APPRODA FINALMENTE SUL CONTINENTE IL CAMPIONATO ITALIANO RALLIES INTERNAZIONALI

Il rally dei ritorni

PAVIA - Con il « 4 Regioni », il campionato italiano rallies entra nella sua seconda fase, quella per tradizione chiamata a schiarire un po' le idee dopo il trittico di appuntamenti isolani di inizio stagione.

Arrivata alla decima edizione, la gara pavese di Siro Pietro Quaroni si annuncia all'insegna dei ritorni. Ritorno all'antico, come concezione almeno, già nella scelta del percorso, che ripropone la terra ed anche delle speciali miste, con fondo cioè in parte sterrato ed in parte asfaltato, in un cocktail che fa comunque fatica a trovare, tra i piloti, grandissimi consensi.

Decisamente molti, poi i ritorni fra i protagonisti a cominciare da quello in grande stile di Fulvio Bacchelli, che al via di un rally (eccezion fatta per la « kermesse » monzese dello scorso novembre) non si vedeva da un pezzo. Invece il triestino sarà di nuovo in gara con la stessa Porsche della Sportwagen con cui si è allenato — vincendo — al Giro dell'Umbria ed è naturale che avrà molti occhi puntati addosso. Al rientro anche Liviero con una Ferrari 308 molto simile a quella di « Nico ». Ma una delle sorprese più grosse, oltre che gradite, che si hanno scorrendo l'elenco degli iscritti che potete vedere a parte, arriva da Mannucci. Il « maestro » farà di nuovo coppia con Vudafieri, che il successo (a ravolino) all'Elba ha rilanciato in testa al campionato tricolore. Davvero poco, a questo punto, importa il fatto che Mannucci, per poter occupare di nuovo il seggiolino di destra della 131 Abarth, abbia dovuto « emigrare », visto che adesso corre con licenza sanmarinese dopo tutte le difficoltà incontrate per ottenere il rinnovo di quella italiana.

Non sono molti gli stranieri, questo sì, ma almeno tre fra loro saranno da tenere d'occhio, sempre che effettivamente riescano ad essere della partita. Ci si riferisce a Beguin che dopo aver ritrovato la sua splendida Porsche-Meznaire (ed aver abbandonato per rottura della frizione, quando era primo, al Criterium Lucien Bianchi) l'altra domenica ha vinto il « Criterium Alpino », anche se i postumi della brutta uscita in Sicilia li sente ancora, e deve, ogni volta che è possibile, ricorrere ad energici trattamenti di chinesi in un furgone adibito ad ambulanza che lo segue praticamente ovunque.

Con lui, a riforzare la « legione straniera », Coleman con una Escort e Meiohas come copilota, e Loubet con un'altra Porsche molto a punto se sarà riuscito a rimetterla in sesto dopo l'uscita di strada nel prologo del Criterium Alpino. Del resto, il vero « pepe » (come all'Elba) saranno gli italiani a darlo, riproponendo una sfida fra gli uomini Lancia, quelli Fiat, quelli Alfa (che hanno provato poco, per essere al via del « Sabbie d'Oro ») e quelli dell'Opel, che potrebbero anche utilizzare, per la prima volta, i nuovi freni, almeno su una delle due Ascona 400.

g. r.

● Il 10. Rally Internazionale delle « 4 Regioni » è valido per il campionato europeo conduttori coefficiente 4 e per il campionato italiano rallies internazionali coefficiente 5.

SALICE TERME — rally 4 REGIONI — TROFEO iper — 1980

LE SPECIALI DOVE E QUANDO

	Giovedì 15	Venerdì 16	Sabato 17
Pioneer (Pozzolgroppo) - a	16,27	20,11	
Opel GM (Casa Ponte) - a	17,02	20,46	
Marlboro (Varzi) - a	17,28	21,12	
Patterson (Casanova) - a	17,49	21,33	
Martini Egal (Casoni) - a	19,30	23,14	
Nolan (Amborzasco) - a	20,20		0,04
OMP (Cereseto) - a	21,31		1,15
Alfa Romeo (Bardi) - a	21,51		1,35
Sachs (Iggio) - a	22,32		2,16
Pirelli (Pellegrino) - t		0,29	4,13
Cutty Sark (Marena) - t		0,49	4,33
Akleptos (Varsi) - t		1,42	5,26
Seven Gold (Pione) - t		2,47	6,31
Iper (S. Stefano d'Aveto) - a		4,12	7,56
Lactis (Vico Soprano) - a		4,35	8,19
Kleber (Menconico) - a		6,02	9,46
La Torretta (Fortunago) - a		6,57	10,41

(fra parentesi, la località in cui ha inizio la prova speciale)

