



Mauro Pregliasco (sopra) è tornato a Piacenza per ritrovare una morale rivincita contro la sorte ingrata del '76. Ha vinto nettamente assieme a Vittorio Reisoli (sotto) e la Stratos

PREGLIASCO TORNA A VINCERE INFRANGENDO SUL «SUO» DRAMMATICO CERRO ANCHE I DUE TEMPI-PRIMATO DI MUNARI E DARNICHE

L'anima nel record



Battuto BETTEGA

...e l'A(udetto) 112

PIACENZA - Fusaro ed il suo navigatore De Antoni hanno siglato con i loro nomi e anche con la loro indiscutibile bravura la nona prova del Campionato Italiano Autobianchi A-112 70 HP. La gara che si era iniziata nella serata di sabato, e che si è conclusa dopo otto ore di corsa, ha mantenuto fede dall'inizio alla fine alle sue promesse di spettacolo e di acceso agonismo, così come ha confermato attraverso un proprio tormentato percorso che si è sviluppato per oltre 300 chilometri e le sei prove speciali con preponderante fondo stradale su asfalto le sue caratteristiche di prova difficile ed altamente selettiva. Dei 34 equipaggi che si erano presentati allo starter soltanto 17 sono riusciti a classificarsi.

Al secondo posto, sia pure con il modesto ritardo di 14" si è classificato l'equipaggio Le Grifone, Bertega-Albertoni che stante le sue precedenti quattro vittorie sembrava dovesse essere un vincitore... inevitabile di questa nona edizione del Rally delle Valli Piacentine. I due trentini in realtà escono a testa alta da questo impegno agonistico avendo sofferto la poca conoscenza del percorso, un handicap che ha finito di provocare un certo livellamento di valori, ma poiché il loro ruolo era quello di favoriti d'obbligo, oggi non possono che essere considerati, sia pure senza colpe specifiche, gli illustri sconfitti del Rally piacentino. In ogni caso resta loro il merito di essersi battuti costantemente al limite delle loro possibilità senza mai arrendersi, inizialmente contenendo l'of-

fensiva arrembante di Gasole, Baj Macario, Fusaro, Guizzardi, quindi contrattaccando con efficacia nella fase centrale della corsa e successivamente lottando nel finale per tentare di prendere come già alle Quattro Regioni, le redini del rally.

Hanno ribadito il loro ottimo livello di preparazione e di stile gli equipaggi Turetta-Festa della Piave Jolly e il destinato quarto piazzato equipaggio Comelli-Laiolo. A loro volta Pelli-Cislighi hanno fornito una nuova positiva prova. Fra gli equipaggi di maggior citazione che hanno pagato... dazio alla malasorte ricordiamo: Gasole, che ha abbandonato nel corso dell'ultima prova speciale in programma quando ancora lottava per il successo finale; la sorprendente coppia femminile Baresi-Meli che decima alla fine della quarta prova, due bucatore ed un testacoda relegavano all'ultimo posto non riuscendo così a dare una soddisfazione al loro sponsor Vannucci di Firenze, e l'equipaggio femminile Le Roux-Maggi pur essendosi presentata alla gara senza note per non aver potuto provare, per un danno avuto nell'unica prova speciale «tentata» hanno dimostrato che la guidatrice, nonostante gli anni di assenza dalle gare, è sempre in grado di ritornare quella «promessa» in campo femminile che era prima del suo sposalizio con il direttore sportivo della Fiat, Audetto, anche se all'arrivo non si è presentata per non essere l'ultima in classifica.

- La serie nera di Sola, con la 131 Abarth, non accenna a finire. A Piacenza ha fatto due sole prove, restando nella seconda con il cambio con una sola marcia.
- Sulle strade del rally gli abitanti erano tutti molto appassionati. Non altrettanto certi villeggianti e qualcuno ha creduto bene gettare chiodi.
- Al via della prima speciale c'è stata una vera e propria interferenza di impianti. Tra le vittime più illustri Ballestrieri ed Ambrogetti.

PIACENZA - Erano appena passate le diciottate di sabato 23 luglio. Al via della prova speciale del passo Cerro, una prova classica con asfalto velocissimo e largo in salita e poi una discesa tortuosa ed infida, la folla era incontenibile, un muraglia umana che da oltre un'ora era immobile sotto il sole per non perdersi il buon punto d'osservazione faticosamente conquistato.

