

prima ridotta

PERIODICO DI FUORISTRADA - N.19 - ANNO 5 - 1986 - L. 3.000



**Expofuoristrada:
si apre**

Sestriere 1000

Concluso l'Italiano

**Criterion
Ruote Verdi**

Piede Pesando

Successo a sorpresa del piemontese che, in coppia con Denise Peirolo su una Suzuki SJ410, ha sfruttato al meglio l'ottima conoscenza delle strade della Valle di Susa e Valle Chisone. Andretto (Mitsubishi Pajero) ancora secondo.

Condizioni ambientali difficilissime a causa di un fitto nebbione che ha persino determinato una breve sospensione della corsa.

Sestriere 1000, rally-marathon nuovo di zecca. Sostituto ideale dell'effimera Riviera 1000, la gara-news ha segnato il trapianto dei rally-marathon nel Piemonte occidentale, la cui predisposizione per prove di questo genere era già stata peraltro sondata da precedenti e sporadiche iniziative. Ancora una volta si sono posti in cabina di regia i fratelli Guido e Renato Zocchi della CAT Promotion, veramente instancabili nel reperire (dopo Sardegna e Liguria) nuove aree in cui fare disputare le gare marathon. La denominazione Sestriere 1000 non deve trarre comunque in inganno e fare pensare ad una corsa no-

stop, tipo Baja, almeno per quanto riguarda la consecutività dei tratti cronometrati. In effetti — per un momento dimentichiamo le variazioni imposte al programma — la corsa avrebbe dovuto svilupparsi in soluzione di continuità (circa 24 ore), però il chilometraggio delle prove speciali è stato intervallato da pezzi di trasferimento che hanno scomposto l'anello Sestriere-Meana di Susa-Bardonecchia-Sestriere di 230 chilometri in quattro tratti di velocità: Balboutet-Il Colletto, Bardonecchia Campo Smith-Beaulard, Solomiac-San Sicario, Cesana-Besse Basse. Quattro giri del tracciato per le moto e tre per le



A rotta di collo

Alfio Pesando e Denise Peirolo su Suzuki SJ410 si sono aggiudicati la prima edizione della Sestriere 1000. Correre sulle strade di casa con un veicolo agile è stato premiante.

auto con «speciale-passerella» conclusiva sull'autopista del Sestriere. All'atto pratico tuttavia non è andata esattamente come predisposto. Gli organizzatori si sono visti costretti ad annullare quattro prove — vale a dire un giro — inficiando non poco l'aspetto tecnico della corsa. I vincitori Pesando/Peirola (Suzuki SJ410) hanno percorso le nove P.S. che hanno fatto classifica in un tempo di poco inferiore alle due ore e mezzo. Quando si sa che qualsiasi rally nazionale si corre grosso modo in meno di un'ora e mezzo di

tratti cronometrati, si può anche pensare che il senso della parola «marathon» sia stato un po' travisato in questo frangente. È vero che anche i trasferimenti (peraltro solitamente «larghissimi») su fondi non preparati hanno la loro incidenza, tuttavia è ben lontana dall'essere paragonata a quelle delle tipiche sollecitazioni di una prova speciale. Comunque in un Paese come l'Italia, in cui la formula rally-marathon sta tentando di emergere, due/tre ore di prove speciali non sono poi da disprezzare. Occorre dare tempo agli or-

ganizzatori nazionali, affinché possano crescere e maturare esperienze, come avvenuto per quelli francesi (basti pensare a cosa fossero le primissime edizioni del Rally dei Faraoni).

Pesando a sorpresa

A parte la P.S. 4, saltata per la improvvisa scomparsa dei cartelli di segnalazione, la direzione di gara nulla può contro il fitto nebbione che consiglia prudenzialmente di eliminare tre prove nell'arco del secondo gi-

ro. Dopo la prima ripartenza dal Sestriere e la ripetizione della Balboutet-II Colletto la visibilità nell'Alta Valle di Susa e nella Val Chisone scende praticamente a zero. Qualcuno come Beggi (Mitsubishi Pajero) preferisce tornarsene a casa per non rischiare il veicolo nell'impene-trabile cortina. Gli altri proseguono in trasferimento (sarebbe meglio dire in pellegrinaggio) fino a Bardonecchia, guidando quasi a passo d'uomo e con la testa sporta dal finestrino per cercare di scorgere l'andamento della strada. Sembra pure



La Mitsubishi di Andreetto/Meucci poco ha potuto contro la determinazione di Pesando e la maneggevolezza della sua Suzuki, a proprio agio sui tortuosi sterrati montani.

NUOVO CATALOGO

19  86

ACCESSORI E RICAMBI PER FUORISTRADA

PNEUMATICI RADIALI, CERCHI IN LEGA, PROTEZIONI ANTERIORI, VERRICELLI ELETTRICI, CAPOTTINE, GRIGLIE FARI, E TUTTO QUELLO CHE SERVE PER L'EQUIPAGGIAMENTO DEL TUO FUORISTRADA



RICHIEDETELO A LIRE 20.000 RIMBORSATE AL PRIMO ACQUISTO (escluse spese postali)

FOUR WHEELER ITALIANA
10154 TORINO - VIA BOTTICELLI 151
TELEFONO 011/205.3888 - TELEX 212594 FWI I

Anche in considerazione degli innumerevoli passaggi «esposti» delle strade della Valle di Susa, la direzione di gara non ha esitato a sospendere la corsa quando è calata la nebbia. Nell'immagine la Range Rover Ayimer di Chiodoni/Blondi transita su un tratto reso particolarmente viscido dai frequenti rivoli d'acqua.



