

COMUNQUE STRATOS IL RALLY ISOLANO SFUGGITO A VERINI

CARELLO conquista l'ELBA (ma vince VUDAFIERI...)



Adartico Vudafieri e Mauro Mannini hanno ottenuto una eccezionale vittoria all'Elba con la Stratos-Maglioli

Micci a direttore sportivo, ha messo in mostra una leggera superiorità che a questi livelli, e considerato il dominio « storico » della Opel in questo campo, significa molto di più (anche se a rovinare tutto c'è la rinuncia a correre al 4 Regioni...).

Molta meno battaglia, invece, nel Gr. 3 dove i tanti partiti sono spariti troppo presto lasciando sul campo i soli Taufer-Sartoretto, al traguardo nonostante sia capitato loro veramente ogni guaio, e i non meno travagliati Tognana-Pizzini.

La lotta per l'assoluto, all'inizio, aveva altri pretendenti; nessuno di questi è però arrivato al termine. Pittoni, entusiasmante nella prima speciale non è riuscito ad andare oltre, « Tony » ci ha provato ma ha avuto sempre problemi con la frizione prima di vedersi sorpassare da una ruota sfilatasi non si sa come, e Bettega, già a livelli ottimi su asfalto ed in buon crescendo sulla terra, è stato tradito da una sospensione quando già poteva aspirare ad un risultato clamoroso.

La proverbiale durezza del rally ha trovato puntuale conferma. Un terzo dei 155 partenti è arrivato al traguardo, come uno solo dei tre equipaggi femminili, quello di Fabrizia Pons e Gabriella Zappia che hanno preso già il largo nel loro campionato anche se, dall'interno di una Stratos finita ruote all'aria in un posto dove sarebbe stato tanto più prudente tenerle per terra, Anna Cambiaghi ha minacciato il suo « vendetta, tremenda vendetta » per il prossimo « 4 Regioni » a Pavia. Là ci sarà anche la « 4 Rombi » di nuovo al completo. Delle tre macchine qui partite una sola è arrivata in fondo, quella dei tenacissimi Ceccato-Zami alla fine addirittura quarti assoluti.

Si potrebbe finire qui, ma ci sono l'impegno e la volontà di Lorenzelli e di Gerbino da non trascurare, e la corsa delle due Skoda ufficiali di Kvaizar e soprattutto di Blahna da sottolineare.

Carlo Cavicchi

CUNICO baby-nuovo fra le 112

PORTOFERRAIO - E' stato un fantastico splendido appassionante duello tra Cunico-Meggliolan e Tabaton-Rogano questo terzo episodio del Trofeo Autobianchi A112. Un duello che ha fatto dimenticare la presenza degli altri pur bravissimi e che è durato fino agli ultimi chilometri con differenze che sono state minime e che hanno dato, in una altalena avvincente, la impossibilità di intravedere chi dei due avrebbe raggiunto Portoferraio in prima posizione. Il terzo capitolo del primo girone del Trofeo si è deciso a favore dell'equipaggio della Pieve Jolly che ha portato a Roberto Angiolini quella vittoria che ha suggellato l'alta più significativa di Vudafieri nel rally internazionale.

Alla vigilia si erano fatte tante supposizioni attribuendo a Comelli-Siega, Boni-Bardini, Guggiari-Ambrosoli, Simontacchi-Genovesi, Gasole-Teresi, Mirri-Lappo la possibilità di insidiare ai due equipaggi favoriti la strada del successo.

Il « botto » iniziale dell'esordiente Bozzi, nella prima speciale, cui provvedeva immediatamente a mettere la muscolatura il più navigato Gasole, che si agguiciava le due seguenti « speciali », ha messo in pericolo la superiorità dei due equipaggi.

Abbiamo dovuto giungere all'ultima prova speciale per sapere chi sarebbe stato primo a Portoferraio ed anche in questa prova ci sono state emozioni per chi vi ha assistito e per i due equipaggi che si stavano contendendo il successo. Tabaton ha dovuto farla con un motore « asmatico » e Cunico, che credeva di perdere, si è ritrovato con altri 34 secondi di buono e la classifica finale coi 28 secondi a vantaggio dell'equipaggio della Pieve Jolly dice la drammaticità del finale.

L'unico che poteva forse affrontarli con speranza era l'equipaggio del Jolly Club Gasole-Teresi, ma l'inopinata uscita di

strada nella quarta speciale quando guidava la corsa con 18" e 30" su Tabaton e Cunico rendeva vana questa possibilità.

Diabolicamente Guggiari si è costruito, con una esaltante ultima prova, il piedistallo per la conquista della terza piazza ai danni di quel Mirri che, in coppia con il fido Lappo, ha dimostrato che quando la fortuna non gli volta le spalle riesce ad ottenere quei risultati oltremodo lusinghieri e significativi che sottolineano e testimoniano la sua bravura anche su terreni asfaltati.

Vi sono poi state le prodezze personali di Capone-Rabino, Barberini-Baldan e Spongia. Vi sarebbero anche tante prodezze da raccontare ma per dire tutto quello che è accaduto all'isola d'Elba occorrerebbe un vero romanzo perché romanzesche sono certe imprese e situazioni che si riscontrano solo in quest'isola. Ci limiteremo a ricordare la fortuna che ha bersagliato Simontacchi e Marast, bloccati nel finale quando erano terzi e quarti assoluti, la bella vittoria fra le dame della coppia Vedovello-Grigis, in fase di progressiva ascesa, prendendosi il lusso di battere la più navigata Baresi.

