



Così (in 42) al traguardo

1. Carello-Perissinot (Lancia Alitalia) 2.52'58"; 2. Vudaferri-Bonaga (Lancia Stratos) 2.56'24"; 3. Wittmann-Deimel (Opel Kadett) 2.58'01"; 4. Verini-Scabini (Fiat 131 Abarth) 2.59'02"; 5. Pasetti-Pirolo (Fiat 131 Abarth) 2.59'48"; 6. Zordan-Dalla Benetta (Porsche Carrera) 3.00'00"; 7. Pittoni-Borghini (Alfa Romeo Alfetta) 3.02'19"; 8. Tauffer-Sartoretto (Porsche Carrera) 3.03'24"; 9. Cerrato-Guizzardi (Opel Kadett) 3.05'16"; 10. Presotto-Perissutti (Opel Kadett) 3.05'40".

GRUPPO 1

Classe fino a 1000: 1. (37) Spongia-Catto (A 112) 3.37'31".

Classe fino a 1150: 1. (34) Fren-Gabasio (A 112) 3.32'55"; 2. (39) Sarzano-Motta (A 112) 3.48'48".

Classe fino a 1300: 1. (24) Francia-Masi (Simca R2) 3.17'09"; 2. (32) Pertegato-Tresse (Simca R2) 3.29'09"; 3. (41) Zenere-Carlotto (Simca R2) 3.51'55".

Classe fino a 2000: 1. (9) Cerrato-Guizzardi (Kadett GTE) 3.05'16"; 2. (10) Presotto-Perissutti (Kadett GTE) 3.05'40"; 3. (12) Bauce-Degan (Kadett GTE) 3.07' e 36"; 4. (18) Alber-Stadler (Kadett GTE) 3.12'31"; 5. (20) Moruzzi-Calzolari (Kadett GTE) 3.14'26"; 6. (22) Tarditi-Lagazzi (Kadett GTE) 3.15'37"; 7. (25) Wendel-Weber (Kadett GTE) 3.17'58"; 8. (27) Zanetti-Pattaro (Kadett GTE) 3.19'40"; 9. (33) Pons-Gatti (Kadett GTE) 3.31'19".

GRUPPO 2

Classe fino a 1300: 1. (23) Giampietro-Tiso (Simca R2) 3.16'44"; 2. (38) Ambiver-Lopez Pegna (Volvo 66) 3.41'45".

Classe fino a 2000: 1. (7) Pittoni-Borghini (Alfetta GT) 3.02'19"; 2. (11) Piva-Consuma (Kadett GTE) 3.06'53"; 3. (14) Noberasco-Damonte (Kadett GTE) 3.08' e 43"; 4. (17) Messman-Gruber (Kadett GTE) 3.12'25"; 5. (21) Hermann-Hess (Kadett GTE) 3.14'57"; 6. (26) Mandelli-Boggio (Kadett GTE) 3.19'07"; 7. (30) Salice-Garbo (Kadett GTE) 3.28'25"; 8. (35) Ottolenghi-Lorenzetto (Ascona SR) 3.33'48".

GRUPPO 3

Classe fino a 2000: 1. (28) Dal Ferro-Dona (Fiat Abarth 124) 3.21'18"; 2. (31) Dal Flor-Bizzotto (Fiat Ab. 124) 3.28'39"; 3. (36) Gottardo-Schiavon (HF 1600) 3.34'19".

Classe oltre 2000: 1. (8) Zordan-Dalla Benetta (Porsche C) 3.00'00"; 2. (8) Tauffer-Sartoretto (Porsche C) 3.03'24"; 3. (16) Perazio-D'Angelo (Porsche C)

GRUPPO 4

Classe fino a 1300: 1. (42) Cabianca-Marangoni (Fiat X-1/1) 3.58'12".

