

tutte le donne dei rallies

di MAURIZIA BARESI

S. REMO - Mmh... quasi quasi... ma si parliamo di donne. Ho esitato un momentino perché oggi, parlar di donne è dura, oh se è dura! Qualunque cosa dici, ti tirano le pietre: femministe, maschilisti, mammoni o senza famiglia, c'è sempre qualcuno che si arrabbia. Ma qui si fa dello sport, che c'entra la politica? Giusta obiezione, ma andate a chiederglielo a quelli che sul melogno (?) le pietre se le sono beccate sul serio... Gesù, che mondo! Io faccio finta di niente, mi infilo l'integrale, e vado a incominciare, presentandovi le donne da rally.

Chi sono, più o meno lo sapete già, ma in ogni caso ve lo dico dopo. Adesso mi interessa fotografarle in gruppo, così come si presentano all'occhio dell'umano medio. Costui certamente non si spiega il fenomeno, dato che solitamente ragiona per schemi fissi e abbastanza semplici; per esempio: fango più faticaccia più polvere più sudore più notti insonni uguale rally; mentre profumo più fragilità più lindore più notti insonni (e qui vacilla un attimo ma poi si rende conto che si tratta di tutt'altra cosa) uguale donna. Decisamente le due cose non vanno insieme e allora conclude nell'unica maniera che la sua mancanza di fantasia e l'equazione matematica gli consentono: non sono donne. Ecco: io a uno così gli darei un pugno! Mica per fargli male, no, ma per dargli la sveglia. Non è possibile lasciarlo dormire ancora su rosee illusioni: bisogna pur che qualcuno gli dica che donne come la sua mamma non ne esistono più, o quasi.

Con questo non voglio negare che le ragazze-pilota siano un tantino diverse dalle altre; lo sono senz'altro perché hanno qualcosa di più: hanno del fegato. Le difficoltà da superare in un rally per queste poverette sono le stesse che deve superare un uomo, più una: la battuta. Guadi, dossi, nebbia, tornanti sono niente in confronto alla battuta. Inesorabile essa le aspetta per strada, alle verifiche, alla partenza della prova speciale, al controllo-stop, al controllo orario. Mordace, ineffabile, pungente o cretina, la battutina è lì, sempre e ovunque ci sia un uomo. Lasciamo perdere quando ce ne sono tanti...

Ora io credo, ragazze, che mai vi sia passato per la testa, guardando i piloti partire o arrivare da una speciale, di aspettare che scendessero dalla macchina per controllargli il baricentro. Ma perché dico io «loro» lo fanno? E poi si danno delle gomitate pazzesche per avvertirsi vicendevolmente dell'arrivo di un equipaggio femminile. «Due donne! Sono donne!» e giù una gomitata, Strabuzzando gli occhi si fanno intorno alla sventurata vettura, manco fosse una gabbia di scimmie. E' deprimente constatare che della corsa non gliene frega niente: molto

più interessante adocchiare come ancheggia la navigatrice nella sua passeggiata verso il controllo orario. Così non va, è tempo che ci prendiate sul serio.

Sull'argomento vorrei rivolgere una preghiera alle amiche femministe. Sorelle, per favore, cambiate metodi, se vi riesce. Quel gesto, per esempio, non è fine, e gli ricorda proprio quello che dovrebbero dimenticarsi (vedi quanto detto sopra) e poi a furia di dirgli che non servono a niente si sono un



La A 112 di Baresi-Melli

po' inaciditi. Faccio un esempio: qualche tempo fa, al Liburna mi sono caricata e scaricata non so quante gomme, passando per far questo almeno una decina di volte davanti a un salotto gremito di giovani sportivi. Non ce n'è stato uno che abbia mosso un dito per darmi una mano, nonostante lanciassi occhiate che avrebbero intenerito un sasso. Ho ottenuto soltanto un: «Avete voluto la parità?» che ormai mi è fin troppo familiare. Non gli par vero di continuare ad essere come prima senza essere costretti ad essere gentili. E allora facciamoci furbe, e rinunciamo agli eroismi: diciamogli che sono forti, gagliardi, insostituibili e lasciamo che ci aprano le porte, ci facciano passar per prime, ci mandino dei fiori... e ci scarichino delle gomme, accidentaccio! Nel frattempo, in letizia e comprensione possiamo benissimo farci rispettare suonandoglielle per esempio in una prova speciale, o no? Fine del comizio.

