Anche i più robusti nell'A-112: (tutta Jolly)

PESCARA - Un Rally moderno con le prove all'antica, questo primo Rally dell'Abruzzo ancora una volta vinto nelle A 112 Trofeo da un equipaggio nuovo: Turetta-Festa della Piave Jolly Club. Un battesimo nel battesimo perché per il pilota trevigiano si è trattato del primo successo che ha dato una schiarita alle sue reali possibilità. Turetta, indubbiamente guidato alla perfezione da Festa, ha saputo amministrare la sua corsa alla maniera di un « professionista » mantenendosi sempre nelle prime posizioni.

Certamente la sfortuna di cui è stato vittima Ferraris ha facilitato la marcia del portacolori della Piave Jolly, ma anche questo non sminuisce il successo di Turetta che ha dimostrato di avere una estrema sicurezza. Alle spalle del vincitore, un nome non nuovo, Guizzardi che con Cianci ha, nonostante la poca conoscenza del percorso, condotto a termine una prova mauscola, seguita da un formidabile Ferraris che si aggiudicava ben cinque delle undici prove speciali in programma.

Ma le sorprese di questa quarta prova del Campionato A-112 70 HP non finiscono qui. Al quarto posto troviamo infatti un altro equipaggio della Jolly Club, intenzionato a rifarsi delle prove precedenti dominate dalla Grifone. Torriani-Primerano che sono riusciti a finire una corsa senza gravi preoccupazioni e guai. Come si vede da questa lista mancano i nomi noti, come il vincitore del Rally del Ciocco, Fusaro, benché avesse segnato tempi eccezionali come quelli della quinta, settima ed ottava prova speciale che l'avevano visto conquistare le prime piazze.

Carlo Burlando

CONTINUAZIONE DA PAG. 39

ritornati al volante dopo un digiuno che è iniziato alla fine della scorsa stagione. La loro partecipazione è stata in forse fino all'ultimo in quanto la macchina con cui hanno corso è stata praticamente acquistata solo la mattina della gara; ciò nonostante Bonamico ha colto un secondo posto più che lusinghiero che lo ripaga anche dei sacrifici per arrivare al traguardo con la leva del cambio rotta, guasto che gli ha ridotto una mano ad un colabrodo.

Assente « Lucky » in gr. 1, c'è stata finalmente battaglia anche nel Turismo di Serie, ed una volta tanto il monopolio Opel è stato scalfito. Contro lo scatenato Cerrato, sceso da Torino con programmi bellicosi, si sono coalizzate due delle rare Ford Escort preparate da velocità e cedute col contagocce ai rallyisti, quella di Guaddari e quella di Stoppato. Guaddari in particolare ha iniziato subito una bella lotta con Cerrato, ma dopo sette prove speciali ha dovuto abbandonare quando era in nona posizione assoluta a meno di un minuto dai portacolori Opel.

Per Cerrato non c'è comunque stata buona sorte perché a poche prove dal termine, subito dopo aver timbrato ad un controllo orario, il suo motore ha smesso di funzionare. La riparazione effettuata dal pilota nell'intervallo compreso fra il controllo e l'inizio di prova speciale gli è costata l'esclusione dalla gara quando era incredibile terzo assoluto davanti alla Porsche Carrera di Gianello. La vittoria di gruppo è andata così al rientrante Stoppato che ha offerto alla Ford l'opportunità per pensare più seriamente ai rallyes in funzione promozionale, magari con interesse maggiore di quello che può essere il solo importatore vetture preparate in Germania.

Per la Ford c'è stata poi la soddisfazione ulteriore di un secondo posto in gr. 2 e di un quarto assoluto grazie all'Escort dell'elbano Molinari che, dopo l'eccezionale piazzamento all'Elba si è ripetuto anche su questi sterrati confermandosi ottimo specialista di questi fondi. Terzo assoluto è arrivato allora Gianello che non ha avuto grosse difficoltà a vincere il gr. 3 dopo l'abbandono per uscita rovinosa di strada di uno scatenato anche se improvvisatore Perazio. In compenso, in un'ambientazione da rally « revival », non poteva mancare l'inserimento nei posti alti della classifica di una nostalgica HF 1600 gr. 3 (e questo molto per merito di un suberbo Meiohas).

