

3-4-5 giugno 1977

prova valida per il campionato europeo conduttori coeff. 3 e per il campionato italiano

- Organizzazione: AC Pavia - Piazza Guicciardi
- Percorso: due tappe con partenza e arrivo a Salice Terme
- Condizioni climatiche: pioggia nella prima tappa e sereno nella seconda
- Direttore di gara: Siropietro Quaroni
- LE PAGELLE: organizzazione: 9, sicurezza 9

**Così (in 46) al traguardo**

1. Darniche-Mahe (Stratos) 6'10"58; 2. Pregliasco-Reisoli (Stratos) 6'18"00; 3. Ormezzano-Tesio (Opel Kadett) 6'38"58; 4. Pittoni-Zappia (Alfa Romeo) 6'43"09; 5. Cerrato-Corri (Opel Kadett) 6'48"37; 6. Quaciarri-Lavazza (Opel Kadett) 7'01"29; 7. Ferrari C.-Polatti (Fiat 124 Ab.) 7'04"03; 8. Tarditi-Rossi (Opel Kadett) 7'08"17; 9. Noberasco-Peirano (Opel Kadett) 7'13"57; 10. Buffoni-Gardella (Opel Kadett) 7'15"18.

**GRUPPO 1**

- Classe 1150:** 1. (21) Lunati-Turri (Fiat 127) 8'08"34; 2. (27) Zaccotti-Azzaretti (A-112) 8'32"08; 3. (35) Bragheri-Bragheri (Simca S) 11'17"10.

- Classe 1300:** 1. (22) Ferranti-Venturino (Alfasud) 8'08"36; 2. (25) Perazzo-Montagna (Simca R2) 8'29"50; 3. (30) Allioni-Vercassi (Simca R2) 8'53"19; 4. (33) Motta-Bernini (Alfasud) 9'12"57.

- Classe 2000:** 1. (5) Cerrato-Corri (Opel Kadett) 6'48"37; 2. (6) Quaciarri-Lavazza (Ford Escort RS) 7'01"29; 3. (8) Tarditi-Rossi (Opel Kadett) 7'08"17; 4. (12) Valentini-Daphni (Alfetta GTV) 7'22"52; 5. (14) Pona-Gatti (Opel Kadett) 7'26"46; 6. (19) Pallanca-Audiver (Ford Escort) 7'53"26; 7. (26) Ghezzi-Lucchini (Opel Kadett) 8'20"10; 8. (28) Berzaghi-Paganì (Alfa GTV) 8'35"25; 9. (38) Sassone-Cartaforom (Opel Kadett) 11'05"41; 10. (39) Colasoul-Lopez (Opel Kadett) 13'15"45.

**GRUPPO 2**

- Classe 1000:** 1. (32) Pinollo-Testoni (A-112) 9'02"34; 2. (38) Gallina-Zelaschi (A-112) 11'58"55.

- Classe 1300:** 1. (17) Maggi-Ravera (Alfasud) 7'33"58; 2. (18) Baroschi-Fisigelli (Simca R2) 7'52"36; 3. (20) Slatto-Tirano (Simca R2) 8'06"54; 4. (43) Pirovano-Beretta (Alfasud) 14'33"46; 5. (46) Beltrami-Garrone (Mini Cooper) 15'44"19.

- Classe 2000:** 1. (3) Ormezzano-Tesio (Opel Kadett) 6'38"58; 2. (4) Pittoni-Zappia (Alfetta GT) 6'43"09; 3. (9) Noberasco-Peirano (Opel Kadett) 7'13"57; 4. (10) Buffoni-Gardella (Opel Kadett) 7'15"18; 5. (13) Tortora-Molteni (Opel Kadett) 7'24"19; 6. (15) Mandelli-Boggio (Opel Kadett) 7'26"53; 7. (24) Torlaschi-Merli (Escort Mexico) 8'15"45; 8. (34) Papa-Ferrari (Opel Kadett) 9'50"14; 9. (42) Melia-Porro (Alfetta GT) 14'28"11; 10. (44) Bariani-Bariani (Opel Ascona) 14'59"54.

**GRUPPO 3**

- Classe 2000:** 1. (29) Gavasio-Almonetti (Fiat Abarth 124) 8'35"35; 2. (31) Cavallo-Piretti (Beta Coupé) 9'00"25.

