

subito dietro di loro, pure appaiati, «Tony» e Biasion; poi ancora a pari merito Tognana e Cinotto; per il primo un fatto casuale, per il secondo una cosa cronica, visto che non riuscirà mai a superare questo piazzamento nelle nove prove in cui resterà in corsa.

La lotta per la vittoria nel Quattro Regioni ha in questi nomi tutti i suoi protagonisti e nei rapidi ritiri che seguiranno per molti di loro la sua brevità: sette prove per sancire il dominio delle Opel, altre dieci per veder sparire l'ultimo guastafeste per la GM, un'altra per capire che in famiglia Conrero non ci si fanno dispetti. Eppure la corsa era cominciata con promessa di lotta fino all'ultimo e di sorprese dietro ogni curva. Nella seconda frazione ecco Tabaton perdere 2 minuti per la pompa benzina che va a massa, mentre Cerrato vince la prova e conquista per qualche momento il primato in graduatoria: un sogno che dura lo spazio del trasferimento fra la seconda e la terza prova, quando si rompe lo spinterogeno. Nella terza prova, mentre Zanussi non

riesce ad ingranare con una 037 ancora giovane ed ancora troppo nuova per lui, inizia la sfuriata di Tognana: gli frutta il primato e la vittoria in quattro p.s. su 6. Dietro, in agguato, c'è un Battistolli superlativo ed un Tabaton pieno di rabbia. Dalla nona p.s., però, Tognana non esce e da quel momento ritorna al vertice l'ex-Lucky mentre Tabaton scatena la sua offensiva. Insieme a Tognana sparisce anche Cinotto, visto che stavolta all'assistenza non riescono a rimediare per tempo alla contemporanea rottura di cambio e differenziale (per la cronaca, dei tre, quello posteriore). Come per Tognana anche per Tabaton l'attacco porta solo a «vittorie di Pirro»: primo in cinque prove, sempre con Battistolli ad un soffio, e poi un uniball lo pianta in rettilineo e per la Opel è sicuro trionfo.

C'è ancora il tempo per capire che i tre moschettieri di Conrero non vogliono scannarsi tra loro e che Zanussi ha finito l'apprendistato con la sua nuova macchina prima di calare la tela sulla prima tappa e, in pratica, sulla corsa.

Anche nei gruppi, intanto, gli spunti non sono mancati: in gruppo N dopo la sfuriata iniziale di Cunico si accende la lotta fra il rientrante Bentivogli ed il pilota - radio-cronista Pregliasco che, causa tripla foratura, vede il romagnolo chiudere la tappa alle spalle del portacolori Ford. In gruppo A, secondo copione abituale, Bigo e Capone si alternano al vertice con Gerbino terzo incomodo e, al solito, Bigo deve alzare bandiera bianca per guasto (stavolta la scatola guida). Senza storia il gruppo 2 con Ormezzano domina ora incontrastato; splendida invece la rimonta della Mandelli, decisamente una spanna sopra le avversarie. Tutto da godere anche il duello per la leadership fra i privati: si va al riposo con Haider davanti ad un Noberasco sempre più preciso e sicuro ad un ottimo Carini ed all'inglese Wilson.

CLASSIFICA DOPO LA PRIMA TAPPA

1. Battistolli-Penarioli (Ascona 400) in 2'49"32"; 2. Biasion-Siviero (Ascona 400) a 30"; 3. «Tony»-Rudy (Ascona 400) a 1'08"; 4. Zanussi-Bernacchini (Lancia Rally) a 4'53"; 5. Ormezzano-Berro (Talbot Lotus) a 5'58"; 6. Haider-Pattermann (Ascona 400) a 6'17"; 7. Noberasco-Ulivi (131 Abarth) a 8'49"; 8. Carini-Parenti (Lancia Stratos) a 9'27"; 9. Wilson-Short (Ford Escort) a 11'19"; 10. Capone-Pirollo (Fiat Ritmo 125) a 15'19".