Dentro la Lancia Stratos-Alitalia numero Mauro Pregliasco attendeva il suo turno per partire. Nel coupé torinese ci si sta stretti in due quindi non era certo possibile esserci per sentire le sue pulsazioni, ma la tensione doveva essere grande, un qualche cosa di inimmaginabile.

Un'anno prima, praticamente alla stessa ora quasi sulla stessa strada, aveva vissuto i momenti più drammatici e poi più tragici della sua carriera. Lì, ai piedi di Passo Cerro, con mille occhi puntati addosso, Mauro Pregliasco aspettava il via della sua orgogliosa rivincita.

Il Cerro è una prova difficile, di quelle che fanno selezione naturale dei valori. Fin che sale ci vuole il coraggio di non alzare il piede dall'acceleratore anche se le curve girano senza mostrare la fine, ma sono curve da fare in piena quinta con una Stratos, con l'asfalto che corre via e i colori di una folla che si confonde in grande strisciata. Poi, quando la discesa diventa estenuante susseguirsi di curve e di curve trocurve non si capisce più dove ci si trova, si continua a guidare sperando soltanto che l'ultimo lungo rettilineo arrivi e con esso la fine della prova. Da quando si corre su questa strada il «tempo» faceva testo: il 12'58" di Darniche di Munari con la Stratos. Su questa stessa strada Pregliasco ha costretto l'abile Reisoli, che tanto ha fatto per il suo recupero, a leggergli le note al ritmo di un clamoroso 12'49". Il significato di questa impresa dice tutto della gara. È primi tornanti del Cerro il rallyismo italiano ha recuperato completamente uno dei suoi più grossi campioni; una rivincita morale di un pilota contro una maledetta sorte avversa e rivincita, diciamo pure, degli organizzatori che al contrario di tanti altri, hanno voluto insistere credendo nella loro gara, che qualcuno non avrebbe più voluto ritenendola politicamente compromettente. Hanno vinto così anche gli infaticabili appassionati della Piacenza Corse-Vivralu e i pochi testardi dell'Automobile Club, e Piccioli e Rosi in testa, ed è merito loro se il gioiello inventato da Attilio Rossi, ora transfuga sudafricano, ha avuto un seguito.



c. b. Entusiasmante rientro di Lorenzelli dopo l'incidente dell'Elba. Nella prova è stato eccezionale poi ha dovuto abbandonare per un semias-

PREGLIASCO era il favorito della vigilia. La sua vettura era la più potente del lotto e la sua classe indiscutibile. Rotto il tremendo ghiaccio della prima speciale si è lasciato andare in scioltezza ed ha vinto ancora le successive quattro prove arrivando solo a contendersi, ma di pochissimi secondi, sulla terza, piuttosto sconnessa nel finale, della speciale di Quadrelli. A quel punto il rally era già senza storia per l'assoluto.

Dietro, invece, la lotta divampava e ci si poteva sbizzarrire in scommesse anche se un altro recupero si era bruciato sul nascere però non senza fare scalpore. A Piacenza, infatti, è rientrato anche Lorenzelli, fuori dalle corse dalle prove del Rally dell'Isola d'Elba per la duplice frattura di un polso.

Anche lui, come Pregliasco, ha voluto subito stupire e, con la 131 Abarth del Jolly Club, era salito così forte da convincere anche i più increduli. Dieci secondi più rapido di Verini, nove più veloce di Bertolo, i due migliori tempi successivi di piloti su vetture analoghe. Un vero capolavoro durato però troppo poco perché un semiasse malandrino (guarda caso!) lo ha bloccato impedendogli di completare il capolavoro così ben cominciato. Sei o sette piloti stavano a questo punto, battagliando al meglio: Vudafieri, Verini, Ballestrieri, Ormezzano e poi Bertolo, Zordan, Cesari e Ambrogetti, erano brillanti protagonisti di un rally veramente divertente.

