

MONDIALE RALLY

Markku-bis in Corsica

Colpo d'Alen

Col finlandese, nuovo leader iridato, la Lancia rivince — ma non stravinca — il Tour. Male la Quattro Sport, superba la Peugeot

Testi di **Maurizia Baresi**
Fotografie di **Cockpit**



MONDIALE RALLY

Colpo d'Alen

AJACCIO - Un giochetto di parole ha animato l'isola durante il Tour: il court de torse (testualmente: il corto di torace...) rischia di vincere il Tour de Corse. Senza cattiveria: la statura di un uomo non si misura soltanto in centimetri. Certo è che il piccolo Jean Todt — a lui era diretta la battuta — è stato grandissimo nel presentare al debutto una vettura, la Peugeot 205 turbo 16, subito competitiva, al punto da poter vincere. Ma non è andata così, e la Lancia torna una volta ancora trionfatrice dall'Isola Bella. La prima vittoria della stagione: non poteva essere più facilitata, combattuta, meritata, anche se la rovinosa uscita di strada di Vatanen ha semplificato le cose. Se da una parte si è rivelato un team Peugeot quanto mai efficace e compatto, dall'altra ha risposto un team Lancia fedele alla propria rinomata immagine di intesa perfetta tra uomini di valore. Perché si è trattato di una vittoria di squadra: tutti hanno dato un contributo al risultato finale.

PER COMINCIARE, un Bettega favoloso, partito per vincere, vincente senza avversari fino al «pasticciaccio» dell'ottava prova di cui leggete a parte. Se c'è un rammarico in una giornata radiosa per i colori italiani, questo è proprio per Attilio, cui è sfuggito ancora una volta il successo in un rally mondiale. Un successo che gli andava di autorità, se non di diritto: lo dimostrano i suoi tempi, che dicono quanto Bettega sia in grado di salire sul gradino più alto di un podio mondiale. Comprensibile dunque la sua evidente delusione alla fine della gara, e la nostra. Poi Alen. Un Alen che, trovatosi nella difficile situazione di «capitano» dell'armata torinese, ha dovuto assumersi un ruolo per il quale non si era certo preparato. Markku, reduce dal Safari, aveva provato pochissimo, e la sua partecipazione al Tour de Corse era stata prevista più che altro per «far numero» contro le Audi. Quando Bettega e Biasion, sempre in quella famosa ottava prova, gli hanno depositato inopinatamente il testimone in mano, il finlandese ha assolto il suo compito in maniera egregia, non commettendo mai errori, pur su un terreno insidiosissimo, tallonando senza posa Va-

tanen, in attesa del minimo errore da parte del pilota Peugeot per trarne profitto. Come è successo. Vudafieri, quando ha avuto finalmente in mano un mezzo perfetto ha costruito una rimonta che minacciava di andare ben più lontano se la prova speciale 16 non l'avesse fermato col suo fango, e ha comunque contribuito a creare una «psicosi» Lancia alle spalle della Peugeot in testa. Biasion, partito anche lui fortissimo, ha provato di essere ormai una certezza, una splendida certezza, portandosi via il terzo piazzamento in tre partecipazioni ad altrettanti rally mondiali: sesto, quarto, secondo... non diciamo altro. Niki ha avuto problemi di salute, soprattutto nell'ultima tappa, e ha patito la lunghezza massacrante del rally forse più affaticante di tutti. Tuttavia, quando è stato il momento di difendere la seconda piazza ha tirato fuori le estreme energie, mentre in sala stampa lo staff Lancia tratteneva il respiro aspettando i tempi dell'ultima, lunghissima prova speciale. Con Andruet al sesto posto Bettega al settimo, la Lancia ha chiuso con quattro 037 nei primi sette posti: niente male.

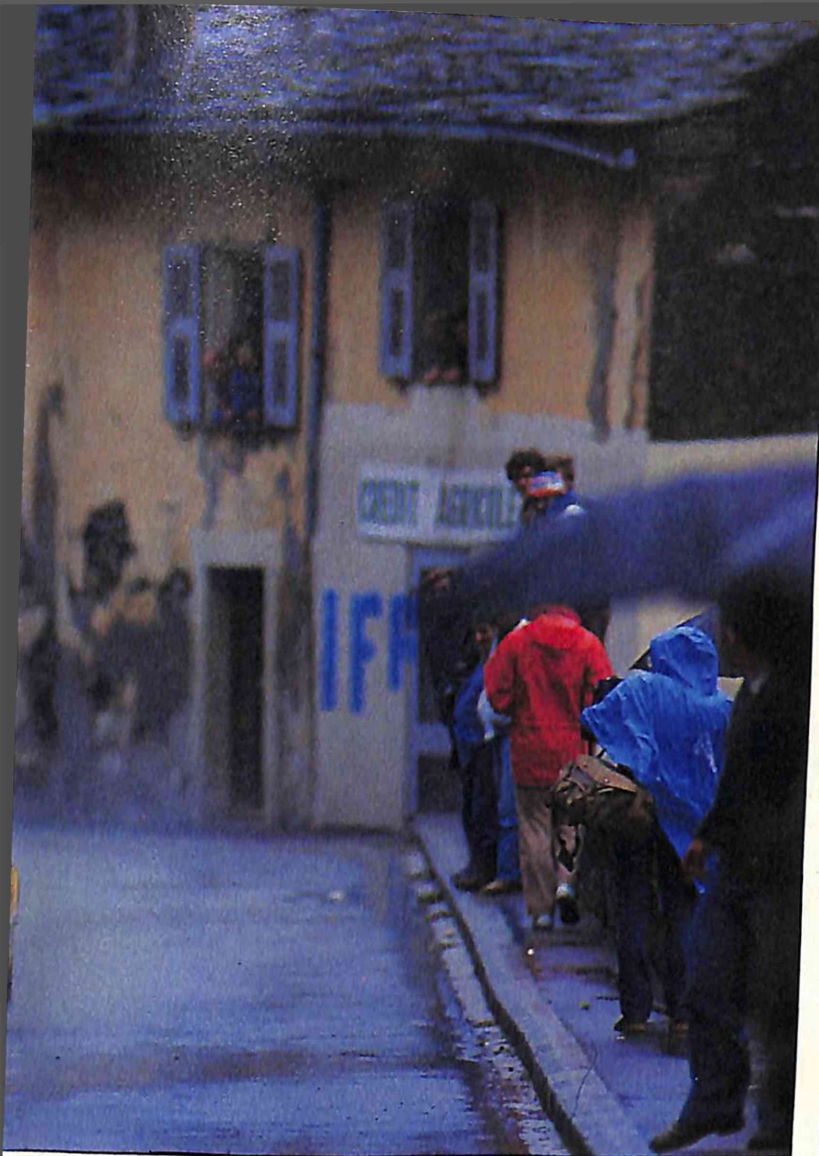
LANCIA SULL'ALTARE, Audi nella polvere. La Casa tedesca non ha molte attenuanti per la magra figura fatta con la nuova Audi «corta», con la quale Röhrh ha litigato per otto speciali prima che il motore rendesse l'anima. D'accordo che il percorso «attorcigliato» della Corsica non sia il terreno ideale per la Quattro, ma le stagioni passano, e di miglioramenti non se ne vedono... Blomqvist, con l'Audi di sempre, ha fatto quel che ha potuto, conducendo una gara prudente e racimolando un quinto posto nel quale era per lui difficile sperare alla fine della prima tappa. Il maltempo e le disgrazie altrui gli hanno dato una mano, per sua fortuna, nella seconda e terza tappa e Stig ha portato dei punti alla propria squadra che potranno rivelarsi assai preziosi.

