L'organizzazione è ottimale ma non per questo al settimo Rally di Sardegna — Raid d'Italia 1990 — mancano i colpi di scena. Dei favoriti solo pochissimi riescono ad evitare errori e, tra questi, il portacolori della Yamaha-Byrd, Angelo Cavandoli, che le sue traversie le aveva già passate prima del via per riuscire ad essere della partita

RAID D'ITALIA 1990

7° RAID DI SARDEGNA 90

2-10 Giugno

QUEL DIAVOLO D'UN ANGELO!

Sempre molto suggestivi gli scenari che accompagnano il rally per tutto il suo svolgimento sull'Isola. A sinistra è Maurizio Cecconi con la sua Honda 4T a transitare sullo sfondo della scogliera e del mare sardo, nell'altra immagine sui monti di Cala Gonone è impegnato invece l'ufficiale Aprilia Alessandro Tramelli.

Nella pagina a lato, sopra: fino al giovedì precedente il rally il secondo uomo della Byrd a correre in Sardegna accanto a Magnaldì doveva essere Andrea Marinoni poi, qualche santo in paradiso si è occupato anche di Angelo Cavandoli che è riuscito ad avere in extremis dai suoi superiori (fa il poliziotto) la tanto agognata licenza. La Yamaha è tornata quindi al progetto originale e l'emiliano ha ripagato la fiducia nei suoi confronti con una bella vittoria.

Sopra a sinistra: le alterne vicende di cui ha vissuto la gara hanno portato bene ad un pilota quale Flavio Agradi. Il pilota dell'Old Farm Racing ha raggiunto la seconda posizione assoluta nelle battute finali risultando anche primo nella quattro tempi per macchine di serie.

Sopra: sempre in evidenza i piloti del Team Rigo Moto. Stavolta è stato Fabrizio Premi a tenere alti i colori della squadra milanese, Chiesa e Colombo sono incappati a turno in penalizzazioni forfettarie. Il Team milanese si è presentato con un nuovo abbinamento, il marchio giapponese Epson, leader nel mondo dei computers.

Sotto: il percorso ha più volte attraversato terreni di varia natura tra cui numerosi guadi. In uno di questi vediamo impegnati Roberto Mandelli (Gilera 7) e Flavio Agradi (Honda 23) mentre fra i cespugli fa capolino la Yamaha di Antonio Colombo.

Sopra: sempre protagonista la Gilera con Luigino Medardo. Dopo l'errore di percorso il veneto ha recuperato correndo con molta grinta.

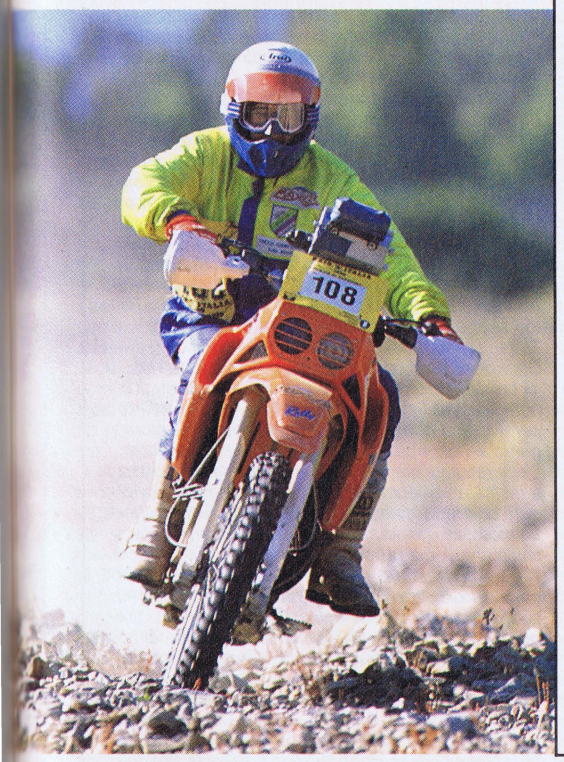
A destra: prima Aprilia al traguardo e naturalmente vincitrice di categoria è stata la 125 Rally di Mauro Uslenghi. Il pilota del Big Fun Team ha gestito molto bene la sua gara e alla fine è risultato ottimo ottavo assoluto.

