

TARGA FLORIO

7-8-9 marzo 1980

Rally Internazionale valido per il campionato europeo rallies piloti (coeff. 2) Cefalu (Palermo)

CLASSIFICA GENERALE

1. Pasetti-Stradiotto (Fiat 131 Abarth) in 4.22'38"; 2. Cerrato-Guizzardi (Opel Ascona 400) a 1'20"; 3. Verini-Mannini (Alfetta Turbo) a 5'09"; 4. Carrotta-Amara (Opel Ascona) a 10'45"; 5. Biasion-Siviero (Opel Ascona) a 12'32"; 6. Zanussi-Castagnara (Ford Escort) a 16'01"; 7. «Amphicar»-Schermi (Opel Ascona) a 20'02"; 8. Gerbino-Berro (Talbot Ti) a 26'32"; 9. Montalto-Flay (Lancia Stratos) a 29'19"; 10. «Apache»-Cammarata (Talbot Lotus) a 29'19".

CLASSIFICHE DI CLASSE

GRUPPO 1

Classe 1.000: 1. Ferrara-Colombo (A 112) 5.55'00".

Classe 1.150: 1. Caredda-Vanari (Fiat 127 Sport) in 5.28'21"; 2. Bauzzuli-Lombardo (Peugeot 104) 5.35'07"; 3. Boicuccu (Fiat 127 Sport) 5.42'40".

Classe 1.300: 1. Cassaniti-Miraglia (Simca Rallye 2) 5. 28'07"; 2. Torregrossa-Macaluso (Alfasud Ti) 5.46'51"; 3. Ruggieri-Allia (Alfasud Ti) 6.16'52".

Classe 1.600: 1. Pennica-Fontana (Talbot Ti) 5.47'32"; 2. Tuttolomondo-Rainieri (Renault 5 Alpine) 6.35'20".

Classe 2.000: 1. Zanussi-Castagnara (Ford Escort) 4.38'39"; 2. «Amphicar»-Schermi (Opel Ascona) 4.42'40"; 3. Puglisi-Mancini (Opel Kadett GTE) 5. 00'24"; 4. Petrini-Parenzi (Kadett) 5.01'15"; 5. Lo Piccolo-Imborgia (Kadett) 5. 01'36"; 6. Ontano-Motroni (Kadett) 5.03'35"; 7. Cappello-Conigliaro (Kadett) 5.07'13"; 8. Romito-Fogliato (Ford Escort) 5.10'02"; 9. Plano-Perna (Opel Kadett GTE) 5.13'29"; 10. Sabatino-Sanghez (Opel Ascona) 5.16'24"; 11. Sciortino-Amendola (Opel Kadett GTE) 5.18'17"; 12. Sarzano-Savoia (Escort RS) 5.31'24"; 13. Reina-Re (Opel Kadett GTE) 5.32'58"; 14. Lombardo-Campagna (Opel) 5.50'11"; 15. Saladino-Duca (AR. Alfetta) 6.3'22".

GRUPPO 3

Classe 1.300: 1. Catanese-Vitagliano (Fiat X 1/9) 5.56'27".

Classe 2.000: 1. Manasia-Menichini (Lancia HF) 5.16'49"; 2. D'Amico-Bruca (Lancia HF) 5.37'00".

GRUPPO 2

Classe 1.150: 1. Villasanta-Balzano (Fiat 127 Sport) 5.30'11"; 2. Serra-Bellissai (Fiat 127 Sport) 5.33'47".

Classe 1.300: 1. «Lason»-Pezzillo (Alfasud Ti) 5.09'24"; 2. Orlando-Lococo (128 Coupe) 5.49'55"; 3. Rotolo-Rotolo (Simca Rallye 2) 6.02'05".

Classe 1.600: 1. Gerbino-Berro (Talbot Ti) 4.49'13"; 2. Di Lorenzo-Lo Jacono (Renault 5 Alpine) 5.07'35"; 3. Perazzo-Montagna (Alfasud) 5.13'05"; 4. Tiziano-Condotta (Ritmo 75) 5.15'41"; 5. Pernice-Caramazza (Golf GTI) 5.26'48".

Classe 2.000: 1. Carrotta-Amara (Opel Ascona) 4.33'23"; 2. Biasion-Siviero (Opel Ascona) 4.35'10"; 3. «Joker»-«Target» (Kadett GTE) 4.55'30"; 4. Barbarigo-Nosotti (Kadett GTE) 5.13'26"; 5. Messina-Fici (Alfa Romeo GTV) 5.48'55".

