

PUR TRA RIPICCHE E POLEMICHE
UN'ACCANTISSIMA «LIBURNA»

Per TONY da poker punti tricolori anche da... Tabaton

SPECIALE AUTOSPRINT

LIVORNO - Se davvero il buongiorno lo si dovesse vedere solo e sempre dal mattino questa travagliata Liburna neppure avrebbe dovuto iniziare, invischiata come è stata praticamente fino al via in un tristissimo mare di polemiche, di ripicche più o meno calcolate. E sarebbe stato molto brutto. Per tutti. Perché per un insieme di quelle circostanze che capitano ogni tanto alla fine ci si è ritrovati con la quasi totalità dei protagonisti (quelli «veri», quelli che in un modo o nell'altro hanno fatto la corsa) soddisfatti, giustamente soddisfatti.

«Tony» e Mannini, certo, che hanno fatto poker di successi tricolori non così facilmente come la classifica tornata a distacchi dell'ordine del minuto fra i primissimi dopo la mancata di secondi del Colline di Romagna e delle Valli Piacentine potrebbe lasciar intendere. Con la vittoria, per il pilota di Valdobbadiene ed il co-pilota ligure è arrivato pure quel rilancio concreto nella rincorsa al campionato italiano, un rilancio che adesso trova molti pronti all'«io lo sapevo, io lo avevo detto» ma sul quale, alla vigilia, erano pochi disposti a puntare più di un soldino.

Vittoria non facile s'è detto, e per almeno un paio di ragioni: perché una volta messo dietro Tabaton, «Tony» non poteva accettare di vivere di rendita lasciando l'altro pilota Stratos di punta della stagione a collezionare successi di speciale in speciale ma doveva ribattere (cosa che ha fatto ed il confronto dei tempi con quelli del '78 e li a dimostrare l'impegno dell'uno e dell'altro) gli attacchi e doveva farlo con una cavaglia grossa così dopo che una spanciata a Bibbona, con la complicità di un contraccolpo datogli dal pedale della frizione, gliela aveva messo fuori uso.

E la gioia di «Tony» alla fine non era, non poteva esserlo, superiore a quella di Fabrizio Tabaton e Marco Rogano, suoi avversari in gara ma alla resa dei conti ottimi alleati in chiave di campionato italiano con quel secondo posto che ha tolto punti alle mani di Vudafieri e di Bettega. Col passare del tempo (e delle prove) la delusione del grosso handicap patito nel polverone di Bibbona e di Marmorosa si stemperava e con una progressione inversamente proporzionale cresceva il piacere per le prestazioni offerte.

Alla fine poi, sulla pedana, non poteva che restare il godimento riscoperto che procura l'essere al traguardo e l'esserci così primissimi. La fine di un incubo. La voglia di ridere e di scherzare su tutto, sul matrimonio compreso. Così che Fabrizio, qui anche in viaggio di nozze, confidava che, visto l'effetto, il «grande passo» lo avrebbe fatto prima.

Al di là dei calcoli di campionato un altro al settimo cielo era Vudafieri con Pirolo tanto per continuare quel tourbillon di co-piloti di questa sua

stagione. (C'è chi assicura che ha in animo di chiedere alla CSAI una deroga che gli consenta d'ora in poi di cambiare «navigatore» ad ogni prova speciale per rompere la monotonia e per far vedere a tutti che lui oramai non ha più bisogno di essere guidato, indirizzato).

Per «Vuda» era un appuntamento importante, questo. Con quel Bettega mandato dall'ASA con la 131 come era capitato quando lui smaltiva il bagno della Costa Smeralda... A complicargli la vita poi ci si era messo anche quel reclamo — di cui leggete a parte — presentato dal Jolly Club che resta la sua scuderia: anche la sua scuderia contro l'ordine di partenza fatto dagli organizzatori. Una storia che lo aveva amareggiato, magari innervosito si pensava. I vecchi fantasmi, quelli del Vudafieri

troppo emotivo, non si sono visti, a riprova che per l'uomo di Castel Franco Veneto non è più tempo di esami. La sua sicurezza, una volta in gara, è riaffiorata, come a Ciocco, come a Forlì, come a Piacenza.

