

**IL MINI CAMPIONATO LANCIA
PUÒ GIÀ DARSÌ UN VOLTO**

I «colossi» dell'A-112



**il mago
(Albanese)
del poker.**

SPECIALE AUTOSPRINT

GENOVA - Bettega, Tabaton, Pelganta, Guizzardi. Il campionato delle piccole A 112 ha già trovato una sua precisa identità. E' l'identità dei protagonisti, concorrenti e preparatori, ben delineata dopo le prime tre prove. Successo Grifone in Sicilia e all'Elba e successo personale di Nicola Albanese, il tecnico genovese che cura la preparazione delle vetture della scuderia e le assiste in corsa.

«Una esperienza positiva. Ora sembra facile dirlo, eppure un risultato del genere ce lo aspettavamo. Si corre con macchine tutte eguali, di gente capace di guidarle al meglio ce

DOPO TRE PROVE un primo bilancio sul campionato A 112 è d'obbligo. La scalata alle gare con i coefficienti più alti è arrivata al vertice con l'Elba e la classifica ha già una sua fisionomia più che netta anche se indiscutibilmente bugiarda non tanto nei confronti di quelli che ci sono, ma soprattutto nei confronti di quelli che mancano.

E' questo un discorso molto difficile cui è facile ribattere con il celebre detto che gli «assenti hanno sempre torto»; ma è un discorso che deve essere affrontato per non dimenticare chi, bene o male, al Trofeo sta dando una fisionomia pur anche senza comparire nella arida sequenza dei punti. Dunque, il predominio dei piloti della Grifone è netto, indiscutibile. Tabaton, Bettega, Pelganta, Guizzardi e «Camaleò» sono stati sino ad oggi dei primattori, premiati sino in fondo nei loro sforzi. Altri protagonisti, comunque, si sono avvicendati sulla scena, ma per un complesso di cose non hanno raccolto (per ora) i frutti sperati. Lasciando per un momento da parte quei favoriti della vigilia che hanno offerto prestazioni troppo altalenanti, come Bonino a tratti fortissimo ed a tratti spento, o come Mirri che addirittura prestazioni non ne ha date se non in due prove al Ciocco, sempre troppo presto fuori in altre occasioni, è il caso di accennare ai vari Simontacchi, Opizzi, Boni, Comelli, per non parlare dello splendido Fusaro che merita (e lo facciamo più avanti) un discorso a parte.

Già perché sulla bilancia di una classifica a questo punto pesa enormemente anche la buona sorte che, se è vero che la fortuna aiuta gli audaci, è anche vero che ha sempre assistito gli ottimi piloti della Grifone. Il punto post-Elba si basa soprattutto su questo e, per favore, lasciamo da parte i facili discorsi che si rifanno al fatto che uno abbia tirato troppo sul terreno brutto o che è andato al di sopra dei propri limiti. Tutti quelli che corrono sanno che quando si lotta per vincere nessuno risparmia la macchina, o,

**Così piazzati
i primi 5 in
ogni «speciale»
all'ELBA**

	DUE MARI	S. MARTINO	VOLTERRAIO	PARATA	INNAMORATA	MONUMENTO	COLLE D'ORANO	MONTE PERONE	MONUMENTO	COLLE D'ORANO	VOLTERRAIO	PARATA	INNAMORATA	MONUMENTO	LA PILA	RECISO
TABATON	1	4	2	2	4	5	1	1	2	1	5	4	5	5	5	5
GUIZZARDI	2	5	3			1	2	5	5	4	5	5				
PELGANTA	3	2		3	3	3	4	2	4		3	3				5
BONI									ritirato							
SIMONTACCHI	5								ritirato							
FUSARO		1	1	1	1						ritirato					
OPIZZI		3		4							ritirato					
BETTEGA			4			5	3	2	5	4	2	1				1
DA SCHIO				5	5											
CASOLE					5	2	3		1	1	4					
GIANMARINI						2										
RIGANTI						4		3	3							
BATTIGNANI								4								3
FERRARIS											1		3			
VENTURELLI											2		4			
ZORZATO												2				
BONINO																1
PERSICO																3

Nella tabella (sopra) sono riportati tutti i piazzamenti. In grigio le prove in asfalto. A sinistra saluto alla russa tra Dado Andreini ed il Presidente CSAI, Rogano, sempre assiduo, ora. A fianco Cervelli che fumano tra Angiolini e Tabaton...