Classe oltre 2.000: 1. «Apache»-Cammarata (Talbot Lotus) 4.51'57".

GRUPPO 4

Classe 2.000: 1. Pasetti-Stradiotto (Fiat 131 Abarth) 4.22'38"; 2. Cuttitta-Milella (Lancia HF) 5.44'58"; 3. Alaimo-Alaimo (Lancia Beta) 6.02'03"; 4. Bonanno-Colimberti (Fiat 124) 6.21'20".

Classe oltre 2.000: 1. Cerrato-Guizzardi (Opel Ascona 400) 4.23'58"; 2. Verini-Mannini (Alfetta Turbodelta) 4.27'47"; 3. Montalto-Flay (Stratos) 4.51'52".

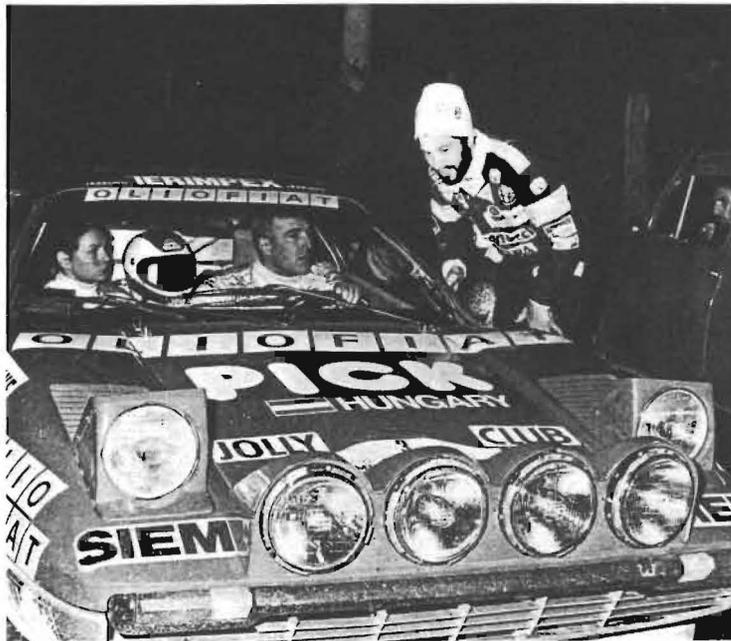
CAMPIONATO AUTOBIANCHI - ABARTH A 112 70 HP

LA CLASSIFICA

1. Zini-Zangrande in 1.07'10; 2. Caneva-Pirolo 1.07'25"; 3. Cinotto-Mussa 1. 07'38"; 4. Giammarini-Bertola 1.07'47"; 5. Catanzaro-Valente 1.08'37"; 6. Pizio-Mizia 1.09'37"; 7. Faggio-Bossi 1.09'43"; 8. Signeri-Padoan 1.10'45"; 9. Boni-Cianci 1.10'58"; 10. Montalbano-Montalbano 1.10'58"; 11. Isacchi-Vianello 1.11'01"; 12. Paganesi-Nava 1.11'06"; 13. Conti-Barbero 1.11'11"; 14. Vitamia-Falangi 1. 11'11"; 15. «Aiwist»-Zani 1.11'46"; 16. Azzali-Azzali 1.12'19"; 17. De Nora-Pasquini 1.12'56"; 18. Spongia-Gatto 1.13' 11"; 19. Scrivano-Amante 1.13'17"; 20. Bucci-Barchiesi 1.13'42"; 21. Spadoni-Padovani 1.13'44"; 22. Morri-Balestra 1. 14'05"; 23. Rello-Lo Piccolo 1.15'32"; 24. Canale-Caratto 1.20'34".

ANDRUET CON LA «308 CAVALLYNO» FA RISORGERE LA LEGGENDA DELLE MADONIE, MA... GODE PASETTI

La FERRARI ha pagato il... ritorno di fiamma



Alla fine della prima tappa, Andruet (qui con Pregliasco) e la Ferrari 308 erano saldamente in testa alla Targa Rally, con 1'27" sulla 131 di Pasetti. At the end of first leg, Andruet (here with Pregliasco) and the Ferrari 308 were safely in the lead of the Targa Rally, with 1'27" over Pasetti 131

