AUTO SPRINT

NO XXIII 8-14 marzo 1983 L. 1.000

10 settimanale di automobilismo

e il martedì spedizione in abbonamento postale gruppo II/70

RALLY PORTOGALLO

1° MIKKOLA (Audi)

TARGA FLORIO

1° CUNICO (Lancia)

Derek Warwick con la Toleman è stato il più veloce nelle prove preliminari conclusesi il 6 marzo a Rio, dove domenica prossima avrà inizio l'edizione n. 34 del campionato mondiale di formula 1 (Foto Cevenini)

Derek Warwick was the fastest in his Toleman of the preliminary tests which ended on March 6 at Rio where next Sunday the 34th running of the F.1 World Championship will start off

Riparte da Rio la sfida iridata

Pronti, via!

GUIDA AL MONDIALE F.1

20 pagine

Qui a fianco, il giovane pilota vicentino, Cunico, vincitore della Targa. Sotto **Capone e Cinotto: in tre, 75 anni!** In basso **il trionfo del gruppo**

PHOTO 4

PHOTO 4

ATTUALFOTO

1° CUNICO LANCIA RALLY
2° CAPONE LANCIA RALLY
3° CINOTTO LANCIA RALLY

RALLY TRICOLORE/*Dominio Lancia nella «Florio»*

Targa ai giovani!

Nella prima prova del campionato nazionale successo pieno della Casa torinese. Cunico è stato in testa dalla prima all'ultima prova

CEFALÙ - Chi nel 1980 era all'isola d' Elba, non si è certo stupito di fronte ai tempi realizzati, fin dalle prime prove speciali della «Targa Florio» '83, da Franco Cunico. Quando infatti, alla sua seconda gara con la Stratos, il giovanissimo vicentino fermò i cronometri su tempi-monstre, chi di rally sa e capisce decretò che il nostro vivaio di piloti aveva un nuovo protagonista. Non un pilota da costruire con anni di «studio», ma un vero talento naturale da rendere campione affidabile con l'esperienza.

Varie vicissitudini, unite ad una più che giustificabile foga giovanile, fecero dell' exploit elbano un fatto isolato e molti di coloro che avevano gridato al miracolo si scordarono quanto il ragazzo vicentino era riuscito a compiere. Dopo due anni di stenti e privazioni su piccole trazioni anteriori, Cunico è tornato su di una

Roberta Gremignani

SEGUE A PAGINA 82 ▷

Targa ai giovani!

◁ SEGUE DA PAGINA 81

vettura da assoluto, grazie alla rinuncia di Zanussi ed alle insistenze di Luigi Tabaton (il Tabaton-senior, «boss» della Grifone) che già prima della candidatura di Zanussi lo aveva proposto per la guida di una delle due Lancia-Wurth dello «Junior Team». Vi è tornato con la determinazione di chi sente di essere stato ingiustamente emarginato per due anni e desidera dimostrare di meritare un posto al sole.

Con questa grinta, Franco Cunico, affiancato da Ergg Bartolich, ha trovato la giusta concentrazione per disputare una «Targa» da manuale, con una lucidità che neppure coloro che non avevano smesso di credere in lui avrebbero previsto.

In Sicilia vi sono stati elementi sufficienti perché questa vittoria non sia da considerare un fuoco di paglia. La prima tappa ha infatti mostrato chiaramente che il «cucciolo» di casa Grifone possiede doti velocistiche superiori a quelle degli altri esordienti dello «Junior Team», un constatazione che assume maggior valore se si pensa che Cunico è l'unico a non avere svolto «stage» di prove alla Mandria e che ha potuto provare questa gara servendosi solo del muletto prestatogli da Tabaton tre giorni prima del suo arrivo in Sicilia. Sulla carta, quindi, Franco era il pilota Lancia che meno conosceva la 037. Nel corso della seconda tappa abbiamo visto invece il professionista-Cunico che, senza commettere errori o farsi prendere da emozioni che pure gli avremmo facilmente perdonato, ha saputo amministrare il vantaggio accumulato nella prima frazione di gara, senza mai chiedere troppo né a se stesso né al mezzo meccanico.

Cunico-Bartolich hanno dominato la gara. Lo «Junior Team» Fiat-Lancia ha offerto una dimostrazione di forza, dovuta all'ormai raggiunta affidabilità della Lancia Rally. Il campionato si preannuncia ancora più incadescente di quello che ci siamo lasciati alle spalle.

In molti, alla vigilia della «Targa», avevano puntato sull'equipaggio del Jolly Club, Capone-Pirollo, sia perché Capone nelle prove svolte alla Mandria era stato il più incisivo dei «deb», sia perché si faceva affidamento sulla sua flemma, per una gara molto regolare, «alla Vudafieri», dando per scontato che gli altri lancisti si sarebbero più facilmente lasciati prendere da troppa foga. Carlo Capone, invece, non è stato veloce quanto Cunico nelle prime battute di gara e poi ha perduto per contrattempi meccanici due dei quattro minuti che, alla fine della prima tappa, lo separavano da Cunico-Bartolich. Il torinese è però più che deciso a portare il titolo italiano nuovamente in casa Jolly e, dopo avere «firmato» la seconda tappa, vincendo un gran numero di prove durante un appassionante duello con Busseni, ha deciso di svolgere una super-preparazione al rally Costa Smeralda. All'indomani della «Targa», infatti, Capone, Pirollo ed il muletto della Lancia-Totip hanno fatto rotta verso la Sardegna! Una scelta che ha fatto discutere, perché l'opinione dei più è che comportandosi così Capone potrebbe prendere il controproducente «vizio» di provare fino alla nausea le gare; un metodo che, se da un lato fa onore alla sua volontà di emergere, sarebbe invece certamente un handicap il giorno in cui Capone si dovesse trovare inserito in una squadra che lo utilizzasse per disputare prove di campionato del mondo.

