

ANCHE MARE-MONTI
PER LA PROMESSA-SUD

CARROTTA si guadagna l'«inter»

SIRACUSA - Di trionfo in trionfo, senza concedere nulla agli avversari, nemmeno come premio di consolazione, la soddisfazione di primeggiare in una «speciale». La coppia Carrotta-Amara ha vinto proprio tutto nella seconda edizione del «Rally Mare-Monti», bissando lo strapotere espresso circa un mese addietro nel «Rally del Sole» disputato sempre nel siracusano con alcuni tratti addirittura in comune.

Il successo della «coppia regina» è apparso evidente fin dalle prime speciali quando il pilota pur non rischiando molto e senza affaticare allo stremo la sua splendida Kadett GTE ufficiale, accumulava inesorabilmente secondi di vantaggio tanto da indurlo già a metà gara ad adottare una guida ancora più guardata.

Carrotta in tre delle nove prove speciali è sceso abbondantemente sotto il tempo imposto. Lotta serrata si è sviluppata alle spalle dei battistrada. Pareva dovesse avere la meglio l'equipaggio palermitano Barraja-Gattuccio che invece nella speciale di «volsantica», finiva contro un muro (errore del pilota) danneggiando irrimediabilmente la Porsche.

Al secondo posto si inseriva così la coppia Restivo-Marino che solo all'ultimo veniva scalzata da Tramontana-Caffarelli per un ritardo di due minuti accumulati in un controllo orario.

Generosissima la gara di «Bronson» Schermi attardati nella seconda speciale da un guasto al cambio. Da quel momento «Bronson» ha corso all'inseguimento recuperando posizioni su posizioni. Ha concluso degnamente al quarto posto ma con qualche rammarico.

Molto attesi erano Ricci-Asteggiano (Renault R. 4) e Bordonaro-Bertolini (Golf GTI). I primi sono finiti contro un muro nelle prime fasi della contesa. I secondi sono stati danneggiati da un concorrente più lento. Nel sorpasso (si era ancora nella prima speciale, lo sterrato di «Contessa») la ruota esterna anteriore è finita su alcuni cumuli di ghiaia vicinissimi tra loro. Lo sterzo ha accusato questi secchi colpi e l'equipaggio, dopo un controllo alla successiva speciale ha considerato troppo rischioso proseguire ed ha abbandonato.

Tra le prestazioni inattese ricordiamo quella gagliarda di Gitto e Loriani che con la piccola A 112 sono riusciti ad «intrufolarsi» nell'alta classifica, concludendo al decimo posto assoluto e primi di classe.

Al termine molta soddisfazione per i vincitori, che hanno riscosso il pieno consenso dalla direzione corsa della Opel.

Edo Murabito

RALLY MARI E MONTI - 27-28 maggio 1978 valido per il TRN coefficiente 2

- Organizzazione: Automobili Club Siracusa
- Ora partenza: 22.01
- Tempo: ottimo
- Spettatori: 10.000

LE CLASSIFICHE

Classifica generale: 1. Carrotta-Amara (Kadett GTE) 1.10'34"; 2. Tramontana-Caffarelli (124 Ab.) 1.17'17"; 3. Restivo-Marino (Golf GTI) 1.18'10"; 4. «Bronson»-Schermi (Kadett GTE) 1.18'37"; 5. Di Buono-Ruisci (Golf GTI) 1.19'20"; 6. Martorana-Prisinzano (124 Ab.) 1.21'28"; 7. Pucci-Mollica (Alfasud) 1.24'50"; 8. Palazzolo-Prullia (Kadett GTE) 1.25'27"; 9. D'Angelo-Tagliavia (Kadett) 1.25'28"; 10. Gitto-Loriani (A 112) 1.26'21".

GRUPPO 1

Classe 1150: 1. Gitto-Tagliavia (A 112) 1.25'21"; 2. Gioia-Geraci (A 112) 1.27'34"; 3. Agnello-Cocco (104 ZS) 1.28'25"; 4. Cicero-Ranzino (A 112) 1.30'14"; 5. La Rizza-Sgandurra (104 ZS) 1.30'32"; 6. Manca-Giunta (127) 1.30'42"; 7. Pennica-Di Falco (127) 1.36'33"; 8. Giambone-Puleo (A 112) 1.45'16".