E passo a una carellata di primi piani sui rari esemplari di feonina audax che si sono visti qui a Sanremo. Si tratta di istantanee velocissime: chi di loro vorrà, potrà mostrare l'intero album di se stessa giusto come fa Federico Ormezzano in questo numero, e come ho fatto io nel numero scorso.

La precedenza spetta di diritto ad Anna Cambiaghi, presente sulla Riviera dei fiori in veste di giornalista, ma sempre nel pieno dell'attività sportiva. Anna è infatti l'unica donna italiana che attualmente posi le sue grazie su vetturette del livello della Stratos o della Osella 2000, mettendo in riga fiori di avversari sia in pista che nei rallies. Brava Anna: sei una puledra di razza e ci dai un mucchio di soddisfazioni. Bionda e rigogliosamente riccioluta, Anna sfodera di sotto tanta chioma un bellissimo sorriso, simpatico e sicuro, tipico della «dura», che sa quanto vale e quello che vuole.

Fabrizia Pons è l'attuale campionessa ita-

liana specialità rally, e corre col Kadett GTE Conrero gruppo 1. Alta, slanciata, capelli lunghi e biondi, Fabrizia è tutta acqua e sapone e olio di motore. Appena appena lo volesse potrebbe metter su un personalino da pin-up, ma lei preferisce fare il maschiaccio. Niente di più facile che vederla con la bionda zazzera cacciata dentro il motore armeggiare con spinterogeni e candele. Pare anche che ci prenda. Brava Fabrizia, dimostri serietà e passione e anche tu fai onore alla categoria. La sua navigatrice, Anna Gatti, sembra fatta apposta per ravvivare le compagnie. Vivacissima, occhi neri ed espressivi, può arrabbiarsi fin che vuole, ma non riesce ad evitare che tutti gli siano sempre addosso ad interessarsi dei fatti suoi.

Antonella Mandelli è la quintessenza della femminilità: agile e graziosissima, fa girare meravigliosamente il motore del suo Kadett e la testa dei suoi colleghi. Nessuno di noi



Il veneto Da Schio. Sotto: Dimroci



LA 12^a PROVA TROFEO

gli "sposi" al primo p

Bettega e consorte si sono presi il lusso di vincere anche a S. Remo, chiarendo qualsiasi dubbio sulle qualità del ventiquattrenne albergatore di Molveno. Sulla sua scia Gasole, Turetta e Da Schio

di PAOLO ZAMI

S. REMO - Una gara che valeva l'intero campionato era stata definita la dodicesima pagina del «novello» Trofeo per le Autobianchi A. 112, che si è disputata sui vari passi, ricchi di saliscendi, che fanno da cornice al centro di Sanremo. Senza dubbio la più impegnativa: 605 km. ricchi di 14 prove speciali per complessivi 270 km. abbondanti.

Bettega e consorte, si sono permessi il lusso di vincere anche su queste strade, chiarendo qualsiasi dubbio a chi ancora ne avesse sulle qualità del ventiquattrenne albergatore di Molveno (Trento). A Bettega, sarebbe bastato un misero piazzamento, o neanche, per aggiudicarsi questa prima riuscitissima edizione del Trofeo A. 112, invece generosamente ha voluto mettere bene le carte in tavola aggiudicandosi anche questa prova, la più importante, che così porta a sei le vittorie raccolte nel campionato.

«Gli sposini volanti», come sono chiama-

segue da pag. 27

l'ha presa sul serio, quando ha detto che si sarebbe messa a correre, ma adesso siamo tutti con due occhi così a guardare i tempo che fa nelle prove speciali. E' diventata subito la più grossa preoccupazione della Fabrizia e i duelli fra le due sono stati in molti rally incredibilmente interessanti. Anche qui a Sanremo si sono divise equamente gli alberi della zona, andando a sbattere tutte e due nel corso della terza tappa, alla partenza della quale occupavano rispettivamente il 25° e il 26° posto.

Il prossimo anno dovremmo dividerci, in casa Opel Conrero reparto femminile.