DETTO QUESTO e detto della Lancia, resta il fatto che le «star» del 28. Tour de Corse sono stati Vatanen e la Peugeot 205 turbo 16, entrambi esordienti sull'isola. I due non si conosce-



vano ancora bene, a detta di Jean Todt, ma a quanto pare hanno fatto presto a fare amicizia tra di loro, e insieme, con le strade corse (tradimento a parte), facendo gridare al miracolo. In effetti si è trattato di una prestazione superba, sia dal punto di vista della performance pura, senza complessi nei confronti della Lancia anche sull'asciutto, sia dal punto di vista dell'affidabilità: dall'inizio della gara, le 205 non hanno subito un solo intervento meccanico, solo freni, gomme e livello dell'olio. Per contro, qualche preoccupazione è venuta alla Lancia dal cambio, che si sta mostrando debole di fronte all'aumentata potenza della 037 seconda evoluzione. Il brusco arresto del biondo, brillantissimo Vatanen ha gettato acqua gelata sul fuoco Peugeot, ma la delusione è durata 5 minuti: il risultato è comunque eccezionale, tenuto conto anche di Nicolas all'arrivo con un onorevolissimo quarto posto che gli ha fatto esclamare «la competizione è la vita!». Bentornato Jean Pierre.

ABBASTANZA soddisfatti anche in casa Renault, dove si sono risolti i problemi di tenuta di strada che affliggono la vettura francese fin dal Tour dello scorso anno, e dove il risultato ha rispettato le previsioni e speranze allo stesso tempo: è chiaro però che si deve fare qualcosa per l'avvenire. Certo che di emozioni questo Tour de Corse ce ne ha date, a riprova del fatto che le edizioni si susseguono, ma non sono mai uguali. Tanto più sicura, tranquilla, indiscutibile la stravittozia Lancia nell'83, quanto quella '84 è stata incerta, quasi inattesa ma infinitamente importante, perché con essa si è salvata non solo la nostra squadra, ma anche il campionato, rilanciato alla grande con Alen in testa alla classifica piloti e la Lancia a soli 4 punti dall'Audi nel campionato marche. Considerando che sulla terra dei rally a venire l'Audi dovrà fare i conti anche con un cliente difficile quale si è mostrato il «fenomeno» Peugeot, l'avvenire si presenta decisamente più roseo. □



Le due vetture esordienti si sono comportate in maniera molto differente: la Peugeot 205 turbo 16, sopra con Vatanen, avrebbe addirittura potuto vincere il rally, mentre l'Audi Quattro Sport di Röhrli, sotto, non è mai stata in gara per le prime posizioni. A fianco, Ragnotti, ottimo terzo con la R5 turbo



Reazioni opposte in casa Peugeot e Audi dopo l'esordio nella gara francese

205 turbo a tutta sicurezza

AJACCIO — Aria visibilmente soddisfatta nel clan Peugeot dopo la conclusione della gara. Jean Todt dice di essere contento per almeno tre buoni motivi: primo perché Ari Vatanen è seduto vicino a lui dopo l'incidente che avrebbe potuto avere conseguenze ben più gravi, considerando che la macchina ha preso immediatamente fuoco. Viene precisato che le ragioni dell'incidente non sono ancora chiare e che i tecnici ci stanno già studiando sopra. Ari ha la spalla fasciata ed è un po' pallido, ma sta bene. La partecipazione del pilota all'Acropoli viene data quasi per sicura, anche se ci sarà ovviamente un ritardo nella fase della preparazione del rally. «A Calvi, il medico che mi ha visitato ha detto che ho bisogno di due settimane di riposo; — scherza Ari — quando mi ha visto il dottore della Peugeot, ha detto che fra una settimana sarò già ok per salire in macchina...». Il secondo motivo è che la scelta tecnica del motore centrale con le quattro ruote motrici si è rivelata esatta. Il terzo sta nel perfetto funzionamento del team a tutti i livelli, e nell'efficacia dell'elemento umano nel suo insieme. Nella conferenza stampa pre-gara, Todt aveva detto che l'obiettivo della Peugeot al Tour era quello di imparare e di confrontarsi con gli altri. «Sarei stupito se le vetture arrivassero al traguardo», aveva aggiunto. Le sue parole erano state sicuramente scaramantiche, perché il valente boss della Casa francese sapeva di avere un asso in mano, e comunque è parso subito chiaro che da presunti allievi gli uomini Peugeot sono diventati profes-

sori, mentre per le vetture all'arrivo, non solo non vi è sorpresa per quella di Nicolas viva e vegeta ad Ajaccio, ma addirittura c'è un pizzico di delusione per la mancata vittoria di Vatanen. Del resto si era capito da tutto lo stile del comportamento Peugeot (estrema cura in tutti i particolari e disponibilità assoluta nei confronti della stampa: perfino un caravan da cui era possibile comunicare direttamente con i piloti per telefono durante la gara per avere impressioni dal vivo sul comportamento della vettura). E si era sicuri di non fare brutte figure. Anzi... «Possiamo dire di esserci situati bene: — ha dichiarato Todt al termine — sull'arrivo abbiamo fatto spesso meglio delle Lancia, e anche sul finire, Nicolas ha fatto dei tempi super. E ci sono ancora tanti miglioramenti da apportare...»

QUANTO AI PILOTI, sono molto bene impressionati. «Mi ha veramente sorpreso vedere i tempi che faceva: — diceva Vatanen — molte volte ero sicuro di non essere andato forte come avrei voluto, e invece mi trovavo con il miglior tempo. La macchina è molto facile da guidare, forse non è spettacolare da vedere, ma è molto efficace». «Non ho mai spinto il turbo — ha affermato Nicolas — anche quando tiravo al massimo, ma di potenza ne ho sempre avuto abbastanza». Viene rilevato un solo problema, emerso in gara e comunque già messo in preventivo prima della partenza: il

surriscaldamento anormale dei freni. Un piccolo allarme è nato anche dalla pompa della benzina e da una perdita d'acqua nel motore di Nicolas, ma è stato tutto. Un risultato positivo in vista dell'Acropoli, cui seguiranno, in funzione del risultato in Grecia, il 1000 Laghi, il Sanremo e il RAC. Le ambizioni del leone rampante si riassumono nella frase di Nicolas, che bevendo allegramente una coppa di champagne, ammicca confidenzialmente a Todt: «Lui non l'ha detto, ma in Toscana abbiamo fatto sul bagnato gli stessi tempi che l'Audi ha fatto a Sanremo sull'asciutto...».

TUTTO L'OPPOSTO in casa Audi, dove a due ore dalle verifiche un gruppo di meccanici sommergeva laboriosamente la Quattro «corta» sotto l'occhio vagamente ironico di Röhrli. Il lungo tedesco non era certo contento del rendimento della sua vettura da gara. «Sotto i 5000 giri non c'è niente, poi tutto di un colpo arriva una potenza folle, incredibile». In parole povere, niente di nuovo sotto il sole, al che ci si chiede se abbia molto senso condurre una macchina praticamente identica alla vecchia, solo un po' più corta. Che la Casa di Ingolstadt non fosse tanto sicura di se stessa lo si può dedurre dal clima quasi clandestino con cui la piccola Audi è stata mandata sull'asfalto. Nessuna presentazione, nessun comunicato, si direbbe quasi una gran voglia di passare inosservati. Beh, non possiamo dar loro torto. □

TOUR DE CORSE

TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE (e i principali ritiri)

1 Verghia-Pont de la Masina km 38,65

1. Bettega	in 25'41"
2. Biasion	a 13"
3. Alen	29"
4. Ragnotti	33"
5. Vatanen	35"
6. Andruet	36"
7. Nicolas	42"
8. Saby	45"
9. Vudafieri	46"
10. Röhr	55"

Parte la prima tappa nella curiosità generale circa il comportamento delle due «novità» al via: la Peugeot 205 turbo 16 e l'Audi Quattro Sport. La prima si situa più o meno ai livelli della Renault 5 Turbo di Ragnotti, rispettando una certa tendenza dei pronostici; l'Audi «corta», invece, si rivela subito inesistente, e Röhr arriva allo stop mezzo soffocato dal caldo insopportabile nell'abitacolo e con la pressione dell'olio a zero. Catastrofiche anche le prestazioni delle due Audi Quattro «tradizionali» di Darniche e Blomqvist. Decollo in grande stile delle Lancia, con un Bettega strepitoso seguito a ruota da Biasion, esordiente in Corsica, ma non meno efficace. Problemi per Vudafieri, il cui compressore fa le bizze. Alen lamenta qualche problema ai freni. Fora Grindel.

