

Scusate il bis-turbo

Franco Uzzeni ha portato nuovamente al successo la Porsche 3,3 sovralimentata di Orlando. Sfortunata la gara di Cambiaghi (Ferrari)

VESIME — È tempo di turbocompressori anche nel Piemonte rallistico. Uzzeni, già vincitore un mese fa a Domodossola, ha concesso il bis in occasione del 5. Rally Valli Vesimesi guidando al meglio la Porsche Orlando. Il pilota di punta della Novara Corse ha svolto alla perfezione il suo compito, andando subito in testa e rimanendovi sino al termine. Gara eccellente, dunque, per un pilota che quest'anno ha corso davvero poco, ma che, ha colto due bottini pieni. Uzzeni è piaciuto per la forza d'animo con la quale ha reagito prima ai problemi dovuti ad un impianto elettrico capriccioso, poi agli assalti di «Josy» Barbero in buona giornata, infine alla stanchezza derivata dalla guida di una vettura davvero impegnativa che non ha più niente a che vedere con la sua vecchia gruppo 4. Fino a poco prima del via pareva che la corsa dovesse essere qualche cosa più di un duetto Uzzeni-Barbero, ma in seguito la defezione di Cassinis (la sua Ascona 400 non è stata ultimata in tempo utile) e il prematuro abbandono di Bobo Cambiaghi con la Ferrari 308 GTB di Michelotto, hanno tolto sale alla gara che è stata comunque vivace. Cambiaghi era venuto a Vesime con dichiarate intenzioni di vittoria, ma anche per collaudare la sua macchina in vista delle finali. Purtroppo non ha centrato nessuno dei due obiettivi e dopo le prime due prove si è dovuto fermare. Dietro a Uzzeni e Barbero si sono così messi in evidenza De Paoli e Cerutti finalmente alla guida di una macchina in grado di reggere per tutta una gara. Unica differenza tra i due, il fatto che la 131 del pilota di Monzeglio si è rotta dopo sei prove speciali mentre la Porsche del novarese ha fatto il suo dovere sino in fondo. Autore di numeri da applausi a scena aperta è stato Marco Boggio, ritiratosi

dopo metà gara per problemi di motore sulla sua Ford Escort. Nei gruppi A e N, vittoria rispettivamente di Beltrami con l'Ascona, davanti a Corte, e di Bigo con la Ford Escort. **Sergio Remondino**

CRN RALLY

Vesime, 30-31 luglio 1983

5. Rally Valli Vesimesi

Trofeo Dima Leasing valevole per il CRN 1. zona (coeff. 3)

Le classifiche

Assoluta: 1. Uzzeni-Bondesan (Porsche 3,3 turbo) in 1.33'55"; 2. Barbero-Panero (Lancia Rally) a 18"; 3. Cerutti-Perazzi (Porsche 3,3 turbo) a 1'47"; 4. Lorenzelli-Tallano (Porsche 911 SC) a 3'16"; 5. Capellino-Furia (Porsche 911 SC) a 3'37"; 6. Beltrami-Bella (Opel Ascona SR) a 5'59"; 7. Ciriotti-Imerito (Porsche 911 Sc) a 6'21"; 8. Ciriotti-Garnero (Fiat Ritmo 75) a 7'05"; 9. Della Torre-Ravera (Talbot Lotus) a 7'08"; 10. Corte-Dicembre (Opel Kadett) a 8'04".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Ballor-Giordano (Fiat 127 Sport) in 1.46'00"; 2. Sormano-Grivetti (Fiat 127 Sport) a 1'41"; 3. Fiore-Farinelli (A 112 Abarth) a 2'05"; 4. Conti-Burlando (Fiat 127 Sport) a 3'02"; 5. Ozino-Chiona (Fiat 127 Sport) a 3'17"; 6. Pastorino-Michetti (Fiat 127 Sport) a 7'18"; 7. Ricotto-Sabena (Fiat 127 Sport) a 8'52"; 8. Cartasegna-Bergamin (A 112 Abarth) a 10'09"; 9. Olearis-Marchegiani (Fiat 127 Sport) a 10'10"; 10. Delfino-Riccardi (A 112 Abarth) a 15'35"; 11. Bodritto-Roba (A 112 Abarth) a 17'37".