- Classe oltre 2000:** 1. (11) Palladino-Scaramuzzi (Porsche Carrera) 7'17"09; 2. (37) Bellina-Martino (Porsche Carrera) 11'12"31.

**GRUPPO 4**

- Classe 1300:** 1. (16) Raimondi-Marengli (Citroën G9) 7'33"30; 2. (40) Cerialli-Maggi (Alfasud) 13'32"45.

- Classe 2000:** 1. (7) Ferrari-Poletti (Fiat Abarth 124) 7'04"03; 2. (23) Fiori-Marina (Fiat Abarth 124) 8'11"33; 3. (41) Lastrucci-Cavagnolo (Fiat 124) 13'36"02; 4. (45) Musti-Fiori (Fiat 124 Abarth) 15'03"34.

- Classe oltre 2000:** 1. (1) Darniche-Mahe (Lancia Stratos) 6'10"58; 2. (2) Pregliasco-Reisoli (Lancia Stratos) 6'18"00.

**TROFEO A 112**

1. Bettaga-Torghella 1'56"38; 2. Turetta-Festa 1'57"08; 3. Baldan-Sebbion 1'57"46; 4. Comelli-Laiolo 1'58"05; 5. Gasole-Coco 1'58"29; 6. Torriani-Breggion 1'59"02; 7. Fusaro-Trevisan 1'59"09; 8. Baj-Gavazzi 1'59"11; 9. Pelli-Bravetti 1'59"23; 10. Oppizzi-Ledda 1'59"29; 11. Garin-Motron 1'59"36; 12. Persico-Burgazzi 1'59"52; 13. Orlandini-Zangrande 2'00"03; 14. Faldini-Guarnieri 2'00"45; 15. Giammarini-Bertola 2'00"45; 16. Brun-Delfino 2'01"12; 17. Camaleone-Rogano 2'01"20; 18. Bonino-Bonaminì 2'01"25; 19. Rastelli-Bovone 2'02"01; 20. Contesini-Meschini 2'03"08; 21. Agostoni-Sesan 2'03"16; 22. Falchetta-Birego 2'03"38; 23. Andison-Tomaselli 2'03"52; 24. De Cesari-Tronco 2'04"01; 25. Sioili-Riccomini 2'04"05; 26. Cosatti-Abatematteo 2'04"19; 27. Beretta-Beretta



28. Carrera-Modena 2'04"59; 29. Podio-Canove 2'05"05; 30. Patrizi-Corsini 2'05"14; 31. Tacchini-Baracchetti 2'05"43; 32. Maderno-Garcia 2'05"48; 33. Rosa-Rosa 2'06"34; 34. Boni-Barbini 2'06"58; 35. Barelli-Melli 2'08"27; 36. Decio-Fratini 2'08"41; 37. Rochat-Martinielli 2'09"55; 38. Casazza-Gustavigna 2'11"12; 39. Ferrero-Mocarelli 2'11"22; 40. Pasquinelli-Tascini 2'11"23; 41. Fren-Boldo 2'11"36; 42. Braghieri-Ravanelli 2'11"40; 43. Bolzoni-Boni 2'12"00; 44. Sarzano-Tomasino 2'13"01; 45. Mirri-Mazzanti 2'16"42; 46. G. B. Pederada 2'28"26.

**Così le speciali**

**ROCCA SUSELLA**

- Carello (Lancia Stratos) 10'20"; Pregliasco (Lancia Stratos) 10'30"; Darniche (Lancia Stratos) 10'35"; Pinto (Lancia Stratos) 10'37"; Vudafieri (Lancia Stratos) 10'39".

**POMETO**

- Pinto 11'45"; Carello 11'51"; Darniche 11'53"; Pregliasco 11'58"; Verini (Fiat Abarth 131) 12'19".

**COSTALTA**

- Pinto 8'46"; Pregliasco 8'52"; Darniche 9'04"; Ballestrieri (Opel Kadett GTE) 9'14"; Verini 9'19".

**CASTELLARO**

- Darniche 5'43"; Pregliasco 5'44"; Pinto 5'46"; Ballestrieri 5'56"; Genzone (Lancia Stratos) 5'58".

**PRADOVERA**

- Pinto 29'20"; Darniche 29'28"; Pregliasco 30'26"; Tony (Fiat Abarth 131) 30'37"; Vudafieri 31'18".

**CERRO**

- Darniche 13'01"; Pinto 13'16"; Pregliasco 13'27"; Ormezzano (Opel Kadett GTE) 14'00"; Genzone 14'07".