2 Ste Marie Sicche-Moca km 25,55

1. Vatanen	in 17'40"
2. Bettega	a 4"
3. Alen	7"
4. Biasion	7"
5. Ragnotti	7"
6. Nicolas	7"
7. Vudafieri	14"
8. Röhr	21"
9. Saby	30"
10. Chatriot	31"

Esplode come una bomba la notizia che Vatanen ha spiccato il miglior tempo con la Peugeot 205 turbo 16. La neonata ci ha messo poco a conquistare il primo successo parziale della sua giovane carriera. Festival torinese nelle posizioni d'onore, con Bettega sempre lanciatisimo. Pioggia di inconvenienti per Andruet, cui si ferma il motore, scoppia il paraolio del cambio, si blocca l'acceleratore. Per finire, paga anche tre minuti al controllo. Vudafieri continua ad avere un motore non perfetto. Per le Audi è una via crucis con Röhr che si trova alle prese con un mare di problemi fra cui il cambio difettoso e il surriscaldamento del motore. Vita difficile anche per Fréquelin, sulla cui Manta 400 non si riescono a risolvere i problemi di sospensioni che rendono precaria la tenuta di strada. In classifica, Vatanen si inserisce al terzo posto tra le due Lancia di Bettega e quella di Alen.

3 Petreto-Aullene km 20,10

1. Bettega	in 13'31"
2. Alen	a 3"
3. Vatanen	4"
4. Biasion	4"

5. Vudafieri	5"
6. Ragnotti	9"
7. Nicolas	17"
8. Andruet	22"
9. Saby	22"
10. Röhr	24"

Si riafferma il dominio Lancia, ma Vatanen mostra ormai che le sue quattro ruote motrici possono tenere il passo delle 037. E siamo sull'asfalto... comunque Alen raggiunge Ari al terzo posto in classifica.

4 Zerubia-Santa Giulia km 31,04

1. Bettega	in 18'33"
2. Biasion	a 6"
3. Alen	10"
4. Vudafieri	22"
5. Ragnotti	24"
6. Vatanen	25"
7. Saby	35"
8. Andruet	37"
9. Röhr	44"
10. Nicolas	50"

Solo Andruet manca al «party» Lancia in vetta alla classifica della prova: questa volta è il cambio a rovinargli ulteriormente l'umore e la posizione, aggravata da altri 4 minuti pagati al controllo dopo aver operato la sostituzione. Il suo eterno rivale Darniche non è più allegrato, con la frizione che patina a tutto spiano. Una perdita d'olio, colata sul disco della medesima è la colpevole dell'inconveniente. Grossa paura per Attilio Bettega, che in una curva da quarta piena schiva miracolosamente una vettura che procedeva in senso inverso. Poco dopo è la volta di un autocarro, che procedeva fortunatamente nella stessa direzione. Non si può dare torno al nostro pilota se, arrivato al controllo visibilmente scosso, esprime un momentaneo desiderio di tornarsene a casa. Continuano le malinconie per Audi e Opel. Nicolas accusa qualche problema alla pompa della benzina. Alen è ora terzo e Vatanen è quarto in classifica generale.

5 Sartena-Col de Pelza km 47,20

1. Bettega	in 30'14"
2. Biasion	a 4"
3. Vudafieri	15"
4. Vatanen	22"
5. Ragnotti	22"
6. Andruet	30"
7. Alen	34"
8. Nicolas	35"
9. Röhr	40"
10. Chatriot	1'06"

Momento di panico per Alen che rimane senza benzina ed è costretto a percorrere gli ultimi chilometri a velocità ridotta. Riesce a contenere i danni a 30". Ma intanto Vatanen non è più che a tre secondi dietro di lui. Esaltante la tripletta tutta italiana ai primi posti, mentre l'Audi «rema» in posizioni umiliani per la marca in testa al campionato mondiale. Il più veloce, o meglio, il meno lento, è sempre Röhr, che si trova in classifica all'ottavo posto. Darniche e Blomqvist sono rispettivamente 11. e

12. Fréquelin è solo 14. in seguito al medesimo, irrisolvibile problema. Saby rompe il turbo e paga 3' al controllo.

6 Aullene-Zicavo km 25,9

1. Bettega	in 16'55"
2. Vatanen	a 8"
3. Ragnotti	10"
4. Biasion	22"
5. Alen	26"
6. Andruet	36"
7. Nicolas	46"
8. Saby	48"
9. Röhr	49"
10. Darniche	1'03"

Proprio ora che sembra avere ritrovato una vettura in condizioni perfette, Vudafieri fora e perde più di 5 minuti, precipitando al 12. posto. Alen perde olio dal cambio e lascia 18 preziosi secondi a Vatanen, che passa terzo, e 16 a Ragnotti, che passa quarto. Strepitoso il tempo di Bettega, che su un fondo particolarmente impegnativo e in gran parte in discesa, stacca tutti con autorità. Per dare un'idea, il tempo di Röhr l'anno scorso fu di 17'32".

7 Cozzano-Vivarico km 51,63

1. Bettega	in 37'28"
2. Biasion	a 11"
3. Vudafieri	18"
4. Vatanen	24"
5. Ragnotti	44"
6. Röhr	54"
7. Andruet	59"
8. Alen	1'10"
9. Saby	1'12"
10. Darniche	1'21"

Ancora problemi al cambio per Alen, che perde altro terreno ma non il quinto posto. Freni incandescenti per Nicolas, che è costretto a cedere il sesto posto a Röhr il quale avanza solo grazie ai problemi degli altri nonostante gli sforzi sovrumani per dominare un mezzo quanto mai scorbuto e brutale. Blomqvist pena non poco a tenere in strada la propria Quattro.

8 Muracciolo-Abbazia km 50,50

1. Vatanen	in 37'58"
2. Nicolas	a 20"
3. Darniche	26"
4. Saby	37"
5. Andruet	1'02"
6. Fréquelin	1'38"
7. Chatriot	1'57"
8. Blomqvist	2'04"
9. Vudafieri	2'23"
10. Loubet	2'33"

Ci si ricorderà di questa prova nel Tour de Corse '84. In 50 chilometri si verifica un massacro tra le vetture di testa. Tutto comincia con un errore di valutazione circa le gomme da montare; la prova è molto lunga e l'elicottero inviato a fare una ricognizione sul percorso torna senza una risposta perché la nebbia non permette di vedere. Si decide così di montare pneumatici duri per non rischiare degradamenti prematuri. Purtroppo il manto stradale si rivela bagnato, le gomme non riescono a scal-

darsi, e per tutti cominciano gli incubi. Bettega picchia e fa fuori due gomme. Ferma Vudafieri che gli dà la sua ruota di scorta; poi gli si gonfia ancora il pneumatico ed Attilio si trascina fino a quando l'elicottero, in una schiarita, può fornirgli la gomma. Anche Biasion tocca e danneggia la sospensione. Il fondo è scivolosissimo, c'è nebbia, e le «toccatine» non si contano. Alen è indenne da forature, ma perde comunque più di due minuti. Anche Ragnotti tocca una roccia e fora una gomma. Il risultato di tanto scompiglio è un sogno in casa Peugeot: 1. Vatanen, 2. Nicolas, Alen è ora terzo, Ragnotti quarto, Biasion sesto, Vudafieri ottavo, Andruet dodicesimo e Bettega, che è quello che ha pagato più duramente (20") è 15. Abbandona Röhr col motore in fumo, e probabilmente anche con un sospiro di sollievo.

9 Campo al Quercio-Pont de Noceta km 34,52

1. Vudafieri	in 21'30"
2. Vatanen	a 1"
3. Alen	39"
4. Bettega	59"
5. Ragnotti	1'05"
6. Nicolas	1'14"
7. Saby	1'19"
8. Andruet	1'20"
9. Fréquelin	1'29"
10. Biasion	1'30"

Alen spodesta immediatamente Nicolas dalla seconda piazza, e le Lancia ripartono all'attacco lccandandosi le ferite. Ma Vatanen svetta al primo posto.

