

Rally S. Giacomo

21-22 maggio 1977

Prova valida per il Campionato Italiano di rally internazionale coefficiente 3
 ● Organizzazione: Sporting Club San Giacomo di Roburent (Cuneo) Direttore di gara: Adolfo Rava.
 Percorso: circa 700 Km. nel basso Piemonte con 17 P.S.
 ● Condizioni climatiche: nebbia, cielo coperto e cielo sereno.
 ● LE PAGELLE- Organizzazione 8, Sicurezza 7.

Così (in 51) al traguardo

CLASSIFICA ASSOLUTA: 1. Pregliasco-Reisoli (Lancia Stratos) 2.56'41"; 2. Carello-Perissinot (Lancia Stratos) 3.01'11"; 3. Ballestrieri-Rudy (Opel Kadett GTE) 3.04'50"; 4. Ormezzano-Tesio (Opel Kadett GTE) 3.05'48"; 5. Pittoni-Zappia (Alfa GTA) 3.08'34"; 6. Lucky-Braito (Opel Kadett GTE) 3.16'36"; 7. Riva-Palmero (Opel Kadett GTE) 3.19'02"; 8. Montaldo-Pozzi (Lancia HF) 3.20'57"; 9. Ceria-Bertone (Opel Kadett GTE) 3.22'40"; 10. Tarditi-Rossi (Opel Kadett GTE) 3.23'54".

CLASSIFICHE DI CLASSE

GRUPPO 1.

Classe 1000: 1. (49) Craveri-Oberti (A 112 Abarth) 4.17'47"; 2. (51) Cavallari-Capra (A 112 Abarth) 4.32'59".

Classe 1150: 1. Altare-Diano (A 112) 3.41'48"; 2. Chiotti-Lisa (A 112) 3.55'03".

Classe 1300: 1. (30) Bonifacino-Serafino (Alfasud) 3.42'35"; 2. (33) Bosio-Gorla (Alfasud) 3.45'14"; 3. (34) Bigo-Manzini (Fiat 128) 3.46'15"; 4. (35) Malacarne-Giotti (Fiat 128) 3.46'34"; 5. Nivolo-Cristiani (Alfasud) 3.59'47"; 6. Burlando-Fornengo (Simca Rally) 4.16'49".

Classe oltre 1600: 1. (6) Lucky-Braito (Opel Kadett) 3.16'36"; 2. (14) Boeri-Albaria (Opel Kadett GTE) 3.28'32"; 3. (17) Pons-Gatti (Opel Kadett GTE) 3.31'38"; 4. (28) Lorenzini-Reale (Lancia) 3.41'25".

GRUPPO 2.

Classe 1300: 1. (26) Brion-Stuani (Simca Rally) 2.1.37'55"; 2. (27) De Maestri-Eberto (Fiat 128) 3.40'35"; 3. (39) Sisto-Tirantello (Simca Rally) 3.49'20"; 4. (48) Delfino-Festa (Simca Rally) 4.15'40".

Classe 1600: 1. (37) Marchesini-Peirano (Volkswagen Golf) 3.47'12"; 2. (50) Cirola-Mangano (Ford Escort) 4.29'37".

Classe oltre 1600: 1. (4) Ormezzano-Tesio (Opel Kadett) 3.05'48"; 2. (5) Pittoni-Zappia (Alfa GTA) 3.08'34"; 3. (7) Riva-Palmero (Opel Kadett) 3.19'02"; 4. (9) Ceria Bertone (Opel Kadett) 3.22'40"; 5. (10) Tarditi-Rossi (Opel Kadett) 3.23'54"; 6. (11) Noberasco-Damonte (Opel Kadett) 3.26'13"; 7. (18) Liprandi-Gatti (Opel Ascona) 3.32'31"; 8. (22) Mandelli-Boggio (Opel Kadett) 3.34'58"; 9. (24) Leonetti-Pellegrino (Opel Kadett) 3.38'08"; 10. (38) Ballari-Martino (Opel Ascona) 3.49'12"; 11. (43) Barreca-Silvacori (Opel Kadett) 3.58'06".

GRUPPO 3.

Classe 1600: 1. (19) Bosio-Gallese (Lancia HF) 3.32'41".

