

OLTRE 300 ISCRITTI FANNO GRANDE  
L'8. EDIZIONE DEL «VALLI PIACENTINE»

# RALLY RECORD!

## LE ORE DEL RALLY

Venerdì 21 luglio - mattina e pomeriggio verifiche tecniche e sport presso la caserma Artale.

Sabato 22 luglio - ore 8-12 verifiche tecniche e sportive, ore 16,01' in partenza

Domenica 23 luglio - ore 7,41' presumibile inizio arrivi

## I numeri dei 300

- 1 Verini-Bernacchini (Lancia Stratos)
- 2 Pregliasco-Reisoli (A.R. GTV)
- 3 Vudani-Mannini (Lancia Stratos)
- 4 Ormezzano-Rudy (Kadett GTE)
- 5 Pittoni-Gabriel (Lancia Stratos)
- 6 Pasetti-Barban (Fiat 131 Abarth)
- 7 Cerrato-Guizzardi (Opel GTE)
- 8 Presotto-Sghedoni (Ford RS)
- 9 Bertolo-Gigli (Fiat 131 Abarth)
- 10 «Lucky»-Bratto (Opel GTE)
- 11 Zordan-Bedin (Porsche)
- 12 Altob-Penariol (Ferrari 308)
- 13 Chapuis-Bernasconi (Fiat 131 Abarth)
- 14 «Bip Bip»-Perissutti (Lancia Stratos)
- 15 Ceccato-Zonta (Fiat 131 Abarth)
- 16 Dalla Pozza-Menardi (Porsche Carrera)
- 17 Bering-Sekmet (Triumph TR7)
- 18 Cambiaghi-Vittadello (Lancia Stratos)
- 19 Liviero-Cernigoi (Lancia Stratos)
- 20 Sola-Bondesan (Fiat 131 Abarth)
- 21 Genzone-Provera (Porsche Carrera)
- 22 Isnardi-Orsetti (Ford RS)
- 23 Dean-Dean (Ford RS)
- 24 Gerbino-X (Opel GTE)
- 25 Cortay-Morran (Porsche)
- 26 Cola-Radaelli (Lancia Stratos)
- 27 Cavicchi-Rancati (Porsche 911 SC)
- 28 Caron-Schaer (Fiat 131 Abarth)
- 29 Ceria-Bertone (Opel GTE)
- 30 Tarditi-Rossi (Opel GTE)
- 31 Krattiger-Boni (Opel GTE)
- 32 Pallanca-Audibert (Ford Escort)
- 33 Bulloni-Garollo (Opel GTE)
- 34 Spaccio-Perucchi (Opel GTE)
- 35 Finardi-Polli (Ford RS)
- 36 Balmer-Gauthey (Alpine A-110)
- 37 Codognelli-Rancati (Lancia Stratos)
- 38 «Renoir»-X (Porsche)
- 39 Bagna-X (Lancia Stratos)
- 40 Gaggero-Bonino (Lancia Stratos)
- 41 Perazio-Saramuzzi (Lancia Stratos)
- 42 Novaresse-Gaudio (Lancia Stratos)
- 43 Masnata-Pozzi (Lancia Stratos)
- 44 Leali-Pasini (Lancia Stratos)
- 45 Bulleri-Tavelli (Lancia Stratos)
- 46 Ghisla-Ghisla (Porsche)
- 47 Alberti-Grassi (Lancia Stratos)
- 48 Danesi-Mattanza (Porsche)
- 49 Leali-Cattenina (Lancia Stratos)
- 50 Baggio-De Zottis (Fiat 131 Ab.)
- 51 Cagalli-Bottrini (Lancia Beta)
- 52 Mandelli-Pernice (Fiat 131 Ab.)
- 53 Schon-Rombolotti (Lancia Beta)
- 54 Musti-Fiori (Fiat 124 Ab.)
- 55 Mascandola-Tedeschi (Fiat 124 Ab.)
- 56 Caranci-Saldarini (Fiat 131 Ab.)
- 57 Beretta-Beretta (Lancia Beta)
- 58 Fiori-Marina (Fiat 124 Ab.)
- 59 Mazzola-Frik (Fiat 124 Ab.)
- 60 Lonardonini-Martini (Fiat 124 Ab.)
- 61 Sassone-Dotto (Porsche Carrera)
- 62 Torchio-Omodei (Porsche Carrera)
- 63 Pantaleoni-Martelli (Porsche C.)