Come sempre ormai. Ed a farne le spese è stato Bettega, dirottato nel livornese senza neppure capir bene perché: allenamento s'è detto e potrebbe anche essere così. Potrebbe. Per qualcuno il vero scontro della Liburna rischia di essere proprio Bettega ma non è giusto, non può esserlo e non solo per la disavventura del Castellaccio.

A Bocca asciutta Cerrato. Il re del Gr. 2 ha visto interrompersi una serie positiva che per lui e Guizzardi (e la Kadett) durava da quattro gare esaltanti ed il ritiro è arrivato nel momento in

cui stava chiedendo meno alla macchina. Comunque in casa Opel e in casa Conrero la delusione per il ritiro della Kadett non ha scalfito più di tanto la felicità per quel che ha fatto vedere l'Ascona.

Il lavoro di Verini, dall'inizio della stagione, ora sta veramente dando dei frutti concreti: il «mago» Conrero ha lavorato sull'assetto del dopo-Piacenza e dopo due quinti posti consecutivi è arrivato il quarto senza regali. Come sono arrivati i tempi adesso che anche l'affidabilità c'è. Quell'affidabilità che seguita ad essere il Jolly di Pasetti e della sua 131 «4 Rombi», che al traguardo ci arriva sempre e ci arriva coi migliori. Non è un caso, vero, che Pasetti sia per ora l'unico pilota con il pieno di sei risultati nella classifica di campionato?

A proposito di punti: ne ha presi anche Carrotta con la R 5 Terrosi, non assoluto. Peccato che questa potrebbe essere l'ultima uscita di una accoppiata che dalla stagione meritava certo di più. Di più del resto avrebbe meritato la Ferrari 308. Quanto meno sarebbe stato interessante vederla di più in gara. Pinto e la Ferrari comunque saranno al Sanremo così come ci sarà la Ford italiana ancora col Gr. 1, visto che di Gr. 2 e Gr. 4 dopo tutte le speranze dell'inizio estate non è che se ne parli più molto.

Intanto del riposo del guerriero-Preotto ne ha approfittato Tonino Tognana, molto caricato e molto attento a demolire quella certa fama di spaccatutto che ancora ad inizio di stagione si tirava dietro.

Un'ultima osservazione: Dado Andreini ci è rimasto male per non essere riuscito a «portare in stazione» — come dice lui — la Liburna in perfetto orario. E' riuscito comunque a non annullare nessuna prova speciale e stare nei termini dei permessi di transitabilità. Sarà bene ricordarlo.

Guido Rancati



«Tony»-Mannini ancora vincitori con la Stratos dei concessionari Lancia
«Tony»-Mannini still winners with the Lancia dealers' Stratos



La «guerra» del n. 1

Verini (Opel Ascona) aveva il numero 1, ma prima di lui è partito «Tony»
Verini (Opel Ascona) had the number 1, but «Tony» started before him

LIVORNO - E adesso è arrivata (anche) la contestazione ai numeri di gara. Oddio, arrivata si fa poi per dire. Di discussioni al riguardo ce n'erano già state sia al Colline di Romagna che alle Valli Piacentine. La differenza sta nel fatto che qui alla Liburna dalle parole — anche pesantucce — del passato prossimo si è passati al reclamo scritto. A presentarlo è stato il concorrente Jolly Club. Ad accettarlo il collegio dei commissari sportivi al termine di una lunga kermesse verbale alla presenza del presidente della sottocommissione rallies Siro Pietro Quaroni.

