SUL PODIO DI BIELLA LA MATTATRICE COPPIA OPEL SEMBRAVA NON GIOIRE: RIPENSAVANO ALL'ELBA?

Gli scongiuri di CERRATO

BIELLA - All'una di notte mentre i meccanici di Conrero erano impegnatissimi a sfruttare i 15 minuti a disposizione nell'ultimo parco lavori, quello di Adorno Micca, per dare una controllata il più generale possibile all'Ascona con il numero 3 sulle portiere, chi chiedeva a Dario Cerrato come stessero andando le cose per lui e per Lucio Guizzardi che su quella macchina ci stavano correndo da 15 ore si sentiva rispondere un disarmante **« male, va male per noi... »**. Eppure erano in testa da 17 speciali. Saldamente, sempre più saldamente fin dalla partenza con un vantaggio che era ormai dell'ordine dei due minuti e mezzo e non mancavano che quattro prove alla fine. Il problema per i due dell'Opel erano appunto queste 4 prove alla fine, che per loro diventavano spettrali, paralizzanti. C'era da capirli. Il ricordo del finale al Ciocco non poteva essere cancellato. Qui come allora avevano dietro Vudafieri con un ritardo praticamente uguale e il terzo era di nuovo « Tony ». Questa volta invece, la ruota — come si dice — doveva finalmente girare a loro favore e per Cerrato e Guizzardi è arrivato il momento di cominciare a riscuotere qualcosa di veramente concreto. Qualcosa che resta, come la prima vittoria in una prova di campionato italiano. E' una vittoria che non fa proprio una grinza anche se gli interessati, a botta calda, non ce l'hanno fatta a gustarla come si deve perché per loro il rituale del palco di arrivo con le pacche sulle spalle e tutto quello che abitualmente c'è dietro a una vittoria ha avuto quel sapore un po' amarognolo del film già visto. Un film bello si intende ma già visto. Il replay dell' Elba insomma...

Poi le verifiche tecniche. Hai un bel sapere che la macchina è regolare ma quando sei stato scottato si sa che anche l'acqua fredda fa un po' paura. Paura fasulla però come quella di « Tony » e « Rudy » nell' immediato post-colline di Romagna. Più serie caso mai, le paure che in gara hanno avuto proprio « Tony » e « Rudy », che a un certo momento quando la loro Ascona alternava momenti di funzionamento regolare ad apparentemente inspiegabili ammutolimenti hanno pensato di abbandonare. La spiegazione dell' arcano, un pezzo di nastro adesivo finito chissà come in un tubo dell'alimentazione otturandolo, ha sistemato tutto giusto in tempo per fare scordare a « Tony » per un paio di ore quella debilitante influenza che lo ha accompagnato in gara e come la cronaca spiega ne è venuto fuori un finale sconsigliato ai deboli di cuore per il terzo posto.

Tra le due Ascona la 131 di Vudafieri. Non la solita, ma quella usata a Radicofani da Andrea Zanussi, una macchina che nel pomeriggio prima del via, in 5 ore, Mauro Nocentini con Rizzi, De Luca, Bartolini, Danova, Casaldoni e Lupo hanno vivisezionato e praticamente rifatto portandola a un livello di competitività più che accettabile. A esaltarla poi ci ha pensato « Vuda » con una gara strepitosa e impostata in modo tatticamente opposto alle sue abitudini. Perché nel biellese lui è costantemente andato all'attacco con risultati che si commentano ampiamente da soli. Dato per scontato che contro le Opel (e si vede quanto i pronostici di Giulio Pensi che a inizio stagione ammoniva tutti sul fatto che Conrero ce l'avrebbe fatta a rendere la macchina competitiva in sei mesi, fossero azzeccati) oggi le 131 sul piano delle prestazioni non hanno grandi chances. Vudafieri non poteva fare di più. Nessuno al suo posto avrebbe potuto farlo.

Discorso che vale anche per Ormezzano con la Turbodelta. Uno come lui che corre piuttosto raramente (e non si capisce neppure bene perché) ha lottato da leone fino all'ultimo metro di P. S. Un piccolo secondo ha fatto la felicità (parziale) di « To-

CONTINUA A PAGINA 68

Guido Rancati

A sinistra, **Tito Cane con la Talbot battuto a Biella da Carrotta.** Sopra, **Ormezzano con l'Alfetta...**

Left, Tito Cane with the Talbot, beaten at Biella by Carrotta. **Above,** Ormezzano with his Alfetta

della stupenda gara di Toivonen, un grosso incidente ha eliminato la Talbot azzurro-bianco; mentre Vatanen ha iniziato un attacco che ha ridotto il margine di vantaggio di Alen di due secondi. Makinen è ora salito al 10. posto, ma poi è stato attardato da nole con le gomme, permettendo che la Lada privata di Hamalainen occupasse momentaneamente il suo posto.

Tra tempeste di pioggia il rally è tornato a Jyvaskyla alla fine della prima tappa alle 8,30 per una sosta di sei ore, e il vantaggio in testa di Alen a quel punto era già di quasi 1 minuto e 15. 92 macchine rimanevano ancora in gara.

