



Un'insegna della nostalgia il «recupero» rallystico della 1000 Miglia...

PERSICO fa tris in Coppa LIMBARA

UORO - Hanno vinto ancora Persico e Muzzetto su Opel Kadett GTE Conrero, confermando il loro stato di grazia (tre storie su tre gare disputate) ma soprattutto ribadendo una schiacciante superiorità nei confronti degli avversari. Il successo del fortissimo equipaggio nuorese in questa seconda Coppa Limbara non è stato messo in discussione neanche dopo che le prime voci dei «ben informati» avevano dato per vincitori assoluti attuali leader del Campionato Regionale di Regolarità Deiana e Saba. Questi ultimi nonostante si siano dovuti accontentare di un 7. posto assoluto quarti dei gruppi 1 e 3, soli che danno diritto ad acquisire il punteggio per il campionato, si è registrata la splendida vittoria dell'equipaggio Tornatore-Visentini (Simca Rally 2 che ha insidiato molto vicino Persico. Al termine della competizione disputatasi lungo le tortuose strade dell'alta Gallura il distacco tra i due è stato di appena 9 decimi di punto. Secondo posto, ne abbiamo già parlato (dona-Solis, al terzo Pellegrini-De Cana a bordo di una Lancia Fulvia acquistata di recente da Casula.

el Campionato di Regolarità dopo tre anni entra nella fase calda, si è avuta la conferma di Deiana e pericoloso avanzamento di Sedone deciso a riconfermarsi campione, ma anche e soprattutto il terzo successo dell'equipaggio Persico-Muzzetto distatosi di gran lunga la migliore equipaggi di regolarità che esiste attualmente in Sardegna.

Salvatore Ciusa

PA LIMBARA - 1 maggio 1977

PPO 1

se A: 1. Contu-Garau (Fiat 127) p. 7; 2. Garau-Musto (Fiat 127) 587,4; 3. ... (Fiat 127) 591,2.

se B: 1. Tornatore-Visentini (Simca Rally 2); 2. Seddone-Floris (Alfasud) 530,5; 3. Janu-Gallura (Simca Rally 2) 546,7.

se C: 1. Deiana-Saba (Opel GTE) p. 2; 2. Amendola (Alfetta) 544,8.

PPO 3

se A: 1. Vessori-Spanu (Lancia Fulvia) 540,2; 2. Usai-Todde (Fiat X1/9) 549,6; 3. Alis-Monti (Fiat X1/9) 589,6.

se B: 1. Pellegrini-De Cana (Lancia Fulvia) p. 534,1; 2. Caredda-Solina (Fiat 128) p. 534,1; 3. Cossu-Manzoni (Fiat 124) 616,6.

PPO SPECIALE

se B: 1. Careddu-Brandano (Fiat 128) p. 542,6; 2. Marielli-Vacca (Simca) 542,6; 3.

Cronometristi da regolare in IRPINIA

AVELLINO - Risultato a sorpresa nella 3. Coppa dell'Irpinia dove piloti del gruppo uno sono emersi sui favoriti. La gara di regolarità, organizzata dall'Automobil Club di Avellino e dalla neonata scuderia «Irpinia North West Jolly» consisteva nel percorrere due giri di 60 km, ciascuno con quattro prove speciali: la prima in discesa, la seconda in salita, la terza su sterrato e la quarta in salita e discesa.

La classifica assoluta ha visto il successo dell'equipaggio locale Ruggiero - Pescatore su Alfetta 1600 gr. 1 grazie ad una prestazione veramente regolare. Al secondo posto si è clamorosamente classificato un esordiente al volante di una Peugeot 104 ZS: Aldo Brescia, uno dei pochi centauro irpini. Dopo questo exploit, ha confermato di voler continuare a gareggiare anche sulle quattro ruote. Nel gruppo uno si sono imposti Casillo, De Beaumont, Brescia, Bodrini e Ruggiero. Nel gruppo 3 si sono distinti Garbetta, Maccanico e in quello speciale Valentini, Barra e Ruzzo.

