

IL PUNTO SUL TROFEO A 112 70HP

# i magnifici quattro a confronto

di PAOLO ZAMI

**La prima edizione del riuscitissimo campionato parla veneto; nelle prime quattro posizioni in classifica ci sono quattro piloti di casa: Bettega, Fusaro, Turetta e Comelli. Cerchiamo di conoscerli meglio.**

## Attilio Bettega

Nato a Trento nel 1953, Attilio Bettega comincia a correre nei rallies appena l'età gli consente di ottenere il « patentino ».

Il suo esordio avviene al « S. Martino » del '72 con un 128.

L'anno successivo partecipa a tutto il campionato triveneto con una 128 coupée, aggiudicandosi la sua categoria.

Nel '74 continua a correre con la stessa vettura, ma è una stagione decisamente sfortunata.

Unica nota positiva il secondo di classe ottenuto al « S. Martino », alle spalle dell'Alfa Sud ufficiale di Ormezzano, con il quale ha lottato fino all'ultimo per la vittoria.

Nel '75 acquista l'Ascona gr. 1 ex Fagnola; prende parte ad alcune gare, facendo dei bei tempi, ma per una ragione o per l'altra arriva sempre attardato in classifica.

Solo il termine stagione è abbastanza positivo: secondo posto di gruppo dietro a « Lucky » al Campagnolo e decimo assoluto e sempre secondo di gruppo alle spalle di « Lucky » al « 333 » di Varese.

Lo scorso anno si è aperto con un ritiro al « Dalla Favera » per mancanza di gomme.

« Ho quindi venduto l'Ascona; poi è venuta la stagione turistica e siccome gestisco un albergo sul lago di Molveno non ho avuto tempo da dedicare ai motori.

Per il « S. Martino » ho acquistato un Kadett, e senza quasi provare mi sono buttato nella mischia; mi è andata abbastanza bene essendomi piazzato terzo di gruppo.

Sono quindi andato a Sondrio (secondo di gruppo dietro a Cerrato), poi il « Due Valli » (ero in testa nel gruppo uno davanti a Dus e Zandonà, ma mi sono « incontrato » con una pianta), quindi a Bologna ho vinto il gruppo ed al « Campagnolo », quando ero in testa e settimo assoluto, sono stato bloccato dalla neve sull'Altipiano d'Asiago, impiegando tre ore a giungere all'arrivo. »

— Traccia una breve cronistoria del tuo campionato in A. 112.

« Quest'anno mi è andato tutto incredibilmente bene, eccetto il debutto al « Ciocco ». Dopo le prime due prove ero già in testa, ma alla terza il mio navigatore Albertoni ha commesso un errore ad un controllo orario. In Sicilia con a fianco mia moglie Isabella ho vinto, quarto all'Elba con

Il « Trofeo » Autobianchi A. 112 70 HP, dopo la prova di Sanremo ha in pratica chiuso i battenti essendosi già nettamente delineata la classifica finale, almeno per quanto riguarda le prime posizioni.

Questa prima edizione del riuscitissimo campionato parla tutta veneto, infatti, manco a dirlo, nelle prime quattro posizioni in classifica troviamo quattro piloti di « casa »; un exploit veramente notevole, in quanto su questi nomi si basano le speranze del rallismo nazionale.

Attilio Bettega, di Molveno (Tn), Vanni Fusaro di Sedico (Bl), Paolo Turetta di Vicenza e Pier Luigi Comelli di Udine sono stati nell'ordine i protagonisti in assoluto di questo novello « Trofeo ».

Ancora una volta la scuola rallistica veneta ha dato dimostrazione della sua consistenza e validità, che la pongono senza dubbio, come da vari anni succede, ai vertici del rallismo nazionale.

Abbiamo voluto qui presentare di seguito i quattro piloti, le cui imprese sono state talvolta ingiustamente trascurate.



