AUTO SPRINT

ANNO XV 1-8 aprile 1975 L. 350

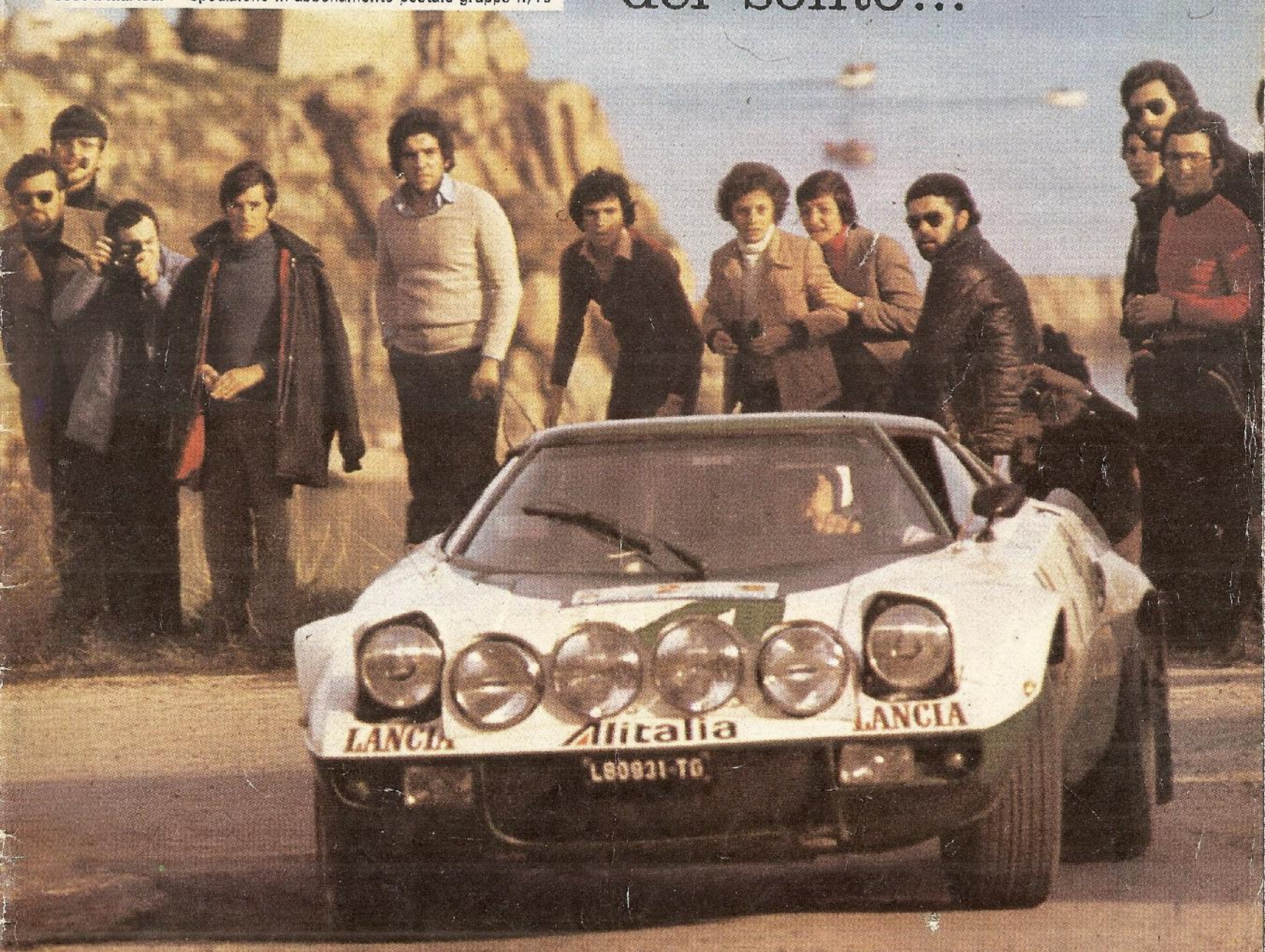
N. 14 settimanale di automobilismo

esce il martedì spedizione in abbonamento postale gruppo II/70

PINTO ripaga (in parte) in SICILIA della resa LANCIA ad ANDERSSON nel SAFARI (Munari 2°, Waldegaard 3°)

STRATOS:

un pò PEUGEOT del solito...