- 66 Betti-Betti (Porsche C.)
- 67 Palladino-D'Angelo (Porsche C.)
- 68 Scarpari-Fregnan (Porsche C.)
- 69 Prestini-Pattaro (Porsche C.)
- 70 Caverzasio-Corti (Porsche C.)
- 71 Bardelli-Garcia (Porsche C.)
- 72 «Snails»-X (Porsche C.)
- 73 Tarantini-«Ghibli» (Porsche C.)
- 74 Tosca-Bosurgi (Porsche C.)
- 75 Nico-Gasparini (Opel GTE)
- 76 Cappelli-Gerbaldi (Opel GTE)
- 77 Tortora-Del Zoppo (Opel GTE)
- 78 Bernocchi-Scotti (Opel GTE)
- 79 Scattolon-Schiavone (Opel GTE)
- 80 Albertin-Debona (Opel GTE)
- 81 Castelli-X (Opel GTE)
- 82 «Valentino»-Causa (A.R. GT)
- 83 Belfiglio-Fulchieri (A.R. GT)
- 84 Saporiti-Bosi (Opel GTE)
- 85 Canobbio-Canobbio (Opel GTE)
- 86 Fadini-Guarneri (Opel GTE)
- 87 Zambruno-Lastrucci (Opel GTE)
- 88 Albertazzi-«Evohe» (Opel Ascona)
- 89 Guarnieri-Dell'Orso (Ford Escort)
- 90 Giannoni-Braccini (Opel GTE)
- 91 Forini-Mietta (Ford RS)
- 92 Petrini-Galliani (Opel GTE)
- 93 Forlani-Onorato (Opel Ascona)
- 94 Picciorro-Pollard (A.R. GT)
- 95 Bernardini-Ricciardi (Peugeot 504)
- 96 Lalli-Bellina (BMW 2002)
- 97 Panelli-Zamburlini (Opel Ascona)
- 98 Dal Lago-Cazzaro (Fiat 124 Ab.)
- 99 Este-De Faye (Fiat 124 Ab.)
- 100 Bongiovanni-Rinieri (Fiat 124 Ab.)
- 101 Signorelli-X (Fiat 124 Ab.)
- 102 Sogliani-Galli (Fiat 124 Ab.)
- 103 Barisonzi-Bruno (Fiat 124 Ab.)
- 104 Franzoni-Botti (Alpine A110)
- 105 Basagni-X (Lancia Beta)
- 106 Superti-Guardo (Fiat 124 Ab.)
- 107 Malucelli-Zoli (Lancia Beta)
- 108 Ferletti-Cattaneo (Fiat 124 Ab.)
- 109 Fioletta-Fioletta (Lancia Beta)
- 110 Schizzi-Sarlo (Fiat 124 Ab.)
- 111 Airolidi-X (Lancia Beta)
- 112 Giovacchini-Taffari (Fiat 124 Ab.)
- 113 Panteghini-Scalvini (Fiat 124 Ab.)
- 114 Biamonti-Pizzo (Fiat 124 Ab.)
- 115 Chiccoli-Zanardi (Fiat 124 Ab.)
- 116 Bondi-Picchi (Ford RS)
- 117 Pons-Zappia (Opel GTE)
- 118 Cavallo-Costamagna (Opel GTE)
- 119 Comini-De Mattio (Opel GTE)
- 120 Tacchinardi-Merli (Opel GTE)
- 121 Liprandi-X (Opel GTE)
- 122 Cescon-Spollon (Opel GTE)
- 123 Torlaschi-Merli (Ford RS)
- 124 Giudici-Casali (Triumph)
- 125 Dimroci-Perdoni (Opel GTE)
- 126 Baldini-Utenti (Opel GTE)
- 127 Banzato-Danieletto (Ford RS)
- 128 Cappelli-Tedeschini (Opel GTE)
- 129 Bariani-Losio (Opel GTE)
- 130 Veschetti-Malchioldi (Opel GTE)
- 131 Bernini-Mazzi (Opel GTE)
- 132 Raggi-Vergaglia (Opel GTE)
- 133 Rolfo-Scottini (Opel GTE)
- 134 Dionisio-Riccardi (Opel GTE)
- 135 Sacco-Bricchi (Opel GTE)

**L**A DATA piuttosto felice, il coefficiente alto ed il basso numero delle prove (cinque da ripetersi tutte in asfalto) hanno probabilmente giocato a favore dell'8. Rally delle Valli Piacentine che segna il record nazionale in quanto ad iscrizioni. Oltre trecento equipaggi hanno infatti preannunciato la loro presenza al via e tra questi tutti i migliori italiani ed i migliori conduttori svizzeri.

E' questo un record veramente imbattibile e doppiamente importante perché avviene ad una settimana di distanza dal TRN dei Rododendri che pur ha avuto 150 iscrizioni e si riferisce ad una gara che fino all'ultimo le voci che si sentivano in giro sostenevano non si dovesse correre. Per Rastelli e soci una soddisfazione più grande non poteva certamente esserci, anche se tutto questo comporterà problemi organizzativi veramente grossi. Il rallyismo nazionale comunque ha chiarito di non essere assolutamente in crisi ma vitale come più non potrebbe esserlo. Queste cifre poi lo testimoniano. In gara a Piacenza dovrebbero esserci 15 Lancia Stratos, 21 Porsche Carrera, 9 131 Abarth, 46 Kadett GTE, 11 Ford Escort RS oltre a Ferrari, Triumph TR7, Alpine A 310 e tutti gli altri modelli senza trascurare i 62 attempissimi protagonisti del Trofeo A 112 che riprendono le ostilità dopo un mese di sosta.

## DOVE E QUANDO LE SPECIALI

	1. passaggio	2. passaggio	3. passaggio
PASSO CERRO	16,46'	22,00'	3,14'
PRADOVERA	17,58'	23,12'	4,26'
GROPPALLO	18,20'	23,34'	4,48'
PASSO MERCATELLO	19,05'	00,19'	5,33'
VACCAREZZA	19,50'	1,04'	6,18'

