto l'ormai ricorrente quarto assoluto dietro i soliti arrembanti Cerrato e Guizzardi con la Kadett Gr. 1.

Ma prima di esaminare questo gruppo dove c'era la grossa novità del rientro di «Lucky» e Braito, è giusto restare un momento sulla 4 Rombi, un'iniziativa che ap-

Carlo Cavicchi



Ancora vittoriosi in questo campionato Vudafieri, Mannini e la Stratos

## 3° RALLY DEL CIOCCO

16-17 giugno 1978

prova valida per il campionato italiano dei rallys internazionali coeff. 3

### Così (in 46) al traguardo

1. Vudafieri-Mannini (Stratos) in 4.02'29"
2. Verini-Bernacchini (Fiat 131) 4.04'55"
3. Cerrato-Guizzardi (Kadett GTE) 4.15'00"
4. Pasetti-Barban (131 Abarth) 4.15'25"
5. «Lucky»-Braito (Kadett GTE) 4.15'39"
6. Presotto-Sghedoni (Escort RS) 4.16'56"
7. «Bip-Bip»-Perissutti (Porsche) 4.18'16"
8. Codognelli-Rancati (Stratos) 4.29'50"
9. Cambiaggi-Vittadello (Stratos) 4.31'32"
10. Liviero-Cernigoi (Stratos) 4.32'27"

### GRUPPO 1

Classe 1300: 1. (33) Spertanza-Consolazio (Alfasud) 5.07'03"; 2. (42) Dark-Bebi (Escort) 5.23'02"

Classe 2000: 1. (3) Cerrato-Guizzardi (Kadett GTE) 4.15'00"; 2. (5) «Lucky»-Braito (Kadett GTE) 4.15'39"; 3. (6) Presotto-Sghedoni (Escort RS) 4.16'56"; 4. (12) Comini-De Mattio (Kadett GTE) 4.36'09"; 5. (13) Pons-Zappia (Kadett GTE) 4.36'43"; 6. (15) Bondi-Picchi (Escort RS) 4.39'59"; 7. (16) Bernini-Mazzi (Kadett GTE) 4.04'44"; 8. (17) Cipriani-Masi (Escort RS) 4.42'08"; 9. (18) Torlaschi-Perduca (Escort RS) 4.44'32"; 10. (19) Castelli-Alber-

4. (43) Volpi-Turbini (X 1-9) 5.25'11"  
Classe 3000: 1. (7) «Bip-Bip»-Perissutti (Porsche) 4.18'16"; 2. (34) Tosca-Coppa (Porsche) 5.07'16"

### GRUPPO 4

Classe 1600: 1. (31) Marchesini-Gandolfo (HF 1600) 5.06'06"  
Classe 2000: 1. (2) Verini-Bernacchini (131 Abarth) 4.04'55"; 2. (4) Pasetti-Barban (131 Ab.) 4.15'25"; 3. (11) Mandolini-Perinice (131 Ab.) 4.35'44"

Classe 3000: 1. (1) Vudafieri-Mannini (Stratos) 4.02'29"; 2. (8) Codognelli-Rancati (Stratos) 4.29'50"; 3. (9) Cambiaggi-Vittadello (Stratos) 4.31'32"; 4. (10) Liviero-Cernigoi (Stratos) 4.32'27"

### COSÌ LE SPECIALI

IL CIOCCO - Vudafieri (Stratos) e «Bip-Bip» (Porsche) 7'09"; Verini (131 Abarth) e Altoè (Ferrari 308) 7'11"; Ormezzano (Kadett) e Liviero (Stratos) 7'21"  
TEREGLIO - Vudafieri 14'22"; Verini 14'33"; «Bip-Bip» 14'36"; Ormezzano 14'51"; Pasetti 14'59"

MONTI DI VILLA - Vudafieri 4'52"; Verini 4'58"; Pasetti 5'03"; «Bip-Bip» e Bonzo (131 Ab.) 5'04"

MONTEFEGATESI - Vudafieri nel tempo imposto di 8'30"; Verini 8'31"; Ormezzano 8'41"; «Bip-Bip» 8'45"; Liviero 8'49"