**TRAVO**

- Darniche 29'04"; Pregliasco 29'36"; Ormezzano 31'08"; Pittoni (Alfetta GT) 31'19"; Genzone 31'25".

**PENICE**

- Darniche 11'29"; Pregliasco 12'09"; Ormezzano 12'37"; Genzone 12'40"; Vudafieri 12'47".

**CASTELLARO**

- Darniche 5'55"; Pregliasco 6'00"; Bellosta (Lancia Stratos) 6'17"; Genzone 6'27"; Vudafieri 6'30".

**PRADOVERA**

- Darniche 28'49"; Pregliasco 29'01"; Bellosta 30'55"; Ormezzano 30'57"; Brambilla (Porsche Carrera) 31'00".

**CERRO**

- Darniche 12'58"; Pregliasco 13'04"; Vudafieri 13'36"; Ormezzano 13'40"; Bellosta 13'58".

**TRAVO**

- Darniche 28'23"; Pregliasco 28'50"; Vudafieri 30'32"; Brambilla 30'32"; Ormezzano 30'38".

**PENICE**

- Darniche 11'08"; Pregliasco 11'39"; Vudafieri 11'56"; Ormezzano 12'01"; Pittoni 12'14".

**GIOVA'**

- Darniche 18'09"; Pregliasco 18'18"; Pittoni 19'28"; Ormezzano 19'48"; Cerrato (Opel Kadett GTE) 20'10".

**ROCCA SUSELLA**

- Darniche 21'35"; Pregliasco 22'21"; Ormezzano 23'07"; Cerrato 23'29"; Pittoni 23'37".

**CICIMA**

- Darniche 5'57"; Pittoni 6'12"; Ormezzano 6'15"; Ferrari (Fiat Ab. 124) 6'25"; Cerrato 6'28".

**ROCCA SUSELLA**

- Darniche 21'52"; Pregliasco 22'27"; Pittoni 22'33"; Ormezzano 23'20"; Quaciarri (Ford Escort RS) 23'26".

**CICIMA**

- Darniche 5'50"; Pittoni 6'03"; Pregliasco 6'03"; Ormezzano 6'09"; Cerrato 6'22".

**PENICE**

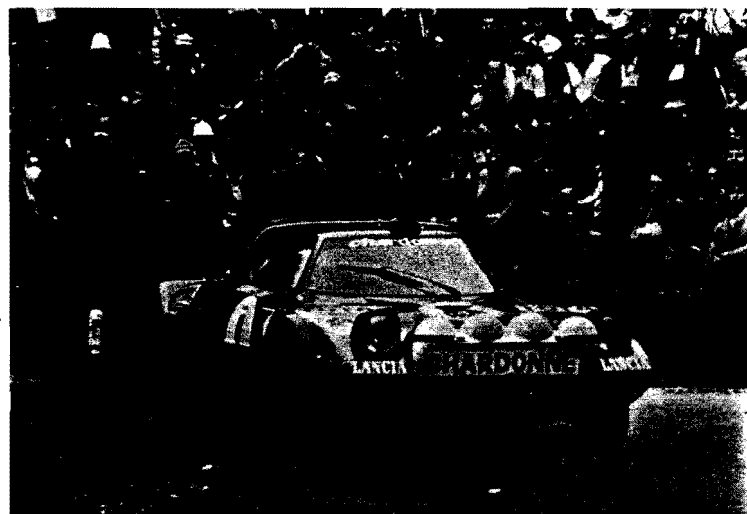
- Darniche 34'01"; Pregliasco 34'22"; Pittoni 34'50"; Ormezzano 35'57"; Cerrato 37'28".

**PENICE 2**

- Darniche 34'12"; Pregliasco 34'32"; Pittoni 34'55"; Noberasco (Opel Kadett GTE) 35'59"; Ormezzano 36'14".

**DUE EPISODI CLAMOROSI A SPESE DI CARELLO E PINTO DANNO VIA LIBERA AL SOLITO DARNICHE**

# Pigliatutto euro... italico



**SALICE TERME** - Ad un anno di distanza, il francese Bernard Darniche, con Alain Mahé e la solita impeccabile Lancia Stratos-Charadonnet, si è ripetuto nel rally europeo delle 4 Regioni. Non certo favorito alla vigilia, Darniche è riuscito ancora una volta ad imporre il suo ritmo ed a trarre vantaggio da una sorte che sulle strade italiane gli è sempre amica. In un anno Darniche ha corso in Italia due volte al 4 Regioni, a San Martino di Castrozza, al Rally dell'Isola d'Elba ed in Sicilia. Cinque corse per cinque successi: un vero record.

