

# 9. RALLY VALLI PIACENTINE

28-29 luglio 1979

Rally valido per il campionato italiano  
coeff. 3 - Piacenza

## Così (in 93) al traguardo

### CLASSIFICA ASSOLUTA

1. «Toni»-Mannini (Stratos) 1'30''59; 2. Vudafieri-Radaelli (131 Ab.) a 11''; 3. Cerrato-Guizzardi (Kadett GTE) a 1'23''; 4. Ceccato-De Antoni (131 Ab.) a 2'23''; 5. Verini-Rudy (Ascona) a 3'31''; 6. Pasetti-Pirollo (131 Ab.) a 3'47''; 7. Bettega-Parissnot (Fiat Ritmo) a 5'31''; 8. Preotto-Sghedoni (Ford Escort RS) a 6'00''; 9. Cambiagli-Vittadello (Stratos) a 6'57''; 10. Tognana-Cresto (Kadett GTE) a 7'12''.

### GRUPPO 1

**Classe 1000:** 1. (55) Cantarelli-Gravaghi (Fiat 127) 1'55''11; 2. (80) Minuti-Impagnatiello (Fiat 127) 2'06''04; 3. (87) Alovisi-Berlenda (Fiat 127) 2'14''03.

**Classe 1150:** 1. (48) Aiolfi-Pautasso (Fiat 127) 1'52''44; 2. (50) Orlandi-Lorenzi (A 112) 1'53''28; 3. (66) Zenesini-Scampicchio (Fiat 127) 1'59''41; 4. (74) Grazzi-Damian (Fiat 127) 2'02''12; 5. (79) Romagnoli-Degli Esposti (Fiat 127) 2'05''53; 6. (81) Guerra-Torini (Fiat 127) 2'06''40; 7. (86) Tavoni-Tavoni (Fiat 127) 2'11''38; 8. (88) Seneci-Ghidini (Fiat 127) 2'14''09.

**Classe 1300:** 1. (73) Sabbadini-De Vincenzi (Simca R2) 2'02''11; 2. (84) Orsi-Ventura (AR GT) 2'10''53; 3. (90) Gargiulo-Casillo (Alfasud) 2'17''06.

**Classe 1600:** 1. (35) Fabbri-Fabbri (VW Golf) 1'46''45; 2. (40) Bruni-Ciambellini (VW Scirocco) 1'48''48; 3. (43) Fracassi-Lanciani (VW Golf) 1'50''57; 4. (46) Stefana-Bassi (VW Golf) 1'52''00; 5. (52) Delle Piane-Bottazzi (VW Golf) 1'54''13; 6. (65) Giacchetta-Baruffi (VW Golf) 1'59''18; 7. (82) Manini-Calzolari (Fiat Ritmo) 2'07''26.

**Classe 2000:** 1. (8) Preotto-Sghedoni (Ford RS) 1'36''59; 2. (10) Tognana-Cresto (Kadett GTE) 1'38''11; 3. (21) Valdini-Losio (Kadett GTE) 1'42''12; 4. (23) Bondi-Picchi (Ford RS) 1'42''55; 5. (26) Faravelli-Lucchini (Kadett GTE) 1'43''40; 6. (27) Bruno-Salietti (Kadett GTE) 1'43''52; 7. (32) Barsanti-Repetto (Kadett GTE) 1'46''26; 8. (41) Ravino-Neri (Kadett GTE) 1'49''17; 9. (57) Becchetti-Becchetti (Kadett GTE) 1'55''27.

### GRUPPO 2

**Classe 1000:** 1. (59) Gallina-Zelaschi (A 112) 1'55''37; 2. (69) Mengoli-Bergamini (Fiat 127) 2'00''55; 3. (75) Casanova-Raimondi (Fiat 127) 2'03''14; 4. (78) Lanza-Ferrara (A 112) 2'03''46.