Carlo Burlando

Trofeo A 112

1. Cunico-Meggliolan 1:38'31"	2. Tabaton-Rogano 1:38'59"	3. Guggiari-Ambrosoli 1:40'06"	4. Mirri-Lappo 1:40'44"
5. Capone-Di Noto 1:40'17"	6. Rabino-Nero 1:40'51"	7. Barberini-Baldan 1:41'12"	8. Barberini-Baldan 1:41'31"
9. Comelli-Siega 1:41'35"	10. Spongia-Perris 1:41'37"	11. Perona-Marcantoni 1:41'52"	12. Troia-Zambuto 1:42'20"
13. Bovati-Piazza 1:43'37"	14. Marast-Ferrari 1:43'03"	15. Corradini-Sittaro 1:43'05"	16. Brusati-Jedde 1:43'28"
17. Giannarini-Conti 1:43'49"	18. Garau-Mercialis 1:44'07"	19. La Forgia-Giacomelli 1:44'18"	20. Cima-Astuti 1:44'30"
21. Zini-Cusma 1:45'03"	22. Perazzi-Costa 1:45'34"	23. Boni-Bardini 1:45'35"	24. Dini-Guidi 1:46'12"
25. Rossi-Marfani 1:46'59"	26. Blasci-Liberato 1:47'21"	27. Gabrielli-Bernardi 1:48'32"	28. Cerrone-Di Gioia 1:50'11"
29. Vedovello-Grigis 1:51'37"	30. Tognana-Rubinato 1:51'49"	31. Miglioze, Addati 1:55'07"	32. Baresi-Rossi 1:55'11"
33. Albanese-Berna 1:56'33"	34. Matteucci-Falchetti 1:58'50"		

C. C.

CONTINUA A PAGINA 48

PORTOFERRAIO - L'undicesima edizione del Rally dell'Elba prende le mosse all'imbrunire, con 151 vetture che cercano a fatica di aprire un varco tra una folla incontenibile che ha preoccupantemente invaso il parco partenze con non poche paure per i piloti costretti ad abbandonare le proprie vetture (e relative decals o numeri di gara) in balia di appassionati cacciatori di souvenirs.

Poi, alle 21,00, Verini lascia per primo la pedana con la sua inedita 131 Abarth rosso-grigia. Il rally vero inizia però qualche minuto dopo con la lunga speciale dei « due mari » dove Carello pare candidato con la sua Stratos-Pirelli a far crollare l'incredibile tempo fatto segnare lo scorso anno in 15'10" (Stratos 4 valvole però). E Carello dà subito una prova di forza perché, nonostante il motore meno potente e i vistosi silenziatori allo scarico, ferma i cronometri in 15'14" lamentando anche un pauroso testacoda. Sarebbe stato il nuovo record, ma soprattutto è un preoccupante biglietto da visita.

I TAPPA

L'exploit di PREGLIASCO

Invece, mentre i presenti sono a chiedersi perché Pittoni, secondo miglior tempo, non si sia fermato al controllo stop, Carello si ferma all'assistenza, scende di vettura, accusa un rumore e scopre di avere un mozzo che « tira gli ultimi ». Frenetico lavorare e Carello riparte con dodici minuti di ritardo al controllo orario. Sembra una mazzata per la testa della gara, in realtà questo sarà solo l'inizio di una entusiasmante cavalcata che terrà desti tutti per la lunga notte appena iniziata.

Ma la prima prova mette nei guai altra gente. « Tony » ha già dei problemi alla frizione che slitta mettendolo molto in difficoltà. Cane, ora una gomma ed impiega una vita a sostituirla probabilmente perché ha danneggiato una sospensione, la Mandelli ne fora due (ma ha un cerchio rotto, vuol dire che probabilmente ha picchiato), Cecchet con la Volvo fora lui pure e perde sette minuti. Nel Gr. 1 Presotto è 14" più veloce di Cerrato, ma la Ford perde Dean cui è rimasta la leva del cambio in mano. Sull'uno a uno il Gr. 1 è già esaltante. Nel Gr. 2 Ormezzano invece ha dei problemi per l'acceleratore che gli resta a tratti accelerato, mentre Pregliasco è lui ad accelerare ed appare quantomai minaccioso.

Sulla successiva terra del S. Martino proprio Pregliasco chiarisce i suoi propositi ed è il più veloce alla pari con « Tony » (che sulla terra riesce ad avviare un po' ai guai di frizione) sinché non arriva il tempo di Carello 3" più veloce. Adesso Pregliasco è primo in classifica. Ci si accorge però che non c'è Pittoni. Il pilota del Jolly è fermo con la guarnizione della testa bruciata per la rottura di una cinghia di raffreddamento. Nel Gr. 3 viaggia molto forte « Bip Bip » (che altri non è che Brambilla). Ancora un record crolla nel successivo Voltterraio. E' ancora Carello che migliora in 5'12" il precedente 5'26" di Darniche e Vudafieri (nel '77). Si sparge però la voce che Vudafieri è salito e sceso in 5'00" (errore sulla tabella saggiamente « amministrato » da Mannini). A tutti viene un momento di panico più tardi chiarito in sede di cronometristi che modificano il tempo in 5'30". Su questa speciale Ormezzano picchia su un sasso e piega la scatola guida che non potrà sostituire fino alla fine della tappa, l'indomani.

Sulle rampe del Voltterraio finisce con la corsa Cecchet (contro la montagna, ma a tutti è parso velocissimo nonostante la macchina a disposizione) e Volli che vede la Porsche perdere un montante della barra posteriore (ed aveva già pagato un minuto al primo C.O.). Al termine della Parata, breve ritorno dell'asfalto, Pregliasco è ancora primo ma con solo un secondo di vantaggio su Verini, mentre « Tony » dietro continua a faticare con la frizione. Si profila così il durissimo tratto del Monte Caiamita e tutti aspettano la prova per esprimersi.