A parziale consolazione del mancato « en plein » al Safari, dove ha vinto la Peugeot, la Lancia si è consolata in Italia ribadendo il suo dominio in Sicilia, dove Lele Pinto dopo un anno è tornato al successo con la Lancia. Eccolo con la sua Stratos impegnato nella prova della Feria, sopra Cefalù

F.2 sempre blu: LAFFITE bis

(Martini 3° a Thruxton)

PINTO e BERNACCHINI hanno però tirato un sospiro quando è sparita la PORSCHE di CAMBIAGHI

Arnaldo Bernacchini e Raffaele Pinto, vincitori con la Lancia Stratos Alitalia del 4° rally di Sicilia, festeggiati all'arrivo. A destra, la Porsche Carrera di Cambiaghi-Bertocci, ritirati quando erano secondi assoluti e minacciosi

Poker LANCIA in Sicilia

SPECIALE AUTOSPRINT

CEFALU' - La Lancia, sulle strade siciliane, in questo periodo è imbattibile, come lo era anni addietro, sul medesimo scenario delle Madonie, della indimenticabile Targa Florio, la Porsche. Quattro edizioni del rally di Sicilia, e altrettanti attestati, oltre all'exploit conseguito da Munari-Ballestrieri, con la Stratos, a Cerda. Insomma, un curriculum di tutto rispetto.

La Stratos-Alitalia, ha passeggiato, con l'affiatatissimo equipaggio Pinto-Bernacchini, dimostrandosi ancora una volta, vettura omogenea, dalla invidiabile tenuta di strada, praticamente indistruttibile. Oltre alla cavalcata vittoriosa della vettura favorita, si è registrato l'acuto, perfettamente intonato, della Beta Coupé-Alitalia, con a bordo il rientrante, ma scetenato Pregliasco, assistito dal dinamico Sodano, un en plein, stuzzicante.

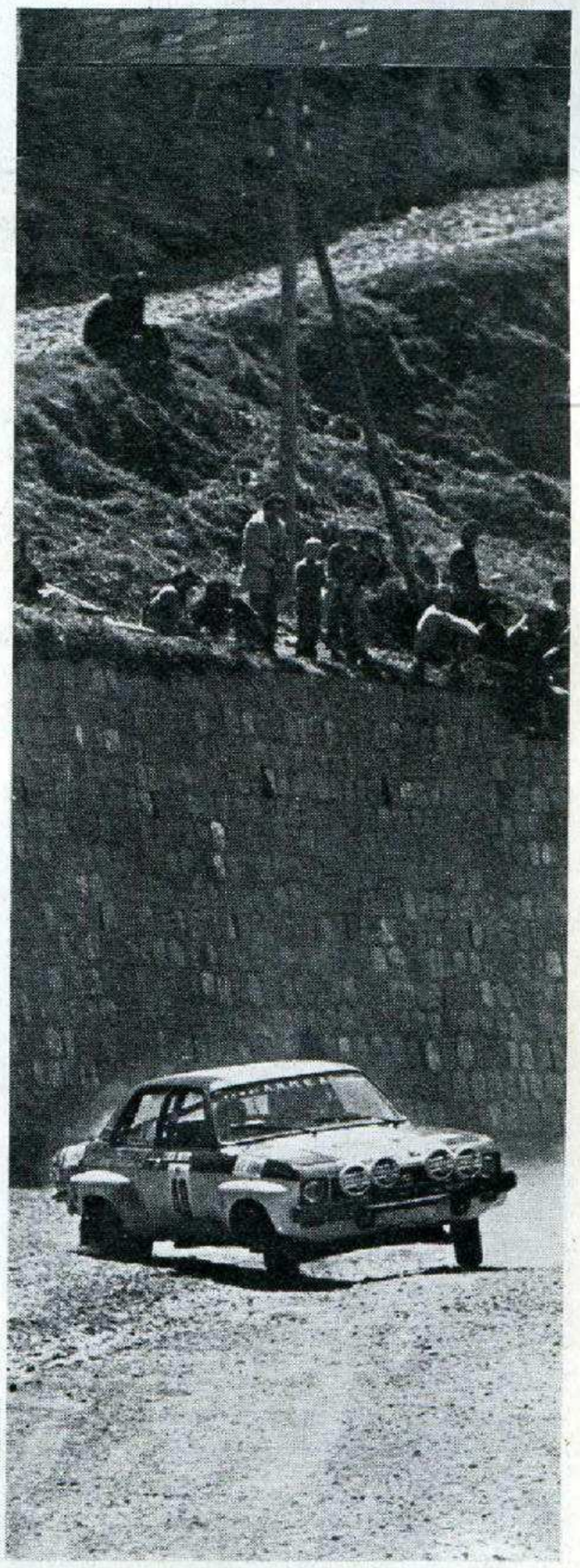
Pinto-Bernacchini hanno recitato un ruolo preminente, aggiudicandosi ben quindici delle diciotto prove speciali, meritando all'unanimità l'alloro: con oltre 5 minuti di vantaggio nel responso cronometrico finale.

