

AUTO SPRI NT

ANNO XVIII

29 marzo-4 aprile 1978

L. 500

N. 13

settimanale di automobilismo

esce il martedì spedizione in abbonamento postale gruppo II/70

GIACOMELLI e MERCEDES eurosperanze



I retroscena
del golpe-
CARPI
da pag. 32

Il pasticci

LA BUFERA DI NEVE E VENTO SCOMPAGINA GLI ORGANIZZATORI MA RESISTONO I PROTAGONISTI (E LE POLEMICHE SICILIANE)

Ancora una maiuscola prestazione della coppia Carello-Perissinot ormai avviati ad una stagione che si profila esaltante nell'europeo piloti-rally



Con la nuova Stratos di Maglioli, il neo acquisto del Jolly, Vudafieri, con De Antoni, ha colto un ottimo secondo posto e tanti punti in campionato

alla Darniche!

la supremazia di Carello). Tutti però, tutti indistintamente, hanno dovuto dare strada al portacolori Lancia che ha corso nella stessa maniera autoritaria ed indisponente dei più forti quando non hanno confronti, ad un ritmo blando cioè, quasi a passeggio, ma sempre più veloce di tutti gli altri.

Solo un pilota è stato superlativo perché nessuno gli dava le chances che merita, ed è stato il campione italiano Mauro Pregliasco. Ecco, lui è stato il solo che, alla sua maniera, ha vinto il rally anche se non è arrivato in fondo. Pregliasco infatti, con una vettura che, volendo esser generosi, si potrebbe definire vetusta (la stessa con cui Ballestrieri vinse il rally dell'Isola d'Elba), ha corso sempre all'attacco dimostrando veramente di essere sempre temibilissimo a prescindere dal mezzo che gli viene affidato. Al traguardo, purtroppo, non è arrivato per un errore tutto sommato stupido che può essere considerato come la sua unica « caduta » durante tutta la gara, ma per il resto tanto di cappello alla sua prestazione. Detto di lui, e ricordato ancora una volta che « Tony » è dichiaratamente il più forte pilota di 131 tra i non ufficiali (e poi e poi...), chiariamo subito la situazione Bettega che non era meno al centro dell'attenzione di Carello.

Il conduttore di Molveno è apparso abbastanza agitato, prima, e molto contrariato, poi. E' naturale tutto questo. La stessa picchiata la sera della vigilia, proprio con la vettura da gara, testimonia che lui sentiva molto questa uscita. Un'uscita per niente facile che chiarisce una volta per tutte una storia vecchia, ma cui non sempre si vuol dare orecchio e cioè che è sempre facile correfe contro Munari, contro i numeri uno. E' come per i portieri quando gli avversari tirano un calcio di rigore: si ha tutto da guadagnare e nulla da perdere. Se Munari vince, beh, era logico, se gli si sta vicini, si è subito grandissimi. Invece la « pagnotta » è dura per tutti, anche per quelli che hanno le indubbie qualità e le capacità di Bettega che, sicuramente, verrà fuori purché non voglia forzare troppo le tappe. Per tutto ci vuole esperienza, ed un'uscita di strada non pregiudica niente.

Secondo, alla fine, è arrivato Vudafieri assieme a Massimo De Antoni con cui correrà la stagione a mezzo servizio con Stefano Bonaga. A parere di chi scrive, Vudafieri può di più di quanto ha messo in mostra in Sicilia, ma per lui ci sono molte attenuanti considerando la macchina nuovissima che aveva a disposizione. Già così, comunque, non ha sbagliato niente ed ha preso punti molto utili per il campionato. Potrebbe diventare il più serio pretendente al titolo tricolore.

La lotta nel Gruppo uno tra la Opel e la Ford meriterebbe una storia a parte, per ora si può anticipare che il primo round è stato tutto a vantaggio della prima grazie ad un ottimo Cerato che non ha sbagliato nulla, ma comunque la Ford esiste ed è seriamente sulla via di diventare grande. E' un motivo nuovo, e alla lunga, non è detto che non diventi il più interessante. Lorenzelli, primo del Gr. 2 davanti ad un costante, ed ormai abituale nei posti alti delle classifiche, Cappelli, si è riproposto nel grande giro nazionale. Può dare comunque molto di più, e di certo lo dimostrerà nelle prossime uscite, quando mezzo meccanico ed affiatamento saranno migliori.