Classe fino a 2000: 1. (3) Wittmann-Deimel (Kadett GTE) 2.58'01"; 2. (4) Verini-Scabini (Fiat 131 Ab.) 2.59'02"; 3. (5) Pasetti-Pirolo (131 Ab.) 2.59'46"; 4. (13) Corradin-Roggia (Fiat 124 Ab.) 3.08'42"; 5. (15) Bonzo-Visconti (124 Ab.) 3.09'14"; 6. (29) Cappello-Miclet (Fiat 124 Ab.) 3.24'43".

Classe oltre 2000: 1. (1) Carello-Perissinot (Stratos) 2.52'58"; 2. (2) Vudaferri-Bonaga (Stratos) 2.56'24"; 3. (19) Pregrasso-Monradi (Porsche C) 3.12'54"; 4. (40) Leati-Pasini (Stratos) 3.49'21".

CLASSIFICA TROFEO A 112

1. Bettoga-Albertoni 1.35'03"; 2. Fusaro-Trevisan 1.35'09"; 3. Gasole-Sodano 1.36'33"; 4. Comelli-Laiolo 1.38'53"; 5. Mirri-Mazzanti 1.36'57"; 6. Dascchio-Longo 1.39'05"; 7. Fagetti-Rizzardi 1.40'09"; 8. Perisco-Galvani 1.40'47"; 9. Gianmarini-Bertola 1.41'04"; 10. Rebulli-Mantase 1.41'31"; 11. Dimrool-Pardoni 1.41'48"; 12. Franzolin-Bulfonti 1.42'53"; 13. Torchio-Omodei 1.44'20"; 14. Marinelli-Fiori 1.44'47"; 15. Meruzzi-Campels 1.45'24"; 16. Agostoni-Seosna 1.46'13"; 17. Peni-Brevetti 1.47'16"; 18. Felcetta-Cialaghi 1.47'27"; 19. Bolzani-Boni 1.51'02".

Così le speciali

P.S. «A» Monte di Malo: 1. Pregliasco (Lancia Stratos) 3.25"; 2. Carello (Lancia Stratos) 2'28"; 3. «Tony» (131 Abarth) 3'29"; 4. Verini (131 Abarth) 3'32"; 5. Casarotto (Lancia Stratos) 3'34".

P.S. «B» Muzzolon: 1. Carello 5'14"; 2. Pregliasco 5'15"; 3. Verini 5'21"; 4. «Tony» 5'25"; 5. Casarotto 5'28".

P.S. «C» Selva di Trissino: 1. Carello 7'27"; 2. Wittmann (Kadett GTE) 7'30"; 3. Pregliasco 7'32"; 4. Dalla Pozza (Porsche Carrera) 7'35"; 5. Zordan (Porsche Carrera) 7'35".

P.S. «D» Cima Tempo: 1. Carello 13'22"; 2. Casarotto 13'31"; 3. Pregliasco 13'35"; 4. Verini 13'37"; 5. Dalla Pozza 13'38".

P.S. «E» Monte Corno: 1. Wittmann 15'50"; 2. Pregliasco 15'53"; 3. Dalla Pozza 16'13"; 4. Vudaferri (Lancia Stratos) 16'23"; 5. Casarotto 16'24".

P.S. «A1» Monte di Malo: 1. Pregliasco 3'30"; 2. Casarotto 3'31"; 3. Carello 3'32"; 4. Vudaferri 3'34"; 5. Zordan 3'36".

P.S. «C1» Selva di Trissino: 1. Wittmann 7'37"; 2. Carello 7'39"; 3. Zordan 7'40"; 4. Dalla Pozza 7'45"; 5. Casarotto 7'47".

P.S. «F» Quargenta: 1. Carello 11'05"; 2. Casarotto 11'11"; 3. Vudaferri 11'36"; 4. Pasetti (131 Abarth) 11'39"; 5. Verini 11'42".

P.S. «G» Altissimo: 1. Casarotto 11'00"; 2. Carello 11'01"; 3. Vudaferri 11'11"; 4. Zordan 11'19"; 5. Verini 11'31".

P.S. «H» Monti: 1. Vudaferri 16'01"; 2. Carello 16'07"; 3. Zordan 16'11"; 4. Verini 16'36"; 5. Pasetti 16'58".