E' piaciuto questo rally, perfino ai piloti di gruppo uno, perché le strade siciliane, sembrano fatte su misura, per corse di tale genere: invogliano, stimolando chiunque. Se non fosse per la difficoltà di reperire sterrati, il rally meriterebbe un occhio di riguardo dalla FIA, circa la ventilata assegnazione della validità europea alla manifestazione organizzata dall'Automobile Club Palermo.

Vaccarella uomo PR

L'unico appunto da muovere riguarda l'eccessivo squilibrio in percentuale fra prove speciali su asfalto e prove speciali su sterrato: rapporto di 9 a 2, per essere precisi. Vaccarella, non si stancava di sottolineare la validità tecnica del rally: «*Trovatemi un solo pilota che abbia da ridire sulla gara*(!)». Anche l'avvocato Aleffi ha espresso elogi: «*E' finita l'era del rally-scassamacchine. La formula del rally siciliano, entusiasma perchè, fra l'altro. è molto veloce. Poi, devo aggiungere, di non avere mai visto tanta gente, in partenza, o lungo il percorso. Il pubblico ha fatto ala alle vetture, per svariati chilometri. Per non parlare, poi, dei paesi attraversati. Tutti in piazza, ad assistere al carosello* ».

Molto atteso il debutto italiano delle Alfette coupè, dopo le gare all'estero. Senza alcuni fattori imprevedibili, l'equipaggio di Ballestrieri-Gigli, calcolando cioè il tempo sprecato, avrebbe potuto concludere la gara in un posto migliore, affrettando così l'escalation nel settore rallystico. Purtroppo l'Alfetta, ancora in verde età, si è piazzata soltanto quarta, pronta, comunque, per spiccare il volo, nelle prossime uscite, preceduta dalla Lancia Stratos di De Eccher-Breggion. Al quinto posto, Svizzero-Masetto, sempre su Alfetta Coupé. L'oscar della sfortuna spetta alla Porsche Carrera di Cambiaghi-Bertocchi, tradita da una galeotta valvola, subito dopo la conclusione della prova di Lascari. Per buona parte della gara, si era, infatti, mantenuta nelle immediate posizioni di rincalzo, mettendo in mostra una regolarità encomiabile. Autentica rivelazione la coppia « Teo »-Bocca (ma « Teo » non è che lo pseudonimo di un noto pilota veneto attualmente militare) su Porsche Carrera, emersi nel finale, con piglio deciso. La simpatica e temibile coppia Presotto-Perissinot, entrambi di Pordenone, hanno avuto il merito di piazzare al settimo posto assoluto, l'Opel Commodore, fra l'altro prima vettura del gruppo uno, a conferma di una duttilità non comune.



La guida piuttosto decisa che vediamo in questa foto ha portato l'Ascona gruppo 2 dei fratelli Betti al decimo posto (foto Cavicchi)

Un premio alla prudenza

Dopo il delineamento delle posizioni di testa. si è sviluppata una lotta ac.cesa e incertissima fra Presotto, Brai e Fagnola, lotta che con il trascorrere delle ore è svanita del tutto a causa del ritiro di Brai dovuto a un guasto meccanico, a Polizzi e successivamente di Fagnola. Uscendo in molti dalla scena, si sono fatti avanti gli equipaggi più lenti e prudenti.