Le difficoltà del percorso hanno determinato una dura selezione testimoniata dal fatto che dei 91 partiti solo 66 hanno tagliato il traguardo. Dovendo costituire un test in vista di un eventuale rally nazionale, questa gara ha dimostrato che molte cose vanno riviste e cambiate, a cominciare dai cronometristi. Infatti, le classifiche sono giunte tardissimo ed incomplete.

Gino Papale

COPPA DELL'IRPINIA 24 aprile 1977

Gara nazionale di regolarità

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 700: 1. Casillo - Antonelli (Fiat 126); 2. Cascone - Ribattezzato (Dyane 6); 3. Meta - Meta (Fiat 126).

Classe 1000: 1. De Beaumont - Lepore (Renault 5); 2. Sanfilippo - Sanfilippo (Fiat 127); 3. Giuda (Fiat 127).

Classe 1150: 1. Brescia - Parmigiani (Peugeot ZS 104); 2. Tagliaferri - Poncini (Alfa 112); 3. Pastena - Goda (Peugeot 104 ZS);

Classe 1300: 1. Bodrini - Zambelli (Alfasud); 2. Crodella - Adinolfi (128 SL); 3. Felitto - Iacobellis (Cooper 1300).

Classe oltre 1300: 1. Ruggiero - Pescatore (Alfetta 1600); 2. Rotondi - Concilio (A.R. GTV); 3. Cancio - Belce (A.R. 2000).

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Garbetta - Cerrone (Fulvia); 2. Mauro - Padolano (Fiat XI/9); 3. Giordano - Burbe (Fiat XI/9).

Classe oltre 1300: 1. Maccanico - Genovese (Fulvia); 2. Garofalo - Pazima (124 Abarth); 3. Crifari - Areno (124 Sport).

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Valentini - Polcari (Mini 1000); 2. Turgiarulo - Pastore (Cooper); 3. D'Alenio - D'Alenio (Alfa 112 Abarth).

Classe 1300: 1. Sbarra - Luglio (Alfasud); 2. Orefice - Iannaccone (Cooper); 3. Ciar-

LANCIA STRATOS
OPEL E ALFA
A UN BATTESIMO

ABRUZZO di giorno frontiera sterrata

PESCARA - Dopo tanto far parlare di sé, il primo Rally d'Abruzzo è arrivato mente alla sperata vigilia. C'è molta attesa in giro per questa gara ed il motivo è semplice: al nord i rallies «scoppiano». Troppi concorrenti, troppo pubblico e quelle strade su cui oramai non è più possibile correre per mancanza di perme più c'è l'eterno problema degli sterrati che tutti vogliono, che tutti rimpiangono che più nessuno riesce a trovare.

Per questo motivo il rally d'Abruzzo è una tappa importante. Lo sforzo dell'Automobile Club, Pescara, Chieti, Teramo e L'Aquila merita d'essere guardato molta simpatia proprio perchè questa gara, come altre al sud o sulle isole, può diventare in fretta la nuova frontiera rallystica.

A pochi giorni dalla chiusura delle iscrizioni c'è comunque un elemento sconsolante: pochi sono quelli che hanno deciso per la trasferta, pochi soprattutto riferendoci a coloro che non hanno interessi di campionato e che quindi non tengono conto del pur basso coefficiente.

E' questo un «tradimento» abbastanza sintomatico, che testimonia in fondo quanto si è sempre sostenuto e cioè che i piloti, a parole, vogliono tutti la terra mentre, all'atto pratico, disertano tutte quelle prove che hanno questa caratteristica. E' successo così in passato a S. Giacomo come a Piacenza e potrebbe accadere ancora, svilendo gli sforzi di quegli organizzatori che si sono impegnati per acccontentare le ingannevoli richieste dei praticanti.

Ma c'è soprattutto un tradimento che è venuto dallo stesso sud, perchè la defezione proporzionalmente più grossa è venuta proprio dai piloti della zona, delle Puglie e della Campania, ed è già un grosso risultato che a valorizzare la gara siano presenti una Lancia ufficiale (con Carello), due Opel Kadett GTE della GM Italiana (il leader del campionato, Ballestrieri ed Ormezzano col Gr. 2), la Stratos di Altoè, la 131 Abarth di Bonamico e la potentissima Porsche Carrera di Pitoni.