a = asfalto t = terra

RICONOSCETELI dai NUMERI

1 Pregliasco-Reisoli (Alfetta Turbo)
2 Beguin-Lenne (Porsche 911)
3 « Tony »-« Rudy » (Opel Ascona)
13 Coleman-Meiohas (Ford Escort)
4 Bacchelli-Fassina (Porsche 911)
5 Verini-Mannini (Alfetta Turbo)
6 Cerrato-Guizzardi (Opel Ascona)
7 Vudafieri-Mannucci (Fiat 131 Ab.)
8 « Lucky »-Pons (Fiat 131 Ab.)
9 Presotto-Sghedoni (Ford Escort)
10 « Nico »-Barban (Ferrari 308)
11 Cunico-Meggiolan (Lancia Stratos)
12 Tabaton-Radaelli (Lancia Stratos)
14 Liviero-X (Ferrari 308)
15 Pasetti-Stradiotto (Fiat 131 Ab.)
16 Tognana-Cresto (Fiat 131 Ab.)
18 Sassone-D'Angelo (Porsche Carrera)
19 Loubet-Alemany (Porsche Carrera)
20 Fusaro-Perissutti (Fiat Ritmo)
21 Zordan-Dalla Benetta (Opel Kadett)
22 Torchio-X (Porsche 911)
23 Codognelli-Sala (Lancia Stratos)
24 Carrotta-Amara (Opel Ascona)
25 Capone-Maran (Fiat Ritmo)
26 Pescarin-X (Opel)
27 Gerbino-Berro (Talbot L.)
28 Mirri-Rancati (Fiat Ritmo)
29 Volli-Pellican (Opel Kadett)
30 Muccioli-Celli (Opel Kadett)
31 Cane-Melani (Opel Kadett)
32 Ercolani-Tura (Ford Escott)
33 Moretto-De Campo (Lancia Stratos)
34 Palladino-Sormano (Porsche Carr.)
35 Taufer-Trevisan (Porsche 911)
36 Alberti-X (Lancia Stratos)
37 Etienne-X (Fiat Ab.)
38 « Tchine »-Delorme (Opel Ascona)
39 Zanussi-Pirollo (Ford Escott)
40 Carini-Parenti (Opel Kadett)
41 Zanetti-Corà (Opel Kadett)
42 Bondi-Picchi (Ford Escott)
43 Del Zoppo-Bartolich (Peugeot 104)
44 « Micky »-Pondrelli (Opel Ascona)
45 Spaccio-Manca (Opel Kadett)
46 Biasion-Siviero (Opel Ascona)
47 Pasetti G.-Spollon (Fiat Ritmo)
48 Rabino-Tedeschini (Opel Kadett)
49 Rostagni-Allavena (Renault Alpine)
50 Bernocchi-Chitarin (Opel Ascona)
51 Achilli-Cislaghi (Porsche)
52 Berrutto-X (Porsche)
53 Magliola-Conta (Porsche 911)
54 Coppini-X (Porsche 911)
55 Recordati-Soffritti (Opel Ascona)
56 Mattiazzo-«Andros» (Fiat 31 Ab.)
57 Musti-Fiori (Fiat 131 Ab.)
58 Erba-« Elio » (Fiat 131 Ab.)
59 Ostinelli-Fantoni (Porsche 911)
70 Antonutti-Tulisso (Porsche SC)
71 Di Landro-X (Porsche Carrera)
72 Deserti-« Stray » (Lancia Fulvia)
73 Marenzana-X (Ford Escort)
74 Zangheri-Parri (Ford Escort)
75 Persenda-Fantoni (A.R. GTV)
76 Mella-Porro (A.R. GTV)
77 Vecchietti-Pontiroli (A.R. GTV)
78 Gucci-Zanetti (Opel Kadett)
79 Saporiti-Birago (Opel Kadett)
80 Castelli-Albertazzi (Opel Kadett)
81 Fagnano-Piccinini (Opel Kadett)
82 Colasanti-Duranti (Opel Kadett)
83 Leoni-Marcomini (Opel Kadett)
84 Canobbio-Canobbio (Opel Kadett)
85 Scattolon-Contardi (Opel Kadett)
86 Fadini-Rizzardi (Opel Kadett)
87 Di Stefano-X (Opel Kadett)
88 Bulfoni-Gardella (Opel Ascona)
89 Gaiotto-Bollati (Opel Ascona)
90 Albertazzi-Tambornini (Opel Asc.)
91 Ferretti-Cattaneo (Fiat 131 R.)
92 Tarditi-Casalegno (Opel Kadett)
93 Picciurro-Mandrile (Opel Kadett)
94 Martini-Corotto (Opel Kadett)
95 Raggi-Ghigi (Opel Kadett)
96 Fiori-Grassi (Opel Kadett)
97 Petrini-Parenzi (Opel Kadett)
98 Grosso-« Valentino » (Opel Kadett)
99 Bongiovanni-Iop (Opel Kadett)
100 Barbarico-Maulini (Opel Kadett)
101 Fedeli-Ventura (Opel Kadett)
102 Pigoli-Decio (Opel Kadett)
103 Ricci-Torti (Opel Kadett)
104 Furini-X (Opel Kadett)
105 Di Pietro-X (Opel Kadett)
106 Levati-X (Peugeot 504)
107 Brusoni-Brusoni (Ford Escort)
108 Sarzano-Savoia (Ford Escort)
109 Romito-Fogliata (Ford RS)
110 Diana-Bossu (Opel Ascona)
111 Castelli-Tagliabue (Opel Ascona)
112 Bigoni-Bigoni (Opel Ascona)
113 Perazzo-Montagna (Alfasud)
114 Cantù-Zamburlini (Renault Alp.)
115 Terzoni-X (Renault Alpine)
116 Galessi-Bertassi (Renault Alpine)
117 Cortella-De Sigis (Renault Alpine)
118 Gatti-Scotti (Peugeot 104 ZS)
119 Berolatti-Renzullo (Peug. 104 ZS)
120 Moro-X (Talbot S.)
121 Curati-Castiglione (Talbot S.)
122 Tiziano-Condotta (Fiat Ritmo)
123 Brezzi-Salemi (Fiat Ritmo)
124 Serblin-Chimentin (Fiat Ritmo)
125 Grossi-X (Talbot S.)
126 Ferrari-Poggi (Fiat X 1.9)
127 Rossi-De Mitri (Lancia Fulvia)
128 «Paperoga»-«Isidoro» (A.R. Alf.)
129 Conti-Ciardelli (A.R. Alfasud)
130 Carella-Schillani (A.R. Alfasud)
131 Cattaneo-Selmin (Talbot S.)
132 Tacconi-Mellina (Talbot S.)
133 Pagliari-Nidasio (Simca R2)
134 Pieropan-Sartori (Simca R2)
135 Bergamaschi-Mattei (Talbot R3)
136 Raimondi-Marenghi (Citroen CX)
137 Campanelli-Vivaldi (Citroen CX)
138 Franzini-Rossi (Citroen CX)
139 Rizzato-X (Fiat 128)
140 « Malacchia »-X (A.R. GT Junior)
141 Bragheri-Ravanelli (Talbot S.)
142 Baroschi-Tronco (Talbot S.)
143 Cavagion-Bovo (Talbot S.)
144 De Nora-Pasquini (Talbot S.)
145 Meloni-Migliori (Talbot S.)
146 Bugané-Concaro (Talbot S.)
147 Persico-Galvani (Fiat Ritmo)
148 Ferrari-Sala (Renault R5)
149 Sofio-X (VW Golf)
150 Porta-Bailoni (VW Golf)
151 Uberto-De Maestri (VW Scirocco)
152 Araldi-X (VW Golf)
153 « Viom »-Molli (Peugeot 104 ZS)
154 Malinverno-Verri (Skoda 120 S)
155 Vidori-Cartasegna (Aut. A 112)
156 Agostoni-Spreafico (Fiat 127)
157 Melotto-Rossi (Fiat 127)
158 Guerra-Toini (Fiat 127)
159 Mottini-Mezzadra (Aut. A 112)
170 Gallina-Zelaschi (Aut. A 112)
171 Cappella-Cavallini (Simca R2)
172 Salvietti-Cavagnetto (Talbot S.)
173 Zola-Susini (Simca R2)
174 Sipsz-Rebessi (Simca R2)
175 Orsi-Doppiu (A.R. GT)
176 Pastorino-Bianchino (Fiat 127)
177 Galatini-Ribelli (Fiat 127)
178 Pambianchi-Baldini (Fiat 127)
179 Benazzo-Montin (Fiat 127)
180 Ferrario-Riva (Fiat 127)
181 Olivero-Paciello (Peugeot 104)
182 Graziati-Marchiori (Peugeot 104)
183 Ferrante-X (Peugeot 104)
184 Parisi-Loreti (Peugeot 104)
185 Sini-Gallione (Peugeot 104)
186 Lucchini-Giovannini (Peug. 104)
187 Bellan-Rivara (Aut. A 112)
188 Cuttica-Margaria (Aut. A 112)
189 Porcari-Dametti (Fiat 127)
190 Galliano-X (Fiat 500)
191 Scaglia-« Daphni » (Opel Kadett)
192 Zani-X (Peugeot 104)

