2° RALLY INTERNAZIONALE COSTA SMERALDA

4-6 aprile 1979

rally valido per il campionato europeo conduttori coeff. 1, per la Mitropa Cup e per il campionato italiano coeff. 5

● **Percorso:** Nella parte settentrionale della Sardegna con 24 prove speciali tutte in terra

● **Condizioni climatiche:** sole, pioggia a tratti anche violenta, vento fortissimo

● **Direttore di Corsa:** Adolfo Rava

Così (in 52) al traguardo

1. Bettega-Perissinot (131 Abarth) 3,46'' 04'', 2. « Lucky »-Pons (131 Abarth) a 1'01'', 3. Pregliasco-Reisoli (Alfetta GTV) a 5'53'', 4. Zordan-Dalla Benetta (Porsche SC) a 7'09'', 5. Verini-« Rudy » (Opel Ascona) a 12'15'', 6. Tognana-Cresto (Kadett GTE) a 14'07'', 7. Cambiaghi-Vittadello (Lancia Stratos) a 17'00'', 8. Zandonà-Stradiotto (Opel Kadett GTE) a 19'45'', 9. Noberasco-Damonte (Kadett GTE) a 19'58'', 10. Presotto-Sghedoni a 22'52''.

GRUPPO 1

Classe 1150 - 1. (29) De Vito-Rotondi (Fiat 127 S) 4,38'19'', 2. (33) Careddа-Villasanta (127 S) a 3'43'', 3. (35) Pettinaro-Deidda (Peugeot 104 ZS) 8'13'', 4. (38) Piras-Turnu (Peugeot 104 ZS) 18'18'', 5. (39) Maran-Rigoletti (127 S) a 21'22'', 6. (47) Glorioso-Mastroberardino (127) a 39'03''.

Classe 1300 - 1. (40) Seddone-Idini (Alfasud Sprint) 5,01'37'', 2. (46) Paddeo-Sanna (Simca R) a 11'25'', 3. (48) Bol-Manca (Fiat 128 C) a 14'29''.

Classe 1600 - 1. (30) Klemann-Schulze (VW Scirocco) 4,36'28'', 2. (42) Frogheri-Vacca (VW Golf) a 27'28''.

Classe 2000 - 1. (6) Tognana-Cresto (Kadett GTE) 4,00'11'', 2. (10) Presotto-Sghedoni (Escort RS) a 8'45'', 3. (11) Essigh-Oberortner (Kadett GTE) a 12'40'', 4. (12) Bondi-Picchi (Escort RS) a 13'52'', 5. (13) Masia-Caredda (Kadett GTE) a 14'38'', 6. (15) Bentivogli-Valbonetti (Escort RS) a 15'13'', 7. (16) Francia-Bebi (Kadett GTE) a 15'50'', 8. (17) Unterbuchberger-Grattinger (Kadett GTE) a 17'33'', 9. (20) Roti-Musumeci (Escort RS) a 25'02'', 10. (21) Gucci-Gucci (Kadett GTE) a 25'03'', 11. (22) Sarzano-Racca (Escort RS) a 28'34'', 12. (25) Canu-Massaiu (Escort RS) a 30' 48'', 13. (31) Kaufhold-Kaufhold (Kadett GTE) a 37'24'', 14. (32) « Noel »-Pittalis (Kadett GTE) a 38'18'', 15 (41) Capriotti-Finello (131 Racing) a 1'01'32''.

GRUPPO 2

Classe 1150 - 1 (36) Fragale-Fornengo (127 S) 4,48'58'', 2. (37) Dessolis-Cucca (Fiat 128) a 4'21'', 3. (45) Bonetto-Ducco (127) a 19'41''.

Classe 1300 - 1. (24) Cerielli-Ferretti (Alfasud TI) 4,29'41'', 2. (26) Tusar-Adamec (Lada 1300) a 1'58'', 3. (43) Denegri-Bosisio (Simca R2) a 34'49''.

Classe 1600 - 1. (28) Rossi-Mariani (Fiat Ritmo) 4'35'07''.