Almeno, per l'assoluto, ci sarà molto interesse e solo per la malaugurata fragilità dei semiassi delle 131 del Jolly Club non ci saranno Ambrogetti e «Tony» (la Fiat deve consegnare i nuovi semiassi più robusti). E ci saranno al solito i 112 del Trofeo, anche se in numero minore del solito, ma questo è abbastanza ovvio perchè tutti i primatori di questo campionato sono alla ricerca di un poco d'ossigeno dopo il tour de force d'inizio stagione. E la gara abruzzese, in più, ha anche un'altra caratteristica cui si è sempre meno abituati: si correrà in gran parte di giorno con grande vantaggio pubblicitario per il pubblico del posto, cui sarà concesso di vedere una sola prova in asfalto su diciotto complessive.

DOVE e QUANDO le prove speciali

	sabato 7	domenica
P.S. A,F Forca di Penne	12,47'	19,57'
P.S. B,E Campo Imperatore	13,43'	18,08'
P.S. C Valle d'Ocre	14,56'	
P.S. D Piano di Ceraso	16,22'	
P.S. G,T Piani di Voltigno	20,29'	7
P.S.H S Villa Degna	21,26'	6
P.S.I R Appignano	21,57'	5
P.S. L,Q Val Viano	22,57'	4

Le ORE del rally

VENERDI 6 maggio (Montesilvano) 9-13 verifiche Gr. 1 e 3 - ore 1 verifiche Gr. 2 e 4.

Sabato 7 (Pescara) ore 10 inizio tenza per il prologo - (Chieti) ore partenza del rally.

DOMENICA 8 (Chieti) ore 9,30 ir arrivi - (Pescara) ore 9,45 ingre vetture nel parco chiuso.

TONI CARELLO corre e FAUSTO si sposa in Sud Africa

● **TONI CARELLO**, per essere abruzzese non sarà al matrimonio del tello **FAUSTO** che si sposa, il 7 maggio con Vicki Nucci, nella chiesa cat Rosebank di Johannesburg.

E' la lieta novella che ci è giunta questi giorni e che ci ha rallegrati che perchè ci sentiamo un poco pari dell'avvenimento. Alla cerimonia infatti sarà anche molto «Autosprint», visti di certo saranno presenti Alcide Pagano e sua moglie (sorella di Fausto) con to lo staff di AUTOSPRINT sudafricano che non è un giornale ma una dinam giovane azienda.

Vicki Nucci è figlia, di Otello un imprenditore toscano da moltissimi in Sud Africa, che è da considerare «capo» della colonia sportiva italiana Johannesburg. E che da sempre è vicino alle nostre squadre che vanno correre laggiù. L'ospitalità ricevuta squadra Ferrari, in casa Nucci, è pre stata una delle cose belle delle sferte sudafricane, fin dai tempi di tees e Bandini. Otello Nucci, ricorda venne a Milano espressamente quando renzo Bandini sposò Margherita, e cki era ancora una bambinetta che sciaava fra le gambe dei meccanici Ferrari, che lavoravano attorno alle chine, nel garage di casa Nucci.

Ed è per tutto questo che la no di queste nozze ci rallegra particolarmente. Tanti, tanti auguri!

(in 119) al traguardo

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Pasetti-Pirollo (Fiat 131 Abarth) in 2. Cane-Viglione (Porsche Carrera 4); 3. Cuccirelli-Giubilei (Porsche Carrera) a 50"; 4. Tormene-Cerri (Porsche Carrera) a 2'14"; 5. zi-Gasparoli (Stratos) a 3'19"; 6. obins-Degan (Porsche Carrera) a 4'03"; 7. Tratter-Barbini (Fiat 124 A) a 4'03"; 8. Cola-Radaelli (Stratos) a 4'11"; 9. Bardelli-Garcia (Opel GTE) a 4'45"; 10. «Nico»-De (Porsche) a 4'46".

