

RALLY CIOCCO

11-12 marzo 1977

Prima prova del campionato italiano dei rallyes internazionali

● **organizzazione:** AC Lucca e AC Pavia - direttore di gara: Siropletro Quaroni

● **Parco:** 603 km con 12 prove speciali - **Condizioni climatiche:** pioggia, nebbia e grandine

● **LE PAGELLE:** organizzazione 8, sicurezza 8.

● **Pilota più combattivo:** « Lucky », meno fortunato: Pinto

Così (in 30) al traguardo

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Vudafieri-Salvador (Stratos) 2.52'25" ;
2. « Lucky »-Braitto (Kadett GTE) a 2'21" ;
3. Ambrogetti-Brusati (Fiat Ab. 131) a 4'13" ;
4. Lorenzelli-Collorafi (Fiat Ab. 131) a 5'11" ;
5. Sola-Carrera (Fiat Ab. 131) a 12'03" ;
6. Gerbino-Cresto (Opel Kadett GTE) a 13'02" ;
7. Bulfoni-Gardella (Kadett GTE) a 28'56" ;
8. Noberasco-Damonte (Kadett GTE) a 29'24" ;
9. Codognelli-Varesi (Stratos) a 30'12" ;
10. Achilli-Cislaghi (Porsche Carrera) a 31'11" ;

GRUPPO 1

Classe fino a 1300 cc: 1. (15) Lunatic-Turri (Fiat 127) 3.46'28" ; 2. (21) Francia Rosselli (Simca R2) 3.54'47" ; 3. (23) Brianti-Gironi (Alfasud TI) 3.56'16" ;

Classe fino a 2000 cc: 1. (2) « Lucky »-Braitto (Kadett GTE) 2.54'46" ; 2. (6) Gerbino-Cresto (Kadett GTE) 3.05'27" ; 3. (14) Bortolotti-Masi (Escort RS) 3.46'09" ; 4. (20) De Cesari-Fabrizi (Alfa GT) 3.53'30" ; 5. (23) Lobello-Garofalo (Ascona 1.9) 3.55'35" ;

GRUPPO 2

Classe fino a 1300 cc: 1. (22) Ambivero-Bertolani (Volvo 66) 3.55'21" ; 2. (25) Pons-Zappia (Alfasud) 4.00'42" ; 3. (29) Novaro-Reale (RS) 4.21'15" ;

Classe fino a 1600 cc: 1. (16) Marchesini-Peirano (VW Golf) 3.46'37" ; 2. (27) Pratelli-Meli (VW Golf) 4.11'25" ; 3. (30) Kehling-Lucchesi (Ford Mexico) 4.23'10" ;

Classe fino a 2000 cc: 1. (7) Bulfoni-Gardella (Kadett GTE) 3.21'21" ; 2. (8) Noberasco-Damonte (Kadett GTE) 3.21'49" ; 3. (19) Carini-Fiorini (Ascona) 3.52'28" ;

GRUPPO 3

Classe fino a 1600 cc: 1. (26) Tomba-Castelli (HF 1600) 4.05'17" ; 2. (28) Biamonti-Torsoli (HF 1600) 4.17'13" ;

Classe oltre 2000 cc: 1. (10) Achilli-Cislaghi (Porsche Carrera) 3.23'36" ; 2. (12) Orlandi-Pavesi (Porsche C.) 3.32'11" ; 3. (13) Pasinato-Bordignon (Fiat 124 Ab.) 3.39'00" ;

GRUPPO 4

Classe fino a 2000 cc: 1. (3) Ambrogetti-Brusati (Fiat Ab. 131) 2.56'38" ; 2. (4) Lorenzelli-Collorafi (Fiat Ab. 131) 2.57'36" ; 3. (5) Sola-Carrera (Fiat Ab. 131) 3.04'28" ; 4. (11) Cambiaggi-Mandelli (Fiat Ab. 124) 3.25'07" ; 5. (17) Pardini-Danti (Fiat Ab. 124) 3.46'44" ; 6. (18) Torresan-Orso (Fiat Ab. 124) 3.47'59" ;

Classe oltre 2000 cc: 1. (1) Vudafieri-Salvador (Stratos) 2.52'25" ; 2. (9) Codognelli-Varesi (Stratos) 3.22'37" ;

CLASSIFICA A 112 TO HP

1. Fusaro-Deola 2.06'44" ;
2. Orlandini-Auferi 2.10'37" ;
3. Torchio-Galvani 2.12'55" ;
4. Boni-Barbini 2.13'13" ;
5. Stoli-Andreani 2.14'18" ;
6. Decio-Frattini 2.15'07" ;
7. « Camaleone »-Rogano 2.15'28" ;
8. Pambianchi-Migliorini 2.15'56" ;
9. Cola-Poggio 2.16'58" ;
10. Riccomini-Riccomini 2.19'51" ;
11. Da Scio-Longo 2.20'42" ;
12. Poluzzi-Man-Erg 2.23'19" ;
13. « Andraon »-Tomaselli 2.24'43" ;
14. Opizzi-Ledda 2.26'04" ;
15. Valerio-Bonamini 2.29'34" ;
16. Simontacchi-Penariol 2.30'38" ;
17. Tacchini-Bonsaglia 2.30'48" ;
18. Fretto-De Cola 2.31'48" ;
19. Corredig-Corredig 2.32'39" ;
20. Castelli-Albertazzi 2.34'56" ;
21. Fren-Boldo 2.37'11" ;
22. Venturilli-Paltrinieri 2.37'37" ;
23. Bonino-Berlinger 2.40'16" ;
24. Baresi-Marengli 2.40'52" ;
25. Bruh-Guerino 2.43'28" ;
26. Bendini-Bendini 2.44'20" ;
27. Carnicci-Bazzanti 2.48'41" ;
28. Patrizi-Bergamaschi 2.52'01" ;
29. Riccardi-Nannini 2.52'02" ;
30. Rosa-Rosa 3.05'06" ;
31. Russo-Montezemolo 3.06'05" ;