Qui Pregliasco è stupendo nel suo attacco e guadagna 14" a Verini. Gli elogi sono tutti per lui magnifico leader, poi arriva il tempo di Carello ed è un'altra ovazione tra i tanti appassionati riuniti nell'area di servizio di bivio Mola. Carello demolisce il vecchio record di Bac-



4-6 maggio 1978

Prova valida per il campionato europeo conduttori rallies coeff. 3 e campionato italiano coeff. 4 - Portoferraio

- Organizzazione: AC Livorno, Via Verdi, 32
- Percorso: 1100 km con 38 prove speciali di cui 32 in asfalto
- Condizioni climatiche: buone la prima tappa, pioggia a tratti nella seconda
- Direttore di corsa: Dado Andreini
- LE PAGELLE: Organizzazione 10; sicurezza 10

Così (in 51) al traguardo

1. Vudafieri-Mannini (Lancia Stratos) 7 ore 10'18"; 2. Verini-Mannucci (Fiat 131) 7.13'06"; 3. Wittmann-Nestinger (Kadett GTE) 7.13'06"; 4. Ceccato-Zani (Fiat 131) 7.22'05"; 5. Presotto-Sghedoni (Escort RS) 7.23'31"; 6. Ormezzano-Rudy (Kadett GTE) 7.35'52"; 7. Lorenzelli-Tuccini (Kadett GTE) 7.38'19"; 8. Tauffer-Sartoretto (Porsche C.) 7.38'23"; 9. Blahna-Hlawka (Skoda RS130) 7.40'21"; 10. Gerbino-Cresto (Kadett GTE) 7.40'24".

GRUPPO 2

Classe 2000: 1. (3) Wittmann-Nestinger (Kadett GTE) 7.13'06"; 2. (6) Ormezzano-Rudy (Kadett GTE) 7.35'52"; 3. (7) Lorenzelli-Tuccini (Kadett GTE) 7.38'19"; 4. (14) Bulfoni-Gardella (Kadett GTE) 8.05'28"; 5. (18) Bussotti-D'Apollo (Kadett GTE) 8.14'00"; 6. (19) Giudicelli-Giusti (Escort Mexico) 8.21'10"; 7. (24) Bardi-Vai (Escort RS) 8.30'48"; 8. (32) Tripodi-Tascini (Ford Capri) 8.51'15"; 9. (42) Gignoni-Meschini (VW Golf) 9.14'39"; 10. (48) Pinato-Bacco (Escort Mexico) 9.54'48".

Classe 1300: 1. (9) Blahna-Hlawka (Skoda RS) 7.40'21"; 2. (11) Kvaizer-Kotek (Skoda RS) 7.49'33"; 3. (21) Biciocchi-Biciocchi (Alfasud) 8.28'46"; 4. (27) Brion-Stuani (Simca R2) 8.43'04"; 5. (35) Koeninger-Rolko (RS A) 8.54'45"; 6. (49) Falconi-Merolla (Simca R2) 10.24'46".

GRUPPO 3

Classe fino a 2000: 1. (25) Giovacchini-Caffari (Fiat 124 A) 8.36'34"; 2. (34) Benassi-Topi (Beta Mont.) 8.53'58"; 3. (37) Aschieri-Murrisio (Lancia HF) 8.59'28"; 4. (38) Dal Lago-Cacciaro (Fiat 124 A) 9.02'48"; 5. (46) Jannone-Zanchi (Fiat 124 A) 9.36'20".

Classe 3000: 1. (8) Tauffer-Sartoretto (Porsche C.) 7.38'23"; 2. (16) Tognana-Pizzini (Porsche C.) 8.12'29".

GRUPPO 4

Classe 2000: 1. (2) Verini-Mannucci (Fiat 131 A) 7.13'06"; 2. (4) Ceccato-Zani (Fiat 131 A) 7.22'05"; 3. (44) Mazzei-Migliani (Fiat 124 A) 9.27'07".

Classe 3000: 1. (1) Vudafieri-Mannini (Lancia Stratos) 7.10'18"; 2. (20) Nestore-Lupoli (Lancia Stratos) 8.24'17".

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. (47) Pignotta-Vanni (Fiat 127) 9.39'15"; 2. (51) Meta-Meta (Fiat 125) 10.41'14".

Classe 1300: 1. (29) Bentivogli-Valbonetti (Simca R2) 8.46'38"; 2. (35) Ameglio-Boggero (Simca R2) 8.54'30"; 3. (39) Frattini-Rosselli (Alfa Sud Tj) 9.09'10"; 4. (43) Tostagni-Rostagni (A 112) 9.18'02"; 5. (45) Dark-Debi (Escort 1300) 9.32'54".

Classe 2000: 1. (5) Presotto-Sghedoni (Escort RS) 7.23'31"; 2. (10) Gerbino-Cresto (Kadett GTE) 7.40'24"; 3. (12) Zandonà-Molon (Kadett GTE) 7.58'29"; 4. (13) Tarditi-Rossi (Kadett GTE) 8.02'58"; 5. (15) Bondi-Picchi (Escort RS) 8.11'08"; 6. (17) Cipriani-Masi (Escort RS) 8.13'24"; 7. (22) Berutti-Bolatti (Escort RS) 8.29'33"; 8. (23) Baldini-Giannone (Ascona) 8.30'19"; 9. (26) Strano-Baggioli (Kadett GTE) 8.41'12"; 10. (28) Scibetta-Martinello (Kadett GTE) 8.44'16"; 11. (30) Pons-Zappia (Kadett GTE) 8.50'22"; 12. (31) Cavallo-Leonardi (Kadett GTE) 8.50'36"; 13. (33) Mosti-Nencioni (VW Golf) 8.53'18"; 14. (40) Paoletti-Bellini (Alfa Sud) 9.09'39"; 15. (41) Nigiotti-Nigiotti (Kadett GTE) 9.13'34"; 16. (50) Trumpy-Maffei (Escort RS) 10.35'42".