Classe 2000: 1. (16) Francone-Francone (Fiat Abarth) 3.30'16".

Classe oltre 2000: 1. (15) Palladino-Scarrazzini (Porsche Carrera) 3.29'01"; 2. (36) Perazio-Genova (Porsche Carrera) 3.47'11".

GRUPPO 4.

Classe 1600: 1. (8) Montaldo-Pozzi (Lancia HF) 3.20'57"; 2. (28) Lorenzini-Reale (Lancia HF) 3.41'25"; 3. (31) Brambilla-Mancardi (Alfasud) 3.43'25".

Classe 2000: 1. (3) Ballestrieri-Rudy (Opel Kadett) 3.04'50"; 2. (12) Vernetti-Avatore (Fiat 124 Abarth) 3.26'37"; 3. (20) Bottanelli-Di Biesi (Fiat 124 Abarth) 3.32'43"; 4. (23) Morra-Bertolusso (Fiat 124 Abarth) 3.35'46"; 5. (25) Bellani-Motroni (Fiat Abarth 124) 3.36'54"; 6. (45) Zanone-Grassino (Fiat 124 Abarth) 4.14'27"; 7. (48) Ontano-Fiorucci (Lancia Beta) 4.17'31".

Classe oltre 2000: 1. (1) Pregliasco-Reisoli (Lancia Stratos) 2.56'41"; 2. (2) Carello-Perissinot (Lancia Stratos) 3.01'11".

TROFEO AUTOBIANCHI 70 HP

1. Bettiga-Bettiga 1.46'18"; 2. Pelgata-Fornari 1.46'38"; 3. Comelli-Laiolo 1.46'41"; 4. Opizzi-Ledda 1.48'02"; 5. Turetta-Festa 1.48'20"; 6. Barboni-Galliard 1.49'55"; 7. Facetti-Rizzardi 1.50'39"; 8. Podio-Canova 1.51'43"; 9. Onlandini-Rodda 1.51'45"; 10. Correcig-Genova 1.51'54"; 11. Andyson-Tomaselli 1.52'17"; 12. Zorzato-Barelli 1.52'36"; 13. Agostini-Sesana 1.53'09"; 14. Pionaz-Giofrè 1.53'39"; 15. Brun-Delfino 1.53'48"; 16. Perona-Verzellino 1.54'19"; 17. Cola-Poggio 1.54'43"; 18. Beretta-Beretta 1.54'55"; 19. Ferrero-



Mocarelli 1.56'14"; 20. Cosatta-Campels 1.56'54"; 21. Valerio-Bonamini 1.57'30"; 22. Craveri-Leone 1.57'41"; 23. Tibiletti-Sancassani 2.03'28"; 24. Canuto-Sacchi 2.05'31"; 25. Marianelli-Ciampoli 2.07'04"; 26. Bernocchi-Motta 2.28'38".

Così nelle « SPECIALI »

Colle Casotto: 1. Pregliasco (Stratos) 11'31"; 2. Vudafieri (Stratos) 11'39"; 3. Carello (Stratos) 11'53"; 4. Ballestrieri (Opel Kadett) 12'01"; 5. Zordan.

Le Salse: 1. Pregliasco 5'48"; 2. Carello 6'03"; 3. Vudafieri 6'04"; 4. Ballestrieri 6'05"; 5. Tony.

Colle Quazzo: 1. Pregliasco 9'01"; 2. Carello 9'22"; 3. Tony 9'24"; 4. Ballestrieri 9'29"; 5. Pittoni (Alfa GTA) 9'46"; 6. Ormezzano (Opel Kadett) 9'46".

Madonna del Deserto: 1. Pregliasco 5'19"; 2. Carello 5'32"; 3. Ballestrieri e Vudafieri 5'44"; 5. Zordan 5'48".

Bric Baraccona: 1. Pregliasco 11'50"; 2. Ballestrieri 12'03"; 3. Carello 12'11"; 4. Tony 12'25"; 5. Pittoni 12'25".

Torresina: 1. Pregliasco 7'01"; 2. Ballestrieri 7'12"; 3. Ormezzano 7'14"; 4. Carello 7'26"; 5. Tony 7'28".

Moline: 1. Pregliasco 15'02"; 2. Vudafieri 15'29"; 3. Ballestrieri 15'38"; 4. Ormezzano 15'43"; 5. Tony 15'54".

