

Il «S. MARTINO» si teme possa segnare una svolta per la sopravvivenza dei rallies in tutta ITALIA

SAN MARTINO DI CASTROZZA - Giovedì 1 settembre, alle ore 14, il rally di San Martino di Castrozza è entrato in coma, alle 20,30 è clinicamente morto. E' stato un trapasso dolorosissimo cui hanno assistito 230 equipaggi, quasi tutti i maggiori organizzatori italiani, il presidente della CSAI Rogano, il presidente della sottocommissione rallies Aleffi, i delegati CSI greco, Dardoufas, e monegasco, Rue, i commissari sportivi e tecnici, i commissari di percorso ed oltre duecentomila spettatori distribuiti lungo le otto prove del percorso. Il referto medico ha trovato pareri di

scordi: si è parlato di infarto ma anche di male incurabile. Diagnosi su cui si tornerà nel prossimo numero per una diagnosi il più possibile fedele e documentata. Adesso c'è solo tempo per lo sconforto.

Il rally doveva partire alle 22,00 di giovedì, ma solo nelle prime ore del pomeriggio è trapelata la notizia che forse non si sarebbe corso per motivi inerenti la sicurezza del pubblico sulle prove speciali. Ore confuse si sono susseguite sino all'imbrunire, quando il perdurare della

manca di informazioni testimoniava la gravità della situazione. Alle 20,30 arrivava la conferma che, per quella sera, non si sarebbe fatto niente e tutto veniva rinviato al giorno dopo, con un percorso ridotto a sole due speciali più una «prova» vicino a San Martino.

Un ripiego per non deludere del tutto i partecipanti e per non annullare la validità sia internazionale che nazionale dei campionati per cui si correva. Così è stato e solo la bravura dei piloti ha permesso di rendere interessante una manifestazione che già non esisteva più. Amen.



Con la vittoria al San Martino Munari e Sodano si sono appaiati in testa al mondiale piloti a Waldegaard-Thorselius. Munari ha vinto già sei volte questo classico rally tra cui la prima, con Cavallari nel '64, e questa che, le polemiche della vigilia con le conseguenze derivate, sarà certamente l'ultima

S. MARTINO DI CASTROZZA - Poche ore dopo la fine del rally a S. Martino è cominciato a piovere, giusto il contrario di quanto accadeva di solito, negli anni passati, quando un magnifico sole si faceva beffe dei concorrenti arrivati bagnati e stremati ed ammiccava loro un esplicito arrivederci all'anno prossimo. Quest'anno, invece, la colonna dei partenti si è mossa sotto un cielo in lacrime. Dopo anni di «questa sarà forse l'ultima edizione» il cielo si è mantenuto grigio fino in fondo, decisamente in tono con l'addio ad un rally che, pur con tutte le polemiche passate, pur con tutte le giustificate e violente polemiche di quest'anno, si può star certi che ci mancherà.

L'edizione numero quindicimila non ci sarà. Lo ha dichiarato esplicitamente in una conferenza stampa l'avv. Stochino «...a S. Martino non si correrà più, la delusione di quest'anno i piloti non la dimentiche-

ranno facilmente e noi certo lo spirito di rimetterci al lavoro non l'avremo più...». Forse per questo, tutto lo spirito bellicoso ed amareggiato dei piloti alla vigilia, alla fine si è un po' spuntato. Lasciando le Dolomiti, molti debbono essersi resi conto che al di là del tempo e del denaro in buona parte gettato via si è perso anche qualche cosa che era proprio del rallyismo. Si voleva tornare alle buone cose di una volta ed invece ci si è trovati di fronte ad una situazione quanto mai attuale, nevrotica, inimmaginabile. Del bel tempo andato si è rivista una sola cosa, la vittoria di Sandro Munari, il «Drago», al suo sesto successo da queste parti.

Con questo risultato Munari si riproietta in testa al mondiale piloti e non è certo casuale notare come questo rally, per lui sia, oggi come in passato, quasi un segno del destino.

Assieme a Cavallari, infatti, vinse

la prima edizione, nel lontano (ma a molti partenti sembrava ancora ieri) 1964 e per lui significava l'ingresso, in sordina, nel gran giro dei rallies. Ritornò vincitore, e questa volta con il volante in mano, assieme a Bernacchini, nel 1969, l'anno del suo grande rilancio dopo il drammatico incidente al Montecarlo del '68; rinvase nel 1971 e si assicurò poi la Mitropa Cup; ancora primo nel '72 e per lui (e la Fulvia) fu la prima vittoria nel Mondiale Marche poi sempre dominato con la Stratos; nel '73 vittoria e successo nel campionato europeo; quest'anno, con il sempre più affiatato Sodano, ancora un primo e quasi certamente, adesso, il mondiale piloti.

