LE P.S. DEL 6° RALLY

P.S. 1 — Monte Plebi

1.	Alen	6'21"
2.	Biasion	a 19"
3.	Cunico	a 20"
4.	Tognana	a 21"
5.	"Tony"	a 22"
6.	Cinotto	a 23"
7.	Capone	a 24"
7.	Clarr	a 24"
9.	Tabaton	a 27"
10.	Cerrato	a 33"

P.S. 2 — Vacciledi

1.	Alen	8'48"
2.	Biasion	a 14"
3.	Capone	a 18"
3.	Tognana	a 18"
5.	Clarr	a 25"
5.	Cunico	a 25"
7.	Tabaton	a 31"
8.	Noberasco	a 53"
9.	Del Zoppo	a 58"
10.	Bentivogli	a 59"

P.S. 3 — Su Canale

1.	Alen	8'58"
2.	Clarr	a 8"
3.	Tognana	a 11"
4.	Biasion	a 13"
5.	Tabaton	a 20"
6.	Cunico	a 21"
7.	Capone	a 30"
8.	"Lucky"	a 37"
9.	Cinotto	a 47"
9.	Cerrato	a 47"

P.S. 4 — Ponte Diana

1.	Alen	10'20"
2.	Tognana	a 15"
3.	Biasion	a 22"
4.	Cunico	a 25"
5.	Tabaton	a 27"
6.	Capone	a 30"
7.	Cinotto	a 34"
8.	Clarr	a 37"
9.	"Lucky"	a 50"
10.	Cerrato	a 57"

P.S. 5 — Berchidda

1.	Alen	15'41"
2.	Biasion	a 27"
3.	Tabaton	a 36"
4.	Cinotto	a 48"
5.	Capone	a 52"
6.	Tognana	a 53"
7.	"Lucky"	a 1'06"
8.	Cunico	a 1'14"
9.	Clarr	a 2'33"
10.	Cerrato	a 2'44"

P.S. 6 — Almiddina

1.	Alen	6'51"
2.	Biasion	a 12"
3.	Tabaton	a 14"
3.	Cunico	a 14"
5.	Clarr	a 23"
6.	"Lucky"	a 36"
7.	Ormezzano	a 45"
8.	Bentivogli	a 47"
9.	Noberasco	a 48"
10.	Tognana	a 52"

P.S. 7 — Monte Pinu

1.	Alen	14'13"
2.	Tognana	a 14"
3.	Tabaton	a 26"
4.	Biasion	a 30"
5.	Capone	a 36"
6.	"Lucky"	a 46"
7.	Cerrato	a 50"
8.	Cinotto	a 1'10"
9.	Francone	a 1'11"
10.	Noberasco	a 1'25"

P.S. 8 — La Crocitta

1.	Alen	7'00"
2.	Biasion	a 10"
3.	Capone	a 13"
4.	Cunico	a 14"
5.	Tabaton	a 17"
5.	Tognana	a 17"
7.	Clarr	a 20"
8.	Cerrato	a 33"
9.	"Lucky"	a 36"
10.	Noberasco	a 42"

P.S. 9 — Monte Plebi

1.	Alen	6'18"
2.	Tognana	a 14"
3.	Biasion	a 16"
4.	Capone	a 22"
5.	Cinotto	a 24"
5.	Clarr	a 24"
7.	"Lucky"	a 25"
8.	Cunico	a 28"
9.	Cerrato	a 36"
10.	Tabaton	a 40"

P.S. 10 — Vacciledi

1.	Capone	8'52"
2.	Biasion	a 1"
3.	Tognana	a 6"
4.	Tabaton	a 13"
5.	Cunico	a 15"
6.	Clarr	a 21"
7.	Cinotto	a 28"
8.	Cerrato	a 39"
9.	"Lucky"	a 44"
10.	Noberasco	a 47"

P.S. 11 — Su Canale

1.	Alen	8'57"
2.	Tognana	a 8"
3.	Biasion	a 9"
3.	Capone	a 9"
3.	Clarr	a 9"
6.	Tabaton	a 17"
7.	Cunico	a 31"
8.	"Lucky"	a 35"
9.	Cinotto	a 37"
10.	Cerrato	a 42"

