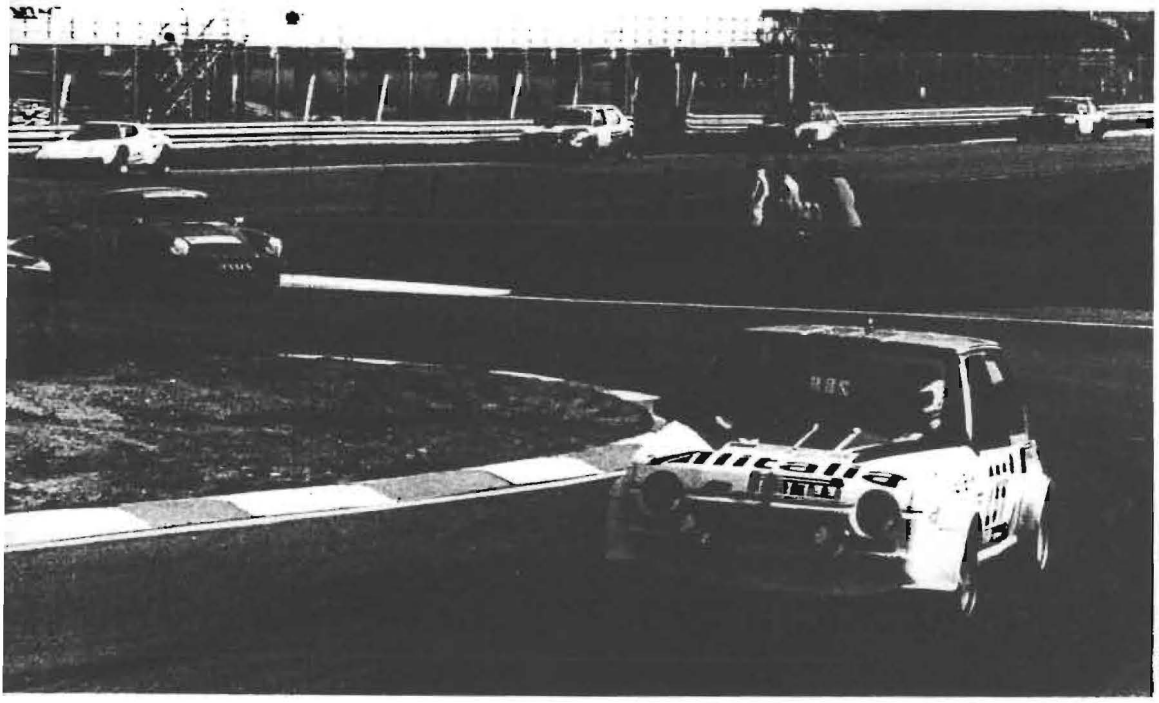


CONTINUAZIONE DA PAG. 15

giro, non esce dalla curva del Carro così in testa va Alberti, che è risalito con grande autorità. La sua Stratos però perde olio, olio che finisce per andare sulla frizione, che inizia a slittare, ed il pilota deve cedere. Passa così De Vito che finisce la gara in testa, seguito da Sivel, Stohr, Regis e Drovandi, mentre la GTV di Brambilla pare andare anche peggio.

La DALLARA X/1-9 davanti all'R5T

2. CORSA - Partono le grosse in diretta TV. Facetti prende e se ne va, seguito dalle Beta di Villeneuve e Patrese. Moretti si tuffa fra le Lancia, passa Patrese ma compie l'errore di cercare di passare Villeneuve all'esterno della « esse » dopo il traguardo. Testacoda inevitabile, tutto da rifare.

La Porsche-Tamauto non ci mette molto, ed al 6. giro è nuovamente secondo, ma ormai Facetti ha oltre 20" di vantaggio, e la gara è solo su 10 giri. Dietro, bel duello fra « Amphicar » e Tony Carello, ed il pilota della Stratos neppure stavolta ce la fa a passare la BMW. Fra questi due gruppi è Cheever, che comincia ad avere dei guai con la temperatura e deve farsi staccare dalle Beta Biturbo non ostante l'impegno. Proprio all'ultimo giro, Facetti doppia anche Carello mentre Zorzi, con la Dallara, riesce ad avere la meglio sull'Alpine Turbo di Frequelin dopo un continuo cambio di posizioni.