Classe 2000 - 1. (3) Pregliasco-Reisoli (Alfetta GTV) 3,51'57'', 2. (5) Verini-« Rudy » (Opel Ascona) a 6'22'', 3. (8) Zandonà-Stradiotto (Kadett GTE) a 13'52'', 4. (9) Noberasco-Damonte (Kadett GTE) a 14'05'', 5. (14) Persico-Tuppone (Kadett GTE) a 23'06'', 6. (19) Saporiti-Nascimbene (Kadett GTE) a 31'52'', 7. (23) Bernocchi-Chitarin (Kadett GTE) a 37'09'', 8. (27) Cusinati-Baliucci (Kadett GTE) a 40'25'', 9. (34) Schleritz-Eggert (BMW 2002) a 51'28''.

GRUPPO 3

Classe 2000 - 1. (50) Este-Pellissier (HF 1600) 5,34'02'', 2. (51) Deiana-Baltolu (124 Abarth) a 9'17'', 3. (52) Maulu-De Martis (124 Abarth) a 12'04''.

Classe 3000 - 1. (18) Torchio-Nizzotti (Porsche Carrera) 4,21'55''.

GRUPPO 4

Classe 1600 - 1. (44) Battiato-Oggero (HF 1600) 5,05'56'', 2. (49) Porcu-Rotelli (HF 1600) a 15'57''.

Classe 2000 - 1. (1) Bettega-Perissinot (131 Abarth) 3,46'04'', 2. (2) « Lucky »-Pons (131 Abarth) a 1'01''.

Classe 3000 - 1. (4) Zordan-Dalla Benetta (Porsche SC) 3,53'13'', 2 (7) Cambiaghi-Vittadello (Lancia Stratos) a 9'51''.

Così le speciali

PROLOGO

P. S. AUTOSPRINT - « Lucky » (131 Abarth) e « Tony » (Lancia Stratos) 5'20'', Pregliasco (Alfetta GTV) e Bettega (131 Abarth) 5'29'', Pasetti (131 Abarth) 5'31''.

P. S. FIAMM - « Tony » 12'20'', « Lucky » 12'22'', Cerrato (Kadett GTE) 12'24'', Bettega 12'29'', Pasetti 12'33''.

P. S. FIAT RICAMBI - Pasetti 10'58'', « Lucky » 10'59'', Cerrato e Zordan (Porsche) 11'04'', « Tony » 11'05''.

P. S. AGIP - « Lucky » 8'42'', Vudafieri (131 Abarth) 8'47'', « Tony » 8'50'', Pasetti 8'52'', Bettega 8'54''.

P. S. MARELLI CANDELE A1 - « Tony » 10'05'', « Lucky » 10'13'', Bettega 10'14'', Zordan 10'24'', Pregliasco 10'27''.

1. TAPPA

P.S. AA. CC. SARDEGNA - Vudafieri 6' 48'', « Tony » 6'55'', Bettega 6'56'', « Lucky » 6'57'', Verini (Opel Ascona) 7'00''.