Angelo Cavandoli, su Yamaha-BYRD 250 WR, ha vinto il settimo Raid di Sardegna, Raid d'Italia 1990, mettendo puntigliosamente a frutto il proprio crescente bagaglio di esperienze, fatte ormai di affermazioni pressoché costanti.
La corsa «sarda» ha mostrato, quest'anno, una fisionomia apparentemente immutata rispetto alle scorse edizioni, ma ha messo in evidenza sfumature di uno sviluppo tecnico e organizzativo che sembrano preludere a un nuovo, sostanziale, passo in avanti in vista di edizioni ancor più interessanti (il «paddock» ha riferito con insistenza di una maggiore caratterizzazione in senso «europeo»).
La gara è stata, al di là delle parole, più impegnativa di quanto si aspettassero i suoi fedelissimi e gli esordienti, smentendo coloro che l'avevano sin qui ritenuta una sorta di «vacanza motociclistica» ed elevando i suoi contenuti agonistici e sportivi a una quota superiore rispetto al passato.
Lode innanzitutto all'organizzazione, la gigantesca «piramide» Cat Promotion al cui vertice stanno i fratelli Guido e Renato Zocchi, che ha mantenuto tutte le promesse di una vigilia densa di attesa e curiosità. Le migliorie alla logistica hanno raggiunto il livello dell'eccellenza, regalando alla «carovana» una corsa bellissima e ai piloti una settimana di intenso rapporto con la propria moto (o l'auto) e il proprio senso agonistico misurato sulla «pelle» degli avversari.
La quotidiana «raffica» di colpi di scena ha offerto incertezza e brivido a volontà, insegnando che in questo tipo di corse le carte si mescolano a ogni mano e i punti si contano solo alla fine; i piloti, infatti, hanno giocato le loro «mani» migliori ma, talvolta, hanno gettato al vento la loro partita per una disattenzione o per un eccesso di sfortuna. Una ulteriore conferma del fatto che non si va in Sardegna per vincere ma per tentare di farlo, visto che l'incertezza regna sovrana sino all'ultimo chilometro. Questo parametro di insicurezza restituisce, comunque, dignità e valore alla corsa dei privati, intesi in senso antietico rispetto ai piloti «ufficialmente» assistiti da case, teams e importatori, i quali ritornano a essere la vera anima della gara.
Dunque una vittoria netta per Angelo Cavandoli, pilota caparbio e determinato, che l'ha costruita giorno per giorno senza esagerare e mantenendo al massimo la concentrazione. Certamente le «disgrazie» degli altri hanno sempre un peso ma anche quest'anno il «Sardegna», con la sua formula così articolata e raffinata, ha dimostrato di non essere mai in offerta speciale, e chi lo vince è perché se lo merita.
Flavio Agradi, secondo assoluto, ha dimostrato di essere pilota calmo e riflessivo e dotato di una preparazione fisica che lo rende «inossidabile» alla fatica. La sua efficacia e costanza di rendimento sulle corse lunghe gli hanno permesso di avere un risultato che premia, in sintesi, la sua bravura.
Fabrizio Prémi, terzo, dopo la sfortunata, per lui, edizione scorsa, paga ancora per le conseguenze di un tipo di guida estremamente deciso.

Una gara molto bella

I punti di forza di questa edizione del Raid vanno ricercati nell'affinamento di quelli che hanno caratterizzato le edizioni precedenti: in primo luogo la varietà e bellezza dei luoghi attraversati, poi la gamma completa di fondi su cui sono volate le ruote artigliate dei concorrenti, dalle insidiose, viscide e lente pietraie ai curatissimi sterrati «superso-

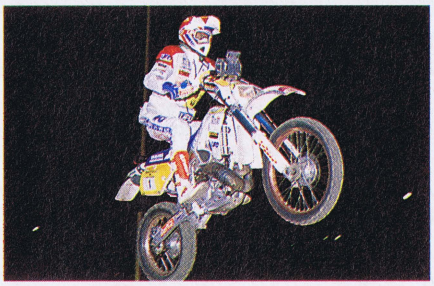
Il road-book in italiano ed un percorso per lui nuovo hanno creato qualche problemino al francese Magnaldi che, comunque, ha completato il successo della Byrd con un ottimo quinto posto.



Le opinioni di...

■ **Fabio Fasola:** *«Sono veramente dispiaciuto per una gara che credevo di fare mia e che invece si è trasformata in una lunga pena a causa di una stupida fatalità. Quest'anno, dopo la vittoria di due anni fa e la frattura dello scorso anno, mi sentivo sicuro, ben assecondato dal mezzo e in grado di sfruttare al meglio queste opportunità. Non so ancora se andrò al Titano e provo poco entusiasmo per i punti che ho acquisito per il Campionato Raid Marathon che, mi pare, ha un'eco ancora piuttosto misera».*

■ **Massimo Chiesa:** *«Cinque mesi di duro lavoro, di allenamenti e di enorme dispendio di energie mi avevano convinto che anche quest'anno avrei potuto dire la mia in modo dignitoso, visto che avevo riscontrato un obiettivo miglioramento nel mio «passo». Questa batosta continuata, conclusa con il motore ammutolito nella ultima speciale del rally, dopo che ero riuscito a ottenere qualche buon risultato, mi hanno veramente svuotato, tanto da farmi meditare di abbandonare per recuperare altri valori dimenticati per correre. Forse è meglio che lasci sedimentare questa amarezza prima di prendere delle decisioni».*



Chiesa alla Malpensa. Con l'ausilio di fari supplementari fissati al casco (come anche gli altri piloti del Rigo Moto), il milanese era partito molto bene, poi...