P.S. «F1» Quargenta: 1. Carello 11'12"; 2. Vudaferri 11'13"; 3. Zordan 11'23"; 4. Verini 11'34"; 5. Pasetti 11'42".

P.S. «G2» Altissimo: 1. Vudaferri 11'00"; 2. Carello 11'00"; 3. Noberasco (Opel Kadett GTE) 11'04"; 4. Zordan 11'10"; 5. Verini 11'12".

P.S. (1) Campogrosso: 1. Carello 6'45"; 2. Vudaferri 7'09"; 3. Zordan 7'04"; 4. Pasetti 7'05"; 5. Bonzo (Fiat 124 Sport) 7'07".

P.S. «L» Pedescala: 1. Carello 6'48"; 2. Vudaferri 6'49"; 3. Zordan 6'53"; 4. Verini 6'57"; 5. Pasetti 6'58".

P.S. «E1» Montecorno: 1. Carello 15'24"; 2. Wittmann 15'41"; 3. Vudaferri 15'05"; 4. Verini 16'24"; 5. Zordan 16'30".

P.S. «A2» Monte di Malo: 1. Wittmann 3'33"; 2. Zordan 3'33"; 3. Verini 3'34"; 4. Pittoni (Alfetta GTV) 3'36"; 5. Vudaferri 3'37".

P.S. «D1» Cima: 1. Wittmann 13'27"; 2. Zordan 13'47"; 3. Verini 13'57"; 4. Presotto (Opel Kadett GTE) 14'08"; 5. Vudaferri 14'09".

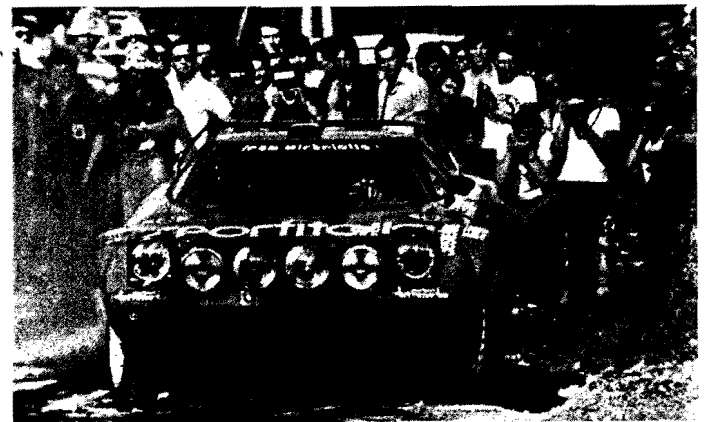
P.S. «M» Valstagna: 1. Vudaferri 7'49"; 2. Carello 8'04"; 3. Pasetti 8'10"; 4. Bonzo 8'19"; 5. Tauffer (Porsche Carrera) 8'24".

Classifica C.I.R. (dopo 7 prove)

Pregliasco p. 132; Ormezzano 130; Pittoni 118; Vudaferri 115; Ballestrero 112; Verini 110; Carello 105; Lucky 90; Tony 45; Cerrato 38.

Trofeo 70 HP (dopo 7 prove)

1. Bettoga punti 300; 2. Pelgata 141; 3. Tabaton 125; 4. Comelli 124; 5. Turretta 120; 6. Fusaro 101; 7. Casole 92; 8. Guizzardi 72; 9. Opizzi 58; 10. Baldan 48; 11. Torchio 41; 12. «Cameleo» 38; 13. Orlandini 36; 14. Torriani 34; 15. Riganti 32; 16. Gianmarini 29; 17. DA Schio 26; 18. Facetti 24; 19. Mirri 24; 20. Stroh 22.



DALL'INVIATO

VICENZA - Il rally dei lunghi coltelli, dei propositi di vendetta covati per otto mesi, della rivincita dei piloti « non di casa » contro i locali, intesi in senso più generale e cioè « triveneto », si è puntualmente corso, come ci si attendeva, sulle strade del vicentino e dell'altopiano di Asiago. Al contrario dell'edizione precedente, novembrina, con pioggia, nebbia e neve, si è corso il 5. Rally Campagnolo, il primo valido per il campionato europeo, sotto un sole cocente che ha fatto da ironico e faticoso contrappasso all'entrata in vigore dell'uso obbligatorio dell'abbigliamento ignifugo.