Una esala che lo vede anche vincitore della prima e, purtroppo, dell'ultima edizione del San Martino che in lui si è, più che in qualsiasi altro pilota, identificato.

Munari, rally monco o rally inte-

ro, doveva assolutamente vincere per non perdere il treno mondiale cui mira e che il programma punitivo riservato quest'anno alla Lancia rischiava di fargli perdere al minimo errore. E con questo imperativo lui si è messo in marcia cercando di non pensare troppo ai rischi cui andava incontro aprendo la strada ad un «minirally» di due prove speciali ripetute sino alla nausea in mezzo al mare di folla abitualmente sparso in tutta la regione ed ora concentrato in quaranta chilometri. Bisognava vincere ed al contempo evitare il minimo rischio, la pietra più dura (per dirlo alla Battisti), l'uscita di strada sul viscido fondo del Manghen.

Ma il Clark dei rallies è stato come sempre impeccabile nel recitare una parte che conosce a memoria.

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 62

CONTINUAZIONE DA PAG. 61

Ha vinto subito, ma senza strafare. Avvicinato da uno strabiliante Rohrl, ha subito ribattuto ristabilendo le distanze, poi, nella seconda tappa si è messo al sicuro da sorprese già nella prima prova e per lui non è rimasto altro da fare che chiudere la partita con la massima attenzione. Un gioco scientificamente perfetto.

Con Munari rientrante in Italia, il rally ha esaltato la grande impresa di Walter Rohrl al debutto, a sorpresa, con la 131 Abarth. Il campionissimo tedesco doveva, in effetti, correre con la sua Porsche Carrera, ma, alla vigilia della gara, gli è stato comunicato da Torino che per lui era a disposizione una vettura ufficiale. Come si sa, Rohrl avrebbe dovuto correre con la Fiat al Rally di Sanremo, così questa occasione (la vettura era sperimentale con un nuovo circuito dell'olio, ammortizzatori Bilstein, ed iniettori modificati) era quanto mai propizia per prenderci un po' di confidenza.

Il lungo tedesco, allora, non ha saputo dire di no ed è partito con un allenamento di ben... tre ore (!) ma si è capito presto che, forse in sogno, quella macchina l'aveva guidata da sempre. Per descrivere quello che ha fatto vedere ci vorrebbe un film, resta il fatto che i primi a restare a bocca aperta sono stati i suoi avversari. Superbo! Una prestazione che, su queste strade, tra questi appassionati accorsi con i soliti sacchi a pelo e tanta passione, entrerà nella leggenda, ultima perla di un rally ormai solo da ricordare.

Una prestazione così sensazionale da non far giustamente risaltare la splendida prova di Pregliasco e Reisoli, secondi al traguardo con estrema autorità e più che mai seriamente proiettati verso il titolo tricolore, ostacolati adesso solamente da Maurizio Verini, terzo alla fine dopo una gara generosa, in lotta più con il mezzo meccanico in disfacimento che con gli avversari, ed aiutato, alla fine, dall'inevitabile gioco di squadra che ha sacrificato sia Rohrl che i rientranti (assieme) «Tony» Mannini pure loro estremamente incisivi e protagonisti di una validissima seconda tappa dove il mezzo meccanico ha risposto al meglio ai problemi di carburazione (troppo grassa) dell'inizio.

Pregliasco o Verini? Il campionato adesso scopre sempre di più il suo volto. Sulle pietraie dolomitiche, infatti, sono usciti di scena i due alfieri della Opel, Ormezzano e Ballestrieri, ed il lancista Vudafieri. Ormezzano, dei tre, è stato l'unico ad arrivare al traguardo, ma la sua più che una corsa è stata un calvario sin dall'inizio e se è giunto alla fine è stato solo per prendere briciole di punti nel Gr. 2, questa volta dominato con estrema autorità (e forse sarebbe stato così anche con Ormezzano senza problemi) da Leo Pittoni e Marisa Borghini, adesso di nuovo in testa a questa particolare classifica.

Ballestrieri e Vudafieri invece hanno rinunciato in fretta. Senza poter nemmeno combattere un po' il primo (come si legge in cronaca), sul finire della prima tappa, il secondo, protagonista indiscusso sino a quel momento. Negli altri Gruppi non è mancata la battaglia, a due in Gr. 3 nel Gr. 1. Tauffer e Zordan sono per i troppi guai che hanno subito afflitto Gianello, a quattro...e mezzo stati, infatti, decisi gladiatori, con leggera prevalenza del secondo all'inizio (poi beffato da una foratura) e immensa gioia del primo tornato profeta in patria e nuovamente in lizza per la vittoria finale nel Gr. 3 ormai ristretto a solo loro due.