■ **Fabrizio Premi:** *«Ho combattuto contro la malasorte dal primo giorno di questa corsa e ho perso la seconda piazza nell'ultima giornata a pochi chilometri dalla fine in un «duello» da pista di cross contro Flavio Agradi, portandomi a casa anche una piccola frattura. Anche le moto, solitamente perfette, questa volta ci hanno procurato alcuni guai, non mi resta che attendere il riscatto del Titano».*

■ **Luigino Medardo:** *«Una gara molto bella, nella quale anch'io avevo qualche buona chance da giocare. Invece, come altri, ho sbagliato nel momento cruciale rovinando quanto di buono avevo combinato in precedenza. Così sono le corse, e pensare che in alcuni casi la moto mi era sembrata addirittura adatta al percorso!».*

■ **Flavio Agradi:** *«Ero venuto in Sardegna proprio per un buon risultato, anche se con una moto di serie (una Honda XR 600) e senza una preparazione specifica ma con un inverno di intenso sci da fondo che mi aveva lasciato una condizione splendida. Poi, durante la gara, sono incorso in alcuni errori che mi ero proposto di evitare accuratamente e ho avuto alcuni problemi. Gli altri però, a un certo punto, hanno cominciato a sbagliare più di me e io, che ho continuato a impegnarmi a fondo, ho potuto raccogliere un risultato che mi rende felice».*

■ **Angelo Cavandoli:** *«Sono veramente felice per questa nuova iniezione di fiducia, che mi ripaga e mi conforta. Direi che le cose mi sono andate molto bene, ma anche che non ho mollato la concentrazione neanche un attimo, sempre consapevole che queste gare si vincono solo alla fine e che è inutile esagerare all'inizio alla ricerca di un risultato parziale che gratifica solo a metà, perché in qualche modo può rompere un ritmo fatto di determinazione e continuità di rendimento. La moto mi è stata di grande aiuto, dandomi un senso di affidabilità che mi ha dato fiducia nelle mie possibilità. Il resto è venuto da sè e si aggiunge alle gioie di questa stagione '90».*

■ **Alessandro Tramelli:** *«Ho avuto la sfortuna iniziale di perdere il freno anteriore nella prima PS e di vedere la mia corsa trasformarsi subito in una gara in salita. Dei trenta minuti iniziali di svantaggio me ne sono rimasti, alla fine, solo otto, troppi per riprendermi la gara ma sufficienti per rassicurarmi sul livello generale della preparazione e soprattutto della moto che si è dimostraa veloce e molto affidabile».*

■ **Ivan Alborghetti:** *«Sono dispiaciuto per il risultato, perché facendo poche gare all'anno, quando una ti va male è una buona parte della stagione che se ne va. In questo caso avevo effettivamente creduto di avere in mano la corsa, ma una pietra nascosta nel fuoripista ha innescato una caduta rovinosa. Poi, seguendo Medardo, visto che avevo la strumentazione fuori uso, ci siamo persi. La corsa è stata comunque molto buona, direi la migliore di tutte le edizioni».*

Percorso traditore per Ivan Alborghetti che qui vediamo proprio in mezzo a una serie di cespugli.

nici», reminiscenza del Rally della Costa Smeralda, dal livello del mare fino ai mille metri di quota: il piacere di queste piste è dato anche e soprattutto dal fatto che si ha la sensazione, netta, di qualcosa di estremamente realistico, visto che si corre quasi sempre su vie primarie di comunicazione e non su artificiali percorsi recuperati per l'occasione.

Immediatamente dopo metteremmo l'estremo senso di sicurezza infuso nei piloti da un road book semplicemente esatto e con dovizia di informazioni atte a limitare i rischi di incidenti e, infine, una cura ormai maniacale nella scelta delle soluzioni logistiche, siano esse legate alla gara vera e propria o al comfort dei conduttori.

Esaltiamo la scelta che ha portato la Cat e la Federazione ad appoggiarsi alla struttura della Clinica Mobile, guidata qui dal dott. Ruggiero Mattioli, dotata di unità radiologica, una apparecchiatura che garantisce anche nel delicato settore della sicurezza il massimo rendimento.