Ma a dare suspense ci voleva la mezzanotte. Con i dodici rintocchi (le campane, si sa, suonano sempre, ma a Bettola significavano controllo di riordinamento) ecco servito il colpo di scena: Scabini, navigatore esperto per antonomasia, aveva un attimo di incertezza. Cogliendo tutti di sorpresa andava a timbrare con due minuti di anticipo (che equivalgono a quattro) seminando il panico tra tutti i colleghi che, con perle di sudore alla fronte, si buttavano a controllare tabelle e cronometri. Ma proprio lui era in errore (a riprova che anche i professionisti possono sbagliare) e la classifica si dava uno scrollone. Ma per le Fiat i problemi non finivano qui. Cesari, arrivato in extremis al controllo non poteva sostituire le sue gomme da terra e chiedeva di poterlo fare, per ragioni di sicurezza, in parco chiuso. Ovviamente i commissari glielo impedivano e lui, per protesta girava la macchina e si fermava quando era tra i primissimi assoluti (ed autore di una gara eccezionale al suo debutto con la 131 Abarth), finendo così beccarsi pubblicamente da Audetto, trasformata sui due piedi in «Liberia e Bella», una clamorosa lavata di «capo» (dove capo significa proprio capo e non semplicemente testa).

Il rally riprendeva allora per il secondo giro, già mutilato non solo nei protagonisti, ma anche in tanti, indispensabili comprimari.

A decidere però una classifica finale mancavano sette prove e soprattutto ancora due fatti clamorosi. Il primo vedeva fermo Vudafieri per una panne del motore (voci parlavano di una valvola), il secondo vedeva una salve di fischj per Ormezzano.

Gioco di squadra GENERAL MOTORS

Sull'asfalto ghiaioso di Mortasso, che già lo aveva visto fermo e trainato di notte da un concorrente di passaggio, Vudafieri mandava in fumo forse le ultime possibilità di vincersi un campionato italiano che lo ha visto dall'inizio protagonista e che anche a Piacenza ne aveva esaltato le qualità agonistiche.

Sulla ghiaia stretta e sconnessa di Quadrelli, invece, Ormezzano, incredibile autore di tempi impossibili con la sua Kadett GTE Gr. 2 obbediva ad un naturale gioco di squadra per non superare in classifica il compagno Ballestrieri (in vantaggio di 11") su cui la General Motors fonda tutte le residue speranze di dire ancora qualche cosa per la vittoria finale del campionato italiano. La sosta, per quanto breve, indispettiva il pubblico ed i fischj punivano ingiustamente «tramezzino» ed in parte guastavano quella che

comunque è stata una vera festa Opel perché i due alfieri dei gruppi preparati sono stati sempre all'altezza della loro fama e certamente meritevoli di occupare le posizioni finali, le più prestigiose alle spalle dello scatenato Pregliasco.

A completare il tris, quasi «naturale», di Conrero, è mancato questa volta «Lucky». Il vicentino rientrava nel Gr. 1 per contenere gli assalti in campionato di un sempre brillante Cerrato oltre che per verificare le possibilità, a lungo decantate, dell'asfaltista per eccellenza del TRN, Scelti.

Chi si aspettava che «Lucky» si mangiasse questi due in un solo boccone è andato certamente deluso. Nella prima prova, pur ottenendo un incredibile 13'45" (per la cronaca, due mesi prima al 4 Regioni, con quel tempo sarebbe stato preceduto solo da Darniche, Pinto e Pregliasco) staccava i due avversari, appaiati con lo stesso tempo, di 4" (alla faccia di chi sostiene che non c'è ricambio). Nella seconda dava 8" a Cerrato e 12" a Scelti. Nella terza addio speranze. Una «esse» un po' troppo veloce, un po' di sabbiolina ed ecco servito un altro «volo d'angelo» al rientrante Braito.

Restava il dubbio tra Cerrato e Scelti, ma una penalizzazione ad un controllo orario buttava indietro Cerrato e per Scelti non c'erano più problemi. Oltretutto Cerrato non aveva nemmeno la soddisfazione di arrivare per uno stop quasi giunto al traguardo. Tutto rinviava, quindi, nel Gr. 1 che rivedrà «Lucky» e Cerrato di nuovo di fronte con la paura che questo Scelti voglia ritentare l'avventura.

Novità DOLOMITE

E, sin che si è in tema di Gr. 1, dove oltretutto si è avuta la conferma di Gerbino e l'amarazza di Tarditi, bruciato nel finale dal concittadino Ferretini dei cui tempi non riusciva a venire a conoscenza, occorre sottolineare un fatto decisamente inedito e molto interessante: l'ingresso rallystico di una embrionale squadra Triumph con le Dolomite.