Accanto a lei troviamo Paola Boggio, per tutti Paoletta. Minutissima, consta di molto meno che 40 chili e di un musetto follemente simpatico. Le vogliono tutti un bene dell'anima e fanno a gara per coccolarsela, giusto come si farebbe col cucciolo di un cocker. Ha una vera passione per quello che fa, e se le succede di fare uno sbaglio non riesce a perdonarselo: ci vuole del bello e del buono per tirarle su il morale e convincerla che può capitare a tutti.

Poi ci siamo io e Anna Meli, con la A 112 Vannucci a vederla con quei matti del Trofeo. Non è facile. A Sanremo abbiamo preso anche noi la nostra bella musata tanto per non sottrarci a un preciso dovere di solidarietà, guadagnando il primo ritiro della stagione. Poiché di me ho già parlato anche troppo, passo immediatamente all'Anna



Fabrizia Pons

(ma perché si chiameranno tutte Anna?): è la classica bellezza bruna mediterranea, con gli occhi e i capelli neri, la pelle olivastra e i denti bianchissimi. E' un tipo maledettamente filosofico, impegnato, e pochi sfuggono ai suoi scavi in profondità sulla psiche umana. Ditele di che segno siete, e avrete spiatellati lì i segreti più reconditi del vostro io.

A Sanremo si è vista anche Fifi, francese tutta classe e raffinatezza. Si chiama più

esattamente Delphine Leroux e di chi è la moglie non lo voglio dire perché di uomini qui non se ne parla e perché lo sanno tutti. Fifi è proprio il tipo da presentare a chi ha dubbi sulla femminilità delle donne che corrono; ha infatti tutta la grazia tipica delle donne francesi concentrata in due grandissimi occhi e in un modo di parlare italiano deliziosamente stenterello. Quest'anno ha corso poco e per gioco con la A/112, ma mi dicono che in Francia era un autentico manico.

Rimangono le navigatrici di equipaggi non femminili. Due nomi per tutte (che sono tante e che non posso conoscere una per una): Marisa Borghini e Gabriella Zappia. Della prima non fatemi dire ancora che ha due splendidi occhi verdi, l'hanno già detto tutti. Magra e nervosissima in gara, ha un carattere dolce, ma non remissivo e lo spirito punzecchiante tipico dei fiorentini. La cosa più bella è che si farebbe in quattro per fare un piacere a un amico.

Infine Gabriella: è stata navigatrice di Fabrizia Pons e con lei ha vinto il campionato femminile l'anno scorso. A guardarla sembra una bambina: non le si darebbero più di 15 anni, con quegli occhi azzurri dall'espressione innocentissima in un viso quasi angelico. Questo non le impedisce, a quanto dicono, di avere un carattere forte e le idee molto chiare.

Bè, che ne dite? Mica male come squadra, no?

i volanti,, osto

ti nell'ambiente, hanno condotto una gara intelligente ed accorta. Nelle pessime condizioni atmosferiche, in cui si è svolta la gara, con pioggia e nebbia, che non hanno mai dato respiro, ogni piccolo errore sarebbe stato fatale; invece Bettega dimostrando ottime qualità di fondista è riuscito a concludere da vero professionista, aggiudicandosi 5 delle 10 prove disputate (4 sono state annullate), e giungendo tre volte secondo.

Sulla sua scia hanno tenuto bene Gasole-Coco, Turetta-Festa, Da Schio-Bonaga, Perona-Vercellino, classificatisi nell'ordine. Ma veniamo alla cronaca della gara, dove i colpi di scena non sono mancati.

Nella prima lunga speciale (44 km.) c'è nebbia, tranne nei primi 5 km.: a sorpresa il miglior tempo è di Guggiari-Ambrosoli, secondi sono Tabaton-Rogano a 34", terzo il torinese Berazzi in coppia con Costa, quarti Gasole-Coco, venuti dalla Sardegna non certo per «andare a spasso». Bettega riesce a fare solo il dodicesimo tempo (a suo dire gli è stato appioppato un minuto in più) distaccato di 3'33"; meglio di lui fa pure Maurizia Baresi in coppia con Anna Meli decima a 3'07". In questa prova esce «di brutto» Fusaro.