DI LORENZO «suona» non... suonando

3. CORSA - In prima fila le Alpine di Di Lorenzo e Rocca. Il torinese fa il primo giro in testa, poi la gr. 4 di Di Lorenzo ha il sopravvento e va a vincere non ostante il suo motore non suoni benissimo. Dietro, sgranati, Rocca, Raffaele Sangiuolo, Grassetto, sempre il migliore del gr. 1 duemila, Rua, Ragazzi che si è liberato di Larini lasciandolo a « litigare » con Orlandi, che però non riesce a passarlo.

Restano in corsa 73 vetture...

4. CORSA. Comincia ad imbrunire, e meno male che la giornata è bellissima, quando si schierano, un po' faticosamente, i partecipanti all'ultima gara della prima, lunga tappa del Giro. In prima fila l'Escort di Fren e l'Alpine di Fiorelli, che non si capisce bene perché mai è stata messa qui e non nel raggruppamento precedente.

Fiorelli scatta bene, seguito da Caio dalla seconda fila, ma ben presto è Fren che va in testa, vanamente inseguito dall'Alpine, con Caio sempre terzo. Ottima la rimonta dell'Alpine di Giovagnoni, che a metà gara conquista il quarto posto ai danni di Barin. Dietro, Pasetti è saldamente primo delle Ritmo 75 mentre Ricci riesce per un po' a contenere la 127 di Gradoli. Quando questi, finalmente, passa, va ad insidiare l'ottavo posto di Pasetti. Più indietro ancora, ottima gara fra Bellandi, Fontana, Tacchini e Rubini con la 127, che rinnovano i corpo-a-corpo dei Fiat Days.

Sono 73 le macchine ancora in corsa dopo la prima prova di Misano.

IL MINI-GIRO A112

CUNICO-LAPPO rivincita sulla squalifica

IMOLA - I campioni quest'anno con la A 112 Abarth sono indubbiamente loro, il veneto Cunico e il bolognese Lappo, che al termine del mini Giro d'Italia (per loro) si sono presi una bella rivincita sulla recente squalifica subita al Sanremo. Al Giro Cunico e Lappo sono sempre praticamente stati in testa, e con la prova in pista Cunico ha dimostrato di non aver nulla da temere dai suoi colleghi. Saltata la prima prova speciale, annullata per l'eccessiva affluenza del pubblico, i due hanno ottenuto gli stessi tempi nella seconda e terza speciale della coppia Peranzi-Costa. Intanto era già uscito di scena sin dalla seconda speciale il locale Carini che prometteva fuoco e fiamme, ma concludeva malamente subito. Alla quarta speciale si verificavano un paio di incidenti: Caneva si ribaltava (e presentatosi poi a Imola alla partenza acciaccato e senza parabrezza veniva escluso) mentre Peranzi rompeva la cinghia dell'acqua e cuoceva il motore. Cunico non aveva problemi a dominare, e la stessa cosa faceva nell'ultima e 5. prova speciale, presentandosi alla gara in pista di Imola con 27" di vantaggio su Vitttadini.

La prova in pista, imperniata su 15 giri, vedeva Cunico al comando dall'inizio alla fine seguito sempre da Vittadini e da Perona. Al secondo passaggio alla variante bassa rompeva Brizioli spargendo olio, ma questo non metteva in difficoltà i concorrenti. Al settimo passaggio Vittadini sferrava il suo attacco e si avvicinava al leader che comunque in tre giri riusciva a riprendersi qualche secondo per poter guidare più tranquillo. All'undicesimo giro si ribaltava Marocchi alla variante bassa, mentre si assisteva a un buon recupero di Ancona che riusciva a guadagnare posizioni, mentre ne perdeva Cinotto non a suo agio sulla pista. Cunico verso la fine forzava ancora e concludeva in bellezza con quasi sei secondi di vantaggio, terminando il Giro al comando con mezzo minuto su Vittadini.