In sintesi gli argomenti presentati dal Jolly sono stati questi. Il numero 1 spetta a «Tony»-Mannini perché oltre ad appartenere come Verini (al quale gli organizzatori avevano dato il n. 1) all'elenco dei classificati FIA, il pilota di Valdobbadiene dispone di una vettura di classe, cilindrata e potenza superiore e perché i risultati ottenuti dai due piloti nel corso delle ultime stagioni giocano a favore di «Tony».

I commissari sportivi li hanno accettati, invertendo l'ordine di partenza, considerando i rallisti in questione di pari valore e la Stratos superiore all'Ascona. Come la loro decisione sia stata accettata da Dado Andreini è fin troppo immaginabile. E non s'ha da fare più fatica per intuire come ha preso la cosa Vudafieri che con Bettega alla fine ne è risultato piuttosto svantaggiato nel senso che con Verini a far da lepre (e far polvere sulle quattro P.S. sterrate) i tre contendenti per il titolo tricolore si sarebbero di fatto trovati nelle stesse condizioni.

Al di là di tutto, discussioni che ne sono seguite e inevitabilmente ne seguiranno, resta il fatto che si è creato un precedente; prepariamoci allora ad altri reclami, fra prioritari FIA, fra piloti del primo elenco, del secondo e magari fra quelli della lista T.R.N.

TROFEO A 112

1. Cunico-Lappo 55'; 2. Zini-Vittadini a 23''; 3. Vittadini-Costantini a 39''; 4. Comelli-Del Pup e 51''; 5. Caneva-Roggia a 52''; 6. Faccio-Bossi a 1'3''; 7. Gianmarini-Bertola a 1'23''; 8. Pedetti-Macchini a 1'29''; 9. Paganessi-Rovelli a 1'31''; 10. Ceccarelli-Bisso a 1'34''; 11. Catanzaro-Luganà a 1'54''; 12. Pizzio-Maffei a 1'56''; 13. Del Prete-Perata a 2'09''; 14. Perazzi-Costa a 2'13''; 15. Becuzzi-Perez a 2'18''; 16. Perona-Renna a 2'22''; 17. Mattia-Merli a 2'24''; 18. Cinotto-Soffritti a 2'25''; 19. Dell'Agio-Giovanna-Cagniani a 2'27''; 20. Lago-Bechis a 2'31''; 21. Bianchi-Panella a 2'48''; 22. Padovani-Pucciani a 2'58''; 23. Witz-Chiesa a 3'02''; 24. Trombi-De Cesari a 3'06''; 25. Ancona-Tapparelli a 3'38''; 26. Mori-Bianchi a 4'32''; 27. Gasparri-Longarini a 5'29''; 28. Ighina-Garassini a 7'25''; 29. Marcandalli-Dominoni a 15'36''.

Cunico 6 su 7 in A-112 per lui corsa e Trofeo!

LIVORNO - Prima ancora che le classifiche ufficiali del Trofeo Autobianchi inserito nella 13. edizione del rally internazionale «Coppa Liburna» fossero diramate, il computo dei cronologici ci aveva fatto conoscere il nome del vincitore e dei piazzati.

Ha vinto Cunico che si ripete spesso e volentieri nelle sue splendide esecuzioni (è alla sua sesta vittoria stagionale) meritando gli elogi da parte di quanti ne apprezzano l'abilità, le capacità e le alte doti agonistiche.

Cunico e Lappo su Autobianchi A 112 70 HP, un trio di eccezionale valore che ha molto in comune con l'altro che nel '77 faceva capo a Bettega arrivato ora tra gli ufficiali della Fiat-Alitalia, ha vinto in sorpiace. La vigilia della gara aveva indicato chiaramente che l'Autobianchi A 112 70 HP della Piave Jolly sarebbe stata la macchina da battere, anzi, scusate, la vettura da rincorrere. Bastava parlare con gli altri 31 partecipanti. «Cunico? Chi lo prende su queste strade asfaltate? Quello vola rispetto a noi» avevamo sentito dire da Vittadini e Comelli che non sono certo piloti che, se c'è da combattere, si tirano indietro. E Cunico ha veramente volato facendo vedere, con questa vittoria punteggiata di 6 prove speciali ed una pareggiata sulle 7 in programma, di quali panni sia vestito.