Campionato A 112 70 HP

301 Caneva-X
302 Cinotto-Mussa
303 Giammarini-X
304 Zini-Zangrado
305 De Paoli-Bigiolli
306 Perona-Risso
307 Stagni-X
308 Pelli-Cianci
309 Catanzaro-Laganà
310 Pizzio-X
311 Vitamia-X
312 Boni-Poluzzi
313 Faggio-Bossi
314 Fabbri-Comandini
315 Bozzi-Coppa
316 Signori-Padoan
317 Oppizzi-Gorini
318 Perugia-X
319 Bissi-X
320 Rampazzi-Quartiroli
321 Callego-Carrera
322 Azzali-Azzali
323 Spongia-Canova
324 Cima-Astuti
325 Mancina-Bertone
326 Ccfis-X
327 Valentino-Trimboli
328 Leali-Pons
329 Mazzocato-Billiani
330 Bariani-X
331 Spezzotti-Bernardi
332 Rolando-Majer
333 Isacchi-Vianello
334 Casati-De Molinari
335 Paganesi-Masnaga
336 Ancona-X
337 Saldarini-Sanci
338 Marcandalli-Dominoni
339 Bonalumi-Armanni
340 Fabbri-Casati
341 Panseri-X
342 Tonetti-X
343 Lescaro-Sorgato
344 Ravasi-Frattini
345 Muin-Palesel
346 Palmieri-Mengoli
347 Trombi-De Cesari
348 Andolfi-Martino
349 Minuti-X
350 Pes-Ghigna
351 Cianci-X
352 Bianchi-X
353 Godio-Guglielmetti
354 Salvatori-Evangelisti
355 Lupidi-Monis
356 Campiglia-Giudice
357 Conti-Barbero
358 Vedovello-X
359 Ansaloni-X
370 Scotton-Cavalli
371 Corredi-Zugliano
372 Paoletti-Birbes
373 Bucci-Barchiesi
374 Scrivano-X
375 Briglia-X
376 Scanferlato-Scanferlato
377 Ancona-X
378 Lago-D'Ambra
379 Artusi-Cecchini
380 Bagatella-X
381 Masserini-X
382 Moruzzi-Calzolari
383 Pacherini-Montanesi
384 Turri-Trombi
385 Porcellana-X
386 Albanese-X
387 Nava-X

rally 4 REGIONI trofeo iper SALICE TERME 1980

Così (in 57) all'arrivo

15-17 maggio 1980

Rally valido per il campionato europeo coeff. 4 e per il campionato italiano coeff. 5. Salice Terme (Pavia)

Classifica assoluta

1. Beguin-Lenne (Porsche SC) 4.46'16"; 2. Tabaton-Radaelli (Lancia Stratos) a 1'21"; 3. Vudafieri-Mannucci (131 Abarth) a 2'16"; 4. Cerrato-Guizzardi (Opel Ascona 400) a 3'34"; 5. Tognana-Cresto (131 Abarth) a 5'15"; 6. «Lucky»-Pons (131 Abarth) a 5'36"; 7. Pregliasco-Reisoli (Alfetta turbo) a 10'11"; 8. Pescarin-Alessandrini (Opel Ascona) a 24'42"; 9. Presotto-Sghedoni (Ford Escort) a 29'36"; 10. Zanussi-Pirollo (Escort RS) a 30'28".