BELLE EPOQUE

Il trentino Bettega eccezionale protagonista di questa edizione del trofeo

un minuto pagato ad un C.O. causa l'assistenza, poi a raffica tre vittorie: S. Giacomo, 4 Regioni, Campagnolo, quinto al S. Martino, sono tornato a vincere al Liburna, ma poi sono stato squalificato perché secondo i commissari i condotti di aspirazione erano stati elaborati (ho presentato ricorso e forse verrà rimesso in classifica), e per finire la vittoria al S. Remo. »

— Possibili programmi futuri?

« Chiamato da Fiorio, ho fatto dei test a Torino con la Stratos, in vista di una partecipazione con questa vettura al « 333 minuti », che ora sembra purtroppo non si debba fare, perché soppresso. Si tratta di un premio promesso al vincitore del campionato, però non mi illudo per la prossima stagione. Per rincuorarmi un po', Fiorio mi ha detto che quando Munari correva con l'HF lo ha fatto partecipare alla Targa Florio con il 312 Ferrari in coppia con Merzario; anche Sandro passato dai 160 cv. della Fulvia ai 400 del bolide di Maranello ha vinto. Paragonata a tale situazione anch'io dai 70 cv. del 112 agli oltre 200 della Stratos posso ottenere una vittoria. »

— Come mai non hai sempre avuto la tua signora a fianco come navigatrice?

« Siccome gestiamo un albergo a Molveno, quando questo è rimasto chiuso ho corso con lei, poi nel periodo estivo con Alber-

toni, che mi era già stato a fianco lo scorso anno. »

— Spiegaci la ragione della tua aggregazione alla Grifone di Genova, una scuderia non molto vicina.

« Avevo telefonato più volte ad Angiolini del Jolly Club, ma non ero mai riuscito a mettermi in contatto con lui; poi ad una cena con Carenini (io correvo con un Kadett da lui preparato) parlando con Isnardi, che è di Savona, è saltato fuori che la Grifone aveva intenzione di formare una squadra di A. 112. Ho telefonato, ci siamo messi d'accordo: mi è stata assegnata una vettura, preparata da Albanese di Genova. Con la Grifone mi sono trovato benissimo perché ho avuto sempre un'ottima assistenza. »

— Ti trovi meglio su asfalto o su terra?

« Per asfalto e terra bella non ci sono differenze, sulla terra accidentata invece, vado, perché bisogna viaggiare per far tempi, però non mi fa piacere sentire la macchina soffrire. »

— Trovi utile questo nuovo campionato?

« Certamente, anche perché mi ha permesso di partecipare a tutte le gare del campionato italiano. »

— Cosa hai guadagnato?

« Con i premi di gara circa 2 milioni e mezzo, poi un milione dall'Olio Fiat ed infine per la vittoria finale una Beta Coupée. »

— Nel campionato hai avuto dei rivali, qual è stato il più pericoloso?

« Il migliore, quello che si è completato di più, perché all'inizio stagione era partito piuttosto male, è stato Vanni Fusaro: si è perfezionato molto riuscendo ad andare ora fortissimo anche sull'asfalto, oltre che sullo sterrato dov'è certamente il migliore.

C'è Turetta, pure molto migliorato ed in continua progressione; guida con la testa, guardando a non fare sciocchezze. C'è poi il sardo Gasole, che bisogna ammirare doppiamente perché ha sopportato notevoli sacrifici. È quinto però ha fatto le ultime due gare (Liburna e S. Remo) da dominatore. Pur avendo trent'anni va molto forte.

Infine Comelli, molto regolare, ha condotto un onorevole campionato. Mi auguro che anche lui il prossimo anno possa trovare una sistemazione.

Con questo penso che il quadro sui protagonisti del Trofeo A. 112 si possa chiudere.

Qualcosa si potrebbe pure dire di Tabaton: va fortissimo però, con molta poca testa. »

## Vanni Fusaro

Vanni Fusaro, venticinquenne di Sedico (BI), dove gestisce una piccola azienda che produce imballaggi industriali, ha corso sotto i colori del Jolly Club con a fianco Adriano Trevisan, rappresentante di 23 anni di Belluno.

