

Colline Romagna

6-7 agosto 1977

prova valida per il campionato italiano dei rallyes internazionali coeff. 1

- Organizzazione: Scuderia Arcangeli - Forlì
- Percorso: circa 600 Km con 12 prove speciali tutte in terra
- Condizioni climatiche: cielo sereno
- Ora di partenza: 17,01 di sabato 6 agosto
- LE PAGELLE: organizzazione 9, sicurezza 8

Così (in 46) al traguardo

1. Verini-Scabini (Fiat 131 Abarth) 2.03'42"; 2. Carello-Perissinot (Lancia Stratos) 2.04'13"; 3. Vudafieri-De Antoni (Lancia Stratos) 2.08'40"; 4. Pittoni-Borghini (Porsche Carrera) 2.09'15"; 5. Zordan-Dalla Benetta (Porsche Carrera) 2.12'03"; 6. Cerrato-Guizzardi (Opel Kadett GTE) 2.12'48"; 7. Sola-Rolando (Fiat Abarth 131) 2.13'27"; 8. Bonzo-Simoni (Fiat Abarth 124) 2.13'39"; 9. Piva-Consuma (Opel Kadett GTE) 2.15'28"; 10. Nico-De Tuoni (Porsche Carrera) 2.15'51".

GRUPPO 1
Classe 1000: 1. (28) Marasti-Ferrari (A 112) 2.26'15".
Classe 1150: 1. (26) Fabbri-Fabbri (A 112) 2.25'36"; 2. (41) Panelli-Rivaroli (A 112) 2.36'45".
Classe 1300: 1. (24) Francia-Tomba (Simca R2) 2.24'09"; 2. (40) Pritelli-Saporetti (Fiat 128 C) 2.36'37"; 3. (43) Bordi-Tronco (Alfasud) 2.40'59".
Classe 2000: 1. (6) Cerrato-Guizzardi (Kadett GTE) 2.12'48"; 2. (12) Baucedan (Kadett GTE) 2.16'57"; 3. (14) Raggi-Vergaglia (Kadett GTE) 2.18'15"; 4. (15) Barri-Coorto (Kadett GTE) 2.19'37"; 5. (17) Andysen-Tomaselli (Kadett GTE) 2.20'18"; 6. (25) Bernardini-Ricciardi (Peugeot-504) 2.25'06"; 7. (34) Guerrieri-Dall'Orso (Escort RS) 2.29'42"; 8. (39) Montorsi-Castelfranco (VW Golf) 2.36'22".

GRUPPO 2
Classe 1300: 1. (19) Meloni-Rebosio (Fiat 128 C) 2.20'41"; 2. (22) Molinari-Zallo (Ford Escort) 2.21'58"; 3. (30) Sisto-Badengo (Simca R2) 2.26'42".
Classe 2000: 1. (9) Piva-Consuma (Kadett GTE) 2.15'28"; 2. (13) Faravelli-Vercesi (Kadett GTE) 2.17'34"; 3. (16) Scarpari-Fregnan (Kadett GTE) 2.20'08"; 4. (21) Prestini-Pattaro (Kadett GTE) 2.21'11"; 5. (31) Volonmino-Taglio (Kadett GTE) 2.26'54"; 6. (37) Saporiti-Gerballo (Kadett GTE) 2.34'30"; 7. (38) Fontana-Vianello (Opel Ascona) 2.36'02"; 8. (46) Zoli-Pinza (VW Golf) 3.04'59".

GRUPPO 3
Classe 2000: 1. (16) Cavicchi-Rancati (HF 1600) 2.20'38"; 2. (29) Foietta-Foietta (Beta Montecarlo) 2.28'20"; 3. (32) Rossi-Demori (Fiat 124 Abarth) 2.27'23"; 4. (33) Lunardi-Lunardi (HF 1600) 2.29'18"; 5. (42) Bondi-Picchi (Beta Montecarlo) 2.39'39".

GRUPPO 4
Classe 1600: 1. (23) Bersani-Migliorini (HF 1600) 2.23'50"; 2. (27) Mantellini-Simoncelli (AR GT) 2.26'05"; 3. (44) Chionsini-Coltelli (HF 1600) 2.42'41"; 4. (45) Forghieri-Calzolari (HF 1600) 2.55'32".
Classe 2000: 1. (1) Verini-Scabini (Fiat Abarth 131) 2.03'42"; 2. (7) Sola-Rolando (Fiat Abarth 131) 2.13'27"; 3. (8) Bonzo-Simoni (Fiat 124 Abarth) 2.13'39"; 4. (11) Riccardi-Gaducci (Fiat 124 Abarth) 2.16'33"; 5. (20) Zambruno-Rossi (Fiat 124 Abarth) 2.20'54"; 6. (36) Villa-Bivar (Fiat 124 Abarth) 2.31'55".