P. S. AUTOBREZZA FORD - Vudafieri 7'24'', Bettega 7'26'', « Lucky » 7'30'', Pregliasco 7'37'', Verini e Zordan 7'42''.

P. S. CONRERO - Vudafieri 10'30'', Bettega 10'31'', Pregliasco 10'35'', « Lucky » 10'42'', Zordan 10'52''.

P. S. TISSOTQUARTZ 1 - Vudafieri 13'41'', Bettega 13'43'', Pregliasco 13'46'', Zordan 13'49'', « Lucky » 14'00''.

P. S. FIAMM 1 - Bettega 10'33'', « Lucky » 10'37'', Vudafieri 10'39'', Zordan 10'48'', Pregliasco 10'50''.

P. S. AGIP 1 - « Lucky » 13'10', Bettega 13'16'', Vudafieri 13'23'', Pregliasco 13' 34'', Zordan 13'36''.

P. S. FIAMM 2 - Vudafieri 10'34'', « Lucky » 10'35'', Bettega 10'36'', Pregliasco 10'48'', Verini 10'55''.

P. S. SYLVY TRICOT 1 - « Lucky » 13'04'', Bettega 13'10'', Vudafieri 13'18'', Zordan 13'32'', Pregliasco 13'41''.

P. S. VANNUCCI - « Lucky » 6'42'', Bettega 6'43'', Vudafieri 6'50'', Pregliasco 6'58'', De Eccher (Kadett GTE) 7'12''.

P. S. MARELLI CANDELE B1 - Bettega 8'46'', « Lucky » 8'47'', Vudafieri 9'17'', Verini 9'25'', De Eccher 9'28''.

P. S. SAN PELLEGRINO - « Lucky » 7'21'', Bettega 7'27'', Vudafieri 7'41'', Verini 7'53'', Pregliasco 8'01''.

SECONDA TAPPA

P. S. AUTOSPRINT - « Lucky » 3'44'', Bettega 3'45'', Pregliasco 3'48'', Verini e Zordan 3'51''.

P. S. FIAMM - Bettega 12'16'', « Lucky » 12'19'', Zordan 12'40'', Verini 12'43'', Presotto (Ford Escort RS) 12'56''.

P. S. FIAT RICAMBI - Bettega 10'52'', Zordan 10'58'', Pregliasco 11'00'', « Lucky » 11'02'', Verini 11'16''.

P. S. AGIP - Bettega 8'42'', « Lucky » 8' 45'', Zordan 8'50'', Pregliasco 8'53'', Presotto 8'58''.

P. S. MARELLI CANDELE A2 - Bettega e « Lucky » 10'04'', Zordan 10'14'', Pregliasco 10'15'', Presotto 10'19''.

P. S. VANNUCCI - Pregliasco e Bettega 6'37'', « Lucky » 6'39'', Presotto 6'49'', Zordan 6'50''.

P. S. MARELLI CANDELE B2 - Bettega 8' 51'', « Lucky » 8'59'', Pregliasco 9'03'', Presotto 9'07'', Zordan 9'26''.

P. S. PELLEGRINO - « Lucky » 7'32'', Bettega 7'38'', Presotto 7'41'', Pregliasco 7'59'', Masia (Kadett GTE) 8'02''.

TROFEO A 112

Classifica finale - 1. Cunico-Meggiolan 1.37'09'', 2. Vittadini-Costantini a 51'', 3. Pelli-Cianci a 2'09'', 4. Gianmarini-Bertola a 2'30'', 5. Del Prete-Perata a 2'44'', 6. Caneva-Caneva a 3'46'', 7. Bozzi-Coppa a 4'51'', 8. Perona-Renna a 5'02'', 9. Casula-Sodano a 8,01'', 10. Porcellana-Bartolett a 12'08'', 11. Cuccu-Culeddu a 13'04''; 12. Labardi-Venturini a 14'29''; 13. Manfredini-Resca a 19'319'', 14. Testoni-Silvetti a 25'33'', 15. Marasco-Conocchia a 25'35''.

Km. per Km.

I teppisti contro CERRATO

PORTO CERVO - 111 vetture, iscritte al 2. Rally della Costa Smeralda e regolarmente verificate (il che non è successo per Manzagol con la sua A 110 Alpine giudicata più Gr. 5 che Gr. 4) prendono la partenza sotto un cielo incerto alle 16,01 del 4 aprile. Tra i partenti c'è anche Zordan che prima ha sudato sette camicie col commissario tecnico De Riu in seguito ad una contestazione già nata a S. Marino e che si è risolta pare grazie ad un intervento piuttosto deciso del delegato del Veneto, Filippi.

