LA CRONACA

« TONY » attacca ma non dura

SALICE TERME - Resta solo da vedere se saranno gli organizzatori a sfruttarle, magari inserendole nel programma ufficiale, o se interverranno prima i Direttori Sportivi vietandole ai loro piloti. Quello che è certo è che ormai le ultime prove della vigilia sono tradizionalmente destinate a far notizia. Dopo Pinto in Sicilia e Cerrato all'Elba qui è stato Federico Ormezzano a rendere inservibile la macchina di gara. Il biellese, cercando di scoprire perché mai non si riusciva a trovare un assetto decente alla sua Alfasud, ha finito il 4 Regioni ventiquattr'ore prima del via. Lo ha finito contro un cartellone elettorale proprio sul vialone d'arrivo. Oddio, la macchina magari avrebbe anche potuto essere recuperata ma visto i problemi (insoluti) si è preferito lasciar perdere...

Partono in 183: fra gli altri non hanno verificato Wittmann, Zordan, Coleman, Cola e Guggiari, lui pure ha rotto il Beta-Montecarlo-Dal Monte nelle prove. Sulla pedana di partenza Mannini avanza un pronostico: *« La prima speciale la vince Cerrato »*. Sbaglia di poco visto che il pilota della G.M. è secondo, per otto secondi, proprio dietro a Tony e Mannini. Terzo è Verini con l'Ascona. Fra i migliori non c'è Kleint. Il tedesco ha un raccordo dei freni, quello della ruota posteriore sinistra, svitato e alla prima staccata violenta si trova con il pedale a fondo corsa e sbatte. Riesce a ripartire ma la sua gara è virtualmente finita anche se a fine prova riescono a sistemargli i freni e a sostituire la scatola guida. Per Tonino Tognana iniziano i problemi malgrado il tredicesimo tempo: rompe infatti la cinghietta del ventilatore.

Nella seconda speciale Tony continua a menare la danza lasciandosi dietro Bettega a 14", Pasetti a 18" come Cerrato che ha fatto la prova con gomme un po' più dure del dovuto. Perde qualcosa Lucky che si gira, Tognana rompe un'altra cinghia e sparisce. Tabaton che ha rotto il cambio della sua Stratos. Escono di gara e di strada, Bagna con la Stratos e Dean con l'Escort.

Tutto immutato al vertice anche dopo la terza P.S. ancora vinta da Tony con i tre « 131 » (Pasetti, Bettega, e Zanini) subito dietro. Invece perde una manciata di secondi e il secondo posto in classifica Cerrato che, nella discesa di Oramala, si ritrova con le ruote posteriori bloccate. Si ferma Fusaro con la Ritmo (« ho fatto un drittino ») e Rossi che invece, per fare le cose in grande, vola per qualche decina di metri, distrugge una vigna e la Ritmo « 4 Rombi ». I suoi tentano un consulto per cercare di stabilire se valga la pena di portare bombole e cannello per recuperare il motore ma poi ad un esame più attento si accorgono che anche il motore

CONTINUA A PAGINA 42

Finalmente, dopo la Sicilia, un arrivo per Cerrato-Guizzardi, decisamente incontenibili e da assoluto con la loro Kadett Gr. 2 nelle prove d'asfalto
At least, after Sicily, Cerrato-Guizzardi reached the finish, definitely uncontainable and good for the overall results, with their gr. 2 Kadett on tarmac

mo impegno pesante con la macchina tedesca.

A proposito di Pantaleoni (ma la cosa riguarda anche Bonzo, undicesimo alla fine, « Tchine » e tanti, troppi altri) è bene ricordare il giallo di Giovà che poi è l'escalation della stupidità. E della violenza. Spargere terra nei tornanti non è né bello né intelligente, farlo sul veloce può essere criminale ma lanciare terra e pietre contro le macchine che passano è decisamente demenziale.

Eppure è successo.

Da ricordare c'è anche l'escalation (abituale d'accordo con il trofeo Alitalia, ma lo stesso importante) delle Fiat private in gara. Un anno fa qui erano 29 al via, quest'anno sono state 58, sei più delle Opel. Diverse anche le Ritmo per l'attesa sfida tra scuderie e soprattutto preparatori.