**Classe 1150:** 1. (45) Fragale-Formengo (Fiat 127) 1'52''00; 2. (47) Vitamia-Barbazz (Fiat 127) 1'52''25; 3. (53) Pambianchi-Orengo (Fiat 127) 1'54''40; 4. (56) Baresi-Bignardi (Fiat 128) 1'55''13; 5. (60) Panzeri-Locatelli (Fiat 127) 1'56''42; 6. (77) Brunori-Barucco (Fiat 128) 2'03''26; 7. (85) Bussandri-Polloni (Peugeot 204) 2'11'' e 20.

**Classe 1300:** 1. (37) Conti-Ciardelli (Alfasud) 1'47''35; 2. (49) Valvassore-Piacentini (Alfasud) 1'53''11; 3. (62) Franzini-Rossi (Citroen GS) 1'58''12; 4. (70) Padimatteo-Maioli (Alfasud) 2'01''21; 5. (76) Pleropan-Padovan (Simca R) 2'03''16; 6. (89) Conti-Conti (Fiat 128) 2'16''40; 7. (91) Ghidini-Ghidini (Alfasud) 2'31''07; 8. (93) Pasqua-Silvestri (Alfasud) 2'40''50.

**Classe 1600:** 1. (7) Bettega-Perissnot (Ritmo) 1'36''30; 2. (15) Mirri-Brancati (Ritmo) 1'39''46; 3. (16) Ambrogetti-«Colombo» (Ritmo) 1'40''18; 4. (18) Fusaro-Perlisutti (Ritmo) 1'40''39; 5. (33) Baroschi-Visigalli (RS Alpine) 1'46''28; 6. (38) Magli-Toso (Ritmo) 1'47''43; 7. (58) Carella-Gorini (Fiat 124 ST) 1'55''28; 8. (64) Valerio-Pasquarolo (VW Golf) 1'58''53.

**Classe 2000:** 1. (3) Cerrato-Guizzardi (Kadett GTE) 1'32''22; 2. (5) Verini-Rudy (Ascona) 1'34''30; 3. (12) Zandonà-Toffoli (Kadett GTE) 1'38''41; 4. (17) Cannobbio-Cannobbio (Kadett GTE) 1'40''24; 5. (28) Bonetto-Soro (Kadett GTE) 1'43''56; 6. (31) Fiori-Marina (Kadett GTE) 1'45''58; 7. (36) Rosa-Calderoni (Kadett GTE) 1'47''09; 8. (12) Castelli-Bariani (Kadett GTE) 1'50''

e 19; 9. (44) Persenda-Burlando (Alfetta GTV) 1'51''14; 10. (54) Perretti-Piccinini (131 Racing) 1'54''51; 11. (61) Vecchiotti-Pontiroli (AR GTV) 1'57''33; 12. (83) Gasparini-Gaggini (Kadett GTE) 2'09''11.

### GRUPPO 3

**Classe 2000:** 1. (63) Gregorini-Cardoni (Fiat 124 Abarth) 1'58''23; 2. (68) Sogliani-Pasqualli (Fiat 124 AS) 1'59''53; 3. (72) Moreno-Gagliardi (Fiat 124 Abarth) 2'01''24.

**Classe 3000:** 1. (14) Sassone-Sognorata (Porsche) 1'39''09; 2. (22) Crucitti-Rossi (Porsche) 1'42''43; 3. (24) Ontano-Fiorucci (Porsche) 1'43''02; 4. (30) Pantaleoni-Maida (Porsche) 1'45''18; 5. (39) Tosca-Romanelli (Porsche) 1'48''35.

### GRUPPO 4

**Classe 1600:** 1. (51) Bersani-Cogni (Lancia HF) 1'54''02; 2. (71) Buzzella-Buzzella (Lancia HF) 2'01''21; 3. (92) Valoti-Cortinolis (Fiat X-1/9) 2'35''55.