GRUPPO 1

Classe 1150 - 1. (42) «Viom»-Mollica (Peugeot 104) 6.03'27"; 2. (43) Galatini-Tortoroglio (Fiat 127) 6,07'33"; 3. (44) Zani-Avataneo (Peugeot) 6,08'00"; 4. (50) Parisi-Loreti (Peugeot) 6,28'26"; 5. (55) Olivero-Paciello (Peugeot) 6,50'10"; 6. (56) Pastorino-Bianchino (Fiat 127) 7,00'22".

Classe 1300 - 1 (49) Cappella-Cavallini (Simca R2) 6,28'00"; 2. (54) Salvietti-Cima (Talbot S) 6,40'31"; 3. (57) Orsi-Doppiu (A.R. GT) 7,10'11".

Classe 1600 - 1. (20) Del Zoppo-Bartolich (Peugeot 104) 5,35'06"; 2. (33) Baroschi-Tronco (Talbot S) 5,53'27"; 3. (45) Cavagion-Bovo (Talbot S) 6,09'37"; 4. (51) Ferrari-Sala (Renault R5) 6,29' 19"; 5. (52) Braghieri-Ravanelli (Talbot) 6,35'06"; 6. (53) Meloni-Migliori (Talbot) 6,35'06".

Classe 2000 - 1. (9) Presotto-Sghedoni (Escort RS) 5,15'52"; 2. (10) Zanussi-Pirollo (Escort) 5,16'44"; 3. (12) Zanetti-Corà (Kadett GTE) 5,20"34"; 4. (13) Grosso-«Valentino» (Kadett) 5,24' 49"; 5. (15) Bondi-Picchi (Escort) 5,26' 25"; 6. (17) Petrini-Parenzi (Kadett) 5,30'51"; 7. (19) Ercolani-Baldacci (Escort) 5,34'31"; 8. (22) Pigoli-Decio (Kadett) 5,38'04"; 9. (23) Fiori-Marina (Kadett) 5,38'09"; 10. (24) Furini-Mietta (Kadett) 5,38'49"; 11. (25) Castelli-Grassi (Opel Ascona) 5,42'32"; 12. (28) Barbarigo-Maulini (Kadett) 5,44"01"; 13. (35) Brusoni-Brusoni (Escort) 5,54' 39".

GRUPPO 2

Classe 1150 - 1. (47) Guerra-Toini (127) 6,20'58".

Classe 1300 - 1. (37) Cattaneo-Selmin (Talbot) 5,56'26"; 2. (38) Carella-Schillani (Alfasud) 5,56'40".

Classe 1600 - 1. (16) Pasetti-Spollon (Ritmo) 5,29'16"; 2. (26) Tiziano-Condotta (Ritmo) 5,42'46"; 3. (29) Curati-Castiglione (Talbot) 5,52'02"; 4. (32) Serblin-Chimentin (Ritmo) 5,53'25"; 5. (34) Moro-Ercole (Talbot) 5,53'55"; 6. (48) Terzoni-Facchiero (Alpine) 6,23"32".

Classe 2000 - 1. (8) Pescarin-Alessandrini (Ascona) 5,10'58"; 2. (18) Scattolon-Contardi (Kadett) 5,33'55"; 3. (27) Leoni-Marcomini (Kadett) 5,43'14"; 4. (36) Fagnano-Piccinini (Kadett) 5,55' 01"; 5. (40) Castelli-Albertazzi (Kadett) 6,00'06"; 6. (41) Zangheri-Parri (Escort) 6,00'42"; 7. (46) Albertazzi-Tambornini (Ascona) 6,20'03".

GRUPPO 3

Classe 3000 - 1. (11) Sassone-D'Angelo (Porsche) 5,19'45"; 2. (14) Palladino-Sormano (Porsche) 5,25'35"; 3. (39) Ferrari-Poggi (X-1/9) 5.57'03".

GRUPPO 4

Classe 2000 - 1. (3) Vudafieri-Mannucci 4,48'32"; 2. (5) Tognana-Cresto 4,51'31"; 3. (6) «Lucky»-Pons 4,51'52"; 4. (30) Mattiazzo-«Andros» 6,52'10"; 5. (31) Musti-Fiori 6,52'53" (tutti su 131 Abarth).
Classe 3000 - 1. (1) Beguin-Lenne (Porsche) 4,46'16"; 2. (2) Tabaton-Radaelli (Stratos) 4,47'37"; 3. (4) Cerrato-Guizzardi (Ascona 400) 4,49'50"; 4. (7) Pregliasco-Reisoli (Alfetta turbo) 4,56'27"; 5. (21) Bernocchi-Chitarin (Ascona 400) 5,37'17".