CLASSE 1000: 1. (78) Laforgia-Giacomelli; 2. (90) Roncalli-Rasino 1.12"; 3. (95) Tessarolo-Cavalli 1.14"23"; 4. (61) Peri-Beccaro 1.16"36"; 5. (105) Albertazzi-Albertazzi 1.17"37"; 6. (106) Tuggini 1.17"55"; 7. (108) Modica 1.19"22".

CLASSE 1150: 1. (46) Tolfo-Zami 1.06'46"; 2. (1) Pignatti-Bulgarelli 1.06'59"; 3. Janesi-Ledda 1.07'25"; 4. (61) Cadi Noto 1.07'52"; 5. (68) Tacchini-Setti 1.09'02"; 6. (76) Tibiletti-ssani 1.09'59"; 7. (91) Patriziani 1.12'44"; 8. (94) Fonda-Bizzoni 1.12'44"; 9. (98) Cenedella-Braga 1.12'44"; 10. (103) Forcinetti-Nesti 1.17"; 104) Vedovello-Schiazza 1.17'21"; 104) Bertillo-Nasti 1.32'01".

CLASSE 1300: 1. (39) Mussa-Tommaselli; 2. (58) Perazzi-Montagna 1.12"; 3. (64) Mariani-Uglietti 1.08'18"; 4. Aiolfi-Bonononi 1.08'41"; 5. (77) Ari-Serugetti 1.10'10"; 6. (79) Caci-Aima 1.10'17"; 7. (82) Malagiotti 1.11'21"; 8. (83) Abbiati 1.11'26"; 9. (84) Pontiggia-Cerutti; 10. (92) Marconi-Chiovato 1.11"; 11. (99) Bersani-Bardelli 1.15"; 12. (101) Parecchini-Rebaldi 1.15"; 13. (112) Motta-Bernini 1.29'16".

CLASSE 1600: 1. (28) Paroli-Torchiani; 2. (57) Prodani-Giannini 1.07"; 3. (63) «Raffy»-Luraghi 1.08'16"; 4. Buganè-Buganè 1.10'32"; 5. (88) «Schivo» 1.12'05"; 6. (100) Basso-rotto 1.16'00".

CLASSE OLTRE 1600: 1. (12) Cesari-Leali 9"; 2. (13) Augustin-Strametto 3"; 3. (18) Piacenza-Brustia 1"; 4. (34) «Ziki»-Biasin 1.05'53"; 5. Moretto-Meccheri 1.05'56"; 6. Freschi-Freschi 1.06'52"; 7. (55) di-Lunardi 1.07'42"; 8. (73) Venanando 1.09'39"; 9. (77) Pozzi-Rolli 1.10'06"; 10. (82) Barzaghi 1.10'38"; 11. (87) Muraro-Passe 1.20'03"; 12. (96) Saldarini-Del Zotto 1"; 13. (109) Norese-Borla 1.21"; 14. (115) Ferrari-Danese 1.34'12".

CLASSE PI 2 E 4: 1. (25) Tosca-Bisurghi; 2. (26) Casotto-Gaspari 1"; 3. (36) Ghisla-Gregorini 1.06"; 4. (40) Sinvello-Mitri 1.06'16"; 5. Maffei-Coppa 1.07'15"; 6. (59) Cavuto 1.07'48"; 7. (70) Bonfasi 1.09'28".

CLASSE OLTRE 1600: 1. (2) Cane-Viglione; 2. (6) «Robin»-De Gan 59'25"; 4. Francone-Francone 1.01'14"; 5. Azzolari-Airolidi 1.01'47"; 6. (19) Borg-Malchiodi 1.03'03"; 7. (23) sin-De Campo 1.04'09"; 7. (27) ni-Parolini 1.04'38"; 8. (32) Ai-Gorla 1.05'39"; 9. (48) Dal Fiorito 1.06'54"; 10. (49) Bernardini 1.06'55".