Sfrecciano rapidissimi (sopra) Rohrl-Geistdorfer con la 131 mentre (sotto) Mirri-Mazzanti assaltano con dichiarata violenza le asperità di una prova



Nel Gr. 1, invece, il vincitore è stato subito uno solo, Silvio Dus, anche se alla fine è terminato solo al quinto posto per una toccata in una roccia. La sua corsa è stata da manuale e di certo non si meritava una sorte così ingrata. Ne hanno approfittato allora i suoi inseguitori «Lucky» (che adesso è certo vincitore del turismo di serie assieme a Brailto), Presotto e Bauce mentre, troppo presto ha dovuto rallentare per noie meccaniche uno scatenato Zandonà.

Dell'armata straniera calata a San Martino, richiamata dalla Mitropa Cup e dalla titolazione europea (Rohrl a parte) due erano le gemme: Fernandez e Wittman. Lo spagnolo, rivelazione dell'anno, aveva al solito la sua Ford Escort Gr. 4 preparata ad Orense e capace di 240 Cv. Poco pratico della terra ha dovuto un po' prenderci la mano, poi si è scatenato terminando brillantemente sesto. Wittman, invece, di ritorno dalla Finlandia, aveva una Kadett «formato minore» (165 CV) e correva più che altro per prendere punti, impresa che non gli è riuscita per una panne proprio nel finale quando era nei primi dieci.

Sulle Dolomiti si è deciso matematicamente anche il titolo femminile, toccato per il secondo anno a Fabrizia Pons, quest'anno con Anna Gatti. Il duo avversario, Mandelli-Boggio si è infatti ritirato dopo un pauroso incidente sul Manghen. Amarezza per il titolo perso a parte, per loro non si può negare che sia già andata bene così.

G. G.

Dall'uscita di BALLESTRIERI al «gioco» finale

S. MARTINO DI CASTROZZA - Quando il rally si mette finalmente in moto, esattamente con 24 ore di ritardo, sono in molti a tirare un sospiro di sollievo. Dopo una intera giornata di dubbi, incertezze, riunioni, sopralluoghi, contestazioni più o meno velee a tutti i livelli, la lunga fila dei 167 equipaggi prende il via. Tutti, meno quattro, hanno già deciso di disputare l'intera corsa, anche se nella mattinata un velleitario gruppo di privati è riuscito a spuntare agli organizzatori una particolare classifica al termine della prima tappa. Per quelli che invece il rally lo dovranno disputare tutto, sono in programma due tappe ognuna di due giri con le prove speciali di Desene e Manghen da ripetersi e con il tratto semisegreto della Tognola da disputarsi una volta sola, prima dell'arrivo.

A Desene, nonostante il fondo già abbastanza dissestato, il più lesto a salire è «Drago» Munari che, pur senza interferire, non delude le previsioni della vigilia anche se il compagno di team, Pregliasco, gli finisce vicinissimo a soli 2". Molto bene anche Rohrl che con la 131 (con i colori dell'«Olio Fiat») avuta solo poche ore prima di partire, precede sia Verini che «Tony» saliti con lo stesso tempo di Vudafieri. Alle spalle di questi, con oltre 20" di distacco, ci sono Fernandez, Zordan, Dalla Pozza e Tauffer nell'ordine.

Nel gruppo 1 il veneziano Dus sorprende tutti, «Lucky» compreso, e gli affibbia 13", ma per il team Opel-Cronero non è ancora finita: Ballestrieri esce di strada capotandosi, prosegue ma non partirà poi nella speciale successiva. Ormezzano è invece vittima di una foratura; continua per alcuni km. sul cerchione e così gli parte pure una sospensione che gli procura un irrimediabile ritardo. Per una grossa pietra che quasi gli scardina una ruota si ferma anche Fasetti con la 131 del Jolly Club mentre Tacchini preferisce fermarsi per problemi di alimentazione.