**Classe 2000:** 1. (2) Vudafieri-Radaelli (131 Abarth) 1'31''10; 2. (4) Ceccato-De Antoni (131 Ab.) 1'33''22; 3. (6) Pasetti-Pirollo (131 Ab.) 1'34''46; 4. (19) Musti-Fiori (131 Ab.) 1'41''44; 5. (29) Beretta-Pozzi (Lancia Beta) 1'44''14.

**Classe 3000:** 1. (1) Toni-Mannini (Stratos) 1'30''59; 2. (9) Cambiagli-Vittadello (Stratos) 1'37''56; 3. (11) Nico-Barban (Stratos) 1'38''21; 4. (13) Cola-Cerda (Stratos) 1'39''06; 5. (20) Codognelli-Pons (Stratos) 1'41''47; 6. (25) «Ragastas»-John-John (Stratos) 1'43''30; 7. (34) Alberti-Alberti (Stratos) 1'46''29; 8. (67) Tarabella-Ancillotti (Stratos) 1'59''48.

## Trofeo A-112

1. Cunico-Lappo 1.9''13; 2. Faggio-Bossi 1.10''30; 3. Comelli-Del Pup 1.10''42; 4. Mattia-Bricchi 1.10''47; 5. Del Prete-Perata 1.11''28; 6. Ginnarini-Bazzano 1.11''29; 7. Cinotto-Soffietti 1.11''38; 8. Bozzi-Donati 1.11''39; 9. Zini-Vittadini 1.11''59; 10. Bellfiglio-Fulchieri 1.12''01; 11. Bianchi-Panella 1.12''11; 12. Pedetti-Macchini 1.12''22; 13. Paganessi-Rovelli 1.12''26; 14. Moretti-Moretti 1.13''58; 15. De Paoli-Riva 1.14''12; 16. Isacchi-Vianello 1.16''35; 17. Tognana-Rubinato 1.16''39; 18. Alberti-Pacciarini 1.17''22; 19. Perazzi-Costa 1.17''37; 20. Vedovello-Grigis 1.17''55; 21. Milanese-Pracchi 1.20''53; 22. Riso-Bizza 1.22''15; 23. Ighina-Garassini 1.22''17; 24. Mercandalli-Dominoni 1.26''16; 25. Briglia-Germani 1.26''23; 26. Gunnella-Grotta 1.37''48.

## COSI' le speciali

**PS A Cerro:** «Tony» (Stratos) 12'43''; Vudafieri (131 Ab.) 12'57''; Ceccato (131 Ab.) e Cerrato (Kadett GTE) 13'01''; Tabaton (Stratos) 13'04''.