SPECIALE AUTOSPRINT

CEFALU' - Dopo quarantott'ore di tempo «cattivo» con pioggia, nevischio, nebbia e fango nei punti più insidiosi del tracciato, un sole primaverile ha fatto la sua comparsa per un'oretta, verso le dieci di domenica mattina, quasi a salutare i vincitori di questa 64esima edizione della corsa più antica del mondo. E' stata davvero un'«isola» nel contesto del maltempo che ha caratterizzato questa Targa Florio Rally, che aveva potuto contare sul sole fino alla vigilia, ma che poi è stata condizionata in maniera determinante, fors'anche nel risultato, proprio dalle avverse condizioni meteorologiche, che sono tornate micidiali, con pioggia e fulmini, mentre ancora gli ultimi dei 50 «superstiti» tagliavano il traguardo di Cefalù.

La gara è stata agonisticamente eccezionale, certamente la più avvincente, nella decennale storia del rally di Sicilia, e comunque di sicuro — anche a livello di suspense — fra le edizioni più celebrate del «periodo d'oro» della Targa, quelle da mezzo milione di spettatori a colpo, cariche di passione e di colpi di scena. Sino all'ultimo metro, in pratica, ha lasciato tutti col fiato sospeso, nell'incertezza di quale nome scrivere al 64esimo rigo dell'albo d'oro della corsa madonita.

Per partire la «turbo» ha cambiato il freno

CEFALU' - Verifiche tecniche sofferte per molti equipaggi alla vigilia e soprattutto all'antivigilia del primo «internazionale» della stagione. Troppi estintori fissati con il nastro adesivo, molti roll-bar con ancoraggi irregolari e così via. La solita storia, insomma, con Lanfranco Caneschi a spiegare agli interessati i come ed i perché, e dire a tutti di tornare con le macchine in ordine per passare le verifiche.

Ma il tecnico toscano ha avuto il grosso merito di curare anche intorno alle macchine ufficiali, quelle insomma «al di sopra di ogni sospetto». E al giovedì, curiosando sopra (e sotto) la prima Turbodelta che gli si è presentata, ha visto che era equipaggiata con il freno a mano idraulico anziché meccanico come pretende invece la fiche d'omologazione.

Solito anche il «ventaglio» di giustificazioni dal goffo («intanto non frena né quello meccanico né quello idraulico») all'irritante («questo impianto lo abbiamo sempre avuto»). Questa volta comunque niente da fare: per verificare, anche le tre macchine ufficiali sono dovute ripassare sul lungomare cefaludese dopo che i meccanici ci hanno passato la nottata a regolarizzarle.

Il bello (dell'epilogo) ed il brutto (del prologo) è che non si tratta di una favola. Che davvero debba finire il tempo del «parola di re»?

E' FINITA, come l'anno passato, con una Fiat 131 Abarth prima sotto la bandiera a scacchi al lungomare di Cefalù, e il merito di quest'exploit è di Aldo Pasetti e Roberto Stradiotto che alla fine sono riusciti ad avere la meglio su una concorrenza fra le più agguerrite viste negli ultimi tempi sui campi di gara: dopo aver condotto per oltre un quarto di gara (dall'ottava alla undicesima PS della prima tappa, e per le tre ultime nella seconda frazione), hanno potuto finalmente assaporare uno dei successi più sofferiti ma anche più belli della loro carriera, che ha giustamente portato alle stelle anche il morale e l'entusiasmo della «4 Rombi».

Ma il «clou» della corsa, che ha avuto l'incredibile capacità di riuscire a tenere inchiodati ai margini delle strade, di città e di montagna, quasi sempre sferzate dal vento e dalla pioggia, un numero incredibile di spettatori (tanto da far giustamente osservare a Mauro Mannini che la folla e il successo potrebbero tornare ad essere, nuovamente, una «spada di Damocle» per la Florio, anche in versione rallyistica) è stato il duello Porsche-Ferrari prima, poi quello Ferrari-Alfa, e infine quello Alfa-Fiat. Si è ricostituito insomma, sulle Madonie, un «trinomio» che ha fatto versare fiumi d'inchostro in un passato ancora abbastanza recente, ma che ha anche acceso di passione e di entusiasmo centinaia di migliaia di sportivi, fermamente abbarbicati al proprio «credo» ferrarista, o porchista o alfista.

Questi ritrovati Guelfi e Ghibellini degli anni '80 hanno trovato in Bernard Beguin con la Porsche, in Jean-Claude Andruet con la Ferrari e in Mauro Pregliasco con l'Alfa la trasposizione ideale dei non dimenticati duelli di Siffert, di Elford, di Vaccarella, di Scarfotti, di Giunti o di Muel-ler.