Viene da un'annata abbastanza fortunata con una Fulvia gr. 1, preparata in « casa »: 8° assoluto al « Dalla Favera » e 10° assoluto nel « Bellunese ». Precedentemente aveva fatto esperienza due anni consecutivi con una A. 112, con la quale nel '75 si è aggiudicato il campionato triveneto della classe.

Quest'anno si è buttato a capofitto nel Trofeo A. 112 70 HP disputando tutte le gare fin qui in programma, tranne il « Garzano ».

— Facci un po' una panoramica del tuo campionato.

« Io sono partito come semplice privato, cioè mi sono comperato la macchina attraverso l'Autopiave di Belluno, che mi ha molto aiutato nel senso che mi ha permesso di pagare la macchina a scadenze molto lunghe. Quindi da privato con una scuderia piccola come quella di Belluno, che è la "Tre Cime", che naturalmente non poteva seguire il sottoscritto in trasferte in Sicilia, in Abruzzo, all'Elba, mi sono trovato di fronte alla difficoltà di dover correre senza la minima assistenza.

Mi sono arrangiato qua e là però purtroppo le cose non sono andate come dovevano. »

— Superate queste prime difficoltà sei passato sotto i colori del Jolly Club, parlaci dei tuoi vari ottimi piazzamenti.

« Ho vinto al "Ciocco", prima gara del campionato, poi secondo al "Campagnolo", altre vittorie ho ottenuto al "Colline di Romagna", al "Piacenza" e al "S. Martino", poi le prove sfortunate del "Liburna" ed ancor più del "Sanremo". »

— Cos'è successo in particolare in queste due ultime gare?

« A Livorno la macchina non era curata perfettamente, anche perché il mio preparatore, Mauro Nocentini di Milano, non sapeva che io dovevo partecipare al "Libur-



Vanni Fusaro tenace antagonista di Bettega

na" ed ha dovuto correre ai ripari all'ultimo minuto. Ho corso e mi si è rotta la scatola dello sterzo.

Poi al "Sanremo" la nebbia prima, forse io che ho voluto forzare un po' troppo, il navigatore che mi ha sbagliato la nota, non per colpa sua, ma perché nelle ricognizioni pre gara avevamo scambiato una curva per una sinistra piena, mentre in effetti era una sinistra che chiudeva moltissimo, hanno causato la nostra uscita. Sono volato fuori senza neanche quasi accorgermene, andando a finire una cinquantina di metri sotto; è stato un volo pauroso, ho preso paura, la macchina è andata distrutta. »

— Altri incidenti nel campionato?

« Durante il campionato questo è stato l'unico; ho fatto poi un rally nazionale: il "Bellunese"; io sono di Feltre quindi non potevo disertare una gara così casalinga. Ho voluto subito forzare, nella prima prova ho fatto segnare un nono tempo assoluto, poi nella seconda in una curva simile a quella di Sanremo, sono uscito andando a finire contro degli alberi. »

— Tralasciando il passato, guardiamo ora al fine campionato: rimangono ancora due prove da disputare, vi prenderai parte?

« Abbiamo fatto un accordo fra di noi che il "Sanremo" sarebbe stata l'ultima gara, quindi manterremo le posizioni fin qui acquisite: 1° Bettega, 2° io, 3° Turetta. »

— Programmi per il prossimo anno?

« È un po' difficile farne, io soldi di tasca mia non ne ho più; non sono ricchissimo come la gente sa, quello che potevo spendere l'ho speso tutto quest'anno, sia con l'aiuto di mio padre, che dei miei fratelli. »

— Ti è stata avanzata qualche proposta allettante?