Le prove speciali

A - Tereglio

1. Pinto (Stratos) 14'53" ;
2. Ballestrieri (Kadett GTE) 15'36" ;
3. Vudafieri (Stratos) 15'39" ;
4. « Tony » (131 Abarth) 15'42" ;
5. Altoè (Stratos) 15'42" ;

B - Montefegatesi

1. Pinto 14'26" ;
2. Rohrl (Opel Kadett GTE) 14'48" ;
3. Ballestrieri 14'52" ;
4. « Tony » 15'00" ;
5. Ormezzano (Opel Kadett GTE) 15'26" ;

C - Pizzorno

1. « Tony » 14'25" ;
2. Rohrl 14'53" ;
3. Bonzo (Fiat 124 sport) 14'55" ;
4. « Lucky » (Opel Kadett GTE) e Pinto 15'00" ;

D - Pascoso

1. Vudafieri 5'44" ;
2. Pinto e Ballestrieri 5'47" ;
4. Rohrl 5'48" ;
5. « Tony » 5'50" ;

A1 - Tereglio

1. Pinto 15'32" ;
2. Vudafieri 16'27" ;
3. Rohrl 16'29" ;
4. Ballestrieri 16'33" ;
5. Lorenzelli (131 Abarth) 16'40" ;

B1 - Montefegatesi

1. Pinto 15'16" ;
2. Ballestrieri 15'32" ;
3. Rohrl 15'33" ;
4. Ormezzano 16'05" ;
5. Vudafieri 16'07" ;

C1 - Pizzorno

1. Rohrl 14'33" ;
2. Pinto 15'34" ;
3. « Lucky » 16'11" ;
4. Ghezzi (HF 1600) 16'29" ;
5. Bulfoni (Opel Kadett GTE) 16'43" ;

D1 - Pascoso

1. Pinto 5'45" ;
2. Rohrl 6'03" ;
3. Gerbino (Opel Kadett GTE) 6'13" ;
4. Achilli (Porsche Carrera) 6'21" ;
5. Noberasco (Opel Kadett GTE) 6'32" ;

F - Pontecello

1. Ballestrieri 23'17" ;
2. Vudafieri 23'38" ;
3. Lorenzelli 23'45" ;
4. « Lucky » 24'33" ;
5. Torresan (124 sport) 24'56" ;

G - Caprignana

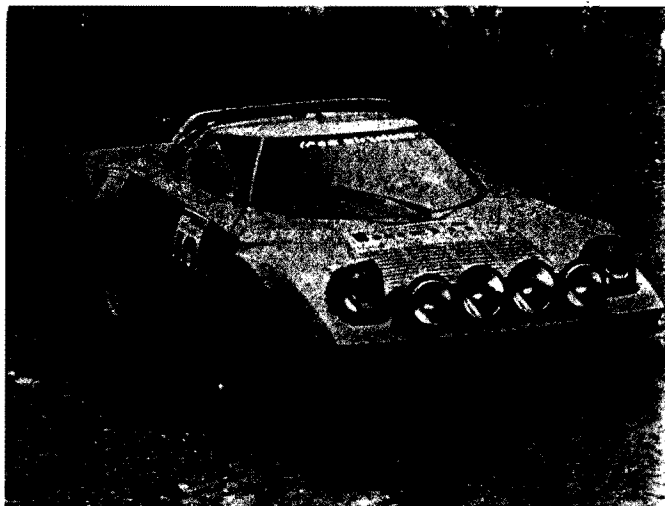
1. Lorenzelli 6'13" ;
2. Vudafieri 6'16" ;
3. « Lucky » 6'23" ;
4. Codognelli (Stratos) 6'27" ;
5. Ambrogetti (131 Abarth) 6'37" ;

F1 - Pontecello

1. Lorenzelli 24'10" ;
2. Vudafieri 24'44" ;
3. « Lucky » 25'03" ;
4. Sola (131 Abarth) 25'16" ;
5. Ambrogetti 25'42" ;

G1 - Caprignana

1. « Lucky » 6'17" ;
2. Lorenzelli 6'22" ;
3. Sola 6'25" ;
4. Ambrogetti 6'28" ;
5. Codognelli 6'29" ;



Il campione del TRN, Vudafieri, è partito con il piede giusto anche nei internazionali, vincendo il Rally del Ciocco con la sua Stratos-Michelot

VUDAFIERI SI SOSTITUISCE A PINTO DOMINATORE FINO ALL'ALBA CON LA STRATOS UFFICIALE

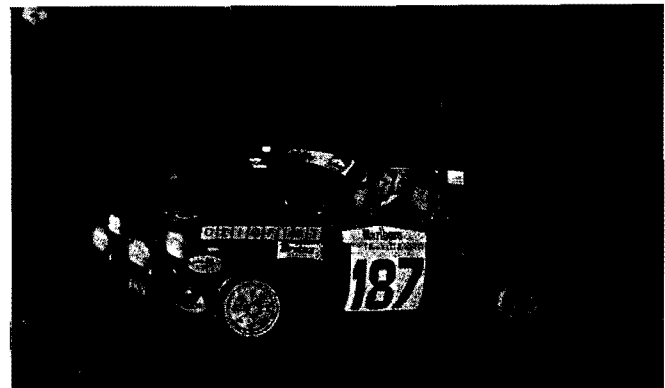
Che CIOCCo le 131!...

IL CIOCCO - L'apertura di stagione del campionato dei rallyes internazionali difficilmente avrebbe potuto aver luogo in maniera più a vincente di quanto è accaduto al Rally del Ciocco, nella seconda edizione di una corsa che già pretende una sua « tradizione » di durezza: non soltanto per quello che riguarda la scelta del percorso, ma anche e soprattutto, per quello che si riferisce alle condizioni ambientali in cui si è corso.

Pioggia e minaccia di neve nello scorso dicembre, pioggia torrenziale, nebbia impraticabile, grandine, vento in questa edizione ai primi di marzo che ha costretto uomini e macchine al rientro agonistico ad uno sforzo che non sempre si sono trovati preparati ad affrontare. Dalla incredibile folta rosa di pretendenti alla vittoria finale uscito un outsider soprattutto perché Vudafieri era al suo primo vero impatto, con ambizioni, in un rally internazionale e perché prima d'ora il pilota di Castelnuovo Veneto si era trovato a correre in condizioni di tempo così negative ed in grado di impensierirsi oltremodo per cercare di capire le eventuali reazioni, oltre che personali, anche del potente mezzo che si ritrovava tra le mani.