Dopo l'incerto aperitivo di qualche anno fa con Besozzi, tre Dolomite Sprint si sono viste alla partenza, una delle quali affidata a Pelgata (le altre erano per Giudici e Malinverno). Si trattava di vetture decisamente non all'altezza delle loro possibilità (la «fiche» che hanno è incredibile, hanno omologato tutto, dai carburatori ai sedili con abbondanza tale da ridicolizzare persino quelle della Opel, il che è tutto dire), con neanche 130 CV mentre all'estero arrivano anche a 190, ma che comunque promettono di mettersi in regola (tramite Broadspeed) al più presto per un ritorno molto più incattivito, quasi certamente alla Coppa Liburna di metà settembre.

La classifica finale propone i nomi dei soliti protagonisti. Zordan ha fatto il bello ed il cattivo tempo nel Gr. 3 dove quest'anno, proprio, non ha rivali. Bertolo, per colpa di due minuti pagati ad un controllo si è giocato la sesta piazza a favore di Ambrogetti così come i 4" di Verini gli sono costati la seconda. Piuttosto tra i primi continua sempre più ad inserirsi l'equipaggio Bonzo-Simoni con il bianco-blu spider 124 della Fiat Ferrazzi. Sono molto bravi e di gara in gara migliorano le loro prestazioni.

Al solito c'erano in gara anche le A 112 del Trofeo di cui si può leggere a parte. Quello che merita di essere sottolineato è il ritorno al successo di Fusaro (qui con De Antoni), primo vincitore e spesso sfortunato protagonista. Tanto per smentire certe voci che stanno mitizzando certe super-preparazioni professionistiche di questi piloti è bene che si sappia che Fusaro è arrivato due giorni prima della gara, che ha messo le note con una Giulia 1300, non le ha nemmeno ricorrette e tutta la vigilia l'ha passata in officina ad aspettare che il mago del momento, Mauro Nocentini, gliela finisse ritrovandosi a guidarla solo alla partenza. In questo Trofeo ci sono diverse categorie e scale di valori, ma i bravissimi sono proprio bravissimi e non si stancano di ribadirlo.

Carlo Cavicchi

5 VALLY PIACENTINE

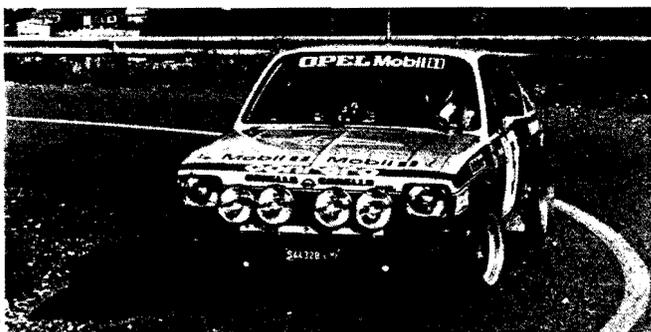
23-24 luglio 1977

Rally internazionale valevole per il campionato italiano con coeff. 3

- Organizzazione: A.C. Piacenza
- Percorso: in provincia di Piacenza per circa 700 km con 13 prove speciali
- Ora di partenza: 17,01 di sabato 23 luglio
- Condizioni climatiche: cielo sereno, caldo il giorno e temperatura mite la notte
- Direttore di corsa: Benedetto Pelliccioni

Così (in 58) al traguardo

1. Pregliasco-Reisoli (Lancia Stratos) 2.30'17"; 2. Ballestrieri-Rudy (Opel Kadett GTE) 2.33'33"; 3. Ormezzano-Meiohas (Kadett GTE) 2.33'45"; 4. Verini-Scabini (Fiat Abarth 131) 2.36'03"; 5. Zordan-Dalla Benetta (Porsche Carrera) 2.37'20"; 6. Ambrogetti-Sanfront (Fiat Abarth 131) 2.37'34"; 7. Bertolo-Abbate (Fiat Abarth 131) 2.39'03"; 8. Scelti-Bertulli (Kadett GTE) 2.41'08"; 9. Pittoni-Borghini (Alfetta GT) 2.41'31"; 10. Bonzo-Simoni (Fiat 124 Sp.) 2.46'24".
- GRUPPO 1**
Classe 1000: 1. (83) Spongia-Gatto (A 112) 3.25'03".
Classe 1150: 1. (23) Fabbri-Fabbri (A 112) 3.02'32"; 2. (34) Rabino-Barberini (A 112) 3.02'34".