RALLY DI LORENA

RAGNOTTI nonostante LOUBET

NANCY - Assenti Vincent, Beguin, Darniche e Andruet, Jean Ragnotti ha colto un nuovo successo in un rally di campionato francese. Lo ha fatto pur con qualche difficoltà perché ad un certo punto della gara era stato attardato da una toccata contro una pietra che gli aveva malridotto un braccio di una sospensione. Poteva approfittarne Loubet con la Porsche, ma nella penultima prova della prima tappa forava e perdeva tutto il vantaggio accumulato su Ragnotti, e si demoralizzava non riuscendo più a dare il meglio di sé. Anche Clarr, con l'Axona Gr. 2, aveva problemi di alimentazione pertanto per Ragnotti non c'erano altri pericoli tanto più che anche Sanson con la Porsche era finito fuori strada e Cudini con la Golf aveva rotto il pignone.

RALLY DI LORENA - Prova valida per il campionato di Francia e per il campionato europeo coeff. 2 - Nancy, 16-18 maggio 1980.
1. Ragnotti-Andriè (R5 Alpine) 3.56'21"; 2. Loubet-Allemani (Porsche 3.57'47"; 3. Clarr-Fauchille (Opel Ascona) 4.01'07"; 4. Bondil-Brunel (Porsche Gr. 3) 4.04'20"; 5. Meny-Lienere (Alpine A 310) 4.06'50".

RALLY DI HESBAYE

DUMONT si fa battere nel finale

BRUXELLES - Venerdì sera, dopo il prologo del Rally di Hesbaye, Colsoul-Lopes con la loro Opel Ascona erano in testa, avendo vinto tre delle quattro «speciali» che cosrituivano l'aperitivo alla gara. Tutto era diverso il sabato dove cominciavano le cose serie, con 32 prove speciali. Drogmans imponeva la sua Escort nelle prime tre, dividendo la vittoria delle altre due con la Porsche di Dumont. Un errore, poco più tardi, gli faceva perdere un minuto. In seguito Drogmans perdeva ancora 30" per la rottura della pompa, e andava a trovarsi a 50" dal suo avversario. Delbar, con la sua BMW usciva di strada dopo una bella rimonta. Dumont, durante i suoi ultimi due giri, accentuava ancora il suo vantaggio su Drogmans. Con tre minuti di vantaggio sull'inglese Wilson su Escort, ripartiva per la seconda giornata.

55 vetture erano ancora in corsa e restavano due giri di otto speciali, dei quali tre in sterrato che avrebbero potuto avvantaggiare Wilson, più un ultimo giro di due speciali Dumont nella prima si prendeva ancora un vantaggio di 19". Didi su Fiat abbandonava, imitato subito da Rutherford. Alla fine del secondo giro il vantaggio di Dumont sorpassava i 3 minuti. Ma restava l'ultimo giro. E qui c'era il colpo di scena: la Porsche di Dumont si mette di traverso costringendo a rallentare e a lasciare la vittoria agli inglesi Wilson-Harrymann.

André Royez

RALLY DI HESBAYE - Prova valida per il campionato belga - 17-18 maggio 1980.
1. Wilson-Harryman (Ford Escort) 4.59'00"; 2. Snyers-Colebunders (Ford Escort) 5.03' e 59"; 3. Dumont-Rorife (Porsche) 5.05'27"; 4. Van Der Marel Van Traa (Opel Kadett) 5.13'52"; 5. Boon-Toussaint (Opel Kadett) 5.15'30..

DOPO PREGLIASCO STOP ANCHE VERINI

Dal SABBIE d'ORO ZANINI euro-leader

ALBENA - Alla partenza della seconda parte del rally Sabbie d'Oro erano presenti 43 macchine ma questa volta il tempo è stato veramente inclemente, e c'è stata continuamente pioggia battente e nebbia. Come nella prima parte, così anche nella seconda c'è stata una serie di eventi imprevisti; questa volta è stato il turno di Verini che ha spaccato subito un tubo della benzina, e naturalmente l'ha persa completamente. C'era ancora solo un chilometro prima della fine della seconda tappa speciale, ma per riparare il tutto sono stati necessari quasi 20 minuti e Verini ha continuato. Senza Verini il problema per Zanini era quello di arrivare alla fine, e praticamente aveva il rally nelle sue mani. La disputa per il secondo posto è stata estremamente interessante; Feryancz ha realizzato dei tempi incredibili ed è stato in seconda posizione sino alla 33. tappa speciale, quando ha distrutto il motore della sua Alpine. Anche Carlos Torres è stato costretto a ritirarsi, e sempre a causa di problemi al motore. La lotta per la seconda posizione ha continuato ad essere combattuta ed il polacco Blajez Krupa su Renault 5 Alpine ha fatto fruttare la sua esperienza riuscendo così ad ottenere il secondo posto, seguito da Kvaizar su Skoda, Brunzda su Lada e Tchoubrikov su Renault 5 Alpine, poi dalle Skoda di Sedivy e di Blahna.

Tchubrikov, Krupa, Brunzda e Kvaizar sono riusciti in seguito ad essere di volta in volta vincitori delle singole tappe speciali, perché Zanini che aveva un vantaggio sugli altri di 15 minuti non rischiava nulla: ha fatto eccezione durante le ultime tappe del rally, nelle quali si è impegnato ed è riuscito a dimostrare ancora una volta a tutti le sue doti eccezionali di pilota, vincendo il rally da vero campione, uno dei pochi piloti occidentali che hanno una grande esperienza di rallies dell'est. Bisogna notare che ha corso su Porsche Almeras, (la ex Mikkola a Montecarlo) che ha reso in modo perfetto, e così come le sue gomme Michelin.