10 Pont D'Altiani-Pont St. Lorant km 56,64

1. Vatanen	in 39'20"
2. Vudafieri	a 4"
3. Alen	13"
4. Bettega	18"
5. Biasion	21"
6. Andruet	30"
7. Ragnotti	1'03"
8. Saby	1'21"
9. Fréquelin	1'47"
10. Darniche	1'52"

Pur con Vatanen scatenato che segna ancora il miglior tempo, si ricompongono le linee torinesi: cinque Lancia alle spalle del finlandese della Peugeot, mentre Biasion riguadagna la terza piazza e Vudafieri si riavvicina alla sesta. Arretra invece Nicolas, vittima di una foratura e di un motore che, troppo caldo, non vuol saperne di ripartire in fretta.

11 Pont Rosso-Borgo km 42,9

1. Vudafieri	in 31'05"
2. Vatanen	a 4"
3. Bettega	13"
4. Biasion	25"
5. Alen	39"
6. Ragnotti	47"
7. Andruet	1'26"
8. Fréquelin	1'35"
9. Saby	1'41"
10. Darniche	2'04"

Vatanen finisce in bellezza la prima tappa per la gioia di Jean Todt e di

tutta l'equipe Peugeot, quasi incredula. Non gusta l'atmosfera l'inconveniente agli ammortizzatori di Nicolas, che si ritrova ottavo. Dietro incalza lo squadrone Lancia, con Vudafieri che risale al 5. posto.

Classifica della 1. tappa

1. Vatanen	in 45'15"
2. Alen	a 4'48"
3. Biasion	6'30"
4. Ragnotti	6'59"
5. Vudafieri	8'09"
6. Darniche	11'18"
7. Nicolas	14'09"
8. Chatriot	14'56"
9. Saby	15'31"
10. Fréquelin	15'55"
11. Blomqvist	17'11"
12. Andruet	21'31"
13. Bettega	25'12"

2. TAPPA

12 Colle di S. Stefano km 27,90

1. Alen	in 22'17"
2. Biasion	a 4"
3. Darniche	15"
4. Vatanen	17"
5. Blomqvist	20"
6. Ragnotti	28"
7. Andruet	34"
8. Mikkola	36"
9. Vudafieri	48"
10. Saby	48"

Piove a dirotto. Andruet, Vudafieri e Bettega partono con le slick su un fondo bagnatissimo. Questo spiega la differenza di rendimento rispetto ad Alen e Biasion, che hanno scelto invece le soluzioni miste. Con la pioggia spuntano le Audi, che riescono finalmente a inserirsi fra i primi cinque. Ragnotti ha un corto circuito che gli rende difficoltosa la partenza.

13 Prunelli-S. Pancrazio km 56,21

1. Alen	in 44'03"
2. Vatanen	
Vudafieri	
Biasion	a 16"
3. Bettega	30"
4. Blomqvist	55"
5. Saby	1'03"
6. Ragnotti	1'06"
7. Andruet	1'15"
8. Darniche	1'21"

Mikkola buca e perde altri 4 minuti. Andruet è senza tergicristalli. Si registra l'abbandono di Ballet, su Porsche, per rottura del cambio. Occupava la 14. posizione.

14 Sigaretto-S. Lucie de Moriani km 18,75

1. Vatanen	in 11'44"
2. Alen	a 15"
3. Vudafieri	18"
4. Bettega	22"
5. Mikkola	24"
6. Darniche	25"
7. Biasion	27"
8. Andruet	28"
9. Saby	31"
10. Ragnotti	35"

15 Moriani Plage-Orsoni km 20,11

1. Alen	in 15'42"
2. Vatanen	a 5"
3. Vudafieri	7"

4. Mikkola	24"
5. Biasion	26"
6. Bettega	
7. Andruet	29"
8. Ragnotti	31"
9. Blomqvist	35"
10. Darniche	39"

Continua il duello tutto finlandese in testa alla classifica. Bella rimonta di Vudafieri che conquista il quarto posto ai danni di Ragnotti. Ora la minaccia Lancia alle spalle di Vatanen è massiccia, con tre 037 al secondo, terzo e quarto posto. I distacchi sono compresi tra i 4 e i 9 minuti.

16 Campo Miter-Corte km 58,31

1. Alen	in 43'36"
2. Biasion	a 41"
3. Andruet	56"
4. Blomqvist	1'16"
5. Saby	1'33"
6. Ragnotti	1'46"
7. Chatriot	1'57"
8. Fréquelin	2'31"
9. Vatanen	3'05"
10. Franceschi	4'31"

Come già la prova speciale numero 8, la 16 è teatro di uno scoppio generale, di cui questa volta beneficia la Lancia, con Alen a soli 1'20" da Vatanen, che fora e perde 3 minuti. Continua a piovere e il fondo, estremamente scivoloso per la presenza di fango sulla carreggiata, mette due vittime illustri: Vudafieri e Darniche. Il primo si ritrova sul fianco in un fossetto e il secondo gli finisce appresso, seguendo poco dopo la stessa «traiettorie». Per Darniche l'aiuto arriva dal cielo, con l'elicottero che si posa di lì a poco: la sua Quattro che si trova con il muso rivolto verso il basso, può riguadagnare il fondo della scarpa e ritornare sulla sede stradale dall'altra parte della montagna. Per Vudafieri, invece, non c'è più niente da fare. Il conto di Darniche è comunque salato: tra prova e controllo fanno 43 minuti di ritardo. Decisamente sfortunato Bettega, che fora e paga più di 5 minuti, imitato da Mikkola in corso nello stesso incidente e nella stessa penalità. La classifica rimane immutata per i primi tre posti. Al quarto si trova ora Ragnotti, al quinto Saby, al sesto Blomqvist. Al raggruppamento di corte, Biasion ha la mano rovinata dalla durezza del cambio, che gli è stato sostituito senza risultato. Probabilmente il problema è da attribuire alla frizione. Dal canto suo Alen dice che deve guidare come sulla terra, con la macchina che va via da tutte le parti.

17 Corte-Taverna km 26,68

1. Vatanen	in 17'28"
2. Ragnotti	a 13"
3. Alen	23"
4. Biasion	30"
5. Andruet	56"
6. Blomqvist	1'00"
7. Mikkola	1'06"
8. Bettega	1'12"
9. Darniche	1'16"
10. Saby	1'17"

TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE (e i principali ritiri)

18 Moltifava-Spilonca- to km 38,16

1. Vatanen	in 24'00"
2. Alen	a 8"
3. Blomqvist	16"
4. Ragnotti	17"
5. Saby	31"
6. Betttega	26"
7. BIASION	
Mikkola	28"
8. Andruet	53"
9. Fréguelin	1'05"

Abbandona Darniche con il motore rotto. Blomqvist può segnare questa prova nel tabellino dei ricordi 1984: è il suo miglior tempo di tutta la gara.

19 Corbara-Calenzana km 23,89

1. Alen	in 14'24"
2. Vatanen	a 4"
3. Betttega	7"
4. Andruet	19"
5. Blomqvist	23"
6. Ragnotti	25"
7. BIASION	27"
8. Mikkola	33"
9. Saby	35"
10. Fréguelin	41"

Continua l'inseguimento di Alen sul compatriota della Peugeot.