La prova AUTOSPRINT, tutta costeggiante il mare, apre le ostilità e le sorprese. Non tanto per il tempo di « Tony » quanto perché « Lucky », con la 131 Abarth non è da meno. Bettega e Pregliasco sono più staccati, Cerrato e Verini alla pari e soprattutto Vudafieri è molto attardato in seguito ad uno spettacolare testacoda che gli ha fatto perdere una ventina di secondi. « Tony », è ancora il più veloce, ma « Lucky » è a soli 2''. Ci sono anche gli altri ma adesso si parla solo di « Lucky ». **« C'era da aspettarselo che " Lucky " sarebbe partito così forte »** proclama il coro dei tecnici **« bisogna vedere però fin quando terrà ».**

E « Lucky », è ancora molto veloce nella terza prova dando 5'' a « Tony ». Nella terza speciale la Quattro Rombi impressiona perché davanti a « Lucky » c'è Pasetti che è anche davanti a Bettega in classifica generale. Un monotono « Lucky » vince anche la quarta prova dove Pasetti ne approfitta per sistemarsi al terzo posto della classifica, dove Ormezzano si ferma per una panne elettrica (era 13. assoluto) e dove si viene a sapere che il cruscotto dell'Ascona di Verini è andato a fuoco attardando notevolmente l'equipaggio Opel che pure era partito benissimo. Per fortuna della GM c'è Cerrato che è quarto assoluto con un solo secondo di ritardo da Pasetti e 3'' di vantaggio su Bettega.

Il pomeriggio sta passando, ma anche se comincia ad imbrunire nessuno vuole alzare il piede. Inizia subito Vudafieri che alleggerisce la sua 131 di un pezzo di inutile parafango a destra perdendo una trentina di secondi. Ma il pezzo di carrozzeria finisce in buone mani. Lo raccoglie un gruppetto di spettatori che lo « riutilizza » gettandolo proprio davanti la Kadett dell'arrembante Cerrato che, come suo diritto, si spaventa, cerca di evitarlo e... finisce fuori strada. Guizzardi, che dal posto di navigatore, ha visto bene la scena, scende al volo ed appena capito che questa bravata costerà ai due dell'Opel il ritiro, veramente in maniera ingiusta, opta per una soluzione drastica e sommaria. Si scaraventa sull'autore del « lancio » e lo istruisce sul futuro facendogli cadere un paio di denti ricevendone in ogni caso un ringraziamento sotto forma di una serie di unghiate in faccia. Poi il gruppetto si dà alla fuga e Guizzardi alla disperazione. Colmo di ironia, nella stessa prova anche Pasetti sbatte (non gli capita mai) e stacca una ruota. Ne ha ancora tre, ma non bastano per arrivare all'assistenza. « Tony » intanto ha rimesso le gomme tenere ed ha preceduto « Lucky » di 8'' riducendo il suo ritardo in classifica a soli 4''. Bettega è terzo a 36'', Zordan, tanto di cappello ad un vero privato, quarto a 1'07'', Pregliasco quinto a 1'14'', poi seguono Vudafieri, Tognana, primo del Gr. 1 e ben intenzionato a restarlo, Fusaro con la Ritmo che sta convincendo tutti del valore della vettura (sarà consolante per tanti...), la Cambiaghi che ha ottenuto spessissimo dei tempi eccezionali e Presotto che lamenta problemi con gli ammortizzatori, con la doppia pompa dei freni e soprattutto con... Tognana.