Il successo-Lancia è stato completato dal terzo posto di Cinotto-Cresto; una posizione ottenuta grazie anche alle disavventure di Cerrato e Busseni, ma che premia soprattutto la costanza con cui l'ex-pilota Audi ha saputo portare al traguardo, senza lasciarsi prendere dallo sconforto, una vettura che, per i postumi di una violenta «toccata», andava disfacendosi prova dopo prova. Se è vero, quindi, che Michele non ha ancora pienamente convinto su asfalto (e del resto ci si aspettava che su questo terreno il piemon-

ATTUALFOTO

Sopra, **l'Opel Ascona di Cerrato quarto assoluto.** Sotto: **Busseni ha forato e il pubblico lo aiuta**

Foto MAVARO

Foto MAVARO

TARGA FLORIO/*Il rally visto all'interno dei gruppi*

Che lotta fra le Alfa

CEFALÙ - Il regolamento fa porre l'attenzione sui gruppi, visto che è sufficiente vincere il proprio per collezionare il cospicuo bottino di punti validi per il campionato italiano.

GRUPPO B - Come da copione, dominio della Lancia Rally con la vittoria di Cunico-Bartolich seguiti da Capone-Pirollo e Cinotto-Cresto. Fra loro nella prima tappa c'è stata l'Opel Ascona Conrero di Lucky-Rudy. Tolti di mezzo i due da un guasto al motore, la difesa della marca campione mondiale e europea conduttori è rimasta a Cerrato-Cerri piazzatisi, nonostante i molti problemi, alle spalle dei tre «lancisti» e mettendo ancora una volta in luce le loro doti e quelle della vettura. Del Zoppo-Tognana, all'esordio su una Peugeot Samba non ancora ultimata nella sua preparazione ad opera del «mago» Conrero, hanno condotto una gara molto saggia aggiudicandosi la vittoria nella classe B2 ed il nono posto nella classifica assoluta. Sfortunata invece l'uscita della Visa-Inmont che ha visto le sue vetture costrette al ritiro per uscita di strada quella di Guizzardi e per avaria al motore quella di Caneva.

GRUPPO A - Ormezzano, Noberasco e Bentivogli sono i protagonisti assoluti del gruppo, un raggruppamento che promette tantissimo anche se la classe maggiore è riservata alle Alfette GTV6. La lotta fra i tre è stata fra le cose più belle del rally. Decima assoluta, l'Opel Ascona della scuderia Genova Racing Team di Francia. Dotto si è aggiudicata la classe A5 davanti al duo Gerbino-Cavalleri che sulla Ritmo 125 ha pagato lo scotto di correre per la prima volta su una vettura a trazione anteriore.

GRUPPO N - Stefano Fabbri ha tenuto mirabilmente il passo del più quotato Paolo Fabbri. È stato tutto un testa a testa fra i due, entrambi su Ritmo 125, con Signori coriaceo terzo incomodo. Rimarchevoli anche le prestazioni della coppia della scuderia Ateneo Restivo-Marino, quarti di gruppo e primi della classe N4.

GRUPPO 4 - Quasi superfluo parlare di gruppo 4, anche se occorre porre in rilievo la prova di Busseni-Sodano su Ferrari 308GTB perché non concorre al campionato. Della Ferrari 308GTB dovremo invece parlare quando la sua preparazione al gruppo B sarà terminata.

r. g.

Trofeo A 112

Canobbio a tavolino

CEFALÙ - Il consuntivo della prima prova del settimo trofeo A 112 Abarth 70 HP è il seguente: 16 partenti, 13 arrivati, 4 squalificati tra cui i vincitori sul campo, i fratelli Torricelli di Modena. Alla fine, la classifica è risultata ridotta ad appena nove nomi: non molti per poter dire bene di questo trofeo che negli anni passati aveva dimostrato tutta la sua validità come formula promozionale.

Al via, si erano messi in luce i Torricelli conquistando il successo nelle prime due speciali. All'attacco avevano risposto tempestivamente Canobbio-Orobello che si erano aggiudicate le successive 3 PS e che erano riusciti così a conquistare la testa della classifica. A questa botta, pronta la risposta del duo modenese che vincendo le ultime tre speciali, ripassavano in testa e sulla carta si aggiudicavano il trofeo.

A questo punto, il reclamo di Canobbio. I commissari tecnici decidevano di sottoporre a nuove verifiche tecniche non solo la macchina dei vincitori ma anche tutte quelle arrivate. E per irregolarità tecnica (assetto) venivano squalificati non solo i Torricelli ma anche la Muin (piazzatosi sesto) Vittadin (settimo) e Cavagna (undicesimo). Canobbio-Orobello venivano così dichiarati vincitori.

Settimo Trofeo A 112, prima prova - Cefalù, 5 marzo 1983
La classifica

1. Canobbio-Orobello in 1.25'31"; 2. Andolfi-Ercolani a 1'27"; 3. Giordano-Medardo 2'19"; 4. Pelloni-Casari 3'29"; 5. Montini-Montini 5'58"; 6. Poggi-Modica 5'58"; 7. Amotori-Marino 6'06"; 8. Pittino-Marano 8'10"; 9. Allegrini-«Nausicaa» 10'53".

tese stentasse per alcune gare a reggere il passo dei suoi coetanei), è pur vero che ha confermato che i due anni da «ufficiale» Audi sono stati una validissima scuola di professionismo che, alla lunga, quando avrà preso confidenza con la 037 gli darà dei vantaggi.

Chi è mancato all'appello al traguardo della «Targa Florio», fra gli equipaggi «Junior Team», è stato Fabrizio Tabaton, il favorito del campionato. Per la quinta volta il genovese non è riuscito a portare a termine la «Targa Florio», malgrado lui e Tedeschini avessero una gran voglia di riprendersi quella vittoria che lo scorso anno avevano mancato di misura. I soliti «psicanalisti della domenica» hanno riempito il loro tempo ipotizzando svariate e contorte motivazioni alla uscita di strada che ha tolto di scena Tabaton alla terza PS. Non era comunque necessario scomodare Freud, quando bastava solo considerare che Tabaton e Tedeschini, giunti in Sicilia, hanno percorso pochi chilometri di prove, prima di dover abbandonare il muletto, reso inservibile dal cedimento del cambio. Questo imprevisto ha impedito a Tabaton di «conoscere» le nuove mescole Pirelli (nuove per il campionato italiano) e farsi un'idea di come meglio queste potevano adattarsi alle particolari condizioni del pecorso, reso viscido ed insidioso dalle piogge che hanno preceduto la gara. Da qui, l'errata scelta di gomme che è stata determinante per l'equipaggio di punta della Grifone. A Tabaton bisogna comunque rimproverare severamente di non avere saputo «pagare» questa scelta solo con il cronometro, ma di avere continuato a «tirare» anche dopo avere constatato l'errore di mescola.