Il rally, è andato avanti, senza stanchezza, verso la più logica delle conclusioni: un nuovo successo delle Lancia Stratos.

Temevano la neve, ma c'era scirocco

● PALERMO - Altro che neve e pioggia, come nell'immediata vigilia. E' arrivato perfino lo scirocco. Sono rimasti così inutilizzati, all'interno dei furgoni di assistenza, gli innumerevoli pneumatici chiodati da utilizzarsi addirittura su fondo ghiacciato.

● Bonamico aveva un diavolo per capello: si lamentava per avere ricevuto poca assistenza dalla Opel.

● Un concorrente di Ragusa ha prenotato per lui e il suo seguito di meccanici ben undici camere in un hotel di Cefalù. A fine gara, nell'albergo, non si era presentato nessuno della affollata comitiva.

● Efficiente e rapido il servizio cronometraggio, caposervizio Walter Barraja. Non è mancata la contestazione per un tempo, quello di Pregliasco, nella prima prova speciale.

LA CRONACA

Nemmeno alla TARGA tanta folla!

CEFALU' - Secondo una affrettata stima della polizia stradale al Rally di Sicilia, considerando anche i diversi centri abitati attraversati dai settanta equipaggi partecipanti, hanno fatto da cornice, diecine di migliaia di spettatori. Tenendo, poi, presente l'enorme folla entusiasta di Palermo, si può azzardare, senza esagerare troppo, che questo 4.o Rally ha avuto più spettatori (anche se occasionali), di qualsiasi altra competizione motoristica disputatasi in Sicila, Targa Florio degli anni d'oro compresa. Vale a dire, di gran migliaia oltre il mezzo milione di spettatori.

Non si presentano al via, la Lancia Beta Coupè di Bagna-Rossi e la Stratos di Pelganta-Garzoglio. In piazza Politeama, la partenza si svolge in un clima caotico; ma i vigili urbani e le forze dell'ordine non potevano certo immaginarsi una simile « invasione ». Per una notte, il paragone con le partite di calcio negli stadi siciliani è tutto a favore dell'automobilismo.

La Lancia Stratos-Alitalia di Pinto-Bernacchini figurerà sempre al comando, ammuculando progressivamente vantaggio rispetto agli immediati equipaggi inseguitori.

Nelle prime due prove speciali (Termini e Montemaggiore), si trova in seconda posizione l'Alfetta coupè ufficiale di Ballestrieri-Gigli, quindi la Porsche-Carrera di Cambiaghi-Bertocci (questa fase iniziale si dimostra tremendamente selettiva tanto che nove vetture sono costrette al ritiro. L'equipaggio femminile Anna Cambiaghi-Luana Vanzi (AR Alfetta Coupè) per noie meccaniche, prima ancora di effettuare la prova « A », « Iccudrac »-Cislaghi (la fiammante Porsche-Carrera esce fuori strada, danneggiando il cofano e rimanendo senza la fanaleria supplementare). Prima della gara, questa vettura disponeva di un cambio non perfettamente inquadrato, motivo per il quale il noto ingegnere palermitano, si era recato nell'officina della Lancia per ovviare, in tutta fretta, al guasto.

Poi ancora, Tabaton-Fornari (Fulvia HF per incidente), Brunetta-Bisol (Opel Commodore) in seguito ad un'uscita prima di arrivare alla prova speciale, Achilli-Pelli (Opel Ascona), Ambrogetti-Torriani (Beta Copè), Magnani-Defendenti, (Beta Coupè), Marino-Lo Jacono (Fulvia HF). (Inizia subito dopo la serie nera della De Tomaso Pantera, con l'abbandono forzato di Polese-Bonamigo con il motore che prende fuoco. Inoltre lo spoiler anteriore appare vistosamente danneggiato nella parte centrale.