Classifica 2. tappa

1. Vatanen	in 8h09'54"
2. Alen	a 1'47"
3. BIASION	6'03"
4. Ragnotti	8'33"
5. Saby	18'45"
6. Blomqvist	18'50"
7. Chatriot	21'29"
8. Andruet	23'31"
9. Fréguelin	23'49"
10. Mikkola	24'18"
11. Betttega	31'21"

3° TAPPA

20 Della Serra-Pont de Fango km 29,03

1. Betttega	in 19'55"
2. Ragnotti	a 2"
3. Alen	5"
4. Mikkola	7"
5. Blomqvist	16"
6. Saby	29"
7. Chatriot	40"
8. Andruet	42"
9. Grundel	1'04"
10. Fréguelin	1'11"

Levataccia per i piloti che, alle 5 del mattino, devono prendere il via della terza tappa, ancora sotto una pioggia battente, che crea pozzanghere «grosse come laghi» (Saby). Su una di queste svanisce l'illusione Peugeot con Vatanen che esce di strada in seguito a «aquaplaning», capotta varie volte e si frattura la spalla. La vettura prende fuoco e le giustificate speranze della Casa francese vanno in fumo. Peccato, sinceramente, anche se ciò significa due Lancia al primo e secondo posto. BIASION, che ha passato una notte molto brutta, ha un malore proprio subito dopo il pronti-via e ciò provoca una lieve toccata, che basta però ad indurire Jo sterzo. Vudafieri «rientra» in gara come apripi-

sta per i propri compagni di squadra. Ragnotti si avvicina pericolosamente a BIASION. Blomqvist passa Saby in quarta posizione.

21 Fango-Ota km 49

1. Ragnotti	in 37'53"
2. Alen	a 27"
3. Mikkola	38"
4. Saby	50"
5. Betttega	53"
6. BIASION	56"
7. Blomqvist	59"
8. Andruet	1'42"
9. Chatriot	2'15"
10. Franceschi	4'00"

BIASION tenta di trovare la forma e Andruet, per mancanza di ventilazione, è inguaiato con l'appannamento del parabrezza, lui che normalmente non sopporta che gli si tocchi il vetro per paura che restino le impronte delle dita. Blomqvist restituisce il quarto posto a Saby per un solo secondo.

22 Roch-Suaricchio km 78,15

1. Betttega	in 56'48"
2. Mikkola	a 23"
3. BIASION	51"
4. Alen	55"
5. Ragnotti	1'00"
6. Andruet	1'28"
7. Blomqvist	2'10"
8. Fréguelin	3'08"
9. Chatriot	3'41"
10. Loubet	5'35"

A soli 3 chilometri dalla partenza, Saby esce di strada lasciando una volta per tutte il quarto posto a Blomqvist, che però comincia a vedersi nel retrovisore un Mikkola che sembra avere ritrovato lo smalto degli anni migliori. Torna Betttega ai vertici delle classifiche di prova: in quella generale è ora all'ottavo posto. Tanto per cambiare, Andruet ha dei problemi: questa volta ha sbagliato le gomme, montando delle rain, e non era il caso. Comunque da ottavo passa sesto.

23 Tavera-Pont de Miz- zana km 30,60

1. Betttega	in 22'26"
2. Alen	a 9"
3. Andruet	10"
4. Mikkola	15"
5. Ragnotti	23"
6. BIASION	29"
7. Blomqvist	40"
8. Fréguelin	1'06"
9. Chatriot	1'15"
10. Grundel	1'45"

24 S. Marie Sicchet- Mocca km 25,55

1. Mikkola	in 18'36"
2. Ragnotti	a 2"
3. Betttega	5"
4. Alen	6"
5. Andruet	7"
6. Blomqvist	16"
7. BIASION	18"
8. Chatriot	46"
9. Fréguelin	1'23"
10. Grundel	1'46"

Ragnotti raggiunge BIASION al secondo posto, mentre Alen tira i remi in barca per assicurarsi il risultato.

25 Petreto-Aullene km 20,10

1. Betttega	in 14'54"
2. Ragnotti	a 4"
3. Mikkola	8"
4. BIASION	8"
5. Alen	25"
6. Blomqvist	32"
7. Chatriot	1'01"
8. Grundel	1'18"
9. Fréguelin	
Andruet	1'22"

Ragnotti si scolla di dosso BIASION e ora è solo in seconda posizione.

26 Forbollano-Pont d'Accoravo km 21,96

1. Ragnotti	in 14'38"
2. Betttega	a 12"
3. BIASION	16"
4. Andruet	18"
5. Alen	26"
6. Mikkola	35"
7. Blomqvist	45"
8. Chatriot	47"
9. Grundel	1'24"
10. Fréguelin	1'42"

27 Bocca Albitrina-Tor- tiglioli km 19,33

1. Betttega	in 12'00"
2. BIASION	a 10"
3. Ragnotti	
4. Alen	21"
Andruet	21"
6. Mikkola	22"
7. Blomqvist	25"
8. Chatriot	53"
9. Fréguelin	1'10"
10. Grundel	1'24"

Betttega conquista un'altra posizione, installandosi al 7. posto dopo avere superato Chatriot.

28 Calvese-Agostapla- ce km 38,84

1. Betttega	in 25'03"
2. BIASION	a 9"
3. Andruet	
Mikkola	23"
5. Alen	46"
6. Ragnotti	49"
7. Blomqvist	1'01"
8. Chatriot	1'07"
9. Fréguelin	2'39"
10. Grundel	3'05"

Un testacoda di Ragnotti, che perde 40 secondi, lascia BIASION e la Lancia in seconda posizione. Mikkola si fa sempre più sotto a Blomqvist.

29 Plane Perin-Cateiolo km 35,80

1. BIASION	in 25'24"
2. Mikkola	a 22"
3. Alen	26"
4. Andruet	27"
5. Blomqvist	1'00"
6. Ragnotti	1'35"
7. Chatriot	2'01"
8. Casanova	2'52"
9. Fréguelin	3'10"
10. Betttega	3'55"

BIASION non solo resiste a un contrattacco di Ragnotti, ma addirittura gli rifila 1'30", grazie a una scelta di gomme inadovinata: slick per Miki, intagliate per Ragnotti. Si incrociano le dita pensando agli 80 e passa chilometri dell'ultima prova. Per di più, Mikkola è solo a 33 secondi da Blomqvist: fremito in casa Lancia per questo gran finale con «suspense».

30 Viamone-Suaricchio km 83,11

1. Mikkola	in 59'52"
2. Andruet	a 13"
3. BIASION	1'05"
4. Blomqvist	1'38"
5. Alen	1'40"
6. Betttega	2'17"
7. Ragnotti	3'38"
8. Chatriot	4'07"
9. Kruger	5'44"
10. Fréguelin	6'20"

Grandissimo BIASION che con un recupero fisico cui forse il dottor Bartoletti non è estraneo, riesce a dare anche il secondo posto alla Lancia. A completare la festa, Mikkola toglie il quarto posto a Blomqvist, e chiude in bellezza siglando il miglior tempo.



LA DISPERAZIONE DI VATANEN DOPO IL RITIRO

Quattro Sport e super Peugeot le novità 205, che numeri!

AJACCIO. Doveva essere un Tour de Corse esplosivo, ricco di novità tecniche: insomma, una delle tappe fondamentali della stagione rallistica millenovecentottantaquattro. Ed importante lo è stato. Al via della gara si sono infatti presentate due vetture assolutamente inedite, l'Audi Quattro Sport e la Peugeot 205 turbo 16: mentre la prima si è dimostrata ancora in ritardo di preparazione, la francese ha detto a chiare di note di poter recitare un ruolo di primissimo piano nel mondiale in corso e di puntare decisamente al titolo '85. Ma vediamo, in sintesi, come erano schierate le forze in campo.

LANCIA. Le vetture della Casa italiana non hanno proposto novità sostanziali sul piano tecnico; erano, in pratica, le stesse utilizzate nelle ultime uscite su asfalto. Le 037 di Alen, Betttega, BIASION, Andruet e Vudafieri sono state preparate a Torino: sviluppavano 325 CV di potenza e pesavano da 964 a 970 chili (il cambio era registrato per una velocità massima di 180 kmh). La Pirelli ha lavorato sodo per fornire pneumatici capaci di rendere al massimo sulle lunghe e tortuose speciali corse e ha presentato soluzioni con circonferenza più grande per ridurre il consumo delle stesse. L'organizzazione di assistenza è stata come al solito prefetta, anche se c'è stato un attimo di smarrimento prima del via, quando si è saputo che un furgone con tre cambi di scorta (che avrebbero dovuto essere montati a Bastia dopo la prima tappa) era stato rubato...