PRIMA TAPPA

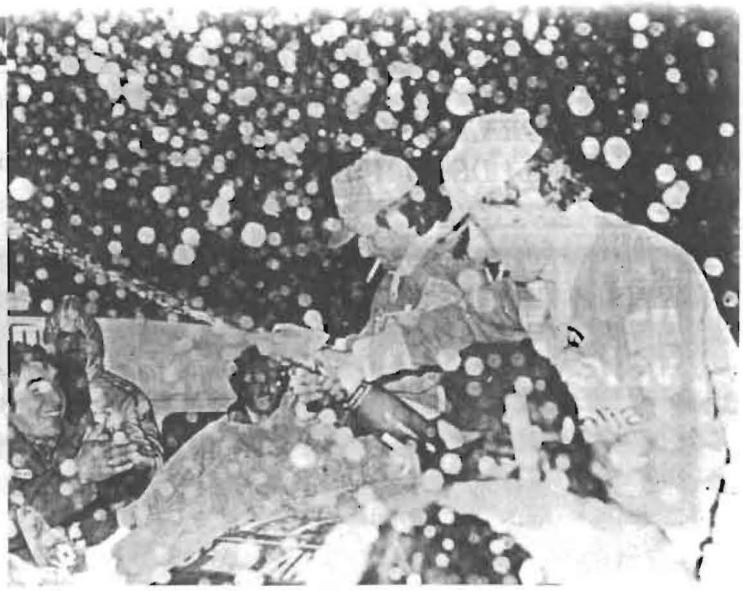
Chi non lavora non fa fare il rally

Ad un'ora piuttosto sconvolgente per tanti, alle sei del mattino, la carovana si rimette in movimento per il tappone di 300 km. Fuori Pasetti, le gomme tenere vengono dirottate su « Lucky », ma adesso servono le « Montecarlo » ed a qualcuno viene il sospetto che questo lungo vicentino la testa del rally debba proprio guadagnarsela a suon di spaventi. Così, solo stringendo i denti riesce a conservare, dopo la prima speciale, 2'' su « Tony » mentre il miglior tempo lo ha segnato Vudafieri cui la notte ha portato consiglio (all'incirca « perché non la finisci di uscire di strada? »). Presotto finalmente dà 7'' a Tognana ed alla Ford qualcuno ritrova il sorriso. Non alla 4 Rombi, invece, perché Rossi dà il giro alla sua Ritmo che, quando riparte, ricorda il profilo del cammello. Dal cielo ogni tanto cade un po' d'acqua, ma Vudafieri insiste ad essere il più positivo mentre anche Bettega si dà una bella sveglia. « Lucky » sembra in difesa, in realtà arranca con le gomme meno giuste degli altri così come Pregliasco che ha la ruota sinistra decisamente non a posto. E « Tony »? E' fermo con il differenziale rotto. Un duro colpo per la quasi totalità dei giornalisti che lo aveva pronosticato vincitore nello speciale pronostico indetto dalla Tissotquartz.

Adesso arriva la speciale « Conrero » che porta i concorrenti alle porte di Nuoro. Diversi chilometri sono in asfalto e le gomme penalizzano ancora « Lucky » e Zordan. Il più veloce è ancora Vudafieri che è già a 54'' dal leader della classifica ma che comincia a lamentare la rottura del tubo di scarico. Dietro non c'è più Fusaro che era settimo. La campana del cambio si è aperta e lui si è fermato in trasferimento. Al suo posto c'è Presotto 33'' dopo Tognana. Pregliasco intanto ha sopravanzato Zordan. Vudafieri vince anche la speciale che porta ad Orgosolo dove si assiste alla debacle di « Lucky » che perde 19'' e mantiene la testa su Bettega per soli 3''. Dietro la Cambiaghi si appoggia ad un paracarro rischiando guai più grossi, **« Nico »** ha la prima che non funziona a dovere e Noberasco si esibisce in una uscita quasi a fine prova. A questo punto il rally dovrebbe entrare nel vivo, ma un gruppetto di operai di una fabbrica di talco sono intenzionati a manifestare cercando di attirare l'attenzione dell'opinione pubblica su di loro interrompendo il rally.

SOLO L'INIEZIONE HA TOLTO AL NUOVO ASTRO VICENTINO CON LA 131 L'OCCASIONE DI BATTERE BETTEGA

La «scoperta» di LUCKY...



Bettega e Perissinot sotto la pioggia dell'arrivo stappano lo champagne e lo puntano verso... « Lucky » e la Pons, vera sorpresa della corsa sarda

PORTO CERVO - Contro il Bettega della Juventus il Vicenza ha inventato Paolo Rossi, contro il Bettega della Fiat, Vicenza ha inventato « Lucky ». La città veneta vive nell'automobilismo un momento di grande gloria con Dalla Pozza primo nel Trofeo Fiat, con Zordan magnifico portacolori dei superprivati nella marea dei più o meno superassistiti, e con « Lucky » che ha mancato solo d'un soffio il colpaccio più grosso della sua vita sportiva sulle magnifiche strade sterrate della Costa Smeralda.