Almeno al via — ce n'erano 15 — perché all'arrivo se ne sono contate solo quattro con la meglio piazzata, quella di Carini, al ventiquattresimo posto. Come dire che il ritmo non è ancora quello di John Travolta né la resistenza quella per una ventiquattr'ore di rock and roll. Questo al di là della proverbiale cattiva stella di Mirri che in certo senso ha ripetuto il suo 4 regioni del '78. Allora all'ultima prova ruppe la leva del cambio lasciando via libera a Carini, quest'anno ha cambiato solo il tipo di rottura. Resta da vedere quanto sia peggio fermarsi alla fine che andare a casa nella prima metà di gara... In ogni modo a fermarsi sono stati davvero parecchi se in parco chiuso sono entrate 63 delle 183 macchine partite e fra quelle che sono rimaste per strada molte lottavano per le posizioni alte e altissime della graduatoria. Che poi molti pezzi grossi abbiamo abbandonato nella prima notte può spiegare l'aria che tirava da queste parti.

Infine gli stranieri. Non c'erano solo Zanini e Kleint, che ha fatto così in fretta a sparire da rendere impossibile il confronto-rivincita fra la Ascona preparata in Germania e quella fatta da Conrero per Verini, ancora una volta K.O. ma ancora in progresso. C'era, ad esempio, Hainbach con la solita Ford Escort ed il tedesco che non aveva praticamente provato ha fatto la sua gara puntando sulla regolarità attento a non fare errori. Non ne ha fatti e si è ritrovato tredicesimo, secondo di un gruppo due che ha trovato incertezza proprio per la piazza d'onore grazie a Canobbio e « Tchine », il monegasco. Un po' deluso è stato Gardavot tenuto sempre a debita distanza dai porschisti di casa nostra come pure Pallanca, l'altro monegasco, finito ancora più indietro

Guido Rancati

rally 4 REGIONI

Trofeo iper

Così al traguardo

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Bettega-Perissinot (Fiat 131 Abarth) 4.40'42"; 2. Zanini-Petisco (Fiat 131 Abarth) 4.43'40"; 3. Cerrato-Guizzardi (Opel Kadett GTE) 4.45'26"; 4. Pasetti-Pirollo (Fiat 131 Abarth) 4.46'58"; 5. Presotto-Sghedoni (Ford Escort) 4.52'35"; 6. Pasutti-Bisol (Porsche Carrera) 4.53'30"; 7. Gerbino-Bertone (Opel Kadett GTE) 4.56'20"; 8. Pantaleoni-Maida (Porsche Carrera) 4.56'20"; 9. Torchio-Nizzotto (Porsche Carrera) 4.59'41"; 10. Crucitti-Ravera (Porsche Carrera) 5.00'50".

GRUPPO 1

Classe 1150: 1. Del Zoppo-Bartolich (Peugeot 104) 5.35'07"; 2. (43) Caredda-Villasanta (Fiat 127) 5.52'26"; 3. (48) Tonizzo-Breggio N. (Fiat 127) 6.03'58"; 4. (50) Persico-Quarantini (Peugeot 104) 6.10'14"; 5. (55) Lusa-Rambelli (Fiat Ritmo) 6.26'24"; 6. Guerra-Toini (Fiat 127) 6.28'03".
Classe 1300: 1. (51) Cavagion-Carnio (Simca R2) 6.15'42"; 2. (52) Salvietti-Bergamaschi (Simca R2) 6.18'42"; 3. (62) Orsi-Balestrieri (Alfa Romeo GT) 6.45'20"; 4. (63) Pini-Previtali (Simca R2) 7.02'45".
Classe 1600: 1. (45) Ceconi-Palavezzati (Golf) 5.57'25"; 2. (53) Corà-Vardagnega (Fiat Ritmo) 6.24'06"; 3. (59) Giachetta-Baruffi (Golf) 6.38'34".
Classe 2000: 1. (5) Presotto-Sghedoni (Ford Escort) 4.52'35"; 2. (7) Gerbino-Bertone (Opel Kadett) 4.56'16"; 3. (17) Tarditi-Lagazzi (Kadett) 5.11'09"; 4. (23) Facetti-Turati (Kadett) 5.13'26"; 5. (25) Baldini-Utenti (Kadett) 5.22'34"; 6. (28) Fiori-Marina (Kadett) 5.27'54"; 7. (30) «Valentino»-Pisani (Kadett) 5.28'28"; 8. (31) Scarani-Pasotti (Kadett) 5.30'02"; 9. (32) Grosso-Grassi (Kadett) 5.30'17"; 10. (34) Bacchella-Giovanella (Kadett) 5.34'00"; 11. (35) Ferrario-Riva (Kadett) 5.34'04"; 12. (41) Sarzano-Raccà (Ford Escort) 5.47'03"; 13. (46) Galimberti-Bozzini (Kadett) 5.57'31"; 14. (49) Coppini-Gaggini (Fiat 131 Racing) 6.09'35".