Nella prova di Sclafani, retrocedono al quarto posto Ballestrieri-Gigli per una serie di contrattempi che, nel proseguio della gara rallenteranno purtroppo la marcia, fenomeno di surriscaldamento di natura imprecisata. Un mistero per Salvay che si orienterà per qualche impurità, presente nelle pompa della benzina. Foratura del pneumatico posteriore destro, con inevitabile toccatina. Questi in sintesi i guai. Roba di poco conto che non scalfisce minimamente i pregi della vettura milanese.

Al termine della terza prova, le rimanenti Pantere De Tomaso, quella di Pittoni-Zanetti e di « Apache »-De Luca, a causa dell'elevatissima temperatura raggiunta dall'acqua (si parla di 300°), rompono entrambe il motore. Per la precisione, la vettura di « Apache « era il muletto impiegato da Polese per gli allenamenti e in più ha lamentato noie alle gomme.

Qui sopra, **la Beta di Pregliasco, seconda.** A destra **Ballestrieri quarto con l'Alfetta e De Eccher terzo con la Lancia Stratos del Jolly Club**

A Polizzi, sull'unica prova su sterrato, s'impongono Cambiaghi-Bertocci precedendo Pregliasco-Sodano e i prudenti Pinto-Bernacchini. Dà forfait la Fulvia HF di Morreale-Miclei. A Collesano, si fa accanita la lotta fra Presotto-Perissinot (Opel Commodore), Brai-Rudy (Opel Commodore), Fagnola-Novarese (AR GTV), Bianchi-Silva (Porsche Carrera), e Brambilla-Mosconi (AR GTV).

Abbadonano la gara Cuttitta-Della Vedova (Beta Coupè), Bruno-Attardi (Fiat 128 Rally), Lo Jacono-Carducci (Opel Ascona), Carabillò-Mitra (Fiat 128 Special).

Si sale ancora sul livello del mare, per effettuare la prova di Piano Zucchi al termine della quale si assestano le posizioni di testa nella graduatoria provvisoria, posizioni che rimarranno invariate per le nove prove successive: Pinto-Bernacchini, Pregliasco-Sodano, Cambiaghi-Bertocci e De Eccher-Breggion. Nel tratto in discesa, la Porsche Carrera di Runfola-Micciché, in seguito ad un derapage non riuscito, esce dalla careggiata volando nel sottostante fossato.

Da segnalare l'ottimo comportamento degli avvocati palermitani Restivo-Ajala (debuttante ma promettente) su Fiat 124 ST. Poi a Collesano si rompeva il tappo dell'olio del differenziale e quindi rientravano al centro-classifiche. Erano in diciassettesima posizione.

Per guasti meccanici, gettano la spugna De Stefano-Grasso (Beta Coupè), « Pablos »-Composto (Fulvia HF). Spataforo-Salamone (Renault R 12 Gordini) e i signori Fatta (A 110 P).

Nella prova della Ferla, dopo 384 Km. esce fuori strada, l'Alfetta Coupè di Dall'Ava-Maiga, sino a quel momento assai regolari (tredicesima posizione). Tony Carello (Beta Coupè) seguono medesima sorte.

A Finale, dopo 406 Km., nuovi ritiri da segnalare: Bonamico-Murcia (Opel Ascona), comportatosi sino a quel momento con il massimo onore, Picciurro-Ribaudo (Simca Rally 2).

Da questo momento il vantaggio di Pinto-Bernacchini assume caratteri vistosi: circa 6'30". Per una valvola, la Porsche Carrera di Cambiaghi-Bertocci inizia a perdere potenza. Dapprima retrocede in quarta posizione per poi arrestarsi definitivamente dopo 574 Km. di gara. La posizione viene così presa dall'Alfetta Coupè di Ballestrieri-Gigli.

Sfortunati Fagnola-Novarese, per il motore fuori uso, abbandonano la lotta. L'unica BMW 2002 TI quella di Pirainoli Castri si ritira a Lasciari, così pure la Fiat 128 Coupè di Punzo-Salamone.

A causa dello scirocco la temperatura sale vertiginosamente e intorno a mezzogiorno si registrano punte di 25-28 gradi. Ormai, siamo nell'epilogo, e la posizioni sono abbastanza delineate nei vari gruppi e nelle varie classi e nelle ultime due prove speciali non avvengono mutamenti sostanziali. Pregliasco-Sodano, si concedono il lusso di aggiudicarsi l'ultima prova.