PIZZORNE - Verini 10'01"; Vudafieri 10'05"; Ormezzano 10'11"; Cerrato (Kadett GTE) e «Bip-Bip» 10'26"

BORGO A MOZZANO - Vudafieri 7'14"; Verini 7'18"; «Bip-Bip» e Liviero 7'35"; Pittoni (Porsche turbo), Pasetti e Cerrato 7'42"

TEREGLIO - Vudafieri 10'37"; Verini 10'47"; Ormezzano 10'56"; Cerrato 10'58"; Pasetti 10'59"

MONTI DI VILLA - Verini e Vudafieri 5'04"; Bonzo 5'13"; Ceccato (131 Ab.) 5'17"; Pittoni 5'20"

MONTEFEGATESI - Verini 8'46"; Vudafieri 8'47"; Ormezzano 8'57"; Cerrato 9'00"; Liviero 9'02"

PIZZORNE - Ormezzano 10'34"; Vudafieri 10'55"; Verini 11'02"; Cerrato 11'11"; «Bip-Bip» 11'23"

BORGO A MOZZANO - Vudafieri 7'36"; Verini 7'51"; Ormezzano 7'54"; Cerrato 8'04"; Liviero 8'08"

MONTEPERPOLI - Vudafieri 7'38"; Verini 7'43"; Ormezzano 7'47"; Pasetti 7'55"; «Lucky» (Kadett GTE) 7'58"

COLLE - Ormezzano 13'21"; Verini 13'24"; Vudafieri 13'28"; Pasetti 13'57"; «Bip-Bip» 14'03"

PUGLIANELLA - Verini 5'33"; Ormezzano 5'36"; Vudafieri 5'39"; «Lucky» 5'52"; Pasetti e Presotto (Escort RS) 5'54"

MONTEPERPOLI - Verini 7'40"; Vudafieri 7'49"; Cerrato 7'58"; «Lucky» 8'00"; Pasetti 8'09"

COLLE - Vudafieri 12'58"; Verini 12'55"; Presotto 13'19"; Pasetti e «Lucky» 13'28"

PUGLIANELLA - Vudafieri 5'16"; Verini 5'21"; «Bip-Bip» 5'25"; «Lucky» 5'30"; Ceccato 5'34"

CAPRIGNANA - Vudafieri 5'29"; «Bip-Bip» 5'46"; Liviero 5'49"; Verini 5'52"; Pasetti 5'59"

ORECCHIHELLA - Vudafieri 15'42"; «Bip-Bip» 16'20"; Verini 16'28"; Presotto 16'47"; Liviero 16'56"

CAPANNE - Vudafieri 9'57"; Verini 10'03"; «Bip-Bip» 10'11"; Pasetti 10'21"; Presotto 10'23"

MADONNA DELLA GUARDIA - Vudafieri 11'53"; Verini 12'02"; «Bip-Bip» 12'04"; Liviero 12'24"; Pasetti 12'25"

CAPRIGNANA - Liviero 5'53"; Verini 5'55"; «Bip-Bip» 6'00"; Presotto 6'05"; «Lucky» 6'08"

ORECCHIHELLA - Vudafieri 16'17"; Verini 16'51"; «Bip-Bip» 17'05"; Presotto 17'06"; «Lucky» 17'33"

CAPANNE - Presotto 10'40"; Vudafieri e «Lucky» 10'52"; Cerrato 10'54"; Verini 11'11"

MADONNA DELLA GUARDIA - Presotto e «Lucky» 12'59"; Cerrato 13'30"; Codognelli (Stratos) 13'33"; Comini (Kadett GTE) 13'53"

CONTINUA A PAGINA 44

CONTINUAZIONE DA PAG. 43

pare di gara in gara sempre più felice al di là del risultato (comunque positivo). Al Ciocco pioveva a dirotto, eppure, nelle varie assistenze, bagnati oltre ogni misura, non c'erano solo i meccanici o i piloti, c'erano anche il presidente di questa squadra ed altri concessionari, tutti non certo giovanissimi, anzi. Eppure erano lì, testimoniando direttamente che il fatto sportivo li coinvolge direttamente. Non essendo questo un avvenimento isolato, bensì una regola, ecco che questa iniziativa si rivela veramente riuscita.