Classe 1300: 1. Pucci-Mollica (Alfasud) 1.24'50"; 2. Carreca-Tagliavia (Simca R2) 1.27'11"; 3. Zanghi-Pellegrino (Simca R2) 1.28'31"; 4. Sorrentino-Tagliavia (Simca R2)

UN RALLY «NERVOSO»: VERINI N. 1

Per ANNA CAMBIAGHI STRATOS nel Gargano

FOGGIA - Tutto è pronto per il Rally del Gargano, che rappresenta il sesto appuntamento del Campionato Italiano Rallyes e con il Trofeo A 112 Abarth TO HP. Come abbiamo avuto occasione di sottolineare la scorsa settimana, la formula di questa prova pare molto azzeccata. Si sono evitate le tentazioni paragoniche che di questi tempi hanno preso anche certi organizzatori di TRN preferendo fare un rally agile e nervoso, con sole 5 prove speciali da ripetere tre volte.

Diamo ora un primo elenco degli iscritti, in ordine di partenza relativo ai probabili protagonisti di questa 6. edizione del Rally del Gargano.

Verini-Bernacchini (Fiat 131 Abarth); Pregliasco-Raisoli (Alfa GT); Ormezzano «Rudy» (Opel GTE); Vudafieri-Mannini (Lancia Stratos); Lorenzelli-Tucelari (Opel GTE); Pittoni-Borghini (Porsche); Carrato-Guizzardi (Opel GTE); Anna Cambiaghi-Vittadello (Lancia Stratos); Tognana-Teleschini (Opel GTE); Cane-Vigilone (Porsche Carrera); Perazio-X (Lancia Stratos); De Biasi-De Biasi (Lancia Stratos); Lobello-Debanmont (Lancia Stratos); Garbetta-Meneghetti (Fiat 131 Abarth); Lauro-Totoli (Fiat 131 Abarth); Graziano-Compierchio (Fiat 131 Abarth); Torchio-Omodel (Porsche Carrera); Leonetti-Pelligrino (Porsche Carrera); Tarantini-Ceci (Porsche Carrera); Scudieri-Parri (Porsche Carrera); Muscionico-Muscionico (Porsche Carrera);

Guerrieri-Dell'Orso (Ford RS); Stoppato-Di Giola (Ford RS); Pizzocchia-X (Opel GTE); Azzarone-Azzarone (Ford RS); Bosco-Bosco (Alfa GT); Bianco-X (Opel Ascona); Rotondi-Rumiano (Alfa GTV); Aquilano-Sabatelli (Ford RS); Sticchi-Sticchi (Fiat 131 Abarth).

Trofeo A 112

Cornelli-Slega; Tabatani-Rogano; Cunico-Maggiolani; Mirri-Lappo; Carrone-Carneseccchi; Salvatori-Ghigi; Persico-Galvani; Capone-Di Noto; Gennarini-Causi; Perazio-Coste; Balidan-Fabian; Baresi-Boggio; Spongia-Perissinotto; Lunaticci-X; Simontacchi-Genovesi; Geran-Manca.

IL RALLY DI ANVERSA

6' non bastano alla PORSCHE: poker KADETT

BRUXELLES - Solo 26 le vetture alla via del rally Anversa-Liegi-Anversa, e solo la metà al traguardo. Nella prima parte, la gara è stata dominata dalla Porsche di Moortgat-Andy, che terminava la prima frazione con circa 6' di vantaggio sulle Opel Kadett di Bogaers e Plas, che in una delle prime prove era stato attardato da un'uscita di strada.

Con un tale vantaggio, Moortgat poteva tranquillamente condurre in porto la corsa, ma già nella prima speciale della seconda frazione la sua Porsche s'arrestava con una sospensione posteriore a pezzi. Era quindi la volta di Willy Plas che, tirando al limite, riusciva a superare nel finale Bogaers.

a. r.

ANVERSA-LIEGI-ANVERSA, 27-28 maggio '78 rally valido per il campionato belga.

LA CLASSIFICA

1. Plas-Vinkin (Opel Kadett) 1.44'05"; 2. Bogaers-Gons (Opel Kadett) 1.45'04"; 3. Enzelin-Delise (Opel Kadett) 1.49'02"; 4. Van Rompaye-Van Born (Opel Ascona) 1.52'50"; 5. Braems-Boeymans (Ford Escort) 1.53'49"; 6. Lasure-Boon (Opel Kadett) 1.55'31".

3000 all'autocross (7. Luisella)

VACCARINO - Il «Trofeo alla Ruota», seconda prova stagionale di autocross organizzata dalla Scuderia Padova Team è stato un utile banco di prova per i migliori specialisti del Triveneto che partecipano anche al Campionato Italiano della specialità. Delle quattro finali disputate davanti ad oltre 3000 persone, non ci sono stati risultati a sensazione, ad esclusione del ritiro di Zannini.