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. (38) Fragale-Fornego (Fiat 127) 5.43'31"; 2. Gallina-Ercolani (A112) 5.46'43"; 3. Serra-Migliori (Fiat 127) 6.38'30"; 4. (60) Terzoni-Saviotti (A112) 6.39'21".
Classe 1300: 1. (44) Franzini-Rossi (Citroen) 5.53'37"; 2. (53) Malinverno-Zella (Skoda) 6.24'06"; 3. (57) Curati-Castiglione (Skoda) 6.28'48"; 4. (61) Bossi-Ventura (Fiat 128 C) 6.43'26".
Classe 1600: 1. (24) Carini-Parenti (Fiat Ritmo) 5.21'06"; 2. (29) Perazzo-Montagna (Alfasud) 5.28'02"; 3. (33) Baroschi-Visigalli (Renault Alpine) 5.28'29"; 4. (37) Tiziano-Condotta (Fiat Ritmo) 5.40'01"; 5. (42) Galessi-Gorani (Renault Alpine) 5.50'03".
Classe 2000: 1. Cerrato-Guizzardi (Kadett GTE) 4.45'26"; 2. (13) Hainbach-Scharnagl (Ford Escort) 5.05'16"; 3. (14) Canobbio-Canobbio (Kadett) 5.05'58"; 4. (15) «Tchine»-Delorme (Kadett) 5.06'00"; 5. (18) Bernocchi-Chitarini (Kadett) 5.12'37"; 6. (20) Castelli-Bariani (Kadett) 5.17'03"; 7. (22) Scattolon-Contardi (Kadett) 5.18'11".

GRUPPO 3

Classe 3000: 1. Pasutti-Bisol (Porsche) 4.53'30"; 2. (8) Pantaleoni-Maida (Porsche) 4.56'20"; 3. (9) Torchio-Nizzotto (Porsche) 4.59'4"; 4. (10) Crucitti-Ravera (Porsche) 5.00'50"; 5. (16) Gardavot-Claret (Porsche) 5.08'21"; 6. (19) Pallanca-Audibert (Porsche) 5.14'47"; 7. (27) Di Landro-Zamburlini (Porsche) 5.27'07"; 8. (47) Berisonzi-Bruno (Fiat 124) 6.01'53".

GRUPPO 4

Classe 2000: 1. (1) Bettega-Perissinot (131 Abarth) 4.40'42"; 2. (2) Zanini-Petisco (131 Ab.) 4.43'40"; 3. (4) Pasetti-Pirollo (131 Ab.) 4.46'58"; 4. (11) Bonzo-Cernigai (131 Ab.) 5.02'51"; 5. (21) Ferrari Cuniolo-Poggi (Fiat 124 Ab.) 5.17'40"; 6. (26) Mascandola-Tedeschi (124 Ab.) 5.25'03"; 7. (39) Spalla-Casasco (124 Ab.) 5.45'23".
Classe 3000: 1. (12) Codognelli-Migliorini (Lancia Stratos) 5.04'18".

Trofeo A112

1. Comelli-Del Pup 1.37'37"; 2. Vittadini-Costantini 1.38'34"; 3. Perazzi-Costa 1.39'31"; 4. Perona-Corenna 1.39'37"; 5. Gianmarini-Castagnara 1.40'03"; 6. Faggio-Bossi 1.40'03"; 7. Persico-Gelvani 1.40'35"; 8. Caneva-Donà 1.40'40"; 9. Perugia-Casazza 1.41'08"; 10. Gasole-Sodano 1.41'23"; 11. Belfiglio-Fulcheri 1.41'36"; 12. Mattia-Bricchi 1.41'46"; 13. De Nora-Pasquini 1.41'56"; 14. Cima-Astuti 1.43'18"; 15. Zini-Ravizza 1.43'34"; 16. Gnutti-Dionisio 1.43'35"; 17. Pizio-Maffei 1.43'46"; 18. Bianchi-Panella 1.44'25"; 19. Briglia-Germani 1.46'00"; 20. Leroux-Gatti 1.46'31"; 21. Vedovello-Grigis 1.46'59"; 22. Brizioli-Agdemani 1.47'59"; 23. Palmieri-Sabattini 1.48'42"; 24. Braghieri-Ravanelli 1.50'21"; 25. Alberti-Pacciarini 1.50'34"; 26. Manfredini-«Lela» 1.54'28"; 27. Glorioso-Eazzano 1.55'10"; 28. Marcandali-Gaddi 1.56'56"; 29. Bellino-Maestri 1.57'30"; 30. Cimaz-Finocchiaro 3.06'00".

