

Non basta Canobbio per fermare Bettanin

Il veloce aostano, al rientro dopo uno stop di quasi un anno, ha vinto al debutto con la 037 battendo proprio l'ido-lo locale, pure lui al primo via con la berlinezza torinese Il solito super Bigo è primo di gruppo A mentre a Gallione va l'N



Vesime — Per chi è da anni abituato a sentirlo brontolare prima del via di una gara non dev'essere sembrato poi tanto strano che Roberto Bettanin fosse più «nervosetto» del solito prima del via del Valli Vesimesi, prova a coefficiente tre della Coppa Italia prima zona.

Ma il motivo, più di tante altre volte, c'era ed era il fatto che l'aostano stava per debuttare su una vettura impegnativa come la Lancia Rally. Il tutto dopo un'assenza dalle corse durata quasi un anno, Invece, sin dalla prima prova, il bravo aostano ha subito fatto vedere che per lui il passaggio dal gruppo A ad una macchina da assoluto stava riuscendo più che bene. E non è che mancassero gli avversari, a cominciare nientemeno che da Roberto Canobbio, il forte pilota di casa anche lui al debutto (una tantum, come lui stesso ha dichiarato) con una Lancia Rally.

La sfida tra i due allora è diventata anche sfida Volta (Bettanin), Tamauto (Canobbio). Ma per il piemontese un'errata scelta di pneumatici gli costava subito un ritardo che poi non riusciva a recuperare. Nella gara dei debutti si è fatto vedere, an-

che lui per la prima volta in 037, pure Roberto Cappelli. E va detto subito che si è difeso benone, contenendo il distacco da Bettanin e facendo anche segnare qualche tempo di rilievo assoluto.

Questo terzetto ha dunque animato la gara e a nulla sono serviti i chiodi (così almeno pare) messi da chissà chi e costati una doppia foratura a Bettanin sull'ultima prova. È andata bene così, con i tre nell'ordine ma su tutti il «fantasma» di un Gianni Capellino ancora convalescente alla mano infortunata nell'uscita di Limone. Sperando di tornare presto a correre il forte e simpatico astigiano ha prestato la macchina a Bettanin ed il navigatore a Cappelli. Come dire che un po' di Capellino, in gara, c'era comunque.

Fulvio Agrave

Vesime, 3 agosto 1986
8° Rally Valli Vesimesi
Coppa Italia 1ª zona — Coeff. 3

Assoluta: 1. Bettanin-Carassio (Lancia Rally) in 1.19'57"; 2. Canobbio-Damilano (Lancia Rally) 1.21"; 3. Cappelli-Furia (Lancia Rally) 1.22'02"; 4. Bigo-Calovolo (Toyota Corolla) 1.23'39"; 5. Giuliano-Giordano (Peugeot 205 Gti)

1.24'24"; 6. Gallione-Morino (R5 Gt Turbo) 1.24'35"; 7. Viotti-Imerito (Escort Turbo) 1.25'56"; 8. Bovero-Dal Ben (Vw Golf Gti) 1.25'59"; 9. Persenda-Imerito (Vw Golf Gti) 1.26'12"; 10. Rossi-Belli (Peugeot 205 Gti) 1.28'04".

GRUPPO N

Classe 1100: 1. Viano-Cerrato (A 112) in 1.35'15"; 2. Bechis-Bechis (A 112) a 4'23"; 3. Banfi-Gioielli (A 112) a 4'39"; 4. Boretta-Borca (A 112) a 4'40"; 5. Brusin-Vigliengo (A 112) a 5'53"; 6. Leva-Ditanna (Fiat 127 S) a 7"; 7. Burchiellaro-Piovano (Fiat 127 S) a 7'24"; 8. Cursi-Debonis (A 112) a 7'49"; 9. Bonfante-Marangoni (Fiat 127 S) a 7'58"; 10. Mazzarà-Miglioretti (Fiat 127 S) a 8'32"; 11. Mollo-Vinassa (A 112) a 9'59"; 12. Bracco-Cortese (A 112) a 10'50"; 13. Cereghati-Arizio (A 112) a 12'04"; 14. Borgogno-Borgogno (A 112) a 13'24"; 15. Targa-Lisa (A 112) a 27'50".

Classe 1400: 1. Megna-Corinaldesi (Opel Corsa) 1.33'58"; 2. Lottini-Perduto (Samba) a 1'51"; 3. Leoni-Musso (Opel Corsa) a 1'51"; 4. Cirio-Capra (Samba) a 2'09"; 5. Gueroni-Mora (Citroën Visa) a 4'51"; 6. Olivero-Gianoglio (Opel Corsa) a 5'40"; 7. Bonadio-Larocca (Opel Corsa) a 9'41"; 8. Frisetti-Montini (Opel Corsa) a 17'33".

Classe 1600: 1. Viberti-Voerzio (Peugeot 205) 1.29'37"; 2. Napolitano-Barp (Peugeot 205) a 3'51"; 3. Ravotto-Spandre (Peugeot 205) a 4'20"; 4. Viberti-Pincetti (Peugeot 205) a 5'45"; 5. Stella-Dionigio (Ritmo 105) a 7'47"; 6. Corsato-Boggero (Ford Fiesta Xr2) a 8'59"; 7. Falcinelli-Chillè (Peugeot 205) a 9'57"; 8. Garnerio-Gagnozzi (Alfa 33) a 10'14"; 9. Morando-Monti (Ritmo 105) a 11'02"; 10. Viglini-Maggi (Peugeot 205) a 15'17"; 11. Gandolfi-Daverio (Ford Escort Xr3) a 17'39".