BELLE EPOQUE



BELLE EPOQUE

segue a pagina 30

speciale per speciale trofeo A 112

PROVA SPECIALE 1/B - PASSO GHIMBEGNA

235 Guggiari-Ambrosoli	39.59
206 Tabaton-Rogano	a 34"
231 Berazzi-Costantino	a 1'09"
205 Gasole-Cocco	a 1'42"
236 Rabino-Neri	a 2'41"
210 Facetti-Rizzardi	a 2'45"
204 Turetta-Festa	a 2'52"
207 Mirri-Lappo	a 2'55"
228 Perona-Vercellino	a 3'05"
230 Baresi-Meli	a 3'07"
214 Da Schio-Bonaga	a 3'15"
215 Baj Macario-Alberti	a 3'33"
213 Torchio-Sioli	a 3'33"
201 Bettega-Torghelle	a 3'33"
234 Carini-Toscani	a 4'04"
227 Fadini-Bardelli	a 4'13"
211 Pelli-Cislaghi	a 4'21"
212 Giammarini-Bertola	a 4'34"
P.S. 3/B - PASSO GINESTRO	
201 Bettega-Torghelle	11.49
206 Tabaton-Rodano	a 15"
205 Gasole-Cocco	a 16"
207 Mirri-Lappo	a 21"
215 Baj Macario-Alberti	a 33"
214 Da Schio-Bonaga	a 35"
204 Turetta-Festa	a 37"
231 Perazzi-Costa	a 47"
210 Facetti-Rizzardi	a 54"
228 Perona-Vercellino	a 54"
236 Rabino-Neri	a 58"
203 Comelli-Laiolo	a 1'05"
227 Fadini-Bardelli	a 1'08"
230 Baresi-Meli	a 1'12"
P.S. 4/B - SCRAVAJON	
201 Bettega-Torghelle	11.13
205 Gasole-Cocco	a 5"

215 Baj Macario-Alberti	a 19"
207 Mirri-Lappo	a 20"
204 Turetta-Festa	a 23"
211 Pelli-Cislaghi	a 24"
203 Comelli-Laiolo	a 25"
228 Perona-Vercellino	a 28"
206 Tabaton-Rogano	a 28"
231 Perazzi-Costa	a 32"
214 Da Schio-Bonaga	a 33"
235 Guggiari-Ambrosoli	a 37"
236 Rabino-Neri	a 41"
210 Facetti-Rizzardi	a 46"
213 Torchio-Sioli	a 55"
P.S. 5/B MELOGNO	
201 Bettega-Torghelle	13.35
205 Gasole-Cocco	a 13"
204 Turetta-Festa	a 13"
206 Tabaton-Rogano	a 18"
203 Comelli-Laiolo	a 26"
207 Mirri-Lappo	a 34"
215 Baj Macario-Alberti	a 38"
214 Da Schio-Bonaga	a 40"
236 Rabino-Neri	a 45"
235 Guggiari-Ambrosoli	a 45"
210 Facetti-Rizzardi	a 47"
211 Pelli-Cislaghi	a 50"
228 Perona-Vercellino	a 1'03"
227 Fadini-Bardelli	a 1'16"
209 Dimroci-Perdoni	a 1'19"
P.S. 6/B - GIOVETTI	
215 Baj Macario-Alberti	11.19
236 Rabino-Neri	a 1"
211 Pelli-Cislaghi	a 13"
231 Perazzi-Costa	a 15"
234 Carini-Toscani	a 16"
201 Bettega-Torghelle	a 22"
228 Perona-Vercellino	a 23"

207 Mirri-Lappo	a 25"
214 Da Schio-Bonaga	a 25"
227 Fadini-Bardelli	a 25"
233 Falchetta-Belfiglio	a 29"
206 Tabaton-Rogano	a 33"
204 Turetta-Festa	a 33"
209 Dimroci-Perdoni	a 37"
222 Tacchini-Ciamei	a 20"
P.S. 7/B - QUAZZO	
206 Tapaton-Rodano	14.43
201 Bettega-Torghelle	a 1"
204 Turetta-Festa	a 21"
214 Da Schio-Bonaga	a 53"
205 Gasole-Cocco	a 59"
227 Fadini-Bardelli	a 1'01"
211 Pelli-Cislaghi	a 1'02"
207 Mirri-Lappo	a 1'09"
228 Perona-Vercellino	a 1'23"
209 Dimroci-Perdoni	a 1'27"
215 Baj Macario-Alberti	a 1'39"
212 Giammarini-Bertola	a 1'51"
213 Torchio-Sioli	a 1'55"
236 Rabino-Neri	a 2'41"
222 Tacchini Ciamel	a 3'26"
P.S. 8 - SCRAVAJON	
201 Bettega-Torghelle	11.10
205 Gasole-Cocco	a 11"
206 Tabaton-Rogano	a 28"
207 Mirri-Lappo	a 28"
204 Turetta-Festa	a 30"
215 Baj Macario-Alberti	a 32"
211 Pelli-Cislaghi	a 38"
214 Da Schio-Bonaga	a 53"
236 Rabino-Neri	a 57"
228 Perona-Vercellino	a 1'02"