**PS C Stadera:** Vudafieri 6'50''; Cerrato 6'52''; «Tony» 6'53''; Tabaton 6'55''; Ceccato 6'58''.

**PS D Obolo:** Vudafieri 6'40''; «Tony» 6'44''; Tabaton e Cerrato 6'46''; Ceccato 6'47''.

**PS E Groppallo:** «Tony» 5'36''; Vudafieri 5'37''; Tabaton e Cerrato 5'43''; Ceccato 5'45''.

**PS F Mercatello:** «Tony» 10'00''; Vudafieri 10'08''; Tabaton 10'17''; Ceccato 10'21''; Cerrato 10'22''.

**PS G Colli:** «Tony» 4'57''; Vudafieri 5'06''; Tabaton 5'08''; Cerrato 5'11''; Ceccato 5'14''.

**PS H Pradovera:** «Tony» 10'59''; Cerrato 11'01''; Vudafieri 11'03''; Tabaton 11'16''; Ceccato 11'18''.

**PS A1 Cerro:** Vudafieri-13'14''; Cerrato e «Tony» 13'24''; Pasetti (131 Abarth) 13'35''; Tabaton 13'41''.

**PS C1 Stadera:** Cerrato 7'00''; Vudafieri 7'02''; «Tony» 7'04''; Pasetti 7'12''; Verini (Ascona) 7'14''.

**PS D1 Obolo:** Vudafieri 6'48''; Cerrato e «Tony» 7'01''; Ceccato e Pasetti 7'03''.

**PS E1 Groppallo:** «Tony» 5'38''; Vudafieri 5'39''; Pasetti 5'53''; Cerrato 5'55''; Verini 5'59''.

# VUDAFIERI QUESTA VOLTA BATTUTO SUL FILO DI LANA A PIACENZA

# Finalmente «TONY» fa 3

PIACENZA - Adesso sono alla pari in quanto a vittorie, tre a testa, I «Bartali e Coppi» del rallysimo '79, «Tony» e Vudafieri hanno quindi un motivo in più per elettrizzare anche il resto di stagione. Corrono per lo stesso team, il Jolly Club, si sorridono e si punzecchiano ad ogni assistenza, ma poi, in gara, ognuno il primo tempo che chiede è quello fatto dall'altro. Sono bravi e coreografici. Divertono. A Piacenza «Tony» è tornato ad arrivare ed ha di nuovo vinto, Vudafieri, battuto per 5'' (ha capito così che cosa ha masticato amaro «Lucky» a Forlì ad inizio mese), è passato definitivamente in testa al campionato italiano dove, comunque, «Tony», almeno sulla carta, è ancora in corsa. Tutto all'insegna dell'incertezza, quindi e la stessa gara ne ha trovato grosso giovamento. L'unica certezza che non sfuggiva a nessuno già a notte fonda nel parco assistenza di Bettola, era che il rally avrebbe finito in ritardo e mutilato di molte prove. Gli unici a sostenere il contrario erano quelli che «muovevano i fili», tenaci sino all'ultimo nel voler convincere i piloti che bisognava andare avanti. Poi di fronte ad una evidenza che un cieco poteva intuire già alle 8 di sera (precedente) si è deciso per lo stop interrompendo le sfide (ovviamente non c'è solo quella di testa, e Pasetti-Verini con il loro 16'' di divario non sono che un esempio) proprio sul più bello. Peccato, anche se «Tony» può tranquillamente dimostrare, tempi del giro prima alla mano, che mai le avrebbe bu-

correre suo e di Dario che, scatenato come può esserlo solo un cavallo di razza cui hanno allentato le briglie, stava tentando una impresa resa impossibile solo dalla sfida, più personale che realmente giustificata, dei due di testa.

Cerrato adesso può solo divertirsi perché il campionato è già al sicuro, chi invece si diverte meno, ma si rivela sempre più professionista è Verini che lotta continuamente con la minor competitività (rispetto alla Kadett) della sua Ascona-laboratorio. Eppure, stringendo i denti, «Mau» insiste a restare nel lotto dei primissimi, in questa occasione a fare poi da spartiacque tra i due della 4 Rombi, Ceccato e Pasetti il cui limite maggiore viene indicato ora dalla «anzianità» del mezzo a disposizione oltre che dai continui fastidi che li hanno un po' afflitti.

## ADESSO LE RITMO PIU' VELOCI DEI GR. 1

Dietro ai bigs, c'è poi il superbigo, quello cioè che, unico, si fregia dei colori Alitalia (sinonimo rallystico di eccellenza). E Bettega è stato, come sempre quest'anno, al massimo livello. Con la sua Ritmo, in mezzo a tanti contendenti non poteva certo fare di più. Il suo è proprio il ritmo della Ritmo, ma i suoi avversari, che vestono il saio privato, sono stati più che all'altezza a cominciare dal Fusaro delle prime battute, quando era addirittura davanti, dallo sfortunato Capone per arrivare a Mirri e Ambrogetti sempre in bella battaglia sia sul piano delle performances che in quello delle forature.

Ma il progresso della Ritmo, che Bettega ha proprio evidenziato, è che per la prima volta i favolosi Gr. 1 sono stati messi dietro. Fino ad oggi, pur con i tempi di grande valore assoluto del Colline di Romagna, c'era sempre questo confronto un po' sfavorevole. A Piacenza il divario è stato colmato ed in molte occasioni non solo dalla vettura ufficiale. E' un progresso tecnico confortante. Un motivo in più che si aggiunge alla singolar tenzone di «Tony» e Vudafieri, presumibilmente leit-motiv dei prossimi appuntamenti.