Classe 1300: 1. Pavan-Molino (Citroën Visa) in 1.50'04".

Classe 1600: 1. Bignardi-Zumelli (Alfasud) in 1.43'12"; 2. Bergese-Prandino (VW Golf GTI) a 1'32"; 3. Gatti-Canta (Talbot TI) a 4'23"; 4. Lazzari-Gobbo (VW Golf GTI) a 5'45"; 5. Morino-Bergi (R5 Alpine) a 8'11"; 6. Centi-Paglietti (Talbot Sunbeam) a 9'43"; 7. Boasso-Longo (Talbot Sunbeam) a 12'51"; 8. Marietta-Delbuono (VW Golf GTI) a 15'37"; 9. Buenza-Giordano (R5 Alpine) a 33'58".

Classe 2000: 1. Beltrami-Bella (Opel Ascona SR) in 1.39'54"; 2. Corte-Dicembre (Opel Kadett) a 2'05"; 3. Panzera-Tasca (Opel Ascona SR) a 2'15"; 4. Angeli-Priasco (Opel Kadett) a 2'33"; 5. Fiabane-Dutto (Opel Ascona SR) a 17'06".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Moiso-Molena (A 112 Abarth) in 1.52'33"; 2. Artusio-Artusio (A

112 Abarth) a 53"; 3. Bosco-Raimondi (A 112 Abarth) a 1'58"; 4. Salino-Lungo (A 112 Abarth) a 2'36"; 5. Boschis-Fusca (A 112 Abarth) a 3'34"; 6. Guazzotti-Bertino (A 112 Abarth) a 4'54"; 7. Caberlon-Viazzo (A 112 Abarth) a 5'36"; 8. Sparti-Quaglia (A 112 Abarth) a 6'06"; 9. Monesso-Fenia (A 112 Abarth) a 8'21"; 10. Ghielmi (Fiat 127 Sport) a 8'40"; 11. Rivardo-Casazza (A 112 Abarth) a 8'57"; 12. Milani-Tommasi (A 112 Abarth) a 9'01"; 13. Ottino-Rondoletto (Fiat 127 Sport) a 9'11".

Classe 1300: 1. Raviola-Imerito (Citroën Visa GT) in 1.50'51"; 2. Borghi-Gioelli (Talbot Samba) a 2'29"; 3. Quaranta-Lanternino (Citroën Visa GT) a 3'04"; 4. Morando-Mossino (Peugeot 104 ZS) a 3'12"; 5. Vial-Arman (Citroën Visa GT) a 3'35"; 6. Camerano-Casetta (Citroën Visa GT) a 4'27"; 7. Discalzi-Casola (Citroën Visa GT) a 8'46"; 8. Nocera-Rabbione (Citroën Visa GT) a 18'33".

Classe 1600: 1. Bigo-Amelio (Ford Escort XR3) in 1.43'26"; 2. Canale-Renna (Ford Escort XR3) a 5'54"; 3. Furia-Canale (Alfasud) a 11'13"; 4. Stella-Parigi (Talbot Sunbeam) a 17'18".

Classe 2000: 1. Porcellana-Milano (Fiat Ritmo Abarth) in 1.44'21"; 2. Polastro-Serra (Fiat Ritmo Abarth) a 1'38"; 3. Tacca-Fobelli (Fiat Ritmo Abarth) a 2'35"; 4. Borsa-Ziletti (Fiat Ritmo Abarth) a 4'03"; 5. Cantardi-Geninatti (Fiat Ritmo Abarth) a 5'54".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Ferretti-Boano (Ford Escort RS) in 1.51'38".