18-20 maggio 1979

Rally valido per il campionato europeo coeff. 3 e per il campionato italiano coeff. 5

- **Organizzazione:** Automobil Club Pavia
- **Percorso:** Due tappe identiche con 31 prove speciali tutte in asfalto
- **Direttore di Corsa:** Siro Quaroni

Così le Speciali

PRIMA TAPPA

POZZOLGROPPO: «Tony» (Stratos) 6'05"; Cerrato (Kadett) 6'14"; Verini (Ascona) 6'15"; Zanini (131 Ab.) 6'17"; «Lucky» (131 Ab.) 6'17".
ROCCA SUSELLA: «Tony» 14'35"; Bettega (131 Ab.) 14'49"; Pasetti (131 Ab.) 14'53"; Cerrato 14'53"; Verini 15'04".
ORAMALA: «Tony» 8'15"; Pasetti 8'18"; Bettega 8'20"; Zanini 8'24"; Cerrato 8'29".
CASTELLARO: Bettega 5'36"; «Tony» 5'40"; Pasetti 5'42"; «Lucky» 5'44"; Cerrato 5'44".
CAMPANA: Bettega 7'28"; «Tony» 7'29"; Zanini 7'33"; «Lucky» 7'34"; Cerrato 7'35".
AIE DI COSOLA: «Tony» 7'22"; Zanini 7'33"; Bettega 7'41"; Cerrato 7'45"; Pasetti 7'43".
GIOVA': Bettega 13'13"; Zanini 13'21"; «Tony» 13'23"; Cerrato 13'27"; Verini 13'39".
PENICE: Bettega 11'42"; «Tony» 11'46"; Zanini 11'52"; Cerrato 12'02"; «Lucky» 12'09".
CERCHIARA: «Lucky» 6'44"; «Tony» 6'46"; Zanini e Bettega 6'48"; Verini 6'50".
POZZOLGROPPO: Bettega e «Lucky» 6'13"; «Tony» 6'19"; Cerrato 6'21"; Verini 6'24".
ROCCA SUSELLA: Bettega 14'32"; «Tony» 14'34"; Cerrato 14'48"; Verini 14'57"; Zanini 15'01".
ORAMALA: «Tony» 8'09"; Bettega 8'13"; «Lucky» 8'17"; Zanini 8'18"; Cerrato 8'18".
CASTELLARO: Bettega 5'36"; «Lucky» 5'40"; Cerrato 5'44"; Zanini 5'45"; Pasetti 5'46".
CAMPANA: Zanini 7'29"; Bettega 7'31"; Cerrato 7'34"; Pasutti (Porsche) 7'46"; Pasetti 7'48".
AIE DI COSOLA: Bettega 7'25"; Zanini 7'30"; Cerrato 7'37"; Pasetti 7'45"; Pasutti 7'46".
GIOVA': Zanini 13'07"; Bettega 13'14"; Cerrato 13'23"; Pasetti 13'28"; Presotto (Escort RS) 13'29".