Un altro bel successo, insomma, questo di Cunico che in continuo «crescendo» di forma e di rendimento si è aggiudicato il Trofeo, considerando che gli basta prendere il via al prossimo Giro d'Italia. Cunico ha fatto coincidere la sua sesta vittoria stagionale con una dimostrazione di forza e di stile che lo colloca in alto nella scala dei valori assoluti del rallyismo italiano in una gara ricca di tutti quegli ingredienti che decretano un successo senza riserve.

Cunico ha vinto con 23 secondi di vantaggio sull'inseguitore immediato dopo aver nella prima e nella seconda prova speciale debellato la resistenza di piloti come l'irriducibile Comelli, come Vittadini, tanto deciso di prendersi la sua rivincita dopo il ritiro alle Valli Piacentine da gettarsi nella lotta con lo spirito di un guerriero, e anche dopo aver respinto la tardiva ma non per questo meno minacciosa controffensiva di Zini che ci ha oggi offerto la dimostrazione piena delle sue possibilità. Questi, con l'aggiunta di Caneva, sono stati i dominatori in senso assoluto, ma bisogna ricordare con loro Faggio, Gianmarini, Pedetti, Paganessi, Ceccarelli, che hanno interpretato la parte dei piloti tutto coraggio e tutto slancio.

Carlo Burlando

KM. per KM.

Strada «sporca» e gomme sbagliate

LIVORNO - Non è più la Terrazza Mascagni a far da scenario alla partenza della Coppa Liburna: per la 13. edizione la pedana è stata piazzata nel bel mezzo del quartiere sportivo livornese.

Il tempo che una trentina di equipaggi prenda il via, e già arrivano i tempi dei primissimi al Vaiole. Per "Tony" e Manini 6'25", per Pinto-Penarioli e Tabaton-Rogano 6'31". Vudafieri con Pirolo sono ad 8" dal leader. Gli occhi di tutti sono sulla Ferrari 308 di cui da giorni si dice tutto il bene possibile, almeno da quando hanno cominciato a girare voci di tempi da favola ottenuti in prova da "Piombo" Pinto. Bettega e Perissinot hanno l'ottavo tempo preceduti anche da Cerrato-Guizzardi, Verini, "Rudy" e Pasetti-Boni e sono a 18" da "Tony". Il fatto trova subito la sua spiegazione. E' che l'interfono fa i capricci nelle curve a destra.

Dalla traversa livornese ci si aspetta la conferma di Pinto e del "Dinotto" e invece arriva quella di Fabrizio Tabaton: è suo il miglior tempo con Cerrato a 6" e "Tony" ad 8", cosicché è il "Grifoncino" a passare in testa alla classifica, sia pure di un amen. Pinto da parte sua arriva a fine prova senza la seconda e la terza e all'assistenza di Cecina Michelotto e i suoi prodi non possono che constatare che si è rotto un forcellino del cambio. In pratica è la fine dell'avventura livornese della macchina del cavallino.

Se "Tony" si lamenta per la strada troppo "sporca" e recrimina per una scelta non felice di gomme, Tabaton spiega che il cerchio lo ha rotto all'ultima curva scodando contro un scooter in poco felice posteggio. Il terzo appuntamento col cronometro è a Bibbona sulla terra e con i 3 km segreti su una strada demaniale. Non c'è più la polvere magica di un anno fa sulla strada e allora... polvere a volontà per tutti.

I due della Stratos bianca comunque non vogliono vantaggi e allora Tony si procura una distorsione. La P.S. non è lunghissima e i danni sono contenuti anche se Tabaton perde il primato e passa al secondo posto, Cerrato perde il quarto e si ritrova sesto.