P.S. 12 — Ponte Diana

1.	Alen	10'35"
2.	Tabaton	a 22"
3.	Cunico	a 31"
4.	Clarr	a 37"
5.	Cerrato	a 39"
6.	"Lucky"	a 52"
7.	Cinotto	a 57"
8.	Biasion	a 1'07"
9.	Tognana	a 1'08"
10.	Ormezzano	a 1'27"

P.S. 13 — Berchidda

1.	Tabaton	16'34"
2.	Biasion	a 6"
3.	Cunico	a 25"
4.	Cerrato	a 31"
5.	Capone	a 35"
6.	Clarr	a 41"
7.	"Lucky"	a 1'09"
8.	Ormezzano	a 1'39"
9.	Bentivogli	a 1'50"
10.	Noberasco	a 2'02"

P.S. 14 — Almiddina

1.	Biasion	a 7'18"
2.	Tabaton	a 1"
3.	Alen	a 3"
4.	Capone	a 8"
5.	Tognana	a 9"
6.	Clarr	a 12"
6.	Cunico	a 12"
8.	Cerrato	a 15"
9.	"Lucky"	a 24"
10.	Cinotto	a 35"

P.S. 15 — Monte Pinu

1.	Alen	14'29"
2.	Biasion	a 2"
3.	Tabaton	a 6"
4.	Tognana	a 9"
5.	Cunico	a 18"
6.	Cerrato	a 19"
7.	Clarr	a 25"
7.	"Lucky"	a 25"
9.	Capone	a 27"
10.	Cinotto	a 34"

P.S. 16 — La Crocitta

1.	Biasion	7'04"
2.	Tabaton	a 9"
3.	Alen	a 13"
4.	Capone	a 16"
5.	Cerrato	a 20"
6.	Tognana	a 22"
6.	Clarr	a 22"
8.	Cunico	a 27"
9.	"Lucky"	a 29"
10.	Cinotto	a 39"

P.S. 17 — Luogosanto

1.	Biasion	12'34"
2.	Tabaton	a 4"
3.	Cunico	a 5"
4.	Clarr	a 8"
5.	Tognana	a 9"
6.	Capone	a 17"
7.	Cerrato	a 20"
8.	Cinotto	a 22"
9.	"Lucky"	a 24"
10.	Noberasco	a 1'04"

P.S. 18 — Lu Mocu

1.	Cunico	9'19"
2.	Tognana	a 2"
3.	Biasion	a 3"
4.	Clarr	a 11"
5.	"Lucky"	a 12"
6.	Cinotto	a 19"
7.	Cerrato	a 20"
8.	Tabaton	a 25"
9.	Capone	a 26"
10.	Noberasco	a 35"

P.S. 19 — Campovaglio L.

1.	Cunico	14'40"
2.	Biasion	a 1"
3.	Tognana	a 19"
3.	Clarr	a 19"
5.	Tabaton	a 22"
6.	Capone	a 30"
7.	Cinotto	a 40"
8.	"Lucky"	a 41"
9.	Noberasco	a 1'18"
10.	Cerrato	a 1'25"

P.S. 20 — San Biagiu

1.	Biasion	10'07"
1.	Tabaton	10'07"
3.	Cunico	a 5"
4.	Tognana	a 6"
5.	Clarr	a 11"
6.	Capone	a 17"
7.	Cinotto	a 18"
8.	"Lucky"	a 19"
9.	Noberasco	a 37"
10.	Ormezzano	a 51"

DEL COSTA SMERALDA

P.S. 21 — Osilo

1.	Cunico	13'59"
2.	Tognana	a 4"
3.	Tabaton	a 8"
3.	Capone	a 14"
3.	Clarr	a 18"
6.	Cinotto	a 21"
7.	"Lucky"	a 37"
8.	Noberasco	a 50"
9.	Ormezzano	a 1'05"
10.	Bentivogli	a 1'14"