Carlo Cavicchi

## CERRATO NULLA PUO' CONTRO I DUE DI TESTA

Con il passare delle gare i valori in campo si vanno mettendo sempre più a fuoco. Agli abituali occupanti delle prime piazze si aggiungono gli abituali ritirati (come il povero Tabaton cui veramente non ne va dritta una), e i soliti dominatori dei vari gruppi. Chi si attendeva una gran corsa di Cerrato, ad esempio, è andato pago. Al termine del primo giro, seminascolato da un furgone Opel, Lucio Guizzardi si gustava una pesca e con amici confidava come «proprio non ce ne stesse più», cioè quanto fosse già al limite il

# CUNICO

## 5 arrivi

## 5 vittorie

PIACENZA - Cunico, come nelle previsioni della vigilia che lo volevano favorito numero uno, non si è lasciato sfuggire la vittoria nel 9. Rally delle Valli Piacentine - Trofeo Astra. La sua stagione si tinge sempre più di rosa e d'altronde solo un cieco può nascondersi che quest'anno Cunico ha veramente ingranato la marcia giusta (5 primi assoluti in cinque gare terminate).

Dunque Cunico ha nuovamente vinto, ed ha vinto con una autorità inaspettata solo per chi non aveva visto le più recenti imprese, tutte così valide da lasciar presagire entro breve (ma non tanto, diamine!) tempo ad altri risultati particolarmente eclatanti. Leggendo il seguito saprete delle disavventure occorse a molti dei suoi più decisi e quotati avversari, ma questo non deve farne inganno: a prescindere da ogni cosa la corsa di Cunico, ed ovviamente di Lappo che gli era al fianco, è stata impeccabile ed i complimenti avuti da tutti gli avversari al termine possono considerarsi veramente sinceri anche se favoriti molto dalla incredibile modestia di questo pilota.

Si tratta di una vittoria autoritaria perché il pilota della Piave Jolly ha vinto 4 delle 7 prove disputate, lasciando le altre a Faggio (1 a pari merito con Comelli).

L'incertezza sull'esito finale della corsa si è avuta soltanto dopo l'uscita di strada del suo più diretto avversario Vittadini



«Tony»-Mannini, tornando alla vittoria con la Stratos, hanno rimesso almeno teoricamente in discussione il campionato italiano, anche se Vudafieri, secondo a Piacenza, resta il grande favorito per il titolo (ATTUALFOTO)

### LA CRONACA

## Da CADRINGHER la vera «emozione»

PIACENZA - Sono in 193 a partire per quello che dovrebbe essere l'ultimo internazionale all'italiana prima dell'entrata in vigore del «numero chiuso» che non consentirà agli organizzatori di ammettere al via più di 160 equipaggi. Fra i 26 che non hanno verificato, «Lucky» ricoverato all'ospedale di Bologna con i suoi annosi problemi di calcoli alla cistifellea, Antonella Mandelli che si è ritrovata sulla 131 un motore con pressione dell'olio vicina allo zero, Pasutti che non è riuscito a rimettere in sesto la sua Porsche dopo il botto di Belluno e Contesini al quale i soliti ignoti hanno rubato la Kadett nottetempo.

Carini e Parenti invece hanno verificato, ma al momento di portare la Ritmo in parco chiuso scoprono che la guarnizione della testa è bruciata: così approfittano del vantaggio di correre in casa per correre a casa a svestirsi di tute e sottotute varie.