segue a pagina 30



Pelli Cislaghi

segue da pagina 29

Bettega si rifà subito nella terza prova priva di nebbia, (la seconda è stata annullata per motivi di sicurezza) distaccando il secondo, Tabaton in coppia con Rogano, di 15", seguono Gasole a 16", Mirri a 21", Baj Macario a 33", Da Schio a 35".

Sullo Scravajon, una prova molto veloce quasi tutta in salita, il più veloce è ancora Bettega, a 5" Gasole, a 19" Baj Macario, a 20" Mirri, a 23" il vicentino Turetta. Abbandona Maurizio Baresi che capotta.

Il trentino si ripete nella quinta distaccando Gasole e Turetta di 13", Tabaton di 18", l'udinese Comelli di 26", Mirri di 34".

Una nebbia, definita «pazzesca» da Bonaga, già copilotata di Vudalfieri, e in questa occasione a fianco di Da Schio, aspetta i piloti sulla prova dei Giovetti.

Bettega prudentemente non rischia, vince Baj Macario seguito ad un secondo da

Rabino, poi Pelli (13"), Perazzi (15"), Carini (36"), e quindi Bettega (42"), a cui basta tenere sotto controllo la situazione. Abbandona Comelli, andato dritto in una destra secca nel tratto finale della prova, non sono molti i danni ma non può ripartire. Gasole perde circa tre minuti per un'uscita ma riprende.

Ancora molta nebbia nella P.S. del Quazzo: Tabaton è il migliore, a un secondo Bettega, più distaccati gli altri. Picchiano Perazzi (terzo in quel momento) appena partito, Rombolotti e Facetti. Si ritorna sullo Scravajon: Bettega è ancora primo, a 11" Gasole a 20" Tabaton e Mirri, a mezzo minuto Turetta. Le successive tre prove sono soppresse per sicurezza.

Sui 15 km. del Colle di Cosio si impone Mirri che infligge a Bettega solo 2", terzo è Gasole a 12", quarto Turetta a 21". Comincia ad albeggiare, ma Tabaton distratto

picchia con l'anteriore sinistro in trasferimento. Con i 3' di vantaggio su Bettega nella prima speciale, aveva ancora 56" di vantaggio su di lui, che gli sarebbero probabilmente stati sufficienti per aggiudicarsi l'importante gara. Invece, come è tipico del suo carattere, non ha saputo controllarsi, perdendo così anche questa grossa occasione, lasciando saldamente a Bettega la posizione di leader.

Ormai la classifica ha una sua definita fisionomia: Bettega conduce largamente, Turetta è secondo, Gasole terzo, Mirri quarto. Turetta se la prende tranquillamente, forse un po' troppo anche perché il motore non gira al meglio, e nelle ultime due prove si lascia superare da Gasole, veramente scatenato nel finale, che si aggiudica la penultima prova di S. Bernardo di Conio, e giunge secondo sui 44 km. del Passo Ghimbegna, ultima fatica della gara, che Bettega si vince, concludendo in bellezza. Un errore dovuto alla stanchezza gioca un brutto scherzo a Mirri che, dopo aver forato, va a sbattere.

Ultimo colpo di scena alle verifiche tecniche: le vetture di Bettega e Baj Macario vengono analizzate: per quella di Bettega tutto Q.K., l'A. 112 di Baj Macario invece viene squalificata e così il pilota perde il 4° posto acquisito con tanta fatica; ma con i regolamenti non si discute. Peccato perché il pilota era probabilmente ignaro della piccola elaborazione (ovalizzazione dei condotti di aspirazione), avendo da poco comprato la vettura da un altro concorrente del Trofeo.