PEUGEOT. Da quando la 205 T 16 ha effettuato la sua prima uscita, sei mesi fa — circa —, i tecnici francesi hanno lavorato duramente per poterla presentare ad Ajaccio al meglio della condizione. Le vetture usate in Corsica, equipaggiate con

motori da 340 CV (a 1.2 bar di pressione di alimentazione), pesavano circa 960 kg, cioè 70 kg sopra il minimo autorizzato per il gr. B della loro classe. Si è operato principalmente per migliorare il ritardo dell'entrata in azione del turbo, i freni e per aumentare la fascia di utilizzazione dei giri, che è passata da 4500-7200 a 3800-8000 giri. Ora è anche possibile cambiare i caliper dei freni in soli 6-7 minuti e il cambio con frizione in 20-22 minuti. Il team francese ha montato quattro diversi tipi di slick Michelin e due tipi di gomme da bagnato. Jean Todt, direttore della squadra, non si aspettava comunque una vittoria tanto immediata delle sue macchine, anche se l'affidabilità, la ottima maneggevolezza e competitività della 205 hanno sorpreso tutti, team Peugeot compreso. Sarà interessante vederle sullo sterrato...

AUDI. Meno fortunata della Peugeot 4x4 è stata la Quattro Sport. Dopo che Walter Röhrl è riuscito a mettere a punto la vettura per le prove, ci si è accorti che la versione da gara non era affatto a posto; perciò è stata ricostruita con geometria di sospensioni e sterzo simili. Il motore da 460 CV conferisce alla Quattro Sport una accelerazione straordinaria, tuttavia sui brevi rettilinei del Corsica non c'è stata occasione di sfruttarla. Si possono, poi, avanzare dubbi sulla funzionalità del concetto di base dell'auto che lascia grandissima parte del peso sull'anteriore; certo, il concetto del motore centrale che ha subito portato al successo (parziale) la Peugeot, darà da pensare ai tecnici Audi...

RENAULT. Dopo le poco brillanti prestazioni dell'anno scorso al Tour (per problemi di maneggevolezza), si era lavorato molto sulle vetture

5. gara del mondiale piloti
5. gara del mondiale marche
3-6 maggio 1984

Organizzazione: Association Sportif se l'Automobile Club de la Corse et du Tour de Corse - 41, Cours Napoléon - 20000 Ajaccio. Tel. (95) 211407. **Direttore di corsa:** De Iano. **Percorso:** 3 tappe per complessivi 1617,79 km, di cui 1138,68 su 30 prove speciali. **Condizioni atmosferiche:** autunnali con pioggia e nebbia. **Organizzazione:** voto 9.

Così al traguardo (partiti 155, arrivati 70)

EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1. Alen-Kivimaki	Lancia Rally	SF-SF	B	in 13h24'56"
2. Biasion-Siviero	Lancia Rally	I-I	B	a 4'15"
3. Ragnotti-Thimonier	Renault 5 turbo	F-F	B	a 8'20"
4. Nicolas-Pasquier	Peugeot 205 turbo 16	F-F	B	a 19'54"
5. Blomqvist-Cederberg	Audi Quattro	S-S	B	a 20'59"
6. Andruet-Rick	Lancia Rally	F-F	B	a 23'11"
7. Bettega-Cresto	Lancia Rally	I-I	B	a 30'44"
8. Chatriot-Perrin	Renault 5 turbo	F-F	B	a 32'29"
9. Fréquelin-Tilber	Opel Manta 400	F-F	B	a 43'57"
10. Loubet-Trivero	Alfa Romeo GTV 6	F-F	A	a 1h23'15"

I PRIMI DI GRUPPO: Gr. B: Alen-Kivimaki (1.) (Lancia Rally) in 13h24'56"; Gr. A: Loubet-Trivero (10.) (Alfa Romeo GTV6) in 14h48'13"; Gr. N: Veriou-Mariani (16.) (Renault 11 turbo) in 15h24'30".

Così il mondiale piloti (dopo 5 gare)



	22-28/1 MONTECARLO	10-12/2 SVEZIA	6-11/3 PORTOGALLO	19-23/4 SAFARI	4-6/5 TOUR DE CORSE	26/5-2/6 ACROPOLI	22-27/6 NUOVA ZELANDA	23-29/7 ARGENTINA	22-26/8 1000 LAGHI	30/9-7/10 SANREMO	29/10-4/11 COSTA D'AVORIO	25-29/11 RAC	TOTALE PUNTI
--	-----------------------	-------------------	----------------------	-------------------	------------------------	----------------------	--------------------------	----------------------	-----------------------	----------------------	------------------------------	-----------------	--------------

1. Alen	3	—	15	10	20								48
2. Mikkola	12	—	20	12	—								44
3. Blomqvist	15	20	—	—	8								43
4. Biasion	6	—	10	—	15								31
5. Röhr	20	—	6	—	—								26
6. Bettega	8	—	12	—	4								24

Altri classificati: 7. Waldegaard e Ragnotti 20; 9. Mouton e Aaltonen 15; 11. Eklund 12; 12. Therier, Jonsson e Nicolas 10; 15. Torph e Mehta 8; 17. Johansson, Grundel, Preston e Andruet 6; 21. Salonen 5; 22. Eriksson e Darniche 4; 24. Andervang, Ortigão e Wittmann 3; 27. Pettersson, Dorche e Iwashita 2; 30. Ählin, Gooding e Criticos 1.

Così il mondiale marche (dopo 4 gare)



	22-28/1 MONTECARLO	6-11/3 PORTOGALLO	19-23/4 SAFARI	4-6/5 TOUR DE CORSE	26/5-2/6 ACROPOLI	22-27/6 NUOVA ZELANDA	23-29/7 ARGENTINA	22-26/8 1000 LAGHI	30/9-7/10 SANREMO	25-29/11 RAC	TOTALE PUNTI
--	-----------------------	----------------------	-------------------	------------------------	----------------------	--------------------------	----------------------	-----------------------	----------------------	-----------------	--------------

1. Audi	18	18	14	10							60
2. Lancia	10	16	12	18							56
3. Renault	12	10	—	14							36
4. Toyota	—	10	18	—							28
5. Volkswagen	9	12	—	—							21
6. Opel	—	—	16	2							18
7. Nissan	2	—	10	—							12
Peugeot	—	—	—	12							12
9. Alfa Romeo	—	—	—	9							9
10. Citroën	—	4	—	—							4
11. Vauxhall	—	2	—	—							2

francesi: nonostante ciò, Ragnotti e Saby sono stati sempre più lenti delle Lancia, anche se Ragnotti ha perso il secondo posto per aver scelto gomme sbagliate in una delle ultime speciali.

OPEL. Visto che la Manta 400 di Guy Fréquelin va molto bene nel campionato francese, non è stata

modificata per il Corsica; però questa vettura convenzionale è seriamente handicappata sui rally di asfalto.

VOLKSWAGEN. La Casa tedesca è riuscita a far debuttare la versione '84 della Golf 1800 gr. A; vettura che effettuerà la sua prima uscita in

occasione del Rally Hessen in giugno, e la sua prima gara mondiale in Finlandia, in agosto. Il pilota ufficiale del team, lo svedese Kalle Grundel, era dunque al volante di una vettura vecchio tipo con un'elevata fascia di potenza e un albero a camme appositamente progettato. Il motore ha tuttavia perso un po'

I principali ritiri

P.S. 8 Röhr (motore); **P.S. 13** Ballet (rottura cambio); **P.S. 16** Vudafieri (uscita di strada); **P.S. 18** Darniche (motore); **P.S. 20** Vatanen (uscita di strada); **P.S. 22** Saby (uscita di strada).