CLASSE OLTRE 1600: 1. (21) Beretta-Pirovano; 2. (24) Del Zoppo-Bartoli 1"; 3. (37) Ricci-Prizzoli 1.06'02"; 4. Vettorello-Calvani 1.06'32"; 5. Caceffo-Bivar 1.08'12"; 6. (74) Tetrà-Piccoli 1.09'52"; 7. (89) Coti-Bonatti 1.12'16"; 8. (97) Del Molinari 1.15'02"; 9. (110) Morenini 1.24'43"; 10. (111) «Tango»-Rosa 9"; 11. (113) Panelli-Borini 1.31'22".

PASETTI volata a BRESCIA

BRESCIA - Tutto sommato, il 1. Rally Mille Miglia, svoltosi nella notte fra sabato 30 aprile e domenica 1. maggio, ci ha detto due cose: che finalmente una Fiat 131 Abarth ha potuto in questo primo scorcio di stagione aggiudicarsi un assoluto fra i rallies italiani sinora disputati, e che l'A.C. Brescia che ha voluto con questo rally ricordare la sua leggendaria corsa, pietra miliare dell'automobilismo agonistico, ha dimostrato di essere in grado, nel prossimo anno, di organizzare una prova con un coefficiente più elevato.

Il 1. Rally Mille Miglia è pronto ad entrare in archivio ed è il caso di dire che può pretendere l'etichetta di «lusso» perché il bilancio è stato più che soddisfacente sia nel campo tecnico-sportivo sia in quello agonistico-propagandistico.

E' stata una gara «personalizzata», capace di superare nella sua risonanza l'ambito provinciale, e che ha così raggiunto appieno il suo scopo e tutti i partecipanti (arrivati o meno) hanno dissimulato gli sforzi di una intensa nottata di gara su un nastro stradale veloce (troppo, a detta di molti concorrenti, ma d'altra parte come imputare agli organizzatori questo «neo» se il rally doveva ricordare nel suo cinquantenario la Mille Miglia?) ed insidioso per la sua scivolosità, dietro un generoso sorriso per la soddisfazione di aver partecipato ad una gara di così elevato valore agonistico.

Riportandoci sui binari prettamente sportivi diremo che, proprio come nei romanzi gialli, il «Mille Miglia» ha risolto solamente nell'ultimo capitolo il dubbio su a chi assegnare il lauro della vittoria. A 80 km dal traguardo la classifica provvisoria presentava il favorito Cane al comando con 2" di vantaggio su Cuccirelli che sino a quel momento aveva guidato la gara ma che lamentava noie al motore e 16" su Pasetti che si era sempre battuto al limite, come lo dimostrava l'esiguo distacco dal leader dopo 237 km e 8 prove speciali.

Distacchi da fare apparire il pronostico definitivamente bloccato sul suo nome. Le due ultime prove di 8 e 2 km (teorici) davano invece modo a Pasetti di sovvertire il pronostico, dimostrando di essere in possesso di indiscusse doti e di avere braccia e cervello per interpretare la parte del vincitore e per portare al successo la sua Fiat 131 Abarth.

Se Pasetti, confermando di essere un rallyista dilettante che sottovalutare sarebbe peccato grave, è stato il vincitore della manifestazione, Cane cui è rimasto quanto meno la soddisfazione di essersi aggiudicato il gruppo tre, e Cuccirelli sono stati una volta di più degnissimi protagonisti, esprimendo il meglio della loro possibilità lottando con accanimento e tenacia.

La prova dei tre quotati piloti non deve far sparire la lodevolissima prestazione di altri: come non ricordare infatti la convincente prova di Tormene, che ha ottenuto un prestigioso quarto posto assoluto che testimonia come il rappresentante della S. Marco abbia marciato veramente forte, con tempi che parlano da soli. O il mai domo Biasuzzi, Tratter, Bardelli, Nico e Pescarin. O la classe espressa da Cesari, che su Opel Kadett si è aggiudicato il gruppo 1 davanti al diretto rivale Augustin.

La classifica, come in tutti i rallies, è maturata lentamente con la conferma dei migliori ma non sarebbe giusto se ai citati non accomunassimo tutti gli altri arrivati che hanno avuto un ottimo comportamento portando a buon fine un rally molto bello e molto combattuto.

Non sono mancati i fuori strada, ma fortunatamente soltanto uno deve lamentare il ferimento di Ramini, navigatore di Partel che nel capotamento ha riportato la frattura del femore e contusioni varie al viso.