Nel secondo tratto di velocità, il famosissimo Manghen, è ancora Munari a fare il ritmo anche se questa volta alle sue spalle a soli 2" giunge il sempre più sor-

NEL «70HP» GUAI PER TUTTI I SUOI RIVALI FUSARO magic-moment

SAN MARTINO DI CASTROZZA - Che Fusaro stesse attraversando un momento particolarmente felice si sapeva da tempo, ma che dovesse addirittura vincere anche questo rally di San Martino di Castrozza lasciandosi alle spalle piloti del calibro di Bettega, Comelli, Mirri, Turetta e Gasole non si poteva immaginare, anche se alla vigilia poteva essere incluso nell'elenco dei favoriti. Dunque Fusaro ha vinto ed ha vinto con un'autorità inaspettata solo per chi non aveva visto le sue più recenti imprese, tutte così valide da lasciare presagire un suo risultato tanto eccitante.

Leggendo di seguito saprete delle disavventure occorse a molti dei suoi più quotati avversari, ma questo non deve trarre in inganno. A prescindere da ogni altra cosa la corsa di Fusaro, ed ovviamente del suo navigatore Trevisan che gli era a fianco, è stata impeccabile ed i complimenti di tutti gli avversari al termine possono considerarsi veramente sinceri anche se favoriti dalla simpatia di questo pilota, così poco rally-computer.

Non è stato un rally facile, questo, per le vicissitudini che hanno fatto seguito all'ordinanza del commissario al governo del Trentino-Alto Adige che ha favorito le grosse polemiche antegara tra organizzatori e piloti. Comunque sia, è stato un rally, per quanto concerne il campionato A/112 Abarth 70 HP, interessante da seguire per il succedersi degli eventi e delle lottie continue per i primi posti della classifica. Alla partenza tutti i favori del pronostico erano per l'attuale leader del campionato, Bettega, già vincitore di quattro prove ed i risultati della seconda e terza prova nel corso delle quali riduceva il distacco inflittogli da Fusaro nel corso della prima prova speciale non facevano che confermare tutto questo. Invece, nella ripetizione della prova del Manghen, quando la corsa stava entrando nella sua fase infaucata, non è mancato il colpo di scena. Un fuori strada del pilota della Grifone costava a quest'ultimo alcuni minuti di ritardo ed un salto al sesto posto della classifica dalla quale non sarebbe più risalito sia per il non perfetto assetto della sua vettura in seguito all'urto sia anche per la brevità dell'ultima prova.

Ma Bettega non era il solo favorito: c'erano anche Comelli, Mirri, Turetta e Gasole. Il primo, in coppia con Lalolo, era vittima di una foratura a metà della prima prova e riusciva a risalire solo in virtù di una estrema decisione con cui ha corso fino al termine superandosi addirittura nell'ultima prova nella quale ha cancellato tutti gli avversari agguantando un terzo posto veramente meritatissimo come lo sarebbe stato un primo. Un identico infortunio per Mirri-Mazzanti nel corso della prova. Ma il bolognese ha sfoderato nelle prove successive il meglio del suo repertorio e la piazza d'onore conquistata con alto merito resta a dimostrazione di quella bravura che fino ad oggi non aveva avuto la possibilità di mettere in evidenza per sfortuna che lo aveva sempre perseguitato.

Detto dei primi arrivati non resta che segnalare le ottime prove di Dimroci-Ferdini, da Schio-Longo, Facetti-Rizzardi e soprattutto dell'equipaggio femminile Baresi-Melli che in più di una prova nonostante le difficoltà insite nel rally, si sono inserite nel loro novero dei migliori dando così una soddisfazione al loro sponsor Mario Vannucci che in questa occasione le ha confortate anche con la sua presenza.

Carlo Burlando

prende Rohrl che regola la Stratos-Allitalia di Pregliasco, Verini e Vudafieri, unici a scendere sotto i 17". Dopo loro, con 17"13" e 17"17", terminano rispettivamente «Tony» e Bertolo le cui 131 Abarth precedono i leaders del granturismo di serie Zordan e Tauffer giunti con un solo secondo di distacco. Nel gr. 1 Dus conferma il suo stato di grazia precedendo a Lukycky, Zandonà e Baucè. Dalla prova non escono Cerrato (rottura ponte), Nico (cambio), Dalla Pozza, Mattiazio e la Mandelli usciti nella stessa curva nel scivoloso tratto in discesa.

Al riordino di S. Martino, dove decidono il ritiro Altò e Tormene (ammortizzatori) e «Robim» (rottura sedile), le assistenze rimettono in sesto le vetture, mentre una prima classifica vede in testa Munari seguito da Rohrl a 17", da Pregliasco a 20", da Verini a 1'05" e da Vudafieri e «Tony» rispettivamente a 1'09" e 1'39". Zordan è al comando del gr. 3, Pittoni nel gr. 2 e Dus nel gr. 1.