I piazzamenti nelle speciali

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
Bettega	12	2	3	3	2	3
Vatanen	6	6	1	3	1	1
Alen	5	5	8	3	6	1
Ragnotti	3	4	1	3	6	7
Nicolas	2	3	2	4	1	4
Vudafieri	2	2	4	1	1	—
Biasion	1	9	4	4	3	2
Andruet	—	1	3	4	2	4
Saby	—	—	—	2	2	1
Darniche	—	—	2	—	—	1
Blomqvist	—	—	1	1	4	3
Vandaick	—	—	—	1	—	—
Röhr	—	—	—	—	—	2
Fréquelin	—	—	—	1	—	—

I rally leaders

Da ps 1 a 7: Bettega; da ps 8 a 19: **Vatanen;** da ps 20 a 30: **Alen.**

Le pagelle

PILOTA	VOTO		
Alen	10	Loubet	8
Biasion	10	Beriu	8
Bettega	10	Fréquelin	7
Vatanen	9	Blomqvist	7
Ragnotti	9	Darniche	7
Vudafieri	8	Andruet	6
Nicolas	8	Saby	6
Chatriot	8	Balas	6
Grundel	8	Röhr	n.c.

«PIU'»		«MENO»
Biasion	Combattivo	Andruet
Alen	Fortunato	Bettega
Alen	Efficace	Röhr
Ragnotti	Spettacolare	Blomqvist

dei suoi cavalli a vantaggio di una più efficiente coppia a basso regime. «È importante non dover cambiare marcia in continuazione, quando le curve si trovano a solo 50 metri l'una dall'altra», ha spiegato Grundel. In questa occasione la macchina era — tra l'altro — dotata di servosterzo.

Thomas Lindberg

RALLY 1. SERIE/Monti Savonesi

Dominio Achilli

ALBENGA — La Lancia Rally non ha talloni d'Achille. La vettura preparata da Nocentini, l'unica 037 presente al 22. Giro dei Monti Savonesi, non ha avuto difficoltà a tenere a bada la pur agguerrita presenza di Porsche, Ferrari e Opel. I milanesi Achilli-Cislighi, già vincitori del «Palme», hanno rispettato il pronostico che li vedeva grandi favoriti, imponendosi in sette delle undici speciali in programma e mantenendo la testa della graduatoria dall'inizio alla fine nonostante un testa coda nella seconda PS. Alla spalle della Lancia Rally si è accesa una lotta interessante per la piazza d'onore. L'ha spuntata la Porsche 911 di Colombo-Colombo dopo la lunga battaglia con Fratta, costretto al ritiro per un'uscita di strada a tre quarti di gara, e il ferrarista Fontana. Quest'ultimo, terzo al traguardo, è stato tolto di classifica in sede di verifica per l'irregolarità alle pinze dei freni non conformi alla fiches. Stessa sorte è toccata all'Opel («ufficiale») di Sipzs-Bignardi. L'equipaggio della Chieri Corse ha presentato un appello sostenendo che i pistoncini dei freni posteriori da 38 mm. erano ammessi dall'1 aprile ed è quasi certo quindi che il terzo posto ritornerà alla Manta GTE di Sipzs, vincitore fra l'altro del gruppo A.

FRA I PROTAGONISTI del Giro dei Monti Savonesi non potevano certo mancare i fratelli Ziviani con la Kadett. I dominatori della passata edizione, terzi in virtù delle squalifiche, quarti al traguardo e quinti nella classifica ufficiale perché penalizzati di un minuto per partenza anticipata nell'ultima speciale, nulla potevano di più con una macchina che, per quanto sia ben preparata dall'Euromotor di Andora, non è competitiva con la concorrenza. Un possibile protagonista, Del Prete con la Renault 5 turbo ha visto andare in fumo i suoi sogni a causa di un principio d'incendio a Onzo, nella prova di apertura.

Franco Nugnes

RALLY 1. SERIE

Albenga, 30 aprile - 1 maggio

22. Giro dei Monti Savonesi

Valido per la Coppa Italia Rally 2. zona FISA «2 Trofeo Cassa di Risparmio di Genova e Imperia»

Le classifiche

Assoluta: 1. Achilli-Cislighi (Lancia Rally) in 1h28'50"; 2. Colombo-Colombo (Porsche 911) 1h29'51"; 3. Ziviani-Ziviani (Opel Kadett (GTE) 1h33'07"; 4. Porro-Ambrosoli (Alfetta GTV 6) 1h33'54"; 5. Caviglioli-Corti (Porsche 911) 1h34'44"; 6. Duberti-Dominoni (Opel Ascona) 1h35'43"; 7. Maneo-Manzoni (Alfetta GTV 6) 1h35'51"; 8. Manzoli-Dilda (Ritmo 130) 1h36'56"; 9. Adani-Baccalatte (Ritmo 130) 1h37'19"; 10. Tortello-Tortello (Ritmo 125) 1h37'23".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Graus-Parodi (A 112) in 1h43'10"; 2. Colla-Ferrando (A 112) 1h43'52"; 3. Frino-Siri (A 112) 1h44'30"; 4. Cavenaghi-Squinzi (A 112) 1h46'55"; 5. Bonavera-Minasso (Fiat 127) 1h49'32"; 6.

Campo Saragna-Rivara (A 112) 1h49'42"; 7. Franchini-Verdelli (A 112) 151'02"; 8. Terrile-Ricordini (A 112) 1h52'36"; 9. Orengo-Canobbio (Peugeot 104) 1h53'23"; 10. Bruschi-Casini (A 112) 1h5'06"; 11. Moretto-Biasi (A 112) 2h09'29".

Classe 1400: 1. Persico-Vialli (Corsa SR) in 1h40'33"; 2. Persico-Rebessi (Corsa SR) 1h42'18"; 3. Aliprandi-Franceschini (Samba) 1h42'39"; 4. Vincenzi-Massa (Corsa SR) 1h42'45"; 5. Ferrari-Monticone (Corsa SR) 1h43'17"; 6. Tomasini-Cervi (Corsa SR) 1h44'44"; 7. Mazzoli-Morandini (Corsa SR) 1h45'03"; 8. Fortunati-Mattoli (Visa GT) 1h45'04"; 9. Pelanconi-Riversi (Visa GT) 1h46'20"; 10. Drago-Zim (Visa GT) 1h46'55"; 11. Negro-Falcetti (Visa GT) 1h46'55"; 12. Muraglia-Grosso (Peugeot 104) 1h7'26"; 13. Riccardi-Riccardi (Kadett 1.3) 1h52'29"; 14. Sedani-Vicardi (Corsa SR) 1h54'13"; 15. Cambaro-Mosca (Samba).

Classe 1600: 1. Bordoni-Belfiore (Escort XR3) in 1h42'01"; 2. Scotto-Paronelli (Alfasud TI) 1h42'05"; 3. Frigerio-Sormani (Alfasud TI) 1h42'32"; 4. Vaccari-Degli Esposti (Alfasud TI) 1h48'19"; 5. Avolio-Asplanato (Escort XR3) 1h51'15".

Classe 2000: 1. Manzoli-Vilda (Ritmo 130) in 1h36'56"; 2. Adani-Boccalatte (Ritmo 130) 1h37'19"; 3. Tortello-Tortello (Ritmo 125) 1h37'23"; 4. Saglietto-Tulipano (Ritmo 130) in 1h37'33"; 5. Bruzzo-Bonino (Ritmo 125) 1h39'26"; 6. Luchi-Brumana (Ritmo 130) 1h43'32"; 7. Guglielmi-Montagnini (Alfetta GTV) 1h59'57".

Classe oltre 2000 (non costituita): 1. Maneo-Ranzoni (Alfetta GTV) in 1h35'51".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Nandini-Pedrocchi (Escort SR) in 1h43'54".

