

Con Cobbe e Bentivogli, 183 anni in tre, ha dominato la Ronde Val Tiberina in Toscana valida per il campionato Raceday

Tiziano Gecchele ha scoperto l'elisir dell'eterna giovinezza

Al debutto con la Peugeot 208 R5 preparata dai fratelli Munaretti di Schio s'è classificato terzo assoluto in coppia con Mauro Peruzzi nella gara aretina "La macchina è un giocattolo. Adesso voglio provarla anche sull'asfalto"

L'età è quella della pensione, ma quanto a mollare non se ne parla proprio. Sul podio della Ronde Val Tiberina di Arezzo l'età dei tre piloti primi classificati sommava a ben 183 anni! Roba da non credere. E gli "arzilli" vecchietti, tali solo per l'anagrafe, hanno promesso che ci proveranno ancora perché all'orizzonte ci sono pochi driver in grado di batterli.

La Ronde s'è disputata lo scorso week end in Toscana, sulla classica prova di Alpe di Poti, 14 chilometri ricchi di tutto: curve, controcurve, tornanti, allunghi, dossi, cunette e chi più ne ha più ne metta. Insomma un condensato di tutto quello che un equipaggio trova in un rally molto più lungo. Pane delizioso per i denti avidi e affamati di Luciano Cobbe, Bruno Bentivogli e Tiziano Gecchele, i tre mattatori della Val Tiberina. Ma andiamo con ordine.

Cobbe, classe 1953, trentino, è un abbonato alle Ronde. Sempre presente e sempre con i primi. Ad Arezzo ha corso in coppia con Turco, su una Focus Wrc molto performante. Il romagnolo Bruno Bentivogli, classe 1954, ha un curriculum grosso quanto un volume dell'Enciclopedia Britannica. Da quarant'anni corre in lungo e largo lo Stivale. Non si contano le vittorie e i titoli che ha messo insieme in otto lustri di attività ad altissimo livello: da titoli italiani a campionati monomarca, fuoriclasse con le vetture di serie, ha un palmares lungo così. Solo



Il podio della Ronde Val Tiberina

il vicentino Gianfranco Cunico, in fatto di tricolori, lo batte: 12 a 9. Incredibile! Tiziano Gecchele, classe 1955, vicentino, è un talento naturale. Corre per il piacere della sfida e, soprattutto, per divertirsi. Poche gare all'anno, quando gli impegni di lavoro glielo consentono, ma sempre un piedone straordinario. Campione allo stato puro, il più dotato dei tre, se solo solo si fosse dedicato ai rally con maggior convinzione avrebbe conquistato successi a raffica. Prova pochissimo – sempre per via del lavoro che non trascura mai – percorrere le specialie una, al massimo due volte, giusto

per correggere le note, e poi in gara improvvisa come un grande artista. Seci fossero rally con prove segrete non ne sbaglierebbe uno! Questi i tre dominatori della Ronde Val Tiberina. Gara secca: la speciale Alpe di Poti, su terra, da ripetersi quattro volte e classificata con somma dei tempi, senza scarti: tutti i passaggi buoni per la graduatoria finale. Al via altri 70 equipaggi, agguerriti e decisi a non cedere nulla ai blasonati avversari. Manca un quarto alle 9 di domenica mattina quando si aprono le ostilità. Il primo passaggio è favorevole a Cobbe, che stacca il toscano Grossi (altro pilota d'antico lignaggio) di