Il grafico della corsa

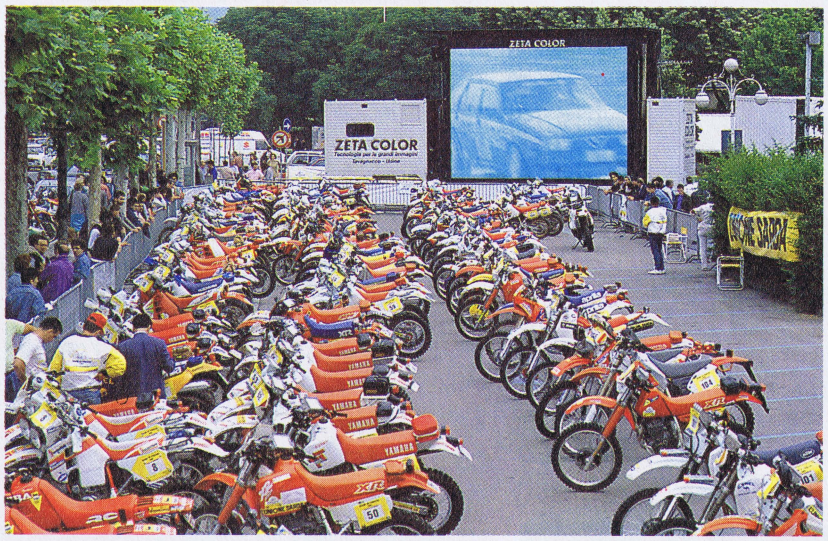
Se in ascisse mettiamo il tempo e in ordinate le prestazioni dei concorrenti, il grafico di questo Raid d'Italia risulta «strano», con diverse «curve» che ad un certo punto crollano e spariscono. Vediamolo: il prologo della Malpensa e la prima «formale» PS servivano a poco ma hanno subito espresso i valori in campo, «ordinando» i nomi di Fasola, Colombo e Alborghetti con Chiesa, Tramelli e Medardo, mescolando appena queste carte dopo la prova di Palagano sulla pista di autocross. Dalla successiva giornata di lunedì, dedicata a una lunga doppia prova di regolarità sulle montagne della Garfagnana, con un poco di sorpresa Medardo e con la sua Gilera, esce allo scoperto insediandosi al secondo posto e presentandosi all'imbarco come uno dei piloti più accreditati insieme a Fasola. Martedì si è definitivamente nel vivo del Raid e la lunga (73 km) PS che porta a Ovest (Alborghetti, Colombo e Medardo) elimina Fasola e Chiesa dalla generale determinando l'inizio della scalata di Cavandoli, attentissimo, Agradi e, per il momento, di Purinan.

Mercoledì, Fasola riprende il suo cammino vittorioso e guida la PS davanti ad Alborghetti e Medardo in una tappa dove dietro a questi e a Colombo stanno in agguato Cavandoli, Purinan e Agradi, con Premi che si distacca un poco per un ridicolo ritardo. A questo punto sono evidenti le buone corse dei conduttori di alcune classi. Findanno che, decimo, guida la 350 4T e Adriano Bigiarini, 19° e primo della 250.

Giovedì, nel giorno dell'inutile riscatto di Chiesa, la classifica si rivoluziona per effetto delle sfortunate prestazioni di Alborghetti, Purinan e Medardo che si tagliano fuori dalla corsa e favoriscono il delinearsi di una classifica destinata a essere definitiva. Fasola vince la seconda PS di giornata, Premi si assicura la terza piazza della generale e Magnaldi, costante e preciso, è quarto.

Continua la gara ottima di Uslenghi nella 125 e nella generale, invano «cacciato» da Tramelli, così come quella del generoso Rolandi.

Il venerdì, l'ultima occasione della corsa determina solo il rientro di Medardo al quarto posto della generale, «minimo legittimo» per la corsa stupenda del condottiero della Gilera, e suggella la felicità dei primi, alla fine della loro fatica e delle loro apprensioni.



Parco chiuso alla partenza di Arona. Sullo sfondo sullo schermo gigante, vengono proiettate immagini delle precedenti edizioni.

A destra: gradito ritorno alle gare quello di Giampiero Findanno. Con una Yamaha TT 350 è stato decimo e primo di categoria.

Raid d'Italia 1990 flash back

■ *Il francese* **Thierry Magnaldì,** *che vede adesso spostare la pronuncia del proprio cognome in un più casalingo Magnàldi, pur in difficoltà con il road book in italiano (restituito pan per focaccia al cugino d'oltralpe), non ha mai tolto un grado di rotazione alla manopola del gas della sua WR e, sbagliando pochissimo, ha raccolto un quinto posto che premia ulteriormente la prestazione complessiva della BYRD. In Sardegna era accompagnato dalla fidanzata che più di lui ha attirato l'attenzione.*

■ **Fabio Fasola,** *campione italiano della specialità, ancora una volta ha visto vanificato il proprio impegno per un colpo basso della sfortuna. Se l'anno scorso era caduto malamente fratturandosi lo sterno, quest'anno è stato «tradito» da un eccesso di consumo della sua KTM che lo ha abbandonato a cinque km dalla fine della prova speciale sulle montagne prima di Capo Caccia. Ha dovuto far ricorso a tutta la sua buona volontà per continuare a correre, investendo comunque per la classifica di campionato con una buona serie di risultati di giornata.*

■ *Analogo epilogo per la corsa alla vittoria di* **Massimo Chiesa,** *che partiva con il numero uno di vincitore del 1989.* **Senza benzina** *nello stesso giorno di Fasola, ha toccato il fondo nella speciale dell'ultima tappa, piantato con l'accensione della sua Yamaha-Rigo fulminata e il morale a terra dopo cinque mesi di intensi sacrifici per poter dedicare il suo massimo impegno a questa corsa.*

■ **Ivan Alborghetti,** *a cui «quel giorno» la benzina era stata appena sufficiente per finire la speciale e gli aveva consentito di guadagnare la prima posizione, ha «retto»* **due giorni in testa** *alla generale, per poi frantumare il suo sogno a se stesso nella speciale «maledetta» di Talana nella sesta tappa che gli è costata una serie di profonde ferite e il consiglio, seguito, di non continuare.*