SECONDA TAPPA

POZZOLGROPPO: Bettega 6'15"; Cerrato 6'22"; Zanini 6'26"; Pasetti 6'28"; Presotto.
ROCCA SUSELLA: Bettega 14'49"; Cerrato 15'03"; Zanini 15'07"; Pasetti 15'09"; Pasutti 15'27".
ORAMALA: Bettega 8'28"; Cerrato 8'36"; Pasetti 8'38"; Pasutti 8'48"; Presotto 8'51".
CASTELLARO: Cerrato 5'54"; Pasetti 5'56"; Zanini 5'59"; Bettega 6'00"; Crucitti (Porsche) 6'07".
CAMPANA: Cerrato 7'48"; Bettega 7'49"; Pasetti 7'52"; Zanini e Pasutti 7'57".
AIE DI COSOLA: Zanini 7'43"; Bettega 7'46"; Pasetti e Cerrato 7'54"; Torchio (Porsche) 8'02".
GIOVA': Zanini 13'33"; Bettega 13'59"; Presotto 14'07"; Cerrato 14'12"; Gerbino (Kadett) 14'15".
PENICE: Zanini 12'02"; Bettega 12'06"; Cerrato 12'25"; Pasutti 12'29"; Pasetti 12'37".
CERCHIARA: Zanini 7'02"; Bettega 7'04"; Pasutti 7'09"; Pasetti, Cerrato e Gerbino 7'11".
POZZOLGROPPO: Zanini 6'24"; Presotto e Pasutti 6'26"; Bettega 6'28"; Pasetti 6'29".
ROCCA SUSELLA: Pasutti 15'01"; Bettega 15'02"; Presotto 15'03"; Zanini 15'04"; Cerrato 15'05".
CASTELLARO: Zanini 5'29"; Bettega 6'00"; «Tchine» (Kadett) 6'03"; Pasetti 6'05"; Pantaleoni (Porsche) 6'06".
CAMPANA: Pantaleoni 7'49"; Zanini 7'52"; Bettega e Cerrato 7'54"; Gerbino 7'59".
AIE DI COSOLA: Pantaleoni 7'42"; Zanini e Bettega 7'47"; Bonzo (131 Ab.) 7'48"; Cerrato 7'55".

CONTINUAZIONE DA PAG. 41

è rotto. Così, diligentemente, il pilota arriva al parco di assistenza di Varzi con la sola cosa sana: la targa anteriore.

Bettega vince la quarta prova rosicchiando quattro secondi a Tony mentre sparisce Carrotta con la R5 Alpine e Noberasco che non riesce a rimettere in strada la Kadett. Una prova più in là, alla quinta, Tognana rompe la terza cinghia (la rottura di un silent-block ha mandato fuori allineamento il motore) e Ambrogetti, efficace fino a questo punto, rompe la scatola di guida e paga al C.O. 17' che di fatto lo mettono fuori classifica. Così fra le Ritmo la lotta resta circoscritta a Mirri e Carini o se preferite a Dallara e Albanese. Fra i due davanti c'è Mirri, decisamente in palla, mentre Carini dopo tutti i patemi della vigilia, quando sembrava che non dovesse neppure verificare, trova convinzione e tempi. Oltre tutto a Varzi gli hanno risolto i problemi di raffreddamento che lo avevano angustiato nelle prime battute scoprendo che due fili erano stati invertiti e di conseguenza che la ventola girava in senso contrario. A Cosola Tony va all'attacco e riprende 19" a Bettega pur finendo la prova con la gomma posteriore destra bucata. Bettega si rifà (in parte) a Giovà dove vince e lascia Tony a 10".

A Cerchiara, prima del maxi-riordino all'Iper di Montebello, un po' di luce finalmente, per « Lucky » che vince la prova malgrado una serie di problemi al differenziale. Dopo nove prove speciali la situazione è questa: in testa Tony e Mannini con 35" di vantaggio su Bettega-Perissinot, un primo e 17 su Zanini, uno e 38" su Cerrato e Guizzardi, due e 03" su Pasetti-Pirollo. Verini con Rudy è sesto a 2 e 37" e precede Lucky e Pregliasco che, con l'Alfetta, fa quello che può. In gruppo uno, Presotto e Sghedoni (decimi assoluti) se la giocano con Tognana-Cresto. Ford e Opel sono divise da 47" e

Un quarto posto d'obbligo per Pasetti ritornato in vista dell'arrivo

Gerbino-Bertone sono lì, pronti a fare da terzo incomodo. Pasutti e Bisol (noni) invece non è che abbiano troppi problemi a controllare il Gruppo tre. Nel Gruppo « Ritmo » Mirri e Rancati (non io, quello che sa navigare bene) hanno oltre due minuti su Carini e Parenti penalizzati anche ad un C.O. iniziale. Il mega, anzi l'Iper-parcheggio, crea non pochi problemi a chi deve uscire dal parco assistenza per raggiungere la zona riordino e difatti sono in diversi a pagare il ritardo. Fra questi proprio Mirri e Carini. Un paio di chilometri dopo, lo spavento (abbastanza grosso) e per Curatolo la cui Stratos va a fuoco e gli permette di apprezzare il rifinitissimo interno in tessuto ignifugo. Si riprende a fare sul serio e il « grande attack » continua con Bettega e Tony sempre pronti a fare a botta e risposta sul filo di qualche secondo. Così, al secondo passaggio da Pozzolgroppo, la 131 Bianco-rosso-verde mangia altri sette secondi alla Stratos, quella di Tony, mentre in quella di Anna Cambiaghi si rompe un attacco della sospensione proprio a fine prova. Non si risparmia neppure Cerrato che, a Rocca Susella, torna terzo davanti a Zanini che ovviamente corre in chiave europea ma resta ugualmente impressionato. All'arrivo, a Salice, lo spagnolo andrà a cercare il torinese per dirgli *« Tu grande pilota, fantastico! »*.