Lancia e la Levrero gli «avventurieri» '86

Con la disputa della Sestriere 1000 si è concluso l'«Uomo Avventura '86», il challenge articolato sulle quattro manifestazioni organizzate nell'arco della stagione dalla CAT Promotion. L'estrema specializzazione di ognuno degli appuntamenti presi in considerazione ha voluto premiare l'uomo e la donna che abbiano fornito la miglior prova di capacità e soprattutto di polyvalenza. I partecipanti si sono cimentati in motoscafo sul Po (la Grande Avventura), in auto o moto nel Rally di Sardegna e nella Sestriere 1000, addirittura a piedi nel Trekking Avventura svoltosi sulle Dolomiti. In campo maschile si è imposto Vincenzo Lancia, 35 anni, torinese, nipote del fondatore dell'omonima Casa automobilistica. La «superwoman» è stata la genovese Alessandra Levrero, 25 anni, grintosa motociclista del Team Rosa.

Off Road Adventures

SAVONA

...noleggias l'avventura!



SC PUBBLICITÀ SAVONA

**NOLEGGIO CAMPER
E FUORISTRADA
CON AIR CAMPING**

**CONSULENZE
E ORGANIZZAZIONE VIAGGI
IN TUTTO IL MONDO**

**ROAD BOOK
E ASSISTENZA IN GENERE
PER ESCURSIONI IN LIGURIA**

Off Road Adventures
SAVONA
VIA AGLIETTO 25 - TEL. 019.805822

1ª Sestriere 1000 Sestriere (To), 19/20 settembre Classifica finale auto		
EQUIPAGGIO	VEICOLO	TEMPO
1) Pesando/Pelrolo	Suzuki SJ410	in 2h28'20"
2) Andreetto/Meucci	Mitsubishi Pajero	a 1'16"
3) Delucchi/Tembassi	Mitsubishi Pajero	a 3'11"
4) Borona/Farina	Range Rover	a 11'59"
5) Ladisa/Lisa	Suzuki SJ410	a 20'01"
6) Rosti/Minini	Mitsubishi Pajero	a 25'21"
7) Dini/Gasi	Lada Niva	a 31'44"
8) Pozzoli/Pozzoli	Mitsubishi Pajero	a 33'25"
9) Favara/Arduini	Mitsubishi Pajero	a 34'08"
10) Ferraris/Arisaudo	Range Rover	a 40'40"
11) Chiodoni/Blondi	Range Rover	a 45'49"
12) Cazzaniga/Bertolini	Daihatsu Rocky	a 55'52"
13) Bozano/D'Acqui	Daihatsu Rocky	a 1h02'16"
14) Ghignone/Münoz	Range Rover	a 1h40'21"

che qualche pilota si sia beccato un po' d'insulti per essersi rifiutato di dare il cambio a chi tirava il gruppo, proprio come in una corsa ciclistica. Finalmente a Bardonecchia il plotone viene bloccato prima di mezzanotte e inviato direttamente al Sestriere con un trasferimento sulla strada statale. Di comune accordo, i due direttori di gara decidono di sospendere le ostilità fino alle sei della mattina, ora in cui i piloti riprenderanno la partenza per effettuare l'ultimo giro del percorso. Al momento dello

stop si trovano al comando i genovesi Delucchi/Tembassi (Mitsubishi Pajero TD) che precedono di 1'15" i favoriti Andreetto/Meucci (Mitsubishi Pajero) e di 1'28" i bravi Pesando/Pelrolo con una piccola Suzuki SJ410. Questi ultimi stupiscono per la facilità con la quale reggono il ritmo dei più noti avversari, ma pochi prendono in considerazione il fatto che Pesando conosca alla perfezione le strade del rally, risiedendo a Susa. Probabilmente l'aver sottovalutato il pilota della Suzuki gioca un

brutto scherzo ad Andreetto che al termine dell'ultima prova crede di aver vinto, quando in realtà è giunto secondo a 1'16" da Pesando. Probabilmente è bastato non tenere d'occhio i tempi di quest'ultimo, per non prevedere la sua bellissima rimonta. Alla delusione di Andreetto che ha visto inesorabilmente sfumare la possibilità di chiudere la stagione con una vittoria in Italia, ha fatto riscontro la moderata soddisfazione di Delucchi/Tembassi, terzi assoluti e trionfatori nella sempre

combattuta categoria diesel. L'agguerrito squadrone milanese, sceso in forze con sette equipaggi alla partenza, ha perduto presto il suo alfiere Giorgio Di Maira, ritirato a metà gara per protesta per aver rischiato - secondo quanto asserisce - uno scontro frontale nella terza prova con una Land Rover di ignari turisti tedeschi. Ma i meneghini si sono parzialmente rifatti piazzando Borona 4°, i gentlemen Rosti e Pozzoli 6° e 8°, e Favara 9°. Quattro equipaggi nella top-ten non sono pochi. P.F.