Così le speciali

1. TAPPA

P.S. N. 1 - « Dei due mari »: Carello (Stratos) 15'15"; Pittoni (Stratos) 15'16"; Verini (131 Ab.) 15'30"; Pregliasco (Al-

fetta GT) 15'34"; Ormezzano (Kadett) 15'37".

P.S. N. 2 - « S. Martino »: Carello 11'31"; Tony (131 Ab.) 11'34"; Pregliasco 11'34"; Verini 11'48"; Wittmann (Kadett) 12'00".

P.S. N. 3 - « Volterraio »: Carello 5'12"; Tony 5'21"; Pregliasco 5'26"; Ormezzano 5'26"; Verini 5'30"; Vudafieri (Stratos) 5'30".

P.S. N. 4 - « Parata »: Carello 6'49"; Verini 7'02"; Pregliasco 7'15"; Tony 7'15"; Vudafieri 7'18".

P.S. N. 5 - « Monte Calamita »: Carello 16'17"; Pregliasco 16'53"; Tony 17'01"; Verini 17'07"; Vudafieri 17'14".

P.S. N. 6 - « Monumento »: Carello 7'32"; Verini 7'39"; Bettega (Stratos) 7'45"; Vudafieri 7'48"; Liviero (Ferrari) 7'51".

P.S. N. 7 - « Colle d'Orano »: Carello 7'24"; Verini 7'37"; Vudafieri 7'45"; Bli-Bli (Vorsche) 7'53"; Liviero 7'53".

P.S. N. 8 - « Monte Perone »: Carello 12'13"; Bettega 12'26"; Verini 12'45"; Vudafieri 13'02"; Liviero 13'10".

P.S. N. 9 - « San Martino »: Carello 11'19"; Verini 11'44"; Wittmann 11'51"; Cerrato (Kadett) 11'59"; Vudafieri 12'00".

P.S. N. 10 - « Falconaia-Cavo »: Vudafieri 17'58"; Verini 18'01"; Bettega 18'17"; Wittmann 18'28"; Carello 18'28".

P.S. N. 11 - « Monumento »: Carello 7'36"; Bettega 7'43"; Verini 7'48"; Vudafieri 7'51"; Liviero 7'54".

P.S. N. 12 - « Colle d'Orano »: Carello 7'22"; Vudafieri 7'47"; Verini 7'50"; Liviero 7'59"; Ormezzano 8'02".

P.S. N. 13 - « Volterraio »: Vudafieri 5'25"; Wittmann 5'27"; Carello 5'27"; Verini 5'29"; Ormezzano 5'29".

P.S. N. 14 - « Parata »: Carello 8'43"; Ormezzano 7'06"; Wittmann 7'09"; Vudafieri 7'11"; Verini 7'17".

P.S. N. 15 - « Monte Calamita »: Carello 13'08"; Vudafieri 16'58"; Verini 16'57"; Wittmann 17'04"; Presotto (Escort RS) 17'18".

P.S. N. 16 - « Monumento »: Carello 7'24"; Verini 7'38"; Vudafieri 7'40"; Ceccato (131 Ab.) 7'44"; Ormezzano 7'47".

P.S. N. 17 - « La Pila - Marclana Marina »: Carello 14'28"; Ormezzano 15'09"; Vudafieri 15'17"; Ceccato 15'19"; Liviero 15'22".

P.S. N. 18 - « Falconaia-Cavo »: Carello 17'05"; Vudafieri 17'38"; Verini 17'47"; Wittmann 17'59"; Ormezzano 18'07".

P.S. N. 19 - « Colle Reciso »: Carello 5'17"; Verini 5'20"; Vudafieri 5'20"; Wittmann 5'29"; Ormezzano 5'30".

2. TAPPA

P.S. N. 1 - « Dei due mari »: Carello 16'37"; Verini 16'48"; Ormezzano 16'52"; Ceccato 17'11"; Vudafieri 17'21".

P.S. N. 2 - « San Martino »: Carello 11'41"; Wittmann 11'52"; Ormezzano 12'04"; Verini 12'05"; Vudafieri 12'07".

P.S. N. 3 - « Volterraio »: Ormezzano 5'32"; Vudafieri 5'33"; Verini 5'38"; Ceccato 5'42"; Carello 5'42".

P.S. N. 4 - « Parata »: Ormezzano 7'12"; Vudafieri 7'16"; Carello 7'18"; Verini 7'18"; Wittmann 7'30".

P.S. N. 5 - « Monte Calamita »: Carello 16' e 28"; Vudafieri 16'56"; Wittmann 17'08"; Verini 17'15"; Ormezzano 17'39".

P.S. N. 6 - « Monumento »: Carello 7'59"; Ceccato 8'13"; Vudafieri 8'14"; Ormezzano 8'20"; Verini 8'27".

P.S. N. 7 - « Colle d'Orano »: Vudafieri 7'59"; Ormezzano 8'07"; Liviero 8'12"; Ceccato 8'16"; Wittmann 8'25".

P.S. N. 8 - « Monte Perone »: Ormezzano 15'13"; Wittmann 15'38"; Lorenzelli 15'39"; Ceccato 15'54"; Blahna (Skoda 130) 16'12".

P.S. N. 9 - « San Martino »: Wittmann 12'24"; Vudafieri 12'53"; Ormezzano 13'09"; Liviero 13'14"; Presotto 13'17"; Blahna 13'21".