La classifica definitiva vede quindi al primo posto Bettega-Bettega, seguiti da Gasole-Coco a 3'05", Turetta-Festa a 3'43", Da Schio-Bonaga, al Sanremo con l'obiettivo di concludere la gara e guadagnare preziosi punti per la classifica finale, a 7'16", Peron-Rabino a 7'18". In 29 al via, hanno concluso in 16.

BELLE EPOQUE

segue da pagina 29

222 Tacchini-Ciamei	a 1'03"
212 Giammarini-Bertola	a 1'06"
213 Torchio-Sioli	a 1'27"
227 Fadini-Bardelli	a 1'31"
209 Dimroci-Perdoni	a 1'33"
P.S. 12/B - COLLE DI COSIO	
207 Mirri-Lappo	12.51
201 Bettega-Torghelle	a 2"
205 Gasole-Cocco	a 12"
204 Turetta-Festa	a 21"
206 Tabaton-Rogano	a 26"
215 Baj Macario-Alberti	a 28"
211 Pelli-Cislaghi	a 31"
228 Perona-Vercellino	a 32"
214 Da Schio-Bonaga	a 33"
222 Tacchini-Ciamei	a 36"
236 Rabino-Neri	a 37"
209 Dimroci-Perdoni	a 46"
212 Giammarini-Bertola	a 49"
227 Fadini-Bardelli	a 56"
233 Facetta-Belfiglio	a 57"
P.S. 13/B - S. BERNARDO DI CONIO	
205 Gasole-Cocco	23.33
201 Bettega-Torghelle	a 16"
207 Mirri-Lappo	a 21"
204 Turetta-Festa	a 49"
215 Baj Macario-Alberti	a 49"
211 Pelli-Cislaghi	a 50"
228 Perona-Vercellino	a 1'02"
214 Da Schio-Bonaga	a 1'07"
222 Tacchini-Ciamei	a 1'09"
212 Giammarini-Bertola	a 1'15"
236 Rabino-Neri	a 1'36"
213 Torchio-Sioli	a 1'37"

233 Facetta-Belfiglio	a 1'58"
209 Dimroci-Perdoni	a 2'13"
227 Favidini-Bardelli	a 2'16"
P.S. 14/B - PASSO GHIMBEGNA	
201 Bettega-Torghelle	35.52
205 Gasole-Cocco	a 13"
204 Turetta-Festa	a 1'18"
228 Perona-Vercellino	a 1'40"
236 Rabino-Neri	a 1'52"
215 Baj Macario-Alberti	a 2'00"

213 Torchio-Sioli	a 2'08"
212 Giammarini-Bertola	a 2'15"
214 Da Schio-Bonaga	a 2'36"
209 Dimroci-Perdoni	a 2'48"
233 Facetta-Belfiglio	a 3'19"
211 Pelli-Cislaghi	a 3'28"
227 Fadini-Bardelli	a 4'19"
234 Carini-Toscani	a 4'35"
232 Tibilitti-Sancassani	a 6'42"
222 Tacchini-Ciamei	a 14'49"

arrivo trofeo A 112

1) BETTEGA-TORGHELE
2) GASOLE-COCO
3) TURETTA-FESTA
4) DA SCHIO-BONAGA
5) PERON-VERCELLINO
6) RABINO-NERI
7) PELLI-CISLAGHI
8) GIAMMARINI-BERTOLA
9) DIMROCI-PERDONI
10) TORCHIO-SIOLI
11) FADINI-BARDELLI
12) CARINI-TOSCANI
13) TACCHINI-CIAMEI
14) FALCETTA-BELFIGLIO
15) TIBILETTI-SANCASSANI