Classe oltre 2000: 1. (2) Carello-Perissinot (Lancia Stratos) 2.04'13"; 2. (3) Vudafieri-De Antoni (Lancia Stratos) 2.08'40"; 3. (4) Pittoni-Borghini (Porsche Carrera) 2.09'15"; 4. (10) Nico-De Tuoni (Porsche Carrera) 2.15'51"; 5. (35) Garbarini-Ferraro (Lancia Stratos) 2.31'21".

TROFEO A 112

1. Fusaro-Trevisan 1.14'46"; 2. Maikol-Salvatori 1.16'57"; 3. Gasola-Sodalo 1.17'41"; 4. Beldan-Sabbion 1.18'22"; 5. Giannarini-Bertola 1.18'39"; 6. Dimroci-Perdoni 1.18'50"; 7. Turetta-Festa 1.18'53"; 8. Poluzzi-Manera 1.19'37"; 9. Merluzzi-Corvo 1.20'00"; 10. Orlandini-Zangrando 1.20'05"; 11. Falco-Bellillo 1.20'05" (PSC 16'54"); 12. Galassini-Chigita 1.20'57"; 13. Le Roux-Gatti 1.28'49".



Maurizio Verini e Bruno Scabini imperversano sempre nei rallyes a coeff. 1 con la 131 Abarth Jolly-Parmalat

VERINI b. STRATOS

CASTROCARO TERME - Festa grande del Jolly Club alla prima edizione internazionale del rally Colline di Romagna. Con Verini-Scabini e Carello-Perissinot, due equipaggi ufficiali in «prestito» su vetture della scuderia milanese, il rally «tutta-terra» della Scuderia Arcangeli ha vissuto monologo e momenti di grande interesse, così come nel Trofeo A 112 dove Fusaro-Trevisan e Mirri-Gatti ripetevano perfettamente il copione con il solo difetto che Mirri, immancabilmente, doveva fermarsi proprio a corsa praticamente conclusa mancando un po-

tutto il complesso. A Castrocaro, a tre prove dal termine, si era già provveduto a togliere il cambio dal muletto per montarlo (in 20') sulla macchina di gara, poi ci si è resi conto che erano solo due denti dell'albero primario che si erano spezzati e pertanto ci si è limitati a toglierli obbligando nel contempo, Verini a non usare più la marcia incriminata. In quel momento albergava già ed il pilota della Fiat Abarth 131, ancora in corsa per il titolo tricolore dei rallyes, aveva un vantaggio di soli 39" sulla Stratos «sperimentale» ed in veste '78 di

delle tre prove restanti avevano un fondo sufficientemente preoccupante. Quello che in fondo doveva valutare anche Vudafieri, in questa occasione con De Antoni, che, terzo, poteva approfittare o di una defezione di uno dei due o di entrambi oppure, attaccando, cercare di insidiarli nel caso non volessero osare. I due, invece, si sono dati battaglia sino all'ultimo rettilineo con sassi, applausi e tempi record, con la conclusione che solo otto secondi venivano in complesso concessi da Verini a Carello mentre Vudafieri, proprio lui che doveva fare da terzo incomodo, prima restava senza freni nella terzultima prova uscendo e perdendo tempo, poi picchiando con più violenza nella penultima sino a pensare bene che tutto sommato un terzo posto assoluto non era poi da scartare.

Il rally era cominciato sotto un sole proprio d'agosto che si era impegnato a scaldare per bene le vetture, da ore nel parco partenze. Bloccati dentro tute, perfettamente impenetrabili dal pur minimo filo d'aria, i piloti attendevano con ansia che sudore e polvere si confondessero in un tutt'uno che a tarda notte sarebbe diventato terracotta. Era il via di un rally internazionale all'esordio, ma già con le carte in regola per essere tanto di più da rasantare la perfezione.

Sulla prima speciale di Montevescovo, strettissima con salita, discesa e qualche buco sufficiente a definirla sconnessa quando, da altre parti, sarebbe stata più che ottima, scoppia subito la «bomba» Altoè. Il pilota di Michelotto è infatti il più rapido non smentendo la sua celebrata fama di «terralolo».

Con lui si mette in luce anche Dalla Pozza che, con la sua Porsche Carrera, adesso curata da Boldrin, si prende anche il lusso di perdere una ruota terminando ugualmente col terzo tempo assoluto.