Classe oltre 2000: 1. Achilli-Cislighi (Lancia Rally) in 1h28'50"; 2. Caviglioli-Corti (Porsche 911) 1h34'44"; 3. Ferrari-Fontana (Porsche 911) 1h37'28"; 4. Garin-Cotta (Talbot Lotus) 1h37'32"; 5. Sioli-Zamburlini (Porsche 911) 1h37'36"; 6. Monzali-Pezzali (Porsche 911) 1h39'26"; 7. Fameli-Gallucci (Talbot Lotus) 1h40'05".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Malacarne-Giotti (Fiat 127) in 1h38'44"; 2. Fusi-Boschetto (A 112) 1h39'54"; 3. Schiavo-Balestra (A 112) 1h40'34"; 4. Ravera-Sciotto (A 112) 1h40'55"; 5. Dondi-Cianci (Fiat 127) 1h45'13"; 6. Bravata-Clementi (Fiat 127) 1h45'13"; 7. Saldarini-Serratore (A 112) 1h46'06"; 8. Cravino-Barberis (Peugeot 104) 1h47'25"; 9. Dami-Soldano (Fiat 127) 1h47'45"; 10. Garra-Siboldi (Fiat 127) 1h48'17"; 11. Giordano-Delfino (A 112) 1h54'03"; 12. Giani-Calvi (Peugeot 104) 1h54'26"; 13. Lullo-Manelli (Fiat 127) 1h55'15".

Classe 1600: 1. Renzetti-Landolina (Alfasud) in 1h43'39"; 2. Talini-Crosta (Golf GTI) 1h47'29"; 3. Paganelli-Aprosio (Alfasud) 1h48'04"; 4. Fusi-Sala (Mini De Tommaso) 1h50'36"; 5. Ardissonne-Ardissonne (Alfetta) 1h53'37"; 6. Guzzi-Berva (Alfasud) 1h58'58"; 7. Mirabelli-Caccia (Talbot 1.6) 2h07'18"; 8. Dell'Utri-Lipari (Golf GTI) 2h29'13".

Classe 2000: 1. Duberti-Dominoni (Ascona) in 1h35'43"; 2. Cumino-Olivero (131 Racing) 1h39'48"; 3. Alnerici-Pirola (Manta GTE) 1h40'39"; 4. Tomasini-Casati (Ascona) 1h42'59"; 5. Broggin-Sancassani (Volvo 343) 1h43'41"; 6. Astini-Carollo (Manta GTE) 1h43'51"; 7. Rigato-Radogna (Manta GTE) 1h49'03".

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Depiazzi-Scarrone (Fiat 127) in 1h37'25"; 2. Albini-Francesia (Fiat 127) 1h38'02"; 3. Corti-Frigerio (A 112)

1h43'49"; 4. Guidi-Pontai (Fiat 127) 1h53'18"; 5. Remiddi-Gravino (A 112) 1h59'50"; 7. Capriotti-Benza (Peugeot 104) 2h01'17".

Classe 1600: 1. Fotia-Marchesini (Scirocco) in 1h39'10"; 2. Casanova-Raspanti (Alfasud) 1h42'18"; 3. Chiappari-Chiappari (Talbot TI) 1h42'23"; 4. Guastavino-Ferrando (Alfasud) 1h44'50"; 5. Magliano-Tauro (Alfasud) 1h52'06"; 6. Laviola-Cerboni (Peugeot 104) 1h53'18".

Classe 2000: 1. Ziviani-Ziviani (Kadett GTE) in 1h33'07"; 2. Calosso-Castore (Kadett GTE) 1h37'52"; 3. Ghiringhelli-Longoni (Kadett GTE) 1h39'48"; 4. Bianchi-Soma (Ascona) 1h41'01"; 5. Segale-Brunner (Kadett GTE) 1h48'19"; 6. Stanca-Negro (Kadett GTE) 1h52'12"; 7. Stanca-Finelli (131 Racing) 1h54'42".

GRUPPO 4

Classe oltre 2000 (non costituita): 1. Colombo-Colombo (Porsche 911) in 1h29'51"; 2. Fontana-Vitali (Ferrari 308) 1h31'13" (squalificato); 3. Massera-Tronco (Porsche 911) 1h39'51".

Castrol Welsh Rally

Mikkola re delle foreste

HENGOED - Hannu Mikkola ha aumentato il suo margine di vantaggio in testa al campionato Rothmans RAC Open britannico questo fine settimana, aggiudicandosi il Castrol Welsh Rally, 3. prova della

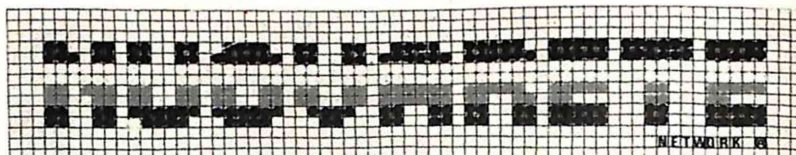
serie. Il secondo posto è andato a Russell Brookes al volante di una Manta 400, il quale occupa anche il 2. posto nel campionato, poiché nessuno dei protagonisti aveva fatto punti nella gara precedente, il Circuit of Ireland. Il Welsh ha preso il via sabato mattina, ma le prime speciali sono state cancellate a causa del rischio di incidenti nella foresta. Sono dunque state disputate delle speciali extra su asfalto sulla strada di Epynt ed è stato Brookes con la Manta a prendere inizialmente il comando, dovendolo però cedere a Mikkola quando il rally si è diretto verso le foreste del nord del Galles sabato sera. Era presente anche la Austin Metro 6R4, il nuovo prototipo gr. B, impegnata fuori gara in riprese televisive, correndo circa 15 minuti davanti alla prima macchina. (p.f.)

CASTROL WELSH RALLY

Hengoed, 4-6 maggio 1984

3. prova del campionato britannico open Rothmans RAC

La classifica: 1. Hannu Mikkola-Arne Hertz (Audi Quattro) 169'43; 2. Brookes-Broad (Opel Manta 400) 172'52; 3. Wilson-Harris (Audi Quattro) 173'32; 4. McRae-Nicholson (Opel Manta 400) 179'52; 5. Eklung-Whitcock (Toyota Corolla) 187'18; 6. Tilke-Freeman (Ford Escort) 187'26; 7. Gooding-Jenkins (Vauxhall Chevette) 188'00; 8. Fischer-Frazer (Opel Manta 400) 188'24; 9. Lovell-Devis (Citroen 1000 Pistes) 188'42; 10. Hohnston-Willis (Toyota Corolla) 190'03.



Il primo VERO circuito radiofonico

che ti segue in tutta Italia

ALESSANDRIA: T. Radio Monferrato Nuovarete FM: 97.800; ASTI: T. Radio Monferrato Nuovarete FM: 97.800; ASCOLI PICENO: Radio Linea Nuovarete FM: 90.7; BARI: Radio Centro Nuovarete FM: 103.400; Radio Piper FM: 103.700; BENEVENTO: Radio Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; BOLOGNA: Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; Brescia: Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; CALTANISSETTA: Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; CAMPOBASSO: Radio Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; CANOSA/BARI: Canosa Centro Radio Tele Color Nuov. FM: 88/98/99/102; CATANIA: Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; CATANZARO: Radio Gamma 7 FM: 96.600; Radio Luna Nuovarete FM: 95.700/99.600; COSENZA (versante tirrenico): Radio Cosenza 2 Nuovarete FM: 98.100/104; CREMONA: Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; ENNA: Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; FOGGIA: Radio Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; FROSINONE: Orizzonte Radio Nuovarete FM: 98.300/103.100; IGLESIAS/CAGLIARI: Radio Iglesias Nuovarete FM: 89/104; LATINA: Radio Antenna Musica Nuovarete FM: 99.500/101.500; LA SPEZIA: Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/ 98.100/ 98.400/101.800/102.700; LECCE: Prima Radio Nuovarete FM: 101.500/103; LUCCA: Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/98.100/98.400/101.800/102.700; MASSA CARRARA: Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/98.400/101.800/102.700; MATERA: Radio Antenna Effe Nuovarete FM: 95.800; MODENA: Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; NAPOLI: Radio Fiamma Nuovarete FM: 88.600; PALERMO: Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; Radio Antenna Italia Nuovarete FM: 87.800; PIACENZA: Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; PISTOIA: Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; RAGUSA: Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; REGGIO CALABRIA: Nuovarete Calabria FM: 87.850/88.100/89.800 91.400/102.800; SIRACUSA: Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; TARANTO: Radio Antenna Effe Nuovarete FM: 95.800; TORINO: Nuovarete Torino 91 FM: 92. 350.

A NUOVA RETE c'è posto per la tua emittente, basta telefonare al N. 011-651874.