« È tutto molto in aria, non è che possa dire adesso 131 o Alfetta, probabilmente comunque qualcosa c'è. Di sicuro però ancora niente. Sono andato a Torino a sostenere un test con la 131 Abarth, ma è una prova senza alcun impegno; per il momento mi è stata assicurata la partecipazione al "333 minuti" di Varese con questa vettura, poi si vedrà. »

Purtroppo anche per Fusaro le speranze

di debuttare al "333 minuti" rimarranno tali, perché (è notizia di questi giorni) il Rally non si farà. Salta quindi l'occasione di vedere in azione l'uno contro l'altro Bettega con la Stratos e Fusaro col 131 Abarth.

— Ti trovi meglio sull'asfalto o sulla terra?

« Per me è lo stesso; anche se è venuto fuori che io vado meglio sull'asfalto, secondo me questo non corrisponde alla verità, perché anche quando correvo con l'HF le prove speciali in cui riuscivo meglio erano quelle sterrate. »

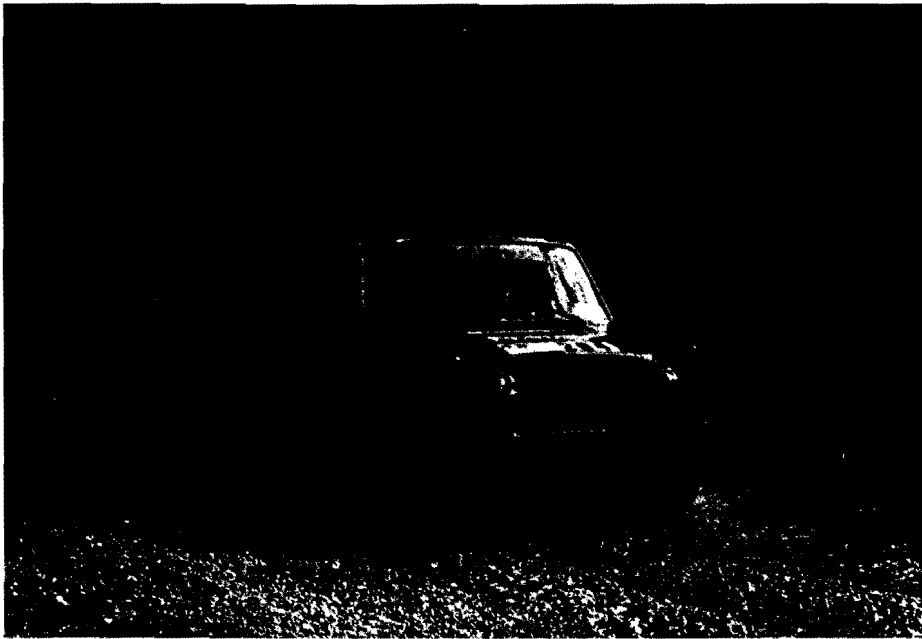
— Una domanda un po' cattiva: le auto partecipanti al "Trofeo" sono tutte uguali, oppure esistono delle differenze, nonostante tutto?

« Io, a dire il vero, pensavo che le nostre macchine, e parlo a nome anche dei vari Bettega, Turetta, Gasole, Comelli ecc., fossero le più veloci, ho sentito invece dalla gente che ci segue che le macchine dei piloti mediocri sono le migliori. La mia o quella di quei piloti che di solito sono i protagonisti non possono presentare delle irregolarità, perché abitualmente, per regolamento, sappiamo che due vetture fra le prime vengono sempre controllate accuratamente; non possiamo quindi rischiare una squalifica. Quelle degli altri che di solito non entrano nella rosa dei favoriti sono quelle che di solito subiscono qualche modifica. »

— Chi hai visto migliore in questo campionato?