P.S. N. 10 - « Falconaia-Cavo »: Vudafieri 19'11"; Wittmann 19'32"; Ceccato 19'48"; Presotto 20'03"; Blahna 20'26".

P.S. N. 11 - « Monumento »: Ceccato 8'05"; Vudafieri 8'16"; Bussotti (Kadett) 8'20"; Tauffer 8'24"; Presotto 8'25".

P.S. N. 12 - « Colle d'Orano »: Ormezzano 7'55"; Verini 8'00"; Liviero 8'02"; Ceccato 8'05"; Vudafieri 8'12"; Bussotti 8'12".

P.S. N. 13 - « Volterraio »: Ormezzano 5'21"; Wittmann 5'32"; Verini 5'32"; Vudafieri 5'34"; Ceccato 5'37".

P.S. N. 14 - « Parata »: Ormezzano 7'12"; Vudafieri 7'17"; Verini 7'22"; Liviero 7'33"; Ceccato 7'33".

P.S. N. 15 - « Monte Calamita »: Wittmann 17'05"; Ormezzano 17'25"; Ceccato 17'41"; Presotto 17'47"; Vudafieri 17'55".

P.S. N. 16 - « Monumento »: Ormezzano 8'21"; Wittmann 8'46"; Verini 8'50"; Ceccato 8'53"; Tauffer 8'57".

P.S. N. 17 - « La Pila-Marclana Marina »: Ormezzano 16'13"; Wittmann 16'54"; Vudafieri 16'54"; Ceccato 17'01"; Verini 17'08".

P.S. N. 18 - « Falconaia-Cavo »: Wittmann 18'07"; Verini 18'28"; Ceccato 18'28"; Tauffer 18'53"; Ormezzano 18'58".

P.S. N. 19 - « Colle Reciso »: Wittmann 5'19"; Verini 5'24"; Ormezzano 5'26"; Ceccato 5'30"; Tauffer 5'36".



DALL'INVIATO

PORTOFERRAIO - Mercoledì sera 3 maggio, sulla banchina di Piombino, in attesa di un traghetto in ritardo, le vetture di punta del Jolly Club aspettavano di imbarcarsi per l'isola d'Elba. In « punta » al molo, dove un vento canaglia avrebbe messo soggezione ad un esquimese, Roberto Angiolini fissava l'orizzonte. Poi emetteva il suo verdetto: « Per me vince Vudafieri ». All'arrivo sull'isola, un paio di ore dopo, allo sbarco della bianca Stratos di Vudafieri, una coreografia minuziosamente studiata a tavolino iniziava il suo decoro. Ragazze graziosissime tutte di bianco vestite e con le scritte dello sponsor della Stratos (la Brooms Car) richiamavano l'attenzione di una folla già in attesa fremente del rally. Queste ragazze e queste scritte, giubbetti e cappellini in stile, invadevano l'isola quasi che si sapesse già che a vincere l'undicesima edizione del rally valido per il campionato europeo sarebbe stato proprio Vudafieri. Non ci poteva credere nessuno, ma proprio Adartico Vudafieri (« Tazio » per gli amici del giro rally in scherzosa analogia al celebre Nuvolari) è riuscito in un finale-shock a cogliere il suo più prestigioso risultato guadagnandosi anche la testa del campionato italiano. Ma, ovviamente in vettura, non era solo. Con lui, sembra occasionalmente, c'era un navigatore che in qualche modo aveva ritrovato voglia e capacità contorsionistiche per entrare nell'abitacolo: Mauro Mannini. Bene, più che in qualsiasi altra occasione, il navigatore merita una nota.

davvero entusiasmante con l'emozione di rivedere quell'Alfa Romeo, sempre tanto attesa nei rallies, operare in un ruolo da protagonista che le è davvero congeniale. Dove arriverà l'Alfetta se dopo appena due corse è già a questo livello?

Infine Verini e Mannucci. Anche loro hanno corso con classe e tanto mestiere. Partiti con prudenza considerando la lunghezza della gara hanno cercato di amministrare il vantaggio inizialmente accumulato (dopo l'abbandono di Pregliasco alla sesta speciale), ma nella seconda parte della gara hanno visto via via il loro mezzo meccanico cedere vistosamente. Con una perizia davvero magistrale hanno protratto il più a lungo possibile la dolorosa agonia della 131 sapendo accettare un sorpasso (quello di Vudafieri) senza compromettere tutto ed arrivando all'incredibile finale con lo stesso tempo di Wittmann, l'austriaco deambulante sempre alla caccia di punti europei con la sua Kadett Gr. 2 tutta di tedesco vestita ma in realtà messa assieme nella periferia di Padova dai fratelli Carenini. Alla fine il secondo posto è toccato agli italiani essendo stati più veloci come somma di tempi delle prove di velocità anche se attardati da ritardi ai controlli orari.

Per Wittmann c'è stata la soddisfazione della vittoria nel Gr. 2, un gruppo inizialmente monopolizzato da Pregliasco poi preteso da un arrembante (ed inizialmente handicappato) Ormezzano, purtroppo nel finale, nuovamente attardato. Importantissimo il successo della Ford nel Gr. 1. Dopo il tanto parlare dell'inizio stagione, sulle strade elbane, la sfida Ford-Opel è stata epica con Presotto e Cerrato che hanno dato il meglio di loro stessi. Purtroppo manca Cerrato, al traguardo, per via di un finale di gara in cui gli è successo di tutto, ma a lungo i due si sono fronteggiati quasi in perfetta parità anche se è giusto notare che la Ford, con un sempre più attivo ed appassionato Carlo