Hanno vinto Tony Carello e Maurizio Perissinot con la Lancia Stratos Alitalia, ma ha vinto soprattutto Carello, il pilota ufficiale che nella passata edizione fu al centro di tutte le critiche per la sua imprevista arresa a troppi avversari di certo meno favoriti di lui alla partenza. Quest'anno Carello non era certo il favorito. Chiamato all'ultimo momento per fare da spalla al compagno di squadra Pregliasco in non perfette condizioni fisiche, ha risposto al quasi nullo pre-gara con una prestazione superlativa perché costellata da una marea di contrattampi meccanici ed ottenuta in un ambiente decisamente « ostile », di fronte a spettatori (tanti, certamente troppi ed incontrollabili) poco disposti a concedergli una valida credibilità.

Chi non ha vissuto la vigilia venticinna non potrà mai capire che cosa significhi oggi un rally in Veneto. Tante radio, una dietro ogni angolo, televisori locali, giornali del posto, hanno creato una tensione inimmaginabile con i piloti « bombardati » da interviste continue tutte sullo stesso « leit motiv ». Una ambientazione cui nessuno è rimasto estraneo e che è stata patita da tutti, in molti casi con errori pagati duramente.

Il pubblico, allora, ha risposto come era logico prevedere. Quel pubblico che di per sé è da tempo al centro delle preoccupazioni, questa volta ha veramente rotto gli argini della umana capacità di « contenimento » di un organizzatore. A Monte di Malo come nella speciale di Monti, a Valstagna come a Selva di Trissino, la muraglia di gambe ha ridicolizzato il giro d'Italia ciclistico. I piloti spesso dovevano cambiare il raggio di curvatura già impostato per la presenza di persone e di auto inopportune. Una folla che si apriva al passaggio delle auto come nella Targa Florio dei tempi leggendari. La stessa leggerezza con una drammatica aggravante in più. Oggi il pubblico è sempre più smaliato: delle curve, dei controsterzi, dei nuovi assetti poco spettacolari sa già tutto e, purtroppo, spesso non si diverte più, o non si diverte abbastanza. Escono allora alla luce, con allucinante analogia temporale, i « pitrennotisti dei rallies », i killers che sapientemente distribuiscono infida ghiaia nelle curve cieche, che spandono sabbia nel punto di atterraggio dei

La sfida-alla-veneta ha toccato vertici di grande polemica, tradotta in sfrenata presenza di pubblico

CARELLO batte anche le radio!

Tony Carello, con Perissinot, si è vendicato della brutta figura del '76 (in alto a sinistra). Il pubblico è stato però il grande protagonista votato com'è al suicidio. Lo documentano a sinistra Vudafieri (2. arrivato), sotto Wittman (3.) e a destra Bauce (12.) nei loro incredibili passaggi. Da notare le gomme strettissime della Stratos di Vudafieri, ultima versione-terra della Pirelli



La MITROPA la vuole WITTMANN

VICENZA - I tedeschi MESSMAN-GRUBER, diciassettesimi classificati su di una Opel Kadett Gr. 2, sono passati in testa alla Mitropa Cup con 93 punti davanti ai connazionali HERMANN-HESS (Kadett Gr. 2 21. classificati) con 83 ed a WITTMANN con 79 che pare il chiaro favorito. AUGUSTIN, con 64 punti è quinto e primo degli italiani davanti a TOGNANA con 62.



● VERINI (foto a fianco) al riordinamento notturno di Vicenza era infuriato come non mai. Partiva per primo ed in ogni speciale incontrava tre o quattro macchine di spettatori in allegria passeggiata da brivido!