- 136 Tramelli-Mambriani (Opel Ascona)
- 137 Baddello-Picozzi (Opel GTE)
- 138 Gildrini-Pasino (Ford RS)
- 139 Rossi-Pinto (Opel GTE)
- 140 Moscato-Ciambellini (Opel GTE)
- 141 Pieratti-Pinza (Peugeot 504)
- 142 Barzanti-Gaggini (Opel GTE)
- 143 Co-Ferrari (Opel GTE)
- 144 Rosa-Rosa (Opel GTE)
- 145 Beltrani-Simoncini (Opel GTE)
- 146 Donati-Turchi (Opel GTE)
- 147 Brusoni-Brunoni (Ford RS)
- 148 Bersani-Migliorini (Lancia HF)
- 149 Trazzi-Mattanza (Alpine A110)
- 150 Raimondi-Mareng (Citroen GS)
- 151 Diolfi-Marcomini (Fiat X-1/9)
- 152 Becchetti-Ghidini (Alpine A110)
- 153 Pace-Maida (Fiat X-1/9)
- 154 Gozzi-Pantaleoni (Alfasud Sprint)
- 155 Ricci-Tesio (Alpine R.5)
- 156 Marcotti-Rancati (Renault R.12)
- 157 «Wiz»-Parollo (VW Golf)
- 158 Cagazzi-Tenchini (Ford Escort)
- 159 Carella-Agosti (Fiat 124 S.T.)
- 160 Mosti-X (VW Golf GTI)
- 161 Canti-Bernia (Ford Escort)
- 162 Ferrero-Gatti (R.5)
- 163 Farina-Goria (Alpine A110)
- 164 Comanducci-Miglioli (Lancia HF)
- 165 Francia-Moncada (Simca R.2)
- 166 Bicicchi-Bicicchi (Alfasud)
- 167 Pirovano-Vitali (Alfasud)
- 168 Brion-Stuani (Simca R.2)
- 169 Conti-Coppolino (Alfasud)
- 170 Campese-Fettolini (Simca R.2)
- 171 Cerionni-Giodolasci (Alfasud)
- 172 Garbarini-Mirandola (Simca R.2)
- 173 Mandarini-Fortunati (Alfasud)
- 174 Bergamaschi-Coppa (Simca R.2)
- 175 Cernelli-X (Alfasud)
- 176 Baroschi-Tronco (Simca R.2)
- 177 Polloni-Orsi (Alfasud)
- 178 Alloni-Mangiarotti (Simca R.2)
- 179 «Paperoga»-«Isidor» (Alfasud)
- 180 Ferrari-Pautasso (Simca R.2)
- 181 Bendini-Cimatti (Renault R.5)
- 182 Moro-X (Simca R.2)
- 183 Baruffaldi-Schillani (Alfasud)
- 184 De Angelis-Tirantello (Simca R.2)
- 185 Malacarne-Gentile (Fiat 128 C.)
- 186 Bossi-Carbonera (Fiat 128 C.)
- 187 Curati-Castiglione (Skoda 120 S)
- 188 Bottoni-Villano (Simca R.2)
- 189 Arioni-Sacchi (Mini Cooper)
- 190 Gemmi-Mizzotti (A.R. GT)
- 191 Malinvergo-Zella (Skoda 120 S)
- 192 Mannelli-Berti (Simca R.2)
- 193 Sangiorgi-Sangiorgi (Fiat 128 C.)
- 194 Pagiari-Campari (Simca R.2)
- 195 Bigoni-Bigoni (Skoda 120 S)
- 196 Ricci-Prazzoli (Renault R.5)
- 197 Fabbri-Fabbri (Golf GTI)
- 198 Facchiero-Assari (Renault R.5)
- 199 Ercolani-X (Golf GTI)
- 200 Pierotti-Trombi (Renault R.5)
- 201 Cereda-X (Golf GTI)
- 202 Mafezzoni-Pompili (Renault R.5)
- 203 Leali-X (Golf GTI)
- 204 Paroli-Galvani (Golf GTI)
- 205 Plati-Travagliati (Renault R.5)

- 206 Dececco-Ghidini (Renault R.5)
- 207 Galesci-Renati (Renault R.5)
- 208 Visconti-Arlinghi (Peugeot 204)
- 209 Pambianchi-Testori (A112 58 HP)
- 210 Pritelli-Erbacci (Fiat 127)
- 211 Bosio-X (Alfasud)
- 212 Ameglio-Boggero (Simca R.2)
- 213 Prandini-Mongiorgi (Simca R.2)
- 214 Achille-X (Simca R.2)
- 215 Bordini-Quarantini (Alfasud)
- 216 Bentivogli-Valbonett (Simca R.2)
- 217 Maffei-Piccinini (Alfasud)
- 218 Fabri-X (Simca R.2)
- 219 Guardamagna-Acerbi (Simca R.2)
- 220 Nencioni-Matana (Simca R.2)
- 221 Mariani-Ulietti (Alfasud)
- 222 Persico-Minuti (Simca R.2)
- 223 Motta-Ventura (Alfasud)
- 224 Bavaro-Maglian (Simca R.2)
- 225 Speranza-Consolozzi (Alfasud)
- 226 Maiandi-Bodin (Simca R.2)
- 227 Rosignoli-X (Simca R.2)
- 228 Salvietti-Martino (Simca R.2)
- 229 Negri-Verrini (Simca R.2)
- 230 Barbieri-Serughetti (Simca R.2)
- 231 Massera-Ghildardi (Simca R.2)
- 232 Terzoni-Righi (A112 E)
- 233 Capelli-Lucchini (A112)
- 234 Rossi-Caorsi (A112)
- 235 Tamborlini-Cavanna (A112)
- 236 Modiga-Bagioli (A112)
- 237 Bosio-Cazzaniga (Fiat 127)
- 238 Vitamia-Bardazzi (Fiat 127)
- 239 Casarini-Ercoli (Fiat 127)
- 240 Ricci-Torti (A112)
- 241 Morra-Garella (Porsche C.)

## Trofeo A-112

- 251 Mirri-Lappo
- 252 Capone-Dinoto
- 253 Comelli-Siega
- 254 Tabaton-Rogano
- 255 Guggiarini-Ambro
- 256 Carini-Parenti
- 257 Cunico
- 258 Rabino-Neri
- 259 Simontacchi
- 260 Bovati-Piazza
- 261 Cerrone
- 262 Del Prete
- 263 Gianmarini
- 264 Pelli-Rolando
- 265 Persico-Mattia
- 266 Salvatori-Ghigi
- 267 Lunaticci-Turri
- 268 Perazzi-Costa
- 269 Spongia-Catro
- 270 Marasti-Ferrari
- 271 Barberini-X
- 272 Rossi-Mariani
- 273 Baldan-Sabbion
- 274 Falchetta-Bardelli
- 275 Baresi-Boggio
- 276 Dini-Guidi
- 277 Agostoni-Sesana
- 278 Bissi-Del Monte
- 279 Decio-Dimitri
- 280 Bozza-Pavesi
- 281 Perona-Vercellin
- 282 Rebuli-Tessari
- 283 Faggio-Maffei
- 284 Zini-Cusma
- 285 Leroux
- 286 Boggio-Gatti
- 287 Boletti-Toscani
- 288 Tognana-Bianco
- 289 Vittadini-Secchi
- 290 Vedovello-X
- 291 Garru-Marcialis
- 292 Perugia
- 293 Denora-Ravizza
- 294 Biondi-X
- 295 Morassut
- 296 Brusati-Tedde
- 297 Nicola-Re
- 298 Manfredini-X
- 299 Braghieri
- 300 Cima-Asruti
- 301 Marini-Pane
- 302 Bonamini
- 303 Cesca-Fughetta
- 304 Bolzoni-X
- 305 Glorioso
- 306 Morri-Bianchi
- 307 Trobaugh
- 308 Casazza-X
- 309 Ivaldi-Badengo
- 310 La Forgia
- 311 Briglia-X
- 312 Albanese-Verna

SENZA AVVERSARI ANCHE A ELKARTH-LAKE  
IL 20 AGOSTO IN CANADA I PUNTI DECISIVI

# 35mila per JONES CAN-AM in tasca

ELKARTH LAKE - Sesta tappa Can-Am e vittoria incontrastata di Alan Jones che, partito dalla prima posizione dopo aver girato alla media record di 181,961 kmh, ha tenuto saldamente il comando, con un George Follmer irriducibile che gli è stato sulla scia sino al 24 dei 30 giri e poi è calato con un pistone balordo.