Prima di Carello, molto prima, forse anche troppo prima, era uscito di scena anche Mauro Pregliasco che con Vittorio Reisolos aveva dato il primo scossone al rally. Proprio il campione italiano in carica, infatti, approfittando della panne iniziale di Carello, aveva preso la testa del rally. Proprio il comando della classifica assoluta con la sua Alfetta Gr. 2, di un profondo verde bottiglia, lasciandosi alle spalle il fior fiore degli avversari tutti o quasi con vetture più potenti e più accreditate della sua. E' stato un inizio di gara

CONTINUAZIONE DA PAG. 47

chelli 16'50" in 18'17" (Verini ha fatto 17'07", Vudafieri 17'14") e al successivo passaggio lo porterà a 18'10". Adesso Carello entra nei primi venti della classifica continuando nella rimonta. Qui sbatte Presotto, proprio in uscita, e rompe il serbatoio. L'appassionato Carlo Micci, diresse della Ford italiana, mastica gomma americana a manciate, ma la falla non si trova e non può essere tappata. La riparazione è rimandata a più tardi, per ora Presotto può solo lamentarsi del... consumo della sua RS. All'appello mancano anche le Porsche di Perazio (motore che zoppica) e Leonetti che ha demolito un ponte (dalla parte di Pellegrino, naturalmente).

Il magnifico sogno di Pregliasco svanisce però sull'asfalto del Monumento. Il motore dell'Alfetta, momentaneamente a secco d'olio, ha purtroppo fuso e per lui c'è l'amaro ritiro. Il bilancio per il Jolly Club è già molto amaro. Poco prima, sul Calamita, Anna Cambiagli ha paurosamente capotato con la sua Stratos, e la Mandelli è ferma senza benzina (si scoprirà, poi, che era sufficiente trovare la levetta di azionamento delle pompe rimasta in folle). Anche la 4 Rombi si lecca le ferite: Pasetti sul Voltterraio ha gripato lo spingidisco della frizione, mentre prima Bonzo è leggermente arrivato lungo finendo su un terrapieno da cui non è riuscito a muoversi.

Dopo sette prove Carello è già 47. mentre in testa Verini ha 1'14" su Vudafieri, 1'25" su « Tony », 1'58" sull'ottimo Brambilla e 2'08" su Bettiga. Quinto intanto è Liviero con la Ferrari che senza infamia (e molta lode) regge come può in certe prove ed entusiasma in altre. Nel Gr. 1 Presotto ha solo 3" di vantaggio su Cerrato e Wittmann è primo nel Gr. 2. Di Brambilla da questo momento comunque, non si parlerà purtroppo più. Un relé salta sulla sua Porsche.

Carello continua a vivacizzare la notte. Rimonta a parte (dopo la decima prova è già undicesimo a 3'22" da Verini) un rumoroso battibecco vede al via della Falconaia protagonisti Perissinot ed il commissario Marco Fiorillo. Volano parole grosse e la tabella di marcia esce dalla colluttazione, piuttosto malconcia. Qualche ora dopo, comunque, al via del Voltterraio i due si riappacificano e tutto si conclude nel più simpatico dei modi.

Simpatico non è invece il ritiro di « Tony » che dopo tanta fatica si è visto una ruota sfilarsi per l'allentamento dei dadi. Piuttosto nei guai anche Bettiga che, dopo aver prima avuto guai con l'accensione ed essersela cavata con un cambio di gomme tempestivo quanto improvviso, perde molto a Chiessi per una foratura prima di fermarsi già in pieno mattino per un perno della sospensione che si è sfilato. Un guasto cui, da solo, rimedierà più tardi.

La lotta in testa trova un bel parallelo nel Gr. 1. Purtroppo quando cominciava ad albergare era uscito di scena anche Comini, sempre bravo, che prima aveva saltato un controllo a timbro, poi ha rotto la trasmissione.

Proprio nell'ultima prova, Cerrato va a sbattere perdendo una quarantina di secondi rispetto a Presotto che lo sopravanza così di 34" alla fine della prima tappa. Anche Verini, comunque, sull'asfalto della Pila ha dei guai: buca e perde tre minuti offrendo un motivo in più d'interesse per la seconda tappa che, prima di iniziare, vede già Carello risalito al terzo posto assoluto.

II TAPPA

CARELLO
frizione k. o.

Piove quando i 69 superstiti si accingono a ripartire per la seconda tappa, seguiti a ruota dai 57 equipaggi del Trofeo A 112. All'appello mancano alcuni piloti che, pur con poche disavventure, si erano messi in evidenza. Si tratta di Tognana-Spollon (supporto della trasmissione rotto), Cappelli-Boggio (differenziale in frantumi in perfetta sintonia col resto della vettura) e Zordan-Bedin, tenaci combattenti in un mare di guai cui, alla fine, ha ceduto la coppia conica.

Sulla speciale del « due mari » si presenta anche la nebbia a complicare un poco le cose e Carello, che era atteso al grande assalto a Verini, segna un po' il passo perché preferisce non rischiare (Sanremo è ancora un ricordo fresco). E' ottima invece la prestazione di Ormezzano che, adesso che gli hanno sostituito la scatola guida, è deciso a far polpette di Wittmann primo in Gr. 2. Molto deludente sembra il tempo di Liviero con

la Ferrari, poi si scopre che ha forato e tutto trova una giustificazione. In Gr. 1 rifila ben 19", ma Presotto subito si rifila sulla terra del S. Martino (ne recupera 6) e su quella del Voltterraio (altri 6").