● Nelle varie prove speciali, nei gruppi 1, 2 e 3 si sono alternati questi vincitori: Gr. 1-11 volte PRESOTTO (una ex-aequo), CERATO 5, BAUCE e TOGNANA 1, AUGUSTIN e GERORG 1 ex-aequo. Gr. 2 PITTONI 17, NOBRASCO 1. Gr. 3 ZORDAN, TAUFER 2 e TORMENE 1.

● A margine del rally, l'ufficio stampa è stato questa volta perfetto. L'unione del tris De Checchi (ufficio stampa vero e proprio), Massagrande (Pubbliche Relazioni) e Fittà (Informazioni Gestetner) ha fatto mirabile cui non si era molto abituati.

● Il felice momento di ANTONELLA MANDELLI è continuato anche al Campagnolo. Per la prima volta FABRIZIA PONS, con polso e vettura a pezzi, è stata battuta. Anche nel settore femminile qualche cosa si sta muovendo e le nuove leve crescono a meraviglia.

● Con perfetto tempismo all'introduzione della regola della tuta ignifuga, l'ex pilota torinese, GLORIOSO, si è presentato alle verifiche con un pacco di sue tute (Sparco) da vendere. Ha fatto affari d'oro e se ne è tornato a mani vuote (e portafoglio pieno).

dossi, che addirittura arrivano adesso alla nuova tecnologia delle macchie d'olio. C'è sempre più sete di numeri di alta acrobazia, un'arte che i piloti non sono tenuti a conoscere essendo il solo compito loro quello di guidare e se possibile, al massimo delle loro capacità.

La titolazione europea non ha richiamato molti piloti stranieri, e tutti questi erano attirati più che altro dalla contemporanea validità per la Mitropa Cup. Tra questi comunque, il giovane e sempre più promettente Wittmann, in coppia con il collega della televisione austriaca, Deimel, è stato tra i più brillanti protagonisti della gara con la sua Opel Gr. 4, con tempi molto rapidi nei tratti sterrati (e applausi continui) nonostante adottasse come gomme gli oramai superati, agli alti livelli, MS 35 della Pirelli, una novità per lui, da sempre fedelissimo dei Barum cecoslovacchi. Proprio Wittmann, all'arrivo è stato vivacemente polemico con gli organizzatori che hanno soppresso alcune prove di terra. Lì, a suo giudizio, avrebbe potuto seriamente infastidire il suo diretto avversario, Vudafieri, per il secondo assoluto.

Con pochi stranieri al via, tutto l'interesse era per i bigs impegnati nel campionato italiano e questi c'erano proprio tutti anche se per molti la presenza è durata troppo poco.

I due leaders del campionato, quello vero e cioè Pregliasco, e quello da tutti erroneamente indicato (CSAI compresa) e cioè Ormezzano (due punti sono a vantaggio del pilota Lan-

cia) sono spariti quasi subito, con loro Ballestrieri e «Tony» e più avanti altri tra cui gli sfortunatissimi locali Dalla Pozza e Casarotto. Il rally ha trovato allora vivacità nelle disavventure di Carello, Vudafieri e Verini, disavventure superate comunque al meglio per i due piloti Stratos e con molta più sofferenza (e tanto mestiere) da Verini, decisamente sempre capace di finire con la 131 Abarth, una vettura che, in tutti i casi, non si è dimostrata fragile come tradizione nelle mani ormai esperte di Pasetti che, con Degan, si è presa la bella soddisfazione di un lusignhiero quinto assoluto davanti all'idolo di casa, vincitore dell'edizione passata, Zordan.

Anche Zordan era al centro delle attenzioni. Ha corso con la abituale generosità e con i soliti limiti che gli scarsi mezzi gli impongono. Si è difeso sempre con orgoglio ed ha pagato cara una «musata» a Valstagna. Nel Gr. 3 resta, comunque il più forte, anche se Tauffer come abitudine è stato un leone (fastidi a parte) e se Ambrogetti si è purtroppo fermato quando cominciava a segnare tempi da assoluto, dopo quel minimo di prove indispensabili per trovare l'adattamento alla nuova vettura.