Nella terza prova, la ripetizione di Desene, è ancora il «Drago» a dare la sua zampata migliorando di 14" il suo tem-

Kadett continua ad avere problemi agli ammortizzatori, mentre nel gr. 3 la svolta decisiva viene dalla foratura di Zordan che prende ben 6" di ritardo.

Per Vudafieri, invece, lo stop arriva a fine prova quando la pressione dell'olio scende improvvisamente a zero. Verso il Passo Manghen termina l'avventura anche per Betti (ventola del radiatore) e Bordin (ammortizzatori) mentre in discesa, nella solita fatale curva, il Porsche-Mol-drinauto di Borsetto si mette ruote all'aria e volta fuori dando così un'ulteriore, distruttiva, spinta alla Kadett della Mandelli diventata un vero e proprio tiro al bersaglio nella scarpata a ritroso».

Con l'alba i primi sono a S. Martino dove è prevista l'ultima speciale: alla Tognola Munari e Rohrl si scatenano compiendo applauditissime acrobazie, possibili solo a due funamboli della loro levatura ed infatti il cronometro, quasi a voler essere imparziale, si ferma per entrambi nello stesso tempo. Dopo l'imparaggiabile duo, Pregliasco si riconferma pilota di rango precedendo lo scatenato Fernandez, l'ottimo «Tony», il mal domo Ormezzano, Tauffer e Dus sempre al comando nei loro raggruppamenti. Verini e Bertolo incappano invece in due uscite di strada: il primo prende una buca non riesce a rimanere in carreggiata e solamente con l'aiuto degli spettatori può continuare anche se con la vettura gravemente danneggiata. Il promettente novarese, al contrario, termina il rally con un capotamento da manuale. I migliori del gruppo austro-tedesco, impegnato nella Mitropa Cup, sono i regolarissimi Wittmann e Messmann, per l'occasione particolarmente attenti alla classifica del torneo internazionale. Oltre a loro si distinguono i promettenti Pescarini e Turetta che, pur essendo molto in ritardo ai c.o., continuano a segnare degli ottimi tempi.

Il rally termina invece per i quattro equipaggi che hanno ottenuto di finire la corsa dopo la tappa iniziale e così la speciale classifica per loro stilata vede vincitori Girardo-Bernardi su Triumph Dolomite che precedono nell'ordine Rado-Salvan (Fiat 128 C) e Ferini-Beccato (Fiat 127).

La seconda tappa parte sotto una pioggia battente ed infatti a Desene il fondo stradale è al limite della transitabilità. Munari comunque non si fa troppa patemi e si aggiudica la prova precedendo Pregliasco che subisce una penalizzazione di 5" per essere partito con 1" di anticipo. L'iberico Fernandez si mette nuovamente in luce mentre Zordan e Wittmann sono in lieve ritardo. Inizia la moria degli ammortizzatori che «esploondono» letteralmente per il fondo divoteno impossibile: «Lucky», Presotto ed Augustin sono tra i primi a soffrire tanto da cambiarsi rispettivamente sette, dieci e sei. Zandonà e Baucè hanno al contrario problemi di iniezione e di fissaggio al ponte posteriore. Al primo passaggio sul Manghen non accade nulla di rilevante tranne la vittoria di Pregliasco che precede di 3" Munari.

Il secondo passaggio a Desene, oltre a confermare Pregliasco al vertice della speciale, fa capire che Munari sta ormai saggiamente amministrando il suo vantaggio. La prova dà però il colpo di grazia a Tarditi (Kadett) che si ferma con il mozzo posteriore rotto e ad Ormezzano che cede nuovamente il ponte, regalando gli così altri sette minuti di penalizzazione. Anche Pottino ha problemi di ammortizzatori ma l'assistenza provvede subito alla sostituzione. Al ritorno sul Manghen c'è un brivido per Rohrl che rimane senza luci di profondità e con gli ammortizzatori quasi scarichi. La stessa sorte tocca anche a Polese la cui 131 è ormai senza sospensioni mentre per l'austriaco Wittmann arriva lo stop definitivo, causato, a metà salita, dal cedimento del ponte. La sfortunata colpisce pure Dus che, per ora, perde 6" e con essi anche il primato nel turismo di serie. L'ultima prova di velocità va a Pregliasco ma tutti sono ormai paghi del risultato e quindi c'è anche il tempo per fare una scommessa. Rohrl, Polese, Verini, Tony e Pittoni si giocano una bottiglia destinata a chi si avvicina maggiormente al tempo di 6'30". Se l'aggiudicano Leo Pittoni e Marisa Borghini che passano al secondo spaccato; Verini e «Tony», sbagliano di 1" e Rohrl e Polese di 2".