Classe oltre 2000: 1. Uzzeni-Bondesan (Porsche 3,3 turbo) in 1.33'35"; 2. Barbero-Panero (Lancia Rally) a 38"; 3. Cerutti-Perazzi (Porsche 3,3 turbo) a 2'07"; 4. Lorenzelli-Tallano (Porsche 911 SC) a 3'36"; 5. Capellino-Furia (Porsche 911 SC) a 3'57"; 6. Ciriotti-Imerito (Porsche 911 SC) a 6'41"; 7. Marocco-Macina (Talbot Lotus) a 15'53".

GRUPPO 4

Classe 1600: 1. Barbero-Giovannacci (Fiat X1/9) in 1.49'29"; 2. Pera-Mazzetti (Fiat X1/9) a 5'06"; 3. Demichelis-Patete (Fiat X1/9) a 31'51".

GRUPPO 2

Classe 1000: 1. Amerio-Finatti (Fiat 127) in 1.54'09"; 2. Arnoldi-Astolfi (Fiat 127) a 38"; 3. Villa-Ceruti (Fiat 127) a 3'57"; 4. Sgroi-Sgroi (Fiat 127) a 5'17".

Classe 1150: 1. D'Ambrà-Menzio (Fiat 127) in 1.47'30"; 2. Pastorino-Vela (Fiat 127) a 1'11"; 3. Vidori-Cartasegna (Fiat 127) a 2'28"; 4. Sabatini-Cissello (A 112 Abarth) a

4'34"; 5. Pillon-Mozzillo (A 112 Abarth) a 6'38".

Classe 1300: 1. Grassi-Rapetti (Ford Escort RS) in 1.51'26"; 2. Tiritan-Parise (Simca Rally 2) a 1'02"; 3. Miramonti-Xs (Alfasud) a 1'13"; 4. Coucourde-Coucourde (Alfasud) a 2'21"; 5. Arietti-Fidanza (Alfasud) a 4'33".

Classe 1600: 1. Griotti-Garnero (Fiat Ritmo 75) in 1.41'00"; 2. Marengo-Sacco (VW Golf GTI) a 22'47".

Classe 2000: 1. Obscure-Sobrino (Opel Kadett) in 1.42'58"; 2. Defilippi-Ghione (Opel Kadett) a 2'50"; 3. Verna-Rovera (Opel Kadett) a 4'36"; 4. Bertola-Accornero (Opel Kadett) a 5'49"; 5. Delfabbro-Meliga (Opel Ascona) a 8'51"; 6. Valsania-Monticone (Opel Manta) a 15".

Classe oltre 2000: 1. Della Torre-Ravera (Talbot Lotus) in 1.41'03".

Così il Piemonte in finale

VESIME — In occasione del rally di Vesime abbiamo raccolto voci che riguardano la partecipazione dei piloti piemontesi alle finali del CRN '83. Franco Uzzeni è in dubbio: prenderà una decisione dopo la gara di Novara (111 Minuti), mentre «Josy» Barbero ha dichiarato che sarà della partita. Anche il torinese parteciperà al «111 Minuti» per mettere a punto la Lancia Rally Evoluzione in vista delle finali. Il leader di zona, Remo Celesia, non correrà a Novara e forse neppure le finali: la decisione definitiva dipende dal fatto che egli riesca o meno ad avere l'evoluzione della sua «037».

Il protagonista del gruppo A, Roberto Bettanin, ha venduto la sua Opel Kadett ma sarà sicuramente al via delle tre finali con una Manta gruppo A Conrero della Chieri Corse, appoggiata direttamente dalla Opel Italia.

Cassinis, invece, è alquanto dubbioso, mentre il compagno di squadra, Cravero, dovrebbe avere a disposizione l'Ascona 400 già utilizzata nel corso della stagione ed ultimamente sviluppata.

Alberto Bigo molto probabilmente sarà aiutato dalla Ford Italia: disputerà le tre finali con una Escort XR 3 ufficiale (e buone prospettive '84). (s. r.)