In effetti la corsa non è iniziata nel solito modo per lui. Un incredibilmente in forma Tony Carello era stato subito il più rapido, seguito da Pregliasco, poi è stato Pinto il più veloce mentre Carello, secondo, riusciva a mantenere la testa della corsa. Dopo di che, un guasto assurdo, non ancora ben definito, ha bloccato una ruota della Stratos del più giovane pilota Lancia e non c'è stato modo di liberarla. E' toccato quindi a Pinto condurre ben spalleggiato da Pregliasco ma anche per Pinto non c'è stato di che gioire perché tre prove dopo, quando tutti pensavano che la corsa si fosse incanalata in una sua logica che lo vedeva quasi certo vincitore, è successo un fattaccio a sorpresa che ha innervosito e poi punito duramente le sue giustificatissime ambizioni.

Al via di Travo, una speciale di terra che ha mietuto un numero incredibile di vittime, i meccanici

dell'assistenza si sono accorti che per un errore di montaggio degli ammortizzatori non era possibile sostituire le gomme slicks con quelle da terra. Pinto è così partito con le «terra» anteriori e le coperture da asfalto dietro. Non è andato lontano, però, perché si è «appoggiato» ad un albero che gli ha semidistrutto la macchina. E' stata la svolta decisiva del rally perché, a quel punto, Pregliasco era in seconda posizione e già si pregustava il piacere della testa nel campionato italiano con soli due risultati.

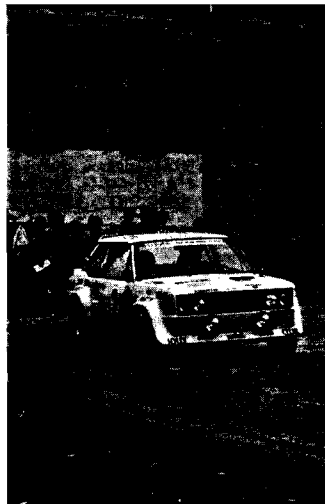
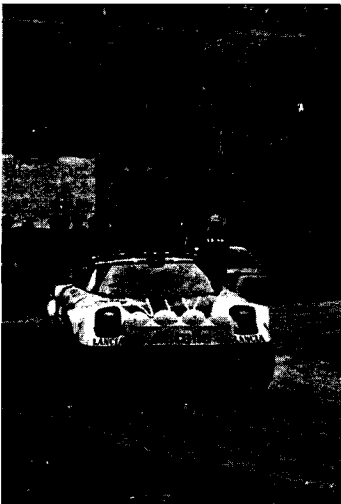
## DARNICHE perentorio

Davanti, Darniche appariva perentorio. Alla ricerca della quinta vittoria consecutiva nell'europeo di quest'anno, non pareva molto disposto a cedere a chichessia e, d'altronde, una guerra interna al clan Lancia, che già aveva perso due eccezionali protagonisti, non aveva senso. Si stabilivano così le posizioni che, in quel momento, vedevano anche la Stratos di un ottimo Genzone al terzo posto, la Kadett di Ormezzano al quarto e l'altra Stratos di Vudafieri, ritardato da una toccata che gli aveva anche compromesso l'assetto, al quinto.

Del grossi nomi mancavano all'appello: Cambiagli, Ambrogetti e Zordan (tutti e tre non partiti) Verini, Ballestrieri e «Tony». Il rally era solo all'inizio e c'era già una



Per Darniche-Mahé, i rallies italiani sono sempre più « cosa loro » (a fianco a sinistra). Torneranno da noi per il San Martino di Castrozza. Sopra Federico Ormezzano, con Tesio ha soffiato la testa del campionato a Pregliasco-Reisoli (sotto a sinistra). Settimana doppiamente amara per Verini (sotto a destra) costretto al ritiro sia all'Acropoli che al Rally 4 Regioni



minacciosa morsa che tentava di stritolarlo. Verini, che aveva corso quattro prove senza cambiare pneumatici, si è ritrovato improvvisamente senza una ruota dopo che, in seguito ad un presumibile allentamento dei dadi, gli si sono tranciate le colonnette. Ballestrieri, invece, è rimasto appiedato per la rottura di un tubicino dell'olio dei freni che oltre a metterlo fuori gara gli è costato pure il primato nel campionato italiano. Poco dopo anche la 131 Abarth di « Tony », che ricorreva in questa occasione con De Marco, ma che tra i fans più accesi aveva Mannini fresco papà di un magnifico maschiotto, collezionava l'ennesimo ritiro per la perdita del ponte posteriore.