Nel Gr. 2 non c'è stata praticamente lotta. Sparito subito Ormezzano, Pittoni ha pensato soprattutto a non farsi scappare la buona occasione a di-

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 48

CONTINUAZIONE DA PAG. 47

sposizione, nè, d'altronde, Piva si è voluto buttare in una lotta-confronto troppo rischiosa, specie adesso che si ritrova una macchina non più a iniezione come un tempo e decisamente meno potente dell'Alfetta GT.

La lotta c'è stata eccome, invece, nel Gr. 1, ed è stata una sfida che ha ricordato quelle di un tempo tra Brai e Presotto. Il «leone di Pordenone», in un simpatico recupero da tanto auspicato, si è ritrovato a combattere con un rappresentante dell'ultima scuola-Opel, il torinese Cerrato, ben deciso, lui più degli altri, a difendere l'onore degli «esteri». Cerrato, a Vicenza, ha corso soprattutto per dimostrare anche a se stesso di non avere timori riverenziali ed il fatto di essersi sbarazzato abbastanza facilmente di tutti gli avversari con l'eccezione del solo Presotto, in grande rimonta alla distanza (allorché si è ritrovato il mezzo tra le mani di nuovo con l'assetto giusto dopo un'uscita) lo conferma ampiamente. Non si è detto di Ballestrieri e di «Lucky» con i loro «preoccupanti» Gr. 4 Mobil-Contrero. Ne dirà la cronaca, comunque non hanno avuto assolutamente fortuna e la corsa ha patito molto la loro defaillance.

Più che mai nessuno è profeta in patria

Con la vittoria di Carello al Campagnolo, è tornato in auge il vecchio detto «nessuno è profeta in patria». Ci si era forse un poco illusi, qualche mese fa, ma ora tutto è tornato a posto perché il tempo è sempre il miglior setaccio. Chiarito questo si può notare come proprio queste gare siano quelle agonisticamente più valide. Nonostante i tanti ritiri, la classifica ha vissuto di vere lotte ed i distacchi sono tutti dignitosi. E' la sola occasione, assieme al Rally dell'Elba, dove quest'anno lo si può notare. Ed in questo i veneti, dove il rallysmo impera, hanno vinto ancora.

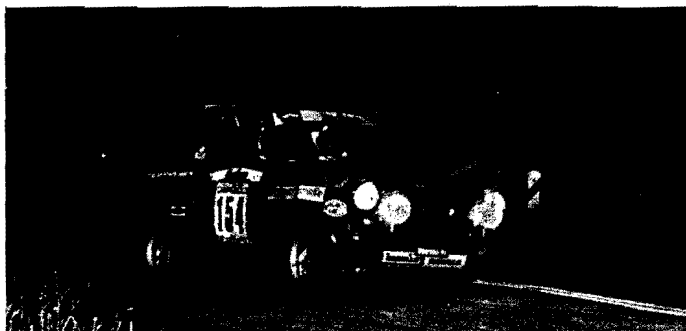
C. C.

BELLESTIERI subito fuori assieme a ORMEZZANO

VICENZA - Alle 15 e un minuto il Campagnolo si mette in movimento. Lo spirito è quello di un grande TRN dove tutti debbono partire a piede giù. Non c'è pietà per chi è sconfitto, qui non si corre con un occhio alla distanza, bisogna tirare dall'inizio alla fine. Il caldo è terribile, soffocante ed i piloti sembrano confetti dentro le loro nuove tute ignifughe, con i passamontagna che li rassomigliano a tanti «nappisti».

Si inizia con un ritardo. A Malo, ambulanza e carro attrezzi non sono al loro posto ed è indispensabile una sosta nelle auto-forno. Ad accrescere il clima caldo della vigilia ci pensa il sole mentre una folla incontenibile è ad aspettare i primi che non si riesce a capire dove possano passare. Quella di Malo è una prova cortissima, di terra, e tutti sono racchiusi in un pugno.