P.S. 22 — Tergu

1.	Tabaton	7'32"
2.	Clarr	a 12"
3.	Biasion	a 13"
4.	Cunico	a 15"
5.	Tognana	a 16"
6.	Capone	a 22"
6.	"Lucky"	a 22"
8.	Cinotto	a 25"
9.	Bentivogli	a 38"
10.	Ormezzano	a 39"

P.S. 24 — Tergu

1.	Cunico	7'33"
2.	Biasion	a 1"
3.	Tabaton	a 5"
4.	Clarr	a 14"
5.	Capone	a 16"
6.	Tognana	a 17"
7.	Cinotto	a 19"
8.	"Lucky"	a 26"
9.	Ormezzano	a 33"
10.	Noberasco	a 37"

P.S. 25 — Osilo

1.	Biasion	a 13'41"
2.	Tabaton	a 7"
3.	Cunico	a 17"
4.	Tognana	a 22"
5.	Clarr	a 23"
6.	Capone	a 29"
7.	"Lucky"	a 59"
8.	Ormezzano	a 1'07"
9.	Cinotto	a 1'19"
10.	Noberasco	a 1'22"

P.S. 26 — Ponte Diana

1.	Biasion	10'52"
2.	Cunico	a 6"
3.	Tabaton	a 15"
4.	Clarr	a 17"
5.	Tognana	a 27"
6.	"Lucky"	a 37"
7.	Capone	a 38"
8.	Cinotto	a 39"
9.	Ormezzano	a 1'14"
10.	Noberasco	a 1'22"

P.S. 27 — Berchidda

1.	Biasion	16'52"
2.	Cunico	a 19"
3.	Tognana	a 45"
4.	Capone	a 47"
5.	"Lucky"	a 1'05"
6.	Cinotto	a 1'12"
7.	Tabaton	a 1'14"
8.	Ormezzano	a 2'08"
9.	Noberasco	a 2'29"
10.	Bentivogli	a 2'31"

P.S. 28 — Almiddina

1.	Cunico	7'39"
2.	Biasion	a 1"
3.	Capone	a 15"
4.	"Lucky"	a 20"
5.	Cinotto	a 34"
6.	Tabaton	a 41"
7.	Tognana	a 45"
8.	Ormezzano	a 49"
9.	Noberasco	a 53"
10.	Bentivogli	a 55"

P.S. 29 — La Crocitta

1.	Biasion	7'18"
1.	Cunico	7'18"
3.	Tabaton	a 16"
4.	Tognana	a 18"
5.	Capone	a 19"
6.	"Lucky"	a 22"
7.	Cinotto	a 34"
8.	Bentivogli	a 46"
9.	Ormezzano	a 47"
10.	Noberasco	a 55"

P.S. 30 — Isuledda

1.	Biasion	11'41"
2.	Capone	a 6"
3.	Tognana	a 11"
4.	Cunico	a 16"
5.	Tabaton	a 18"
6.	"Lucky"	a 36"
7.	Ormezzano	a 56"
8.	Noberasco	a 59"
9.	Speranza	a 1'01"
10.	Bentivogli	a 1'08"

P.S. 31 — Luogosanto

1.	Cunico	12'17"
2.	Biasion	a 4"
3.	Tabaton	a 9"
3.	Tognana	a 9"
5.	Capone	a 13"
6.	"Lucky"	a 30"
7.	Cinotto	a 31"
8.	Ormezzano	a 54"
9.	Noberasco	a 1'03"
10.	Speranza	a 1'12"

P.S. 32 — San Biagiu

1.	Cunico	a 9'44"
2.	Biasion	a 10"
2.	Tabaton	a 10"
4.	Tognana	a 11"
5.	Capone	a 29"
6.	"Lucky"	a 35"
7.	Ormezzano	a 48"
8.	Cinotto	a 50"
9.	Noberasco	a 58"
10.	Bentivogli	a 1'03"

P.S. 33 — Campovaglio

1.	Tognana	20'23"
2.	Biasion	a 13"
3.	Tabaton	a 43"
4.	Cunico	a 1'05"
5.	"Lucky"	a 1'06"
6.	Capone	a 1'08"
7.	Cinotto	a 1'22"
8.	Ormezzano	a 1'24"
9.	Bentivogli	a 1'47"
10.	Noberasco	a 1'52"