SC. DEL GRIFONE	3.10'18"
SC. DEL GRIFONE	3'05"
PIAVE JOLLY CLUB	3'43"
PIAVE JOLLY CLUB	7'16"
A.C. TORINO	7'18"
MODENA CORSE	10'45"
JOLLY CLUB	11'46"
SC. DEL GRIFONE	12'40"
PIACENZA CORSE	13'35"
SC. DEL TORRAZZO	13'52"
JOLLY CLUB	14'09"
PIACENZA CORSE	25'24"
BERGAMO CORSE	32'22"
PIACENZA CORSE	35'15"
A.C. VARESE	39'52"

una edizione tutta triveneta



Il vicentino Turetta

S. REMO - In occasione delle premiazioni della gara riservata alle Autobianchi A. 112 70HP, vinta da Bettega, Cesare Florio, d.s. della Lancia, ha voluto fare il punto sul campionato, che ormai sta per concludersi (mancano ancora due prove) annunciando pure alcune novità per il '78. Finora ben 148 equipaggi si sono cimentati nelle dodici prove del «Trofeo» fin qui disputate, per un totale di 448 presenze. Risultato di partecipazione insperato all'inizio di questo tiratissimo campionato, alla sua prima edizione; di buon livello anche il contenuto tecnico della manifestazione in quanto la media degli arrivi è stata del 66%.

Questo campionato, con la prova di Sanremo, senza dubbio la più dura in assoluto, si può considerare praticamente chiuso, almeno per quanto riguarda le prime quattro posizioni, già ben delineate. Bettega, Fusaro, Turetta e Comelli, occupano nell'ordine le prime posizioni; tutta triveneta quindi la prima edizione del «Trofeo»: Bettega di Molvena (Tn), Fusaro di Feltre, Turetta di Vicenza e Comelli di Udine hanno dimostrato ancora una volta il valore della scuola rallistica triveneta, anche in questa occasione, più in evidenza che mai. Gli scopi degli ideatori del «Trofeo A. 112 70HP» sono stati pienamente raggiunti: far gareggiare tutti sullo stesso livello in modo che i migliori abbiano da evidenziarsi.

Anche nel '78 questo campionato verrà riproposto, naturalmente con alcune modifiche scaturite dall'esperienza fatta quest'anno. Sembra verrà ridotto il numero delle gare, che avranno tutte lo stesso coefficiente (salvo probabilmente la prova di «Sanre-

mo»), inoltre i percorsi saranno unificati: o tutto asfalto o tutta terra, questo anche per limitare le spese ai concorrenti. Oltre naturalmente al titolo finale, che resta intoccabile, saranno previsti dei gironi inter-



Cesare Florio

medi (tre a quanto sembra) con una propria classifica ed un proprio vincitore.

Quest'ultimo sembra l'aspetto più valido, che permetterà di dare ai più sfortunati, la possibilità semmai di rifarsi con una vittoria di girone. Sono pure allo studio — come ha confermato Giulio Pensi, responsabile del «Trofeo», — altre classifiche per rendere il tutto più interessante ed attraente: una speciale classifica per esordienti, una femminile e così via. Come ultima novità l'aumento del montepremi; premi sia di gara che finali più elevati certo non «guastano» per chi ha promettenti «doti», ma limitate disponibilità finanziarie.

P. Z.

Il grande salto di Bettega e Fusaro

S. REMO. Hanno mantenuto la parola i dirigenti della Lancia che si erano impegnati in apertura del campionato riservato alle Autobianchi A.112 oltre naturalmente a consegnare il sostanzioso montepremi (fra cui una Beta Coupé al vincitore, una A.112 70 Hp. al secondo e così via), a far disputare al vincitore di questo avvincente campionato una gara con una Stratos. Infatti hanno annunciato ufficialmente che ad Attilio Bettega, già laureatosi vincitore con un certo anticipo, verrà messa a disposizione una Stratos.

In questi giorni il giovane albergatore di Trento si è recato più volte a Torino per prendere «confidenza» con la potente vettura; un «abisso» almeno in fatto di potenza (200 circa cv. di differenza) con la sua A.112 70

Hp. In un primo momento in casa Lancia si pensava di far disputare al promettente pilota uno dei due rally internazionali ancora in programma in questo ultimo scorcio di '77, il «10.000 Trabucchi» o il «Val d'Aosta».

Si è optato poi, a quanto sembra, sul rally nazionale dei «333 minuti» di Varese, che verrà disputato in novembre.

Con molta probabilità pure Vanni Fusaro, secondo classificato nel Trofeo, disporrà già alla fine di quest'anno per il «Val d'Aosta» di una 131 Abarth del Jolly Club. Il giovane bellunese, che ha già difeso i colori della scuderia milanese, il prossimo anno è dato per candidato alla guida di una 131 Abarth del Jolly Club-Par-malat.

P. Z.

BELLE EPOQUE