Il vero rally incomincia comunque nella successiva «Muzzolon», una prova che tutti si chiedevano dove finisse per un allungamento imprevisto del percorso. In una curva in asfalto, con un poco di brecciolino, BALLESTRIERI, che è il primo a passare, finisce fuori con un volo pauroso ma senza danni. «RUDY» sale la scarpata in cui è finito mentre arriva «LUCKY» rimasto dentro per miracolo. Tutti passano più o meno indenni tranne ORMEZZANO che imita, ma per ragioni diverse, Ballestrieri trovando la compagnia giusta per lanciare in vetive comuni ed unidirezionali. Per il rally è un momento di panico perché contemporaneamente arriva il ru-



Non ha avuto, al solito, fortuna l'ottimo Simontacchi che ha dominato all'inizio prima di decidere di ritirarsi per il ritardo causa una foratura

Bettega campione matematico A-112

VICENZA - Al confronto di Paganini che si rifiutava nella maniera più categorica di concedere il bis, il trentino Bettega si ripete viceversa spesso e volentieri in questo Trofeo A 112 70 HP che lo vede nettamente al comando nella classifica generale e praticamente già matematico campione.

Fuor di metafora, l'avranno capito in molti che Bettega, simpatico e baldo «duccetto» di questo Trofeo e, coi vari Pelganta, Tabaton, Turetta, Comelli, Fusaro, Mirri, è uno tra i piloti migliori in senso assoluto che il rallysmo minore possa oggi vantare. Quel Bettega, che dopo i brillanti successi colti in Sicilia, all'Isola d'Elba e alle 4 Regioni, ha bissato il risultato anche nel Rally Campagnolo.

Un bel successo, insomma, di Bettega, che in un continuo evidentissimo crescendo di forma e di rendimento ha vinto, nonostante l'assenza della sua gentile consorte quale «navigatrice», sostituita in questa occasione da Albertoni, da dominatore nonostante le innumerevoli difficoltà previste dalle prove speciali in programma.

Alle spalle di Bettega, al secondo posto, una promessa che è senza dubbio già «qualcuno». Ci riferiamo, è chiaro, a Fusaro che sul piano agonistico e tecnico continua a crescere autorevolmente di gara in gara. Per il resto poi un ottimo terzo posto di Gasole protagonista di una pregevolissima gara, un quarto posto di Comelli che il suo posto fisso tra i maggiori e migliori partecipanti al Trofeo se lo è da tempo assicurato (e l'ha fatto vedere ancora una volta al Campagnolo nonostante la rottura degli ammortizzatori nell'ultima prova) ed elogi in fascio per Mirri, venuto prepotentemente alla ribalta dopo un... inizio in sordina. E' chiaro che il pilota del Jolly continuerà a crescere come ha fatto al Campagnolo e diventerà certamente un cliente difficile per tutti specie se la «buona sorte» gli darà una mano.

Ancora da ricordare tra i migliori Daschio, Facetti, Persico e Gianmarini e gli sfortunati Tabaton, Turetta, Simontacchi.

La bella storia del Trofeo A 112 Abarth 70 HP si è quindi arricchita del suo ottavo capitolo di ottimo rilievo tecnico che può degnamente passare alla storia del rallysmo italiano.

Carlo Burlando

more falso del motore di PREGLIASCO. Pare che sia una valvola andata. A Pregliasco viene detto di continuare, ma il figure non appare troppo fiducioso.

Il gioco, però, è appena cominciato: nella successiva Selva di Trissino, «TONY» ha chiari problemi di tenuta di strada con la sua 131 Abarth. Si gira più volte poi la macchina gli «va via» in una curva affrontata in quarta piena. E' una trottola impazzita che piomba su di un palo della luce scambiandolo per un birillo da bowling. L'impatto è tremendo e coriandoli di carrozzeria sono a disposizione degli immancabili collezionisti. Quello che resta è il revival di una vettura da corsa, ma i piloti sono incolumi ed è già tanto. In precedenza anche AGUSTIN, primo italiano nella Mitropa, è volato con il suo Kadett-aquilone. L'impatto con la terra però non è stato dei più felici e la macchina ne avrà per quaranta giorni di carrozzeria, salvo complicazioni.