P.S. 35 — Campovaglio

1.	Capone	20'33"
2.	Tognana	a 4"
3.	Cinotto	a 52"
4.	Biasion	a 54"
5.	Tabaton	a 1'12"
5.	Ormezzano	a 1'12"
7.	Cunico	a 1'13"
8.	Bentivogli	a 1'19"
9.	Noberasco	a 1'47"
10.	Carlino	a 1'56"

P.S. 36 — Crescieddu

1.	Cinotto	9'59"
2.	Tognana	a 2"
2.	Ormezzano	a 2"
4.	Bentivogli	a 17"
5.	Noberasco	a 24"
6.	Capone	a 26"
7.	Carlino	a 37"
8.	Tabaton	a 41"
8.	Javeris	a 41"
10.	Cunico	a 46"

P.S. 37 — Lu Mocu

1.	Ormezzano	9'29"
2.	Tognana	a 10"
3.	Tabaton	a 30"
3.	Cunico	a 30"
5.	Bentivogli	a 35"
6.	Noberasco	a 36"
7.	Biasion	a 39"
8.	Capone	a 41"
9.	Iaveris	a 51"
10.	Carlino	a 1'03"

P.S. 38 — Isuledda

1.	Tabaton	12'40"
1.	Cunico	12'40"
3.	Biasion	a 4"
3.	Ormezzano	a 4"
5.	Bentivogli	a 7"
6.	Cinotto	a 18"
7.	Capone	a 19"
8.	Noberasco	a 37"
9.	Vittadini	a 1'50"
10.	Tognana	a 6'19"

TROFEO A112

PS 30

1.	Corredig-Zugliano	14'09"
1.	Salvan-Condotta	14'09"
3.	Torricelli-Toricelli	14'12"
4.	Carrera-Casazza	14'13"
5.	Muin-Polesl	14'26"

PS 32

1.	Corredig-Zugliano	11'49"
2.	Muin-Polesel	11'51"
3.	Canobbio-Francone	11'52"
4.	Torricelli-Torricelli	11'53"
4.	Carrera-Casazza	11'53"

PS 33

1.	Salvan-Condotta	23'59"
2.	Torricelli-Torricelli	24'11"
3.	Porcellana-Milano	24'29"
3.	Corredig-Zugliano	24'29"
5.	Montini-Montini	24'49"

PS 35

1.	Torricelli-Torricelli	24'02"
2.	Canobbio-Francone	24'07"
3.	Salvan-Condotta	24'18"
4.	Corredig-Zugliano	24'25"
5.	Muin-Polesel	24'29"

PS 36

1.	Salvan-Condotta	11'00"
2.	Porcellana-Milano	11'03"
3.	Torricelli-Torricelli	11'05"
4.	Corredig-Zugliano	11'06"
5.	Canobbio-Francone	11'08"

PS 37

1.	Salvan-Condotta	10'25"
1.	Canobbio-Francone	10'40"
3.	Torricelli-Torricelli	10'48"
4.	Vittadini-Cotto	11'00"
5.	Corredig-Zugliano	11'02"

PS 38

1.	Canobbio-Francone	13'57"
1.	Salvan-Condotta	14'15"
3.	Torricelli-Torricelli	14'21"
4.	Andolfi-Ercolani	14'35"
5.	Vittadini-Cotto	14'47"