Carlo Burland

FREQUELIN non si batte nelle RONDE

CORREZE - Decisamente Guy Fréguelin è imbattibile in questa stagione nel campionato di Francia: anche domenica scorsa ha vinto con estrema facilità la quinta edizione della Ronde Limousine disputata sul Circuito stradale di Lapeau, nei pressi di Correze, circuito lungo 42 chilometri da ripetere sette volte. Soltanto 27 concorrenti erano alla partenza per le strane concomitanze del calendario che alla data del 24 aprile metteva in elenco parecchi rallies. Ma se il numero dei piloti era scarso, altrettanto non si può dire della qualità, tanto che l'«ufficiale» della Renault ha trovato una certa opposizione nella Porsche Carrera silhouette del locale Mas, dall'altra Porsche di Bondil e dalla Lancia Stratos di Christine Dacremont, meno veloce ma sempre ben piazzata e sempre in grado di trarre profitto da qualche cedimento di coloro che guidavano la gara.

Fréguelin è stato comunque il migliore dall'inizio alla fine, polverizzando anche il record della corsa, detenuto da Mas, al quarto giro. Christine Dacremont poteva raggiungere la seconda posizione in seguito al ritiro per uscita di strada di Bondil e poi di Mas per cedimento di un pistone. Praticamente la prova non ha avuto attimi di suspense tranne che nel gruppo 1 nel quale la Opel Kadett GTE di Banca ha avuto ragione della Ford Escort RS 2000 di Cerf dopo un duello duro e appassionante. I pressochè inesistenti gruppi 2 e 3 con tre partenti ciascuno, andavano rispettivamente a Coriou (Simca Rallye II) e a Portier (Porsche Carrera).

J.P. Renvoize

RONDE LIMOUSINE - Prova valida per il campionato francese rallies - 24 aprile.

LA CLASSIFICA

1. Fréguelin Guy (Alpine Renault A 310 6V) in 2.41'41"8 media 103,138 kmh; 2. Dacremont Ch. (Lancia Stratos) 2.56'24"3; 3.

Bancal (Opel Kadett GTE) 3.02'27"6 - 1. gr. 1; 4. Cerf (Ford Escort RS) 3.02'45"3; 5. Mounal (Opel Kadett) 3.03'08"7; 6. Troncal (Opel Kadett GTE) 3.03'47"2; 7. Portier (Porsche) 3.04'56"2; 8. Coriou (Simca R2) 3.05'32"5; 9. Chantala (Alpine Renault) 3.08'07"1; 10. Lechelle (Alpine Renault) 3.09'06"4. (Seguono altri 8 concorrenti).

● Il «TROFEO CARAVANNING», organizzato dalla Federcampeggio, che avrebbe dovuto aver luogo all'autodromo del Mugello domenica 24 aprile, non è stato effettuato per mancanza di iscritti. E' molto improbabile che la gara venga ripresa, quest'anno. Se ne riparlerà quindi nel 1978.

Che «BIRICHIN» FORATO tra fuoristrada!

FERRARA - La Coppa Birichin organizzata dalla scuderia S. Giorgio di Ferrara, aveva avuto lo scorso anno una trentina di partecipanti. Quest'anno ben 85 iscritti si sono presentati al via, il che dimostra il crescente successo della nuova formula della regolarità.

La gara si è svolta su un percorso di 109 km con 6 prove speciali, che hanno reso sino all'ultimo incerte le classifiche. Una prova nei pressi di Ferrara aveva forse un carattere un po' «gimcanistico», ma è stata però quella che ha causato le più pesanti penalità. La prova, che si ripeteva due volte sulla pista di autocross di S. Martino, è forse stata la più spettacolare ed ha soddisfatto pienamente tutti i concorrenti.

Una prova su strada, in località Tamara, ha causato qualche fuori strada senza nessun danno fisico alle persone, perché esigeva una guida particolarmente attenta causa la natura della pavimentazione stradale. Concludendo, una riuscita manifestazione che lascia ben sperare per il futuro di questa specialità, particolarmente gradita alle nuove leve automobilistiche che non dispongono ancora dei mezzi e della esperienza necessaria per i «Rally».