Campionato A 112
(dopo 3 prove)

	Ciocco	Sicilia	Elba	Totale
TABATON	—	45	80	125
BETTEGA	—	60	40	100
PELGANTA	—	36	60	96
GUIZZARDI	—	9	48	57
FUSARO	40	—	—	40
«CAMALEO»	8	30	—	38
RIGANTI	—	—	32	32
ORLANDINI	30	—	—	30
TORCHIO	24	—	—	24
OPIZZI	—	24	—	24
CASOLE	—	—	24	24
BONI	20	—	—	20

n'è tanta. Tutto si risolve spesso proprio grazie ad una assistenza immediata ed efficace».

«Professionismo anche in 70 HP? Anche questo è un rischio. Di certo nessuno dei primi in classifica finale sarebbe arrivato in fondo se non fossimo riusciti ad intervenire rapidamente ed al momento giusto».

Il rapido consumo delle pastiglie dei freni potrebbe costituire in futuro un pericoloso inconveniente. «E' strano l'anno scorso abbiamo fatto una intera stagione di corse con la macchina di Bonino senza guai. Giù in Sicilia in 200 chilometri Pelganta è rimasto senza freni. Sono "saltate"

perlomeno, non è evitando dieci buchi che si è più prudenti perché, per rompere, è sufficiente trovare quello maldestro anche in un semplice trasferimento.

Ed all'Elba, per chiarirci, l'esempio è venuto da «Camaleò» che, sempre tra i primi in Sicilia ed al Ciocco, ha già avuto i suoi guai sin dalla prima speciale, su asfalto, quando gli si è bloccata inspiegabilmente una ruota.

Così all'Elba abbiamo visto un Comelli perdere il filtro dell'olio (su cui poi è volato rovinosamente Mirri) solo dopo tre chilometri di gara. Simontacchi arrivare in fondo alla seconda speciale con due gomme a terra ed i cerchi addirittura accartocciati sui mozzi senza possibilità di riuscirci a togliere. Boni arrivare dopo due prove con il cambio bloccato (ed in Sicilia, quando era tra i primissimi gli prese fuoco l'auto mentre marciava). Opizzi, dopo quattro prove, restare con l'auto a pezzi per una brutta botta, ed infine Fusaro fermarsi, dopo aver dominato, per due dadi spallati!

E già che ci siamo parliamo un attimo di questo sorprendente Fusaro che merita, classifica a parte, il primo posto assieme a Tabaton, un ottimo Tabaton che è riuscito a trarre vantaggi dall'esperienza che si è fatta in passato alla guida di auto più grosse.

Fusaro, dunque, dopo aver vinto abbastanza a sorpresa la prima prova, si è ritrovato protagonista, in Sicilia, di una rimonta portentosa che lo ha portato a ridosso dei primi dopo una brutta partenza. Purtroppo per lui ha forato nella speciale lunghissima di Cerda riprecipitando molto in fondo, troppo in fondo. All'Elba si era superpreparato e lo si è visto subito: nono nella prima prova speciale di asfalto, si è buttato nella lotta vincendo tutte le successive prove fino al banale ritiro. Una prova di forza che ha chiarito molte cose, soprattutto che la vittoria del Ciocco non era proprio un caso e che, forse, il più veloce di tutti, è proprio lui.

A parte c'è una tabella che si riferisce al Rally dell'Elba, coi

piazze dal primo al quinto posto, cioè, ottenuti da ciascun pilota nelle varie speciali. E' una tabella che si presta a tante considerazioni e che chiarisce molti fatti.