Uno che parte un tantino iniperito è Mauro Mannini al quale i Commissari Sportivi hanno comminato una ammonizione con diffida invitandolo per il futuro ad «assumere un contegno più corretto nei confronti degli ufficiali di gara e degli organizzatori». Quale e quanta carica il co-pilota abbia in corpo (e riesca a trasmettere a «Tony») lo si vede appena si vanno a leggere i tempi del Cerro. I due falliscono per 3" l'impresa di stare dentro al tempo imposto ma il loro 12" e 43" è di 6" inferiore al vecchio tempo-record di Pregliasco e di 14" inferiore a quello di Vudafieri per l'occasione con Radaelli. Gli altri sono più staccati ma

«Vuda» non è contento: recrimina su un testa-coda all'inizio della discesa che gli è costato una manciata di secondi. Del resto al controllo stop sotto il Cerro a lamentarsi sono in diversi. Tabaton (quinto tempo) è scontento di come si comporti l'avantreno, Pasetti, Ambrogetti, Codognelli e Mirri arrivano con una gomma a terra così come Capone che scodando ha rotto gomma, cerchio e (se ne accorge quando gli immancabili volontari lo aiutano ad alzare la Ritmo per cambiare ruota) l'ammortizzatore posteriore destro. Per il torinese la gara è finita e lo è pure per Uzzeni con grossi problemi di guidabilità e temperatura olio altissima. Tognana ha fatto due testa-coda che spiegano il suo ventunesimo tempo, Presotto (14. e primo del Gr. 1) parla di gomme troppo morbide e Anna Cambiaghi (settima prestazione la sua) di gomme troppo strette. Gomme nell'occhio del ciclone insomma con Valla della Kleber sconcolato a commentare che «fare e vendere gomme è proprio un brutto mestiere...». Fra i «ritmomani» è Fusaro il più veloce davanti a Bettega preoccupato da uno strano rumore. «E' come se una gomma davanti fosse dechappata», spiega il trentino. Invece è un semiasse che si sta sfilando e all'assistenza ASA il guaio è presto rimediato.

Per non perdere l'abitudine Mirri buca anche nel trasferimento verso la seconda speciale e poi ancora nella speciale stessa vinta ex-aequo da «Tony» e «Vuda» con Tabaton a 1" e Cerrato a 4". Ma la prova non fa classifica: Lolli e Bellina con una BMW si avviluppano ad un masso ed il copilota ne esce maleconico, con un braccio fratturato. Lunga interruzione per consentire l'intervento dei mezzi di soccorso e quindi la decisione di annullare il tratto cronometrato.

A Stadera, p.s. 3, Vudafieri mangia 3" a Toni che termina in gran prudenza. La prova non dice bene a Pantaleoni che dopo due belle performances consecutive arriva lungo in curva e tocca danneggiando in modo abbastanza vistoso il muso della Porsche. Per effetto dell'urto il leader del

Gr. 3 rimane anche senza terza, ma superato in fretta l'attimo di scoramento decide di continuare sia pure con uno spirito diverso: per lui l'obiettivo diventa far punti di gruppo piuttosto che cercare il risultato nell'altissima classifica. Fra Stadera e Obolo happening tecnico a cura del preciso Cadringer. Il verificatore torinese si piazza fra il C.O. e lo start della speciale ed insieme al suo collega Stanzani chiede a Presotto ed a Dean di sollevare il cofano delle Escort, così giusto per scoprire che entrambe le macchine



La 131 di Pasetti-Pirollo protagonisti a Piacenza, in decisa frenata di fronte ad un folto gruppo di spettatori. Bella la loro lotta con Verini

stanno viaggiando senza il regolamentare coperchio del filtro dell'aria. I piloti interpellati si giustificano affermando che le vibrazioni lo hanno fatto saltare, i commissari tecnici ne prendono atto e fanno il loro rapporto ai Commissari Sportivi.

