

Dai guai di Cinotto...

CONTINUAZ. DA PAG. 73

e la 131 di Laveris-Arkentis stentano ad andare in moto. Tony paga 1' di ritardo al C.O., il greco ben 2'30". L'ingegner Gumpert ordina a Cinotto di attaccare, convinto che, anche se la penalità non verrà revocata, la Quattro possa ancora recuperare il distacco. Il torinese vince le prime tre speciali e si porta a 5'11" da Tony. Kleint-Wanger, con ottime prestazioni a «S. Agata» e «San Giovanni», si avvicinano a soli 28" da Tony-Rudy, mentre Cinotto eredita il quinto posto di Laveris, ritiratosi per rottura di un semiasse. A «Le Cesane», Tony esce dalla prova con 16" su Ormezzano e 26" su Kleint, instandandosi nel vedere usare le gomme «Nora» da fango anziché le «TRX», visto che la neve tanto temuta si è sciolta del tutto sotto i raggi di un inatteso sole autunnale. Alla radio dell'assistenza Audi, Radaelli comunica l'amicamente: «Arriviamo molto piano, abbiamo rotto un manicotto del turbo»; Cinotto esce infatti dalla prova con 10 minuti di ritardo, dopo essersi fermato ad eseguire una riparazione volante. Il tempo perduto, più due minuti di ritardo pagati al controllo orario per permettere di sostituire il pezzo danneggiato, fanno scivolare l'Audi al decimo posto in classifica, mentre un super-Ormezzano, al volante di una Talbot nel pieno della forma, si porta a 8" da Kleint. I guai di Cinotto continuano e nella 17. PS, dopo pochi chilometri, si rompe un semiasse (dalla prossima gara le Quattro monteranno un nuovo tipo di semiasse, studiato apposta per ovviare alla fragilità mostrata da questo particolare in più di un'occasione), il che comporta un'aggiunta di 1'17" sul distacco già accumulato. Il ragazzo di casa Audi, ormai noto per il suo carattere freddo di fronte a qualsiasi imprevisto, ha un attimo di sconcerto e domanda al proprio team manager se è il caso di continuare la gara ma la risposta non lascia possibilità di scelta: «Vai, vinci tutte le speciali, sei libero di chiedere tutto alla macchina!». Cinotto continua quindi la gara, anche perché ha promesso ai suoi meccanici il premio in denaro in palio per il vincitore della gara-spettacolo, su circuito sterrato, che impegnerà a fine rally i primi venti giunti al traguardo.

Intanto è uscito di scena Ercolani, che si trovava in decima posizione, per capotamento.

Al «Monte Vicino» Tony, Kleint ed Ormezzano trovano una jeep cotromano e la Talbot si salva con una testa-coda. In un primo tempo pare che la prova debba venire annullata, dato che l'arrivata ha notato un ritardo nell'appostamento degli addetti al fine prova, poi viene invece deciso di accordare a tutti (a parte le Opel già uscite dalla prova), il tempo di Ormezzano.