ZANUSSI e CECIMA entusiasmano

Seconda tappa

La seconda frazione è lo show di Zanussi, sempre più affiatato con la sua vettura, mentre le Opel vanno di conserva. Una

foratura toglie poi pepe al duello fra Noberasco e Carini e quindi non resta che aggrapparsi alla lotta fra Pregliasco e Bentivogli per sentire il gusto della gara, attesa dello spettacolo di folla del circuito di Cecima.

A dare un po' di suspense ci provano soliti ignoti sulla quinta p.s.: Biasion ritrova una forzata deviazione sul percorso che fa aggirare il paese di Fortunago, un vera e propria circonvalazione che non influisce nemmeno sui tempi (eccetto per Biasion). Da lì al circuito si perdono prima Capone poi Carini, la Martinelli, ed «E.C.» mentre Bentivogli, puntualmente, rimonta Pregliasco e poi viene ricacciato indietro da forature e guai di varia natura.

Allo «stadio» di Cecima sotto un sole cocente ed un pubblico numerosissimo consumano le ultime piccole sorprese Biasion, con le gomme ormai a brandelli va in testa-coda e perde il tempo necessario a portare «Tony» alla piazza d'onore. Haider invece apre una ruota contro un muretto e perde 30 minuti consegnando alla 131 Tre Gazzelle di Noberasco il primato dei privati.

La «partita» di Cecima si chiude con un'invasione di campo: la gente che sfolla crea un ingorgo tale che solo nove piloti riescono a portare a termine l'ultima frazione. Per gli altri c'è subito l'arrivo, un arrivo all'insegna del 4: i «4 gatti» che sono riusciti a portare a termine una corsa veramente durissima, nonostante quei 10 km. di speciali tagliati (35 su 90).

Gianni Cognigni

Nell'A112 dominata da DE PAOLI



La A 112 di De Paoli impegnata nel corso della gara. Secondo è arrivato Benazzo a 30", che in A 112 è una vita...

Un gesto d'altruismo

SALICE TERME - La lunghezza totale del percorso per i 112 è stata di km 295, di cui 150 circa di prove speciali, 9 in totale. Tutte combattutissime, come sempre in questo trofeo promozionale che vede «anziani» e giovanissimi (gli under 23), tutti desiderosi di emergere.

L'arrivo, alle 16, ha visto primo De Paoli, che è stato premiato con la vittoria per la sua regolarità. Nelle prime P.S. Signori primeggia, ma nella quarta prova, a causa di una foratura, ha perso 2'; nella economia della gara questo ritardo gli è costato parecchio, infatti la sua quarta posizione finale avrebbe potuto essere migliore.

Soltanto 30" hanno diviso Benazzo dal primo classificato, e 12" Dionisio dal secondo; perciò una gara combattuta fino alla fine, anche se per alcuni degli eventuali protagonisti è terminata troppo presto. Vittadini non è neppure partito perché non aveva i documenti in regola. Torricelli ha avuto problemi meccanici (cambio), Canobbio ed Ancona per uscita di strada (stesso punto della 2ª P.S.) che per Ancona dovrebbe essere «il pretesto per smettere»; Perugia per una «toccata» che gli ha aperto

la ruota posteriore destra.

Ma in mezzo a questa battaglia per i primi posti, c'è da segnalare un episodio di sportività vera, infatti Valentini, nel trasferimento dalla seconda alla terza prova, ha soccorso il navigatore di Lago, Bechis, privo di sensi. Hanno infatti avuto uno scontro violento con il furgone dell'assistenza di Haider che proveniva ad alta velocità su una strada stretta e tortuosa. Valentini ha soccorso e portato, dopo qualche traversia, all'ambulanza Bechis, è stato ricoverato in ospedale per accertamenti e Valentini, giunto fuori tempo massimo al successivo controllo orario, si è ritirato. Per questo gli è stato dato il premio FIAMM, assegnato all'equipaggio che più ha dato e meno ottenuto. Un gesto, il suo, sportivo e spontaneo di notevole importanza, soprattutto in questo tipo di gara, da sempre fucina di campioni.