Peccato che la bagarre è agli sgoccioli. Tony primeggia a Oramala e il suo vantaggio sale a 31" ma è il canto del cigno. Del resto l'ora è davvero mala per Verini che si ferma sulla prova per un guaio all'alimentazione, e per Pregliasco che lo supera solo di una trentina di metri prima di arrendersi con la trasmissione rotta. A Castellaro è la volta di Tony ad abbandonare. Gli si rompe un supporto del cambio e solo per togliersi dalla prova la conclude in seconda. Virtualmente è secondo a 3" da Bettega che ha vinto la prova, in realtà la sua gara è finita. E dieci minuti dopo finisce il calvario di Lucky e della Pons. Erano sesti in classifica a 3'20" da Bettega quando dalla loro 131 si stacca la ruota posteriore sinistra. Saggiamente Ballestrieri « consiglia » a Cerrato di rallentare e le due ultime speciali non hanno molta storia. Almeno non ne hanno per i primi posti perché Tonino Tognana, sempre secondo di gruppo dietro a Presotto, si ricorderà abbastanza a lungo del secondo passaggio del Giovà dove abbandona per la rottura della scatola guida. A Salice Bettega ci arriva con 1'35" su Zanini, 3'0" su Cerrato, 3'42" su Pasetti. Per un buon cinquanta per cento la gara è finita: dei 183 partiti solo 91 sono ancora della partita. Quando si ricomincia l'atmosfera è chiaramente del tipo Ascoli-Roma: nessuno ha certo voglia di rischiare e allora tutti (o quasi) molto attenti a tenere su il piede, quello destro voglio dire. Tarlaschi, 24. con una Escort, e Bellosta, ventiseiesimo con una Porsche, non sono più della brigata. Bettega non deve faticare troppo a vincere la prima e la seconda speciale ma l'emozione vera è Perazio a procurarla. « Speedy » a Pozzolgroppo ha fatto il nono tempo anche perché per una volta non ha forato (nella prima tappa di ruote ne aveva cambiate solo 7) e vede che un salto di nove-dieci posizioni in classifica è possibilissimo. Invece il salto lo fa a Rocca Susella: si procura anche una contusione cervicale e precauzionalmente lo portano all'ospedale di Pavia. Lo dimettono comunque dopo una mezz'ora con una vistosa fasciatura da Tartaruga e subito va a scusarsi con Quaroni: *« In dieci anni è la prima volta che ho provocato la sospensione di una prova speciale... Credi Siro che mi dispiace... »*.

Tanto per tenere fede al nome e alla fama (del giro precedente soprattutto) Oramala crea qualche patema al clan della Seat. Zanini infatti paga 1'20" a Bettega e lascia il secondo posto a Cerrato. In relata lo spagnolo ha « solo » forato e il sussulto (di interesse) non dura poi molto anche se Cerrato va a vincere a Castellaro e a Campana.

Ad ogni modo tutto torna come al via numero due a Giovà, ovvero dopo sette prove speciali, con Zanini al secondo posto e Cerrato al terzo. Meno normale — purtroppo — altre cose che succedono a Giovà. Non c'è molto pubblico ma qualcuno decide di « sporcare » la strada con terra e pietrisco; ne fa le spese soprattutto Pasutti che perde un minuto e mezzo ma rischia (così anche Bonzo che con Cernigai su una 131 « 4 Rombi » è undicesimo. Un folle tenta di lapidarlo e ha anche una buona mira, la pietra colpisce il casco). Discussioni, altro ritardo sulla tabella e poi la decisione di eliminare la ripetizione, in chiusura, della prova. Nel frattempo, dalle immediate retrovie, sono spariti Zandonà e Bulfoni. A far soffrire la « Cantoni e C. » subito dopo ci pensa Sghedoni: Pasetti e Pirollo non hanno i parziali di Presotto nelle ultime prove e al secondo stop, a Varzi, li chiedono proprio al navigatore della Ford che fa... pretattica e sta sulle sue *« Ma non so... aspetta un attimo... lasciami il tempo di dare un'occhiata alle mie gomme... »*. Ma è suspance-burla. Fra i due equipaggi le posizioni sono quelle di prima. La suspence vera, caso mai, la danno nel finale i due meglio piazzati fra le Ritmo. Quando per Mirri sembra fatta, alla terz'ultima prova, problemi alla scatola guida lo inguaiano rilanciando Carini. Così tutto si deve decidere in extremis e in extremis si rompe del tutto la scatola guida alla macchina di Mirri.

g. r.