Fra i vari vincitori di classe, la prova più convincente è stata fornita da Tito Forato che sta ora diventando un vero specialista della nuova regolarità e che oltre ad aver vinto la propria classe nel gruppo uno, è risultato terzo assoluto pur disponendo di una «Simca Rally 2».

COPPA BIRICHIN - 27 aprile 1977 - ga nazionale di regolarità - Organizzazione: Scuderia S. Giorgio, via Padova 19, Ferrara

GRUPPO 1
Classe 1000: 1) Adriano Pilastro (A 111) penalità 119,3; 2) Zaccaria (Alfa) 125,3; 3) Giacomuzzi (Fiat 127) 147,5; 4) Gran (Mini) 150,5; 5) Salvan (Fiat 127) 152,6; 6) Morongiu (Fiat 127) 152,6; 7) Lag (Fiat 127) 160,5; 8) D'Orlando (Fiat 127) 174,6; 9) Liverani (Mini) 177,9; 10) B (A 112) 183,8; 11) Quaglio (Fiat 50) 203,4; 12) Maria Grazia Menichetti (Fiat 127) 205,7.

Classe 1150: 1) Emiliano Moretti (A 111) pen. 101,1; 2) Pescante (Golf) 119,8; Borghesio (A 112) 123,9; 4) Pietrogiani (Fiat 128) 132,9; 5) Drasco (A 112.) 134

Classe 1300: 1) Tito Forato (Simca R. pen. 86,2; 2) Valisneri (Simca R2) 113,3; 3) Alessandrini (Simca R2) 124,0; 4) Tgnoli (Alfasud) 124,5; 5) Scattolin (Fiat 128) 124,6; 6) Menichetti (Alfasud Sprint) 129,9; 7) Ferratello (Ford Escort) 130,8; 8) Coltro (Ford Escort) 139,3; 9) Montali (Simca R 1) 143,0; 10) Franzoso (Simca R2) 157,7; 11) Tugnoli (Alfasud) 164,12; 12) Clò (Simca R2) 177,6; 13) Giudice (Alfa sud Sprint) 231,9; 14) De Fanti (Fiat 128) 258,9; 15) Ferrari (Fiat 128) 325,16) Toniatio (Simca R2) 1252,8.

Classe 1600: 1) Lorenzo Luchetta (Fiat 124) pen. 108,0; 2) Caldi (Scirocco) 222,3) Manazzali (Opel Ascona) 1358,4.

GRUPPO 3
Classe 1300: 1) Carlo Buccì (Simca 120 C) pen. 113,1; 2) Del Bello (Fulvia 1,1) 113,3; 3) Bellini (Fulvia 1,3) 127,4; 4) Cammelli (Fulvia 1,3) 133,9; 5) Fram (Fulvia 1,3) 138,0; 6) Lotto (Fulvia 1,3) 141,4.

Classe 1600: 1) Massimo Veronesi (Alfa) pen. 97,8; 2) Facco (Fulvia 1,6) 97,3) Conti (Fulvia 1,6) 103,7; 4) Santinel (Fiat 124) 103,8; 5) Pertusio (Beta) 111,6) Corradin (Beta) 115,5; 7) Sarti (Beta) 242,0.

GRUPPO SPECIALE
1) Gian Paolo Borghi (Simca R2) pe 77,1; 2) Dasara (Fiat 124 Abarth) 79,3) Agnolon (VW) 116,5; 4) Rampaz (Opel GTE) 120,9; 5) Sartore (Opel Kadett) 145,9; 6) Ferron (Fiat 124) 212,7) Garon (Porsche 911) 227,3; 8) Antlini (Minimorin) 296,2; 9) Sabatini (Fiat 500) 400,1; 10) Mirella Rolfini (Opel GTI 432,0); 11) «Fling» (A 112 Abarth) 466,12) Calvo (Simca R2) 491,4; 13) Ciapina (Fiat 128) 497,3; 14) Cararetto (Fiat 127) 1030,0.

O. C.