Cinotto vince la diciannovesima PS, quindi realizza lo stesso tempo di Tony sullo «stretto» di «Paganico» e torna a vincere a «San Giovanni», dove Noverasco si ritira per la rottura del differenziale. A «Le Cesane» Tony e Cinotto hanno lo stesso tempo, mentre Kleint, che ha rotto un ammortizzatore, è quinto. Ormezzano-Berro passano quindi in seconda posizione, a 1'41" da Tony-Rudy e con 10" su Kleint-Wanger. Blason è quarto, davanti ad un regolare Ricci che paga lo scotto di una prolungata inattività, oltre ad una certa inesperienza su sterrato. Gerbino-Mollica, con la terza Talbot sono noni, complici i rapporti del cambio poco adatti al tipo di percorso e la conseguente mancanza di trazione. Cinotto vince a «Pietralata» davanti a Ormezzano e Blason, poi a «Monte vicino» il suo motore inizia a fare capricci e concede a Tony 21". Dopo pochi chilometri della speciale successiva, il motore della Quattro ammutolisce definitivamente precludendo quindi a coloro che erano visti all'unanimità come i favoriti della gara anche la possibilità di disputare il circuito finale. Tony-Rudy tirano i remi in barca ed amministrano, nelle ultime tre prove, il distacco che li separa da Ormezzano, che invece si scatenava per scongiurare un recupero di Kleint e vince le ultime due speciali. Blason-Siviero, che poco hanno potuto fare su una macchina troppo compromessa dalla botta di inizio gara (se non svolgere esperimenti con diversi tipi di gomme) sono quarti, davanti a Ricci, che conferma l'affidabilità delle piccole Talbot. In gruppo 1 successo di Bentivogli, settimo assoluto, mentre è da sottolineare la prestazione positiva di Del Zoppo-Bartolich, noni assoluti con la Peugeot 104.

r. g.

«In questo mondo di furbi non c'è più posto per me»

Amilcare Ballestrieri direttore sportivo del team Opel G.M., campione d'Italia traccia un bilancio lusinghiero della stagione, ma ci anticipa di voler abbandonare questa attività nell'82

DALL'INVIATO

REP. SAN MARINO - Il freddo che sta congelando i pensieri dei sanmarinesi si permette una pausa. Il rally è finito. Un sole quasi incredibile disegna la sagoma di qualche turista, forse ibernato alle prime avvisaglie autunnali per essere «sbrinato» ogniqualvolta l'agognato disco giallo si ripresenti al cospetto del monte Titano. E' il momento della gioia. Un sentimento che per la Opel si consuma in un salottino di un hotel della repubblica.

Tony e Rudy sono campioni d'Italia. Hanno ottenuto il successo che meritavano. Che meritavano anche Lucky, Penaroli, Blason, Siviero storiato in Siviero. E Amilcare Ballestrieri, 47 anni, di Sanremo. Lo chiamano «Balestra». Ex-campione d'Italia di rally, Ballestrieri ha ricoperto quest'anno le funzioni di direttore sportivo in seno al team Opel. E da «diessa» e da uomo traccia un bilancio della stagione per certi versi soddisfacente, per altri no.

«Il 1981, a dispetto di tutte le polemiche generate dai fatti che ormai tutti conosciamo», afferma, «è stato un anno abbastanza positivo. Sono emersi nuovi giovani, nuove vetture. Per quanto ci riguarda abbiamo avuto la conferma che l'Ascona è la macchina più completa. Mentre per quanto riguarda la Fiat questa è stata una stagione di transizione in attesa della nuova vettura».

«Un anno denso di polemiche che hanno avvelenato uno sport ed un ambiente ritenuto, sino a poco tempo fa, ancora sano...»

«E' così. E posso dire che le polemiche, certe polemiche hanno fatto maturare in me il proposito di abbandonare. Vivendo in questo mondo di "furbi", non c'è spazio per Ballestrieri e perciò non so se il prossimo anno rimarrò. Diciamo che è una notizia che anticipo. Ci sto pensando molto seriamente».

«Cosa significa per la Opel un titolo italiano?»
«Significa tanto. Sotto tutti gli aspetti. La M.G. per ottenere tutto ciò ha prodotto uno sforzo che non è solo quantificabile nel miliardo e 200 milioni circa, spesi per affrontare questa stagione. Va oltre il valore della moneta. Per questo ringrazio la G.M. per quanto ha fatto. E tutti i piloti, responsabili, meccanici che hanno contribuito a questo successo».

«Come si inserisce il personaggio Ballestrieri nell'attuale momento rallistico italiano?»