In più, avversari con a disposizione mezzi non meno ragguardevoli e soprattutto tanta esperienza in più erano lì a minimizzarne le speranze in virtù di un nome e di una fama certamente superiore quella del capofila del TRN '76.

A darsi battaglia al Ciocco, infatti, si erano prenotati un numero di « brutti clienti » convenuti, non senza sorpresa, in entità di certo non abituale per i rallyes di casa nostra negli ultimi tempi. La Lancia-Alitalia, ad esempio, aveva mandato uno dei suoi piloti di punta, Lele Pinto con Arnaldo Bernacchini, a zittire la concorrenza, mentre la Opel italiana, grazie ai mezzi messi a disposizione (Virgilio Conrero e dai fratelli Carenini, aveva due vetture capaci da sole di un grande richiamo: quella per così dire « ufficiale » Ballestrieri-Maiga e quella ex-Betti per Rohrl-Pitz, Eppoi c'era Fiat con le nuove 131 della squadra clienti, emanazione italiana del quadro multinazionale sportivo, con le vetture del Jolly Club-Parm



Fusaro-Deola, abbastanza a sorpresa, sono i primi leaders A 112

CONTINUAZIONE DA PAG. 31

arsi, si ritira anche Ormezzano che era stato protagonista di una gara eccezionale che lo ha sempre visto tra i primi cinque della classifica assoluta. In un trasferimento, dovendo forzare dopo una assistenza un po' più laboriosa, è vittima di una scacquianata che lo ha portato tra le sfresche fresche, fortunatamente senza grossi danni, ma nell'impossibilità totale di ripartire per mancanza di soccorsi.

Ancora una prova di asfalto prima di riaffrontare la terra. Tra i ritirati di prestigio ci sono anche Altoè-Bertocci vittima di una rottura di un braccetto.

Sulla terra, che in realtà è più un fiume, ci si aspetta tutti Rohrl, ma il più

rapido è Ballestrieri. Rohrl è fermo molto prima per la rottura dell'albero di trasmissione. Ma, clamorosamente, all'appello manca pure Pinto, che da tempo pareva avesse già la vittoria in tasca e che, invece, ha pagato la rottura lui pure dell'attacco di un braccetto.

La testa del rally vacilla. Ma lo choc è appena incominciato perché nel tratto successivo anche Ballestrieri si ferma per la rottura (non accertata) di un semiasse o del differenziale.

Viene così alla ribalta Vudaferi che sulla terra pare più a suo agio, contrariamente al solito, che sull'asfalto. Lorenzelli comunque è sempre positivo su sterzato e gli ultimi acuti sono suoi e di «Lucky».

C. C.



Walter Rohrl ci ha messo un poco ad assuefarsi al mezzo, poi si è messo a camminare come sa. Purtroppo, anche per lui è venuto poi il ritiro



Se Rohrl aveva una Kadett-Carenini, Ballestrieri aveva quella di Conrero, ma anche lui si è fermato, per guai alla trasmissione. Sotto, eccezionale, è la parola, la gara di «Lucky», secondo assoluto con la Kadett gruppo 1



Si vince così l'argento olio-FIAT

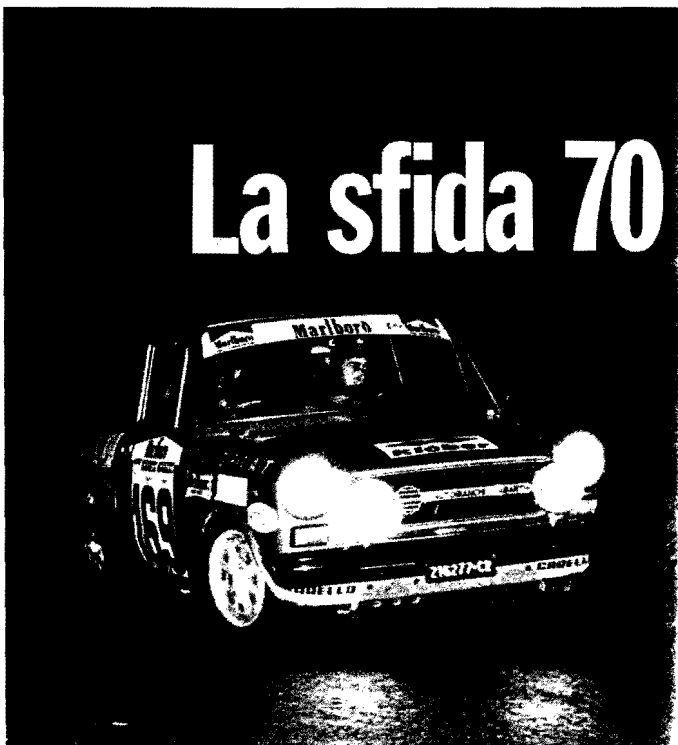
TORINO - In occasione del Rally del Ciocco, prima prova del Trofeo Autobianchi, la Fiat Lubrificanti ha messo in palio un «Trofeo OlioFiat VS Corse» così articolato:

● Un PREMIO di L. 1.000.000 in lingotti d'argento al 1. classificato, al termine del campionato, tra coloro che avranno dato la loro preferenza al VS Corse;

● Un PREMIO DI L. 500.000 in lin-

gotti d'argento, che verrà sovrapposto tra tutti i partecipanti che avranno utilizzato il VS Corse.

A tali premi avranno diritto solo quelli che avranno acquistato almeno 8 confezioni di VS Corse da 5 Kg. Per questo la Fiat offrirà il VS Corse a condizioni eccezionalmente favorevoli con uno sconto del 46% sul prezzo di listino. Gli ordini dovranno pervenire mediante cedola, alla Fiat Lubrificanti di Torino - Via Andorno, 40, che autorizzerà l'evasione allegando la fotocopia della prima pagina del libretto dell'A 112 Abarth con i dati d'immatricolazione. Il ritiro dell'olio — con pagamento in contrassegno — si farà presso il deposito OlioFiat più vicino.