Nel gruppo 3 si avvia a un meritato successo la Porsche Carrera dei bravi Bianchi-Silva, inseguita a debita distanza da analoga vettura, quella di Barrapa (presidente della scuderia Ateneo, sodalizio con il maggiore numero di vetture schierate in partenza)-Barbato. Nella classe fino a 1600 prosegue lo show dell'Alpine A-110 con Di Lorenzo-Schermi.

Nel gruppo due oltre 1600 supremazia evidente delle Alfa Romeo: l'Alfetta Coupè di Ballestrieri-Gigli e l'AR GT di Svizzero-Masetto, si apprestano a concludere nel migliore dei modi la gara.

L'Opel Commodore di Presotto-Perissinot tiene largamente sotto controllo l'Alfa Romeo GTV di Brambilla-Mosconi nel gruppo uno. Schiacciante affermazione dell'Alfasud TI di Ormezzano-Cartotto nella classe da 1151 a 1300, e dodicesimi assoluti. Nella classe fino a 1150, in evidenza la A 112 di Veninata-Casì. Il rally si avvia qiundi alla conclusione in maniera scontata, con circa un'ora di ritardo.

Vincenzo Bajardi

4° RALLY INTERNAZIONALE DI SICILIA PROVA VALIDA PER IL CAMPIONATO ITALIANO PALERMO-CEFALÙ 28-29 MARZO 1975
CLASSIFICA GENERALE

1. Pinto-Bernacchini (Lancia Stratos) 3.12'39"; 2. Pregliasco-Sodano (Lancia Beta coupé) 3.17'50"; 3. De Eccher-Breggion (Lancia Stratos) 3.19'17"; 4. Ballestrieri-Gigli (A.R. Alfetta GT) 3.20'48 (1° G. 2); 5. Svizzero-Masetto (A.R. Alfetta GT) 3.23'35"; 6. «Teo»-Bocca (Porsche Carrera) 3.24'28"; 7. Presotto-Peressinot (Opel Commodore) 3.26'22' (1° G. 1); 8. Bianchi-Silva (Porsche Carrera) 3.27'52" (1° G. 3); 9. Brambilla-Mosconi (A.R. GTV) 3.28'27"; 10. Betti - Betti (Opel Ascona) 3.31'36"; 11. «Lucky »-« Fredi» (Opel Ascona) 3.33'44"; 12. Ormezzano-Cartotto (A.R. Alfasud TI) 3.33'47"; 13. Barraja-Barbato (Porsche Carrera) 3.38'40"; 14. Di Lorenzo-Schermi (Alpine A 110) 3.51'49"; 15. Dell'Aira-Piraino (Fiat 128 coupé) 3.53'50"; 16. Crescimanno-Cinà (Simca Rally 2) 3.56'02"; 17. Bordonaro-Marino (Renault R 12 Gord.) 3.56'08"; 18. Sganzetta-Piasentà (A.R. Alfetta) 3.57'24" 19. Schininà-Monaco (Fiat 128 coupé) 3.57'53" 20. Sajeva - Bertolini (Lancia Fulvia HF) 4.00'35"; 21. De Pasquale-Giacalone (Fiat 128 sport) 4.01'17"; 22. Martorana-Prisinzano (Fiat 124 Spider) 4.01'54"; 23. Pericò-Anselmi (Ford Mexico) 4.05'50"; 24. « Joker »-« Che » (Lancia Fulvia HF) 4.10'32"; 25. Fatta-Fatta (Alpine A 110 SP) 4.12'35"; 26. Veninata-Cassì (A. 112) 4.22'28"; 27. Pensabene-Picone (A.R. Alfasud TI) 4.24'29"; 28. Arezzi-Schembari (Innoc. Mini cooper) 4.25'03"; 29. Cutello-Rizzone (Fiat 127) 4.27'09"; 30. Leo-Galati (Lancia Fulvia HF) 4.27'09"; 31. Cappello-Prestipino (Fiat 128 coupé) 4.27'57"; 32. Martines - Currieri (Fiat 128 coupé) 4.31'53"; 33. Piazza-Montalto (Fiat 128 coupé) 4.36'01"; 34. Campisi-Bellomare (Fiat 124 spider) 4.51'48"; 35. Mazzola-D'Amico (Fiat X 1/9) 5.16'48".