Su questa terza prova Carello fora una gomma ma perde relativamente poco anche se lascia ad Ormezzano il piacere di essere il più veloce. Si torna sull'asfalto con la speciale della Parata. Ancora Ormezzano è il migliore con Carello e Verini che hanno lo stesso tempo e sono divisi in classifica da 3'10". Ancora Presotto dà 7" a Cerrato e lo distacca in totale di 31". Si aspetta allora con curiosità la speciale del Monte Calamita. Sulla terra più dura del Rally Carello dà ben 47" a Verini e si porta a 2'23" dal leader che, però, appare molto nei guai. Gli si è dissaldato, infatti, un attacco di un puntone fissato nella scocca. All'assistenza di bivio Mola cercano in qualche modo di risaldarlo, ma è un tentativo piuttosto che un intervento.

Intanto, nel Gr. 1, c'è un colpo di scena: Cerrato è in ritardo perché ha rotto il serbatoio in seguito ad un urto sul fondo sconnesso. Nel trasferimento, quando cerca di recuperare il tempo perduto all'assistenza, supera Presotto e... si trova faccia a faccia con un'auto di uno spettatore. L'impatto che poteva essere fatale a Presotto viene così miracolosamente evitato, ma non un muretto che distrugge una sospensione costringendo il bravo portacolori Opel ad un ritardo di dodici minuti al successivo controllo (con retrocessione al terzo posto di gruppo a circa 5' da Gerbino).

Che la riparazione all'auto di Verini fosse un ripiego lo si capisce nella successiva speciale del Monumento dove Verini perde ancora 30" da Carello che in classifica è già a 1'55".

In Carello adesso cominciano a credere tutti. Oltre dieci minuti recuperati convincono anche i più scettici (« tanto più che davanti non c'era uno sconosciuto Rampolini... » sottolinea poi l'onnipresente Ninni Russo), ma anche i sogni più belli hanno una fine (specie all'Elba) e nella velocissima prova di Carello è k.o. per centrifugazione della frizione. I guai di Verini si fanno via via più preoccupanti ed in testa spunta per la prima volta Vudafieri. Per Verini ormai la saldatrice non basta più, ci vuole un robusto cavo per rimediare « alla casalinga » un guai troppo serio. La sospensione viene fissata alla bell'è meglio ed il Mau deve fare inizio ad un'altra di quelle sue imprese che già lo hanno reso celebre lo scorso anno: quella di portare a termine comunque la gara, magari usando anche i denti.

Quando ricompare la terra, Wittmann sente aria di secondo posto. Si lancia in un altro dei suoi attacchi a fondo e stacca il claudicante Verini di 1'30" (e Verini ha pagato anche al controllo). Ma nei guai è anche Ormezzano che ha la vettura a pezzi ed è costretto ad un ritardo di 12' al controllo. In questa prova il rally offre un altro esempio di sportività, l'ultimo di una serie fortunatamente lunga (specie in passato). Protagonisti del capitolo da libro « Cuore » sono Ceccato che è maldestro, esce di strada, e si impantana e Tauffer, uno sportivo della vecchia guardia, che si ferma, perde 3', e lo aiuta a ripartire. Alla fine Ceccato sarà quarto assoluto e Tauffer ottavo a 4" da Lorenzelli. Ogni commento è scontato.

Cerrato, intanto, si è lanciato in un violento inseguimento alla seconda piazza. Con tenacia rimonta quello che può nel Gr. 1, ma alla Falconaia buca una gomma e perde altri 5'. Evidentemente l'Elba è proprio stregata per lui anche se lui si ostina ad andare avanti con fiducia. Ci vorrà un'ennesima rottura, più avanti, a demolire definitivamente ogni suo sforzo.

Quando è praticamente già giorno tutto l'interesse è per la testa del rally dove Vudafieri viene comandato da un preciso e severo Mannini. La pressione, sulla Stratos, è scesa vistosamente e gocce di sudore imperlano la sua fronte. Dietro Verini non è che sudi meno. Wittmann è ormai alle calcagna e la demolizione della 131 continua implacabile. In effetti quello che sorprende di più, nella tensione generale, è la freddezza di Verini e Mannucci che riescono, ad ogni assistenza, a non scomporsi mai. Si arriva così alle ultime battute senza quasi accorgersi che dopo tanta resistenza è sparita anche la Ferrari di Liviero e Penariol con un braccetto rotto.

Per Vudafieri (con problemi di gomme sull'asfalto finale molto viscido) il sollievo arriva prima del Reciso quando si accorge che la pressione era bassa solo per la rottura del monometro, per Verini invece occorre finire anche l'ultima prova quando viene raggiunto, ma non superato, da Wittmann mantenendo così la seconda piazza. Per il Jolly Club è la certezza di una tanto sospirata doppietta.

Nel TULIP Rally è certo solo il vincitore: Brookes

ARLES - La Ford Escort RS 1800 di Russel Brookes-Peter Bryant ha completamente dominato il Gulf-Tulip Rally, valevole per il campionato europeo, coefficiente 2, che si è disputato dal 5 al 7 maggio su un percorso di 1.000 km, che portava dall'Olanda nei sud del Belgio, dove era in programma una sosta di dodici ore, per poi tornare in Olanda, con ventisei speciali per una distanza totale di circa 120 km.

Brookes-Bryant hanno guidato dalla partenza al traguardo in una stile superbo, costruendo un comodo margine di vantaggio sull'equipaggio al secondo posto, il belga Gilbert Staepelaere e l'olandese Erik Bessem al volante di una Ford Escort RS 1800, i vincitori del '77.

Lo svedese Bror Danfjesson e l'olandese Bob de Jong con una Opel Kadett GTE si sono piazzati al terzo posto.

Al momento in cui scriviamo, però, l'equipaggio Opel ha sollevato una protesta contro il secondo piazzato, perciò il secondo e il terzo posto sono ancora provvisori. Non possiamo neanche dare la classifica completa, perché il servizio stampa, estremamente inefficiente, non era in grado di fornircela. Pubblicheremo, perciò, l'intero servizio con i risultati nel prossimo numero.