RALLY REPORT

SBANCA EDDY SALVAN

"Ho messo in opera scrupolosamente i suggerimenti indicati da Giorgio Pasetti. La prima PS bisogna provarla benissimo.
Munari insegna... Un'ora prima della partenza provare la prima PS. E al pronti via si è come una corda di violino pronta a proiettarsi. E poi il fatto psicologico. Alla fine della prima PS devi dire a tutti. La prima sono andato forte ma su quella successiva darò cinque secondi a tutti.
Crolleranno...". Cosí, tra il serio e lo scanzonato, commenta la sua vittoria Eddy Salvan, esuberante padovano, che ha vinto a sorpresa la seconda prova del Trofeo. Una vittoria ampiamente meritata che immette il padovano nella rosa dei potenziali contendenti alla vittoria finale. Peccato che abbia dovuto disertare la Targa Florio a causa di una influenza altrimenti con Canobbio e C. sarebbe già una battaglia aperta. Finalmente a Canobbio si contrappone un nome nuovo. Salvan ha dovuto sopportare parecchie controversie al Costa Smeralda come quella di partire tra gli ultimi e ritrovarsi continuamente un tale Birbes che proprio non voleva dargli strada (poi si è preso un ritardo finale sulla mezzoretta....). Per la prima volta dopo le precedenti esperienze dello scorso anno (Piancavallo e S. Marino dove già dimostrò che sulla terra era forte...) poteva contare su una macchina competitiva (prima correva con una strettamente di serie) curata da Renzo Sernagiotto. Per dare la dimostrazione di quanto forte sia andato basta fare una comparazione tra i tempi del Trofeo e quelli della corsa normale. In certe PS Salvan avrebbe occupato tranquillamente una posizione intorno al decimo tempo assoluto. È andato piú forte del previsto addirittura.
All'inizio si è creata una certa lotta con Corredig che però ha dovuto tirare il fiato finendo la corsa alla sesta PS con il cambio rotto. Canobbio è stato tagiato fuori per problemi all'accensione fin dalla prima PS. Carrera stava viaggiando bene fino però al momento in cui gli è esploso completamente un ammortizzatore. I Torricelli alla lunga sono apparsi gli unici a insidiare con consitenza lo strapotere di Salvan ma anche loro alla fine hanno dovuto cedere. E adesso al 4 Regioni; gli "asfaltisti" hanno già fatto sapere che la rivincita su Salvan verrà consumata lí. Mah....

CHI È SALVAN

Ventisei anni (è nato a Monselice - PD - l'otto agosto 1956) sposato, residente a Padova dove svolge le mansioni di Direttore Commerciale alla concessionaria Lancia (guarda il caso...) Auto Italia. Ha vinto in Sardegna correndo per la prima volta con il navigatore di Montebelluna Claudio Condotta (banchiere con l'hobby dei rally). Salvan fa le prime esperienze agonistiche nel '76 come navigatore e continua cosí, part-time, fino al '79 dove è un secondo Fiat semi ufficiale al fianco di Guido Piva con la Ritmo g.1 dei Concessionari Fiat Novara-Vercelli. Sono quarti nel campionato italiano rally nazionali. Inizia anche a sedersi al fianco di Aladino Pasetti con il quale, nell'82, con la Ritmo g. 2 è primo nel campionato italiano seconda zona. Nel 1980 corre il Costa Smeralda al fianco di Vanni Fusaro con la 127 g. 2 di Nocentini e non va dimenticata l'esperienza con Rado nel '77, i memorabili S. Martino e gli altri rally veneti. Lo scorso anno debutta come pilota al Monte Venda con una Ritmo g. 2, dimostra subito di avere la stoffa. È in testa alla corsa quando rompe un semiasse. Poi a Rovigo con una A 112 g. N. vince per sette speciali di seguito la classe e all'ottava... capotta. Va a Piancavallo a fare il Trofeo A 112, capotta, mentre a S. Marino la scatola guida lo blocca sul piú bello.
Quest'anno è intenzionato a fare una bella figura nel Trofeo ed ha iniziato bene. Corre con la Scuderia Grifone, la vetturetta è preparata da Sernagiotto; è assistita da Daniele Martin per le finiture e da Piero Fattore oltre che da Giorgio Bellotto per le gomme. Una mano la dà anche la sua concessionaria, l'AutoItalia di Padova.