Il rally dalle grandi ambizioni mondiali, che doveva avere uno degli elenchi iscritti tra i più prestigiosi e che si è invece dovuto accontentare di quasi tutti i migliori italiani, deve al lungo vicentino « Lucky » tutto il successo di questa magnifica seconda edizione che la Fiat -Alitalia, con la 131 Abarth, è riuscita, seppure in zona-Cesarini, a bissare. L'impresa della 131 Quattro Rombi di « Lucky », e di Fabrizia Pons che siedeva in un posto non certo « comodo »; ha fatto sensazione. All'inizio nessuno concedeva al debuttante vicentino che aveva provato poco e con una vettura di serie, niente di più della possibilità di fare qualche bel tempo. Poi, col passare delle ore, delle prove speciali ed infine delle tappe, c'è stata l'occasione di assistere ad una metamorfosi che meriterebbe uno studio scientifico. Tutti, anche i più scettici della vigilia, anche quelli che « Lucky » lo avevano avuto sottomano e lo avevano lasciato andare, magari ritirarsi definitivamente dalle corse se non fosse intervenuto il trio Magnani-Jaffa-4 Rombi ad offrirgli una Ritmo ultima-chanche ad inizio stagione, si scoprivano da sempre convinti assertori delle sue doti. Tutti « avevano sempre sostenuto che è il più forte di tutti », tutti « avevano avuto ragione sul suo conto ». Per fortuna che lui non sentiva e, dentro il polveroso abitacolo, pensava solo a tener testa al suo pur tenacissimo rivale, Attilio Bettega, a sua volta impegnato in una battaglia estremamente difficile e che forse non aveva mai creduto di dover affrontare.

Alla fine, anche grazie ad un pizzico di buona sorte, Bettega ce l'ha fatta, ma la sua fatica deve avergli fatto capire che non sempre essere piloti ufficiali è un vantaggio. Ci sono delle occasioni, e queste era una di quelle, in cui tutto diventa estremamente difficile. Fuori, quelli che possono parlare, commentare, criticare perché non sanno o non possono correre, giudicano senza pietà. E lui, Bettega, doveva assolutamente vincere e proprio non gli riusciva perché quel « Lucky » era un pazzo scatenato che aveva il vantaggio di essere motivato, mosso da una rabbia verso tutti quelli che mai lo avevano considerato come meritava e che adesso, invece, erano i suoi primi sostenitori.

Ne è nata una gara bellissima con due vincitori e la « passerella dei camaleonti ». Tutto il resto, anche se non è giusto, passa in secondo piano.

I giornalisti stranieri erano stralunati nel vedere il livello medio del nostro rallismo. Una scoperta per loro che ci conoscono solo attraverso il filtro delle Case ufficiali e dell'informazione « a velina ». Ora sanno che i piloti italiani bravi esistono anche fuori dal grande giro ed adesso è maturo il momento dei grandi riscatti. Non a caso in testa al campionato italiano c'è Mauro Pregliasco con una Alfetta Gr. 2. Gli ex si vendicano nel migliore dei modi, non con polemiche ma a suon di risultati e di prestazioni che vanno meditate. Pregliasco è stato bravo e generosissimo nel suo correre, Zordan splendido con la sua Porsche che ha saputo oltre che guidare anche portare in fondo, Cerrato, pur nel poco fatto vedere, sempre superveloce, Pasetti lui pure galvanizzato dalla lotta interna con « Lucky » e quindi capace di viaggiare ad alti limiti, Tognana, primo del Gr. 1, l'ennesimo ottimo prodotto di una scuola Opel che non sbaglia mai, De Eccher, giovanissimo fratello del più noto Claudio di qualche anno fa, certamente la rivelazione più importante del rally tra gli « inaspettati », Fusaro infine, ottimo interprete del come si guida bene una Ritmo, anche se c'è sempre da verificare quanto merito abbia la preparazione ufficiale nei magnifici tempi fatti segnare, e la riprova la si avrà quando sarà anche lui su una vettura non di Corso Marche.