Detto delle Lancia, trionfatrici di questo rally, si passa al capitolo Ferrari. Busseni-Sodano, con la 308 gruppo 4, sono stati gli unici veri antagonisti delle auto torinesi. Il pilota-gentleman bresciano ha ottenuto prestazioni cronometristiche ottime ed ha per contro pagato lo scotto di non avere ancora il «feeling» del professionista, lucido e razionale. In due occasioni, nel corso della seconda tappa, mentre stava controllando il recupero degli scatenati Capone-Pirollo e, in seguito, mentre stava cercando di rimontare su di loro, Busseni ha commesso errori «veniali» che gli sono però costati un secondo posto che aveva mostrato di meritare. La seconda Ferrari, una 308 gruppo B, era invece affidata a Tony-Radaelli. Le speciali disputate da questo equipaggio, prima che il motore cedesse, hanno mostrato come questa vettura ibrida (un gruppo 4 con le limitazioni imposte dal gruppo B) sia, sull'asfalto, una parente molto lontana della Ferrari vincitrice alla «Targa» nell'81 ed '82. Neppure l'esperienza di Tony su queste strade ha potuto rendere infatti temibile quella che altro non è che una vettura di transizione.

Lo stesso discorso fatto per la Ferrari vale anche per le Ascona. Lucky-Rudy e Cerrato-Cerri devono fare affidamento su condizioni climatiche particolari e sugli imprevisti altrui, per sperare di inserirsi sui podi, fintantoché non sarà pronta la nuova Manta. Va comunque detto che Lucky, ancora una volta vittima di un contrattempo meccanico, non ha perso la propria grinta e che Cerrato è sempre il pilota che, con un mezzo giusto, può incutere timore. A Virgilio Conrero rimane la soddisfazione di avere fatto dell'esordiente Samba gruppo B una vettura affidabile che, da questa base di partenza, può migliorare di gara in gara, con l'accumularsi dei dati forniti dal sempre valido Del Zoppo.

Deludente è stata invece la trasferta del team Citroën, con Guizzardi-Arioli subito troppo all'attacco, e quindi rovinosamente fuori strada, e con il cedimento del motore dei regolari Caneva-Roggia.

Secondo le previsioni, c'è stata lotta grande in gruppo A, ma non una battaglia Fiat-Alfa, bensì una piccola guerra intestina fra i quattro equipaggi Alfa. Hanno vinto Ormezzano-Berro, ma senza la supremazia che si poteva attendere. Abbiamo invece visto un grande Noberasco (tornato con Ulivi) mantenere un ritmo serrato, senza commettere errori, penalizzato però purtroppo da una foratura. Buone anche, ad inizio gara, alcune prestazioni velocistiche di Speranza-Sovani, mentre il generoso Bentivogli ha superato se stesso, riuscendo a reggere il passo degli avversari con un motore bolso prelevato, a poche ore dalla partenza, dal muletto.

A completare i festeggiamenti del «Grifone-Day» (Cunico-Bartolich primi assoluti, Canobbio-Orobello primi nel trofeo A112), c'è stato il dominio della Ritmo di Fabbri-Cecchini in gruppo N, dove dal Costa Smeralda ci si aspetta il riscatto di Signori-Ferfoglia, poco incisivi in Sicilia, ma giustificabili per la scarsa esperienza di gare lunghe ed impegnative.

In Sardegna (24-27 marzo), quello che è stato definito il «Trofeo 037» avrà nuovi «iscritti» molto agguerriti, come i piloti del team Martini, come i campioni italiani in carica Tognana-De Antoni e come Biasion-Siviero, freschi di trasferte iberiche. Per tutti, ma in particolare per gli italiani, l'uomo da battere sarà Franco Cunico. Da battere, se si vuole evitare che il suo punteggio diventi un bottino.

r. g.

67. TARGA FLORIO, Rally internazionale di Sicilia, 1. prova del campionato italiano rally internazionali (coeff. 5), 1. prova del trofeo A112 Abarth, 8. prova del campionato europeo conduttori (coeff. 2). **Organizzazione:** AC Palermo, viale delle Alpi, 6 - 90144 Palermo. Hotel Costa Verde Cefalù. **Percorso:** 2 Tappe con 32 prove speciali (tutto asfalto) per complessivi km. 1006,40. **Cefalù,** 3-5 marzo 1983.

LE CLASSIFICHE (69, partiti, 31 arrivati)

Assoluta: 1. Cunico-Bartolich (Lancia Rally) in 5. 24'01; 2. Capone-Pirollo (Lancia Rally) a 2'11"; 3. Cinotto-Cresto (Lancia Rally) a 13' 35"; 4. Cerrato-Cerri (Opel Ascona) a 15'29"; 5. Busseni-Sodano (Ferrari GTB) a 20'21"; 6. Ormezzano-Berro (Alfa Romeo GTV) a 30' 40"; 7. Noberasco-Ulivi (Alfa Romeo GTV) a 34'00"; 8. Bentivogli-Valbonetti (Alfa Romeo GTV) a 34'14"; 9. Del Zoppo-Tognana (Talbot Samba) a 44'34"; 10. Francia-Dotti.

GRUPPO N

Classe fino a 1600: 1. Restivo-Marino (Ritmo 105) in 6. 39'57"; 2. D'Amico-Greco (Ford Escort) a 18'32"; 3. Bozzo-Turco (Ford Escort).

Classe fino a 2000: 1. Fabbri-Cecchini (Ritmo 125) in 6. 16'00"; 2. Fabbri-Fabbri (Ritmo 125) a 4'40"; 3. Signori-Ferfoglia (Ritmo 125 Abarth) a 12'43"; 4. Bellina-Meli (Fiat 131 Racing) a 36'25"; 5. Mattiazzo-Sincovich (Ritmo 125) a 28'20"; 6. Cuttitta-La Mantia (Ritmo 125) a 1. 09'23".