■ **Luigino Medardo,** *impegnato allo spasimo per portare alla Gilera l'alloro di una corsa non delle più congeniali al suo potentissimo ma non agilissimo 4 tempi, dopo una serie di prestazioni che lo avevano portato a un passo dalla vetta della generale,* **ha perso** *in un solo giorno* **la strada** *giusta, la speranza di una buona classifica e... i nervi. Il buon* **Perini** *ha accolto* **con filosofia** *e buona pace il «responso» di una corsa che non ha ripagato per l'impegno e la profusione di energie e mezzi impiegati, anche se il risultato finale, con Mandelli costantemente efficace, non è disprezzabile.*

■ **Lorena Bonacini,** *su una Yamaha DT 125,* **ha vinto la classifica femminile,** *rimanendo concentrata e determinata e tenendo duro sino alla fine nonostante una bruttissima caduta sull'asfalto le avesse procurato fastidiose e dolorose ferite alle gambe. La sua fatica è stata premiata dopo che* **Federica Borelli** *(da tempo sofferente e debilitata per una fastidiosa e persistente febbre) era rimasta piantata sulla speciale del Ciocco, rimediando la forfettaria e dopo che l'irriducibile ed eclettica* **Patrizia Wolf** *(scopertasi recentemente campionessa anche di mountain bike) aveva dovuto piegarsi al secondo round contro la sfortuna, rimanendo a piedi nella foresta di Burgos con la sua KTM k.o.*

■ **Arona e il Lago Maggiore** *hanno accolto la partenza della corsa, con le verifiche in modo molto animato ed attraente, e la Malpensa ha accentuato questo senso di spettacolarità con il prologo in notturna e la prima PS per le oltre 120 moto; a Vigevano attraversamento della Piazza Ducale con sosta per un rinfresco e al Ciocco un arrivo di tappa nell'incanto della Garfagnana dopo il Passo delle Radici.*

In Sardegna, *dopo la traversata iniziata a Livorno e conclusa a Olbia, ci si è subito involati sulle alture godendo di una successione di panorami mozzafiato dalla Costa Smeralda a Capo Caccia. E se nella parte conclusiva della corsa c'era qualcosa di già visto, il massimo lo si è toccato quando i concorrenti si sono «infilati» in speciale nella foresta di Burgos: 75 indimenticabili km di cui la prima parte nel sottobosco freddo e buio, reso ancora più misterioso dalla nebbia e dalla pioggia persistente e dall'elevatissima probabilità di perdersi potendo variare la propria direzione mille volte in mille incroci rigorosamente uguali per una navigazione micrometrica.*

È difficile, quando si corre, staccare ar che solo per un attimo gli occhi dall'asse strada-strumentazione, ma non si è potuto farne a meno in più di una occasione per godere anche di questo lato della corsa squisitamente estetico.

■ **Percorso e road book:** *sensazioni collettive di un tracciato meticolosamente studiato e verificato e di un «libro», seguendo il quale non si può sbagliare.*

■ **Vincitori di classe e premi speciali:** *125, Mauro Uslenghi (Aprilia); 250, Adriano Bigiarini (Yamaha); Oltre, Ferdinando Barbieri (KTM); 350 4T, Giampiero Findanno (Yamaha); Oltre 4T, Flavio Agradi (Honda); Pluricilindrici, Maurizio Sanna (Yamaha); Femminile, Lorena Bonacini (Yamaha); Amatori, Giorgio Dal Ri (Honda 600); Over 40, Toros Michele (Honda 600); Teams, Rigo Moto. Trofeo Yamaha WR ad Adriano Bigiarini e TT a Giampiero Findanno.*

■ *La* **classifica generale** *ha visto, a parte la giornata iniziale, Fabio Fasola e la sua KTM condurre per le prime due giornate, prima seguito da Alborghetti e Colombo e poi da Medardo e Alborghetti. Dopo la rivoluzione di Baia di Conte, Alborghetti si è insediato al comando per altri due giorni, tallonato da Medardo e Colombo e questa ha dato per un momento la sensazione di poter essere la classifica finale, ma proprio per le disavventure dei tre al penultimo giorno di gara, Cavandoli è balzato al comando favorendo l'arrivo di Agradi e di Premi, che poi hanno chiuso nell'ordine.*

■ **Le tappe:** *Arona-Malpensa con prologo, verso il Ciocco via Vigevano e l'Emilia Romagna con le prove 1ª PS di Malpensa, poi di Palagano sulla pista di autocross; Livorno dopo le due dure e corte PS in Garfagnana; da Olbia a Capo Caccia con la prima lunga speciale e l'accogliente Baia di Conte; a Cala Gonone dopo Burgos e a Costa Rei con un'altra lunga PS per il gran finale, con l'anello della ultima speciale con partenza e arrivo al Free Beach.*

■ *Grande successo anche della* **formula per i turisti,** *una trentina, che hanno seguito la direzione della gara incrociando il rally quotidianamente nei punti più suggestivi e assaporando il clima della competizione.*