Dopo Zanini le cose sono rimaste invariate, con Krupa che bravamente è arrivato secondo, seguito dalla Skoda di Kvaizar a soli 5" e dalla Lada di Brunzda, che però sino all'ultimo gli ha dato delle noie. Quinto è arrivato Tchoubrikov, dimostrando così di essere ancora uno dei migliori piloti orientali. Per quanto riguarda il Gruppo 1 la vittoria è andata a Gheurghiev su Lada, ma l'eroe di questo gruppo è stato il giovane pilota rumeno Horia Gheorghiy che su una Dacia 1300 e al suo debutto è arrivato 3. del Gruppo e 2. di classe.

Dan Mihai Alexandrescu

RALLY ZLATNY PIASSATZI - Rally internazionale valido per il campionato europeo, coeff. 3 - Albena, 10-12 maggio 1980.

LA CLASSIFICA

1. Zanini-Sabater (Porsche 911 SC) 5.17'06"; 2. Krupa-Mystowski (Renault 5 Alp.) 5.30' e 50"; 3. Kvaizar-Kotek (Skoda 130 RS) 5.31'22"; 4. Brunzda-Brumm (Lada 21011/2106) 5.31'27"; 5. Tchoubrikov-Tzerovski (R. 5 Alpine) 5.38'07"; 6. Sedivy-Janechek (Skoda 130 RS) 5.43'05"; 7. Kolev-Popov (R. 5 Alpine) 5.49'20"; 8. Blahna--Shovanek (Skoda 130 RS) 5.50'12"; 9. Prech-Gottfried (Skoda 130 RS) 5.57'03"; 10. Radecki-Kabulski (Polonez 2000) 6.05'13".

METZ RALLY DA ASCONA

SAAB contro BOHNE

STEIN/NUERNBER - Proprio prima della partenza del Rallye Metz la Saab aveva una sorpresa: Knollmann veniva spostato dal gruppo 1 (classe sopra i 2 litri) alla stessa classe del gruppo 2, dopo i controlli tecnici. Allo stesso tempo la Saab tedesca ritirava i tre restanti dal gruppo 1, così che il leader del campionato del mondo Bohne su Mercedes non aveva più una classe e perciò doveva rinunciare anche ai pochi punti della sua classe per il campionato. Digrignando i denti Holgen Bohne si arrendeva allora al suo destino. Per la Saab seguiva una inattesa risposta alla loro trappola: così Ola Stromberg come Joachim Knollmann sono stati costretti a ritirarsi entrambi alcune ore dopo la partenza per noie al motore. Perciò si sono accapigliati Reinhard Hainbach (Ford Ascona 4000) e Achim Warmbold (Toyota Celica) per condurre questa quarta prova delle dieci del campionato tedesco. Holger Bohne si portava al quarto posto nonostante gli attacchi della Audi di Walter Smoley e Harald Demuth così come del pilota della Toyota Claus Fritzinger.

Rolf Nieborg

RALLY METZ - Quarta prova del campionato tedesco 17-18 maggio 1980

LA CLASSIFICA

1. Hainbach-Hohenadel (Ascona 400) punti 6714; 2. Warmbold-Inhester (Toyota Celica) 6763, 3. Bohne-Ahrens (Mercedes) 6993; 4. Carlsson-Fabisch (Ford Escort) 7150; 5. Stock-Schmuck (VW Golf GTi) 7226.

Campionato europeo rallies per piloti (dopo 19 gare)		PUNTI
Zanini	Porsche	140
Blomqvist	Saab	130
Beguin	Porsche	120
Vudafieri	Fiat	108
Kullang	Opel	80
Tognana	Fiat	77
Cerrato	Opel	70
Airikkala	Vauxhall	64
Krupa	Renault	64
Pregliasco	Alfa Romeo	64

Pitkanen 61 - Toivonen, De Bagration, Mc Rae, Tabaton e Ragnotti 60 - Clarr 56 - Dumont 54 - Verini e Kvaizar 52 - «Didi» 50 - Waldegaard 48 - Blasion 46 - Presotto 44 - Wittmann, Mikkola, Warmbold, Gronholm; Pasetti, Darniche, Bohne, Droogmans e Demuth 40.

● LA NISSAN ha richiamato 15019 auto del modello Datsun 310 per controlli sull'albero di trasmissione: un bullone non fissato sufficientemente nel corso della produzione rendeva la cambiata difficoltosa o quasi impossibile.

CONTINUAZIONE DA PAG. 105

4'25". Dietro ancora Bacchelli e Presotto che ha vinto sempre il Gr. 1 diversamente da Sassone che nella seconda parte ha lasciato tre occasioni a Palladino.

2. TAPPA

ZANUSSI «paga» per ultimo

Ci sono una decina di ore per riposare e per tirare i primi bilanci in attesa del secondo via. In diversi hanno da recriminare a cominciare da Verini con guai ai freni e soprattutto poche gomme a disposizione, poi Giorgio Pasetti che ha pagato 10' a un controllo, ha rotto un tubo dei freni ed è rimasto senza batteria per un guasto all'alternatore, infine « Lucky » che ha rotto la trasmissione ed è arrivato solo per miracolo all'assistenza. Comunque nel parco di lavoro il cambio lo hanno sostituito in diversi a cominciare da « Lucky », Vudafieri e Pregliasco che ne ha messo uno molto lungo (190 in quinta!). Degli 88 arrivati solo 86 ripartono. In gara non c'è più neanche Coleman che era tredicesimo ma che non ha finito perché deluso dal comportamento dei suoi pneumatici Dunlop.