Chi nel Rally d'Abruzzo aveva creduto sin dall'inizio, come l'inedito sponsor, la Magneti Marelli, o chi vi ha partecipato, non è andato certo deluso e sarà il miglior veicolo di propaganda per l'edizione del prossimo anno che dovrebbe essere meno dispersiva e più ridotta anche come ore di impegno per i piloti. Una considerazione che occorre fare, tuttavia, è che anche in Abruzzo si è dimostrato che pure i migliori sterrati oggi

patiscono incredibilmente le potenze dei mezzi in gara: due giorni di pioggia sono stati sufficienti per smuovere molti tratti che parevano indistruttibili.

Se mai un domani gli iscritti saranno 200 saremo da capo con i problemi di sempre. Ma il tentativo dell'Abruzzo merita un appoggio incondizionato, oltretutto in questi luoghi il rallyista « storico » ritrova il suo ambiente naturale con il vantaggio di correre su strade che non recano fastidio a nessuno e con l'aria che tira da qualche tempo a questa parte, non è un vantaggio da poco.

C. C.

Le prove speciali

Forca di Penne: 1. Carello (Stratos) 8'22"; 2. Ballestrieri (Kadett) 8'30"; 3. Ceccato (131 Abarth) 8'34"; 4. Pittoni (Alfetta) 8'40"; 5. Ormezzano (Kadett) 8'43".

Campo Imperatore: 1. Carello 9'35"; 2. Ballestrieri 10'01"; 3. Ceccato 10'05"; 4. Ormezzano 10'09"; 5. Bonamico (124 Abarth) 10'24".

Valle d'Ocre: 1. Carello 5'45" (tempo imposto 6"); 2. Ballestrieri 5'53"; 3. Ormezzano 6'04"; 4. Pittoni 6'07"; 5. Basetti 6'8".

Piano di Ceraso: 1. Carello 8'01"; 2. Ballestrieri 8'14"; 3. Ormezzano 8'20"; 4. Basetti 8'30"; 5. Pittoni 8'33".

Campo Imperatore: 1. Carello 9'35"; 2. Ballestrieri 9'53"; 3. Ormezzano 10'05"; 4. Basetti 10'05"; 5. Ceccato 10'03".

Forca di Penne: 1. Carello 8'44"; 2. Ballestrieri 9'; 3. Pittoni 9'; 4. Ceccato 9'05"; 5. Ormezzano 9'07".

Piani di Voltigno: 1. Carello 18'55"; 2. Ballestrieri 19'35"; 3. Ormezzano 19'40"; 4. Pittoni 20'03"; 5. Ceccato 20'29".

Villa Degna: 1. Carello 13'08"; 2. Ballestrieri 13'24"; 3. Ormezzano 13'25"; 4. Pittoni 13'48"; 5. Bonamico 13'52".

Appignano: 1. Carello 10'14"; 2. Ormezzano 10'35"; 3. Pittoni 10'49"; 4. Ceccato 10'51"; 5. Cerrato (Opel Kadett) 10'59".

Val Viano: 1. Carello 15'25"; 2. Ormezzano 15'48"; 3. Pittoni 16'12"; 4. Bonamico 16'15"; 5. Cerrato 16'38".

Sardinara: 1. Carello 7'03"; 2. Ormezzano 7'15"; 3. Pittoni 7'22"; 4. Cerrato 7'24"; 5. Bonamico 7'31".

S. Giorgio: 1. Ormezzano 9'46"; 2. Pittoni 9'52"; 3. Bonamico 9'59"; 4. Gianello (Porsche Carrera) 10'21"; 5. Cerrato 10'23".

S. Maria: 1. Ormezzano 10'08"; 2. Bonamico 10'16"; 3. Pittoni 10'23"; 4. Cerrato 10'27"; 5. Gianello 10'48".

Sardinara: 1. Ormezzano 7'08"; 2. Pittoni 7'08"; 3. Gianello 7'15"; 4. Cerrato 7'09"; 5. Molinari (Ford Escort) 7'24".

Val Viano: 1. Ormezzano 15'59"; 2. Bonamico 16'06"; 3. Pittoni 16'14"; 4. Cerrato 16'24"; 5. Gianello 16'40".

Appignano: 1. Pittoni 10'45"; 2. Bonamico 10'51"; 3. Cerrato 10'50"; 4. Ormezzano 10'52"; 5. Gianello 10'54".

Villa Degna: 1. Pittoni 14'02"; 2. Bonamico 14'04"; 3. Ormezzano 14'08"; 4. Cerrato 14'47"; 5. Gianello 14'48".

Cardinello: 1. Cerrato 20'51"; 2. Molinari 21'07"; 3. Ormezzano 21'29"; 4. Stoppato (Escort RS) 21'44"; 5. Bonamico 21'49".