Chiel van der Heyden

CON LA VECCHIA STRATOS NEL CRITERIUM ALPIN

Nemmeno la neve può fermare Darniche

CANNES - Vincendo quattordici delle diciotto prove speciali del 21. Criterium Alpino valido per il campionato d'Europa, con coefficiente 3, Bernard Darniche e Alain Mahe sulla vecchia Stratos, non hanno solo vinto la corsa per la seconda volta consecutiva, ma lo hanno anche fatto con una sicurezza che ha loro permesso di evitare le numerosissime « trappole » che hanno reso il percorso molto difficile e selvaggio per gli acquazzoni e perfino per la neve in cima alla salita di Turini. Hanno dovuto aspettare a lungo per poter beneficiare di un margine di sicurezza confortevole, ma Darniche e Mahe non sono mai stati veramente minacciati dai loro rivali, tra cui i più pericolosi erano Jean-Claude Andruet con la Fiat Abarth 131, che ha dovuto sfortunatamente ritirarsi a metà corsa dopo ripetute noie con il motorino di avviamento e del mozzo, e Jean-Pierre Nicolas con la Ford Escort che non ha mai perduto la speranza di poter raggiungere Darniche nelle ultime fasi. Il due volte vincitore di quest'anno, Safari e Monte Carlo, credeva perfino che avrebbe potuto essere più vicino alla Stratos, se avesse potuto disporre di gomme più adatte, ma non aveva abbastanza scelta e ha dovuto accontentarsi di gomme già vecchie. Nicolas è perfino dovuto partire con gomme diverse davanti e di dietro. Per quanto riguarda Michele Mou-

ton, l'unica superstite della squadra Fiat, dopo il ritiro di Andruet, e Seiton (Porsche) autore di una partenza difficile, hanno potuto raccogliere i frutti di una corsa disputata con accanimento. Clarr si era d'altronde aggiudicato facilmente il primo posto in turismo di serie. In gr. 3 Beguin aveva già distanziato Lunelle, il quale d'altronde è stato troppo presto eliminato per una perdita di olio e anche Choiton, privo di freni ed handicappato per la rottura di un ammortizzatore. Vincent disponeva della vettura più potente, con 300 CV, e realizzava dei tempi molto vicini a quelli di Darniche e di Nicolas e di Andruet. Infine Couloumiesse è riuscito a piazzarsi al sesto posto della classifica generale. Sfortunatamente molti di questi piloti hanno dovuto abbandonare: Beguin per una uscita di strada, Vincent per un tubo scoppiato, Clarr per scoppio del motore, Couloumiesse per il grip-paggio del cambio.

A metà corsa, cioè a 400 km dal via, e al secondo passaggio a Grasse verso l'una del mattino, restavano soltanto quarantasette concorrenti classificati su ottantacinque che avevano preso il via. La pioggia, la neve nelle prove disputatesi sul percorso del Rally di Monte Carlo avevano fatto molte vittime. In testa Darniche, era tanto più comodamente installato al primo posto in quanto dietro di lui non c'era più Andruet né Nicolas, il quale aveva già uno svantaggio di oltre tre minuti.

In testa al gruppo i Clarr è stato sostituito da Andrea (Opel) dopo una notte di battaglie furibonde, cui fanno testimonianza i suoi tempi eccellenti; ha dovuto abbandonare la gara verso l'alba per rottura di un iniettoro. In questo modo la vittoria in gruppo 1 è andata a Lassauge su Simca Rally 3 e in gruppo 2 era un'altra Simca ad ereditare la vittoria, quella di Bernex.

Serge Delsierre

MANNUCCI con MUNARI in GRECIA

Corrono voci che MARIO MANNUCCI, dopo aver riassaggiato il sedilo di « copilota » dei rallies, voglia tornare « alla grande » almeno per un rally. Si parla di un ritorno al fianco di Sandro Munari, magari per quel rally dell'Acropoli che il « Drago » sta provando a lungo. Dopo quasi quattro anni si riformerebbe una coppia che per diverse stagioni ha fatto parlare di sé in tutto il mondo rallistico, anche se non è chiaro se il rinnovato binomio potrà durare anche oltre il rally greco.

CRITERIUM ALPINO - Rally internazionale valevole quale prova del Campionato Europeo Rally e come prova del Campionato di Francia Rally. Cannes 7-8 maggio 1978

LA CLASSIFICA

1. Bernard Darniche-Alain Mahe (Stratos) 4.41'5"1;
2. Nicolas-Laverne (Ford Escort) 4.45'24"6;
3. Mouton-Conconi (Fiat Abarth 131) 4.52'32"6;
4. Choiton-Corbege (Porsche) 5.2'32"3;
1. del gr. 3: 5. Gardavot-Otto (Porsche) 5.4'21"3;
6. Rudy-Terestert (Alpine A 310 V6) 5.12'43"2;
7. Lassauge-Lassauge (Simca Rallye 3) 5.13'28"9;
1. del gr. 1: 8. Dorche-Nal (Opel Kadett) 5.13'10"3;
9. Cauvin-Poussy (Ford Escort) 5.24'1"3;
10. Laberieu-Bufosse (Simca Rallye 3) 5.26'56"4.



Dalla nube di polvere esce la 131 rosso-grigia di Verini-Mannucci. La corsa dei due portacolori dell'EASA in prestito al Jolly Club è stata ottima sinché non si è rotto l'attacco di un puntone anteriore che le continue saldature (sotto a destra) non hanno potuto rimediare. Sotto a sinistra primo champagne per Cunico-Meggiolan vincitori tra le A 112. A destra, felicissimo, il preparatore Mauro Nocentini