E il tifo è stato al calor bianco, da un lato a sostenere Bernard Beguin, venuto — forse troppo tardi — in Sicilia per riscattare in Targa Florio qualcuno dei punti europei «bruciati» al Costa Brava, ma ben presto incalzato da un Andruet talmente sopra le righe da sorprendere per primo se stesso.

La fulminea corsa del portacolore del team franco-tedesco di Mezmaire ha avuto però vita breve. Dopo aver condotto nelle prime 2 PS ed aver concluso la terza ad appena un secondo da Andruet, la gara di Beguin si arrestava durante la quarta PS, proprio all'ingresso dell'abitato di Collesano, un nome entrato nella storia dell'automobilismo sportivo.

La strada è ancor oggi la stessa delle «Targhe del passato», e identico è il fondo estremamente scivoloso per il

Rally S. Marino

8-9 marzo 1980

Trofeo Pioneer, rally nazionale di 1. serie

CLASSIFICA GENERALE

1. Betti-Betti (Lancia Stratos) penalità 8'5"; 2. Speranza-Lappo (Alfa Sud TI) 11'20"; 3. Moccioni-Celli (Opel Kadett GTE) 11'24"; 4. Boretti-Boretti (Ford Escort) 11'57"; 5. Francia-Mongada (Opel Kadett GTE) 11'59"; 6. Fabbri-Fabbri (Golf GTI) 12'22"; 7. Merlino-Sormano (Lancia Stratos) 12'31"; 8. Benini-Gironi (Ford) 12'54"; 9. Vanni-Donati (Golf GTI) 13'06"; 10. Biasuzzi-Molinari (Lancia Stratos) 13'41"; 11. Pieratti-Orlandi (Ford Escort) 13'55"; 12. Del Zoppo-Bartolich (Peugeot 104 ZS) 14'28"; 13. Basso-Dal Molin (Opel Kadett GTE) 15'46"; 14. Pasetti-Orlando (Fiat Ritmo 65) 15'58"; 15. Magro-Chiarrettin (Opel Kadett GTE) 16'26"; 16. Breschi-Salemi (Fiat Ritmo 75) 16'27"; 17. Malucelli-Versari (Opel Ascona GTE) 16'51"; 18. Russolo-Artuso (Golf GTI) 17'36"; 19. Fidanza-Leonardi (Ford Escort RS)

18'00"; 20. Simoni-Picciotto (Opel Kadett GTE) 18'37"; 21. Grossi-Ricci (Simca Rallye 2) 18'48"; 22. Rossi-Garatti (Simca Rallye 2) 19'10"; 23. Riva-Donata (Ford Escort GT) 19'32"; 24. Lucchini-Giovanini (Peugeot 104 ZS) 19'32"; 25. Vannuzzi-Magnani (Simca Rallye 2) 19'51"; 26. Cappiardi-Minatti (Lancia Fulvia HF) 19'52"; 27. Piccini-Ravaoli (Opel Kadett GTE) 20'02"; 28. Giuliani-Weber (Golf GTI) 20'33"; 29. Bussolini-Ciani (Opel Kadett GTE) 20'45"; 30. Calzavara-Zorzi (Fiat 127) 21'02"; 31. Tomizza-Breggion (Opel Ascona GTE) 21'14"; 32. Chiarella-Chillani (Alfa Sud) 21'09"; 33. Caceppo-Dal Lago (Opel Ascona GTE) 21'59"; 34. Ragna-Tarocchi (Fiat 127) 21'52"; 35. Scibetta-Fabro (Opel Kadett GTE) 21'59"; 36. Vicino-Insta (Peugeot 504) 21'55"; 37. Ramilli-Torri (Alfetta GT) 22'05"; 38. Trevisan-Melato (Opel Ascona) 22'07"; 39. Bertenda-Fanton (Alfetta GTV) 22'08"; 40. Palazzi-Ciuffoli (Simca R2) 22'15"; 41. Schieri-Galliano (Fiat 127) 22'19"; 42. Selva-Ugolini (A 112 70 HP) 22'35"; 43. Nardi-Borrelli (Opel Ascona SR) 22'44"; 44. Bellisari-Andriolo (Opel Kadett GTE) 22'52"; 45. Zanchi-Mariani (Fiat 127 S)