Un altro passaggio spettacolare di Gecchele-Peruzzi

3"8 e Fanari, il più giovane del giro, di 9". Bentivogli, in gara con Cecchi sul sedile di destra, chiude quarto a 23"5. Gecchele, somione, si "accontenta" del sesto posto a 37"9. "Siamo partiti prudenti – spiega il navigatore Mauro Peruzzi, patron della scuderia Palladio, da anni al fianco di Tiziano – per conoscere meglio la Peugeot 208 R5 preparata dal team Munaretti di Schio. Era la prima volta che Gecchele si metteva al volante di quest'auto e non conosceva le reazioni che avrebbe avuto sulla terra. La vigilia della gara avevamo provato la speciale solo due volte. Troppo poco per sco-

prire le caratteristiche della belva francese. Il primo passaggio c'è servito per prendere confidenza con la 208. Il feeling è stato immediato. Così nella ripetizione abbiamo migliorato il nostro tempo, guadagnando un posto in classifica mentre Grossi, con la Mitsubishi Lancer Evo IX, ne approfittava per sopravanzare di 4 decimi Cobbe." Fanari, tirato al massimo, rischiava oltre il dovuto finendo fuori strada. Un alberello poneva fine alla sua corsa. Gara finita anzitempo! Nel terzo passaggio a pagare dazio era Pucci Grossi: costretto al ritiro per contenere la rimonta di Cobbe.

Il trentino si riportava così al comando, con Bentivogli alle sue spalle staccato di 54"7. Terzo Tiziano Gecchele a 1'16"6 davanti alla Mitsubishi Lancer Evo IX di Succi e al croato Peljhan. La prova finale andava in scena alle 16 e Gecchele, ormai presa con sicurezza in mano la Peugeot 208, firmava il miglior scratch fermando i cronometri a 11'26"9. La classifica non cambiava: primo Cobbe, secondo Bentivogli e terzo il vicentino! Insieme qualcosa come 183 anni! Sul podio le battute si sono sprecate e mentre lo spumante dava vita ad una insolita pioggerellina dolcissima, i tre ne hanno avute

per tutti. Tiziano Gecchele, contento come un bambino quando scarta il giocattolo a lungo atteso, non ha saputo contenersi ed al navigatore Mauro Peruzzi, altrettanto su di giri, ha chiesto di tenersi pronto perché deciso a riprendere in mano la Peugeot 208 R5, uguale a quella che lo scorso anno ha permesso ad Paolo Andreucci di rivincere l'ennesimo campionato italiano. "Non sono neanche sudato – ha detto il pilota al compagno di gara – e sono curioso di vedere come si comporta questa macchina sull'asfalto".

"Molto dobbiamo alle gomme Hankook che abbiamo usato per la prima volta – spiega Peruzzi – rivelatesi performanti e sicure sulla terra. La soddisfazione è poi doppia perché il terzo posto lo abbiamo conquistato affrontando una prova che io considero come la più bella, difficile e selettiva della serie Raceday. Certo che se Tiziano avesse provato la vettura prima della gara chissà che risultato avremmo raccolto..."

Gli avversari sono avvisati. La prossima volta, sull'asfalto, Gecchele sarà uno dei favoriti. Quanto ai tre vecchietti dal piede pesantissimo, la pensione può attendere a lungo. Sarebbe una grave perdita per tutto l'ambiente rallystico non vederli più in azione. Campioni così sono sempre più rari e, allora, godiamoci ancora a lungo.

Novanta vetture alla manifestazione di Crespadoro Con De Tomasi anche un autoraduno diventa gara... "vera"

Non essendoci le classifiche un ingegnoso sistema di rilevamento ha premiato i guidatori più bravi e precisi

La prima edizione dell' Autoraduno Historic Crespadoro, andata in scena domenica scorsa nella località dell'alta Valle del Chiampo, ha visto la partecipazione di oltre novanta vetture, tra storiche e moderne, e l'elenco ha proposto una varietà che ha soddisfatto anche i palati più esigenti proponendo praticamente tutti i modelli che hanno infiammato i palcoscenici dei rally dagli anni '70 sino ai tempi più recenti: dalla Lancia Fulvia Hf alla Delta Hf Integrata passando per la S4 in livrea Olio Esso – Grifone. Ma non sono mancate BMW M3, Ford Sierra Cosworth, Subaru Impreza; Fiat 131, 124 e Ritmo Abarth e le immancabili e numerose A112 Abarth. Il tracciato di circa cento chilometri ha ripercorso alcuni tratti di famose prove speciali, utilizzate dal Rally Campagnolo e dall'imminente Ronde del Grifo in programma domenica 22 mar-



zo. Ciò che però ha animato più del previsto la giornata, è stata la nuova "pensata" del patron Renzo De Tomasi il quale, è riuscito a creare una sorta di classifica per rendere più vivace la manifestazione nonostante gli autoraduni non prevedano alcun tipo di rilevamento cronometrico.