La sfida 70

Il debutto della A 112 del Trofeo 70 HP è stato accompagnato da una certa fragilità delle macchinette, cui bisognerà porre rimedio. Questi è Torchi giunto terzo nella prova dominata da Fusaro, imprevedibile nella nebbia

Nel fango subito i migliori

IL CIOCCO - Dopo tanto far parlare di sé, quarantanove A 112 prendono la partenza per la prima prova del Trofeo. Nella lunga speciale di Tereglio, lo stato viscido del fondo evidenzia subito i possibili protagonisti. Bettega è il più rapido di tutti, ma sono in due tra i suoi più temibili rivali ad avere piccole disavventure: Pelganta, che cercando di essere più furbo degli altri al via della prova, concede molti secondi agli avversari non riuscendo a guadagnare un minuto e trovandosi a partire 20" dopo, e Mirri, che in preda ad evidente raptus da popolarità improvvisa, si intestacoda in una curva finendo col ripartire col freno a mano innestato e compiendo in queste condizioni molti Km. Già all'inizio escono di scena Paleari, che buca una gomma e perde troppi minuti, e Gianmarini che si ritrova col navigatore «a pezzi»; mentre Venturelli picchia perdendo un faro.

Nella seconda speciale Bettega bissa il suo exploit tallonato solo da Mirri a 6" e da Fusaro a 11". Gli altri seguono tutti da 35" in poi, con in testa il sorprendente «Camaleo», mentre Opizzi è attardato da una foratura. Pelganta intanto non c'è più

per una uscita di strada così come Guzzardi che ha rotto un giunto. L'arrivo della nebbia nella terza speciale porta subito il caos mentre sono in molti a pagare i minuti al controllo orario, tra cui Tabacchi che abbandona. Bettega ci vede poco e che per lungo tempo il miglior tempo (la testa della gara) passa in mano a Mirri. Questo finché non arrivano i tempi concorrenti dell'intervallo dei numeri 1185 (all'incirca) che sono tutti con tempi eccezionali di cui il più eccezionale è quello di Fusaro che ha veramente del sensazionale. Il pilota veneto non deve proprio aver risparmiato nulla e con questo suo exploit si garantisce la corsa a netto margine su tutti. Poco dopo infatti abbandonano sia Bettega (che ha valutato non valesse la pena di continuare con ritardo accumulato) che Mirri (rottura un semiasse). Per Fusaro non ci sono i grossi pericoli anche perché altri, tra i veloci, abbandonano (come Baldan) o non in forte ritardo (come Simontacchi).

Chi si esibisce allora in una serie di tempi molto buoni che testimoniano della sua possibilità, è «Camaleo» che vi diverse prove risultando l'unico assieme a Boni, a non pagare ai controlli anche merito del suo navigatore d'eccezione, il «glio dell'ing. Rogano. Peccato per il «maleo» che in una speciale sia rimasto molto attardato altrimenti sarebbe settimo assoluto ma tra i primissimi. La cronaca, nella vettura ultima classificata un deb di nome: il fratello dell'A Luca Montezemolo.

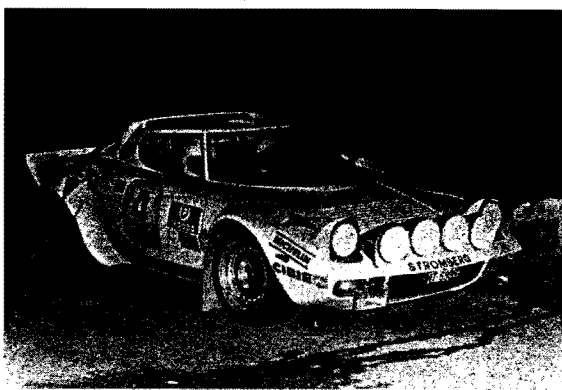
C.C.

ANCHE SE NON C'È
IL REGOLAMENTO

FERNANDEZ
spagnolo
di punta



Beny Fernandez è giunto secondo al Vasco Navarro, ma non con questa Ford, bensì con la BMW gr. 1. A destra, la Stratos di Bagration, fermatosi



COMBATTUTO AVVIO DEL TROFEO A-112

Fusaro nella nebbia sconvolge i favoriti

IL CIOCCO - Campionato Autobianchi A 112 70HP: una gara che ci sarebbe piaciuto vedere in tutti i punti, perché poi per la verità l'abbiamo vissuta praticamente in un ufficio stampa per avere la situazione minuto per minuto. Prima della partenza se ne era parlato un po' con tutti di questo campionato e con tutti si erano fatti dei pronostici che inevitabilmente indicavano le coppie Pelganta-Orlando, Tabaton-Vacchetto, Bettega-Albertoni, Mirri-Mazzanti come favorite, anche se si rischiava di sembrare monotoni ed assolutamente poco originali. Ma i prescelti non volevano sentire parlare di vittoria scontata. « Sarà che sono pessimista, ma proprio non riesco a sentirmi nei panni del vincitore predestinato » era quanto più o meno con le diverse parole dicevano i favoriti.

Il copione, infatti da tutti pronosticato, non è stato rispettato e la vittoria ha premiato i bellunesi Fusaro-Deola, una coppia di « puro sangue » che già conoscevano attraverso i rallies nazionali. Primi Fusaro-Deola, secondi Orlandini-Auferi, terzi Torchio-Galvani, questo il verdetto scaturito dalla prima prova del campionato Autobianchi A 112 70HP, una prova che ha affascinato, che da sola basta per evocare tutta una serie di immagini, di paesaggi e di situazioni, di vetture che si rincorrono su strade viscidate dalla pioggia, in una distesa di nebbia senza fine. Un campionato che già dal suo primo capitolo sta trovando in misura clamorosa una sua precisa e valida collocazione nell'ambito del rallyismo italiano. Un banco di prova ove erano attesi per il « redde rationem » finale, coloro che si presentavano alla partenza per decidere l'assegnazione del ricco premio e dei primi 20 punti.