« Bettega, eccezionale e maturo, a parte, ho visto un Comelli come sempre regolare, un Turetta in crescendo, ho visto la meraviglia del campionato Gasole, eccezionale sull'asfalto. »

In chiusura della chiacchierata Vanni Fusaro ci ha pregati di ringraziare, attraverso le righe del nostro giornale, il signor Angiolini del Jolly Club ed il concessionario della "Mocauto" di Milano, che gli ha concesso una macchina per poter continuare il campionato, dopo che al rally di "S. Giacomo", in un trasferimento aveva "battuto" la sua, mentre stava lottando per il primo posto, come è successo spesso, con l'amico



Turetta ha dimostrato tutta la sua classe

Bettega, che Vanni ha definito grande amico nella vita e grande "nemico" in gara.

## Paolo Turetta

Paolo Turetta, commerciante ventiquattrenne di Vicenza, ha iniziato a gareggiare nel '74 partecipando a 4-5 rallies con una 128 coupée.

Si aggiudicava la classe al "S. Martino di Castrozza", giungeva secondo nelle "Alpi Orientali" e nello "Challenge".

Poi due anni di forzato riposo causa il servizio militare.

« Quest'anno — ci racconta Paolo — è uscita la questione del trofeo riservato alle A. 112, ed assieme all'amico Federico Festa di 22 anni, meccanico, abbiamo comperato una vettura, successivamente preparata con le nostre mani, con pazienza e sacrifici, nei ritagli di tempo. »

— Come è andata a grandi linee la tua "avventura" in questa prima edizione del campionato A. 112.

« Dopo esserci iscritti alla scuderia Piave Jolly Club, abbiamo debuttato in Sicilia con un settimo posto assoluto. Di questa gara ricordo un particolare: nella prima prova speciale Federico dimenticava di accendere gli abbaglianti ed i fari supplementari e tanta era l'emozione che non me ne sono neanche accorto, facendo tutta la prova in queste condizioni. Poi è stata la volta dell'"Elba"; qui abbiamo bucato e siamo arrivati decimi. »

In "Abruzzo" abbiamo vinto, al "S. Giacomo" ci siamo classificati quinti al "4 Regioni" eravamo in testa, poi per noie allo sterzo siamo passati in seconda posizione alle spalle di Bettega.

Sfortunato il "Campagnolo" (uscita di strada), abbiamo agguantato un terzo posto al "Piacenza", ed un settimo al "Colline di Romagna", che poteva essere qualcosa di più se non ci fosse stata di mezzo una foratura.

Settimi pure al "S. Martino". Qui a 300 metri dalla fine dell'ultima P.S. è uscito un semiasse, abbiamo spinto la macchina e siamo arrivati al termine in retromarcia per-

dendo tre minuti nella prova ed altri quattro al C.O. Infine due terzi posti al "Liburna" ed al "Sanremo".

— Parlati un po' di quest'ultima gara.

« Il "Sanremo" era una prova molto sentita per gli interessi che vi erano in palio; tutti i migliori da Bettega a Tabaton, da Gasole a Fusaro, da Comelli a me, eravamo molto tesi alla partenza. »

Sono partito molto "calmo", perché quando sono nervoso mi impongo di partire in queste condizioni per non rischiare, e poi era una gara lunghissima (circa 300 km. di speciale per noi delle A. 112). Nella prima P.S. ho fatto registrare l'11° tempo, nella seconda ho tirato un po' di più ed ho fatto il quarto tempo, nelle successive due andando molto "all'occhio" ancora un quarto ed un quinto tempo. Al riordino di Loano ero in quarta posizione.

Poi ho atteso l'evolversi della situazione, e procedendo sempre con molta "cautela" (dopo le uscite di strada di Comelli e Perazzi, nonché di Fusaro in apertura e poi di Tabaton) verso la fine mi sono trovato in seconda posizione con un minuto di vantaggio su Mirri e due su Gasole. Mancavano a questo punto tre prove speciali alla fine, le più lunghe, quando il motore della mia vettura ha cominciato a non pigliare più di 6 mila giri e quindi ho cercato di arrivare in fondo, non tirando più, mirando solo a concludere.