Ecco l'ordine: Alen 1.50'17'', Vatanen 1.51'30'', Mikkola 1.53'37'', Kullang 1.54' 24'', Eklund 1.55'29'', Johansson 1.56'03'', Salonen (1. gr. 2) 1.56'57'', Lasse Lampi (Escort RS gr. 4) 1'57'08'', Laine 1.59'20'' e Pitkanen 2.01'29''. Vilponen era 11. e Luc 15.

Almeno non pioveva alla partenza per la seconda tappa, ma il vento era umido e la gente del posto si aspettava nebbia e una notte fredda. La prima speciale si è disputata al centro della città e poiché le gomme da corsa sono vietate dal regolamento, molti piloti hanno usato gomme del tipo Dunlop A2 o Michelin TB.

Durante le speciali del pomeriggio non è successo molto di importante e quando i piloti sono arrivati alla sosta della sera a Suonenjoki, c'era un'aria di noia. Alen aveva un vantaggio di 1'15'' su Vatanen, Mikkola era a 3 minuti e l'unico interesse era costituito da Kullang, che si trovava solo a 30'' da Mikkola.

Nella trentunesima speciale la Toyota di Hannu Mikkola si è fermata senza preavviso poco dopo il via per rottura di un semiasse e poi durante la speciale Anders Kullang è uscito di strada. E' tornato a Jyvaskyla ancora curioso per sapere che cosa fosse successo. Arrivando ad una curva veloce, si è accorto che la sua Ascona ha cominciato a voltare senza preavviso. E' volata fuori e fortunatamente si è fermata senza danni. Esaminando la macchina, si è scoperto che due gomme si erano sgonfiate e Kullang ritiene che una si fosse sgonfiata da tempo. Perciò in una sola speciale il terzo e quarto assoluto sono usciti di gara.

Era difficile sapere chi fosse ora terzo. Di fatto era Eklund, seguito da un altro svedese al quarto posto, Johansson. Rainio stava rimontando dopo il lungo ritardo nella prima metà del rally, ma Mikkola si è nuovamente fermato, questa volta perché era rimasto senza benzina nella sua Triumph. Ci sono voluti 25 minuti per trovare della benzina e così ha deciso di ritirarsi. L'ultimo ritiro dei primi era quello della emozionante piccola Ritmo. Laine era arrivato fino in settima posizione, sebbene la macchina sviluppasse solo 140 CV, ma d'un tratto il motore si è fermato, evidentemente per noie all'impianto elettrico. Pianta ha esaminato la macchina e ha pensato che forse si fosse rotta la guarnizione di testa.

L'ultima mattinata era soleggiata. Ad Alen questa vittoria ha dato giusto quell'impulso di cui la sua carriera aveva bisogno, quest'anno, ma forse l'uomo più felice è stato Eklund. La Triumph non è mai stata la macchina più facile per i rallies internazionali e Eklund, non ostante la sua guida decisa, è riuscito solo una volta ad ottenere un risultato di cui potesse essere fiero. Il suo terzo posto significa che è ora, di nuovo, un pilota con piena priorità A, alla pari dei migliori piloti del mondo.

Martin Holmes

Rally della LANA

29-31 agosto 1980

Gara nazionale valida per il campionato italiano

GRUPPO 1

Classe 1000: 1. (31) Sereno-Tinelli (A 112 Ab. 70 HP) 4.26'16''; 2. (32) Mello-Crestani (Fiat 127 Sport) a 28''; 3. (34) Forciniti-Gentile (Fiat 127 Sport) a 1'45''; 4. (37) Benazzo-Montin (Fiat 127 Sport) a 4'53''; 5. (38) Chiomio-Pellegrino (Peugeot 104 ZS) 5'36''; 6. (43) « Vion »-Bertaglia (Peugeot 104 ZS) a 15'12''; 7. (44) Craveri-Fenoglio (A 112 Ab. 58 HP) a 15'50''; 8. (45) Chielmi-Colzani (Fiat 127 Sport) a 17' 46''; 9. (46) Rolando-Boschetto (Fiat 127 Sport) a 17'46''; 10. (47) Olivero-Paciello (Peugeot 104 ZS) 21'09''; 11. (48) Pillon-Bolla (A 112 Ab. 70 HP) a 21'55''; 12. (53) Pastorino-Sini (Fiat 127 Sport) a 38'32''; 13. (57) Ferrero-Lano (A 112 Ab. 58 HP) a 1.18'27.