Straluzzo: 1. Pregliasco 13'57"; 2. Vudafieri 14'32"; 3. Ormezzano 14'43"; 4. Zordan 14'55"; 5. Pittoni 15'18".

Colle Casotto: 1. Pregliasco 12'03"; 2. Ballestrieri 12'09"; 3. Carello 12'13"; 4. Zordan 12'33"; 5. Ormezzano 12'36".

Le Salse: 1. Pregliasco 6'16"; 2. Ballestrieri 6'38"; 3. Vudafieri 6'32"; 4. Ormezzano 6'39"; 5. Pittoni 6'44".

Colle Quazzo: 1. Carello 8'56"; 2. Vudafieri 8'58"; 3. Pregliasco 8'59"; 4. Ballestrieri 9'05"; 5. Ormezzano 9'15".

Madonna del Deserto: 1. Vudafieri 5'19"; 2. Carello 5'38"; 3. Ballestrieri 5'38"; 4. Pregliasco 5'42"; 5. Ormezzano 5'46".

Bric Baraccona: 1. Pregliasco 11'51"; 2. Ballestrieri 12'07"; 3. Carello 12'28"; 4. Ormezzano 12'28"; 5. Lucky.

Torresina: 1. Pregliasco 6'59"; 2. Ballestrieri 7'17"; 3. Ormezzano 7'20"; 4. Carello 7'29"; 5. Pittoni 7'41".

Moline: 1. Lucky 16'00"; 2. Ormezzano 16'06"; 3. Carello 16'08"; 4. Pregliasco 16'27"; 5. Ballestrieri 16'50".

Straluzzo: 1. Ballestrieri 14'48"; 2. Ormezzano 14'58"; 3. Pregliasco 15'00"; 4. Carello 15'10"; 5. Lucky 15'12".

Colle del Savino: 1. Lucky 12'44"; 2. Carello 12'52"; 3. Ballestrieri 13'05"; 4. Pittoni 13'15"; 5. Riva (Opel Kadett)

Pregliasco, con il suo nuovo navigatore Reisoli, ha dominato da cima o fondo un'edizione del San Giacomo al solito fin troppo difficile



Sopra, Carello-Perissinot secondi con la Stratos « sperimentale »

SAN GIACOMO DI ROBURENT - La tempesta atmosferica che di regola a San Giacomo assume proporzioni inaudite e minacciose si è puntualmente presentata all'annuale appuntamento per il via del rally. Questa volta però è stata clemente e, dopo i disastri e l'alluvione della vigilia che hanno imperversato nella zona, ha creduto bene di non infierire troppo su di una corsa che si è presentata subito sin troppo proibitiva.

Si parte che è ancora giorno ma già in cima al Colle Casotto c'è un attimo di nebbia che crea subito scompiglio. Il risultato della prima prova speciale è già eloquente: Pregliasco è il più rapido e dimostra di non aver difficoltà nel ritorno in prima linea. L'unico capace di contenerne l'assalto è Vudafieri che è a 8". Gli altri sono più staccati ed in particolare sono più staccate le 131 Abarth con il solo « Tony » in ritardo dignitoso. Chi va bene subito è invece Zordan che si ripete come quinto tempo assoluto anche nella successiva prova delle Salse. Sembra incredibile, ma a rally appena iniziati ci sono già tantissime defezioni nelle retrovie. Quando i concorrenti prendono in esame la prova del Quazzo la nebbia è già molto più fitta e questo aumenta notevolmente la difficoltà. A fine prova « Tony », che ha ottenuto il terzo posto tirando allo spasimo, non riesce a spiegarci l'incredibile difficoltà che le 131 hanno a fare i tempi nonostante la sua, ad esempio, abbia un aspetto eccezionale e

La nebbia fa subito scompiglio

LA CRONACA

LE STRATOS VOLANO (ZORDAN UN PO' TROPPO)
NEL S. GIACOMO FELICE ANCHE PER CARELLO

Solo il treno ferma PREGLIASCO

Zordan, prima di uscire di strada con un volo da sconsigliarsi senza paracadute, abbia disputato una delle sue gare più belle dimostrando di essere, quest'anno, nettamente il più forte pilota del Gruppo 3.