Torniamo alla gara vera e propria ed al Gr. 1. Alla vigilia la sfida Opel Ford si è preannunciata più «pepata» del solito. Cerrato e «Lucky» da una parte, Presotto e Dean dall'altra. C'era di che fregarsi le mani anche se il ricco parco clienti General Motors poteva contare anche su Tognana e su Comini al debutto con la Kadett 2000. L'attacco di Dean sulla prima prova, poi aveva mosso subito il solletico, ma ancora una volta, come

## AI CAPONE L'A-112 (Mirri leader)

**IL CIOCCO** - La girandola dei nomi nuovi al vertice di una prova del Trofeo A 112 è continuata anche al Ciocco dove Capone e Di Noto sono apparsi una spanna su tutti gli avversari favoriti in questo dal repentino abbandono, per noi al cambio, di Tabaton e Rogano che restano comunque i favoriti del Trofeo purché la jella che li sta un po' perseguitando cessi la sua inclemenza.

Dietro a Capone, racchiusi in un solo minuto dopo undici prove speciali, sono arrivati Guggiari-Ambrosoli, Mirri-Lappo e Carini-Parenti. Quattro macchine in 58' spiegano da sole tante cose. Ancora una volta il Trofeo si è rivelato una gara mozzafiato e tale da richiedere una concentrazione tremenda.

La gara, bellissima, ha visto via via un progressivo calo di Comelli, partito bene poi sempre più in difficoltà sul bagnato, poi la solita bella corsa di Simontacchi finito quasi alla fine fuori strada quando era saldamente quinto. Una brutta uscita di strada anche per Perona che aveva avuto un inizio folgorante così come Spongia che troppo presto è uscito di scena. Marasti è stato a lungo tra i primissimi ed all'arrivo doveva essere quinto. Poi i suoi tempi sono stati modificati ed è finito decimo. Anche Cunico ha avuto qualche guaio nella penultima prova dove si è girato tre volte perdendo una posizione a favore del locale e sempre positivo Lunatici. Le conferme più interessanti (Capone era già una realtà) sono venute da Guggiari, molto determinato oltre che veloce, e da Carini che è stato anche secondo e terzo assoluto a riprova che il 4 regioni non è stato un successo occasionale. Ottima anche la corsa di Agostoni che sarebbe quinto senza due minuti di penalizzazione ad un controllo (che lui dice di non aver pagato!).

Con il suo terzo posto Mirri è passato in testa al Trofeo con un vantaggio molto esiguo sugli immediati inseguitori, ma sufficiente a fargli godere il primato addirittura per un mese.

Nella non meno appassionante battaglia fra le donne, ha prevalso per la seconda volta l'equipaggio Leroux-Franzutti, unico arrivato e non senza molti problemi al cambio che ne hanno sminuito il risultato finale. Un peccato perché l'inizio era stato molto promettente. Niente arrivo invece per Betti Tognana e Daniela Bianco che erano parse (prima del puntuale appuntamento col semiasse rotto) vere mattatrici, per il duo Baresi-Boggio rimaste a cercare i pistoni persi per strada (e la Baresi era partita molto febbricitante), e per l'inedita coppia Vedovello-Costa.

### TROFEO 70 HP

1. Capone-Di Noto 1.58'26"; 2. Guggiari-Ambrosoli 1.59'08"; 3. Mirri-Lappo 1.59'19"; 4. Carini-Parenti 1.59'28"; 5. Lunatici-Turri 2.00'44"; 6. Cunico-Maggiolino 2.01'02"; 7. Persico-Mattia 2.01'13"; 8. Comelli-Siega 2.01'14"; 9. Agostoni-Sesana 2.01'59"; 10. Marasti-Ferrari 2.02'09"; 11. Faggio-Bernasconi 2.02'22"; 12. Giordano-D'Erice 2.09'51"; 13. Vitlandini-Secchi 2.09'52"; 14. Cima-Astuti 2.11'12"; 15. Bissal-Rancati 2.15'27"; 16. Medri-Pinza 2.15'45"; 17. De Nora-Donati 2.17'28"; 18. Blondi-Moretto 2.20'29"; 19. Bonino-Pavesi 2.25'56"; 20. Le Roux-Franzutti 2.34'47".