Con l'acqua alla gola terminano la prova pure Muscionico (Kadett) e Bastiani (128 C) le cui vetture sembrano giunte, alla fine per puro miracolo. E parlando di miracoli non si può dimenticare la sorprendente Fiat 128 di Meta-Meta, arrivata al termine dopo aver superato un percorso proibitivo, Munari sale sul palco e si gode per la 6. volta il trionfo in questo rally; subito dopo il S. Martino regala l'ultima emozione: «Tony» e Rohrl ritardano al c.o.; d'arrivo per permettere a Verini di terminare terzo e rimanere in lizza per il campionato italiano.

Fabrizio De Checchi

14. RALLY di S. MARTINO

2-4 settembre 1977

Prova valida per il mondiale piloti, la Mitropa Cup, l'europeo conduttori (coeff. 4) e il campionato italiano (coeff. 4).

• Organizzazione: Scuderia S. Martino

• Percorso: due tappe con dieci prove speciali (130 km) tutte in terra.

Così (in 73) al traguardo

1. Munari-Sodano (Lancia Stratos) 2'13"15; 2. Pregliasco-Reisoli (Lancia Stratos) 2'14"22; 3. Verini-Scabini (Fiat 131 Abarth) 2'23"57; 4. Rohrl-Gelstorf (Fiat 131 Abarth) 2'24"06; 5. Tony-Mannini (Fiat 131 Abarth) 2'24"12; 6. Fernandez-Formoso (Ford Escort RS 2.0) 2'25"00; 7. Tauffer-Sartoretto (Porsche Carrera RS) 2'25"36; 8. Pittoni-Borghini (A.R. Alfetta GTV) 2'27"42; 9. Lucky-Brato (Opel Kadett GT) 2'31"12; 10. Presotto-Perissutti (Opel Kadett GT) 2'32"34.

GRUPPO 1

Classe fino a 1000: 1. (51) La Forgia-Giacomelli (A 112) 3.00'50; 2. (68) Spongia-Catto (A 112) 3.29'35; 3. (70) Lovato-Chimentin (A 112) 3.35'36; 4. (72) Meta-Meta (Fiat 126) 4.05'14.

Classe fino a 1150: 1. (54) Fren-Burlando (A 112) 3.05'03; 2. (62) Gabrielli-Bernardi (A 112) 3.14'27; 3. (63) Bivar-Caceffo (Peugeot 104 ZS) 3.19'15.

Classe fino a 1300: 1. (39) Ferranti-Ferranti (Alfasud T) 2.52'18; 2. (43) Seddone-Aini (Alfasud) 2.55'49; 3. (58) Bertozzo-Stoppato (Alfasud) 3.08'29.

Classe fino a 2000: 1. (29) Lucky-Brato (Opel Kadett) 2.31'12; 2. (10) Presotto-Perissutti (Kadett) 2.32'34; 3. (11) Baucè-Calore (Kadett) 2.32'45; 4. (18) Ferrantino-Latino (Kadett) 2.38'45; 5. (19) Dus-Rorato (Kadett) 2.39'55; 6. (20) Zandonà-Barban (Kadett) 2.40'10; 7. (21) Zuccarello-Galleo (Kadett) 2.40'59; 8. (22) Gerbino-Cresto (Kadett) 2.41'44; 9. (27) Sander-«Star» (A.R. Alfetta GT) 2.45'38; 10. (28) Augustin-Srametto (Kadett) 2.46'00; 11. (31) Lauro-Dotolo (Kadett) 2.45'25; 12. (32) Salvador-De Antoni (Ascona) 1.9) 2.46'27; 13. (35) Bernardi-Severino (Ascona) 1.9) 2.50'18; 14. (38) Bisutti-Morelli (Kadett) 2.51'41; 15. (45) Pons-Gatti (Kadett) 2.57'11; 16. (49) De Faveri-Tedeschini (Ascona) 3.00'00; 17. (50) Wendel-Weber (Kadett) 3.00'11; 18. (52) Molon-Paratto (Ascona) 3.02'03; 19. (55) Pellegrini-Bedendo (Alfetta GTV) 3.05'14; 20. (65) Dal Ben-Omenetto (Ascona) 3.20'33.

GRUPPO 2

Classe fino a 1150: 1. (56) Tavino-Tavino (Fiat 127) 3.06'37; 2. (63) Ambivero-Lopes (Daf 66) 3.21'16.