Il San Giacomo, in questa edizione, forse la meno curata da Magnano e certamente quella che è apparsa più anacronistica con il modo di correre di oggi giorno per la scelta di percorsi pervicacemente troppo all'antica (anche volendo dar atto agli organizzatori che questo rientra nella caratteristica tipica della loro manifestazione) ha giocato molto con le sorprese alternando le belle e le brutte con consumato mestiere. In primo luogo c'è stato anche il sole, e non solo di sfuggita, un fatto decisamente nuovo e soprattutto imprevedibile dopo le burrasche della vigilia, poi c'è stato lo stop finale di Ormezzano-Tesio che, ormai al sicuro dagli attacchi di Pittoni e Gabriella Zappia, quasi sul traguardo, hanno accettato di ritardare per far passare i compagni di squadra Ballestrieri-Rudy» meglio piazzati in campionato e

sfortunatamente ritardati per una foratura.

In tutto questo c'è stato un aspetto nuovo, quello cioè che il tutto è avvenuto senza ordini dall'alto, di direzione sportiva, bensì in seguito a un accordo strettamente personale tra i due che attesta anche la volontà di mantenere sereni i rapporti tra i vari componenti di uno stesso team, rapporti che molto spesso gli assilli di campionato rendono tesi come corde di violino.

C'è stato, infine, il tracollo inaspettato delle Fiat 131 Abarth (e forse di Roberto Angiolini, da adesso grande consumatore di coramina) che hanno rotto tutte quante prima ancora di metà gara, denunciando anche prima una inspiegabile scarsa competitività nonostante la grinta e la ben nota voglia di non soccombere di «Tony» e Mannini, l'entusiasmo dei fratelli Bonamico o il tentativo di arrivare comunque in fondo, anche senza alcun piacere di correre una gara a loro antipatica, di Ambrogetti-Brusati.

Nel festival dei ritiri, che si è trasformato in falcidie nelle retrovie, quello

di Vudafieri e Bertocci è stato certamente il più spiacevole. Il due sono stati spesso ottimi primi attori, hanno subito avversità di continuo, ma hanno reagito con molta classe e con tempi estremamente autoritari. Quando hanno sbattuto il rally ha perso proprio due protagonisti ed è stato un vero peccato.

Tralasciando di parlare dei soliti «Lucky»-Braitto che monotonamente hanno dominato un Gr. 1 che hanno pure vivacizzato con un «tonneau» concluso con un rifacimento estetico della loro Kadett ad essere in versione decisamente più filante, il «rally all'antica» ha chiamato alla ribalta o ripescato i veri privati.

In primo luogo Montaldo-Pozzi ritornati indietro nel tempo preferendo lasciare in garage la loro Stratos per recuperare quel gioiello di tecnica motoristica che è la loro HF 1600 che Bosato preparò ad iniezione per Bossetti e che da qualche anno è pezzo da adorare in casa Montaldo. Macchina e pilota si sono tolti la ruggine ed insieme si sono ridati la mano. Di soddisfazioni così, era tanto tempo che non ne venivano più per lui. Sempre tra i privati le immaneabili Kadett non potevano non fare man bassa dei primi posti di rincalzo. I torinesi Riva e Ceria si sono dati battaglia grossa nel gruppo 2 mentre i sanremesi Boeri-Allaia, pur con le tante peripezie, hanno dimostrato di meritare la priorità appena avuta.

Semberebbe finita qui, ma già si sa che il San Giacomo porterà grosse conseguenze nel campionato italiano. A fine gara erano solo voci, ma si diceva che la Lancia è più che mai interessata al Campionato ora che ha Pregliasco, Vudafieri e Carello tra i primi ed adesso che torna (eh sì, pare proprio così) «Tony» sulla Stratos del Jolly Club già a Pavia, mentre la Fiat non starà certo a guardare con Verini e Cambiagli al Quattro Regioni come guastafeste o come nuovi pretendenti ad un titolo già conquistato in passato. Senza Case ufficiali pareva un Campionato Italiano molto interessante, ora, però, potrebbe addirittura diventarlo di più.