«Credo d'averlo detto prima. O quantomeno si può intuire dai miei propositi di ritiro. Io sono uno — e mi guardo bene dall'ecoedere in vittimismo inutili —

che vive con passione questa esperienza. Ho due modelli ai quali mi ispirò e sono Cesare Florio e l'ingegner Sguazzini della Fiat. Pur non possedendo, ne sono persuaso, le loro capacità. Ecco vorrei essere una via di mezzo tra i due. Tra il grande tattico ed organizzatore e l'uomo che si butta sotto le vetture per aiutare i meccanici».

«E' opinione diffusa che il Jolly Club non abbia mandato Vudafieri nel tentativo di sminuire il valore del vostro successo. Lei che ne pensa?»

«Qualcuno lo dice. Io voglio essere al di sopra delle parti. Secondo me, il titolo di Tony è più meritato e rende giustizia ai dieci arrivi su undici gare disputate, ai quattro assoluti, alla superiorità della Ascona 131».

Ivan Zazzaroni

RALLY DI SAN MARINO

Valido per il campionato europeo conduttori (coeff. 2), penultima prova del campionato italiano rally internazionale (coeff. 3), campionato sanmarinese rally. Repubblica di S. Marino 13-14-15 novembre 1981.

COSI' AL TRAGUARDO (76 partiti, 32 arrivati)

1. «Tony-Rudy» (Opel Ascona 400) in 5.31'50"; 2. Ormezzano-Berro (Sunbeam Lotus) 5.33'10"; 3. Kleint-Wanger (Opel Ascona 400) 5.34'01"; 4. Blason-Siviero (Opel Ascona 400) 5.35'54"; 5. Ricci-Amati (Sunbeam Lotus) 5.47'45"; 6. Pasetti-Siega (Fiat 131 Abarth) 5.48'33"; 7. Bentivogli-Valbonetti (Ford Escort) 5.52'41"; 8. Gerbino-Mollica (Sunbeam Lotus) 5.54'45"; 9. Del Zoppo-Bartolich (Peugeot 104 ZS) 5.56'41"; 10. Francia-Dotti (Opel Ascona) 6.06'10"; 11. Simoni-Biocato (Ford Escort) 6.14'18"; 12. Egizil-Bogani (Ford Escort) 6.15'12"; 13. Diano-Airaud (Opel Ascona) 6.15'39"; 14. Hallivalakis-Petropaulo (Ford Escort) 6.18'21"; 15. Fadini-Rizzardi (Opel Kadett GTE) 6.19'09"; 16. Bernocchi-Tavazza (Opel Ascona 400) 6.19'12"; 17. Russolo-Bigoni (VW Golf GTI) 6.19'33"; 18. Serblin-Zanco (Ford Escort) 6.19'53"; 19. Scarpi-Isola (Fiat Ritmo 75) 6.25'16"; 20. Frezzato-Pistoso (Opel Kadett GTE) 6.25'58"; 21. Grossi-Ricci (Fiat Ritmo 75) 6.27'59"; 22. Ferrari-Figo (Opel Kadett GTE) 6.28'02"; 23. Saporiti-Migliori (Opel Kadett GTE) 6.32'12"; 24. Fidanza-Leonardi (Opel Ascona) 6.37'46"; 25. Bonetto-Ducco (Fiat 131 Abarth) 6.45'28"; 26. Bevilacqua-Bevilacqua (Fiat X1/9) 6.47'38"; 27. Piachesi-Picchi (Alfasud T1) 6.53'30"; 28. Busetto-Giacomelli (Fiat Ritmo 75) 6.58'47"; 29. Soave-Costa (Peugeot 104 ZS) 7.12'00"; 30. Ameglio-Stuani (Peugeot 104 ZS) 7.13'39"; 31. «Bivara-Cantelli» (Opel Kadett GTE) 7.23'28"; 32. Orsi-Zazio.