GRUPPO A

Classe fino a 2000: 1. Francia-Dotti (Opel Ascona) in 6. 10'34"; 2. Gerbino-Cavalleri (Ritmo 125 Abarth) a 1'59"; 3. Savioli-Sanfilippo (Opel Kadett GTE) a 23'40"; 4. Manasia-Nodaro (Opel Kadett GTE) a 26'22"; 5. Alberi-Vittadello (Ritmo 125) a 49'19".

Classe oltre 2000: 1. Ormezzano-Berro (Alfa Romeo GTV) in 5. 54'49"; 2. Noberasco-Ulivi (Alfa Romeo GTV) a 3'20"; 3. Bentivogli-Valbonetti (Alfa Romeo GTV) a 3'26".

GRUPPO B

Classe fino a 2000: 1. Del Zoppo-Tognana (Peugeot Samba) in 6. 08'35".

Classe oltre 2000: 1. Cunico-Bartolich (Lancia Rally) in 5. 24'01"; 2. Capone-Pirollo (Lancia rally) a 2'11"; 3. Cinotto-Cresto (Lancia Rally) a 13'35"; 4. Cerrato-Cerri.

GRUPPO 2

Classe fino a 1600: 1. Cassaniti-Campagna (Simca Rally 2) in 6. 50'09"; 2. Gennuso-«Gordon» (talbot Sunbeam) a 7'01"; 3. Profeta-Di Dio (Alfasud) a 7'15".

Classe fino a 2000: 1. Cattaneo-Amati (Opel Ascona) in 6. 16'27"; 2. Lo Jacono-Pollara (Ford Escort) a 15'07"; 3. Valenziano-Oluback (Opel Kadett GTE) a 22'50"; 4. Lombardo-Seccia (Alfa Romeo GTV) a 40'40".

GRUPPO 4

Classe oltre 2000: 1. Busseni-Sodano (Ferrari 308 GTB) in 5. 44'22".

COSÌ IL «TRICOLORE» RALLY

(dopo 1 gara)

1.	**Cunico-Bartolich** (Lancia)	p. 100
2.	**Capone-Pirollo** (Lancia)	75
3.	**Cinotto-Cresto** (Lancia)	60
4.	**Cerrato-Cerri** (Opel)	50
5.	**Ormezzano-Berro** (Alfa)	40
6.	**Noberasco-Ulivi** (Alfa)	30
7.	**Bentivogli-Valbonetti** (Alfa)	20
8.	**Del Zoppo-Tognana** (Talbot)	15
9.	**Francia-Dotti** (Opel)	10
10.	**Gerbino-Cavalleri** (Ritmo)	5

L'ALBO D'ORO

1972	**Munari-Mannucci** (Lancia-HF)
1973	**Munari-Mannucci** (Lancia-HF)
1974	**Ballestrieri-Maiga** (Stratos)
1975	**Pinto-Bernacchini** (Stratos)
1976	**Pregliasco-Sodano** (Stratos)
1977	**Darniche-Mahè** (Stratos)
1978	**Carello-Perissinot** (Stratos)
1979	**Vudafieri-Mannucci** (Fiat 131 Ab.)
1980	**Pasetti-Stradiotto** (Fiat 131 Ab.)
1981	**Andruet-«Tilber»** (Ferrari 308 GTB)
1982	**Tognana-De Antoni** (Ferrari 308 GTB)
1983	**Cunico-Bartolich** (Lancia Rally)

I PIAZZAMENTI NELLE SPECIALI

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
Cunico	9	13	7	1	2	—
Capone	15	11	4	—	—	1
Cinotto	—	1	1	9	10	3
Cerrato	—	1	6	12	7	2
Busseni	9	7	9	4	—	2
Ormezzano	—	—	—	—	1	4
Bentivogli	—	—	—	—	1	—
Noberasco	—	—	—	—	4	10
«Lucky»	—	2	2	6	2	3
«Tony»	—	1	—	1	1	1

Asterischi siciliani

● Mauro Pregliasco è venuto in Sicilia appositamente per presenziare alla tradizionale festa dell'A.F.I. Club di Termini Imerese, alla quale partecipano tutti i piloti ed i copiloti di maggior prestigio impegnati nel rally siciliano. Non essendovi in gara quest'anno il loro beniamino Pregliasco, i «Fusi» avevano rivolto particolari attenzioni a Tony Fassina.

● Temendo le severe sanzioni previste dalle nuove leggi anti-fumo italiane, la R6 ha chiesto alla «Tre Gazzelle» di coprire tutte le scritte che erano state dipinte sui furgoni della scuderia torinese. È certo che, se non si troverà un compromesso, il rally di Sanremo rischia di perdere quest'anno lo sponsor Rothmans.

● Seppure convalescente da una lunga e fasidiosa forma influenzale, il «boss» del Jolly Club, Roberto Angiolini, non è voluto mancare al primo appuntamento della stagione.

● Ha fatto tanta simpatia il ritorno di Piero Sodano alle gare, riportando ai rally italiani un personaggio che mancava. Fra una tappa e l'altra, il team ProMotorSport ha avuto un attimo di panico, quando Sodano si è presentato in camera di Mannini spiegandogli, a gesti, di essersi svegliato completamente afono. L'intervento di uno specialista è servito a ridare, nel giro di poche ore, a Sodano quel filo di voce che gli è stato sufficiente per «orchestrare» Busseni nell'ultima tappa.

● Claudio Protetti, che ricordiamo abile e simpatico medico della scuderia «Tre Gazzelle» lo scorso anno, è ora il medico dello «Junior Team» Fiat-Lancia. Un'iniziativa veramente utile da parte della Casa torinese, che è stata particolarmente apprezzata dai piloti.

● Ha suscitato curiosità l'enorme bus-motorhome potato in Sicilia dallo sponsor della Ferrari, la Saba-televisori. Si tratta di un'iniziativa forse un po' troppo megalomane per i rally (dove bisogna percorrere strade strette ed impervie) ma che ha senz'altro sortito lo scopo di attirare l'attenzione su questo nuovo abbinamento pubblicitario.

