

RALLY/All'Autodromo di Monza vince a sorpresa la 037

MONZA — Qualche primattore in meno, la stessa cornice di sempre a mezzo fra lo show, la gara in pista e il rally, e un po' di freddo in più. Riecco il rally dell'Autodromo di Monza, giunto alla sua nona edizione, pronto per fare entrare nel suo Albo d'Oro la Lancia Delta S4 di Cerrato-Cerri e che, invece, ha finito per incoronare Gianfranco Cunico e Angelo Scalvini, ormai specializzati in vittorie di inizio e fine stagione. Per il vicentino un bel premio alla sua costanza e per la sua superiorità nei confronti di un ricco plotoncino di Lancia Rally. Per i neocampioni italiani rally una delusione piccola-piccola, figlia forse di una partecipazione dove la concentrazione non era al massimo, ma che comunque si sarebbe conclusa con l'ovvia vittoria se, dopo una notte di gelo, la Delta S4 si fosse regolarmente riavviata. La berlinetta torinese, invece, orfana di candele «tenere» (**«non c'era stato il tempo di cambiarle a fine della prima tappa»**), ha tardato a riavviarsi e Cerrato ha pagato il decisivo 1'30" al successivo C.O. Non al meglio della con-

centrazione anche il suo ds Claudio Bortolotto, attardatosi a discutere con i commissari per avere il permesso di entrare nel parco partenze mentre gli altri, più approssimativamente, entravano con cavi, candele, batterie e riavviavano vetture altrettanto recalcitranti con mezzi di fortuna nonostante il regime (teorico, evidentemente) di parco chiuso. Ma tant'è, e in fondo nessuno si è lamentato, tanto che si è tirato un bel rigone su quanto è successo al via della seconda tappa tranne, ovviamente, il ritardo di Cerrato, pagato al controllo successivo. E per Cunico è stata la vittoria, per Cerrato la soddisfazione di aver fatto sue 10 delle 11 prove speciali disputate. Che non fosse giornata per i freschi campioni d'Italia l'ha confermato anche Chantal Galli, laureatasi ad Aosta, regina del Cir, ma naufragata a Monza con vistosissimo ritardo nelle battute finali che l'ha relegata all'ultimo posto dopo aver a lungo resistito in terza piazza (femminile) dietro alla Taruffi, ottima all'esordio con la Lancia Rally, e alla Galliani (Bmw 325i), e davanti anche al suo «boss» Maurizio Rossi, rimessosi la

tuta per festeggiare il nuovo sponsor Pepsi Cola con cui probabilmente porterà in gara nel Cir delle Delta 4Wd con equipaggi rosa (la Galli sicuramente mentre l'altra potrebbe essere la rediviva Mandelli). In gruppo A bel successo per l'inglese Llewellyn con la Audi di Emilio Radaelli: bello soprattutto per il puntiglioso inseguire di Orlando Redolfi, che ha riportato in passerella la sua Mercedes 190 con cui vuole inserirsi nel Cir '87. In Gr. N si è rivisto Pigoli con la Bmw 325 I: ottimo il pilota e pure la macchina. Per la muta di Renault 5 Gt Turbo quindi la impossibilità di arrivare alla vittoria, comunque c'è stata una conferma di Benazzo (recente vincitore anche ad Aosta) e di Gallione, altri due clienti per il Cir '87 di categoria. Nei piani alti dell'assoluta intatti i numeri di Fulvio Bacchelli, con qualche guaio che gli ha impedito di disturbare Cunico, e al solito a proprio agio il pistaiolo Brand ormai abbonato al rally monzese e ai primi posti (lo scorso anno fu terzo). Quanto alla gara si è cominciato cancellando una speciale su terra, sostituita con



Sopra, l'inglese Llewellyn in coppia con Short ha dato spettacolo guidando l'Audi Coupé Quattro che gli ha affidato Emilio Radaelli: ha vinto il Gruppo A (Photo4)

IL CASO/Si spengono

Non è un c

Poppi Amati (navigatore di Z a Monza avevano già dime

MONZA — Probabilmente il chiodo che ha avvelenato il dopo gara da Aosta entrerà rapidamente in archivio, senza strascichi polemici: questa l'impressione raccolta a Monza dove tutti i protagonisti del Cir '86 si sono ritrovati nel paddock dell'autodromo. Tutti meno Zanussi, involatosi per le prove africane della Parigi-Dakar. Ma c'erano il suo navigatore Amati ed il d.s. Claudio Berro: «Abbiamo mostrato a tutti il chiodo raccolto da Saby e il foro della stessa origine presente nel pneumatico di Zanussi: però nessuno si è lanciato in una caccia alle streghe. Zanussi ha espresso il suo pensiero ipotizzando che quella fosse la cuasa della sua uscita. Punto e a capo: nessuno ha sollevato polemiche e qui sei tu a chiedermi non io a sollecitarti». «Il

RALLY

Monza, 6/7 dicembre 1986
9 Rally dell'Autodromo

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Massera-Minuti (Toyota Corolla) in 1:26'15"; 2. Bala-Cassol (Ford Escort Rsi) a 42"; 3. Ruffini-Vittoni (Golf Gti) a 1'11"; 4. Giglio-Scamarcia (Alfasud Ti) a 1'34"; 5. Minallono-Bagutta (Ford Fiesta) a 5'30". **Classe 2000:** 1. Bertolini-Breseghello (Opel Kadett Gsi) in 1:19'37"; 2. Grazioli-Grazioli (Fiat Ritmo) a 1'50"; 3. Zavattoni-Azzola (Renault 5 Gt) a 1'52"; 4. Hunt-Venturi a 3'44"; 5. De Cecco-Catterina a 3'57"; 6. Comini-Bolognani a 4'12"; 7. Tomasini-Casati (Opel Ascona) a 4'16"; 8. Mina-Ferrari (Renault 5 Gt) a 4'50"; 9. Garcea-Degli Esposti a 7'43"; 10. Capoferri-Cornali a 12'21"; 11. Bianchi-Barbiero a 16'21"; 12. Galli-Sormani a 22'49". (Tutti gli altri su Opel Manta Gte). **Classe oltre 2000:** 1. Llewellyn-Short (Audi Coupé Quattro) in 1:19'05"; 2. Redolfi-Calderoli (Mercedes 190 E 2.3) a 5"; 3. Ambrosoli-Maglia (Ford Escort Rs Turbo) a 1'30"; 4. Arduini-Ravasio (Alfa 75 Turbo) a 2'32"; 5. Barzetti-Cigala (Audi 80 Quattro) a 3'53"; 6. Galliani-Cantaluppi (Bmw 325 I) a 8'41".