ALFASUD nel pubblico

Alla direzione di gara intanto Dado Andreini rischia l'infarto. Arriva notizia che l'Alfasud di Mavilla e Gambassi è finita tra il pubblico e le prime notizie sono di quelle da togliere il fiato. La realtà fortunatamente è molto, ma molto meno spaventosa e parla di un paio di feriti in modo assai lieve. Per quella quindicina di equipaggi che sono restati bloccati al via della speciale si applica un tempo teorico sulla falsariga di quello che Rava ha già codificato per il Sanremo e che la sottocommissione si appresta a fare per l'80.

La svolta decisiva forse, all'alta classifica arriva a Marmorosa, ancora terra e tutto quel che ne deriva. Tabaton non può andare oltre l'ottavo tempo ad 1'22" da "Tony", che nella graduatoria provvisoria adesso è seguito da Verini, a poco più di un minuto da Bettega, a 1'14" da "Vuda", ad 1'15" e da Tabaton stesso a 1'48". Cerrato è ancora più indietro: come Haldi con la superba Porsche Turbo ha frenato Pasetti e Tabaton, così l'altro svizzero, Carron, ha fatto con Cerrato e il pilota della Opel, nel cercare di prenderlo e passarlo, è uscito piegando la traversa. Appena più indietro nell'ordine dei passaggi e in classifica, fanno spettacolo le tre Ritmo di Fusaro-Perissutti, Ambrogetti "Colombo", Capone-Mancina e la Renault 5 Terrosi di Carrotta per l'occasione senza l'Ornella ma con la Pernice al rientro nei rallies "grazie alle ferie" come spiega lei.

Il guaio è che non fa in tempo a trovare un duello palpitante che subito finisce. Difatti a Sassetta Capone fa il bis del Cerro con la Ritmo che scoda il giusto perché la ruota posteriore destra tocchi uno spigolo e si rompa la sospensione. Qualche centinaio di metri più in su Ambrogetti si ferma a sua volta pur senza toccare niente. E a Marmorosa — subito prima — ad aumentare il numero (già immenso) di spettatori era toccato anche a Pantaleoni e Maida, con la centralina kaputt della loro Porsche.

Senza storia dopo il vistosissimo aumento del tempo imposto la prova di Maddona dei Monti.

COPPA LIBURNA

14-15 settembre 1979

Rally internazionale valida per i campionati italiano, svizzero e triestino - Livorno

Classifica assoluta

1. Tony-Mannini (Lancia Stratos) 2.26'17"; 2. Tabaton-Rogano (Lancia Stratos) a 1'12"; 3. Vudafieri-Pirolo (Fiat 131 Ab.) a 1'54"; 4. Verini-Rudy (Opel Ascona) a 3'43"; 5. Bettega-Perissinot (Fiat 131 Ab.) a 5'41"; 6. Pasetti-Boni (Fiat 131 Ab.) a 6'19"; 7. Haldi-Sandoz (Porsche turbo) a 7'26"; 8. Savary-Bubloz (Porsche 911) a 9'00"; 9. Carrotta-Pernice (RS Alpine) a 9'34"; 10. Cambiaghi-Vittadello (Lancia Stratos) a 10'06".

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. (61) Panerai-Bacci (A 112 Ab.) 3.5'20"; 2. (64) Magonzi-Gerbi (Fiat 127) a 3'30".

Classe 1150: 1. (40) Del Zoppo-Bartolich (Peugeot 104) 2.56'6"; 2. (44) Aloffi-Pautasso (Fiat 127 S) a 1'44"; 3. (52) Blassi-Boni (Fiat 127 S) a 3'31"; 4. (53) Meta-Diana (Fiat 127 S) a 3'44"; 5. (55) Piagnotta-Ceccanti (Fiat 127 S) a 3'54"; 6. (57) Pannocchia-Donati (Fiat 127 S) a 4'12"; 7. (58) Scaglione-Bacci (Fiat 127 S) a 6'27"; 8. (65) Lomi-Perossini (A 112).