■ **Teams:** *erano presenti «in forze» le squadre più forti e tutte possono dire di avere detto la loro: la Yamaha-BYRD con la vittoria e un'ottima assistenza ai privati, KTM con il maggior numero di risultati di giornata, Gilera con una incisività e un'immagine considerevoli, Aprilia con la ottima prestazione di Tramelli che ha affiancato Uslenghi del Big Fun nel coro di Marca, e Rigo Moto, forse il più sfortunato. Mancavano la Honda, in ritardo con i programmi sportivi per lo sviluppo di quelli commerciali e la Husqvarna, che non si capisce cosa aspetti a farsi vedere su questa ribalta che le è senz'altro congeniale.*

■ *Una quindicina i referti «importanti» rilasciati dalla* **Clinica Mobile.** *I guai più grossi sono capitati a Enzo Manenti, sfortunato protagonista della prima tappa sarda che gli è costata la frattura di un malleolo, a Ivan Alborghetti, con una serie di trau-*

A sinistra: altra vittoria di classe, la A3, stavolta per Adriano Bigiarini alla guida di una Yamaha WR 250 di serie.

A destra: tre le ragazze in gara, Lorena Bonacini, Patrizia Wolf e Federica Borelli. Miglior risultato l'ha ottenuto la Bonacini, nella foto, con una Yamaha DT 125 R.

mi contusivi e una flebite e a Fabrizio Premi cui una piccola frattura del bacino non ha impedito di finire la corsa. Per gli altri piccole distorsioni, contusioni e dita fratturate.

■ **Scomesse.** *Cavandoli, sicuro del fatto suo, aveva scommesso con Beppe Belotti che se avesse vinto avrebbe poi completato il trasferimento di ritorno dalla Sardegna in moto, e lo ha puntualmente fatto. Per contro, proprio Beppe gli ha promesso, per lo stesso traguardo, un viaggio per due persone a Tenerife. Trattandosi di un uomo di parola siamo certi che manterrà la promessa, anche perché il suo investimento è andato a buon fine.*

■ *Difficile, quest'anno, reperire le* **«mousse» Michelin,** *così in molti sono tornati alla vecchia, cara camera d'aria e, per la verità le forature non sono state molte.*

■ *Anche* **l'autonomia limitata** *alla necessità di coprire 150 km non ha creato problemi, tanto che molti partivano con i serbatoi di serie, anche se si sono viste le solite stupende realizzazioni in alluminio, peraltro costosissime.*

■ *A proposito di moto di serie è strano che per un problema «italiano» di omologazione le* **Honda XR 250R** *siano dovute partire in A1 come i prototipi. Spesso i clienti fanno le spese delle incertezze burocratiche.*

■ *Se il porta road book è monopolio MD, maggiore è stata la varietà dei* **tripmasters** *visti: oltre agli stupendi ufficiali Yamaha, moltissimi usavano gli elettronici Honda, affidabilissimi ma costosi, e gli ICO, proporzionalmente meno cari e «durevoli» per la complessità di trasmissione del segnale. Affidabilissimi ma poco precisi i «vecchi» meccanici, per lo più di provenienza Yamaha.*

■ *Ufficiali e non, secondo una tendenza generalizzata nella esagerazione, cambiavano* **gomme tutti i giorni.** *Scelta molto varia ma tendenza verso le AP1O con rivalutazione di alcuni vecchi disegni da cross.*

■ *Aggregata al Team Sperimentale Promotorsport c'era anche* **Paola Pellizzeni,** *ancora convalescente dopo la frattura della clavicola riportata al rientro dal suo viaggio «di studio» in America. Era al fianco del «mitico» assistente «Vetra», gelosissima delle prestazioni delle sue avversarie, soprattutto di quelle della tedesca.*

■ *Il tradizionale* **bagno in Piscina al Free Beach,** *riservato ai vincitori, è degenerato allegramente coinvolgendo tutti quanti, alla fine si è ritrovato in acqua anche chi con la corsa non c'entrava niente. Il solo Gianni Perini già da alcune edizioni riesce a rendersi irreperibile proprio in questa circostanza facendo andare alle stelle le quotazioni del numero della sua stanza, gelosamente custodito dal Team Gilera.*

■ **Walter Surini,** *sempre molto grintoso, ha preso uno dei primi forti ritardi della corsa per essere rimasto con il solo mozzo attaccato al perno della ruota per un «brusco» atterraggio dopo un salto: ne ha comunque fatte vedere delle belle, anche se alla fine si è «ripresentato» con un volo pauroso che ha fatto temere il peggio: una corsa, la sua, all'insegna delle «fiammate».*

■ **Curiosità.** *La Cat paga il latte ai pastori che si trovano sulle strade chiuse per le speciali e che quindi non possono andare a vendere, pare che quest'anno, in una generale tendenza al rialzo, per molti la «giornata del latte» sia diventata «del formaggio» e quindi più remunerativa.*

■ *Ottima la prestazione di* **Maurizio Sanna,** *«indigeno» alla guida dell'unica bicilindrica superstite.*

■ **Svizzeri, francesi** *al via della gara, e anche qualche «portoghese» che si è accodato in alcuni tratti della corsa per divertimento.*

■ *Alessandro «Ciro»* **De Petri era l'apripista** *nel cerimoniale di apertura della corsa: vestiva la «casacca» che lo ha legato a imprese memorabili per una delle ultime volte. Per non perdere il vizio del fumo ha preferito cambiare marca ed è passato alla Chesterfield, del Team Yamaha Byrd.*

Rigo Moto
RALLY TEAM
YAMAHA

SPECIAL PARTS

Dischi freno anteriore rinforzato, tubi freno anteriore rinforzato e allungato, serbatoi in alluminio, modifica per forcelle anteriori, ammortizzatori Ohlins, tarature speciali per ammortizzatori posteriori, paracoppa in alluminio, codino posteriore in alluminio.