Con buona intuizione degli organizzatori c'è stata anche una interessante sfida tra gli equipaggi femminili, fatti partire praticamente uno di seguito all'altro. Ha vinto, con una maiuscola prestazione assoluta, Anna Cambiaghi alla guida di una Stratos abbastanza claudicante. Dietro di lei, molto saggiamente, Fabrizia Pons ha corso di rimessa (e ciononostante è finita quattordicesima), specie dopo che Antonella Mandelli ha ammainato bandiera con la sua 131 con cui non pare ancora aver legato a dovere.

Un commento a parte merita la prima uscita della Ferrari 308 GTB di Michelotto che con molto coraggio, occorre dire, Liviero e Penariol hanno portato al debutto dopo le mille peripezie delle prove.

Ebbene l'esperienza è stata senz'altro positiva. Problemi di impianto elettrico si sono sovrapposti a quelli di gomme, prima che il cambio, inespugnabilmente cedesse, eppure, sino a quel momento la vettura era in quinta posizione assoluta

ed aveva avuto un inizio molto, molto promettente. Evidentemente la base, come sostiene Michelotto, c'è davvero e quindi non resta che continuare per avere, magari già all'Elba qualche chiarimento in più.

E lasciamo i piloti ai loro drammi personali che la cronaca cercherà di riportare per venire a quello che è stato il secondo protagonista del rally, il tempo.

Lungo tutte le strade di gara, nella seconda tappa, dal cielo è sceso di tutto, ma, soprattutto, una neve pazzesca che ha colto di sorpresa tutti e, in special modo, i siciliani poco avvezzi a situazioni dolomitiche per non dire artiche.

Così, nel bianco di una situazione che si avviava ora per ora a diventare più tragica, si è perso il controllo della situazione. Non era certo facile, onestamente, far fronte al maltempo, ma una certa disabitudine a eventualità fuori dall'ordinario ha evidenziato che c'è ancora molto da fare per poter nutrire ambizioni da mondiale, anche se questo non deve togliere la passione agli organizzatori.

Infine la nuova immagine data alla Targa Florio. Per chi viene da lontano o per chi non ha avuto modo di vivere quelle che sono state le vere edizioni (quelle mondiali, solo, però) di questa corsa, non possono capire quanto questo sia un problema sentito da tutti. Ma qui, in ogni bar, ai microfoni di qualsiasi radio libera, nei colloqui con i colleghi, nelle domande del negoziante all'angolo, pare non si possa parlare di altro. « E' giusto, non è giusto, era meglio che fosse finita, la Targa non muore e non morirà mai » sono solo alcune delle frasi più comuni. Resta comunque una paura, quella cioè che, tra la gente comune, la Targa sia un problema esclusivamente sentimentale, mentre, ai vertici, sia soprattutto un problema di politica (sportiva). E' certa comunque una cosa: che la Targa di oggi non vale certo quella dei tempi d'oro del « preside volante » Vaccarella o dell'era Porsche, ma è sicuramente meglio delle ultime edizioni ormai solo a livello regionale o poco più.

Carlo Cavicchi



setto, esce di scena Federico Ormezzano che centra violentemente un tombino di cemento arretrando vistosamente paracoppa, coppa dell'olio e relativo motore. Ma per la Opel i guai non finiscono qui. Nella stessa curva che nel '77 fu fatale a Presotto, escono, uno dietro all'altro, Tognana e Zandonà distruggendo entrambi i loro nuovissimi GTE 2000 ancora da immatricolare.

Sempre in questa prova Liviero arriva senza luci mentre Pasetti, che già nella prima speciale era rimasto a corto di acqua nel radiatore, comincia a perdere il differenziale. Proprio lui appare molto buio in volto, ma considerando quello che gli capiterà per tutta la gara, col senno di poi, si può dire che non ne aveva motivo e poteva risparmiarsi gli impropri per dopo.

Nonostante il rally sia solo all'inizio, anche la terza prova vuol dire la sua essendo proprio quella di Cerda, nel cuore della Targa, insomma. Qui Bettega, che era in quel momento in quarta posizione a 21" da Carello, esce di strada perdendo molti minuti. Quando arrivano i soccorsi la sua Stratos viene rimessa nella sua sede più idonea, ma non è possibile valutare se avesse subito più danni nell'uscita o nella « rientrata ». Comunque il tempo del pilota-CSAI dice tutto, 34 minuti contro 13 dei migliori quindi abbandonerà. Anche Sola, dodicesimo in classifica, esce di scena e con lui la Fiat perde anche la 131 della Mandelli con il motore cui probabilmente ha ceduto

CONTINUA A PAGINA 40

All'esordio la Ferrari di Liviero-Penariol non ha tradito le attese nonostante i problemi di giovinezza. Era 5. assoluta poi si è rotto il cambio

CONTINUAZIONE DA PAG. 39

una valvola. Pasetti intanto procede nel suo calvario di cui si è anticipato qualche cosa. Adesso il cambio è bloccato in prima ed il portacolori della 4 Rombi pensa già al ritiro, ma per fortuna un intervento dell'assistenza rimedia tutto.