Classe fino a 1300: 1. (29) Molinari-Zallo (Escort) 2.46'01; 2. (33) Baroschi-Visigalli (Simca R2) 2.48'24; 3. (37) Rigo-Armellini (Alfasud T) 2.51'44; 4. (40) Bastiani-Pastorello (Fiat 128 C) 2.53'35; 5. (44) Giampietro-Tiso (Simca R2) 2.58'07; 6. (71) Bertolissi-Facchin (Alfasud T) 3.47'10.

Classe fino a 2000: 1. (8) Pittoni-Borghini (A.R. GTV) 2.27'42; 2. (14) Tognana-Pizzini (Ascona) 2.34'57; 3. (15) Messmann-Gruber (Kadett) 2.35'11; 4. (16) Pescarini-Hildon (Kadett) 2.35'59; 5. (25) Scatolon-Contardi (Kadett) 2.44'42; 6. (28) Ormezzano-Melohas (Kadett) 2.45'23; 7. (34) Muscionico-Muscionico (Kadett) 2.48'53; 8. (41) Turetta-Berto (Kadett) 2.55'01; 9. (46) Hermann-Hebinger (Kadett) 2.57'17; 10. (48) Salice-Garbo (Kadett) 2.58'41; 11. (53) Curtol-Maltese (Kadett) 3.03'36; 12. (57) Giannesini-Munari (Kadett) 3.07'55; 13. (59) Bosco-Dalle Feste (Escort 1.6) 3.08'55; 14. (67) Iccudrac-«Aleg» (Kadett) 3.25'02; 15. (73) Polzato-Visconti (Escort).

GRUPPO 3

Classe fino a 2000: 1. (23) Francone-Francone (Fiat Ab. 124) 2.42'42; 2. (42) Rossi-Tormen (Fiat Ab. 124) 2.55'05; 3. (47) Bernardi-Rivosen (Fiat Ab. 124) 2.58'21; 4. (61) Marlinari-Cardelli (Fiat Ab. 124) 3.13'35.

Classe fino a 3000: 1. (7) Tauffer-Sartoretto (Porsche C.) 2.25'36; 2. (12) Zordan-Dalla Benetta (Porsche C.) 2.33'10; 3. (17) Gianello-Favretto (Porsche C.) 2.36'45.

GRUPPO 4

Classe fino a 1300: 1. (38) Molo-Ceccheller (Fiat X-1/9) 2.51'55.

Classe fino a 2000: 1. (3) Verini-Scabini (Fiat Ab. 131) 2.23'57; 2. (4) Rohrl-Gelstorf (Fiat 131 Ab.) 2.24'06; 3. (5) Tony-Mannini (Fiat 131) 2.24'12; 4. (6) Fernandez-Formoso (Ford Escort RS) 2.25'00; 5. (13) Polese-Gabriel (Fiat Ab. 131) 2.33'18; 6. (24) Ferrari-Poletti (Fiat 124 Ab.) 2.43'14; 7. (30) Scibetta-De Campo (Ascona) 2.46'10; 8. (50) Galero-Resia (Fiat 124 Ab.) 3.09'18.

Classe oltre 2000: 1. (1) Munari-Sodano (Lancia Stratos) 2.13'16; 2. (2) Pregliasco-Reisoli (Lancia Stratos) 2.14'22.

Così le prove speciali

A1 DESENE: Munari (Stratos) 14'33"; Pregliasco (Stratos) 14'35"; Rohrl (131 Ab.) 14'48"; Verini, Vudafieri e Tony 14'55".

B1 MANGHEN: Munari 15'58"; Rohrl 15'58"; Pregliasco 16'14"; Verini (131 Ab.) 16'39"; Vudafieri (Stratos) 15'43".

A2 DESENE: Munari 14'19"; Pregliasco 14'23"; Rohrl 14'39"; Vudafieri 14'41"; Tony 15'05".

B2 MANGHEN: Munari 16'07"; Rohrl 15'13"; Pregliasco 16'18"; Verini 16'43"; Tony 17'10".

C1 TOGNOLA: Munari e Rohrl 5'29"; Pregliasco 5'36"; Fernandez (Escort RS) 5'45"; Tony 5'48".

A3 DESENE: Munari 14'09"; Pregliasco 14'19"; Rohrl 14'45"; Tony 15'19"; Verini 15'23".

B3 MANGHEN: Pregliasco 15'26"; Munari 15'29"; Rohrl 15'51"; Tony 15'11"; Verini 16'28".