Rally d'Abruzzo

6-8 maggio 1977

Rally internazionale valevole per il Campionato Italiano - coeff. 1

● Organizzazione: Automobile Club Pescara - Via del Circuito, 49

● Direttore di gara: Dante Salvay

● Percorso: 883 km tra le quattro province abruzzesi

● Condizioni climatiche: sole e pioggia

LE PAGELLE: Organizzazione 8; sicurezza 8; PILOTI: più sfortunato Carallo; più fortunato Cavicchi; più combattivo Molinari; meno combattivo Bozzocchi

Così (in 16) al traguardo

1. Ormezzano-Desio (Opel Kadett GTE) 3'28"51; 2. Bonamico-Bonamico (Fiat Abarth 124) 3'34"43; 3. Gianello-Fawetto (Porsche Carrera) 3'39"31; 4. Molinari-Volpi (Ford Escort) 3'46"30; 5. Cavicchi-Meiohas (HF 1600) 3'49"31; 6. Stoppato-Mardella (Ford Escort RS) 3'50"26; 7. Bazzocchi-Celli (Lancia Stratos) 3'52"13; 8. Cirati-Vendramin (Opel Kadett GTE) 4'03"53; 9. Volonno-Marconi (Opel Kadett GTE) 4'07"28; 10. Vicchi-Vicchi (Alfasud T) 4'13"57.

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. Talarico-Bassino (Fiat 127); 2. (14.) Quinzio-D'Emilio (A 112 Abarth).

Classe 2000: 1. (6.) Stoppato-Mardella (Ford Escort RS); 2. (8.) Ciragi-Vendramin (Opel Kadett GTE).

GRUPPO 2

Classe 2000: 1. (1) Ormezzano-Desio (Opel Kadett GTE); 2. (4) Molinari-Volpi (Ford Escort); 3. (9) Volonno-Marconi (Opel Kadett GTE); 4. (10) Vicchi-Vicchi (Alfasud T).

GRUPPO 3

Classe oltre 2000: 1. (3) Gianello-Fawetto (Porsche Carrera); 2. (5) Cavicchi-Meiohas (HF 1600); 3. (13) Cardone-Innocenzi (Fiat 124 Spider).

GRUPPO 4

Classe fino a 2000: 1. (2) Bonamico-Bonamico (Fiat 124 Abarth); 2. (11) Trivellini (Lancia HF 1600).

Classe oltre 2000: 1. (7) Bazzocchi-Celli (Lancia Stratos).

TROFEO A-112: 1. Turetta-Festa 2'11"43; 2. Guizzardi-Cianci 2'14"10; 3. Ferraris-Nicodemi 2'15"54; 4. Torriani-Primerano 2'17"42; 5. Podio-Canova 2'18"01; 6. Sioli-Riccomini 2'20"18; 7. Rogano-Conconi 2'21"11; 8. De Cesari-Rondi 2'23"04; 9. Torpio-Omodei 2'24"17; 10. Bonino-Berlinger 2'26"01; 11. Bendini-Bendini 2'39"55; 12. Fusaro-Tormene 2'42"23.

LA CSAI decide per le regole anti-doping

Mercoledì 11 maggio alle ore 16 a Milano si riunisce il COMITATO ESECUTIVO DELLA CSAI per la riunione mensile. All'ordine del giorno diversi problemi, come quello del regolamento sportivo e tecnico per le auto storiche, la nomina dei giudici sportivi nel settore auto e karting, il regolamento antidoping, l'aumento del contributo ai piloti rally da 2 a 3 persone, il corso per commissari di percorso, il regolamento per i fuoristrada e l'esame della situazione licenziati 1977.

Tornano i Kleber per le ESCORT sin da MAGIONE

SCARPERIA - Pare conclusa la complessa vicenda della dotazione di pneumatici del Challenge Ford Escort RS. Fedele alla sponsorizzazione Kleber che non è mai venuta meno neppure di fronte alla necessità contingente dell'uso di gomme diverse, la Ford Italiana ha perseguito le prove a Vallelunga, con « Gerro », provando varie soluzioni di assetto, altezza, durezza di ammortizzatori. I pneumatici portati dalla Kleber erano di mescola leggermente più tenera (almeno apparentemente) rispetto a quelli provati ad inizio stagione, e sono anche un poco più alti di fianco, come quelli per le Mexico dello scorso anno. Dopo una serie di prove e di regolazioni, i cui dati saranno forniti ai piloti del Trofeo, « Gerro » ha ottenuto un ottimo 1'35" netto. Il ritorno ai pneumatici « naturali » del Challenge Kleber Escort RS dovrebbe avvenire già a Magione, il 22 maggio.