Classe 1300: 1. (54) Caucino-Manacorda (Simca Rally 2) 4.19'37''; 2. (56) De Filippi-Bruno (Innoc. De Tomaso)

Classe 1600: 1. (18) Bigo-Murleri (VW Golf GTI) 4.10'03''; 2. (23) Porta-Balloni (VW Golf GTI) a 5''03; 3. (25) Cavagion-Bovo (Talbot Sunbeam) a 7'' 56; 4. (28) Zenere-Segato (Talbot Sunbeam) a 13''26; 5. (29) Xeria-Savoia (Talbot Sunbeam) a 13''43; 6. (30) Baroschi-Omodei (Talbot Sunbeam) a 13'' 46; 7. (40) Salvetti-Cavallari (Talbot Sunbeam) a 21''00; 8. (41) Malacarne-Pastorino (Talbot Sunbeam) a 22''53; 9. (51) Cespoli-Pugno (Scirocco GTI).

Classe 2000: 1. (12) Bentivogli-Valbonett (Ford Escort RS) 4.01'19''; 2. (17) Panzera-Lanza (Opel Kadett GTE) a 5''44; 3. (21) Pinzano-Racca (Opel Kadett GTE) a 10''38; 4. (22) Perego-Amati (Opel Kadett GTE) a 12''45; 5. (27) Giuliano-Audero (Opel Kadett GTE) a 19''15; 6. (35) Caberlon-Barbotti (Kadett GTE).

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. (36) Guerra-Piacentini (Fiat 127 L) 4.28'39''; 2. (39) Vidori-Cartasegna (A 112 Ab. 70 HP) a 1''29; 3. (42) Corti-Mazzassa (Fiat 127 L) a 10''28; 4. (53) Madau-Madau (A 112 Ab. 70 HP) a 20''12; 5. (52) Nardin-Doliana (Fiat 127) a 24''48; 6. (55) Benotti-Cirillo (Fiat Ritmo 60) a 41''43.

Classe 1300: 1. (26) Motta-Maiorana (Fiat 128) 4.20'17''; 2. (45) Luban.-Gilardi (Alfasud TI) a 26''33.

Classe 1600: 1. (14) Ricci-Bignardi (Talbot Sunbeam) 4.03'53''; 2. (15) Curati-Castiglione (Talbot Sunbeam) a 38''; 3. (19) Zuccarello-Cilano (Renault R5) a 7'08''; 4. (20) Grandini-Ciabatti (Renault R5 Alp.) a 7'24''; 5. (33) Parlamento-Mantegazz (Fiat Ritmo) a 21'42''.

Classe 2000: 1. (5) Carrotta-Gattuccio (Opel Ascona 2000) 3.47'28''; 2. (7) Blasion-Sivlero (Opel Ascona 2000) a 3'31''; 3. (13) Isabella-Bechis (Opel Kadett GTE) a 16'24''; 4. (16) Ghiotti-Maccario (Opel Kadett GTE) a 17'51''; 5. (24) Fadini-Finocchio (Opel Kadett).

Classe oltre 2000: 1. (6) Cane Orlando (Talb. Lotus 2200) 3.47'48''.

GRUPPO 3

Classe 3000: 1. (8) Palladini-Scaramuzzi (Porsche 2700) 3.54'21''; 2. (9) Sassone-D'Angelo (Porsche 2700) a 36''; 3. (11) Borrione-Gubernatti (Porsche Car. 2700) a 5'20''.

GRUPPO 4

Classe 2000: 1. (2) Vudafieri-Penariol (Fiat 131 Abarth) 3.40''49''; 2. (10) De Paoli-Ercole (Fiat 131 Abarth) a 15''29.

Classe oltre 2000: 1. (1) Cerrato-Guizzardi (Opel Ascona 2400) 3.38'19''; 2 (3) « Tony »-« Rudy » (Opel Ascona 2400) a 3'05''; 3. (4) Ormezzano-Scabini (Alfetta Turbo) a 3'06''.

TROFEO AUTOBIANCHI A 112

CLASSIFICA FINALE

1. Turri-Tromba 2'09'08''; 2. Cinotto-Mussa a 5''; 3. Pelli-Mariani a 11''; 4. Fabbri-Comandini a 56''; 5. Lupidi-Montenesi a 2'01''; 6. Zini-Zangrando a 2'06''; 7. Pizio-Ardizoia a 2'32''; 8. Lago-Francone a 3'58''; 9. Trombi-De Cesari a 4'02''; 10. Moretti-Cecchini a 4'16''; 11. Signori-Padoan a 4'37''; 12. Biondi-Rivoira a 4'50''; 13. Oppizzi-Gorini a 4'52''; 14. Godio-Guglielmetti a 5'30''; 15. Piazza-Fezzi a 5'57''; 16. Paganessi-Amati a 6'27''; 17. Tessarolo-Motta a 7'10''; 18. Tonetti-Baffara a 7'13''; 19. Conti-Necco a 7'23''; 20. Mancina-Poluzzi a 10'43''; 21. Leali-Pons a 13'18''; 22. Baratella-Cretier a 15'06''; 23. Ansaloni-Pozzoni a 15'45''; 24. Frattola-Bersani a 16'28''; 25. Masserini-Santi a 16'42''; 26. Salvo-Sanci a 21'52''; 27. Vedovello-Maggi a 22'29''; 28. Molinago-Bulla a 24'53''; 29. Campiglia-D'Esposito a 26'42''.