Per il resto è stata piazza pulita dell'australiano il quale sembra ormai predestinato a vincere questa edizione '78 della Can-Am grazie alla sua Lola-Chaparral preparata da Jim Hall. Warwick Brown che era scattato dalla seconda posizione è arrivato secondo, seguito più lontano da Al Holbert che ha resistito agli spunti di John Morton.

Tentacinquemila spettatori hanno salutato Jones che ha promesso di essere presente in Canada il 20 agosto e, logicamente, per vincere.

ROAD AMERICA, Elkarth Lake (Wisconsin) Gara Can-Am organizzata dalla SCCA, 23 luglio 1978

LA CLASSIFICA

1. Alan Jones (Lola Chaparral) alla media di 177,405 kmh; 2. Warwick Brown (Lola T333 Chevy); 3. Al Holbert (Lola T333); 4. John Morton (Lola Chevy); 5. George Follmer (Prophet Chevy).

## Con «Yarbo» è la solita musica

NASHVILLE - Per la seconda volta consecutiva, Cale Yarborough ha vinto la «Grand National 420» di Nashville, per vetture Stock. Un mese e mezzo fa circa, su questo stesso circuito, «stracciava» Lennie Pond distaccandolo di due giri, malgrado quest'ultimo avesse ottenuto la pole position (media 168,257) e fosse scattato primo.

Questa volta era di nuovo Lennie Pond a lussarsi in «pole» con Yarborough sulla scia, ed anche questa volta la lotta durava poco, poiché il driver di Timmonsville, nella Carolina del sud — che vuol diventare senatore, quest'anno — se ne andava abbandonando alla fine anche il caparbio Darrell Waltrip che giungeva con due giri a 14 secondi di distacco.

Quinta vittoria della stagione — su 13 partenze — che pone Cale in testa alla classifica con 2723 punti seguito da Benny Parson (2535).

Questa 250 miglia potrebbe definirsi una copia di quella precedente. Due ore e 48 minuti contro le due ore e 51 di quella passata, 15 giri di luce gialla, media pressoché identica e monti premi eguale (69 mila dollari).

Dei trenta partenti 23 terminavano la corsa e l'ultimo giungeva con 47 giri di distacco, mentre un solo incidente di scarso rilievo coinvolgeva Bobby Fiser al 30. giro. Anche Richard Petty offriva una scadente prestazione ritirandosi al 34. dei 420 giri, con la trasmissione sbalata e non superiori apparivano Benny Parson e Bobby Allison.

«MUSIC CITY 420» gara del campionato NASCAR Stock-Car - Nashville (Tennessee), 23 luglio 1978

LA CLASSIFICA

1. Cale Yarborough (Oldsmobile) alla media di 141,924 kmh; 2. Darrell Waltrip (Chevrolet) a due giri; 3. Richard Childress (Oldsmobile) a 5 giri; 4. Dave Marcis (Chevrolet) a 6 giri; 5. J. Mc Duffie (Chevrolet) a 7 giri; 6. Benny Parson (Chevrolet) a 8 giri.

## NEWMAN primo e secondo

BRAINERD - Un vero e proprio esercito di piloti ha preso parte alla «Uncola Super National» che ha avuto luogo sul circuito di Brainerd, nel Minnesota.

Stock, A, B, C, Sport Sedan, Super V, Production, Formula Ford insomma il meglio della SCCA che ha richiamato du-

rante le due giornate circa 40 mila spettatori.

La terza corsa era molto attesa soprattutto perché vedeva l'attore Paul Newman correre con la Datsun 200 SX, la medesima che lo vide giungere secondo a 2" dal vincitore dopo una gara spettacolare.

Newman ha corso nella terza batteria, dicevamo, ed ha vinto con facilità in 29' e 37" alla media di 145,118 kmh seguito da Greg Smith di Chicago anch'egli su Datsun 200 SX. Nella quinta corsa Paul Newman entrava con un'altra Datsun (una 289) e dopo una gara veloce, arrivava secondo dietro a Logan Blackburn un veterano di Indy, che in questa gara pilotava un'identica Datsun.

Nelle stock, Mark Behn su Datsun, David Grumwalt (VW) e Tony Lee (Pinto) vincevano le rispettive categorie a medie attorno ai 140 kmh.

## MEARS nega il bis a RUTHERFORD

ATLANTA - Una 150 miglia infuocata in tutti i sensi. Temperatura in pista intorno ai 70 gradi, umidità da vedersi e tuttavia 45 mila spettatori hanno affollato lo speedway della Georgia per assistere al duello dei ciclopi della USAC.

E Rick Mears, alla vigilia aveva bruciato tutti i primati, compreso il record di Mario Andretti di 271,921, girando sul Raceway di Atlanta alla media di 223,730 tanto che lo stesso Tom Sneva, compagno di squadra, pensava che la pole position sarebbe stata del compagno su macchina di Andretti.

Ma Sneva non si dava per vinto e dando tutto gas alla sua McLaren sfiorava 325,774 kmh e si piazzava in pole per la 150 miglia tipo Indy.

La corsa vedeva diversi cambi di comando, ma dopo l'ottantesimo miglio Rick Mears passava in testa — grazie al calando di Sneva che terminava nono — e vinceva la corsa dinanzi ad un ostinato Johnny Rutherford che, come ricorderete, domenica scorsa vinse la sua prima gara 1978 a Brooklynn, Michigan.