Nel frattempo un serio incidente aveva spezzato la carovana delle vetture in due tronconi. Era successo che in una uscita di strada, Rinaldo Brambilla, che guidava al solito una 124 spider Abarth, era sceso per segnalare la presenza della sua vettura che stava venendo « recuperata » da volenterosi spettatori. In quel mentre passavano tre vetture senza danni, ma non la quarta, la 124 Abarth di Ferrari Cuniolo (peraltro ottimo settimo all'arrivo), che investiva in pieno il malcapitato Brambilla procurandogli la frattura del femore.

Senza perdere la calma, dalla direzione gara si studiava il modo di recuperare al meglio il controllo della situazione. Diverse prove venivano abolite dopodiché si poteva ripartire per la seconda semitapa.

pa. La lista dei ritirati era comunque lunghissima, favorita anche dal violento acquazzone caduto. Senza storia, praticamente, il Gr. 3, che era dominio di Brambilla dopo gli abbandoni di Tauffer, Perazio, Gianello, Achilli e Belgio e senza storia anche il Gr. 1, caratterizzato dalle insidie portate da un volitivo Quaciarì con la Escort Rs al dominatore Cerrato, uomo di punta della Opel dopo il forfait di « Lucky » (che rientrerà al Gargano in coppia con « Rudy » con il Gr. 4) e vivacizzato dalla guida spettacolarissima del portoghese Giovanni Salvi pure su Escort.

### Rallenta il ritmo

Quando si ripartiva, il ritmo subiva un netto rallentamento con i due di testa apparentemente paghi. Ma non calavano invece i ritiri ed anche tra i primi cadevano ancora teste. Sparivano le Stratos di Vudafieri e dell'eccezionale Bellosta e le imitava quella di Genzone (mortificato da un diftoso spinterogeno che lo ha privato di un prestigioso piazzamento ed ha impedito a Claudio Maglioli uno strepitoso « primotero » con le sue vetture due valvole). Anche Brambilla si ritirava e si faceva fatica ad individuare in Palladino, che tra l'altro fracassava pur continuando, la propria Porsche, il dominatore del Gran Turismo di serie (due corse fatte per scherzo, San Giacomo e 4 Regio-

## ORMAI IMPRENDIBILE IL PILOTA TRENINO

Nella lotta Grifone-Jolly sono già due gare che si inseriscono Comelli-Lajolo qui impegnati sulla terra. Al Campagnolo Comelli darà vera battaglia



## BETTEGA sempre gol!

PAVIA - Tutti i pronostici dicevano Bettega e così è stato, anche se in verità sabato notte alla partenza non tutti erano convintissimi che il trentino potesse cogliere il suo terzo successo essendo certamente in diversi a voler vincere questa sesta prova del Campionato A-112 70 HP e tra questi ovviamente i suoi compagni di scuderia, Pelganta e Tabaton, che lo seguivano a ruota nella classifica provvisoria del Trofeo, e il vincitore del Rally del Ciocco Fusaro ansioso di far dimenticare la sfortunata accumulata nelle ultime prove.

Per Bettega e signora (evidentemente la gentil sposina « mena buono » se nelle sue tre presenze al fianco del marito come navigatrice, Bettega è riuscito a collezionare tre brillanti vittorie) si trattava di consolidare i passati successi e confermare la validità del complesso macchina-equipaggio. Hanno vinto senza doversi battere a tutti i costi alla garibaldina, ma sapendosi mostrare quanto basta ragioniere, calcolatore, vincendo due prove su cinque, finendo nella prima, appannaggio di Fusaro, al 3. posto, nella seconda, che ha visto il successo di Baj, al quarto posto e nella quinta, conquistata di forza da Turetta, al quinto. Una nuova dimensione questa di Bettega che sembra non voglia lasciare agli altri nemmeno le briciole di questo campionato.