Scotton, Carrera, Novello, Corredig, Frugoli, Andolfi hanno fatto degna cornice ai protagonisti; la speciale classifica femminile è andata all'equipaggio Zani-Marsotto, alla loro prima gara.

Annalisa Bonaretti

VIA! al rientro ALFA nei rallies

MILANO - Nei giorni scorsi l'Alfa Romeo avrebbe approvato il programma per il suo rientro nei rallies, dopo più di un anno di assenza. In particolare la Casa milanese avrebbe dato il «via libera» all'Autodelta per la realizzazione della nuova vettura, che come già anticipato da ROMBO tempo fa sarà l'Alfa Sud Sprint in versione gruppo B.

A Settimo Milanese entro breve tempo inizierà così la progettazione e la realizzazione dell'autovettura, che in autunno potrebbe iniziare la fase di collaudo in vista della stagione 1983. Per l'Alfa Sud Gr. B sono in predicato diverse soluzioni di motorizzazione mentre l'utilizzazione di una trazione integrale sembra possa venire accantonata. Comunque il motore, posizionato posteriormente, dovrebbe essere il già disponibile 6 cilindri a V di 2500 cc, od eventualmente maggiorato a 3 litri. In considerazione viene anche però presa l'utilizzazione del motore sovralimentato di 2 litri 4 cilindri già impiegato in passato sulle Alfetta Turbodelta, che in futuro verrebbe poi «rinforzato» con l'adozione di 2 turbo compressori.

Fra queste eventualità si sceglierà quindi il cuore dell'Alfa Gr. B, e la scelta verrà fatta soprattutto considerando il peso della vettura fattore su cui si lavorerà parecchio, per contenerlo al di sotto dei 900 chili. Se il gioco riuscirà si potrà pensare di adottare un motore un po' meno ricco di cavalli, che però si potrebbe dimostrare prima più affidabile e consentire al più presto i migliori risultati. Ora non ci rimane che sperare che in Alfa Romeo la vicenda Alfa Sud Rally venga seguita con maggiore coerenza di impegno, al contrario di quello che avvenne per l'Alfetta Turbo mandata in pensione quando ormai era diventata adulta.

Passeggiata Veteran

SALICE TERME - La grossa novità del Quattro Regioni era costituita dalla gara per le auto storiche. Appena spenti gli echi dei piccoli motori delle velocissime A 112 ed in attesa della passerella finale del rally il numerosissimo pubblico che contornava il circuito di Cecima ha potuto ammirare l'esibizione nel cielo degli alianti dell'Aero Club «Luigi Resta» di Voghera e sulla strada delle vetture Veteran. Le macchine d'epoca hanno riscosso un successo tutto particolare, fatto di simpatia ma anche di ammirazione per degli esemplari perfetti ed ancora in grado di esprimere delle qualità meccaniche tuttora attuali. Una parte delle Veteran, cariche d'anni, più che correre hanno passeggiato, lasciando alla loro estetica affascinante il richiamo per il pubblico,

ma la maggior parte non ha scherzato affatto: Giulietta Sprint, Cisitalia Ferrari, Abarth 1000, Lancia, Zagato Oscar, MGA, Porsche hanno fatto cantare come ai tempi delle Mille Miglia i loro motori ancora perfettamente efficienti. Ed è venuto spontaneo il parallelo fra le Veteran e le auto di oggi. Quanto più difficile era domare quelle vetture ricche di cavalli ma così poco stabili in curva! Così qualcuno, trascinato dagli applausi del pubblico e dal canto sempre affascinante di quei motori, ha osato più del lecito e pure per le Veteran ci sono stati i testa-coda ed il providenziale intervento del carro-attezzi per ritrarre la via di casa. Come in amore anche per le macchine da corsa l'eterno conta.

g. c.

73