al 4 Regioni, sull'asfalto c'è stata una supremazia, a tratti sfumata, a tratti più netta, delle vetture Opel, premiata col terzo posto di Cerrato e col significativamente quinto del pur non allenato «Lucky». Solo sulla terra le parti si sono invertite così che in maniera abbastanza semplicistica, si potrebbe dedurre anche che sull'asfalto le Michelin ed il relativo assetto hanno dato una mano alla Opel, mentre, sulla terra, le nuove Kleber ed il relativo assetto hanno dato una mano alla Ford.

Ha detto bene Micci, direttore sportivo della Ford: «Va bene così. Noi stiamo imparando, è già molto importante che loro (la Opel) si preoccupino tanto di noi. Sappiamo di non essere ancora al meglio e questo è consolante e ci dà la necessaria fiducia nel futuro».

Delusione completa nel Gr. 2 dove ci si attendeva fuoco e fiamme dalla sfida ormai regola, tra Ormezzano e Pregliasco con l'Alfetta. Ma come già detto in apertura, Pregliasco non è andato più in là della prima curva dove la sua vettura si è stampata nel muro in modo irrecuperabile. Sulle motivazioni di questo incidente, avvenuto sotto gli occhi di tutti perché la prova iniziava cento metri dopo la partenza del rally, si è parlato a lungo. Al problema delle gomme fredde si è aggiunta la presenza di brecciolino, lo scarto improvviso della vettura, ed altre cose di questo genere. Tutto sommato è un po' cercare il pelo nell'uovo. Più semplicemente potrebbe trattarsi di una uscita di strada che è tra le regole del gioco, specie quando si corre veramente al limite. A volte capita nell'ultima curva del rally, questa volta nella prima.

Poteva essere allora una passeggiata per Ormezzano ma «tramezzino» non è nella sua miglior stagione (pare che la vaticinatrice del giro-rally, Marisa Borghini, abbia sentenziato che questo, per i nati sotto il segno dei gemelli, sia un periodo veramente difficile — Ormezzano e Pittoni, due a caso sono, dei «gemelli» —) e così, dopo aver forato ed essere nuovamente risalito in terza posizione, è uscito di strada in modo che nemmeno la potenza muscolare di «Rudy» poteva porvi rimedio. Hanno vinto allora Bernocchi e Scotti alle prime esperienze con una Kadett GTE molto bella anche esteticamente ed iscritta dalla scuderia Oltre Po.

Nel Gr. 3, nonostante i guai, Brambilla e Perissutti hanno primoggiato. La concorrenza più prestigiosa alla partenza si esauriva in Tauffer e Pittoni con una Porsche Turbo. Tauffer si è però fermato subito, mentre Pittoni si è trascinato fino a tarda notte con la Borghini decisamente non in salute finché ha pensato bene che da solo poteva si continuare a guidare, a fare da navigatore, pensare a tutto, ma non certo prendersi la responsabilità di mandare all'altro mondo la sua compagna di sventura ed ha preferito abbandonare. Ancora due parole per un equipaggio maschile, quello di Codognelli con Rancati (il mondo dei rallies pullula di Rancati: due erano in gara qui al Ciocco, un paio ne scrivono, per lo meno un altro sta già pensando al rally di Piacenza, c'è il rischio grosso di una inflazione). I due, con la Stratos di Tadini hanno corso veramente bene considerando che non avevano provato niente.

E veniamo alle donne. Una volta tanto i tre equipaggi che dall'inizio dell'anno si sfidano puntualmente sono arrivati al traguardo. Soprattutto è arrivato quello Mandelli-Pernice che questa soddisfazione non l'aveva mai avuta. La corsa delle due ragazze con la 131 è stata ad un certo punto entusiasmante. Poi, due minuti ad un controllo orario, la terra finale ed un logico affaticamento (di solito si correvano due speciali sole...) hanno dato via libera alle ormai professioniste, come stile di guida, Cambiaggi-Vittadello con la Stratos di Michelotto presa in cooperativa con Cabianca. Molto bella comunque anche la corsa delle pitlovesse Opel Pons-Zappia che, nonostante i tanti cavalli in meno ed un cambio inadeguato, hanno concluso, seppur terze, con un pregevolissimo tredicesimo assoluto da far invidia a tanti uomini.