Nella pagina precedente: *l'A 112 Abarth di Salvan-Condotta vincitori della seconda prova del Trofeo.*

TROFEO A112

Classifica finale

1.	Salvan-Condotta	1.50'02"
2.	Torricelli-Torricelli	1.50'32"
3.	Canobbio-Francone	1.52'55"
4.	Vittadini-Cotto	1.54'37"
5.	Andolfi-Ercolani	1.54'46"
6.	Morri-Cappellini	1.56'11"
7.	Accordino-Sergi	1.59'06"
8.	Paoletti-Cavallo	2.00'27"
9.	Novelli-Bergamaschi	2.04'14"
10.	Poggi-Modica	2.04'14"
11.	Follador-Osellame	2.05'43"
12.	Stafforini-Rossi	2.06'54"
13.	Mura-Fabris	2.08'05"
14.	Galli-Fiorini	2.12'56"
15.	Birbes-Macrino	2.23'02"
16.	Cigala-Doppiu	2.26'25"
17.	Allera-Cerri	2.30'41"

RALLY REPORT

6° COSTA SMERALDA 1983 IN VIDEO CASSETTE

Il prezzo è di L. 80.000

Le piú spettacolari immagini dei migliori piloti a casa vostra. Potrete rivederli quante volte volete con le nostre video cassette.

Le video cassette sonore, della durata di circa 40 minuti, sono disponibili nei tipi:
VHS, Betamax, V. 2000, U. Matic.
Il prezzo è di L. 125.000 comprese le spese di spedizione.
(solo audizioni private - tutti i diritti riservati)

Per tutti i rally internazionali e mondiali 1983 dopo pochi giorni dalla conclusione delle corse saranno disponibili le cassette video apposite.

Scrivete o telefonate a:

RALLY & RACING PHOTOS - PADOVA ITALIA
BELLE EPOQUE

BELLE EPOQUE di T. Biasioli - Via S. Biagio 21
Tel. (049) 66.00.75 - 35121 Padova - ITALY

I TEST DA CORSA DI RALLY REPORT

UN'ARABA FENICE?

Test di Elio Simoni

Sembrerebbe proprio che il prossimo anno il Trofeo A 112 Abarth venga soppiantato da un ancor effimero "Trofeo Uno". Sarebbe la fine per una macchinetta che ha creato una vera e propria generazione di piloti. Dal Trofeo sono emersi alcuni tra i piú bei nomi su cui il rallismo nazionale può contare oggi. Ora che sono vicine al pensionamento Rally Report è voluto salire su queste vetturette, capire come si guidano, sentire che aria tira all'interno di un abitacolo in cui il contatto con la macchina diventa quasi fisico. Sui colli padovani abbiamo avuto a disposizione l'A 112 di Eddy Salvan (ennesimo veneto che emerge in questo ambito) preparata da Sernagiotto. Sulla terra l'andare di un esperto ha molto, molto di ...terrificante.

La presa di contatto con la A 112 Trofeo, soprattutto se guidata da un esperto, è particolarmente sconsigliata a chi soffre di coronarie o simili. Questo a causa del tipo di guida che non conosce logica. Noi di RR abbiamo avuto la possibilità di salire sulla A 112 Trofeo che ha vinto la prova in Costa Smeralda con Eddy Salvan. Teatro della prova una della vecchie prove speciali del Prealpi su terra: discesa con 7-8 curve. Diciamo subito che visivamente la macchina non concederebbe molto all'esaltazione se non fosse per la colorazione completamente bianca. All'interno troviamo di diverso dalla versione di serie 4 relè di cui 2 di scorta e gli interruttori con rispettivi fusibili che comandano i fari e la ventola motore. Abbranchiamo il volante con a fianco Salvan e cominciamo la prova pratica. All'interno non ci si sente un granché a causa della ristrettezza dell'abitacolo che, una volta accolti i due conduttori con tuta e casco, non avanza niente. Contatto e via. Il cambio, come ci aveva detto poco prima il suo preparatore Sernagiotto è da revisionare con gli ingranaggi della Costa Smeralda. Di questo ci si accorge solo da fermi perché, una volta partiti, non c'è nessun problema di innesto, anche se il leveraggio ha una corsa piuttosto lunga e comporta un'ampia escursione del braccio. La guida è molto precisa e leggera grazie all'eccellente lavoro d'assetto, uno dei punti di forza di questa vettura. Sull'anteriore si è lavorato molto sulla convergenza in modo da non incappare in irregolarità che nel Trofeo sono all'ordine del giorno. La convergenza è stata aperta in modo tale che, sotto sforzo, la macchina carica completamente sulle gomme ed assicura la trazione in ogni condizione.
Sul posteriore sono stati fissati degli spessori sul trapezio in modo da chiudere la convergenza per avere molta direzione. Oltre a questo gli ammortizzatori sono stati tarati in modo particolare. Questi lavori sono stati fatti per conservare la stessa altezza della macchina davanti e dietro rispettando cosí i regolamenti. La macchina da noi provata risultava leggermente sovrasterzante a causa dell'assetto posteriore da terra e quello davanti per l'asfalto. Con l'assetto cosí studiato la macchina dà la sensazione di avere l'autobloccante dato che nelle curve non accenna mai a sottosterzare, anzi addirittura la vettura presenta un gradevole sovrasterzo che richiama decisamente alla trazione posteriore. Il motore ha nella elasticità la sua dote principale che gli permette anche di essere molto affidabile. Sul motore, Sernagiotto, da buon mago, non ci ha voluto svelare i trucchi che però, ci tiene a sottolineare, sono sempre concessi dal regolamento. E qui lascia trasparire una punta di polemica nei confronti di chi invece, i