A Cima sparisce TORMENE, che era stato decisamente brillante con la sua Porsche nella prima speciale. Il motore non ha voluto saperne di continuare. Ma la defaillance Porsche è solo occasionale perché alla ribalta tornano le Kadett di GERBINO e di «LUCKY» che aumentano la lista dei «picchiatori». Per «Lucky» il rally casalingo non era iniziato molto bene, il fatto che sia finito peggio sembra la naturale conseguenza. Avrà altre occasioni per rifarsi. Gerbino invece meno, specie se non arrivano fondi di rinforzo.

VERINI intanto è atterdato da una foratura, con conseguente rottura del cerchio, e dalla rottura del radiatore dell'olio. Ne sai anche CARELLO sempre per una foratura con sospensione ko. Va comunque peggio al suo compagno di squadra Pregliasco (ma REISOLI: «dov'era la collana portafortuna col gruppo sanguigno?») che dopo aver chiesto il possibile e l'impossibile al momento menomato (e in quelle condizioni è andato super

10 anni dopo rally sardo internazionale

ROMA - Proseguendo nella sua politica promozionale in favore dei rally internazionali nelle regioni in via di sviluppo, la CSAI ha accettato la candidatura della Società Alberghiera Costa Smeralda quale organizzatore (insieme con l'A.C. Sassari) del 1. Rally Della Costa Smeralda, la cui data di svolgimento è prevista intorno alla metà del mese di aprile 1978. E' una notizia importante che segna il ritorno dello sport automobilistico isolano ad una grande prova internazionale, a distanza di 10 anni dall'ultima edizione del Rally di Sardegna.

L'iniziativa è stata resa possibile grazie ai buoni uffici del presidente della CSAI Ing. Rogano e del presidente dell'A.C. Sassari Marchese Di Suni su richiesta dell'amministratore delegato del Consorzio Costa Smeralda Hermann Jenny. E' stato già varato un programma a lungo termine: gli organizzatori si sono impegnati di inserire tra qualche anno il rally sardo nel calendario FIA delle prove di campionato europeo.

● ANGELO TABANELLI dopo l'uscita del 4 Regioni è tornato subito nell'esilio di Lugo. Niente più corse per quest'anno ed il suo Commodore in «svendita» veramente ad un prezzo d'occasione. Per informazioni ci si può rivolgere allo 0545-203595.

forte) lo ha visto ammutolire. Anche AMBROGETTI abbandona con l'abitacolo a bagno d'olio. La macchina marcia benissimo, ma continuare è un rischio in quelle condizioni.

Al riordinamento Carello è saldamente in testa mentre VUDAFIERI e CASAROTTO sono in preda a disperazione. Il primo ha corso dall'inizio con la macchina che addirittura si fermava in piena prova speciale ed è ben deciso a non ripartire se non si troverà rimedio ai suoi guai. Il secondo invece, dopo una gara entusiasmante (a parte certe perdite di acqua) ha rotto il cavo dell'acceleratore e deve arrangiarsi come può con uno di una Fiat 600 D. Per Vudafieri il miracolo è possibile, mentre Casarotto, appena riparte, resta col gas accelerato e piomba in mezzo al pubblico. E' il solito tardivo fuggi-fuggi, ma ancora una volta al rally va bene. I cinque spettatori travolti se la cavano con qualche graffio ed una lezione che non scorderanno. Qualche metro più in là altri volontari si offrono e prima o poi l'occasione farà l'uomo ladro.

Vicenza motoristica non ha il tempo di piangere «Lucky» e Casarotto che anche il superbo DALLA POZZA è fermo. Ha ceduto il motore ed un grosso risultato assoluto va in fumo. Con le uscite di strada di BAGGIO, «NICO» e CECCATO la lista dei big termina l'elencazione dei ritirati. I guai continuano comunque per Verini che ha la scocca dietro distrutta ed il ponte che resta attaccato non si sa come, o forse lo sa solo Verini che accetta di non battersi con WITTMANN pensando più al campionato che al prestigio personale. D'altronde un terzo ed un quarto posto non tolgono niente alla fama dell'ex campione europeo, un ritiro invece sì (punti).

C. C.