C. C.

SUBITO FERMO TONY CARELLO AD ANTIBES

## Solo DARNICHE precede BETTEGA

**ANTIBES** - Valido per il campionato europeo con il coefficiente 3 il 13. Rally di Antibes ha riunito circa 85 concorrenti su un percorso totale di 1700 km, di cui 600 erano su speciali.

Il Rally di Antibes rappresentava evidentemente anche un certo interesse per il campionato europeo che ha appena superato la metà stagione e che vedeva Tony Carello in testa con 160 punti su Wittmann con 158. Tra i concorrenti del campionato europeo soltanto Carello era alla partenza al volante della sua Stratos ufficiale.

Ma oltre la Stratos di Carello c'erano anche quella di Bettega e di Darniche. Ad opporsi alla Lancia c'era una sola 131 Abarth, quella di Michèle Mouton-Francoise Conconi di Plat France, si trattava d'altronde della vettura abituale a carter secco di Andruet che aveva dato forfait. Darniche aveva la sua Stratos usata anche in occasione della Ronde Cevenole, ma che presentava delle modifiche, soprattutto un motore con 275 CV, sempre preparato da Maglioli, ma la cui coppia era stata aumentata e con una registrazione dell'albero a camme diversa e con un nuovo collettore di scarico.

Ma importante per la Costa Azzurra francese era il fatto che il marsigliese Jean Pierre Nicolas era presente al volante di una Ford Escort RS1800 del team Boreham, per cui si trattava della seconda uscita dopo il Criterium Alpino. La vettura inglese, su sprints dell'ingegnere Alan Wilkinson, aveva subito alcune modifiche in vista della partecipazione al al Rally San Remo e il Giro di Corsica. Si tratta di molle a lama combinata posteriore, di un'ubicazione diversa della barra antirullo anteriore e di un radiatore d'olio posteriore. Nicolas, che non si fidava, ha passato tra tre e cinque volte tutte le speciali prima della gara e ha dichiarato che la sua vettura era già più veloce di 3 secondi di quella versione usata in occasione del Criterium Alpino.

Sin dalla prima speciale è Darniche che registra il miglior tempo davanti a Nicolas, Vincent, Mouton, Carello e Bettega. Nella seconda speciale è in vantaggio su Carello, Darniche, Mouton, Vincent e Bettega. Vincent non si arrende e registra il miglior tempo nella terza speciale. In questa terza speciale, da Valferriere a Mons, Carello è costretto al ritiro per noie alla pompa di benzina. Da quel momento i nostri colori nazionali sono difesi solo da Bettega.

Dopo 24 ore di gara, di cui solo tre dedicate ad un piccolo riposo, tutti i concorrenti, ne sono rimasti 58, sono ripartiti per un'altra giornata. In questa parte della gara si contava molto su Bettega. Ma anche se Attilio Bettega mostrava un grande coraggio, ci si è dovuti rendere conto ben presto che la Stratos con le gomme Michelin si comportava molto meglio in curva di quella di Bettega, da cui la domanda che molti si sono posti: si trattava di problemi di gomme o di pilotaggio?

Nel corso di questa ultima parte della gara si è visto come Nicolas ha perso tutte le sue possibilità su un percorso terribile, ma la lotta per il posto d'onore è stata esemplare tra Michèle Mouton e Vincent. Ma anche se tutto è andato bene per la favolosa pilota di Nizza e si è perfino concretizzato in due tempi scratch contro tre per Vincent e uno per Beguin, lo sfortunato Vincent ha perso molto tempo per rottura di una ruota. Nicolas che aveva un motore che perdeva olio sin dalla partenza, è stato anche vittima di due forature, ha perso il cinquanta per cento dei dati del collettore di scarico e infine ha perso l'uso della frizione.