Carlo Cavicchi

BETTEGA scuote i 70 HP

SAN GIACOMO DI ROBURENT - Una notata che aveva giocato con i cirri dopo una giornata prettamente autunnale, pioggia e nebbia, e con un cielo stellato corazzato da umidi rimpianti: i partecipanti alla quinta prova del campionato A-112 70 HP erano partiti con fragore tra i caldi incitamenti di una folla di appassionati che, dilagata oltre i recinti, aveva creato non pochi problemi agli organizzatori.

Ma parliamo dei protagonisti: Bettega-Bettega (una coppia fortunata se dopo aver vinto il Rally di Sicilia in viaggio di nozze ha voluto bizzare il successo in piena luna di miele) sono stati i trionfatori di questo Rally di San Giacomo, una gara impegnativa quanto mai.

Superato il sempre eccessivo affanno le prime due prove speciali allorché il leader della classifica provvisoria, Tabaton aveva cercato di mettere in difficoltà con una partenza rombante, i due sposini hanno preso saldamente in mano le redini della gara prevalendo con netto margine sui diretti avversari, Ribaltatosi Tabaton, per i due Bettega la battaglia non era finita in quanto nella terzultima prova avanzano le loro pretese al successo un altro pilota della Gritone, Pelgatta, sia il portacolori della Carnia, Comelli, autore di una pregevolissima gara.

Con i tre citati occorre porre in evidenza la brillante prestazione di Opizzi che è riuscito a terminare con un piazzamento di prestigio. Per lui come per il portacolori della Piave Jolly Turetta che ha così voluto dimostrare che la sua vittoria al Rally dell'Abruzzo non era una foglia ingiallita caduta da un albero per volontà del fato, per un Facetti scatenato quanto non mai, per Podio, Oriandini e Zorzato il Rally di San Giacomo è stata una gara da non dimenticare.

Vorranno invece dimenticarsela al più presto lo sfortunato Mirri che nella prima prova speciale era già riuscito a superare due avversari, ponendo così la sua candidatura al successo, ma proprio a pochi chilometri dal controllo orario era costretto al ritiro per guasto meccanico; Ferraris ribaltatosi poco prima dello stop della prima prova speciale nel corso della quale aveva ottenuto il 5. tempo assoluto; il citato Tabaton, costretto al ritiro per fuoristrada quando aveva consolidato la sua posizione; Casole e Guizzardi, Simontacchi e Fusaro e quanti altri non hanno potuto per una ragione o per l'altra raggiungere il traguardo finale.

Carlo Burlando



Sopra, in assistenza anche la 124 dell'Attualfoto. A destra, i coniugi Bettega hanno dato il bis della Sicilia con l'Autobianchi A 112



sempre più che a posto.

Per le berline Fiat il vero calvario inizia però poco più avanti, due prove dopo, quando Ambrogetti si ritira con il differenziale fuori uso. Il fatto accade nella speciale del Bric Baraccone, la stessa che vede Vudafieri molto ritardato, con conseguenze anche nella prova successiva, per la rottura del cavo dell'acceleratore. A questo punto Vudafieri è scivolato al sesto posto e dopo sarà addirittura decimo.

Considerata la mancanza di un'autoambulanza, l'ultima prova del primo giro viene annullata e così la parte iniziale del rally si conclude nella speciale dello Straluzzo dopo che i concorrenti si sono dovuti sorbire quell'incredibile inferno che è stato la speciale delle Moline ridotta a qualche cosa d'immaginabile (almeno ai tempi d'oggi). Sullo Straluzzo, comunque, il rally si conclude definitivamente per le sfire due Fiat Abarth 131 del Jolly Club, quella di «Tony» e quella di Bonamico. Per Bonamico si tratta dello stesso inconveniente di Ambrogetti, mentre «Tony» rompe il motore la cui pressione, sin dall'inizio, ha dato dei sospetti.

Al riordino di San Giacomo c'è giusto il tempo di leccarsi le ferite. Pregliasco appare molto tranquillo con quasi 5' di vantaggio su Carello, poco più su Ormezzano, 6'04" su Zordan, 6'58" su un Vudafieri in rimonta, 7'02" su Pittoni, 7'59" su Ballestrieri e 8'02" su «Lucky». Chi più chi me-

no, tutti hanno qualche cosa da lamentare, ma Ballestrieri e Carello parlano di due forature. In particolare Ballestrieri si è fermato in prova perdendo oltre 3' cui ne vanno aggiunti altri due di ritardo per una riparazione volante in trasferimento.