Ancora una eccezionale prestazione di Ormezzano (con Meiohas) e la Kadett Gr. 2 diventata più competitiva con i freni di recente omologati

- Classe 1300: 1. (28) Conti-Agnelli (Alfasud) 2.59'15"; 2. (41) Ameglio-Stuani (Simca R2) 3.12'16"; 3. (55) Negrini-Verri (Simca R2) 3.44'45"; 4. (56) Orsi-Lucchini (A.R. GT) 3.55'01"; 5. (58) Poltoni-Morsia (Alfasud) 4.28'22".
- Classe 1600: 1. (32) Cereda-Cereda (VW Golf) 3.01'50"; 2. (45) Facchiero-Assiari (Alpine R 5) 3.17'35".
- Classe 2000: 1. (8) Scelti-Bertulli (Kadett) 2.41'08"; 2. (11) Gerbino-Creato (Kadett GTE) 2.46'39"; 3. (13) Ferretino-Latino (Kadett GTE) 2.47'47"; 4. (18) Tarditi-Zappia (Kadett GTE) 2.49'38"; 5. (20) Ghezzi-Lucchini (Kadett GTE) 2.51'52"; 6. (22) Martini-Martini (Kadett GTE) 2.56'07"; 7. (24) Rossi-Terrasi (Kadett GTE) 2.56'41"; 8. (26) Pelgata-Orlando (Triumph Dolomite) 2.58'03"; 9. (31) Valentini-Donati (AR GTV) 3.00'09"; 10. (37) Moruzzi-Moruzzi (Kadett GTE) 3.05'07"; 11. (38) Baldini-Massari (Opel Ascona) 3.05'32".

- GRUPPO 2**
Classe 1000: 1. (47) Lenzi-Volpi (Fiat 127) 3.18'41"; 2. (51) Gallina-Melato (A 112) 3.23'20".

- Classe 1300: 1. (30) Maggi-Ravera (Alfasud) 2.59'42"; 2. (43) Montobbio-Motta (Alfasud) 3.16'47"; 3. (44) Carrera-Modena (A 112) 3.17'25"; 4. (46) Pancaldi-Pancaldi (A 112) 3.18'25"; 5. (50) Comaschi-Vercosi (Fiat 124) 3.22'00".

- Classe 1600: 1. (54) Marcotti-Marcomini (R 12 Gordini) 3.26'40".
- Classe 2000: 1. (3) Ormezzano-Meiohas (Kadett GTE) 2.33'45"; 2. (9) Pittoni-Borghini (Alfetta GT) 2.41'31"; 3. (12) Ceria-Bertone (Kadett GTE) 2.47'29"; 4. (15) Faravelli-Magnani (Kadett GTE) 2.49'14"; 4. (14) Mellia-Porra (Alfetta GT) 2.48'22"; 6. (16) Noverasco-Damonte (Kadett GTE) 2.49'24"; 7. (23) Tortora-Molteni (Kadett GTE) 2.56'37"; 8. (25) Bariani-Bariani (Ascona 1.9) 2.58'03"; 9. (29) Forlani-Galli (Ascona 1.9); 10. (40) Belfiglio-Parenti (A.R. GTV) 3.10'24"; 11. (42) Bulgari-Perpice (Kadett GTE) 3.15'36"; 12. (52) Bossi-Crippa (Ascona 1.9) 3.23'58".

- GRUPPO 3**
Classe 2000: 1. (48) Bondi-Picchi (Beta Montecarlo) 3.19'30"; 2. (49) Carella-Agosti (Opel GT) 3.21'20".
Classe 3000: 1. (5) Zordan-Dalla Benetta

- (Porsche C) 2.37'20"; 2. (19) Gianello-Fabretto (Porsche C) 2.50'38".

GRUPPO 4

- Classe 1600: 1. (35) Bersani-Migliorini (HF 1600) 3.04'23"; 2. (36) Cenni-Paglia (HF 1600) 3.05'05".