Nelle ultimissime fasi del rally quando i concorrenti erano sul punto di raggiungere nuovamente Antibes, la Mouton che si trovava al secondo posto, è rimasta penalizzata nei controlli, mentre Bettega, che aveva effettuato dei tempi inferiori in speciale passava il posto di controllo dei tempi nei tempi voluti e non è stato mai penalizzato. Questa impresa gli ha permesso la conquista di un magnifico secondo posto.

Michel Hugues

16-18 giugno 1978

**RALLY DI ANTIBES** - prova valida per il campionato europeo rallies coeff. 3 - **LA CLASSIFICA:** 1. Darniche-Mahé (Stratos) 6.39'54"; 2. Bettega-Vacchetti (Stratos) 6.45'37"; 3. Mouton-Conconi (131 Ab.) 6.45'51"; 4. Vincent-Tilbert (Porsche) 6.47'04"; 5. Beguin-Lenne (Porsche) 6.57'35"; 6. Swaton-Cordes (Porsche) 7.08'59"; 7. Chaperot-Martin (Porsche) 7.11'45"; 8. Nicolas-Laverne (Escort RS) 7.16'24"; 9. Loubet-Alemayn (Kadett GTE) 7.27'24"; 10. Gardavot-Otto (Porsche) 7.27'24".

**ZLATINI PIASSATZI** - 10-12 giugno 1978 rally internazionale valido per il campionato europeo piloti coeff. 3

**LA CLASSIFICA:** 1. Franz Wittmann-Helmut Deimel (Opel Kadett GTE) 16533.2; 2. Blahna-Hlavka (Skoda 130 RS) 16809.2; 3. Kolev-Mitkov (Porsche Carrera) 16879.2; 4. Chavan-Plas (Opel Kadett GTE) 17141.6; 5. Sediv-Janacek (Skoda 130 RS) 17195.7; 6. Komornicki-Szjank (Opel Kadett GTE) 17382.7; 7. Girdauskas-Girdauskas (Lada 1600) 17391.7; 8. Reimnis-Svinguevitz (Lada 1600) 17667.9; 9. Agishev-Titov (Moskvitch 2140) 17858.1; 10. Wosowicz-Wosowicz (Lola 1600) 18058.8.

SABBIE D'ORO AUSTRIACHE

## All'Est WITTMANN di nuovo

**ZLATINI PIASSATZI**, (Bulgaria) - Sabato 10 giugno nella bellissima stazione balneare bulgara di Zlatni Piasatzi è stato dato il via alla nona edizione del Rally «Sable d'Or». Molti piloti famosi sono venuti, rappresentando tredici paesi, capeggiati da Franz Wittmann, il pilota ufficiale della Opel Austria, Reiner Altenheimer su Porsche Carrera gr. 4, vincitore dell'edizione dell'anno scorso e il pilota numero uno della Bulgaria, Ilija Tchubrikov, al volante di una nuova Renault 5 Alpine, mandata espressamente per questo rally dalla fabbrica.

Inoltre c'erano tra i principali concorrenti Stoian Kolev su Porsche Carrera e Klaus Rusling, un pilota di vasta esperienza in questo rally bulgaro, anche lui su Porsche Carrera.

Subito dopo il via si è disputata la prima speciale su asfalto, molto veloce e su una distanza di 8 km. Wittmann ha potuto recuperare del tempo su Rusling e Altenheimer. Era più veloce di Altenheimer di 10 secondi in quella speciale, ma anche il team Skoda era più veloce di Altenheimer in quella occasione. Nonostante ciò Altenheimer è rimasto in testa alla classifica generale, grazie al suo risultato ottenuto in circuito prima della gara. Anche nella seconda speciale Wittmann ha registrato un buon tempo, come Rusling, migliore di quello di Wittmann di 2 secondi.

A Choumen, Altenheimer perdeva di nuovo molti secondi e nella classifica generale perdeva delle posizioni a favore di Blahna, Kvaizer, Kolev su Porsche e Tchubrikov con la sua RS, che disputava una gara costante e veloce, pensando probabilmente ad una sua vittoria tattica. A Beronov, Sediv realizzava il miglior tempo seguito da Wittmann a 18 secondi. Da quel momento il motore di Rusling non funzionava più tanto bene e il pilota doveva fare dei grossi sforzi per mantenere il primo posto nella classifica generale. Wittmann invece andava sempre meglio, e il suo vero avversario era ormai il team Skoda.