A4 DESENE: Pregliasco 15'02"; Rohrl 15'14"; Munari 15'18"; Fernandez 15'58"; Tony 16'03".

B4 MANGHEN: Munari 15'11"; Rohrl 15'34"; Pregliasco 15'47"; Fernandez 17'33"; Tony 17'57".

C2 TOGNOLA: Pregliasco 5'36"; Munari 5'45"; Fernandez 5'52"; Ormezzano (Kadett) 5'53"; Tauffer (Porsche C) 5'57".

Trofeo A 112

1. Fusaro-Tevisan 1.18'37; 2. Mirri-Mazzanti 1.23'14; 3. Comelli-Laiolo 1.24'16; 4. Dimroci-Perdomi 1.25'28; 5. Bettega-Albertoni 1.25'40; 6. Turetta-Festa 1.27'32; 7. Da Schio-Longo 1.28'31; 8. Facetti-Rizzardi 1.29'26; 9. Tacchini-Cianelli 1.30'08; 10. Agostoni-Sesano 1.32'27; 11. Zini-Cusma 1.45'25; 12. Baresi-Melli 1.45'43; 13. G.B. -Boletti 1.51'08.

Le «speciali» A 112

P.S. A1 - DESENE

1. Fusaro-Tevisan 16'34; 2. Comelli-Laiolo 16'47; 3. Bettega-Albertoni 15'54; 4. Turetta-Festa 16'56; 5. Mirri-Mazzanti 16'59.

P.S. B1 - DEL MANGHEN

1. Bettega-Alberton 19'19; 2. Fusaro-Tevisan 19'19; 3. Turetta-Festa 19'46; 4. Baldan-Sabbion 19'56; 5. Facetti-Rizzardi 20'05.

P.S. A2 - DESENE

1. Bettega-Albertoni 16'33; 2. Comelli-Laiolo 16'42; 3. Fusaro-Tevisan 15'48; 4. Mirri-Mazzanti 17'11; 5. Facetti-Rizzardi 17'18.

P.S. B2 - MANGHEN

1. Fusaro-Tevisan 19'19; 2. Comelli-Laiolo 19'30; 3. Facetti-Rizzardi 19'40; 4. Turetta-Festa 19'59; 5. Dimroci-Perdomi 20'24.

P.S. C1 - TOGNOLA

1. Comelli-Laiolo 6'21; 2. Facetti-Rizzardi 6'36; 3. Fusaro-Tevisan 6'39; 4. Mirri-Mazzanti 6'42; 5. Agostoni-Sesano 6'53.

Così l'europilotti

(dopo S. Martino di Caostza)
Bernard Darniche 460; Ari Vatanen 170; Benigno Fernandez 129; Billy Coleman 115; Maurizio Verini 113; Tony Pond 101; Antonio Zenilli 84; Sandro Munari 60; Viskov Blahna 78; Leo Pittoni 77; Altenheimer 75; Mouton 75; Swaton 72; Sten-pelaer e Krupa 70; Lankšberg 69; Rahnio 68; Vilkas e Mikkola 64; Tony 62; Warmbold, Andruet, Ormezzano, Pregliasco e Rohrl 60; Ferjanč 59; Bolestrieni e Dawson 54; Hamalainen 52; Vudafieri 50.



Panico (sopra) per un «dritto» di «Robim»-Degan. Sotto in controsterzo l'Escort spagnola di Fernandez



po precedendo Pregliasco che riesce così a scavalcare in classifica il funambolico pilota tedesco giunto alle sue spalle. Dopo il trio di testa, Vudafieri con la Stratos-Michelotto a precedere di 24" «Tony» e di 31" Verini seguiti dalla Porsche di Zordan e Tauffer questa volta autori dell'identico tempo.

Le buche e le ostilità del fondo stradale cominciano intanto a farsi sentire ed infatti le Kadett di Torino Tognana e di Piva cedono di schianto rispettivamente per una foratura, e la conseguente rottura della scatola guida, e per una panne al filtro dell'olio causata dalle fortissime vibrazioni sulla speciale di Desene. Non termina la prova neppure Bonzo autore, sino a quel momento, di tempi di tutto rispetto. Il rally ritorna intanto sul Manghen ed è nuovamente Munari che si aggiudica la prova pur peggiorando di 11" il precedente passaggio per la nebbia presente sulla sommità del passo. Alle sue spalle, inutile dirlo, sono ancora Rohrl e Pregliasco a tenere il ritmo della Stratos-Allitalia n. 1. Gli altri seguono di parecchio più distanziati: nel gr. 1 Dus precede ancora una volta «Lucky» la cui