GRUPPO 1
Classe 1150: 1. Ameglio-Stuani (Peugeot 104 ZS) in 7.13'39".
Classe 1600: 1. Piachesi-Picchi (Alfasud T1) in 5.53'30"; 2. Busetto-Giacomelli (Fiat Ritmo 75) 6.58'47"; 3. Orsi-Zazio.
Classe 2000: 1. Bentivogli-Valbonetti (Ford Escort) in 5.52'41"; 2. Egizil-Bogani (Ford Escort) 6.15'12"; 3. Serblin-Zanco (Ford Escort) 6.19'53"; 4. Ferrari-Rigo (Opel Kadett GTE) 6.28'02"; 5. Fidanza-Leonardi (Opel Ascona) 6.37'46"; 6. «Bivara-Cantelli».
GRUPPO 2
Classe 1150: 1. Soave-Costa (Peugeot 104 ZS) in 7.12'00".
Classe 1600: 1. Del Zoppo-Bartolich (Peugeot 104 ZS) in 5.56'41"; 2. Russolo-Bigoni (VW Golf GTI) 6.19'33"; 3. Scarpi-Isola (Fiat Ritmo 75) 6.25'16"; 4. Grossi-Ricci.
Classe 2000: 1. Francia-Dotti (Opel Ascona) 6.06'10"; 2. Simoni-Biocato (Ford Escort) 6.14'18"; 3. Diano-Airaud (Opel Ascona) 6.15'39"; 4. Hallivalakis-Petropaulo (Ford Escort) 6.18'21"; 5. Fadini-Rizzardi (Opel Kadett GTE) 6.19'09"; 6. Frezzato-Pistoso (Opel Kadett GTE) 6.25'58"; 7. Saporiti-Migliori (Opel Kadett GTE) 6.32'12".

GRUPPO 4
Classe 2000: 1. Pasetti-Siega (Fiat 131 Abarth) in 5.48'33"; 2. Bonetto-Ducco.
Classe oltre 2000: 1. «Tony-Rudy» (Opel Ascona 400) in 5.31'50"; 2. Kleint-Wanger (Opel Ascona 400) 5.34'01"; 3. Blason-Siviero (Opel Ascona 400) 5.35'54"; 4. Bernocchi-Tavazza (Opel Ascona 400) 6.19'12".

COSI' L'EURO-RALLY

1. Vudafieri (Fiat 131 Abarth) 1 punti 429; 2. Andruet (Ferrari 308 GTB) F 320; 3. Ferrarjan (RS Alpine e Turbo) HU 250; 4. Mc Rae (Opel Ascona 400) GB 232; 5. Airikkala (Ford Escort-RS) SF 163; 6. Krupa (RS Alpine e Turbo) CS 162; 7. Kleint (Opel Ascona 400) D 154; 8. «Tony» (Opel Ascona 400) I 148; 9. Vincent (Porsche 911 SC) F 140; 10. Saby (Renault 5 Turbo) F. 115.

COSI' IL TRICOLORE

1. «Tony» (Opel Ascona 400) punti 375; 2. Vudafieri (Fiat 131 Abarth) 329; 3. «Lucky» (Opel Ascona 400) 258; 4. Blason (Opel Ascona 400) 231; 5. Bettega (Fiat Ritmo e 131) 160; 6. Cinotto (Audi Quattro) 134; 7. Carrotta (Opel Ascona 400) 136; 8. Tognana (Fiat 131 Abarth) 126; 9. Ormezzano (Talbot Lotus) 94; 10. Bentivogli (Ford Escort RS) 93; 11. Ricci (Talbot Lotus) 92.

GRUPPO 1

1. Bentivogli (Ford Escort RS) punti 558; 2. Zanetti (Opel Ascona SR) 414; 3. Bigo (Opel Ascona SR) 385; 4. Barsanti (Opel Ascona SR) 120; 5. Pigoli (Opel Ascona SR) 110.

GRUPPO 2

1. Ormezzano (Talbot Lotus) punti 419; 2. Ricci (Talbot Lotus) 407; 3. Gerbino (Talbot Lotus) 338; 4. «Micky» (Opel Kadett SR) 191; 5. Capone (Fiat Ritmo 75) 181.