Quando si riprende ovviamente Pregliasco, che fino a questo momento ha vinto tutte le prove, cambia ritmo ma si aggiudica comunque le speciali iniziali del Colle Casotto e delle Salse. Sul Colle Casotto sono guai ancora seri per Vudafieri che rompe ancora il cavo dell'acceleratore riprecipitando dalla quinta all'ottava posizione. Sulle Salse invece scivola Zordan che esce paurosamente di strada restando per miracolo illeso dopo un volo terrorizzante. La vittoria nella speciale del Quazzo di Carello è contemporanea alla spazzatura dell'ultima 131 di Sola (che era ottavo) cui ha ceduto la frizione.

Subito dopo la prova, proprio dalle parti di Millesimo, dove abita, Pregliasco corre il brivido più grosso della gara arrivando in trasferimento ad un passaggio a livello appena chiuso. Il pilota vorrebbe alzare le sbarre ma due mille gile impediscono mentre inizia una smervante attesa con i minuti che fuggono e la paura di gettare al vento il risultato che prende sempre più corpo. Poi, finalmente, arriva il treno, ma l'incubo non cessa perché quando questo si arresta in stazione, proprio l'ultimo vagone blocca il passaggio. Chiu-

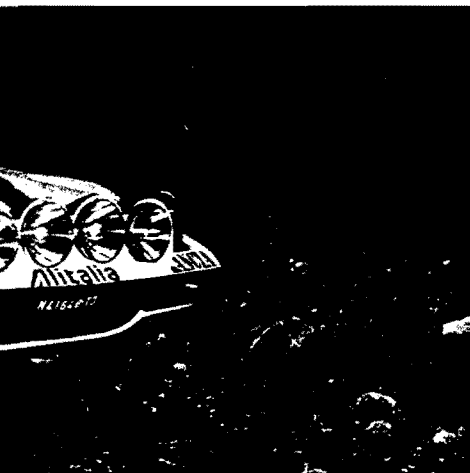
so nell'abitacolo Pregliasco rischia il collasso così come Reisoili che già s'immagina che cosa lo aspetterà non appena le sbarre verranno alzate. Con grande sportività, come è giusto che sia, «Lucky» si proietta dalla sua vettura verso il guidatore della locomotiva pregandolo di avanzare un poco. Questo avviene e Pregliasco, incredibilmente, arriva in tolleranza al controllo.

Nella speciale della Madonna del Deserto, la successiva, il viatico di Vudafieri si conclude. Su quella strada il cui tempo record apparteneva a Munari con 5'21" il veneto sale all'impazzata e stacca un eccezionale 5'19" ma appena passa la linea d'arrivo, prima di essere allo stop, perde il controllo della vettura che va ad impattarsi contro un muro distruggendosi con le speranze di un buon piazzamento pur sempre nelle sue possibilità. A quel punto Vudafieri era già prossimo a «Lucky» che, da parte sua, cerca di emularlo subito dopo capotando e prendendosi anche molta paura a Torresina in una secca curva a sinistra. La sua auto si è abbassata di un venti centimetri e lui, che è altissimo, per vederci dà prove di esperto contorsionista.

Dimostra tuttavia di voler dimenticare subito lo show e, anche senza pararezza e con l'acqua delle pozzanghere che finisce in viso a Braitto rallentandogli la lettura delle note, si esibisce in un miglior tempo assoluto che fa sorgere in tutti il dubbio se lui sia il più bravo o più folle.



Nonostante la sua guida rabbiosa, Pittoni (sopra a sinistra) non ce l'ha fatta a vincere il Gr. 2 con l'Alfetta (ATTUALFOTO). Non ha avuto problemi invece « Lucky » (sopra) nel Gr. 1 nonostante un capotamento in cui ha perso il cristallo anteriore imbarcando acqua in ognuna delle mille pozzanghere del Sangiacomo. Sotto è finita così la corsa del leader del Trofeo A 112 Fabrizio Tabaton, che col suo copilota, Vacchetto, recupera quel che può (BELLE EPOQUE)



Anche se con una Stratos semiufficiale, Carrello e Perissinot (sotto) sono finiti secondi