A 112 70 HP

IMOLA

1. Cunico 15 giri in 39'28"4 media non comunicata; 2 Vittadini 39'34"1; 3 Perona 39'54"0; 16 Spongia 40'10"2; 25 Bianchi 40'18"6; 26 Ancona 40'24"7; 23 Isacchi 40'49"4; 24 Corredig 40'49"4; 27 Manfredini 41'05"1; 7 Cinotto 41'06"7; 9 Del Prete 41'42"7; 14 Morri 42'04"8; 13 Perugia 43'30"9; 6 Faggio 45'08"0; 19 Simoletto 46'14"3; 32 Pes 52'20"2; 21 Marocchi 54' 57"2; 29 Brizioli 54'57"2; 5 Caneva 54'57"2. Giro più veloce non comunicato.

CLASSIFICA FINALE

1. Cunico-Lappo 1.06'59"4; 2. Vittadini-Costantini a 33"7; 3. Perona-Renna a 59"6; 4. Spongia-Catto 1'49"8; 5. Banchi-Beraldo 1'57"2; 6. Cinotto-Mussa 2'26"3; 7. Ancona-Zavarini 2'35"3; 8. Isacchi-Vianello 2'36"0; 9. Corredig-Zugliano 2'38"0; 10. Del Prete-Perata 3'43"3; 11. Manfredini-«Lele» 3'58"7; 12. Perugia-Dominoni 4'24"5; 13. Morri-Bianchi 4'25"4; 14. Faggio-Bossi 7'03"6; 15. Simoletto-Simoletto 13'24"9; 16. Brizzoli-Rosolen 16'54"8; 17. Caneva-Dovier 17'43"8; 18. Marocchi-Baistrocchi 17'54"8; 19. Pes-Pizzi 19'15"8.

PRIMA TECNICA AL GIRO

«Nervose» le PORSCHE (con 760 cavalli)

TORINO - Ha fatto sensazione, naturalmente, alle verifiche del Giro la 935 « gruppo speciale » di Facetti e Finotto. La vettura è una ex-Gelo (Wollek) l'avete già vista nel numero scorso, e c'è poco altro da aggiungere. Il passo è inferiore di 2 cm. per i nuovi attacchi delle sospensioni posteriori; dietro le porte, prima dei passaruota posteriori, vi sono due entrate d'aria: quelle superiori per i radiatori olio della trasmissione: a sinistra per il cambio, a destra per il differenziale. La potenza del 3,3 è di 760 CV a 8200 giri, con coppia a partire dai 4800 circa. Facetti è riuscito ad abbassare, in prove libere, i suoi record quasi dappertutto, ma ha trovato la macchina molto « nervosa », tutto sommato difficile da guidare. Il peso, tutto compreso, è stato contenuto in 1075 chili, mentre per quanto riguarda le ruote le GY da pista mantengono ovviamente i cerchi da 19" dietro, mentre per la strada (speciali e salite) per mettere i P7 dietro si passa al cerchio da 16", 16 pollici mantenuti davanti, in entrambi i casi.

La 935 di Moretti-Schon è una biturbo '79 ancora con gli scambiatori ad acqua (questo permette di girare con la pressione a 1,3 bar, mentre con lo scambiatore ad aria pare si arrivi a 1,7) con 620 CV per 1100 chili circa.

La 935 di « Victor »-Casoni-Collorafi è quella ex Schurti con cui « Victor » ha partecipato a tutto il campionato, quest'anno, dotata dei freni grossi da 917. Per il giro è stato fatto un altro muso e sono predisposte speciali « zeppe » da inserire sotto alle molle per alzare l'assetto, poiché la registrazione è aleatoria a ruote montate. Dichiara, con il doppio turbo, 680 CV.