Nella tredicesima speciale cominciava tutta una serie di ritiri, ad iniziare con Altenheimer che decideva di non continuare in queste condizioni, poi Rusling a causa di noie con il motore della sua Porsche Carrera. Poi un'altra sorpresa: Tchubrikov rompeva la trasmissione e si doveva ritirare.

Da quel momento Wittmann cominciava a dominare maggiormente le speciali e aumentava il suo margine di vantaggio su Kvaizer e Blahna.

Alexandrescu Dan Mihal

Giro di boa anche per il Trofeo A 112. Dopo l'incessante susseguirsi di gare in giro per l'Italia, finalmente un mese di sosta anche per le entusiasmanti piccoline. Ovvio che sia la prima vera occasione per tirare le somme anche se proprio in questo campionato tutto è più che mai aleatorio non essendoci, come giusto d'altronde, un vero mattatore, ma tutta una lunga fila di protagonisti molti dei quali ancora in lizza con intatte chances per la vittoria finale.

Lo si è già detto in altre occasioni e qui merita ripeterlo. Tra i quaranta-cinquanta « disperati » che mediamente si affrontano in ogni rally si è instaurato un clima agonistico così acceso da lasciare sbalorditi. Per cercare di rendere un'idea dell'aria che tira da queste parti si possono riproporre un paio di frasi colte al volo durante l'ultima gara, al Ciocco.

DOPO 6 PROVE IL TROFEO A 112  
NON TROVA ANCORA UN FAVORITO

## Corrono con la febbre del sabato sera



Molto variopinta la A 112 dei torinesi Capone-Di Noto primi al Ciocco. Capone è appena ventenne



Ruota dietro alzata e bloccata, così hanno corso i piacentini Carini-Parenti

Al termine della quarta speciale, a Bagni di Lucca, tracciato un primo quadro della situazione, Capone era già in testa con 14" su Carini. Immediato il commento di Luigi Tabaton della Grifone, padre di Fabrizio già fermo col cambio rotto: « Ormai quello chi lo prende più... » (!). Sembra incredibile eppure è così. Non ostante ci fossero ben undici prove da disputare nell'arco del rally, in testa 14" sembrano già una « vita ». Oppure, al termine di una prova speciale che si correva in quasi 18", Cunico è arrivato con 8" di ritardo. Ecco il commento di un esperto presente: « Eh, decisamente il ragazzo è in giornata no, forse lo hanno montato troppo... ». Aveva preso dal migliore 8" in 18'!

Così alla fine, dopo due ore di prove speciali che equivalgono ad almeno otto gare in pista per vetture analoghe, nessuno si è stupito che i primi quattro fossero racchiusi in un solo minuto. E' questo il magnifico ambito del Trofeo A 112. Una cosa che è indispensabile vivere per poter capire e cui nessuno dei piloti delle categorie superiori può di certo essere abituato.

Ecco perché quest'anno, che il livello medio si è alzato incredibilmente da quello già notevole dell'anno passato, nessuno si è mai ripetuto primo al traguardo di una gara. Perché dovendo correre dando tutto è impossibile programmare qualsiasi risultato.

Lo stesso Simontacchi, che è un velocissimo per antonomasia, che dopo tanti ritiri si è finalmente assicurato una vittoria al Gargano, al

Ciocco è di nuovo volato fuori strada ed era solo in quinta posizione a... ben 42" dal primo dopo nove prove.

In questa chiave va letta la classifica del Trofeo per apprezzare sia chi è riuscito a guadagnarsi i punti più difficili sia per giustificare chi, in qualche modo, non appare primo o tra i primissimi.