Su un percorso selettivo con i suoi passi, i suoi controlli orari, le sue 8 prove speciali, reso più faticoso ma senz'altro più avvincente e ricco di suspense dalla pioggia e dalla nebbia ha prevalso come detto il bellunese Fusaro che in coppia con Deola ha guidato la sua vettura con grinta e bravura. Nessuno s'inganni sull'esiguità del vantaggio dei vincitori nel giudicare la loro vittoria. La vicinanza dei tempi conseguiti è la prova della vicinanza dei migliori valori in gara, è prova di maggior merito nel vincere. Soltanto la forza e la resistenza degli avversari danno la misura del valore di una vittoria.

Battendo piloti già noti come Orlandini, Torchio, Boni, Stoli, Decio, « Camaleo », il duo bellunese non poteva vincere per quarti d'ora. Alle spalle di Fusaro-Deola Orlandini-Auferi, Torchio-Galvani, Boni-Barbini racchiusi nel classico « jazzoletto » di 2'36", tutti e tre in gran vena hanno disputato una gara superlativa. Le prove di questi equipaggi non deve però fare sparire le lodevolissime prestazioni di altri. Stoli-Andreani hanno ottenuto un prestigioso quinto posto che testimonia come i rappresentanti della Jolly abbiano marciato forte con tempi che parlano da soli. Come non porre l'accento sullo stile e la volontà espressa dai bravissimi Decio-Frattini, « Camaleo » Rogano e Pambianchi-Miglioreni?

Il film della gara ci offre inoltre tutta una serie di episodi e di colpi di scena. Già nella terza prova erano costretti al ritiro per guasti meccanici tre dei favoriti Bettega, Tabaton e Mirri sfortunati protagonisti assieme a Pelganta della prima metà della gara, mentre nella seconda metà altri aspiranti al successo finale erano costretti al ritiro. La bella storia del campionato Autobianchi si è arricchita di un primo capitolo che, siglato da un successo organizzato ed agonistico di gran rilievo, può passare all'archivio con piena lode.

Carlo Burlando

● IL G.P. DI SPAGNA si svolgerà anche quest'anno sul circuito di Jarama, dal momento che Barcellona non dispone di un impianto adeguato. Per quanto riguarda il nuovo circuito permanente destinato a sostituire il Montjuich ancora niente di definitivo si è saputo. Certo se fosse uno stadio di calcio i problemi non ci sarebbero...

● CONTINUA IL LAVORO di Fred Stalder per mettere a punto il motore ROC che sarà montato sulle F. 2 Chevron B 40 per Jaussaud, per le gare in pista, e la vecchia Martini MK 19 per Pignard che farà le gare in salita. Le macchine avranno un nuovo sponsor, la Papirev, una industria di carte da parati concorrente pare dell'Inalera.

SAN SEBASTIAN - Per quanto possa sembrare assurdo, la terza prova del campionato spagnolo dei rallies, il Rally Vasco Navarro, si è corsa senza che a tutt'oggi il campionato stesso abbia un suo regolamento, poiché le elezioni presidenziali hanno mandato all'aria ogni pianificazione della stagione sportiva 1977. Tuttavia, possiamo dire che Beny Fernandez è attualmente in testa al campionato, dopo la sua vittoria assoluta al Costa Brava ed il secondo assoluto (e vittoria in gr. 1) in questa occasione. Per questa prova ci si attendeva un elenco degli iscritti nutrito, ma alla fine non c'era neppure l'equipe ufficiale Seat. Antonio Zanini non ha simpatia per questa gara (ebbe delle grane regolamentari), e questa assenza gli potrà costare cara perché egli, fino ad ora, ha preso punti solo a Montecarlo. In totale, 72 equipaggi hanno preso il via, e fra essi molti francesi. La gara non ha portato ad alcuna sorpresa, poiché fin dall'inizio ci si attendeva la vittoria o di Bagration o di Etchebers, i due che disponevano delle vetture migliori. Il pilota della Stratos ha dovuto ritirarsi alla quarta speciale (per rottura di un semiassale), e questo ha facilitato la vittoria della Porsche Carrera di Etchebers, che non ha trovato avversari.

Sulle nevi di FOLGARIA

PERTUSIO
combina bene
auto e sci

FOLGARIA - La ridente stazione sciistica del Trentino ha raccolto con due splendide giornate di sole i partecipanti al suo 3. Raduno Auto-Sciistico. Sotto uno splendido sole, tutto si è svolto nel migliore dei modi, accontentando la cinquantina di equipaggi che si sono già prenotati per il prossimo anno. La gara automobilistica, effettuata il sabato, si svolgeva su due prove che esigevano una precisione non disgiunta da abilità di guida. Nella prima di esse infatti, il minimo errore d'impostazione in un solo tratto, rendeva impossibile realizzare negli altri i tempi richiesti.

La seconda prova, pur nella sua relativa brevità (circa 400 metri su sterrato), potrebbe ben figurare nelle gare veloci di nuova regolarità. La classifica automobilistica, che vede primo PERTUSIO, autore di due splendide prove, ha infatti ai posti d'onore nomi dei piloti più esperti, quali « BIRICHIN » Sergio TUGNOLI, Piercarlo BORGHESIO, Giorgio MANTOVANI.

3. AUTOSCIATORIA DI FOLGARIA - Gara nazionale - 5-6 marzo 1977

CLASSIFICA COMBINATA ASSOLUTA

1. Pertusio-Rebecchi pen. 3; 2. Borghesio-Rech 7; 3. Tugnoli-Gattinoni 9; 4. Galeotti-Zanella 16; 5. Guerra-Gioli 16; 6. Birichin-Ancona 17; 7. Calogera-Clignon 17; 8. Gibi-Alberti 18; 9. Tugnoli-Sguario 20; 10. Sarti-Mussoni 21; 11. Paci-Cielo 21; 12. Iudicello-Cavazzoni 27; 13. Menichetti-Rech 30; 14. Schiappapietra-Benini 39; 15. Baccarini-Baccarini 40; 16. Ferrioli-Vaccari 40; 17. Mariotti-Ancona 42; 18. Zaccaria-Rizzi 43; 19. Pezzolesi-Cocco 43; 20. Negretti-Rech 43; 21. Pongdy-Mancina 44; 22. Tugnoli-Sguario 45; 23. Zaniboni-Zaniboni 49; 24. Gentili-Gentili 51.