● «Noblesse oblige» e Claudio Bortoletto, diesse pluritito lato di un Jolly Club sempre più mega, ha sfoggiato alle assistenze una «sciccosa» BMW serie 5 d'affitto, super-accessoriata. Gli uomini del team milanese sono di questi tempi sottoposti ad un vero e proprio «forcing», con l'impegno successivo in quattro gare importanti come Costa Brava, Targa Florio, RACE e Costa Smeralda, tutte a pochi giorni di distanza una dall'altra.

● È rimasto un po' deluso Ergy Bartolich quando ha scoperto che la splendida coppa messa in palio dalla «Presidenza della Repubblica» esisteva in un solo esemplare. Forse sarebbe il caso di fare sapere a Roma che i rally si corrono in due, per evitare in futuro il ripetersi di una situazione che per i copiloti è senz'altro avvilente.

● Il giorno precedente la gara, Tabaton-senior ha imposto ai meccanici della Grifone una sostituzione del cambio sul muletto Lancia, come allenamento e prova di affiatamento. La cosa si è poi rivelata utile quando, fra una tappa e l'altra, si è dovuto sostituire cambio e frizione sull'auto di Cunico-Bartolich.

Campionato francese

La prima a Frèquelin

LYON - Guy Frèquelin, al volante della Opel Ascona della GM France ha vinto la prima gara del campionato francese rally 1983, il 35. Rally Lyon-Charbonnière. Al secondo posto si è piazzato Bernard Bèguin al volante della BMW M1 che era pilotata l'anno scorso da Bernard Darniche e che appartiene al team Oreca. Frèquelin e Bèguin si sono aggiudicati nove prove speciali ciascuno e Bruno Saby, terzo assoluto, ne ha vinto una. La gara si è disputata su 19 speciali, situate a nord-ovest di Lyon; le ultime due speciali del terzo anello sono state cancellate per compensare il ritardo manifestandosi nel corso del rally (r.a.)

● **FIDUCI D.S. OPEL GM.** Massimo Fiduci è il nuovo direttore sportivo del team Opel GM, lo ha annunciato ufficialmente la direzione della General Motors Italia. Fiduci è entrato a far parte della GM nel '69 e dal '79 è a capo dell'attività sportiva.

TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE

(e i principali ritiri)

a cura di **Roberta Gremignani**

P.S. 1 Sciara (Record: 5'42")

1. Cunico	in 5'49"
2. Capone	a 5"
3. Busseni	6"
4. Cinotto	7"
5. Tabaton	14"
6. «Tony»	16"
7. «Lucky»	7"
7. Cerrato	17"
9. Speranza	31"
10. Noberasco	37"

Sessantanove equipaggi prendono il via da piazza Politeama, a Palermo. Fra questi vi sono anche Bentivogli-Valbonetti che alla vigilia della gara, provando la vettura da corsa, hanno rotto il motore e sono quindi stati costretti a sostituirlo con quello più stanco del muletto. La PS, estremamente viscida e fangosa, è fatale a Guizzardi-Arioli, neo-piloti ufficiali Citroën, che escono di strada. I locali Carrotta-Gattuccio, molto attesi con una Ascona gruppo 4, rompono invece il motore. Fra i ritirati di questa prova vi sono anche Serblin-Carlotto, con una Talbot Lotus privata. Sorprende l'eccellente prestazione di Cunico-Bartolich e anche quella di Cinotto-Cresto che in molti pronosticavano più lenti sull'asfalto. Poca fortuna, invece, per Tabaton-Tedeschini, il cui interfono ammutolisce costringendo «Ted» a mimare le note. Ormezzano-Berro, favoriti del gruppo A con l' Alfetta, scodano sul fango e si girano, perdendo parecchio tempo. Testa-coda da brivido anche per la Samba di Del Zoppo-Tognana che dispongono di un' unica mescola slick che è decisamente troppo dura per queste condizioni di asfalto umido e viscido come sapone.

P.S. 2 Montemaggiore (record: 5'07")

1. Cunico	in 5'42"
2. Capone e	
2. «Tony»	a 2"
4. Tabaton	
4. Busseni e	
4. Cinotto	4"
7. «Lucky»	10"
8. Cerrato	13"
9. Speranza	20"
10. Bentivogli	23"

Cunico-Bartolich sono al comando del rally con 7" su Capone-Pirollo e 10" su Busseni-Sodano. In gruppo A sono in testa Speranza-Sovani (noni assoluti) e in gruppo N Fabbri-Cecchini (diciottesimi). A partire da questa PS, Del-Zoppo-Tognana optano per una soluzione di gomme ibrida: due slick e due da pioggia, cioé una soluzione che penalizza in velocità l'esordiente Talbot Samba di Conrero, ma che permette una maggiore sicurezza.

P.S. 3 Targa (record: 20'47")

1. Cunico	in 21'49"
2. Capone	a 39"
3. Busseni	50"
4. Cerrato	55"
5. Cinotto	1'12"
6. «Lucky»	1'25"
7. «Tony»	1'31"
8. Ormezzano	2'09"
9. Noberasco	2'28"
10. Speranza	2'42"