L'eccezionale regolarità ad altissimo livello di Tabaton, ad esempio, il solo assieme al compagno di scuderia, Guizzardi, ad essere sempre tra i primi cinque tranne che in tre occasioni. Il bell'innesto di Casole, il cattivo inizio di Bettega, un Bettega che dall'Elba è uscito piuttosto malconco per chi si aspettava da lui un dominio ben più netto. Proprio Bettega manifesta nel suo inizio o una scarsa conoscenza delle strade, poi mitigata dall'arrivo delle prove con la luce, o un notevole nervosismo iniziale, nervosismo quanto mai appariscente al termine della seconda prova, S. Martino, quando pareva allucinato. Lì ha sbagliato strada andando a destra anziché a sinistra, il è partito senza tabella con il commissario che gli correva dietro. Per un freddo, come era sempre parso lui, potrebbe essere solo una giornata storica, certo che questa volta ha deluso abbastanza.

E' poi interessante notare come nei tratti asfaltati il dominio dei tre della Grifone, Tabaton, Felganta e Guizzardi sia stato più marcato ed infatti, con la sola eccezione del tris di Casole, sull'asfalto hanno sempre vinto loro al contrario della terra.

Sempre sulla tabella si «legge» che dalla quinta prova il rally non ha più avuto storia per l'assoluto. Spariti Boni, Simontacchi, Opizzi e Fusaro la corsa è finita.

Adesso, con il Rally d'Abruzzo dal bassissimo coefficiente, ci sarà una pausa tanto attesa anche per questo campionato. La guerra grossa riprenderà a S. Giacomo dove di terra ce ne sarà meno che all'Elba, dal rally piemontese il campionato A 112 chiede un po' di respiro e soprattutto un po' di buona sorte anche per i rivali della Grifone. Forse, i primi a trarne vantaggio potrebbero essere proprio loro.



Adesso che è in testa, Fabrizio Tabaton sarà difficilmente attaccabile (sopra). Suo temibile avversario sarà però, come sempre, Fusaro (sotto)



Una delle vere sorprese del Rally dell'Elba è stata certamente la prestazione inaspettata di Casole che con la sua A 112 si è inserito d'autorità nella lotta per la testa della classifica. Ha vinto 3 prove

addirittura le guarnizioni di materiale frenante dal supporto. Forse ora vanno tutti più forte e nascono nuovi problemi. Di certo teneremo di osservare all'inconveniente. La Frendo sta preparando nuove pastiglie».

Nessun problema con i semiasi invece. «Sulle nostre macchine non si sono mai sfilati. Può succedere ma solo se non si adottano i necessari accorgimenti in fase di montaggio. Molto importante ha il rispetto dei "giochi" previsti in sede di progettazione (soprattutto quelli dei cuscinetti ruote e cambio)».

In Sicilia è stata la scocca a dare qualche preoccupazione. «Si andava molto forte su strade piene di buchi. Chi aveva ammortizzatori tarati troppo rigidi (era il caso di Bonino) ne ha fatto le spese. All'altezza dell'attacco superiore dello stelo del gruppo molla ammortizzatore si sono avute sollecitazioni notevoli con il risultato — in qualche caso — di piegare in due le macchine. Ora per rimettere tutto a posto bisognerà tagliare e saldare. E' una operazione piena di incognite, anche dal punto di vista del regolamento. Questi interventi — infatti — potrebbero essere considerati come irrigidimento

della scocca. Il regolamento dovrebbe prevederli chiarendo anche le modalità di intervento».

Pronostici per il risultato finale del trofeo? «Ci sono molti ragazzi in grado di dare battaglia. Bettega è una sicurezza, è un pilota molto freddo, che sa ragionare durante la corsa. Al termine di una prova, in Sicilia, qualche concorrente lo aveva preso in giro perché partendo in fondo aveva potuto contare su migliori condizioni di luce (stava albeggiando). Lui non si è scomposto e nella prova successiva ha "bastonato" tutti senza pietà. Ed in quella

tappa si trovavano tutti sullo stesso piano».

E poi c'è Giacomo Felganta. «Per Giacomo vale un discorso a parte. Probabilmente è il pilota più veloce di tutti, me ne sono accorto in prova. L'unico problema è il suo carattere. E' un uomo nervoso, non sempre in grado di valutare correttamente la situazione. Potrebbe anche essere un uomo "scomodo" in un prossimo futuro quando alla Grifone dovranno pensare a difendere la supremazia iniziale».

Mauro Coppini