- Classe 2000: 1. (2) Ballestrieri-Rudy (Kadett GTE) 2.33'33"; 2. (4) Verini-Scabini (Fiat 131 Ab.) 2.36'03"; 3. (6) Ambrogetti-Sanfront (Fiat 131 Ab.) 2.37'34"; 4. (7) Bertolo-Abbate (Fiat 131 Ab.) 2.39'03"; 5. (10) Bonzo-Simoni (Fiat 124 Ab.) 2.46'24"; 6. (17) Renati-Giuliano (Kadett GTE) 2.49'42"; 7. (21) Morra-Bertolusso (Fiat 124) 2.53'11"; 8. (27) Musti-Fiori (Fiat Ab. 124) 2.58'24"; 9. (38) Fiori-Marina (Fiat Ab. 124) 3.05'20".

- Classe 3000: 1. (1) Pregliasco-Reisoli (Lancia Stratos) 2.30'17".

A 112

- Fusaro-De Antoni 1.20'48"; 2. Bettega-Albertoni a 14"; 3. Turetta-Festa a 1'06"; 4. Comelli-Laio a 1'10"; 5. Peilli-Cislaghi a 1'28"; 6. Guizzardi-Cianci a 1'58"; 7. Venturelli-Todeschini a 2'41"; 8. Facchetti-Rizzardi a 2'53"; 9. Giammarini-Bertola a 2'57"; 10. Dimroci-Perdoni a 3'34"; 11. Torchio-Omodei a 4'07"; 12. Pambianchi-Orengo a 6'18"; 13. Castelli-Bovone a 7'07"; 14. Rosa-Rosa a 8'21"; 15. Falchetta-Biraghi a 11'19"; 16. Bolzoni-Boni a 14'06"; 17. Baresi-Melli a 22'19".

Così le speciali

- PASSO CERRO**
Pregliasco (Stratos) 12'49"; Lorenzelli (Fiat 131) 13'03"; Ballestrieri (Kadett GTE) 13'07"; Bertolo (Fiat 131) 13'12"; Verini (Fiat 131) 13'13".

- PRADOVERA**
Pregliasco 11'13"; Vudafieri (Stratos) 11'19"; Verini 11'33"; Cesari (Fiat 131) 11'35"; Ballestrieri 11'37".

- PRATO BARBIERI**
Pregliasco 12'20"; Vudafieri 12'32"; Verini 12'38"; Bertolo 12'48"; Cesari 12'52".

- VICANINO**
Pregliasco 11'00"; Ballestrieri 11'07"; Verini 11'09"; Ormezzano (Kadett GTE) 11'13"; Cesari 11'17".

- CASTIONE**
Pregliasco 12'29"; Vudafieri 12'38"; Ballestrieri 12'45"; Ormezzano 12'51"; Verini 12'52".

- QUADRELLI**
Vudafieri 9'03"; Ormezzano 9'08"; Verini 9'11"; Pregliasco 9'14"; Ballestrieri 9'18".

- PASSO CERRO**
Pregliasco 13'18"; Verini 13'42"; Vudafieri 13'49"; Ballestrieri 13'51"; Ormezzano 13'53".

- PRADOVERA**
Pregliasco 12'03"; Verini 12'07"; Vudafieri 12'09"; Ballestrieri 12'11"; Ormezzano 12'13".

- PRATO BARBIERI**
Pregliasco 13'00"; Verini 13'13"; Ballestrieri 13'16"; Ormezzano 13'19"; Vudafieri 13'33".

- VICANINO**
Ormezzano 11'44"; Ballestrieri 11'46"; Pregliasco 11'55"; Ambrogetti (Fiat Ab. 131) 12'00"; Verini 12'01".

- CASTIONE**
Ballestrieri 12'37"; Verini e Ormezzano 12'38"; Pregliasco e Cerrato 12'53".

- QUADRELLI**
Verini 9'05"; Zordan (Porsche) 9'07"; Pregliasco 9'15"; Bertolo 9'18"; Ballestrieri 9'19".

- PRATO OTTESOLA**
Verini 8'41"; Pregliasco 8'48"; Zordan 8'50"; Ormezzano 9'01"; Ambrogetti 9'08".