Tre luci gialle per testa-coda, olio e sporcizia in pista hanno fatto scendere di molto l'alta media.

### Lino Manocchia

150 TWIN ATLANTA organizzata dalla USAC, 23 luglio 1978

LA CLASSIFICA

1. Rick Mears (McLaren Penske) alla media di 227,208 kmh; 2. Johnny Rutherford (McLaren); 3. Bobby Unser (Eagle Gurney); 4. A.J. Foyt (Coyote); 5. Wally Dallenback (Eagle).

## 8° RALLY delle VALLI PIACENTINE

22-23 luglio 1978

Rally valido per il campionato italiano (coefficiente 3) e campionato svizzero  
Organizzazione: AC Piacenza e Scuderia Piacenza Corse • Percorso: 700 km con 15 prove (tre annullate) tutte in asfalto • Condizioni climatiche: ottime • Direttore di corso: Dado Andreini

### Così (in 100) all'arrivo

1. Vudafieri-Mannini (Stratos) 2.12'21"; 2. Ormezzano-Rudy • (Kadett GTE) a 17"; 3. Pittoni-Gabriel (Stratos) a 20"; 4. Pasetti-Barban (131 Abarth) a 50"; 5. Ceccato-Zamì (131 Abarth) a 2'54"; 6. Liviero-Cernigoi (Stratos) a 3'35"; 7. Zordan-Bedin (Porsche Carrera) a 5'37"; 8. Bagna-Genova (Stratos) a 6'45"; 9. Cerrato-Guizzardi (Kadett GTE) a 6'51"; 10. Presotto-Sghedoni (Escort RS) a 8'09".

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. (77) Vitamia-Bardazzi (Fiat 127) 2.50'47"; 2. (87) Ricci-Torti (A 112) a 4'43"; 3. (89) Terzoni-Righi (A 112) a 5'57"; 4. (91) Rossi-Caorsi (A 112) a 6'39"; 5. (93) Tamborlini-Cavanna (A 112) a 8'32"; 6. (100) Modica-Bagioni (A 112) a 33'32".

Classe 1300: 1. (52) Bentivogli-Valbonetti (Simca R2) 2.40'01"; 2. (54) Bosio-Narrese (Alfasud) a 1'14"; 3. (58) Ameglio-Boggero (Simca R2) a 2'11"; 4. (74) Barbieri-Serughetti (Simca R2) a 7'31"; 5. (75) Bordini-Quarantini (Alfasud) a 9'58"; 6. (79) Persico-Minuti (Simca R2) a 11' e 38"; 7. (81) Rosignoli-Torresani (Simca R2) a 13'55"; 8. (84) Achilla-Cavallini (Simca R2) 14'41"; 9. (85) Massera-Ghilarli (Simca R2) a 11'52"; 10. (95) Fabbri-Castellani (Simca R2) a 21'13"; 11. (97) Salvietti-Martino (Simca R2) a 23'49"; 12. (99) Negri-Verrì (Simca R2) a 25'12".

Classe 1600: 1. (49) Cereda-Melani (VW Golf) 2.39'01"; 2. (54) Leali-Mattanza (Golf) a 5'34"; 3. (57) Paroli-Galvani (Golf GT) a 6'57"; 4. (71) Facchiero-Asinari (R 5) a 8'18"; 5. (94) De Cecco-Ghini (R 5) a 23'03"; 6. (98) Plati-Travagliati (R 5) a 25'50".

Classe 2000: 1. (9) Cerrato-Guizzardi (Kadett GTE) 2.19'12"; 2. (10) Presotto-Sghedoni (Escort RS) a 1'15"; 3. (22) Ponzetti-Zappia (Kadett GTE) a 9'26"; 4. (24) Bariani-Losio (Kadett GTE) a 9'38"; 5. (26) Rossi-Pinto (Kadett GTE) a 9'53"; 6. (27) Tarditi-Rossi (Kadett) a 10'19"; 7. (28) Bernini-Mazzi (Kadett) a 10'37"; 8. (30) Dimroci-Perdomi (Kadett) a 11'28"; 9. (37) Tacchianardi-Merli (Kadett) a 14'32"; 10. (39) Vaschetti-Malchiodi (Kadett) a 15'47"; 11. (42) Banzato-Danieleto (Escort RS) a 17'10"; 12. (47) Rosa-Rosa (Kadett) a 18'45"; 13. (53) Barzanti-Gaggi (Kadett) a 21'05"; 14. (60) Moscatto-Ciambellini (Kadett) a 23'10"; 15. (65) Bertramini-Simoncini (Kadett) a 24'59"; 16. (69) Pieratti-Pinza (Peugeot 504) a 25'00"; 17. (76) Cavallo-Costamagna (Kadett) a 31'29"; 18. (92) Tramelli-Mambriani (Ascona) a 39'34".

GRUPPO 2

Classe 1300: 1. (33) Francia-Rosselli (Simca R2) 2.31'49"; 2. (38) Brion-Stuani (Simca R2) a 2'01"; 3. (41) Berocchi-Tronco (Simca R2) a 3'55"; 4. (58) Bottoni-Villano (Simca R2) a 10'19"; 5. (62) Raimondi-Marenghi (Citroen GS) a 10'38"; 6. (68) Curati-Castiglione (Skoda 120) a 12'52"; 7. (73) Bergamaschi-Coppa (Simca R2) a 14'51"; 8. (80) Gammì-Mizzotti (AR GT) a 21'22"; 9. (82) Malacarne-Genzile (128 C) a 22'09"; 10. (86) Allioni-Mangiarotti (Simca R2) a 23'06"; 11. (88) Maninvervo-Skoda (Skoda 120 9) a 24'01"; 12. (95) Campese-Fattolini (Simca R2) a 39'38".

Classe 1600: 1. (43) Ercolani-Conti (Golf GTI) 2.37'01"; 2. (50) Wiz-Parollo (Golf GTI) a 1'33".