Gasole è così riuscito a passarmi proprio sull'ultima prova e in fin fine per me è andata bene così, anzi direi benissimo. »

— Restano ancora due rally, a coefficiente 1, per concludere questa prima edizione del trofeo, hai intenzione di parteciparvi?

« Ora in classifica sono terzo a due punti da Vanni Fusaro, comunque ci siamo messi d'accordo di terminare su queste posizioni, anche perché la classifica com'è oggi, cioè primo Bettega, secondo Fusaro e terzo io, penso sia giusta, anche se materialmente avrei la possibilità di superare Fusaro non mi interessa perché è giusto che rimanga così, perché i valori messi in campo sono realmente questi. »

— Del vincitore Bettega, cos'hai da dire?

« Attilio senz'altro è il "cervello" della si-

tuazione, è giovane, perché ha la mia età, ha molta più esperienza di me: ha corso due anni col 128, un anno con l'Ascona e uno col Kadett; sono contento che sia davanti perché se lo merita pienamente, come pure pienamente si è meritata questa vittoria nel Trofeo. È stato veramente eccezionale. »

— In fatto di "incidenti" in gara (capotamenti, toccate ecc.) sono state all'ordine del giorno in questo tiratissimo campionato?

« A me è andata abbastanza bene: ho picchiato solo al "Campagnolo", una cosa normale quindi, perché tutti abbiamo sbattuto almeno una volta. »

— Programmi per il prossimo anno?

« Parlare di programmi mi sembra un po' prematuro, perché i piloti sono sempre quelli che sanno le cose per ultimi; ad esempio quando ho distrutto la macchina al "Campagnolo", che era quella mia, non sapevo se potevo correre ancora; due giorni prima del "Piacenza" il Jolly Club mi ha messo a disposizione una macchina. »

Per il momento non so ancora niente; forse, tengo a sottolineare il forse, c'è una Alfetta gr. 2 o un'Escort gr. 1, oppure una R. 5 gr. 2. Se non mi daranno una macchina, molto probabilmente sarò costretto a cessare l'attività di rallyista; massimo che posso arrivare con le mie disponibilità è mantenere un A. 112, quindi ora che sono passato prioritario non ho alcuna intenzione di fare un rally con questa vettura. »

— Altre gare di fine stagione?

« Dopo l'uscita piuttosto sfortunata nel "Due valli" a Verona (ho bucato in prova speciale) penso di aver concluso con le gare per quest'anno. La mia partecipazione a questo rally, non valido per il Trofeo, è stata voluta dall'Autonova di Legnago, che mi ha messo a disposizione un'A. 112. »

La sosta invernale mi permetterà di ritornare ad un altro mio sport preferito: lo sci. »

## Pier Luigi Comelli

Di Pier Luigi Comelli, friulano, laureato in legge, abbiamo avuto già modo di parlare dopo il "S. Martino", pertanto in chiusura del Trofeo A. 112 70 HP, gli abbiamo solo voluto rivolgere poche domande.

— È stata piuttosto sfortunata l'ultima tua prova del "Sanremo"?

« Direi da archiviare velocemente e dimenticare — ci ha risposto Pier Luigi —. È stata una gara nata sotto una cattiva stella fin dall'inizio: già al secondo tornante della prima speciale sono andato dritto fuori strada e ci è voluto un minuto e mezzo perché la gente mi tirasse fuori; poi stavo recuperando, rischiando l'osso del collo, ma nella quinta speciale sono stato nuovamente punito: nella nebbia, nell'affrontare una destra veloce meno, sono entrato troppo forte e non ho potuto far niente per evitare un muro. Tanti danni alla macchina, l'importante comunque è non farsi male. »

— Della tua avventura nel "Trofeo" abbiamo già avuto modo di parlare, invece come hai visto il vincitore Bettega e i migliori?