«E' solo una prova d'assaggio, — commenta qualcuno — vedrete nella prossima speciale, quella dove solo chi ha il pelo sullo stomaco (cioè coraggio) può andare forte!».

Ed il pelo sullo stomaco ce l'ha ancora Altoè che fa così raggiante Michelotto per la soddisfazione che quest'ultimo si dimentica di piangere per Vudafieri che non è il più veloce. Al centro assistenza del «Gruppo», dove Mannucci e Bortolotto si occupano praticamente di tutti, a prescindere dalla scuderia, all'insegna del fronte unico contro il pericolo tedesco Opel e Porsche, ci si accorge ancora che anche Dalla Pozza è il vicino, terzo e minaccioso.

Qualche metro più in là, nell'accompagnamento giallonero della Opel, si piange



Insiste sempre Delphine Audetto, qui con Anna Gatti, nel campionato A 112

ker da capolavoro per il team sempre meglio diretto dall'instancabile Claudio Bortolotto.

Ma forse il copione doveva prevedere la deficienza finale di uno dei protagonisti e Mirri è stato al gioco mentre Verini si è opposto con tutte le sue capacità e tutto il suo mestiere ad un cambio che nelle ultime cinque prove dava segni di affaticamento, prima, e di estrema fragilità, poi. Ad un certo punto pareva proprio che non ci fosse niente da fare. La quarta marcia preoccupava a tal punto da far temere ad un blocco di

Carello, anch'essa non senza problemi dalla partenza, ma a questo punto molto migliorata nell'assetto, all'inizio decisamente inadeguato al tipo di fondo. Dopo nove prove speciali, tutte molto lunghe, la situazione era imbarazzante: anche se in testa, in mezzo ai prioritari e quindi ai favoriti, non mancava quasi nessuno, dietro c'era il vuoto assoluto. Una selezione durissima iniziata subito e continuata incessantemente.

Per i due al comando si trattava di decidere se evitare di rischiare o giocarsi il tutto per tutto anche se due

DOPO IL K.O. DI ALTOÈ E DALLA POZZA

con una marcia in meno!

CASTROCARO TERME - Tanto per smentire la credenza che i piloti ufficiali provano all'infinito, **MAURIZIO VERINI** si è presentato, reduce dalla Corsica, la sera di mercoledì a Castrocara, dove sarebbe partito il rally tre giorni dopo. Ad attenderlo doveva esserci il «muletto», ma questo si era rotto in giornata (differenziale) mentre marciava in autostrada. Così il «Mau» ha provato in parte con la sua 131 di serie, quanto basta comunque per imparare la strada a sufficienza per non avere rivali...

e si ride. Ballestrieri è costernato: sono già due prove che i tempi non vengono fuori nonostante i cavalli della sua Kadett siano sufficienti a distruggere in pochi chilometri le gomme montate. Cerrato è invece raggelato: temeva un solo avversario, sulla carta, ed era il padovano Bauce, ma quest'ultimo ha perso oltre un minuto per il distacco continuo del cavo della bobina. Nel Gr. 2 invece il dominio Opel è sin troppo scontato e Piva, con la sua Kadett bianco-verde ora curata da Cagalli (e lui ne è entusiasta) è già in testa davanti ad un disorientato Faravelli incapace, per ora, di trovare quel ritmo che saprà fare suo, ma troppo tardi, nelle successive speciali.

Qualche guaio, infine, affligge anche Pittoni la cui Porsche ha problemi alla pompa della benzina, questo ne condizionerà la corsa mai permettendogli di puntare, come sperava, all'assoluto.

Non appena la carovana si rimette in moto per la terza prova, sul campo resta una valle di lacrime: l'ha prodotta Sola la cui 131, tanto per cambiare, fa le bizze col motore che marcia a due, tre e, qualche volta, a quattro cilindri. Un guaio all'iniezione che verrà facilmente individuato e cui si porrà rimedio in «sole» sei ore di gara, il tempo sufficiente a far sì che il pilota possa tentare un paio di suicidi, meditare quindi propositi di abbandono definitivo dalle competizioni, telefonare a Lourdes per un consulto.

Sulla terza prova, però, c'è una brutta sorpresa per Altoè. Arrivato sin quasi alla fine, gli si rompe la seconda. E' un brutto colpo per lui, ma quello definitivo gli verrà sulla stessa strada tre prove dopo, quando gli si romperà anche la quarta e lui si romperà del tutto le scatole di continuare a pensare in una gara che stava proprio dominando. La morale è l'abbandono, la stessa cui è costretto il sempre più sfortunato Dalla Pozza che dopo la terza prova resta a piedi con la pompa della benzina. I suoi ritiri, ormai non si contano più e, purtroppo, gli tolgono sempre la soddisfazione di risultati prestigiosi.