Al primo parco di lavoro, a Collesano, dopo quattro prove, la situazione vede Carello già al riparo da qualsiasi pericolo. Contro di lui, ormai, non c'era rimasto che il solito ottimo « Tony », ma nella quarta speciale, per via di una gomma finita sulle tele (ma le altre non è che fossero migliori), l'ex campione italiano si esibisce in un doppio testacoda con regolare picchiata avanti-dietro a sinistra, vera ferita nel costato di Roberto Angiolini del Jolly Club, che lo ritarda quanto basta da Carello. « Tony » resta comunque secondo, terzo è l'incredibile Pregliasco che, in un momento di rilassamento, si lascia scappare un comprensibile « quando bisogna far capire qualcosa a qualcuno... » che è tutto un programma. Quarto è Pittoni che non usa più la quarta per non correre rischi e quinto è Liviero che, nonostante piccoli problemi di gioventù della Ferrari, sta andando oltre ogni più ottimistica previsione. Vudafieri al sesto posto precede Cerrato, primo del Gr. 1, Pasetti, Dean, Lorenzelli e Gerbino.

Le grosse emozioni, nella prima tappa finiscono qui. Ricci, che era molto ben piazzato con la R5 di Terrosi, si accorge di aver fuso un paio di prove dopo, mentre Presotto e Gerbino danno il via al loro show di disavventure che vedono ruote e gomme al centro dell'attenzione, in particolare pare che Presotto risulti particolarmente predisposto a « dechappare » i Pirelli che frettolosamente aveva deciso di montare dopo un diverbio con quelli della Kleber (nella seconda tappa, però, tornerà ai pneumatici francesi).

A due prove dal termine, poi, abbandona anche Liviero, con la Ferrari, per la rottura del cambio (era ancora quinto). A fine tappa Carello è nettamente in testa, alla maniera di Darniche, con 2'22" su « Tony », che ha grossi problemi di frizione, 3'05" su Pittoni, 3'25" su Pregliasco, 4'01" su Vudafieri, 8'39" su Pasetti, 9'01" su Cerrato.

SECONDA TAPPA

Eliminati i « secondi »

Dopo una giornata di vento, il sole sparisce prima del tempo e nuvole nere e minacciose si profilano all'orizzonte. Qualcosa promette di andare storto e già il rally ha inizio con mezz'ora di ritardo perché al via mancavano le... tabelle di marcia (!). Comunque ci si avvia con « Tony » Fassina gongolante perché in 24' di lavoro, in filiale, un altro poker di meccanici Fiat (Giuseppe Bianchi, Bartolomeo Giraud, Carlo Gronchi e Roberto Vittone) gli hanno sostituito la frizione. Adesso, tra meccanici, ci si emula sempre più alla caccia di record impossibili.

Più sorridente di tutti è il boss del Jolly, il già citato Angiolini, che ha cinque macchine alle spalle della vettura ufficiale dell'EASA. Ma passare da cinque a quattro il passo è breve. « Tony », infatti, ha la frizione nuova ma il differenziale rotto già prima della prima prova. Secondo passa così Pittoni con la Stratos dell'University Motors. Sotto il violento acquazzone che intanto è iniziato, Pittoni, però, scivola in una curva affrontata in quarta piena, sbatte con il dietro della vettura, si gira un paio di volte, poi risbatte dalla stessa parte, quella della Vittadello, che adesso si è data alla vita monastica per lo spavento, e conclude così il suo valzer da dieci milioni (di danni). Tocca allora a Pregliasco passare secondo e l'alfista pare ben deciso a non imitare i compagni di scuderia. Nella successiva speciale è addirittura tanto prudente da mettere le gomme da pioggia dove invece non piove affatto. Il suo turno arriva invece alla terza prova, dove alla pioggia si aggiunge la nebbia e con la nebbia l'appannamento al vetro, e con