BERTIZZOLO

regolamenti cerca di sfuocarli. Motore elastico anche dalla terza alla quarta, motore che non si ingolfa o crea vuoti. Ogni tanto si può sentire un pò di tichettio di valvole, ma la causa è da ricercarsi soprattutto nel numero di ottani della benzina che ultimamente sono stati diminuiti. Nota dolente di questa vettura è il consumo che ci è sembrato piuttosto alto, ma tenuto conto delle condizioni della prova non assurdo. I freni vengono sollecitati oltre misura visto che l'interprete Salvan ci ha fatto vedere successivamente che questa macchina si guida alla svedese con il piede destro sull'acceleratore ed il sinistro sul pedale freno. Nonostante ciò i freni hanno tenuto bene. Salvan giura che ha fatto tutta la Costa Smeralda senza sostituire le pastiglie. A questo punto Eddy, sotto lo sguardo compiaciuto del suo preparatore non ha resistito alla tentazione e, a costo di lasciare un brutto ricordo sulla fiancata di qualche turista germanico, ci ha fatto dono di un paio di numeri d'alta classe impostando un paio di curve terraiole senza tener conto delle leggi fisiche.
Possiamo dopo tutto ciò assicurare che se i trofeisti fanno quei tempi in speciale non si tratta sicuramente di errori di cronometraggio.

Pagina precedente: *esterno per la A 112 Abarth-Auto Italia di Eddy Salvan. In questa pagina, dall'alto in basso, la macchinetta all'interno dell'officina Auto Italia, un momento della prova su una PS in terra del Prealpi Venete, infine una vista del posto guida.*

RALLY REPORT

COSÍ LA PREPARA SERNAGIOTTO

Pur con i limiti di dichiarazione e le ritrosie che ha un preparatore nell'elencare le fasi di elaborazione (tanto piú in una macchina da Trofeo come la A 112 Abarth in cui le anormalità in verifica sono all'ordine del giorno) Renzo Sernagiotto qualcosa su questa sua creatura ha voluto dirci. Sentiamolo.
"Sul motore facciamo tutto quello che il regolamento ci permette; maggiorazione di 6/10 dei pistoni, alesaggio al massimo consentito. Si cura particolarmente la bilanciatura generale, albero motore e bielle. Inoltre si esegue una raccordatura al collettore aspirazione. L'assetto: si variano i carichi degli ammortizzatori. Si rinforza la scocca auto dove è permesso; si monta una barra di rinforzo sui duomi anteriori. Per finire si collocano roll-bar, estintore brandeggiabile, cinture di sicurezza e le protezioni inferiori della vettura. Tutto qui. Il regolamento permette poco, le macchine sono parecchio livellate per cui se una dimostra di andare un po' piú forte delle altre sicuramente andrà in verifica. Ormai sappiamo bene, dopo anni di Trofeo, quali sono quei piccoli particolari illegali che ti permettono di guadagnare qualche secondo. Stà alla buona fede del preparatore rifiutare questi stratagemmi".