In testa un terzetto non ha rivali, adesso, ed è quello di Verini, Carello e Vudafieri. Zordan, che vorrebbe dire al solito la sua, ha una brutta disavventura alla quinta speciale e perde più di due minuti e diverse posizioni che avrà il suo da fare a rimontare anche per non rischiare troppo vista la necessità di punti per ipotizzare definitivamente il Gr. 3 tricolore. A metà gara, contemporaneamente alla rinuncia di Altoè, arriva quella di Ballestrieri ed il rally, indubbiamente, ne soffre molto.

Con una grossa selezione dietro, già un accenno di selezione davanti, verrebbe da pensare ad una strage di vetture, invece da questo momento tra i primi non si fermerà più nessuno ed, anzi, la 131 di Sola si è messa a marciare a meraviglia mettendo seriamente nei guai il pilota ora costretto a segnare tempi decenti per risalire. Con Sola, lotta Bonzo, sempre più puntuale agli appuntamenti con il grosso piazzamento e la sfida tra i due si concluderà con un sorpasso di Sola per soli 12".

Anche Zordan risale al quinto posto vincendo le ultime resistenze di un tenace Cerrato che adesso corre veramente in sovrappeso con la certezza di non dovere dimostrare più niente mentre tutti vociferano che nel '78, lui, in Opel, ha già il posto assicurato.

Dietro le posizioni sono praticamente decise. Anche «Nico» è molto soddisfatto. Si era imposto di arrivare a tutti i costi senza commettere errori da pagare troppo cari. Nonostante qualche disavventura ha piazzato la sua magnifica Porsche (guardarla e sospirare è un tutt'uno) al decimo posto ripagando in parte Boldrin della delusione per il ritiro di Dalla Pozza. Più del cinquanta per cento dei partenti si sono fermati per strada, questo però non deve far pensare ad un rally scassamacchine. Anzi, è stato solo un rally da «piede pesante» ed i pochi tratti sconnessi sono stati il prodotto delle piogge degli ultimi giorni. In caso contrario sarebbero stati i soliti sterrati da racing, ed i racing sono stati anche montati in un paio di speciali da molti concorrenti. Se c'erano dei dubbi...

Carlo Cavicchi

● Durante la gara **BALLESTRIERI** non si dava pace per la scelta delle gomme caduta sulle MS Kleber. La vigilia della gara, infatti, aveva fatto dei tests su di una base di 2300 metri. Ebbene su questa brevissima distanza queste gomme erano più veloci di tutte le altre di ben 7". Nelle prove lunghe, però, si sono distrutte facendolo finire sempre sulle tele o quasi.

● Tra i partenti di prestigio dovevano esserci anche i coniugi **CASAROTTO**. Non sono partiti, però, perché provando la vettura di gara si è subito rotto il cambio. Sono rimasti così a fare da spettatori scorrazzando in largo ed in lungo a folle velocità con la loro Fiat 127.



La corsa di Altoè-Fornari (sopra) e Dalla Pozza-Scalco (sotto) è stata magnifica. Entrambi però si sono fermati troppo presto. Altoè, in particolare stava proprio dominando



All'ultima «speciale» A. 112 k.o.t. i due anti-FUSARO

CASTROCARO TERME - Fusaro ha confermato di essere l'anti Bettega nel Trofeo Autobianchi Abarth 70 HP ottenendo sul traguardo del riuscitissimo rally delle Colline di Romagna una delle sue più belle ed appassionanti affermazioni che ne conferma (se ancora ve ne fosse stato bisogno) l'alta maestria di guida oltre che una ben dosata perizia nello sfruttamento del suo mezzo meccanico.

Fusaro-Trevisan ancora accoppiata vincente per la terza volta in questa stagione. Superiorità netta, la loro, soltanto messa inizialmente in forse dagli eccellenti Comelli e Mirri e poi «esplosa» in tutta la sua potenza. L'abile e tecnico pilota del Jolly Club ben coadiuvato dal suo navigatore a partire dalla seconda prova speciale ha preso decisamente il largo distanziando nettamente il suo più immediato avversario.

Il motivo dominante della prova è vissuto sul duello Fusaro-Mirri-Comelli. Messi fuori gara dalla sfortunata nell'ultima prova speciale (rottura del semiasse il bolognese, del motore il portacolore della Carnia corse) quando inseguivano in seconda e terza posizione il leader della classifica distanziato rispettivamente di 24" e 37", acerrimo competitore è stato il sorprendente equipaggio sanmarinese Maikol-Salvatori che hanno così conquistato la piazza d'onore.