A circa metà prova, subito dopo l'abitato di Caltavuturo, Tabaton-Tedeschini, partiti con gomme dure (mescola 87 anteriori e 86 posteriori) pensando di trovare la strada asciutta, slittano su un tratto d'acqua e si infilano fra gli alberi che costeggiano il lato sinistro della strada. Al momento, Tedeschini lamenta forti dolori alla schiena e difficoltà di respirazione al punto che, temendo una lesione vertebrale. Tabaton espone a «Lucky» il cartello di richiesta dell'ambulanza. Gli organizzatori sono bravissimi nel recepire immediatamente il messaggio e danno disposizioni affinché la prova venga subito interrotta. Tedeschini viene portato all'ospedale di Termini Imerese dove i medici gli riscontrano una contusione piuttosto forte, ma escludono fortunatamente la possibilità di spostamenti o lesioni vertebrali. Fuori gara quindi Tabaton, che molti davano favorito, è il suo compagno di colori (Grifoni-Würth), Franco Cunico, a fara l' andatura: il suo vantaggio su Capone-Pirollo (Jolly-Totip) è ora di 46", malgrado il giovane vicentino si trovi in condizione di dover superare in ogni prova la più lenta Ritmo gruppo A di Gerbino-Cavalleri e spesso anche l'Alfetta di Bentivogli-Valbonetti, che partono due minuti davanti a lui. Da notare che in questa PS quasi tutti hanno scelto, prudenzialmente, gomme molto morbide, come la Pirelli J14. «Tony», all'esordio con la Ferrari gruppo B, tenta un esperimento e monta slick davanti e «rain» dietro, con risultato fallimentare. Guai anche per Noberasco, la cui Alfetta ha l' impianto elettrico in crisi. Bisogna rilevare anche che, in queste particolari condizioni, i piloti che passano per primi, come Tony, Tabaton e Cinotto, sono svantaggiati, mentre chi passa dopo alcuni numeri trova la strada parzialmente asciugata dai passaggi precedenti.

P.S. 4 Collesano (record: 8'13")

1. Busseni	in 8'35"
2. Cerrato e	
2. Capone	a 1"
4. Cunico	10"
5. «Lucky»	11"
6. «Tony»	14"
7. Cinotto	21"
8. Noberasco	39"
9. Bentivogli	47"
10. Ormezzano	49"

Cinotto-Cresto toccano poco prima di raggiungere il fine-prova, danneggiando un cerchio della lora Lancia. Toccata anche per la Citroën di Caneva-Roggia che danneggiano la barra anteriore. Cerrata-Cerri superano Cinotto-Cresto e si portano al quarto posto. Noberasco-Ulivi superano invece i compagni di squadra Ormezzano-Berro (nei guai con l' assetto) e passano ottavi alle spalle di Tony e Lucky, sesti a pari merito. Cunico raggiunge Gerbino in prova e, cercando di superarlo, urta lo spoiler anteriore.

P.S. 5 S. Lucia (PS nuova)

1. Busseni	in 6'26"
2. Capone e	
2. Cunico	a 7"
4. Cinotto	9"
5. Cerrato	10"
6. «Lucky»	12"
7. «Tony»	16"
8. Bentivogli	31"
9. Noberasco	35"
10. Ormezzano	40"

Buseni-Sodano, in rimonta con la Ferrari gruppo 4, sono ora a soli 6" dal secondo posto di Capone-Pirollo. Lucky-Rudy, con la vecchia Ascona riciclata in gruppo B, staccano la Ferrari di Tony-Radaelli che sono ora settimi. Speranza-Sovani cappottano, ma riescono a ripartire, mantenendo l'undicesima posizione. Leader del gruppo N è sempre l' ex-campione A112 Paolo Fabbri.

P.S. 6 Ferla (record: 5'39")

1. Capone	in 5'57"
2. «Lucky» e	
2. Cunico	a 1"
4. Busseni	3"
5. Cerrato	4"
6. «Tony»	7"
7. Cinotto	8"
8. Noberasco	25"
9. Ormezzano e	
9. Speranza	31"

Capone-Pirollo reagiscono al tentativo di avvicinamento di Busseni-Sodano, mentre Cunico-Cresto non si lasciano sedurre dal tentativo di strafare e si limitano a seguire i consigli impartiti loro, mantenendo un buon ritmo senza rischiare.

P.S. 7 Lascari (record: 11'12")

1. Cunico	in 11'10"
2. Capone	a 7"
3. Busseni	9"
4. «Lucky»	25"
5. «Tony»	28"
6. Cerrato	29"
7. Cinotto	42"
8. Noberasco	1'18"
9. Ormezzano	1'20"
10. Bentivogli	1'21"

Lucky-Rudy superano in classifica Cinotto-Cresto e si portano alle spalle dei compagni di squadra Cerrato-Cerri.

P.S. 8 Aquileia (PS nuova)

1. Cunico	in 5'17"
2. Busseni	a 2"
3. Capone	4"
4. Lucky	9"
5. Cerrato	10"
6. Tony	11"
7. Cinotto	13"
8. Ormezzano	30"
9. Noberasco e	
9. Speranza	34"

La gara si fa sempre più avvincente. Busseni-Sodano attaccano il secondo posto di Capone-Pirollo; dai quali li separano ora soltanto 9".

P.S. 9. Castelbuono (record: 12'44")

1. Busseni	in 12'42"
2. Cunico	a 3"
3. Capone	8"
4. «Lucky»	22"
5. Cerrato	23"
6. «Tony»	24"
7. Cinotto	28"
8. Ormezzano	1'18"
9. Noberasco	1'25"
10. Speranza	1'29"

Un solo secondo separa ora la Ferrari di Busseni-Sodano dal secondo posto di Capone-Pirollo. Distanze ravvicinate anche fra Cinotto-Cresto (sesti) e Tony-Radaelli (settimi).

P.S. 10 Bafurco (record: 5'44")

1. Cunico e	
2. Busseni	in 4'45"
3. Capone	a 3"
4. Tony e	
4. Lucky	9"
6. Cerrato	12"
7. Cinotto	14"
8. Noberasco	26"
9. Ormezzano	30"
10. Speranza	38"

Busseni-Sodano si portano al secondo posto, distaccati di 53" dalla Lancia dell'equipaggio leader: Cunico-Bartolich. Tony-Radaelli hanno praticamente raggiunto Cinotto-Cresto, dai quali li separano solo due secondi. In gruppo A, Noberasco-Ulivi resistono agli attacchi dei compagni di squadra Ormezzano-Berro, mentre ha dell'eccezionale la prestazione di Bentivogli-Valbonetti, decimi, che pure dispongono di molti cavalli in meno rispetto ai diretti avversari. Il gruppo N è sempre di Fabbri-Cecchini (diciottesimi assoluti) che hanno 1'29" di vantaggio sui diretti avversari Signori-Ferfoglia.