Classe 2000: 1. (2) Ormezzano-Rudy • (Kadett) 2.12'38"; 2. (23) Bufoni-Garaglia (Kadett) a 16'04"; 3. (32) Canobbio-Canobbio (Kadett) a 18'50"; 4. (34) Nico • Gasparini (Kadett GTE) a 19'58"; 5. (36) Bernocchi-Storti (Kadett) a 20'46"; 6. (40) Fedini-Guarneri (Kadett) a 22'54"; 7. (45) Albertazzi-Evohè (Ascona) a 25'07"; 8. (48) Forlani-Onorato (Ascona) a 25'18"; 9. (51) Belfiglio-Fulchieri (AR GT) a 26' e 30"; 10. (55) Panelli-Zamburlini (Ascona) a 29'19"; 11. (57) Bernardini-Ricciar-di (Peugeot 504) a 29'31"; 12. (61) Petrini-Galliani (Kadett) a 29'47".

GRUPPO 3

Classe 2000: 1. (44) Giovacchini-Taffari (124 Ab.) 2.37'14"; 2. (63) Blamonti-Pizzo (124 Ab.) a 5'39"; 3. (68) Foietta-Foietta (Beta M.) a 7'46"; 4. (70) Basagni-Bertazzoli (Beta M.) a 8'14"; 5. (78) Sogliani-Galli (124 Ab.) a 14'14"; 6. (83) Este-De Faye (124 Ab.) a 16'59"; 7. (90) Este-De Faye (124 Ab.) a 19'37".

Classe 3000: 1. (12) Prestini-Pattaro (Porsche C.) 2.22'36"; 2. (15) Caverzasio-Corti (Porsche C.) a 1'55"; 3. (18) Sa-

sona-Dotto (Porsche) a 4'09"; 4. (29) Pantaleoni-Martelli (Porsche) a 7'21"; 5. (31) Morra-Garalia (Porsche) a 8'29"; 6. (35) Torchio-Omodel (Porsche) a 10'09".

GRUPPO 4

Classe 1600: 1. (72) Aloffi-Marcomini (Fiat X-1/9) 2.46'30".

Classe 2000: 1. (4) Pasetti-Barban (131 Ab.) 2.13'11"; 2. (5) Ceccato-Zamì (131 Ab.) a 2'04"; 3. (13) Carron-Schaer (131 Ab.) a 10'35"; 4. (19) Mandelli-Pernice (131 Ab.) a 13'44"; 5. (20) Baggio-De Zottis (131 Ab.) a 14'56"; 6. (21) Musti-Fiori (124 Ab.) a 15'21"; 7. (25) Mascandola-Tedeschi (124 Ab.) a 15'47"; 8. (48) Fiori-Marina (124 Ab.) a 24'49"; 9. (59) Mazzola-Fric (124 Ab.) a 29'08".

Classe 3000: 1. (1) Vudafieri-Mannini (Stratos) 2.12'21"; 2. (3) Pittoni-Gabriel (Stratos) a 20"; 3. (6) Liviero-Cernigoi (Stratos) a 3'35"; 4. (7) Zordan-Bedin (Porsche) a 5'37"; 5. (8) Bagna-Genova (Stratos) a 6'45"; 6. (11) Perazio-Scaramuzza (Stratos) a 8'27"; 7. (14) Alberti-Grassi (Stratos) a 12'07"; 8. (16) Masnata-Pozzi (Stratos) a 13'32"; 9. (17) Codognelli-Rancati (Stratos) a 14'23".

### Così le speciali

PS A Cerro - Verini (Fiat 131 Abarth) 12'59"; Ormezzano (Kadett GTE) a 5"; Vudafieri (Stratos) a 7"; Ceccato (131 Abarth) a 8"; Pasetti (131 Abarth) a 11".  
PS B Pradovera - Vudafieri 11'15"; Ormezzano a 3"; Pasetti a 11"; Preflasco (Alfetta GT) a 13"; Altobè (Ferrari 308 GTB) a 19".

PS C Groppallo - Vudafieri 5'36"; Verini a 5"; Altobè a 6"; Pittoni (Stratos) a 7"; Bagna (Stratos) a 8".

PS D Mercatello - Pittoni 12'47"; Vudafieri a 1"; Ormezzano e Verini a 3"; Pasetti a 7".

PS E Vaccarezza - Lucky • (Kadett GTE) e Pittoni 10'03"; Verini a 1"; Bip-Bip • (Porsche) e Vudafieri a 4".  
PS A1 - Ceccato 13'54"; Pittoni a 1"; Bip-Bip a 5"; Lucky • e Ormezzano a 6".

PS B1 - Vudafieri 11'40"; Pasetti a 7"; Lucky • a 8"; Ormezzano a 10"; Pittoni a 13".

PS C1 - Vudafieri 5'43"; Pittoni a 5"; Bip-Bip a 6"; Lucky • a 9"; Liviero (Stratos), Pasetti e Ormezzano a 10".

PS D1 - Vudafieri 13'22"; Ormezzano a 9"; Pasetti a 14"; Liviero a 17"; Ceccato e Lucky • a 21".

PS E1 - Lucky • 10'16"; Vudafieri a 3"; Ormezzano a 6"; Bip-Bip • e Pittoni a 14".

PS A2 - Lucky • 13'34"; Ormezzano a 2"; Pittoni a 4"; Vudafieri a 6"; Pasetti a 8".

PS E2 - Ormezzano 10'02"; Pasetti a 2"; Pittoni a 4"; Vudafieri a 22"; Bagna a 29".

### Trofeo A 112

LA CLASSIFICA

1. Carini-Parenti 2.05'42"; 2. Marasti-Ferrari 2.07'02"; 3. Simontacchi-Genovesi 2.07'49"; 4. Mirri-Lappo 2.07'49"; 5. Rabino-Neri 2.08'25"; 6. Cunico-Meggolano 2.08'57"; 7. Faggio-Maffei 2.09'21"; 8. Spongia-Catto 2.10'14"; 9. Bozzi-Pavesi 2.10'59"; 10. Biondi-XX 2.12'01"; 11. Manfredini-XX 2.13'08"; 12. Dini-Guidi 2.13'25"; 13. Brusati-Tedde 2.13'41"; 14. Bovati-Piazza 2.14'00"; 15. Perona-Vergellino 2.15'08"; 16. Vittadini-Secchi 2.17'26"; 17. Lunaticci-Turri 2.17'32"; 18. Cima-Astuti 2.18'28"; 19. Cesca-Fughetta 2.20'05"; 20. Vedovello-XX 2.20'30"; 21. Boletti-Toscani 2.22'47"; 22. Marini-Pane 2.24'42"; 23. Baresi-Boggio 2.30'16"; 24. Nicola-XX 2.31'01"; 25. Morri-Bianchi 2.32'27".