23'17"; 46. Bevilacqua-Bevilacqua (Lancia Fulvia HF) 23'21"; 47. Barbieri-Perini (Lancia Beta Montecarlo) 23'27"; 48. Nicosia-Cirillo (Opel Kadett GTE) 23'28"; 49. Mazza-Angeli (Fiat 128 Coupé) 24'04"; 50. Liviani-Leonori (Simca Rallye 2) 24'10"; 51. Frittelli-Cecchini (Fiat 127) 24'39"; 52. Frezzato-Fregotto (Fiat 127) 24'39"; 53. Frezzato-Antonietti (Fiat 127) 24'55"; 54. Delladio-Borri (Lancia Fulvia HF) 25'10"; 55. Volpato-Tessori (Alfa Sud) 25'17"; 56. Corrau-Pallada (Fiat 127) 25'34"; 57. Pellegrini-Pinto (Fiat 127 S) 25'58"; 58. Focacci-Voinori (Simca R2) 27'05"; 59. Fresato-Zamboni (Fiat X-1/9) 27'10"; 60. Lizzardi-Puzzolo (Fiat 127 R) 27'40"; 61. Giancarli-Martini (Fiat 127) 28'23"; 62. Scapola-Basi (Ford Escort RS) 28'30"; 63. Colasanti-Duranti (Opel Kadett GTE) 29'41"; 64. Morichi-Gallori (A 112 60 HP) 31'10"; 65. Vivaldi-Vlandaro (Fiat 128 3 P) 33'39"; 66. Lutile-Ghini (Fiat X-1/9) 39'20"; 67. Orsi-Coppio (Alfa Romeo GT J) 41'02"; 68. Garibaldi-Cannizaro (Fiat 127 S) 42'39"; 69. Vennarini-Tinacci (Lancia Fulvia HF) 43'19"; 70. Volanti-Castelletta (Fiat 127) 47'58".

APERTURA GELIDA IN SARDEGNA

Il discriminante dice SEDDONE

NUORO - Neve, pioggia e fango hanno fatto da cornice in una giornata allucinante, alla VI edizione del Trofeo Cossu, prima targa Hotel Ortobene, Rally Nazionale di 2. serie, « vernice » di un 1980 che si preannuncia particolarmente combattuto. Sia a questo proposito sufficiente pensare che dopo 7 prove speciali per proclamare il vincitore si è dovuto ricorrere alla discriminante della prima speciale che ha assegnato la vittoria all'equipaggio nuorese Seddone-Ciusa, che aveva chiuso a pari merito con Garau-De Logu.

A vantaggio dei primi hanno giocato i due secondi in meno impiegati nella Norgheri, prova speciale che a dispetto dei due equipaggi protagonisti è stata vinta da Canu, brillante quanto sfortunato capo classifica fino alla terza speciale, quando ha dovuto abbandonare per un'uscita di strada. Il maltempo ha disturbato non poco il compito dei concorrenti che hanno dovuto lottare con il fango e, nelle battute finali, con il ghiaccio che ha reso pericolosissima la speciale dell'Ortobene, dove i nuoresi hanno rimediato una severa lezione da Mura-Palitta, ottimi terzi.

Salvatore Ciusa

BETTI A S. MARINO

Non più solo una SPERANZA

S. MARINO - Dominio a San Marino di Betti sulla splendida Lancia Stratos preparata da Maglioli. Infatti ben 9 delle 10 prove speciali previste sono state appannaggio del bafuto pilota dell'Astiggiana Corse ben coadiuvato da buona gomme ma anche da una calma olimpica dovuta alla consapevolezza di possedere un mezzo decisamente superiore.

In effetti, dopo i ritiri di Meloni (Porsche Carrera) addirittura a due curve dalla partenza della prima speciale per una innocua uscita e la conseguente rottura del cambio nel tentativo di rientrare in strada, e di Buscemi-Betti anch'essi su Porsche Carrera, la lotta per l'assoluto non ha avuto storia. Solo 99 verificati, decisamente troppo pochi per un Rally entusiasmante e selettivo come il Nazionale di San Marino, ma i 70 equipaggi all'arrivo confermano la bontà del fondo e l'ottima scelta delle prove. Giove Pluvio è ricomparso puntuale all'appuntamento durante la notte per trasformarsi a tratti in neve, ma l'apparato organizzativo ha funzionato alla perfezione.