Sulla strada piove a dirotto ed in alto nevica. Il primo a togliersi di mezzo è Bacchelli che esce dal parco chiuso e non trova l'assistenza della Sportwagen che era andata da tutt'altra parte (e torna alla mente il Giro d'Italia di Facetti-Finotto-De Antoni gettato al vento in questo modo). Parte ugualmente, ma resta subito senza benzina sulla prima prova dove si ferma anche Codognelli.

Cerrato è il più veloce ma Beguin segue a 1" e Vudafieri e « Lucky » sono a 2". « Tony » è solo sesto ma ha problemi alla pompa freni. Sulla seconda speciale, che tanto per mettere le cose in chiaro, vince Beguin, Capone deve interrompere la sua bella corsa: ha avuto cerchi e gomme di Fusaro ed ha forato come il compagno di marca non riuscendo a sua volta a ripartire per noie al crik. Beguin vince anche a Castellaro seguito da Pregliasco e Cerrato che ha passato in classifica « Lucky » di un secondo.

A Pian dell'Armà la classifica viene sconvolta. Nevica ed i primi a passare precipitano in fondo nettamente battuti da quelli che seguono. Beguin è solo sesto (e la Porsche scarica bene la potenza...), Cerrato e « Tony » sono rispettivamente ottavi e noni mentre il decimo tempo assoluto lo ottiene un outsider: Marenzana con una Escort. « Lucky » è il più veloce e dà 1" a Vudafieri e 3" a Tabaton. Il rally viene fermato e la sesta prova verrà annullata perché impraticabile.

Dopo un lungo riordinamento si transita (tra la neve e la nebbia) sulla quinta prova a Casoni. I primi sono sempre handicappati mentre Conrero si dispera nel vedere gli sforzi delle sue Ascona 400 annullati dal dover passare subito su un fondo impossibile. La prova la vince la Fiat 127 di Pastorino che trova il suo momento di gloria. Tabaton è stato staccato di 5'38" (!) ma nessuno, proprio nessuno, ci vuol credere e per il computer in direzione gara ci sono epiteti piuttosto colorati. In classifica Beguin è ancora primo seguito da « Lucky » a 37", Tabaton a 51", Vudafieri a 1'28". « Tony » è solo quinto a 1'47" esattamente alla pari con il compagno di squadra Cerrato.

Tornata la « normalità » Beguin rivince a Cereseto con 1" su Tabaton e 4" su Cerrato. Mancano ancora due prove al parco di Salsomaggiore e tutte e due le vince Beguin mentre sparisce « Tony » con i freni fuori uso. Prima di ricominciare la terra Beguin ha 51" su « lucky » deciso ad attaccare almeno quanto il francese pensi adesso solo a difendersi per non correre rischi. Primo del Gr. 1 nell'ultima speciale è stato Zanussi ma Presotto adesso ha fatto il suo ingresso nei primi dieci della classifica assoluta. « Lucky » vince la prima speciale di terra poi, sulla lunga, che nel primo giro gli diede la spinta per prendere nettamente la testa, Beguin ripete poi « Lucky », che vince a Varsi, non riesce a « soffiargli » più di 7". Ancora « Lucky » a Pione mentre Bondi con l'Escort ha il nono tempo assoluto e si merita un po' di complimenti.

Torna l'asfalto a Pievetta ed è Tabaton a vincere con « Lucky » e Vudafieri alla pari a 8". Per « Lucky », però non ci sono più speranze di vittoria non ostante il suo distacco apparente sia di 34". In un trasferimento gli si è staccata la traversa posteriore ed ha pagato cinque minuti in un controllo precipitando al sesto posto. Per la quattro Rombi c'è anche l'uscita di strada di Pasetti a rendere infausta la giornata. Poco prima anche Verini ha salutato la compagnia. Un braccio del De Dion si è staccato e la successiva saldatura è servita ben a poco se non illudere i due nell'abitacolo di potercela fare ad arrivare in fondo.

Tabaton vince anche l'ultima prova, a Vicosoprano perché poi fino all'arrivo ci sarà solo un trasferimento essendo state annullate le ultime due speciali per non sgarrare dai permessi prefettizi che andavano scadendo.

Protagonista delle ultime battute è allora Presotto che perde e « rivince » in Gr. 1. Ad un'assistenza viene riscontrata la rottura di alcune molle-valvola. Gli vien fatta la riparazione poi il suo motore prende fuoco. Spento tutto, l'impianto elettrico viene rimediato alla meglio ed il pilota arriva con l'Escort che va a due cilindri e non prima di aver tardato 10' ad un controllo. In classifica passerebbe decimo e secondo di Gruppo. Buon per lui che Zanussi è un compagno di squadra ubbidiente ed accetta di pagare 4' di ritardo all'ultimo controllo tanto, sparito quasi subito Cane che era stato il suo più tenace rivale per il secondo posto, non ci sono rischi di finire più indietro ed anzi ci potrebbe essere molto presto un premio. Che si merita adesso più che mai.