Un rally da tanto di cappello, insomma, che ha divertito quasi tutti, anche se non di certo « Tony » e Vudafieri, i due grandi assenti al traguardo (ci sarebbe anche Ormezzano, ma non si è potuto esprimere perché una banale guasto lo ha eliminato subito). « Tony », il super favorito non si è espresso come ci si attendeva, ma era comunque il più serio pretendente alla vittoria anche nel momento del ritiro. Vudafieri invece si è espresso anche troppo. Otti tempi si sono confusi con troppi svarioni sino all'uscita del mare. E' in ogni caso fortissimo, ma forse qualche entusiasmo in meno tra chi lo circonda non guasterebbe. Nel suo interesse beninteso.

La sicurezza ormai proverbiale della Cambiaghi e la bella lotta sul filo del secondo tra Zandonà e Noberasco meriterebbero discorsi a parte, ed un discorso a sélo merita anche Verini che è riuscito, come solo lui sa fare, a valorizzare sempre quello che ha per le mani. La sua Ascona è giovane ed ancora carente di freni, di cambio e di assetto. Considerando che anche i cavalli non sono tantissimi il suo quinto assoluto merita davvero una battuta di mani anche se il suo rumore si può perdere nel fragore di troppe emozioni biancorossoverdi Alitalia, rosso-gialle Quattro Rombi, rosse (di vergogna) per qualcuno.

Carlo Cavicchi

SECONDA TAPPA

Un'iniezione di... rabbia

Il progetto riesce a metà perché dalla direzione gara arriva l'ordine di lasciare subito il nuorese così che la gara viene mutilata di cinque prove, ma, pur con una sosta di diverse ore per rientrare nei tempi previsti, può riprendere in località Illorai ai confini con la provincia di Sassari. Nella sosta diversi ne approfittano per ricostruire le vetture, tra questi Bondi che aveva la balestra della sua Escort spezzata e che, da un rottamaio, ne trova una simile da montare! Adesso « Lucky » ha le gomme, ma è ancora Bettega il più veloce e prende la testa con 1" di vantaggio. E' guerra, allora, a « Lucky » si riprende il suo primo posto nella successiva speciale dove sparisce Molinari che era 15. con la sua Escort cui si è rotto un ammortizzatore. La gara si trascina incertissima. Quando calano le tenebre « Lucky » è primo con Bettega a 6", Vudafieri a 49", Pregliasco a 1'49", Zordan a 2'33". Verini intanto è risalito molto bene ed è già settimo davanti a Presotto, 11. è Pasutti che è anche 1. del Gr. 3. Due prove intanto vengono annullate per pubblico in mezzo alla strada: la gente non è abituata ai rallies e non riesce a capire che le vetture ripassino sullo stesso percorso una seconda volta.

Ci si avvia alla fine con « Lucky » che vince tre delle quattro prove restanti lasciandone solo una a Bettega. Così alle 3 di notte a Porto Cervo il pilota della 4 Rombi si presenta con 18" di vantaggio su Bettega, 2'01" su Vudafieri che ha la macchina che non va per la completa distruzione dello scarico, 4'16" su Pregliasco che ha anche forato. Seguono poi Zordan, Verini, Tognana, la Cambiaghi, De Eccher, Noberasco e Zandonà. Pasutti si è fermato per la pompa della benzina e Presotto è uscito di strada perdendo molto terreno.

Il rally dovrebbe riprendere per l'ultima fatica alle 14,00, ma già da diverse ore i due di testa sono alzati. Entrambi sono andati a constatare le condizioni del fondo della prima speciale per scegliere la gomma più giusta. Così, davanti anche alle telecamere di mamma RAI, possono passare scatenati. Ma la prova AUTOSPRINT è sempre di « Lucky » che stacca Bettega di un secondo. Vudafieri dice che gli basta il terzo posto. In realtà è partito velocissimo e quasi alla fine finisce rovinosamento in mare compromettendo una corsa che al di là delle picchiate era stata molto positiva.