BEGUIN (PORSCHE) VINCE IL RALLY DI LORENA

Sbatte a 180 orari il leader VINCENT

NANCY - Gara valevole per il campionato europeo rallies, coefficiente 2, il Rally di Lorena ha sofferto della concorrenza del 4 Regioni, e nessun pilota straniero (Demuth era iscritto con una VW Golf Diesel, ma ha rotto il cambio la vigilia della partenza) era presente a questa 25. edizione. Nonostante ciò erano presenti i migliori piloti nazionali del momento (con l'eccezione fatta per Darniche e Therier, che si stanno preparando per l'Acropoli e Jean-Pierre Nicolas, recentemente impegnato nel Welsh Rally con una Chrysler) con in testa Beguin e Vincent (Porsche 3 litri gr. 4), le Fiat 131 Abarth di J. C. Andruet e Michèle Mouton, la Kadett GTE gr. 2 di J. L. Clarr e anche Roussely (Porsche) e Hazard (Porsche).

In gruppo 1, in assenza del famoso Jean Louis Clarr, passato al gr. 2, Beauchef (Escort 2000 RS) era il grande favorito.

Sin dalla prima tappa, Vincent, Beguin e le due Fiat si sono portati in testa al rally, mentre Roussely perdeva molto tempo per una foratura e Dormoy (Porsche) è uscito di strada. In gr. 2 e in gr. 1 Clarr e Beauchef hanno preso il comando, Jean-Hug Hazard, che si era mischiato nella lotta con i migliori del gr. 4, è sfortunatamente uscito di strada prima della metà gara e ha abbandonato dopo aver danneggiato il treno posteriore e la trasmissione.

A Remiremont, alla fine della prima tappa, le due Porsche di Vincent e Beguin si trovavano ancora in testa, davanti alle due Fiat di Jean-Claude Andruet e Michèle Mouton, handicappati dalla mancanza di potenza e il cambio troppo corto per quel percorso estremamente veloce.

Ma gli scarti erano molto piccoli e tutto era ancora aperto nella pioggia e la nebbia della seconda notte. Francis Vincent, al comando con un margine di vantaggio di 19" su Beguin, è passato vicinissimo al dramma nella 21. speciale. A circa 180 kmh è uscito di strada e la vettura si è tuffata nel vuoto da una altezza di circa 25 metri, senza conoscenza Vincent è stato tirato fuori dalla sua Porsche in extremis da parte del suo copilota d'eccezione, Jacques Delaval, prima che la vettura prendesse fuoco. Per fortuna i due se la sono cavata senza gravi danni, comunque senza riportare fratture.

La 911 SC 3 litri di Beguin, favorita per la sua potenza e dalla natura del percorso, non aveva più da preoccuparsi per la vittoria. A causa di questo incidente il rally è stato ritardato e tre speciali sono state annullate. Dopo aver perso le sue note, Beauchef ha lasciato la vittoria in gr. 1 a Haxaire, un notevole pilota locale, al volante di una Simca Rally 3, mentre il gr. 3 e 2 sono stati vinti rispettivamente da Roussely, bene rimontato nella classifica generale, dopo noie iniziali, e da Clarr, decisamente imbattibile con la Kadett GTE, sia in gr. 1 e in gr. 2.

Dei 75 equipaggi partiti, 36 sono stati classificati al ritorno a Nancy dopo 26 speciali realmente disputate.

Jean Paul Renvoize

RALLY DI LORENA - Rally valevole per il campionato europeo, coeff. 2 - Nancy 19-20 maggio 1979.