Un giovane Principe al vertice della Feder-auto di SPAGNA

MADRID - Per la prima volta nella storia dell'automobilismo sportivo nazionale spagnolo si sono tenute delle elezioni per la presidenza della Federazione. Beninteso elezioni libere quasi democratiche. Solo due uomini si sono presentati a queste elezioni: il conte de Villapalmeria (presidente sin dal 1968) e il principe Fernando de Baviera Z(ex presidente della federazione nazionale centro). E' stato quest'ultimo ad essere eletto, ottenendo una vittoria schiacciante, poiché ha riportato 4.735 voti (il 74%) contro 1.682 (il 26%).

Ecco dunque che le speranze dell'automobilismo nazionale si appoggiano sulle spalle del nuovo presidente della Federazione, un uomo di 38 anni, che certamente apporterà più attività e più iniziative al nostro sport. I primi passi si debbono indirizzare, prima di tutto, verso la costruzione di più di un circuito permanente, poiché in Spagna sfortunatamente c'è bisogno di impianti e, soprattutto, si devono appoggiare i piloti che desiderano partecipare al campionato europeo rally e F. 9. Comincia una nuova tappa, aspettiamo i risultati.

RALLY VASCO NAVARRO - Rally internazionale valido per il campionato di Spagna. 12-13 marzo 1977

● Organizzazione: Real Automovil Club Vasco Navarro, Plaza Oquendo, San Sebastian (Spagna)

● Percorso: Province di Guipuzcoa e Navarra - 725 km in tre tappe, di cui 288 divisi in 20 prove speciali, ridotte poi a 18

LA CLASSIFICA

1. Etchebers-Etchebers (Porsche Carrera) punti 9.979; 2. Fernandez-Formoso (BMW 2002 tii) 10.316, primi del gr. 1; 3. Campijo-Botella (BMW 2002 tii) 10.697; 4. Lejeune-Cyrano (Ford Escort RS 2000) 10.754; 5. Toffolo-Prieto (BMW 528) 10.857; 6. Del Olmo-Casas (Ford Escort 1800) 10.857; 7. Freddy-Inurieta (Simca Rallye 2) 11.018; 8. Bezy-Da Costa (Opel Kadett GTE) 11.034; 9. Llaguno-Basterra (Seat 1430-1800) 11.071; 10. Benito-Benito (Seat 1430-1800) 11.092, primi del gr. 2.

Javier Del Arco

LA PRIMA NOTAZIONE
TECNICA SUL TROFEO
LANCIATO DA FIORIO

Troppo fragili le A-112

« I settanta cavalli ci sono tutti, è il resto della macchina che manca! ». Così ha commentato un concorrente al termine della prima uscita del Trofeo A 112 al Ciocco. Un commento quantomai azzeccato che ha messo un poco il dito sulla piaga di questo incredibilmente interessante e felice campionato voluto dalla Lancia ed appoggiato con vera passione dall'Abarth.

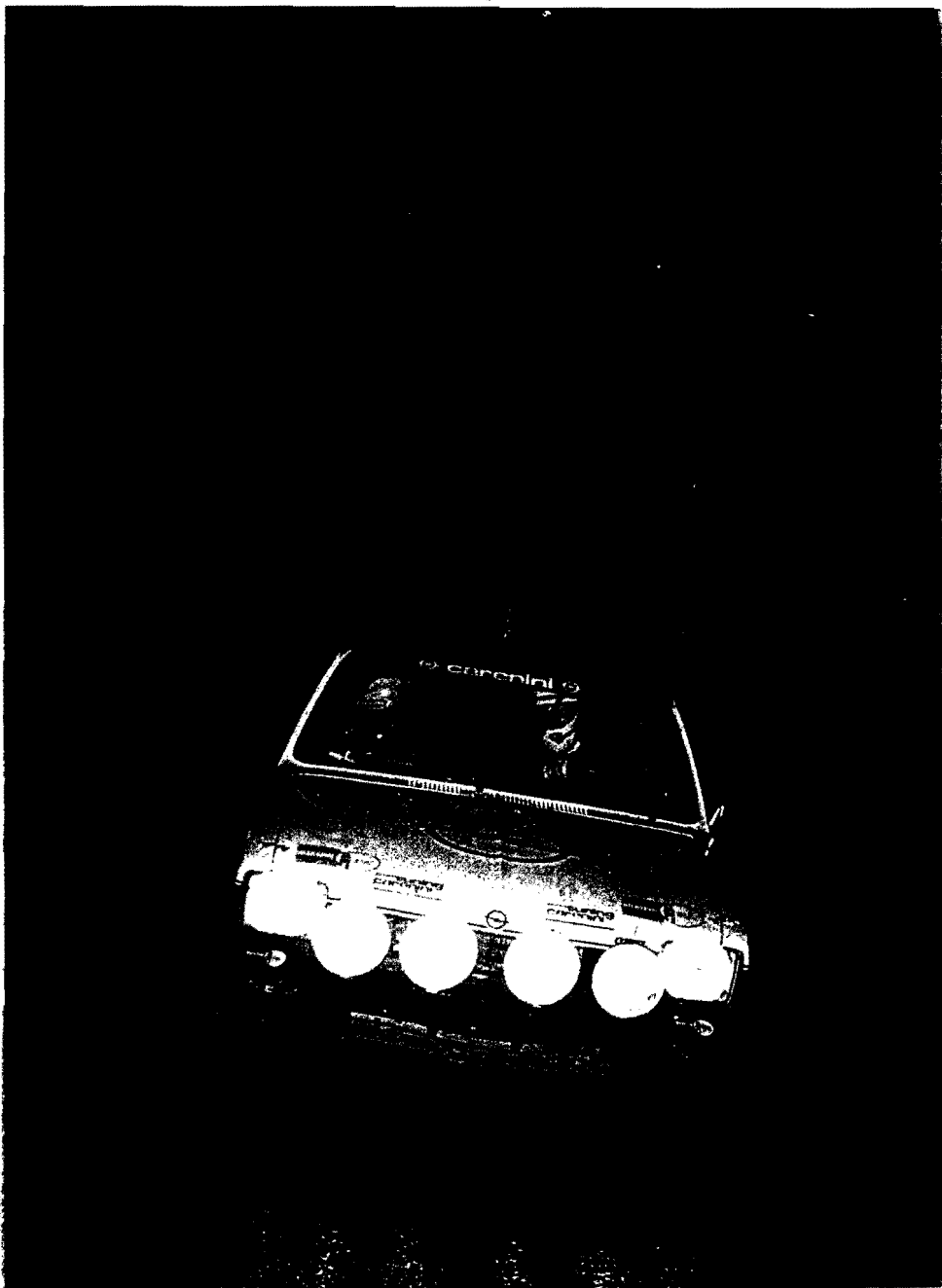
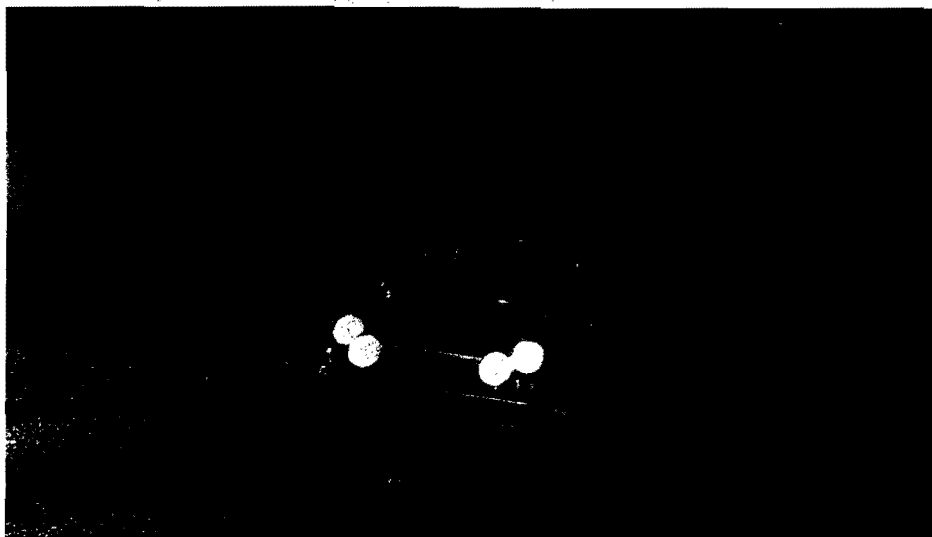
Tutto ha risposto alle aspettative tranne il mezzo meccanico che in troppe occasioni ha tradito, protagonisti e non, con rotture sistematiche che proprio non dovevano verificarsi in una prima uscita tutta su asfalto e con vetture tutte nuovissime.