Volendo continuare sull'esame dei protagonisti si può dire che, ritiri a parte, per chi scrive il più forte appare ancora Tabaton anche per-

ché la coppia con Rogano sembra la più completa in assoluto. La sfortunata che ne ha pregiudicato alcune prestazioni, però, è tale da poter pregiudicare molto anche perché la concorrenza è spietata. Potenzialmente « immensi » sono anche i due giovanissimi Capone e Cunico. Se a vent'anni si possono permettere questo ritmo, e tutto sommato questa maturità di guida, è certo che alla lunga hanno già vinto loro qualunque sia il piazzamento finale. Ottimi, poi, per costanza di rendimento anche Guggiari e Carini. Il primo, che è stato campione europeo di sci d'acqua proprio nella categoria velocità (dove probabilmente ci vuole ancora più coraggio che correre in auto) mette in mostra sempre più una freddezza unica, mentre il piacentino Carini, che la prossima volta giocherà in casa, si gusta finalmente i frutti di una serie di stagioni decisamente sfortunate alla guida delle più disparate vetture che ne hanno umiliato le evidenti qualità.

Restano gli altri « vecchi » del Trofeo. Già detto di Tabaton e di Simontacchi, veniamo a Comelli e a Mirri. Comelli, bersaglio continuo delle battute dei rivali perché il suo carattere focoso e la sua simpatia lo permettono, dopo un inizio eccezionale pare un po' in calando. Probabilmente ha sbagliato al Gargano nel voler strafare, ma il suo prestigio di « terraiolo prin-



Dopo l'Elba un'altra bella prestazione è stata offerta da Guggiari-Ambrosoli, secondi all'arrivo. Guggiari era un grosso campione di sci nautico

### Classifica trofeo A 112

(dopo 6 prove di cui una complementare)

	punti
Mirri-Lappo	44,2
Comelli-Siega	43
Capone-Di Noto	43
Tabaton-Rogano	41
Guggiari-Ambrosoli	37
Carini-Parenti	34
Cunico-Meggiolan	27
Rabino-Pacchioni	20,4
Bovati-Piazza	20
Simontacchi-Genovesi	20

seguono: Carrone 17, Del Prete 16, Gianmarini 16, Peili 15, Persico 13,6, Boni 12, Salvatori 12, Lunatici 11,4, Cappello 10, Perazzi 10, Spongia 8,8, ecc.

### Le speciali del CIOCCO

IL CIOCCO - Spongia 8'19"; Guggiari 8'20"; Marasti 8'24"; Carini e Lunatici 8'25".

TEREGLIO - Capone 16'55"; Carini e Guggiari 17'08"; Simontacchi 17'09"; Comelli 17'15".

MONTEFEGATESI - Capone 6'07"; Carini 6'14"; Spongia, Marasti e Agostoni 6'15".

MONTEFEGATESI - Lunatici 10'01"; Agostoni 10'02"; Capone 10'08"; Mirri 10'09"; Cunico 10'13".

PIZZORNE - Mirri 11'33"; Capone 11'34"; Cunico 11'37"; Carini 11'43"; Guggiari 11'44".

BORGIO A MOZZANO - Mirri 8'36"; Guggiari e Lunatici 8'42"; Capone 8'43"; Cunico 8'44".

TEREGLIO - Guggiari 17'25"; Simontacchi 17'29"; Capone 17'34"; Carini 17'41"; Cunico 17'42".

MONTEFEGATESI - Capone 6'13"; Mirri e Guggiari 6'18"; Carini 6'18"; Comelli 6'21".

MONTEFEGATESI - Agostoni 10'28"; Lunatici 10'51"; Faggio 10'53"; Carini 10'55"; Cunico 10'57".

PIZZORNE - Mirri 12'06"; Capone 12'09"; Guggiari e Persico 12'19"; Carini 12'26".

BORGIO A MOZZANO - Capone 9'11"; Guggiari 9'18"; Agostoni 9'20"; Persico 9'24"; Mirri 9'27".

cipe » lo ha un po' condizionato. La mancanza o quasi di rallies in terra, alla lunga potrebbe danneggiarlo molto, resta comunque tra i favoriti. Mirri, infine, attuale capoclassifica, si trova in testa probabilmente nella sua stagione di certo meno veloce anche se più positiva. Proprio lui, che è tra i più estroversi del gruppo, si trova a trarre i frutti da un correre da ragioniere. Avesse vinto, come poteva, al 4 Regioni, poteva respirare un po' più tranquillo. Così deve solo correre forte per non farsi prendere perché ha un solo filo di probabilità in più degli altri.

C. C.