P.S. 11 Polizzi (record: 20'21")

1. Cunico	in 21'00"
2. Lucky	a 42"
3. Cinotto	45"
4. Busseni	1'32"
5. Ormezzano	1'44"
6. Noberasco	2'02"
7. Pigoli	2'32"
8. Cerrato	2'33"
9. Capone	2'39"
10. Francia	2'44"

Mentre Cunico-Bartolich realizzano un tempo davvero eccezionale su questa PS del tutto atipica, perché ghiacciata in molti punti e con zone innevate lungo i bordi della strada, il rally perde due equipaggi rinomati: Tony-Radaelli rompono il motore della loro Ferrari 308 gruppo B; Caneva-Roggia danno la seconda delusione a Verini (dopo l' uscita di Guizzardi), fermandosi a causa della guarnizione della testata). Si ritirano anche Speranza-Solvani, che escono di strada con la loro Alfetta gruppo A. Determinante, per i distacchi in classifica, un testa-coda di Cerrato-Cerri che coinvolge anche Capone-Pirollo i quali giunti sul posto, sono costretti a rallentare mentre l'Ascona cerca di ripartire e a loro volta iniziano a slittare sul ghiaccio, perdendo tempo prezioso. In questa PS la Lancia di Capone denuncia anche un pessimo funzionamento dei freni anteriori che daranno al torinese problemi anche in qualcuna delle PS successive. Scivolano fuori strada anche Signori-Ferfoglia, con la Ritmo gruppo N del Jolly Club, e si innevano perdendo circa sei minuti, mentre Bentivogli-Valbonetti picchiano leggermente, ma mantengono la posizione in classifica. Su una lastra di ghiaccio si girano anche Busseni-Sodano con la Ferrari. Sia Lucky-Rudy, sia Cinotto-Cresto superano in classifica Cerrato-Cerri che diventano sesti. Ormezzano-Berro, invece, riescono a superare Noberasco-Ulivi e sono ora settimi. Entra in classifica, al decimo posto, il locale Zambuto.

P.S. 12 Termini (record: 6'23")

1. Capone	in 6'25"
2. Cinotto	a 4"
3. Cerrato e	
3. Cunico	6"
4. «Lucky»	9"
6. Busseni	22"
7. Noberasco	24"
8. Ormezzano	30"
9. Bentivogli	39"
10. Pigoli	45"

La lotta in famiglia fra le Alfetta-Tre Gazzelle di Ormezzano e Noberasco è acerrima: Noberasco non demorde e torna davanti al compagno per un secondo. In casa Grifone c'è stato un attimo di timore, perché la Lancia di Cunico-Bartolich ha rotto la cinghia dopo la fine della PS «Polizzi».

P.S. 13 Montemaggiore -2

1. Busseni	in 5'25"
2. Capone	a 4"
3. «Lucky» e	
3. Cerrato	6"
5. Cunico	16"
6. Ormezzano	22"
7. Cinotto e	
7. Bentivogli	29"
9. Zambuto	30"
10. Del Zoppo e	
11. Pigoli	35"

Sul fondo che caratterizza questa prova, Cunico-Bartolich incorrono in un testa-coda «indolore». Testa-coda anche per Noberasco-Ulivi, che perdono mezzo minuto ed il settimo posto a favore di Ormezzano. Cinotto-Cresto picchiano piuttosto violentemente di muso, danneggiando l'avantreno.

P.S. 14 Targa -2

1. Cunico	in 21'10"
2. Busseni	a 6"
3. «Lucky»	22"
4. Cerrato	37"
5. Cinotto	39"
6. Capone	58"
7. Ormezzano	1'51"
8. Noberasco	1'56"
9. Bentivogli	1'57"
10. Pigoli	2'34"

«Paura» in casa Jolly per Capone-Pirollo che rompono il compressore sul finire della prova e retrocedono in quarta posizione Lucky-Rudy, invece, sono nei guai con il differenziale e rallentano la propria andatura in attesa di poterlo sostituire. Cinotto-Cresto realizzano che la «botta» è stata fatale alla scocca della loro Lancia e la tenuta di strada è ora decisamente pregiudicata.

P.S. 15 Collesano -2

1. Busseni	in 8'17"
2. Capone	a 2"
3. Cerrato	7"
4. «Lucky»	11"
5. Cunico	13"
6. Cinotto	15"
7. Noberasco	37"
8. Bentivogli	43"
9. Ormezzano	46"
10. Francia	58"

Mentre si ritirano i siciliani Zambuto-Migliore, per rottura del motore, al decimo posto sale l' inedita Opel Monza gruppo A preparata dai fratelli Carenini per Pigoli-Biondi.

P.S. 16 Lascari -2

1. Busseni	in 11'03"
2. Cunico	a 17"
3. Capone	22"
4. «Lucky»	28"
5. Cerrato	30"
6. Cinotto	33"
7. Bentivogli	1'07"
8. Ormezzano	1'22"
9. Montalto	1'33"
10. Pigoli	1'35"

COSÌ DOPO LA 1. TAPPA:

1. Cunico	in 2'43'45"
2. Busseni	a 2'01"
3. «Lucky»	4'06"
4. Capone	4'08"
5. Cinotto	5'08"
6. Cerrato	5'40"
7. Ormezzano	14'26"
8. Bentivogli	16'35"
9. Noberasco	20'14"
10. Pigoli	20'28"

Davanti al famoso negozio di «Ciccio», il calzolaio dei piloti, riparte il rally per la tappa decisiva. Alla fine della PS, nel trasferimento, ammuto lisce il motore della Ascona di Lucky-Rudy che sono costretti al ritiro, cedendo il terzo posto a Capone-Pirollo il quarto posto a Cinotto-Cresto. Nel parco lavoro che precede la partenza di tappa si sono sostituiti, per precauzione, frizione e cambio a Cunico.

P.S. 18 Montemaggiore -3

1. Cunico	in 5'15"
2. Capone	a 3"
3. Busseni	10"
4. Cerrato	13"
5. Cinotto	22"

Cunico-Bartolich hanno ricevuto ordine di non correre rischi. Ci si aspetta invece un attacco «pancia a terra» da Capone-Pirollo che vogliono strappare a Busseni-Sodano il secondo posto. Prima di ripartire da Cefalù le assistenze del Jolly Club hanno sostituito completamente i gruppi-sospensioni della Lancia di Capone e hanno anche dato maggiore pressione al compressore volumetrico. Un'operazione, quest'ultima, che avrebbe potuto però rivelarsi rischiosa e togliere affidabilità al motore.