Preparazione motore **Strumentazione da Rally**

milano viale Umbria, 85 - Tel. 02/5400710

Rigo Moto
RALLY TEAM
YAMAHA

RISULTATI CONSEGUITI RALLY DI SARDEGNA '90
3° Class. Promi
1° Class. al prologo Colombo
Vincitore 6° tappa Chiesa
1° TEAM CLASSIFICATO

milano viale umbria, 85 - Tel. 02/5400710

UNION CUCINE
UFO
EPSON
REGINA
elf
ÖHLINS
EXCEL
IGLAS Racing Gaskets
PIRELLI
PICCINELLI OFFICINA MECCANICA
edilmonari
alpinestars

Successo nella A4 per Ferdinando Barbieri in sella ad una KTM 300. In assoluta è trentaseiesimo.

Praticamente a eliminazione la corsa delle bicilindriche. Maurizio Sanna è stato l'unico a portare a termine il rally e qui lo vediamo mentre taglia il traguardo del Free Beach in sella alla Supertenerè Yamaha.

2-8/6 RAID D'ITALIA
7° RALLY DI SARDEGNA

2/6 PROLOGO CROSSDROMO MALPENSA
1. Colombo, Fasola; 3. Alborghetti; 4. Chiesa; 5. Premi; 6. Tramelli; 7. Medardo, Purinan; 9. Cavandoli, Rolandi, Balzarini, Agradi, Surini.

3/6 SPECIALE CROSSDROMO MALPENSA
1. Fasola; 2. Colombo; 3. Alborghetti; 4. Premi; 5. Cavandoli, Medardo; 7. Magnaldi; 8. Rolandi; 10. Findanno.

3/6 SPECIALE PALAGANO (km 12)
1. Fasola; 2. Alborghetti; 3. Chiesa; 4. Medardo; 5. Colombo; 6. Cavandoli; 7. Premi, Tramelli; 9. Purinan; 10. Magnaldi, Mandelli.

4/6 SPECIALE TREPPIGNANA (km 22)
1. Fasola; 2. Medardo; 3. Premi; 4. Colombo; 5. Cavandoli; 6. Tramelli; 7. Alborghetti; 8. Manenti (Honda); 9. Mandelli; 10. Magnaldi.

4/6 SPECIALE FABBRICHE DI VALICO (km 23)
1. Fasola; 2. Alborghetti; 3. Medardo; 4. Premi; 5. Chiesa; 6. Cavandoli; 7. Colombo; 8. Magnaldi; 9. Mandelli; 10. Cecconi, Manenti.

5/6 SPECIALE STAZIONE DI ENAS (km 73)
1. Alborghetti; 2. Colombo; 3. Medardo; 4. Premi; 5. Agradi; 6. Rolandi; 7. Mandelli; 8. Cavandoli; 9. Purinan; 10. Surini.

5/6 SPECIALE TERGU (km 17)
1. Alborghetti; 2. Premi; 3. Colombo; 4. Medardo; 5. Cecconi; 6. Cavandoli; 7. Magnaldi; 8. Mandelli; 9. Agradi; 10. Farrazzi.

6/6 SPECIALE BENETUTTI (km 75)
1. Fasola; 2. Alborghetti; 3. Medardo; 4. Purinan; 5. Agradi; 6. Chiesa; 7. Magnaldi; 8. Colombo; 9. Cavandoli; 10. Tramelli.

7/6 SPECIALE TALANA (km 53)
1. Chiesa; 2. Fasola; 3. Surini; 4. Cavandoli; 5. Gianaroli; 6. Uslenghi; 7. Marmiroli; 8. Findanno; 9. Mandelli; 10. Tramelli.

7/6 SPECIALE CAMPU OMU (km 28)
1. Fasola; 2. Premi; 3. Chiesa; 4. Agradi; 5. Uslenghi; 6. Rolandi; 7. Tramelli; 8. Cecconi; 9. Surini; 10. Mandelli.

Classe A1 oltre 80 1. Cavandoli; 2. Premi; 3. Medardo; 4. Magnaldi; 5. Mandelli.

Classe A2 125 1. Uslenghi; 2. Tramelli; 3. Albarello; 4. Bettinelli; 5. Buizza.

Classe A3 250 1. Bigiarini; 2. Nascig; 3. Nember; 4. Prinetti; 5. Pesenti.