Sempre nei prototipi Scanavino ha dovuto ritirarsi nelle semifinali, mentre Ruffato presidente tra l'altro della Padova Team, non ha potuto nemmeno partecipare alle prove per guasti meccanici alla sua auto. Infine una nota gentile riguarda la presenza alla gara padovana di una donna, Luisella Cerato di Asti su Beta Montecarlo che non è stata da meno dei maschi, classificandosi settima nella finale riservata al gruppo 3.

TROFEO ALLA RUOTA, 28 maggio 1978, gara nazionale di autocross - Vaccarino (Padova)

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Graffietti 9'58"9; 2. Brusaschetto 10'00"9; 3. Oriandi 10'34"1; 4. Socco 10'50"3; 5. Gusneroli 10'52"9.

GRUPPO 2

Classe 1500: 1. Pintossi 9'44"3; 2. Guernelli 10'07"1; 3. Moret 10'17"2; 4. Da Ross 10'23"2; 5. Guzzini 10'23"6.

GRUPPO 3

Classe oltre 1500: 1. Apostoli 10'06"5; 2. Borsoli 10'11"8; 3. Carraro 10'25"5; 4. Bortolotto 10'26"5; 5. Barbon 10'29"4.

PROTOTIPI: 1. Pelà 9'13"2; 2. Maccarinelli 9'15"8; 3. Foralosso 9'17"; 4. Zardo 9'51"; 5. Magliotto a 1 giro.

LA CSAI FUTURIBILE

GOMME uniche e F. FIAT

MILANO - Giovedì 25 si è tenuta a Milano una riunione della Sottocommissione Tecnica della C.S.A.I. presieduta dal geometra Galmanini e che, in gran parte, ha discusso sulla proposta di regolamentare l'uso delle gomme in Formula 3. La proposta era partita dalla «base», dai piloti cioè, ed era di limitare ad un solo tipo di gomma la Formula 3 con l'evidente intento di mettere tutti sullo stesso piano (non molti si possono permettere coperture migliori per ogni circuito) e di limitare i costi di gestione.

Prima della riunione della Sottocommissione Galmanini (nella mattinata) ha avuto un incontro conoscitivo con alcuni piloti e manager della Formula 3. Le presenze non sono state molte ma quasi tutti si trovavano ormai sui circuiti a provare o perlomeno erano in viaggio. Vogliamo ricordare però che Galmanini aveva chiesto che quest'incontro fosse indetto per martedì e solo «problemi di segreteria» hanno posticipato la riunione a giovedì.

A Milano comunque c'erano Manzoni, Rosci, Piccolomini, il manager della scuderia Escolette Maggi (che rappresentava i suoi quattro piloti più Spreafico), il d.s. della Scuderia Salvati Cascone (in rappresentanza di 3 piloti), Mino Torrazzo per i 3 piloti della Euroracing e infine il manager di Fabi, Forti. Erano pervenuti anche telegrammi di adesione di Stohr e Messini. Galmanini si è detto sicuro di poter nuovamente parlare con i piloti della terza formula (magari in occasione del «Lotteria») ma nel frattempo ha preso atto dell'unanime orientamento verso la gomma unica.

Tutti si sono detti d'accordo tranne Forti che rivendicava l'impossibilità di porre limiti alla competizione. Altra obiezione è sorta dal fatto che, in occasione di gare internazionali i piloti stranieri (non essendo legati alla gomma unica) siano inevitabilmente avvantaggiati rispetto ai nostri. La Sottocommissione Tecnica si è unanimemente espressa per la gomma unica fermo restando il fatto che, nelle gare europee, questa limitazione non sussisterà. Galmanini ci ha comunque anticipato che non ci sarà, purtroppo una soluzione a tempi brevi perché l'iter burocratico della C.S.A.I. è piuttosto lungo. E questa non è una novità.

Un'altra decisione importante presa giovedì dalla Sottocommissione è stata la delibera secondo la quale le testate dei motori della Fiat 850 e 127 (ci riferiamo alla F. 850) sono intercambiabili. Le differenze tra le due testate sono infatti soltanto esteriori.

Si è poi iniziato a parlare di una nuova Formula nazionale che, alla fine del '79, dovrà sostituire la F. 850 e la F. Italia. Non si può ancora parlare di caratteristiche per queste vetture «a venire» si è comunque preso atto con soddisfazione che la Fiat si è dichiarata interessata e ben disposta a discutere. Si va verso una Formula Fiat? Pare proprio di sì.

v. g.