### Le speciali A 112

PS A Cerro - Cunico e Capone 15'04"; Carini a 2"; Marasti a 5"; Tabaton e Comelli a 12".

PS B Pradovera - Cunico 13'30"; Carini e Capone a 1"; Rabino a 6"; Mirri a 10".

PS C Groppallo - Capone 6'54"; Persico a 2"; Marasti a 3"; Carini a 4"; Cunico e Comelli a 5".

PS D Mercatello - Carini e Capone 15'24"; Comelli a 11"; Cunico a 5"; Marasti a 10".

PS E Vaccarezza - Carini e Capone 12'02"; Comelli a 7"; Mirri a 8"; Marasti a 11".

PS A1 - Capone 15'26"; Cunico a 3"; Simontacchi a 8"; Capone a 9"; Marasti a 15".

PS B1 - Capone 13'25"; Cunico a 1"; Carini a 4"; Marasti e Simontacchi a 8".

PS C1 - Cunico e Carini a 6'52"; Persico a 2"; Lunaticci, Simontacchi e Capone a 5".

PS D1 - Capone 14'43"; Comelli a 16"; Carini a 23"; Cunico e Mirri a 26".

PS E1 - Carini 11'48"; Mirri a 4"; Marasti a 8"; Faggio a 15"; Simontacchi a 16".



Complimenti reciproci, e ben meritati, fra Carini (a destra) e Parenti, primi trofeo A112

## CARINI SI È SUDATO L'A 112

### Tre favoriti fuori strada nell'ultima «speciale»

PIACENZA - La ripresa, dopo un mese di sosta, del Trofeo A112 ha avuto un inizio ancora più caldo di quanto la temperatura estiva potesse far prevedere. Proprio a poche ore dal via, infatti, a verifiche già concluse, il leader del campionato Mirri si ritrovava con la vettura di gara con il cambio rotto. Senza poter più sostituire la macchina, allora, Mirri doveva andare alla ricerca di un cambio per poter prendere il via. L'aiuto gli veniva dal compagno di scuderia e diretto rivale Cunico che gli metteva a disposizione quello del suo muletto così che Mirri poteva partire.

I pronostici della vigilia erano divisi tra Capone, l'idolo di Casa Carini e naturalmente Tabaton cui erano accreditati tempi favolosi in prova. Sulla prima speciale, però, Tabaton deludeva alquanto e nella seconda era già fuori classifica per via di una (si dice) rovinosa uscita. Chi invece si inseriva di prepotenza era Cunico che subito era il più veloce alla pari di Capone. Carini era appena staccato subito seguito da Marasti che sarà un altro dei protagonisti di questa prova. Soltanto decimo, dopo un testacoda, il capoclassifica Mirri alla pari di Simontacchi e questa parità è da sottolineare perché alla fine i due termineranno il rally alla pari al terzo posto e sarà Simontacchi a precedere Mirri per via del miglior tempo nella prova discriminante.

Cunico si ripete sulla seconda staccando di un solo secondo Carini e Capone. Molto bene va qui Rabini mentre anche Agostoni e Spongia cercano di farsi largo tra i primi. Sulla salita di Groppallo Capone, come sua abitudine, ha la meglio davanti a Persico e passa in testa alla classifica. Carini è però molto vicino e dopo la quarta, che i due vincono alla pari, è difficile dire chi possa farcela anche perché Cunico è vicinissimo

(i primi tre sono in 5"). Ed ancora Carini e Capone pareggiano la quinta mentre Cunico scivola un po' indietro.

Quando si ritorna sul Cerro, prova classica dei piacentini, Carini sferra il suo attacco più deciso e stacca Capone di 9". Cunico si è ripreso bene ed è di nuovo ad un soffio dal secondo posto. In testa è veramente un festival perché Capone rivince a Pradovera ma Cunico è secondo e Carini terzo a 4". Incredibilmente Cunico e Carini si equivalgono a Groppallo con Capone ben sei staccato di 5". Mancano due prove alla fine ed in testa Carini precede Capone di 4" e Cunico di 15". Quarto è Marasti a 1'04" e quinto Comelli a 1'19".

Sulla prova veramente da brivido del Mercatello Capone è impressionante: da 16" a Comelli, che con tutta la ghiaia si ritrova nelle sue ideali condizioni di «terraiolo» per eccellenza, 23" a Carini e 26" a Cunico e Mirri appaiati.

Al via dell'ultima speciale la situazione è allora più elettrizzante che mai, perché Capone è di nuovo in testa con un buon margine (19") e pare irraggiungibile, dietro però Cunico a 18" da Carini potrebbe tentare l'impossibile per arrivare secondo mentre Marasti e Comelli sono alla pari al quarto posto. Praticamente è come accendere una miccia e, per farla breve, Capone (che incrocia un'auto in senso contrario) Cunico e Comelli finiscono rovinosamente fuori strada col solo Cunico che riesce a riprendere con quasi tre minuti persi.

Carini, allora, vince una gara che si è ben sudata e si porta in classifica a solo 0,2 punti da Mirri e con un vantaggio di una decina di punti sul gruppo Comelli, Capone, Cunico, Tabaton, Guggiari. Ottimo anche il secondo posto di Marasti, peraltro una conferma, e di rilievo, anche il risultato di Faggio.