Esaltante « ritorno » di Fabrizio Tabaton in coppia con Rogano nel Trofeo A 112. La vittoria premia anche la recente laurea in farmacia del genovese

questo una pulitura affrettata, una manovra improvvisata, un attimo di disattenzione e... un'uscita di strada che non fa danni alla vettura ma vede un « patron » milanese sull'orlo dell'infarto ed un pilota al grande rientro, piangere disperato per l'incredibile occasione buttata al vento. Adesso tocca a Vudafieri occupare questa maledetta seconda posizione. Il vento però chiarisce subito alla sorte che cosa ne pensa lui della questione, e nella successiva prova si esibisce in una prestazione più alta di due minuti e mezzo di quella di Carello. Come dire, ormai non mi resta che andare con il freno a mano tirato che poi tutti i tentativi di andare piano li ho compiuti!

Il rally è finito davvero, anche se adesso alcuni riescono in rimonta da capogiro a riscattare i guai della prima tappa. Il tempo invece comincia ora a dare spettacolo, favorendo in questo quelli del Trofeo A 112 che corrono invece allo spasimo. Non bastassero pioggia e nebbia, adesso arrivano anche la grandine e la neve. Una neve incredibile che trasforma l'ambiente in una cornice da dottor Zivago, con i cronometristi (in mocassini) che si chiudono nelle loro automobili, con i radioamatori che tentano la fuga, con prove a catena che saltano per mancanza di spalaneve, di commissari, di ordini. Il rally vaga alla ricerca di un orario decente per terminare del tutto. Le ultime battute sono « kafkiane ». L'armata « Brancaleone » dei superstiti cerca disperatamente qualcuno per capire che cosa potrà succedere ancora. Poi il vuoto completo, finché, non si sa come, un gruppetto di vetture arriva, chi da un senso, chi da un altro, sul traguardo d'arrivo. Forse anche un taxi viene classificato, mentre una quindicina di vetture già in parco chiuso vengono fatte tornare fuori per ripassare sotto lo striscione, avendolo prima solo sfiorato. Sembra impossibile, ma è proprio così.

G. C.

TABATON fra gli A-112 ad « aria tirata »

CEFALU' - Nella seconda tappa della 62. Targa Florio - rally nel quale era inclusa l'apertura stagionale del Trofeo - al bel tempo della prima tappa ha fatto segnare un tempo da lupi. Vento, pioggia, grandine, neve, tuoni e fulmini hanno reso di colpo impossibile l'effettuazione di alcune prove speciali ed hanno obbligato i commissari sportivi ad applicare non molto ortodossamente anche ai piloti del Trofeo l'art. 16 del regolamento particolare della gara che prevede di attribuire a tutti coloro che non avessero

portato a termine la seconda tappa una penalità di 3 ore più un'ora per ogni prova speciale non portata a termine o non effettuata permettendo così la classificazione di tutti i 29 partiti dei quali soltanto 7 avevano completamente effettuato il percorso mentre una buona parte degli altri era rimasta bloccata dalla neve nella prova di Gangi e erano transitati al controllo orario con 15' di ritardo sul tempo accreditato dal controllo precedente. La gara, nonostante le pessime condizioni atmosferiche, ha avuto episodi, accenti, sviluppi, personaggi, risultati di eccezionale importanza. La corsa è cominciata con due colpi di bravura, quella di Boni e di Gasole. Il primo, che a dimostrazione delle sue reali doti si classificherà al terzo posto assoluto, ha buttato sulla tavola di gioco il suo asso di briscola nella iniziale prova di Cerda cogliendo di sorpresa tutti i pronosticati vincitori che evidentemente si erano prefissi il programma di prorogare il tentativo di lotta nelle prove più lunghe e più ardue. Più importante ed ambiziosa è stata quella del portacolori della Jolly che la malasorte ha poi estromesso dal raggio delle avanguardie quando la lotta per il primato è entrato nel vivo.

Onore al merito e riconoscimento pieno della malasorte ma non possiamo sottacere la brillante prova del vincitore Tabaton che dalla terza prova ha preso in mano le redini della gara per non più lasciarle.

Il pilota della Grifone (intenzionato anche quest'anno a dettar legge nel Trofeo) che si è aggiudicato quattro delle otto prove speciali effettuate alla decisa ricerca di un successo che tardava da un po' a venire, ha ritrovato sugli asfalti siciliani la forma dei giorni migliori disponendo a piacere per tre quarti di corsa di tutti i pur validi avversari.