Bettega si porta a 16" dopo la seconda prova, a 6" dopo la terza. C'è qualche cosa che non va? Sì, l'iniezione di « Lucky » fa i capricci perché si è rotto l'alberino che la comanda. Si tenta una riparazione d'emergenza con la saldatrice senza curarsi della presenza di tanta benzina. L'operazione riesce, ma « Lucky » perde 1' al controllo e quindi anche la corsa. Dietro spariscono intanto i bravissimi De Eccher-Buttò che escono di strada dove non c'è nessuno, e Nico che rompe la scatola di guida. Alla fine 1" separerebbe i due in testa senza il ritardo al C.O., ma gli ultimi tempi erano stati una proforma quasi per tutti tranne che per Presotto che, intanto, è risalito sino alla decima posizione assoluta.

GIRA IL BOSS NEL TROFEO A-112

A senso CUNICO!

PORTO CERVO - Il portacolori della Jolly, Cunico, ben coadiuvato dal suo copilota Meggiolan, ha respinto alla « Costa Smeralda » gli attacchi sferratigli dai suoi più diretti rivali alla conquista del primato nel Trofeo A 112. Cunico ha confermato in terra sarda di essere qualcosa più di una promessa e di non avere rivali nel campionato Autobianchi edizione 1979. Ha condotto la gara con assoluta maestria dosando la potenza della sua vettura con la bilancia del farmacista, distribuendola con maggiore o minore parsimonia là dove era necessario, arrischiando con consapevole bravura lungo i tratti più impegnativi del bianco nastro stradale.

La gara ha dato altri vincitori, ma il paragone non regge. Non voglio essere frainteso. Vittadini, Pelli, Gianmarini, Caneva, Del Prete, Perona, hanno compiuto imprese degne della citazione, ma il successo di Cunico è stato una cosa diversa.

Una cronaca breve. Velocissimo inizio di Cunico che si aggiudica la prova AUTOSPRINT che viene caratterizzata dal primo colpo di scena. Zini, che nella classifica del campionato era alle spalle dell'alfiere del Jolly, finisce con il muso della sua Autobianchi in mare per una uscita di strada. Per uno dei pretendenti al successo che si perde nell'anonimato, un Del Prete che ottiene il secondo miglior tempo. La prova Fiamm, la più lunga ed impegnativa che Cunico si aggiudica davanti a Del Prete e Vittadini, vede i ritiri di De Vidal, che bene aveva impressionato nella prova precedente, e di Carlino per noie meccaniche. Nella prova Fiat Ricambi, una salita tortuosa ed una discesa molto guidata, è ancora Cunico a menare la danza davanti a Pelli e Vittadini. La prova successiva vede il ritiro di Gasole per rottura motore. Il prologo si chiude con la prova Agip che è appannaggio di Cunico e vede i clamorosi ritiri di due dei suoi più diretti avversari alla vittoria finale, il vincitore della passata edizione Comelli, per rottura della pompa dell'olio e Cinotto per ribaltamento.

Si riprende la mattina del giovedì con la prova AACC Sardegna, nel corso della quale essendo ormai la gara nelle sue mani, Cunico lascia sbizzarrire gli avversari. Questa prova è vinta da Del Prete davanti a Dini e Perona. nella seguente sarà la volta di Gianmarini ad imporsi, mentre Pelli si aggiudicherà la « Conrero » e Gianmarini sarà nuovamente il più veloce nella Tissoquartz. A questo punto i concorrenti partecipanti al campionato Autobianchi dovrebbero ancora effettuare la « Opel » e la « Lana Gatto », ma un blocco stradale convince gli organizzatori all'annullamento delle stesse dirottando in anticipo i concorrenti verso il molo del porto vecchio dove gli stessi riceveranno il giusto applauso della folla presente.

c. b.