Una ventina di minuti di sosta per raggruppare il serpente diviso a Cicogni e finalmente si riparte. Ancora «Vuda», carismatico e molto sicuro di sé di questi tempi, è il più veloce con «Tony» dietro di 4". Tabaton di 6" così come Cerrato, al solito 1" a un passo dai primissimi. Distacchi ravvicinati pure a Gropallo con «Tony» che si riprende 1" su «Vuda», 7" su Cerrato. A Farini d'Olmo, dove la prova finisce, «Tony» è comunque preoccupato: la Stratos «ratta» ed entra in coppia solo quando l'ago del contagiri è piuttosto in alto. Bettega in lotta con Fusaro per la supremazia fra le Ritmo si lagna che la sua macchina in frenata si blocca dietro e girare diventa difficile, Mirri — altro uomo con la Ritmo — invece è senza freni davanti, Presotto arriva con la gomma posteriore sinistra che si sta vistosamente sgonfiando e Cerrato con la 131 4 Rombi ha l'alternatore che non carica.

Rispetto al passato non c'è la grande ecatombe nelle prime battute ma qualcuno

che lo tallonava a 20" quando Cunico si è un po' «addormentato» e la situazione che sino a quel momento aveva controllato abbastanza agevolmente poteva precipitare per il più banale degli incidenti.

Sulla carta il rally pur con i suoi 40 parenti non aveva molta storia per la vittoria finale essendo i pronostici tutti diretti su Cunico-Lappo. La vera lotta era per le posizioni di rincalzo e qui c'era veramente da divertirsi con 4 o 5 piloti che più degli altri meritavano attenzione. Vittadini rivale per eccellenza di Cunico quest'anno si è tolto di mezzo molto presto uscendo di strada nella prova di Stadera. Comelli che avrebbe potuto inserirsi nella lotta per il successo finale ha avuto un paio di bucatore che lo hanno relegato in terza posizione e che hanno molto compromesso la sua «grinta» e disposizione. All'arrivo non vi erano neppure Caneva, uscito di strada, né Pello e Persico traditi dalla rottura dei cambi.

Così il rivale per eccellenza di Cunico è stato Faggio, protagonista di un finale superlativo che gli ha permesso, imperverando nelle prove di Gropallo, Mercatello e Coli di risalire dal settimo posto alla piazza d'onore.

Il rally piacentino ha avuto anche il merito di premiare con una netta vittoria nonostante le non perfette condizioni del motore la rentrée di Betty Tognana che in coppia con la Rubinato si è aggiudicata la coppa delle dame davanti ad una sorprendente Alberti che ha avuto la meglio sull'esperta Vedovello, inferiore alle aspettative.

Guido Rancati

CONTINUA A PAGINA 72

Carlo Buriando

Prima del via della speciale di Obolo, i tecnici Cadringer e Stanzani guardano nel cofano della Escort di Presotto: manca il filtro-aria (CAVICCHI)







Sembra di essere allo stadio con Ceccato e De Antoni nella veste del Paolo Rossi di turno. Sul Cerro la cornice di pubblico è sempre eccezionale. Nella pagina precedente i protagonisti della 9. edizione del Valli Piacentine, « Tony » e Vudafieri all'assistenza del Jolly Club a Bettola (BELLE EPOQUE)  
 We seem to be at the stadium with Ceccato and De Antoni in the capacity of the Paolo Rossi on duty. On the Cerro the crowd is always extraordinary. « Tony » and Vudafieri, the heroes of the 9. edition of the Valli Piacentine, at the Jolly Club service at Bettola, on the previous page



A Caneva-Roggia (a sinistra) è andata bene con la loro A 112, ma non andranno ugualmente molto lontano. A destra Dean-Laiolo confermano di preferire sempre la terra all'asfalto. Si ritireranno con una valvola rotta. Sotto il sorprendente « Sal » raggiunge Tarabella già a metà Cerro (Photo 4)  
 Caneva-Roggia (left) where lucky with their A 112, but, anyhow, they did not last for long. Right, Dean-Laiolo are confirming that they prefer gravel surface to tarmac. They will have to retire with a broken valve. Below, the surprising and enthusiastic « Sal » catches up with Tarabella at half way