8/6 SPECIALE FREE BEACH-FREE BEACH (km 67) 1. Medardo; 2. Cecconi; 3. Rolandi; 4. Cavandoli; 5. Tramelli.

Classe A4 oltre 250 1. Barbieri; 2. Dilonardo; 3. Tommasini.

Classe A5 350 quattro tempi 1. Findanno; 2. Casoni; 3. Balzarini; 4. Zanatta; 5. Fumagalli.

Classe A6 oltre 350 quattro tempi 1. Agradi; 2. Cecconi; 3. Paparelli; 4. Marmiroli; 5. Cristanelli.

Classe A7 pluricilindriche 1. Sanna.

Femminile 1. Bonacini; 2. Wolf; 3. Borelli.

Amatori 1. Dal Ri.

Assoluta 1. Cavandoli (Yamaha WR 250) 7.00'43''; 2. Agradi (Honda XR 600) 7.07'19''; 3. Premi (Yamaha WR 250) 7.07'23''; 4. Medardo (Gilera RC 600) 7.09'56''; 5. Magnaldi (Yamaha WR 250) 7.10'12''; 6. Mandelli (Gilera RC 600) 7.11'33''; 7. Rolandi (Yamaha WR 250) 7.16'20''; 8. Uslenghi (Aprilia RX 125) 7.20'19''; 9. Cecconi (Honda XR 600) 7.20'45''; 10. Findanno (Yamaha TT 350) 7.23'51''; 11. Tramelli (Aprilia T.R. 125); 12. Paparelli (Gilera RC 600); 13. Marmiroli (Gilera RC 600); 14. Cristianelli (Honda XR 600 R); 14. Casoni (Yamaha TT 350); 16. Bigiarini (Yamaha WR 250); 17. Gamba (Honda XR 250 R); 18. Albarello (Yamaha WR 125); 19. Accordino (Honda XR 350); 20. Balzarini (Yamaha 350); 21. Zanatta (Husqvarna TE 350); 22. Gianaroli (Yamaha TT 600); 23. Bettinelli (Yamaha DTR 125); 24. Fumagalli (Suzuki DR 350); 25. Rotteglia (Suzuki ACM 250); 26. D'Agnolo (Gilera RC 600); 27. Dal Ri (Honda XR 600 R); 28. Soldani (Honda XR 600); 29. Nascig (Honda CRE 250); 30. Marcucci (Honda XR 600 R); 31. Della Casa (Honda XR 600 R); 32. Verni (Honda XR 600 R); 33. Beretta (Yamaha TT 350); 34. Poli (Honda XRR 250); 35. Luchini (Yamaha TT 350); 36. Barbieri (KTM 300 GS); 37. Scaglia (Honda 600 R); 38. Luscher (Yamaha TT 600); 39. Buizza (Gilera RC TP125); 40. Nember (KTM 250); 41. Amail (KTM 600); 42. Nutini (Honda XR 600 R); 43. Dilonardo (KTM GS300); 44. Bergamaschi (Honda XR 600 R); 45. Arduini (Honda XR 600 R); 46. Settili (Husqvarna WR 125); 47. Sanna (Yamaha XTX 750); 48. Prinetti (KTM GS 250); 49. Riva (Yamaha TT 350); 50. Pesenti (Yamaha YZWR250); 51. Toros (Honda XR 600 R); 52. Beat (Yamaha TT 600); 53. Perini (Yamaha TT 350); 54. Romanò (Yamaha WR 250); 55. Volpe (Honda XR 600 R); 56. Serra (Gilera RC 600); 57. Ovena (Yamaha TT 350); 58. Farrazzi (Gilera RC 600); 59. Ehrsam (Yamaha TT 600); 60. Borghi (Yamaha TT 600); 61. Galletti (Honda 250 CRE); 62. Ziviani (Honda CRE 250); 63. Morri (Yamaha TT 350); 64. Edmond (Honda XR 600 R); 65. Dini (Honda XR 600); 66. Bonacini (Yamaha DTR 125); 67. Origgi (Yamaha TT 600); 68. Bombonati (Honda XR 600 R); 69. Tommasini (KTM 350); 70. Cavriani (Yamaha Tenerè); 71. Leardi (Yamaha TT 600); 72. Batini (Yamaha TT 350); 73. Purinan (KTM 300); 74. Hunziker (Yamaha TT 600); 75. Bernardini (Yamaha TT 350); 76. Dominella (Honda XL 250 R); 77. Wolf (KTM GS 250); 78. Ferrari (Honda CRE 250 R); 79. Bieri (Yamaha TT 350); 80. Surini (Aprilia T. Rally); 81. Sini (Gilera RC 600); 82. Della Scala (Honda CRM 125); 83. Lapelosa (Honda CRE 250); 84. Cavallero (KTM 600); 85. Badiali (Husqvarna 260 WR); 86. Boniforti (HRD 125); 87. Nassi (Yamaha WR 250); 88. Borelli (Yamaha TT 350); 89. Fasola (KTM GS 300); 90. Colombo (Yamaha WR 250); 91. Chiesa (Yamaha WR 250).