HAINBACH SI RITIRA QUANDO ERA PRIMO

« Che fortuna sfacciata WARBOLD! »

SPECIALE AUTOSPRINT

METZ - « Quell'Achim Warmbold ha una fortuna sfacciata », ha mormorato l'avversario di Warmbold, Reinhard Hainbach. Hainbach-Linzen avevano appena cominciato a contare sulla loro terza vittoria di stagione con la loro Escort di 240 CV, quando il motore Ford si è rotto. Purtroppo non per molto tempo questa 5. edizione del Metz Rally è stata animata da questo duello Warmbold-Hainbach. E' durato solo per 10 speciali questo confronto emozionante tra il team Toyota di Warmbold-Geistdoerfer e il team Ford di Hainbach-Linzen.

Dopo il prematuro ritiro di Hainbach c'è stata almeno una consolazione per lui: era in testa al momento dell'abbandono con due secondi davanti a Warmbold. « Hainbach lottava ovviamente al limite e così dovevo spingere la mia Corolla, che sviluppa solo 180 CV, moltissimo, perché dovevo in qualche modo controbalanciare i suoi 60 CV in più », ha spiegato l'ormai isolato favorito alla vittoria, Achim Warmbold. Per lui non esisteva a quel punto più nessun avversario che gli avrebbe potuto contendere la vittoria.

Walter Smolej, lottando muovamente come uno scatenato, ha messo la sua Kadett di serie davanti al team Porsche. Smolej-Menne hanno già fatto un sospiro di sollievo quando uno dei loro più forti avversari, Kleint con la Golf GTI è uscito di gara ribaltandosi.

Lo « radar » che abbiamo comprato era sbagliato. Invece di una curva larga a destra dopo un dosso c'era sorprendentemente una curva secca a sinistra. E non potevamo più avvertire l'escursione nel campo », ha spiegato un depresso « Jochi » Kleint. Eppure la squadra VW si era preparata questa volta in maniera particolare per il duello Smolej-Kleint: l'omologazione supplementare FIA poco prima ottenuta, della Golf Diesel, aveva reso possibile la sostituzione dell'albero a camme GTI con un albero a camme Diesel più preciso.

Il direttore dell'Opel-Rally, Jochen Berger ha detto: « Ci faremo venire in mente qualche cosa anche per la successiva lotta nei punti... ». Questa osservazione di Berger rafforza la voce secondo la quale Smolej-Menne dovrebbero al più presto avere a disposizione una Commodore di serie. Però secondo Berger questo progetto non si può realizzare d'un momento all'altro: « Per il momento abbiamo troppa poca esperienza con quella vettura, e inoltre le nostre scorte di pezzi di ricambio sono essenzialmente indirizzate sulla Kadett ».

Ma non soltanto la Opel sente la difficoltà della giusta scelta della vettura. La Toyota-Deutschland dispone attualmente di una sola Corolla da 180 CV, con la quale Achim Warmbold ha potuto festeggiare in occasione del Metz Rally la sua seconda vittoria stagionale. I suoi compagni di squadra Demuth-Fischer, i quali hanno vinto con una macchina analoga il « Trifels Rally », dovevano tornare sulla Celica di serie. E' vero che la rottura del motore proprio di quella Celica nella prima speciale ha turbato lo spirito alla Toyota, però la nuova vittoria di Warmbold, che aveva vinto anche l'anno scorso, sembrava ripagare il Team-Toyota.

Rolf F. Nieborg

METZ RALLY - 6-8 maggio 1977 - Rally internazionale valido per il campionato tedesco.

LA CLASSIFICA

1. Warmbold-Geistdoerfer (Toyota Corolla) punti 4426; 2. Smolej-Menne (Opel Kadett GT) 4558; 3. Ehlenhoeh-Lutter (Porsche Carrera) 4615; 4. Herrmann-Schwaeger (VW Golf GTI) 4620; 5. Peterson-Boeckelmann (Porsche Carrera) 4785; 6. Sontowski-Rosenhammer (Ford Escort RS) 4799; 7. Vogl-Rainer (Ford Escort RS) 4877; 8. Kohl-Kohl (Opel GTE) 4904; 9. Hoesling-Eachway (Opel GTE) 4974; 10. Thiry-Hohenadel (Ford Escort RS) 5002.