La sorpresa più bella della gara è venuta dalla prestazione eccezionale di Alberti-Alberti (fratello e sorella) dominatori all'inizio poi fuoristrada

The nicest surprise of the race was the extraordinary performance of Alberti-Alberti early dominators, and who after went off the road

Trofeo A-112

CLASSIFICA FINALE

1. Cinotto-Novaro; 2. Faggio-Rossi; 3. Lago-Picozzi; 4. Caneva-Roggia; 5. Bariani-Schiavone; 6. Catanzaro-Laganà; 7. Scotton-Cavalli; 8. Lupidi-Montenesi; 9. Paganessi-Masnaga; 10. Muin-Palesel; 11. Perugia-Del Buono; 12. Corredi-Zugliano; 13. Oppizzi-Gorlni; 14. Giammarini-Ortenzi; 15. Spongia-Gargiulo; 16. Boni-Poluzzi; 17. Salvatori-Evangelist; 18. Azzali-Azzali; 19. Signori-Bisoi; 20. Rolando-Majer; 21. Pizzio-Ruffatti; 22. Cima-Riva; 23. Cefis-Amati; 24. Bonalumi-Armanni; 25. Tonetti-Piccioli; 26. Bucci-Barchiesi; 27. Leali-Pons; 28. Andolfi-Ercolani; 29. Artusi-Cecchini; 30. Fabbri-Petrogalli; 31. Godio-Maffei; 32. Mancina-Bertone; 33. Rampazzi-Quartiroli; 34. Saldarini-Sanci; 35. Casat-Demolinari; 36. Campiglia-Giudice; 37. Baratella-Vesco; 38. Ansaloni-Pozzoni; 39. Masserini-Boetto.

● **Causa la concomitanza con il Rally 4 Regioni, la gara di Rallycross in programma all'Autodromo La Piana di Lonato (Brescia) per domenica scorsa, è stata rinviata dall'organizzatore Gigi Saitta al 22 giugno prossimo.**

Finalmente dopo tanti ritiri hanno visto lo striscione d'arrivo i padovani Pescarin-Alessandrini. Sono finiti 8. assoluti e primi del Gr. 2 (CAVICCHI)

After so many retirements, finally the Paduani Pescarin-Alessandrini took the flag. They were 8th absolute and first of the GR2

TROFEO AUTOBIANCHI

CINOTTO alla distanza

SALICE TERME - Contrariamente a quanto si potrebbe pensare il Trofeo A 112 è in continuo sviluppo e le sue file si ingrossano di continuo pur nel disinteresse generale soprattutto dei promotori del Trofeo stesso come gli stessi piloti hanno lamentato in una interessante riunione pre gara notando tra le altre cose la carenza di assistenza che un tempo era sempre garantita.

Comunque ben 77 equipaggi si sono messi a disposizione del direttore di gara per prendere la partenza in coda al rally nella seconda tappa. Tra questi c'erano anche i leaders del Trofeo, Caneva-Roggia, anche se fiaccati da una estenuante attesa fuori dalla direzione gara in attesa di conoscere le decisioni al loro riguardo.

I due ,infatti, durante le ricognizioni hanno avuto la sventura di andare a sbattere contro un mezzo dell'amministrazione comunale di un paesino della zona e, a norma del regolamento '80, potevano essere esclusi dal via per infrazione al codice della strada.

I commissari sportivi, invece, dopo una seduta fin troppo lunga, hanno deciso di stigmatizzare l'accaduto ma di ammettere al via i due pena il pagamento di una multa di 120.000 lire e l'ammonizione con diffida.

Nella prima prova speciale prendono subito la testa Pelli e Cianci (anche se 1" solo più veloci di Stagni-Meago) e come prevedibile cercano di dare il loro ritmo alla gara dimostrando ancora una volta di essere probabilmente i più veloci del lotto anche se poco redditizi alla resa dei conti. Sempre loro vincono la seconda speciale con Cinotto, Zini e De Paoli a due soli secondi. Appare intanto evidente che Caneva ha potuto provare poco (per le ragioni succitate) e che Gianmarini-Ortenzi debbano avere qualche problema perché navigano troppo dietro per le loro abitudini.

E' Zini a vincere poi la terza prova e quindi a prendere la testa con un secondo di vantaggio su Pelli, ma un grosso rivoluzionamento in classifica si preannuncia a Pian dell'Armà dove gli stessi problemi di neve e nebbia che hanno condizionato in parte il rally maggiore lasciano il segno. Vince Bariani con 11" su Scotton-Cavalli e 23" su Lago-Picozzi. Zini è a 34", 1" dietro a Cinotto, Pelli è a 57" e Stagni addirittura a 1'05". Sia Zini che Stagni comunque non escono dalla successiva tormentata Casoni dove anche Peroni non è più della compagnia. A Zini ha ceduto la leva del cambio mentre Stagni addirittura ha capotato.

La prova se l'è assicurata Cinotto con 1" su Caneva e 2" su Pelli. Quest'ultimo ritrova l'orgoglio per vincere a Pievetta davanti a Catanzaro e a Gianmarini, ma Cinotto si ripete a Vicosoprano proprio davanti a Pelli staccato di 8". Gli altri sono molto più indietro con Caneva che è terzo a 31". Sembrerebbe una lotta a due, ma Pelli non esce dal Penice, penultima fatica. Ha rotto un semiasse e la barra stabilizzatrice. La vittoria parziale va a Scotton ma per Cinotto anche un ottavo posto può andar bene tantopiù che con 1" su Gianmarini vince anche l'ultima prova e si assicura la gara con quasi un minuto su Faggio e un minuto e mezzo sul Lago. Quarto è Caneva che, alla resa dei conti, non può certo lamentarsi. Non doveva partire e ce l'ha fatta, ha provato pochissimo ma è arrivato ugualmente quarto assoluto, non aveva molte speranze ed è ancora in testa al Trofeo.

cav.

● Il nuovo delegato di zona, **ETTORE MAIOLI**, comunica che la riunione dei licenziati CSAI dell'Emilia-Romagna, in preparazione del Congresso dello Sport dell'Automobile di Rimini (7-8 giugno) è convocata a Modena presso la sede dell'Automobil Club alle ore 21 del 23 maggio prossimo.