## DOMINIO STRATOS ANCHE IN GERMANIA

### Doppietta ROHRL BETTEGA

IDAR-OBBERSTEIN - La settimana prova del campionato tedesco rally si è conclusa con una più che netta doppietta Lancia Stratos con Walter Rohrl-Christian Geistdoerfer e i compagni di squadra Attilo Bettega-Gianni Vacchetto. Con oltre 13 minuti di vantaggio il lungo bavarese ha conquistato la vittoria nel Hunsruck Rally, disputatosi su un percorso lungo 1.000 km, e con ciò la sua quarta vittoria stagionale. Non esisteva, per i due piloti Stratos alcun concorrente serio nel lotto dei 244 equipaggi che hanno preso il via. Il leader del campionato Reinhard Hainbach accusava delle noie meccaniche alla sua Ford Escort RS, finché si è dovuto ritirare per noie al motore quando si trovava in settima posizione.

Il due volte vincitore assoluto dell'Hunsruck e campione rally tedesco del 1976, Heinz-Walter Schewe, non ha potuto fare vedere la sua bravura con la Porsche Carrera di nuova costruzione, si è dovuto fermare diverse volte perché il cofano motore si apriva ripetutamente, perdendo così terreno prezioso. Poi nella sesta speciale è uscito di strada, e non ha potuto continuare.

Con la Golf gr. 2 impegnata per la prima volta in questa stagione, Joachim Kleint-Andreas Haensch hanno mantenuto il secondo posto dietro a Rohrl, fra lo stupore di molti appassionati, ma poi un difetto all'impianto di iniezione ha posto fine a questo spettacolo impressionante. Anche Harald Demuth si è dovuto ritirare: «Non salgo mai più al volante di una Toyota, le prestazioni del motore erano assolutamente al di sotto del normale», neanche il suo compagno di marca Klaus Fritzingler sembrava contento del motore.

Bohne (Ford Escort), Knollmann (Audi 80) e Warmbold (Opel Kadett) si sono dimostrati molto combattivi. Nonostante tanti problemi — Bohne è uscito di strada e ha forato, Knollmann tre volte ha forato e ha rotto una sospensione, Warmbold ha perso due volte l'intero scarico — hanno lottato accanitamente per arrivare al traguardo, raggiunti, tra parentesi, da solo 103 equipaggi dopo 530 km. di speciali durissime.

Daniele Audetto, direttore rally della Fiat-Lancia, presente all'arrivo si è espresso in modo molto soddisfatto: «Con questa nuova vittoria qui in Germania possiamo soltanto migliorare la nostra immagine...». Del fatto che l'organizzazione Lancia sia nuovamente perfetta anche il PR e direttore stampa della Lancia Deutschland, Lothar Dudeck, ha potuto accertarsi persona, poiché si è degnato per la prima volta di assistere anche ad un rally tedesco. In fin dei conti anche gli oltre 12.000 spettatori hanno preso vivacemente nota dell'impegno Lancia Rally in Germania.

Rolf Nieborg



Arriva Lunatici, ed è un fuggi-fuggi. Ma che ci facevano poi sulla strada?

lata» sull'olio di Pasutti, mentre Isnardi, cui è rimasto l'acceleratore bloccato nella discesa del Cerro, ha tentato un volo carpiato che si è concluso venticinque metri sotto, nella scarpata, con danni alla vettura facilmente immaginabili.

Proprio la prova del Cerro, al suo primo passaggio, è stata maledica. Il suo fondo infido ha fatto ben trentuno vittime, il dieci per cento degli iscritti, tutti i ritirati di un rally medio (o quasi).

Del rally di Piacenza si parlerà ancora a lungo. La sua è stata una lezione che occorre meditare con molta serenità perché pone molti problemi sul piatto a cominciare del perché di tanto suc-

cesso di questa formula (poche prove tutte in asfalto e ripetute tre volte) per arrivare a tutti i problemi realizzativi che ne conseguono. Sono problemi che dovranno porsi soprattutto la sotto-commissione rally appena insediata.

Sempre ammesso che gli uomini che la compongono abbiano la volontà e soprattutto le capacità per trovarvi una soluzione. Magari, se possibile, quella giusta per non rovinare quella splendida realtà che, problemi organizzativi a parte, i trecento iscritti hanno evidenziato anche se al vertice qualcuno pretende sempre di lottizzarla a piacere considerandola tuttora attività di serie B.

C. C.



## Solo «10» negli ultimi G.P.

I nostri lettori, soprattutto quelli interessati, in quanto concorrenti, al nostro TOTOSPRINT F.1/78, si saranno chiesti come mai non sono stati pubblicati i risultati relativi al Gran Premio di Francia. Soltanto ragioni di... ferie! In compenso, questa volta, con i risultati mancanti, diamo anche quelli del G.P. d'Inghilterra e così siamo in pari.

Dunque, per il G.P. DI FRANCIA la colonna vincente era la seguente: X-2-X-1-2-1-2-2-1-2-2-X-X e chi maggiormente si è avvicinato al risultato massimo sono stati i signori Giuseppe NUCERA (via Regina Margherita 17 - Soverato) e Paolo ROMANO (via Garibaldi 30 - Savignano sul Rubicone) che hanno totalizzato ciascuno 10 (dieci) punti utili. Poiché il premio parziale è unico ed indivisibile, il dott. Renato Tangari, delegato dall'Intendenza di Finanza di Bologna alla sorveglianza del concorso, ha dovuto procedere al sorteggio che ha favorito il signor Paolo ROMANO al quale va il Casco Regazzoni CR/F. 1.

Per quanto attiene invece al G.P. D'INGHILTERRA le cose sono state molto più semplici essendosi registrato un solo vincitore con punti 10 (dieci) ed è il signor Andrea COLECCIA. Via S. Paolo 14, Agrate (Milano) che si aggiudica il Casco Regazzoni CR/F. 1. La colonna vincente per questo concorso era la seguente: 2-1-X-X-X-1-X-1-X-2-X-X-1.

Eventuali reclami dovranno essere presentati — a mezzo raccomandata con avviso di ricevimento — alla società organizzatrice del concorso, entro il termine perentorio di giorni 15 dalla data di pubblicazione del numero di AUTOSPRINT che contiene i risultati sopra citati.