A lottare sino in fondo con la coppia Bettega, usciti di strada nella prima prova i diretti avversari Pelganta e Tabaton, ci hanno pensato Turetta e Fusaro (non certo fortunato quest'ultimo se nell'ultima prova dove stava giocando il tutto per tutto) lo sgancio della marmitta gli trinciava una gomma obbligandolo a finire la prova su un cerchione) che si sono confermati gli ottimi piloti che conosciamo e Baldan, Comelli, Gasole che hanno guidato con perizia ed audacia. Le brillanti prestazioni dei citati non ci devono però far passare in seconda linea gli altri piloti che si sono posti in primissimo piano. Alludiamo a Torriani, Baj, Pelli, Opizzi, Garin che disputando una corsa irruenta d'attacco hanno confermato il temperamento ed il talento di ottimi rallymen.

Questa seconda edizione del campionato A-112 70 HP reca delle note interessanti come le prestazioni di Persico, Orlandini, Fadini, Giammarini, Brun, Bonino, Rastelli, Contesini, mentre qualcosa di più avremmo preteso da « Camaleone », Agostoni, « Andison », Pioli, Mirri, Simontacchi anche se a qualcuno di loro la fortuna non ha dato certamente una mano. A testimonianza di quanto la lotta sia serrata molti sono stati i cedimenti, le rotture, le uscite di strada (per fortuna tutte senza conseguenze per i piloti) ed i ritardi che alla fine hanno dato il volto definitivo alla gara.

Con la vittoria odierna Bettega ha messo una ipoteca sul campionato che ora guida con 240 punti, davanti a Pelganta 141, Tabaton 125, Turetta 120, Comelli 94, Guizzardi 72.

Carlo Burlando

ni, 140 punti e la testa del relativo campionato). Una bella lotta caratterizzata invece la Coppa delle Dame con Fabrizia Pons sempre più alle prese con una promettente Antonella Mandelli. Le due ragazze batteranno sino alla fine del rally, entrambe accusando varie disavventure, da ritardi ai C.O. a forature ed uscite di strada, e per soli cinque secondi la campionessa in carica riuscirà a spuntarla sulla minacciosa rivale.

Alla fine della prima tappa, sparito anche Salvi per la rottura della sospensione posteriore, Darniche aveva quasi quattro minuti di vantaggio su Pregliasco, venti su Ormezzano, meno di venticinque su Cerrato, più di ventisette su Pittoni, vittima di diverse forature e della rottura dei freni nella seconda speciale con inevitabile dritto tra la folla (fortunatamente senza danni) più di ventotto su Quaciarì.

Presumibilmente il rally poteva considerarsi finito. E' vero sì che sulla carta la seconda notte doveva essere quantomai appassionante, ma è pure vero che i soli 46 superstiti dei 125 partiti (cui si aggiungono in questo momento le 84 A 112 del Trofeo) non mostravano particolari voglie di battersi. Ormezzano, sicuro in terza posizione, soffiava a Pregliasco la vetta del campionato riconfermando la forza della Opel quest'anno, unica spina nel fianco dello schieramento Lancia e ragione principale del grande spiegamento di mezzi della Casa torinese, tesa,

ora, a salvare l'onore del Gruppo Fiat. Dietro di lui, l'unico spostamento prevedibile era il sorpasso di Cerrato da parte di Pittoni, fatto che si è puntualmente avverato nonostante un'uscita di strada di quest'ultimo nella prima prova a causa della sabbia bagnata gettata dal solito pubblico criminale e che mieterà tante vittime anche tra i « piccoli » delle A 112.

### Festival KADETT

All'arrivo, dietro ai già citati, e con la sola eccezione della 124 Abarth di Ferrari-Poletti, c'era il solito festival giallonero delle Kadett GTE. Apriva la lista Tarditi che con Rossi aggiungeva al già ottimo decimo assoluto di Sanguicomo un ottavo posto di tutto rispetto. Dietro di lui Noberasco-Peirano precedevano Bulfoni-Gardella vincitori dello Challenge tra i due rally del Ciocco e delle 4 Regioni.

A questo punto la prima parte del campionato italiano ha esaurito le prove dai coefficienti più alti. Restano due recuperi a coefficiente 1, il Gargano e il Colline di Romagna. Toccherà a qualcuno andarci a cercar punti, Verini, Pregliasco, Vudafieri, Carello e « Tony » per primi. Per gli organizzatori di queste due gare, l'attacco Opel è stato allora il regalo più bello.

Carlo Cavicchi