Due le Stratos da tenere d'occhio: la gr. 5 di Darniche-Cheever e la gr. 4 di Carello-Meiohas che hanno trovato in extremis (via Marlboro) Andrea De Cesaris. La gr. 5 è la macchina che ha vinto lo scorso anno con Alen, ha 24 valvole, resta alimentata a carburatori ma ha guadagnato ancora qualche CV, ora siamo a 330 circa.

E veniamo alle Beta. Le due vetture, a parte la colorazione, sono identiche. Le novità rispetto alla vettura del MM si riferiscono ai nuovi cofani più corti (rifatti dopo le ultime prove), a nuove prese d'aria dietro le porte per la valvola Wastegate del turbo, ad un nuovo collettore in uscita fra KKK e scambiatore dotato di una strozzatura, per aumentare la coppia. Il turbo lavora sui 1,5 bars (non è azionabile dal posto di guida) ed i cerchi sono da 16" a parte i 15" anteriori solo per i trasferimenti.

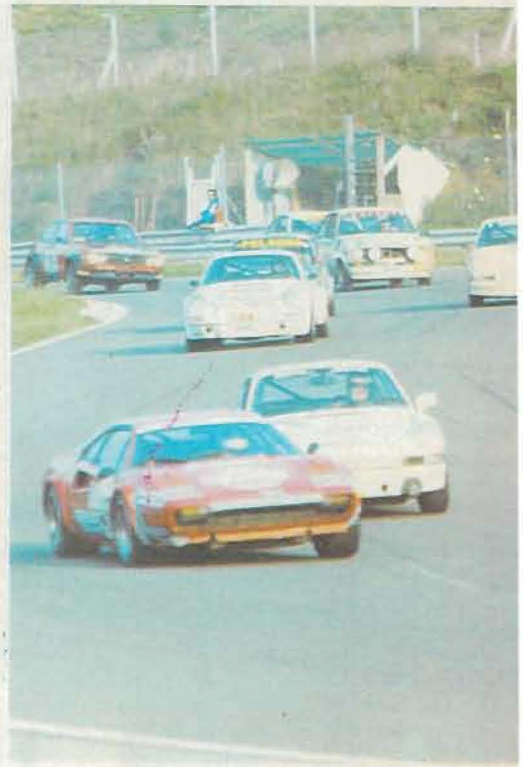
La bellissima piccola Alpine Turbo ha 250 CV, con il turbo Garrett (quello piccolo della F. 1 biturbo) tarato anche lui a 1,5 bar e modificabile solo da fermo. La macchina pesa 900 chili ed è calzata Michelin con cerchi da 7" davanti e da 10,5 dietro. Il cambio, a 5 marce, è quello della R 30.

Spettacolari ed efficienti le Ritmo al Giro: De Vito, in alto, **ha battuto Pozzo nel 2. raggruppamento; Brambilla,** sopra **ha lottato con Alboreto**

The Ritmos at the Giro are spectacular and efficient: De Vito, **on top,** beat Pozzo in the 2. group; Brambilla, **above,** battled with Alboreto

Allo Spino Curatolo con la Stratos che ha portato al 9. posto assoluto con « Ragastas » e « Padimatteo ». A destra, Zorzi-Piazzi con la Dallara 1600 gr. 5. Sotto, finalmente le A 112 del Trofeo assieme: ad Imola, alla prima curva dopo il via, Cunico e Vittadini precedono il gruppo (ATTUALFOTO)

Curatolo with the Stratos, finishing 9th overall, at the hill climb of Spino with « Ragastas » and « Padimatteo ». **Right**, Zorzi-Piazzi with the gr. 5 Dallara 1600. **Below**, at least together the A 112s of the Trophy: at Imola, in the first corner after the start, Cunico and Vittadini leading the field



Sopra, al **Mugello Besenzoni precede Mercadante, Leali, Calamai, Paolieri e Drovandi** (COPPINI). **Carello** (sotto, PHOTO 4) **ha dato spettacolo**

Above, Besenzoni leading Mercadante, Leali, Calamai, Paolieri and Drovandi at Mugello. Occasionally, Carello made a show