Classe 1300: 1. (65) Gurguaglini-Andreotti (Simca R2) 3.08'50"; 2. (60) Piropan-Padovan (Simca R2) a 4'4"; 3. (66) Nicolai-Buono (Simca R2) a 4'50".

Classe 1600: 1. (73) Cora-Neri (Fiat Ritmo) 3.22'27"; 2. (75) Mazzeschi-Francini

Classe 2000: 1. (13) Tognana-Tedeschini (Opel Kadett) 2.37'45"; 2. (16) Bentivogli-Vaiabonetti (Ford Escort) a 4'37"; 3. (17) Bondi-Picchi (Ford Escort RS) a 5'18"; 4. (18) Carron-Laderacq (Opel Kadett) a 6'55"; 5. (19) Cipriani-Masi (Ford Escort) a 8'01"; 6. (21) Petri-Parenzi (Opel Kadett) a 11'03"; 7. (25) Gualandi-Bonifazi (Opel Kadett) a 13'11"; 8. (27) Foresti-Trigliolo (Opel Kadett) a 14'29"; 9. (30) Paoletti-Bellini (Opel Kadett) a 15'08"; 10. (31) Beltramin-Simoncini (Opel Kadett) a 15'17"; 11. (32) Pecciantini-Favilli (Opel Kadett) a 15'21"; 12. (33) Parrini-Belcarì (Opel Kadett) a 15'35"; 13. (34) Tripodi-Tamburini (Opel Ascona) a 15'35"; 14. (36) Teti-Sabatini (Opel Kadett) a 16'34"; 15. (62) Coppini-Repetto (Fiat 131 R) a 29'05"; 16. (71) Giovacchini-Taffari (Fiat 131 R) a 37'45".

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. (43) Adani-Bizzarri (Fiat 127 S) 2.57'19"; 2. (50) Lucchini-Doppiu

(Peugeot 104 ZS) a 1'40"; 3. (70) Borlotti-Cortona a 18'10".

Classe 1300: 1. (38) Cerielli-Ferretti (Alfasud) 2.55'48"; 2. (46) Gragnoli-Baldacci (Alfasud II) a 2'14"; 3. (67) Falconi-Taddei (Alfasud II) a 13'59".

Classe 1600: 1. (9) Carrotta-Pernice (RS Alpine) 2.35'51"; 2. (47) Koeninger-Rtko (RS Alpine) a 22'19"; 3. (48) Mancini-De Marco (Mazda Capella) a 22'23"; 4. (63) Strambi-Bargagna (VW Golf LS)

Classe 2000: 1. (4) Verini-Rudy (Opel Ascona) 2.29'60"; 2. (11) Zandonà-Toffoli (Opel Kadett) a 6'32"; 3. (20) Gaiotto-Meiohas (Opel Kadett) a 17'00"; 4. (22) Cerutti-De Marco (Opel Kadett) a 19'10"; 5. (23) Marenzana-Taverna (Ford Escort RS) a 19'30"; 6. (26) Batoni-D'Apollio (Opel Kadett) a 21'40"; 7. (29) Berti-Volpi (Opel Kadett) a 22'38"; 8. (35) Bensi-Marchetti (Ford Escort RS) a 23'24"; 9. (37) Barbarigo-Maurini (Opel Kadett) a 25'22"; 10. (41) Canobbio-Canobbio (Opel Kadett) a 26'10"; 11. (42) Persenda-Fanton (Alfa GTV) a 26'40"; 12. (45) Tabliabue-Balconi a 28'02"; 13. (49) Mazzi-Miliani (Opel Kadett) a 28'57"; 14. (54) Gosti-i-Heninger.