Classifica: 1. Beguin-Lenne (Porsche 911 SC 31) 3.4'20"; 2. Andruet-Lienard (Fiat 131 Abarth) 3.05'50; 3. Mouton-Conconi (Fiat 131 Abarth) 3.11'37"; 4. Clarr-Fauchille (Opel Kadett GTE) 3.15'23" (1. gr. 2); 5. Meny-Lievere (Alpine V6) 3.18'13"; 6. Haxaire-Bertolotti (Simca Rally 3) 3.33'21" (1. gr. 1); 7. Vaucard-Arnoult (Simca Rally 3) 3. 35'16"; 8. Grandjean-Ruer (Opel Kadett GTE) 3.35'27"; 9. Roussely-Disa (Porsche 31) 3. 36'49" (1. gr. 3); 10. Belliard-Dequin (Renault 5 Alpine) 3.36'58".

Campionato europeo rallies piloti
(dopo 21 prove)

PILOTI	VETTURA	PUNTI
Zanini	(Fiat 131 Abarth)	185
Kleint	(Opel GTE e Ascona)	160
Bettega	(Fiat 131 Abarth)	140
Pregliasco	(Alfa Romeo Alfetta)	125
Coleman	(Ford Escort)	121
Colsoul	(Opel Kadett)	96
« Didi »	(Fiat 131 Abarth)	92
Gronholm	(Fiat 131 Abarth)	90
Bohne	(Volkswagen Golf)	84
Kinnunen	(Porsche Carrera)	80
« Tony »	(Lancia Stratos)	80

Presotto 73 - Haider 66 - Siroco, Rohrl, Airikkala, Wittmann, Vincent, Cerrato e Pasetti 63 - Smoley 58 - Blahna 52 - Clarr 50 - Grondhal e Sallent 48 - Demuth e Baroni 45 - Geitel 44 - Aho, Alen, Vudafieri, Alonso, Mikkola e Beguin 40.

ARIA VECCHIA IN A112

COMELLI dopo l'uscita di BOZZI

SALICE TERME - Con un colpo d'ala veramente stupendo il portacolori della Carnia Corse, Comelli si è aggiudicato sul filo di lana la prima delle due importantissime prove complementari a coefficiente più alto del campionato A 112 70 HP. E' questa una vittoria che premia certamente la brillante corsa di Comelli che ha saputo portare a termine vittoriosamente una gara dalle grosse sorprese, convulsa con rapidi capovolgimenti e scossoni capaci di mandare a ogni prova speciale a carte quarantotto la classifica. L'onore di aprire la serie delle sorprese è toccato al favoritissimo del campionato, lo jollino Cunico, risultato assente, causa impegni grigio verdi, alle verifiche.

Ecco la seconda sorpresa. Autore il baldo alfiere della scuderia Jolly, Bozzi, artefice di prestazioni al « calor bianco » che gli hanno fruttato fino alla settima delle nove « speciali » disputate il premio di leader della classifica provvisoria. Ma il gruzzolo di monete-tempo, raggranellato dallo jollino con le sue ardimentose prove gli sfuggiva di tasca per un fuori strada senza conseguenze e a Bozzi, costretto a dare un addio al sogno di vittoria sperato, restava la soddisfazione morale d'essere stato uno dei personaggi principali della rappresentazione odierna del campionato A 112 70 HP e di essere accumunato nell'applauso al secondo personaggio della giornata: Comelli.

La prova di quest'ultimo è stata la testimonianza di una qualità tecnica e di un temperamento agonistico di primo piano già messi in luce nella passata stagione del campionato e che avranno modo di rifulgere ancora nel corso del torneo. Comelli, oltretutto, si è vendicato con la sorte vincendo quel rally che gli sfuggì nel '78 togliendogli nel momento chiave la grinta per l'assoluto che era, in quel momento, alla sua portata.

A rendere interessante la gara oltre i due citati ci pensava Vittadini, confermatosi l'ottimo pilota messosi in luce nelle precedenti prove del campionato, e che, guidando con perizia ed audacia, si è aggiudicato il posto d'onore. Le brillanti prestazioni dei tre leaders non ci devono però far passare in seconda linea altri piloti che si sono posti in primissimo piano da Perazzi a Perona, da Faggio a Gianmarini, da Persico a Caneva che disputando una corsa irruenta e d'attacco hanno confermato il temperamento e il talento di ottimi rallymen. A testimonianza di quanto la lotta sia stata serrata molti sono stati, nonostante l'accorciamento a metà del percorso, i cedimenti, le rotture, le uscite di strada e i ritardi che alla fine hanno dato il volto definitivo alla gara.

Vittoria-novità, infine, nel settore femminile dove la Lerou, ben coadiuvata dall'esperta Gatti, si è rivelata una pilota capace, quando sarà presente, di lasciare alle rivali soltanto le briciole.

Carlo Burlando