GRUPPO 3

1. G. Rossi (Porsche 911 SC) punti 220; 2. «Jocker» (Porsche 911 SC) 110; 3. Rossi (Porsche 911 SC) 100; 4. La Pira (Fiat X1/9) 75; 5. Barbieri (Lancia Beta M.) 75.

I vincitori delle speciali:

Cinotto-Radaelli 16 (due a pari merito con Tony, una a pari merito con Tony e Kleint). Tony-Rudy 11 (una a pari merito con Cinotto e Kleint, una a pari merito con Ormezzano, una a pari merito con Kleint, due a pari merito con Cinotto). Ormezzano-Berro 3 (una a pari merito con Tony). Kleint-Wanger 2 (una a pari merito con Cinotto e Tony, una a pari merito con Tony).

Spongia vince ed è secondo

Assente Fabbri, vincitore del trofeo, l'ultima prova stagionale ha proposto una interessante sfida per la conquista della piazza d'onore

SAN MARINO - Per il trofeo A112, il rally di San Marino è stato l'ultima esperienza stagionale al quale ha preso parte un numero esiguo di partecipanti, venticinque. Tra questi non era presente il pilota che a Saluzzo ha conquistato il trofeo, Paolo Fabbri al quale non è giunta in tempo la vettura per correre. Così, sul selettivo percorso sanmarinese, con le sue 15 prove speciali, l'equipaggio della Piave Jolly composto da Spongia e Billiani ha avuto strada libera per potersi assicurare il successo parziale, davanti a Signori-Ferrogliata che sono giunti al traguardo distaccati di 36". L'unico avversario in grado di opporsi validamente al vincitore, è stato però quello dell'Astigiana, composto da Canobbio-Canova che, a San Marino, correva con l'intenzione di consolidare la sua seconda posizione nella graduatoria assoluta del campionato.

Proprio Canobbio sembrava voler soffocare la prova dopo le prime due speciali, al termine delle quali si è trovato con 47" di vantaggio sui diretti avversari. Sfortunatamente per lui, nella terza PS, è incappato in una foratura e mentre tentava di sostituire la ruota il crick ha ceduto e la vettura si adagiava su un lieve pendio dal quale, per toglierla sono occorsi 5". Da

quel momento Canobbio ha tentato il tutto per tutto per riprendersi, riuscendo ad aggiudicarsi ben 8 prove cronometrate.

Nella coppa delle Dame, il successo della Riva, rientrata dopo l'infortunio, è stato evidente. Alle sue spalle è giunta la Alberi e terza la Sparnacci che si è aggiudicata la speciale classifica.

Rally di San Marino, ultima prova del trofeo A112 70 HP.

LE CLASSIFICHE:

1. Spongia-Billiani in 3.30'53"; 2. Signori-Ferrogliata a 36"; 3. Gianmarini-Bertola a 1'05"; 4. Canobbio-Canova a 1'26"; 5. Moretti-Cecchini a 7'49"; 6. Corredig-Del Pup a 8'56"; 7. Scanferlato-Scanferlato a 9'03"; 8. Tessarolo-Paccagnella a 9'08"; 9. Pittino-Gasparini a 11'18"; 10. Paganesi-Amati a 14'01".

COSI' LA CLASSIFICA FINALE DEL TROFEO: 1. Paolo Fabbri p. 100; 2. Spongia 83; 3. Canobbio 79; 4. Gianmarini 73; 5. De Paoli 69; 6. Signori 63; 7. Mattia 32. UNDER 23: 1. Signori p. 130; 2. Ancona 102; 3. Bianchi 82; 4. Conti 67; 5. Paganessi 58; 6. Alberti 44. FEMMINILE: 1. Sparnacci 91; 2. Riva 97; 3. Alberi 75.