GRUPPO 3

Classe 3000: 1. (12) Bering-Corti (Porsche C) 2.36'39"; 2. (14) Pasutti-Bisoli (Porsche C) a 1'30"; 3. (15) Torchio-Mizzotti (Porsche C) a 5'8"; 4. (74) Parra-Sabatini (Fiat X1/9) a 1.00'11".

GRUPPO 4

Classe 2000: 1. (3) Vudafieri-Pirolo (Fiat 131 Ab.) 2'28'11"; 2. (5) Bettega-Perissinot (Fiat 131 Ab.) a 3'47"; 3. (6) Pasetti-Boni (Fiat 131 Ab.) a 4'25"; 4. (28) Mattiazzo-Turini (Fiat 131 Ab.) a 24'18"; 5. (59) Coroni-Battini (Fiat 124 S) a 36'41"; 6. (68) Mandelli-Bosco (Fiat 131 Ab.) a 43'17"; 7. (69) Morelli-Lenzi (Lancia HF) a 44'47"; 8. (72) Bertini-Scutti (Fiat 124 Ab.) a 48'9".

Classe 3000: 1. (1) Tony-Mannini (Lancia Stratos) 2.26'17"; 2. (2) Tabaton-Rogano (Lancia Stratos) a 1'12"; 3. (7) Haldi-Sandoz (Porsche Turbo) a 7'26"; 4. (8) Savary-Bubloz (Porsche 911) a 9'3"; 5. (10) Cambiaghi-Vittadello (Lancia Stratos) a 10'5"; 6. (24) Nestore-Luppoli (Lancia Stratos) a 24'26"; 7. (51) Tarabellia-Ancillotti (Lancia Stratos) a 33'13".

Così le speciali

PS 1 - Vaiole - (Tempo imposto 6')

1. Tony-Mannini (Lancia Stratos) 6'25"; 2. Pinto-Penarioli (Ferrari 308 GTB) 6'31"; 3. Tabaton-Rogano (Fiat 131 Ab.) 6'31"; 4. Vudafieri-Pirolo (Fiat 131 Ab.) 6'33"; 5. Cerrato-Guizzardi (Opel Kadett) 6'35".

PS 2 - Traversa Livornese - (5')

1. Tabaton 5'50"; 2. Cerrato 5'56"; 3. Tony 5'58"; 4. Vudafieri 5'58"; 5. Bettega-Perissinot (Lancia Stratos) 6'3".

PS 3 - Bibbona - (7'30')

1. Tony 8'26"; 2. Bettega 8'48"; 3. Verini 8'49"; 4. Vudafieri 8'52"; 5. Carron-Laderacq (Opel Kadett) 8'53".

PS 4 - Marmorosa - (9')

1. Tony 11'5"; 2. Verini 11'21"; 3. Bettega 11'34"; 4. Vudafieri 11'46"; 5. Carron

PS 5 - Sassetta - (9')

1. Tabaton 9'53"; 2. Tony 10'12"; 3. Bettega 10'15"; 4. Vudafieri 10'15"; 5. Cerrato

PS 6 - Montevaso - (9')

1. Tabaton 9'28"; 2. Tony 9'38"; 3. Bettega 9'40"; 4. Vudafieri 9'40"; 5. Verini

PS 8 - Montemaggiore - (5')

1. Tabaton 5'30"; 2. Tony 5'36"; 3. Vudafieri 5'38"; 4. Bettega 5'40"; 5. Haldi-Sandoz (Porsche Turbo) 5'42".

PS 9 - Castellaccio - (5')

1. Tony 5'11"; 2. Tabaton 5'11"; 3. Haldi 5'16"; 4. Vudafieri 5'19"; 5. Verini 5'22".

PS 10 - Vaiole - (6')

1. Tony 6'24"; 2. Tabaton 6'24"; 3. Haldi 6'29"; 4. Vudafieri 6'32"; 5. Pasetti 6'36".

PS 11 - Traversa Livornese - (5')