Classe 2000: 1. Gallione-Morino (R5 Gt Turbo) in 1.24'35"; 2. Bovero-Dal Ben (Vw Golf Gti 16V) a 1'24".

GRUPPO A

Classe 1100: 1. Giordano-Gallina (Fiat 127 S) in 1.32'34"; 2. Tessore-Pagani (Fiat 127 S) a 1'48"; 3. Durando-Boscatto (Fiat 127 S) a 2'18"; 4. Salmone-Pino (A 112) a 3'10"; 5. Prinetti-Martinotti (A 112) a 3'58"; 6. Nicolini-Motelli (A 112) a 4'00"; 7. Favaro-Aiello (A 112) a 7'04"; 8. Martinetti-Gaia (A 112) a 10'29"; 9. Casa-Terranegra (Fiat 127 S) a 13'56"; 10. Durante-Bianco (A 112) a 19'02"; 11. Tiritan-Tiritan (A 112) a 19'08"; 12. Danni-Anselmo (A 112) a 25'47".

Classe 1600: 1. Bigo-Calovolo (Toyota Corolla) 1.23'39"; 2. Giuliano-Giordano (Peugeot 205) a 1'15"; 3. Rossi-Belli (Peugeot 205) a 4'25"; 4. Musso-Sita (Peugeot 205) a 7'24"; 5. Ortodossi-Zaia (Kadett Sr) a 10'38"; 6. Villa-Ceruti (Samba) a 11'18"; 7. Scrollini-Migliori (Uno 70) a 14'21".

Classe 2000: 1. Persenda-Imerito (Vw Golf Gti) in 1.26'12"; 2. D'Ambrà-Roffinella (Kadett Gsi) a 2'13"; 3. Fiori-Pagani (Ascona) a 9'14"; 4. Gonella-Mulassano (Ascona) a 12'25".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Bettanin-Carassio (Lancia Rally) in 1.19'57"; 2. Canobbio-Damilano (Lancia Rally) a 1'28"; 3. Cappelli-Furia (Lancia Rally) a 2'05"; 4. Chiusano-Mosino (Porsche 911) a 10'12"; 5. Gallo-Brandia (Talbot Lotus) a 16'39"; 6. Perlo-Canetto (Fiat 128) a 16'56".

Gruppo A

Non ci stancheremo mai di esternare tutto il nostro rincrescimento per il fatto che Alberto Bigo ha dovuto troppo presto ripiegare sui rally di Coppa Italia.

Il saluzzese, che evidentemente è come il vino buono, con il passare degli anni non perde lo smalto. Anzi acquista in maturità senza perdere in velocità. Ecco così maturare un quarto posto assoluto che ha fatto sprizzare di gioia sia i freni sia i portacolori della Novara Corse.

Bigo e la Toyota non hanno dunque lasciato spazio a nessuno ma una gran gara l'ha fatta anche Giuliano con la Peugeot 205 dell'Autosport.

Solo un minuto circa, alla fine, ha diviso i due che continueranno così sino al termine della stagione a contendersi il successo di zona. Un tantino sottotono Mario Viotti che

quest'anno, per un motivo o per un altro, non riesce a ripetere con l'Escort Turbo quanto di buono aveva fatto lo scorso anno con l'aspirata.

Un terzo posto, settimo assoluto dietro al primo di gruppo N Gallione, che non lo soddista di sicuro e che gli fa meditare riscossa per le ultime due prove di campionato.

Gruppo N

Massimo Gallione è uno che va forte, la Renault 5 GT Turbo si è rivelata quest'anno molto competitiva in gruppo N.

Così, come insindacabilmente uno più uno fa due, è venuto un successo mai in discussione. Anche perché, ad onor del vero, un Luciano Pizio già quasi campione di zona si è dovuto fermare subito, con il motore della sua Escort Turbo arrostito.

Gallione, pure lui sulle strade di casa come Canobbio, ha inscenato così un balletto indiatolato, quasi incontrastabile per tutti gli altri.

E dire che i motivi d'interesse non mancavano.

Ma poi Bovero e la Golf GTi sedici valvole di Bianchi non hanno potuto fare più di tanto mentre ancor meno ha combinato un Livio Lorenzelli al debutto su BMW 325 e particolarmente soddisfatto di avere tra le mani una sana trazione posteriore...

Il fatto che ad un riordino sia stato pescato senza filtro dell'aria non aggiunge né toglie nulla perché i tempi non venivano. Vabbè che l'auto era nuova ma dare la colpa a lui ci sembra ben difficile...

Nella pagina accanto Bettanin-Carassio, subito vincitori al debutto con la 037. In questa pagina, dall'alto, Bigo-Calovolo, dominatori del gr. A, e Gallione-Morino, superlativi in gr. N



Luci della ribalta

Franco Mondino in Piemonte lo conoscono tutti. Veloce tre anni fa con la Ritmo gruppo N e vincitore del titolo di zona a fine stagione, veloce lo scorso anno con la Manta gruppo A ed in lotta per il titolo sino all'ultimo.

Quest'anno Mondino è passato alle Kadett GSi che gestisce per la Chieri Corse e non ha avuto sinora molta fortuna. Ma è stato perlomeno molto bello che abbia segnalato ad Alberto Bigo una serie di pietroni, messi da chissà chi in mezzo ad una speciale, e sui quali lui era appena volato fuori...

Gentleman driver di professione ma anche veloce all'occorrenza, Franco Mondino ha fatto in fondo quello che tutti dovrebbero fare quando corrono ma che invece non si è più abituati a vedere.

Chi ha messo quelle pietre, se davvero è stato un fatto intenzionale, davvero non merita gente come lui.

**TUTTORALLY
IN EDICOLA
VENERDÌ
10 OTTOBRE**