Se Tabaton ha tenuto fede alle promesse della vigilia sarebbe ingiusto ed ingeneroso non porre in evidenza, oltre i citati, la brillante prova di un « neofita » del Trofeo, quel Cunico, che è stato per noi, un po' il vero leit-motiv della corsa proponendo la sua candidatura alla vittoria e dimostrando di essere un pilota del quale tutti dovranno temere.

Ancora restando ai protagonisti reali o mancati occorre ricordare le buone prestazioni dei già noti Simontacchi, Cappelli, Del Prete, Capone, Corredig, Pelli, Mirri (il quale anche quest'anno sembra debba essere perseguitato dalla dea sfortunata se è riuscito a forare ben quattro volte).

La corsa era iniziata, come detto, con l'attacco di Boni, ma dopo due speciali in testa c'erano Gasole alla pari di Capone, poi Tabaton, indi Boni, Simontacchi, Cunico, Mirri, Pelli e Bovati. La terza prova è comunque decisiva: Gasole fora e perde 8 minuti, Capone si ritira, Simontacchi rompe un semiasse, Mirri fora due volte e perde 7', Boni è un po' in ritardo. Da questo momento per Tabaton si tratta solo di controllare Cunico. Quando scoppia la bufera tutto si tinge di giallo. Molti per passare imitano l'intuizione del « vecchio » Gianmarini che attacca lo starter e scende a spingere assieme al copilota. I minuti di ritardo fioccano per tutti e la classifica prende il suo volto definitivo anche se, poi, all'arrivo si scopre che la Baresi, che non ha il tempo in due prove (così come altri) è davanti a gente regolarmente arrivata. Mah...

Carlo Burlando

NAIROBI - Il Safari 1978 prometteva già dall'esordio di diventare un duello appassionante: Datsun, Mercedes, Peugeot e Porsche si sono presentate ottimamente equipaggiate. La Datsun ha fatto affidamento su una squadra di esperti in campo Safari, con Aaltonen, Kallstrom, e Mehta e Remthulla, sui due tipi diversi della Datsun, 160J e 710 con motori identici da 180 CV. Erano a disposizione circa 350 gomme Dunlop.

La Mercedes metteva a disposizione di quattro piloti « privati » quattro 280E: il quattro volte vincitore del Safari Joginder Singh era, nel team « ufficioso » Mercedes, il pilota numero uno, davanti a Cowan, Fowkes e Zasada. Naturalmente l'esperta organizzazione Singh appoggiava la Mercedes. Il direttore sportivo in questa occasione, Erich Waxenberger, che è capo reparto per sviluppi speciali della fabbrica, ha inoltre noleggiato subito due elicotteri per poter meglio assistere il suo team. La Mercedes ha acquistato il bel numero di 500 gomme dalla Pirelli al prezzo di unità di 200.000 l'una; chi vuole credere ancora ad un assi-



Per Nicolas il '78 sta diventando d'oro, adesso ha già fatto il bis, ma pare intenzionato alla tripletta

stenza ai privati con un tale impegno, farebbe meglio di farsi subito visitare da uno psichiatra.

La Peugeot ha mandato tre Coupé V6 (225 CV) per Lampinen, Nicolas e Makinen nella « battaglia del Safari », mentre il veterano Shankland ha ricevuto solo una berlina 504 da 170 CV. La Michelin ha messo a disposizione circa 400 gomme Nora, in due mescole.

Ma era la Porsche che veniva considerata come la grande favorita. Con due 911 da 250 CV, e con Waldegaard e Preston come piloti, praticamente non poteva andare storto niente. Il direttore sportivo Manfred Jantke era molto fiducioso, prima della partenza per questa terza prova mondiale: « Abbiamo con la Porsche certamente la macchina migliore, e con il vincitore dell'anno scorso certamente anche il miglior pilota. Ci manca, dopo tanti successi, solo il trofeo del Safari. Ma qui ci sono cento possibilità di fallire ».

Tra parentesi, Waldegaard ha incassato per questi 5000 km di corsa per la savana, 25.000 marchi, circa 10 milioni.

Joginder Singh aveva un'opinione diversa da quella di Jantke: « La Porsche ha messo molta, troppa tecnica nelle sue macchine, questo le

AUTO SPRI NT

Classico passaggio sulla prova speciale della Ferla, al Rally di Sicilia, diventato quest'anno Targa Florio, dell'equipaggio vincitore, Tony Carrello e Maurizio Perissinot che con la loro Lancia Stratos sono adesso anche leaders europei



perfetta.

051/