Lotta c'è stata per le posizioni di rincalzo e la sorpresa, o la conferma, se preferite, è venuta dal barbutto Speranza, già famoso per essersi classificato primo degli italiani a Montecarlo (di cui conserva orgogliosi contrassegni) il quale ha dimostrato una sorprendente capacità di « essere in gara » sin dalla prima prova, vinta alla grande, con l'Alfasud preparata dalla Concessionaria Dolfi; l'inserimento al secondo posto di Speranza non deve far dimenticare la bella gara del sanmarinese Muccioli su Opel Kadett che forse si è giocato una posizione per controllare gli avversari del gruppo 1, i toscani Boretti su Ford Escort e Francia su Opel Kadett, che a loro volta si sono combattuti sino all'ultimo chilometro per la seconda piazza nel gruppo.

L'esplosione del cambio ha bloccato, a tre prove dalla fine, la Golf GTI di Massimo Ercolani, a fianco del quale ha navigato il fratello Gianfranco mentre erano in quarta posizione; notevole anche la gara di Fabbri e di «Vanni» entrambi su Golf GTI gruppo 1, mentre il sempre giovane Biasuzzi (Lancia Stratos) è stato penalizzato dal mancato arrivo di adeguati pneumatici. Sempre in posizione alta di classifica Dal Zoppo-Bartolich sulla maneggevole Peugeot 140 ZS.

c. b.

Enzo Zafferani

a. c. b.



Veramente poca fortuna per Vudafieri, in coppia con « Piemme », che ha dovuto cedere lo scettro del comando all'altro pilota di Castelfranco, Pasetti

Little luck, indeed, for Vudafieri with co-driver « Piemme », who had to yield the lead to the other Castelfranco driver, Pasetti

Un regalo di compleanno per ZINI nelle A. 112/70

CEPALU' - Avete presente quei tipi che vengono, vedono e vincono, lasciando tutti gli altri a bocca spalancata? E' il caso del ventiduenne studente triestino Fulvio Zini che dopo un paio di stagioni in ombra si è finalmente aggiudicato, in coppia con Zangrando, la prima prova della quarta edizione del campionato Autobianchi A112 Abarth 70HP, l'unica vera « palestra » rallystica in grado di offrire ai giovani l'opportunità di mettere in vetrina il loro valore, un campionato che in questa prova, abbinata alla 64. Targa Florio - rally internazionale di Sicilia, ha dimostrato ancora una volta la sua vitalità e l'importanza raggiunta.

Il vincitore, appena sceso dalla sua vettura, ha così commentato la sua vittoria: « Aver vinto qui in Sicilia, dove il successo ha sempre portato fortuna a tutti i miei predecessori che alla vittoria siciliana hanno aggiunto la conquista del titolo, mi sembra incredibile e meraviglioso nello stesso tempo. Questa vittoria la dedico al mio copilota che proprio oggi compie gli anni » sottolineando che il suo successo è il frutto dell'organizzazione Mocauro, delle gomme e dei fari che hanno consentito la sua impresa.

Al di fuori della cabala e dei motivi ricorrenti resta comunque il fatto che la vittoria in Sicilia Zini e Zangrando non l'hanno « rubata » correndo fortissimo, co-

me lo dimostrano i tempi spiccati nelle prove speciali (cinque volte primo ed una volta secondo). Dire che Zini ha tenuto fede alle promesse messe in luce nelle passate edizioni del campionato è persino ingiusto. Zini si è letteralmente superato marciando sempre al limite senza nulla concedere all'improvvisazione, pilotando la sua vettuolina con estrema freddezza.

Con lui poi si sono dati battaglia con notevole impegno, compiendo prove di grande risalto, Caneva-Pirollo, Cinotto-Musso, Giannarini-Bertola racchiusi nel classico « fazzoletto » a soli 37" dal vincitore. Purtroppo molti possibili rivali sono stati un po' condizionati dagli eventi: Ancona uscito di strada nella terza speciale quando si trovava al terzo posto a 7" dal vincitore; Spongia, che un testacoda nel corso della stessa prova ha relegato dal secondo posto nel quale si trovava al diciottesimo; Bianchi costretto al ritiro per uno « sposalizio » con un muretto nell'ultima prova speciale mentre si trovava nei quartieri alti della classifica.

Da evidenziare invece le prove offerte, oltre che dai citati, dai già noti Catanzaro-Valente, Pizio-Mizia, Faggioni-Bossi, Boni-Ciani, dei debuttanti Signeri-Padoan, Montalbano-Montalbano, Isacchi-Vianello, Conti-Barbero e di quanti altri hanno terminato la dura e difficile prova.