P.S. 19. Targa -3

1. Capone	in 20'53"
2. Cunico	a 3"
3. Busseni	28"
4. Cinotto	57"
5. Noberasco	2'16"

Lungo i primi chilometri della speciale fora la Ascona di Cerrato-Cerri, che perdono così parecchi minuti perché, una volta sostituita la gomma, dovranno percorrere il resto della PS con tre pneumatici di un tipo ed uno diverso.

P.S. 20 Collesano -3

1. Capone	in 8'18"
2. Busseni	a 4"
3. Cunico	14"
4. Cerrato	20"
5. Noberasco	38"

Cinotto-Cresto lamentano problemi a un ammortizzatore. All' assistenza di fine prova l'intenzione è quella di sostituirlo, ma vi sono problemi per montare quello di ricambio (un bullone capriccioso) per cui si decide di farli partire senza rimandare l' operazione all'assistenza successiva per evitare di far pagare il controllo orario all'equipaggio. In questa stessa PS Cunico-Bartolich avvertono una vibrazione anomala alla testina della sospensione anteriore destra. Si decide quindi di sostituire la parte all'assistenza che precederà la Ferla, dove il tempo di lavoro è piuttosto «largo».

P.S. 21 S. Lucia -2

1. Busseni	in 6'17"
2. Capone	a 13"
3. Cunico	4"
4. Cinotto	20"
4. Cerrato	20"

P.S. 22 Ferla -2

1. Capone	in 5'52"
2. Cunico	a 3"
3. Cerrato	15"
4. Cinotto	23"
5. Noberasco	24"

«Tocca» la Ferrari di Busseni-Sodano, che perdono circa mezzo minuto in prova, danneggiano una ruota e sono costretti, per svolgere la riparazione richiesta, a pagare un minuto di ritardo al controllo orario, cedendo quindi il secondo posto a Capone-Pirollo.

P.S. 23 Lascari -3

1. Capone	in 11'04"
2. Cunico	a 9"
3. Busseni	10"
4. Cerrato	38"
5. Cinotto	42"

Si ritirano Pigoli-Biondi, cedendo il nono posto all'esordiente Samba gruppo B di Del Zoppo-Tognana. Da questo momento la corsa di Cinotto-Cresto è un lento calvario verso il traguardo, lottando più che con gli avversari, con la propria vettura che ormai tende a cedere ovunque.

P.S. 24 Aquileia -2

1. Capone	in 5'15"
2. Cunico	a 1"
3. Busseni	4"
4. Cinotto	19"
4. Cerrato	19"

Il motore dell'Alfetta di Bentivogli-Valbonetti va sempre peggio, ma considerato che si tratta del motore del muletto è già un miracolo che i romagnoli si trovino ad occupare l'ottavo posto in classifica.

P.S. 25 Castelbuono -2

1. Busseni	in 12'31"
2. Capone	a 1"
3. Cunico	7"
4. Cinotto	41"
5. Cerrato	43"

P.S. 26 Bafurco -2

1. Capone	in 5'30"
2. Busseni	a 2"
3. Cunico	6"
4. Cerrato	25"
5. Cinotto	34"

P.S. 27 Polizzi -2

1. Capone	in 19'48"
2. Busseni	a 18"
3. Cunico	20"
4. Cerrato	1'10"
5. Bentivogli	1'35"

Siamo alla ripetizione della PS che ha fatto più vittime nella prima tappa e, a parte Capone e Busseni, in lotta per il secondo posto, tutti i concorrenti l'affrontano con estrema prudenza.

P.S. 28 Termini -2

1. Capone	in 6'17"
2. Busseni e Cunico	a 1"
4. Cerrato	15"
5. Cinotto	20"

In queste ultime speciali la Lancia di Cunico-Bartolich vibra preoccupantemente nella parte anteriore, dove le testine si sono ancora allentate.

P.S. 29 Montemaggiore-4

1. Capone	in 5'15"
2. Cunico	a 3"
3. Busseni	5"
4. Cerrato	17"
5. Cinotto	20"

P.S. 30 Targa -4

1. Capone	in 20'59"
2. Cunico	a 3"
3. Cerrato	1'00"
4. Cinotto	1'10"
5. Bentivogli	2'04"

C'è ancora un colpo di scena: Busseni-Sodano, strisciando in una sbandata, forano le due gomme di sinistra. Fortunamente il team ProMotorSport su questa PS è molto organizzato, con ben due assistenze di emergenza, a bivio Sclafani a bivio Caltavuturo. È da bivio Sclafani che accorre un meccanico con un pneumatico, mentre anche il cric della Ferrari si rompe e la vettura viene quindi sollevata di peso dal fantastico pubblico siciliano che permette a Busseni-Sodano di sostituire le due gomme e ripartire. Il ritardo è di oltre 17 minuti e in classifica la Ferrari scende in quinta posizione. Per Cinotto-Cresto è un vero regalo inatteso: il terzo posto assoluto.

P.S. 31 Collesano -4

1. Capone	in 8'17"
2. Cunico	a 17"
3. Cerrato	19"
4. Busseni	31"
5. Cinotto	35"

P.S. 32 Lascari -4

1. Capone	in 11'04"
2. Cunico	a 26"
3. Busseni	27"
4. Cerrato	37"
5. Cinotto	43"

Cunico-Bartolich, con la Lancia 037 della Grifone-Wurth, sono i vincitori della «Targa Florio» 1983. Seconde e terze, altre due vetture del gruppo torinese. In gruppo A, successo dell'Alfa Romeo-Tre Gazzelle di Ormezzano-Berro. In gruppo N, successo della Ritmo-Grifone di Fabbri-Cecchini. Al Jolly Club la coppa della Dame, a consolazione di una gara non fortunata come la passata edizione, grazie al traguardo ottenuto, dopo varie peripezie, dalla giovanissima Paola Alberi.