La gara che la Scuderia Arcangeli ha presentato con la solita abilità e perizia, con notevole spiegamento lungo tutto il tracciato di commissari e cronometristi ha avuto uno svolgimento regolarissimo apparendo nel contempo selettiva dando modo ad altri equipaggi di mettersi in luce. Come non mettere in risalto la prova del conosciuto e collaudato pilota Gasole, che dopo un inizio in sordina è sempre stato un vero mastino alle ruote di chi lo precedeva, o quella della «vecchia guardia» regolaristica che risponde al nome di Giammartini. Come non segnalare le belle prestazioni di Dimroci (una bella conferma del brillante piazzamento alle Valli Piacentine) o di Baldan, dello sfortunato Turetta, di Poluzzi, di Merluzzi e di Orlandini che fanno parte delle guardie nobili della gara, tutti elementi che hanno difeso a denti stretti le loro prospettive di classifica dando origine ad una selezione di valore chiaro e spietato. Dobbiamo per concludere dire un gran bene dell'equipaggio femminile Le Roux Gatti che, pur con una vettura non perfettamente a punto e con un pilota che riprendeva l'attività dopo tre anni sono riuscite a terminare una gara per la quale occorre date le insite difficoltà delle prove speciali una grande abilità.

Carlo Burlando

Prove speciali A 112

Monte Vesuvio: Comelli 5'31"; Mirri 5'35"; Turetta 5'43"; Venturelli 5'43"; Dimroci 5'50".
Monte Mercurio: Fusaro 15'45"; Turetta 15'53"; Comelli 15'56"; Mirri 15'58"; Maikol 16'16".
S. Martino in Avella: Fusaro 15'41"; Mirri 15'42"; Poluzzi 16'13"; Comelli 16'16"; Maikol 16'16".
Monte Vesuvio: Fusaro 5'42"; Mirri 5'43"; Comelli 5'44"; Venturelli 5'48"; Maikol 5'51".
Monte Mercurio: Fusaro 16'02"; Turetta 16'03"; Comelli 16'11"; Mirri 16'15"; Maikol 16'26".
S. Martino in Avella: Turetta 15'44"; Fusaro 15'57"; Gasole 16'17"; Maikol 16'22"; Giammartini 16'23".

● A fare da apripista c'era una Lancia Stratos nuova di zecca guidata dal public relations-man Lancia, **MASSIMO MEUCCI** della filiale di Bologna. La macchina non ha fatto però molta strada perché ha preso ben presto fuoco. Pare che adesso qualcuno proponga alla CSAI anche la tuta ignifuga per gli apripista!

● Decisamente amaro il rally per **ROCCA-ALESSANDRINI** che, con la loro Stratos-Camel esteticamente bellissima, si sono dovuti ritirare, quando erano molto ben piazzati, proprio al via dell'ultima prova. La causa dovrebbe essere la rottura di un manicotto del radiatore.

● La scelta delle gomme racing è costata cara a «NICO». Alla fine della ottava prova non ha trovato l'assistenza ed ha corso la nona, tutta sassi e buchi, con i racing mentre, alla fine dell'undicesima, per la fretta di sostituirglielle, col cric gli hanno staccato il radiatore dell'olio.

● E' andata proprio bene a **BAUCE**, rimasto fermo per guai ad una ruota, dopo l'ultima prova speciale. Nel frattempo che Degan curava come un forsenato per Modigliana alla ricerca di un furgone Opel, si è fermato Boldrin che lo ha soccorso permettendogli di arrivare ottimo dodicesimo e secondo di Gr. 1. In compenso, pare, Bauce comprerà una Porsche dal preparatore mestriero.

● Il momento magico di **MAURO NOCENTINI**, più noto come Mauro Rally Tuning, continua. Ormai non c'è più A 112 che non curi lui in alternativa ad Albanese. In Romagna quasi gli riusciva il colpo della doppietta Fusaro-Mirri, poi c'è stato il ritiro del bolognese ed il Mauro si è tuffato nel bosco a lanciare il suo grido di dolore.

● Si è rivisto in un rally **GIULIANO CANE**, re non dimenticato del «bip» e rallyman di sicuro talento. Questa volta, però, correva dietro ai tempi e, con la sua regia, tutto ha funzionato a meraviglia con i cronometristi anticipando addirittura le somme di Carlo Burlando, di norma tacito vangelo.

● Non è mancato chi ha notato un curioso particolare. La scelta del percorso, felicissima (così come l'ottimo radar di «Rudy»), è stata fatta da **NINNI RUSSO** ed a vincere è stato Verini. Adesso si è capito perché i due non corrono assieme con il Jolly Club...