16 speciali per PINTO

(A) - 1. Pinto 7'52"; 2. Ballestrieri 7'58"; 3. Cambiaghi 8"00"; 4. Dall'Ava 8'08"; 5. De Eccher 8'07".
(B) - 1. Pinto 13'43"; 2. Pregliasco 13'53"; 3. Ballestrieri 13'57"; 4. De Eccher 14'04"; 5. Svizzero 14'33".
(C) - 1. Pinto 5'58"; 2. De Eccher 6'03"; 3. Cambiaghi R. 6'04"; 4. Pregliasco 6'08"; 5. Svizzero 6'17".
(D) - 1. Cambiaghi R. 12'07"; 2. Pregliasco 12'08"; 3. Pinto 12'26"; 4. Svizzero 12'44"; 5. « Teo » 12'46".
(E) - 1. Pinto 12'; 2. Pregliasco 12'14"; 3. Cambiaghi R. 12'38"; 4. Ballestrieri 12'43"; 5. De Eccher 12'52".
(F) - 1. Pinto 18'06"; 2. Pregliasco 18'21"; 3. Cambiaghi R. 18'44"; 4. De Eccher 19'08"; 5. Ballestrieri 19'05".
(G) - 1. Pinto 6'21"; 2. Pregliasco 6'30"; 3. Ballestrieri 6'31"; 4. De Eccher 6'33"; 5. Cambiaghi R. 6'39".
(H) - 1. Pregliasco 12'59"; 2. Pinto 13'; 3. De Eccher 13'13"; 4. Cambiaghi R. 13'14"; 5. Ballestrieri 13'33".
(I) - 1. Pinto 7'15"; 2. De Eccher 7'18"; 3. Pregliasco 7'18"; 4. Cambiaghi R. 7'35"; 5. Dall'Ava 7'38".
(L) - 1. Pinto 6'; 2. Pregliasco 6'05"; 3. Ballestrieri 6'13"; 4. Cambiaghi R. 6'14"; 5. De Eccher 6'16".
(M) - 1. Pinto 8'18"; 2. Pregliasco 8'30"; 3. De Eccher 8'31"; 4. Ballestrieri 8'36"; 5. Cambiaghi R. 8'45".
(N) - 1. Pinto 14'20"; 2. De Eccher 14'24"; 3. Pregliasco 14'32"; 4. Ballestrieri 14'52"; 5. Cambiaghi 14'53".
(O) - 1. Pinto 11'51"; 2. Pregliasco 11'58"; 3. Cambiaghi R. 12'21"; 4. Ballestrieri 12'32"; 5. « Teo » 12'38".
(P) - 1. Pinto 11'58"; 2. Pregliasco 12'07"; 3. De Eccher 12'25"; 4. Ballestrieri 12'41"; 5. Presotto 12'44".
(Q) - 1. Pinto 22'08"; 2. Ballestrieri 23'11"; 3. Svizzera 23'30"; 4. Presotto 23'33"; 5. De Eccher 23'44".
(R) - 1. Pinto 7'07"; 2. Pregliasco 7'16"; 3. De Eccher 7'43"; 4. Ballestrieri 7'45"; 5. Svizzero 7'50".
(S) - ANNULLATA
(T) - 1. Pinto 6'27"; 2. Pregliasco 6'38"; 3. De Eccher 6'42"; 4. Ballestrieri 7'13"; 5. Svizzero 7'14".
(U) - 1. Pinto 6'12"; 2. Pregliasco 6'14"; 3. De Eccher 6'17"; 4. Ballestrieri 6'18"; 5. Svizzero 6'34".

Si era persa una STRATOS...

● La prova di Piano Zucchi è stata annullata perché la vettura chiudi-pista, una Stratos, si è smarrita lungo la marcia di avvicinamento. I radioamatori hanno girato subito alla direzione corse le lamentele dei piloti per la snervante attesa.