CONTINUA A PAGINA 17

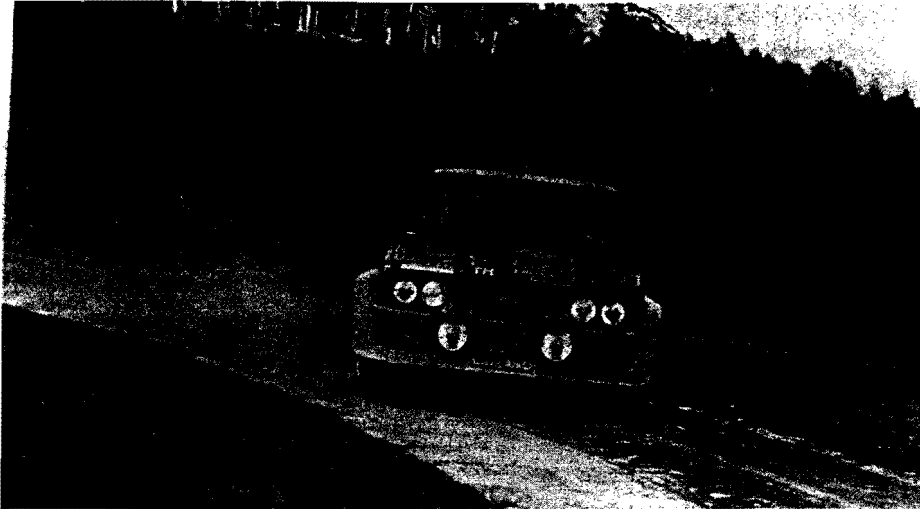


Con il rally del Ciocco il campionato italiano dei rallies internazionali ha preso il suo avvio stagionale. La vittoria di un outsider, Adartico Vudafferi (in alto a sinistra), non ha fatto altro che assicurare che in questa annata ci sarà da divertirsi a pronosticare il nome di chi vincerà. L'assalto alle Stratos, infatti, verrà portato con molta insistenza dalle Fiat Abarth 131 che su queste strade erano alla loro prima uscita in mano a piloti privati con una certa organizzazione al seguito. A sinistra si vede quella di Ambrogetti-Brusati sfilare davanti al caratteristico « ciocco » che dà il nome alla località toscana. Al suo fianco (più a sinistra) l'Opel Kadett GTE di « Lucky » Brailo che, oltre a dominare il Gr. 1 si è anche inserita di prepotenza nella lotta per l'assoluto. Ma uno spettacolo, fin che è stato in gara, l'ha offerto anche Walter Rohrl (a destra) che vediamo a ruote alzate con la Kadett-Carenini e che nella nebbia aveva decisamente una marcia in più degli altri tanto è vero che si è pure permesso di dare in una prova un minuto a Pinto con la Stratos Alitalia che ha ottenuto il secondo tempo assoluto in quella speciale. Ma la grande novità del rally è stato l'avvio del Trofeo A. 112. Hanno vinto i veneti Fusaro-Deola, ma tutti si sono battuti con impegno. Nella foto sopra in alto vediamo un passaggio di Giammarini mentre qui sopra la coloratissima A 112-Mocauto di Paleari

(fotocolors ATTUALFOTO)



CONTINUAZIONE DA PAG. 15



Incredibilmente spettacolari questi due passaggi, in Portogallo, della Fiat di Alen (sopra) e dell'Escort di Waldegaard (sotto). Da notare in particolare la tranquillità incosciente di Kivimäki!