« Attilio Bettega come pilota e come uomo è senza dubbio un gradino al di sopra di tutti; anche Vanni Fusaro è molto forte, però ha commesso molti errori; errori, che non nascondo, ho commesso pure io: per

esempio a Sanremo c'è proprio da tirargli le orecchie, non è ammissibile uscire dopo 3 km. di prova, come peraltro stavo uscendo anch'io; la gara era lunga e bisognava essere cauti.

Molto forti sull'asfalto sono Turetta e Gasole. Nella terra brutta dicono sia il più veloce, appena un po' superiore a Fusaro: prediligono infatti lo sterrato perché mi piace improvvisare. »

— Programmi futuri?

« Per quest'anno ho chiuso, perché il Trofeo fatto come l'abbiamo fatto noi stanca, a parte economicamente, anche fisicamente. »

Più o meno la Lancia e soprattutto le grosse scuderie ci hanno guardato, ora so di essere qualcuno, però di sicuro non c'è ancora niente.

Mezza parola l'ha buttata anche il dott. Angelo Ruggerini, concessionario della Lancia di Udine, che mi vorrebbe affidare una Stratos.

Di sicuro, è un consiglio che do a tutti coloro che vogliono correre, il "Trofeo" è una competizione validissima, se vogliono aspirare ad essere qualcuno un giorno, però devono sapere che bisogna sacrificarsi tanto, anche economicamente.

Se uno ritiene di essere bravo deve tentare questa carta, però se dopo due o tre gare si accorge di prendere la "paga" smetta subito, perché altrimenti getta via tanti



Il bravo notaio volante Pier Luigi Comelli

soldi inutilmente.

Comunque questo "Trofeo" ha dimostrato che i migliori sono venuti fuori; la classifica finale è esatta e corrisponde perfettamente ai valori messi in gioco: non c'è stata

fortuna più o fortuna meno, un campionato non è una gara singola in cui uno può bucare o no, ma di prove ce n'erano oltre una dozzina, sufficienti quindi a delineare una classifica rispondente alla realtà. »

pubblicità

## B. ROVERATO AUTOMOTORICAMBI - PADOVA

# dallo scantinato con successo

La Ditta B. Roverato Automotoforniture - rettifiche, ha iniziato l'attività circa venti anni fa a Padova in uno scantinato dove venivano eseguite solamente rettifiche e ricostruzioni artigianali di motori motociclistici. Sviluppando via via la propria clientela ha iniziato alcuni anni dopo le lavorazioni nel settore auto con motore a scoppio e diesel.

Come conseguenza ha iniziato anche l'attività commerciale nel settore del ricambio ed accessorio raggiungendo in quest'ultimo anno il massimo livello del suo sviluppo con l'inaugurazione della nuova sede di Via Gattamelata 128 sempre a Padova, dove su una superficie di circa 2000 mt e suddivisa in quattro piani si svolge l'attività completa della B. Roverato condotta dal padre Sig. Bellino per la parte officina e dal figlio Renato per la parte commerciale.

Ultimamente la Ditta si è anche avvicinata al settore motoristico agonistico proprio grazie alla elevata specializzazione nel settore rettifiche, ricostruzioni ed elaborazioni motori raggiungendo sia pure indirettamente, grazie a preparatori di cui gode la fiducia, ottimi risultati in campo agonistico. Un settore specifico viene poi seguito per tutto ciò che riguarda abbigliamento ed accessorio speciale per competizione. La Ditta annovera molti clienti-piloti sia locali che triveneti.

Prossimamente verranno prese iniziative promozionali nel settore sportivo con la collaborazione di alcune scuderie e motoclub locali.

La B. Roverato quindi, nonostante i tempi siano difficili per tutto quanto riguarda la voce «motor», guarda al futuro dell'auto e della motocicletta con molta fiducia e si impegna ad operare in questo non facile

settore al meglio delle sue possibilità, contando anche sui suoi ottimi dipendenti tutti altamente specializzati ed ai quali proprio dalle pagine di questo giornale va un grazie sincero per i risultati fino ad ora ottenuti.