1. Tony 5'54"; 2. Vudafieri 5'55"; 3. Tabaton 5'55"; 4. Cerrato 5'55"; 5. Pasetti

PS 12 - Bibbona - (7'30')

1. Bettega 8'08"; 2. Tabaton 8'12"; 3. Tony 8'13"; 4. Verini 8'14"; 5. Vudafieri 8'18".

PS 13 - Marmorosa - (9')

1. Bettega 10'49"; 2. Vudafieri 10'49"; 3. Tony 10'52"; 4. Tabaton 10'57"; 5. Verini 11'11".

PS 14 - Sassetta - (9')

1. Tabaton 9'58"; 2. Tony 10'08"; 3. Vudafieri 10'08"; 4. Bettega 10'13"; 5. Haldi-Sandoz.

PS 15 - Montevaso - (9')

1. Tony 9'16"; 2. Vudafieri 9'24"; 3. Bettega 9'25"; 4. Tabaton 9'25"; 5. Haldi 9'35".

PS 17 - Montemaggiore - (5')

1. Tabaton 5'32"; 2. Bettega 5'38"; 3. Tony 5'39"; 4. Haldi 5'39"; 5. Vudafieri 5'41".

PS 18 - Castellaccio - (5')

1. Tony 5'20"; 2. Tabaton 5'22"; 3. Vudafieri 5'23"; 4. Haldi 5'23"; 5. Bettega 5'28".

La foratura di BETTEGA

Si riprende a fare sul serio a Monte Maggiore, con Tabaton che rosicchia ancora qualcosina a "Tony" il cui vantaggio è comunque di 1'13" Fra le "tutto-avanti" Carrotta sta imponendo il suo ritmo e con la Renault ha 41" su Fusaro; in gr. 2 Verini e Cerrato sono piuttosto vicini, l'Ascona cresce e la Kadett dopo Marmorosa non può che ritrovare un assetto decente a forza di piccoli ritocchi di assistenza in assistenza da parte degli uomini di Conrero. Così il "Mau" si ritrova davanti al collega di 56". Un altro Opel-driver è in testa al Gr. 1 e non può che essere Tonino Tognana con Tedeschini. A guardare la classifica è davanti alle "turismo di serie" senza problemi, in realtà di problemi ne ha diversi per una congestione che lo fa soffrire e fermare spesso.

Al Castellaccio stesso tempo per "Tony" e Tabaton, 5'11", con Haldi a 1" e Vudafieri a 8". Il tratto monterinerino dice davvero male a Bettega che buca saltando su una pietra, e lo vedranno all'assistenza a fine prova) piega un ammortizzatore. La foratura gli costa sul minuto e venti, la sostituzione dell'ammortizzatore 2' di ritardo al C.O. Dice peggio a Vanni Fusaro: KO per la rottura del supporto motore. A metà gara le cose stanno così: "Tony" ha 1'13" su Tabaton, 1'30" su Vudafieri, 1'54" su Verini.

Si torna sul Vaiole e Cerrato, caso mai di problemi ne avesse pochi, si rende conto che la macchina a fondo sterza solo da una parte: si è sfilata una boccia della scatola guida. La cosa lascia piuttosto indifferenti i due di testa che si ripetono in un tempo identico fra loro. E a Traversa Livornese la loro prestazione è diversa per un secondo, a favore di "Tony". Per la ripetizione di Bibbona e di Marmorosa i patemi non son più quelli di qualche ora prima. Perché è giorno ma soprattutto perché le partenze adesso sono a 2 minuti. Tabaton rende il secondo appena perso a "Tony". Cerrato rende la tabella di marcia. Due, trecento metri dopo il via della speciale alla Kadett si è rotto un semiasse. Il duello continua, anche se non sfiora la classifica, come continua l'altro duello, quello fra "Vuda" e Bettega che certo non si risparmiarono.

g. r.