CONTINUAZIONE DA PAG. 12

Il mito Vatanen prendeva forma.

Lo scorso anno, a soli 23 anni, Ari riceveva ufficialmente dalla Ford la proposta di correre il campionato inglese, una proposta il cui significato era comunque duplice: quello di lanciare un nome nuovo e quello di stimolare l'impegno dei due « insostituibili » Makinen e Clark. Molti giornalisti locali crearono un certo subbuglio sulla stampa, ma lui non si è assolutamente impressionato ed a suon di risultati si è garantito il campionato britannico.

Ma la bella favola del biondo finlandese è appena cominciata. Quest'anno la Ford ha deciso di lanciarlo in campo internazionale, nonostante i soliti conservatori avessero obiettato che non aveva ancora la maturità sufficiente, ed i risultati gli stanno dando ragione.

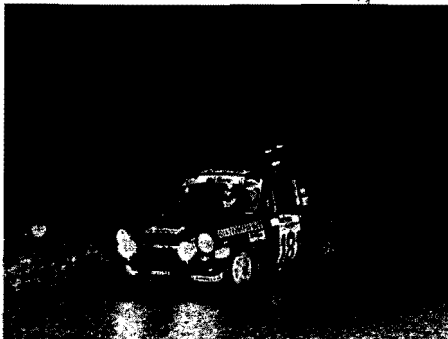
Particolarmente ricco di humour, è molto sicuro di sé. Adesso ha una grande voglia di sfondare ai massimi livelli. Per questo non ha mai pensato di ripartire dopo l'uscita di strada portoghese, quando i meccanici arrivati in tutta fretta sul posto pareva gli avessero in qualche modo rimesso in sesto la macchina. Un piazzamento non lo interessava più, voleva solo la vittoria a quel punto.

« Non ho molto tempo per dimostrare le mie qualità » dice « c'è mio fratello neanche ventenne che scalpita. E' perlomeno due volte più veloce di me, quando se ne accorgerà sarò finito ».

C. C.



Ancora due protagonisti del Trofeo A 112 al Ciocco. Sopra l'iniziale dominatore Bettiga, con Albertoni, e sotto i secondi arrivati, Orlandini-Auferi



Nelle terribili condizioni di impiego imposte da una lotta che non poteva non essere esasperata (caratteristica comune a tutti i trofei di marca), la trasmissione (cambio, semiassi, giunti, crociere) delle A 112 70 HP ha chiaramente evidenziato di essere insufficiente a reggere gli sforzi imposti. Chi più, chi meno, tutti hanno avuto di che lamentarsi e tutte le rotture sono state addebitate a noie di questo tipo. Il « seiger » dell'albero secondario del cambio, ad esempio, quello che blocca tutti gli ingranaggi, ha una chiara tendenza ad essere « sputato » fuori sede cosicché tutto l'allineamento va a carte quarantotto. In quanto ai semiassi, poi, neanche a dirlo. La loro propensione allo sfilamento è quasi naturale e nessuno ha idea di come sia possibile ovviare a questo inconveniente. Pare che una delle cause principali siano i dossi dove la vettura si alza troppo con tragiche conseguenze nella ricaduta. D'altronde non è nemmeno possibile accorciare l'escursione del complesso molla-ammortizzatore, perché in questo caso il pattinamento già elevato della vettura (con sottosterzo notevole) diventerebbe incontrollabile e sarebbe impossibile scaricare a terra i pur pochi cavalli.

Del problema se ne sono resi conto comunque anche in Lancia, ed adesso pare siano allo studio soluzioni per cercare di ovviare a questi inconvenienti. Non è improbabile, ad esempio, che vengano omologati pezzi nuovi così come è avvenuto in velocità dove tutte le vetturine che corrono in pista nei trofei di marca hanno delle soluzioni particolari tutte tendenti a superare gli eventuali difetti tipici e strutturali delle macchine di volta in volta interessate. In fondo, anche questa è una riprova della validità delle corse. L'esperienza, se poi sfruttata, può servire molto anche per la produzione di serie.

Guasti a parte, comunque, il debutto di questo Trofeo ha risposto appieno alle aspettative. L'ambiente ha già i suoi « mirindivi », ci sono già quelli che chiaramente desiderano essere « più furbi », l'interesse è notevole e l'organizzazione, in complesso, ha retto bene al primo impatto. In particolare sono state effettuate verifiche estremamente serie e prolungate su tutti i primi arrivati e soprattutto sul vincitore, Fusaro, che è stato trovato perfettamente in regola. Considerando le tradizioni dei rallyisti, questo fatto è consolante. Proprio nel rispetto del regolamento questo campionato trova la sua validità. Chi alla fine sarà il vincitore avrà una pubblicità sproporzionata sotto certi aspetti, ad altri; molto importante, allora, è che non ci siano mai dubbi sulla sua correttezza sportiva.

Dal punto di vista agonistico il Ciocco è stata una gara ambigua. Pioggia, vento e nebbia hanno mescolato le carte in modo anche bizzarro così come troppi repentini ritiri. Una riprova è d'obbligo e per questo non sarà sufficiente nemmeno il Rally di Sicilia, nonostante trentotto volenterosi si siano decisi alla trasferta isolana. Il primo vero confronto è atteso per il Rally dell'Isola d'Elba dove farà la sua comparsa anche la terra, rimasta tabù sia al Ciocco che in Sicilia, e che potrebbe offrire nuovi spunti d'interesse.

Intanto un nome si è un tantino levato su tutti gli altri, quello del trentino Bettiga apparso, anche se di poco, più veloce di tutti. Con lui l'eterna incognita Pelganta che poteva fare un tempone incredibile nella prima speciale e che ha malamente scupato tutto nella seconda, uscendo di strada. Molti altri non si sono espressi al meglio, chi più chi meno avversati da guai di diverso tipo tra cui molti mali di gioventù. Per questi c'è molto tempo per recuperare. Anche se chi ben comincia...