"Se non si possono usare i cronometri, vedremo comunque di impegnare i conduttori in una prova di precisione mai effettuata prima" ha sostenuto il presidente del Rally Club pochi giorni prima della manifestazione e domenica mattina, sulla fiancata destra di ogni vettura è stato applicato un adesivo



raffigurante una scala graduata con un traguardo costituito da una freccia al centro della stessa che andava posta sopra il mozzo ruota: in prossimità del rilevamento di precisione costituito da una striscia adesiva posta sulla sede stradale, il pilota doveva fermarsi cercando di far collimare la punta

Le due vicentine debutteranno a fine mese nel campionato italiano su una Peugeot 208 R2 Giulia De Toni e Sofia Peruzzi a "caccia" del titolo femminile

Pur non essendo iscritte alla gara, Giulia De Toni e Sofia Peruzzi hanno approfittato della Ronde Val Tiberina per togliersi un po' di ruggine e ritrovare l'intesa dopo la lunga pausa invernale. A fine mese, infatti, l'equipaggio rosa della scuderia Palladio debutterà nel Rally del Ciocco, in Garfagnana, per dare l'assalto al titolo tricolore femminile. Gli organizzatori aretini hanno concesso all'equipaggio vicentino di effettuare le ricognizioni lungo la prova di Alpe di Poti con la Citroen Saxo muletto che usano abitualmente per le prove. Era la prima volta che le due ragazze affrontavano lo sterrato e l'esperienza è servita loro per imparare ad andare sui tracciati vecchia maniera.

Il programma 2015 è particolarmente ambizioso. Dopo aver vinto la finale di Rally Italia Talent organizzato da Renzo Magnani con la collaborazione e il supporto dei più forti rallyisti italiani, tra i quali il due volte campione del mondo Miki Biasion, Giulia De Toni ha trovato appoggio e sostegno nella Hankook pneumatici che l'ha chiamata a far parte del team. La scledense disputerà così le principali gare del campionato italiano assieme a Sofia Peruzzi con la quale ha debuttato lo scorso settembre al Città di Bassano, concluso con la vittoria nella speciale graduatoria rosa. Le due amiche correranno tutta la stagione con una Peugeot 208 R2.

della freccia con la stessa e tramite un rilevamento effettuato con un puntatore laser si calcolava la distanza di scarto in eccesso o in difetto. Sei i rilevamenti previsti lungo il percorso e classifiche per le prime cinque vetture storiche ed altrettante moderne. L'originale sistema di rilevamento di penalità è stato messo in opera dopo aver ottenuto l'autorizzazione dal delegato regionale ACI Sport e la novità ha messo alla prova la totalità dei partecipanti che hanno accolto dapprima con sorpresa e poi con esito più che positivo la novità. Tra le vetture storiche il più "preciso" è risultato

Giovanni Campese in coppia con Raffaello Lazzarini su Mercedes 190 E 2.3 con 20 penalità, il quale ha preceduto di 3 lunghezze Giorgio Pesavento e Piergiorgio Andreoni su Fiat 124 Abarth e di 6 Marco Dal Fitto e Luca Dalla Valle su BMW 320 Is. Notevole soprattutto la prestazione di Enrico Seren su Citroen Saxo VTS che ha condiviso con Samuele Reghellin, il più abile tra le vetture moderne e in assoluto viste le sole 18 penalità accumulate, 4 in meno di Mirco Dal Grande e Tiziana Peruffo su BMW M3; terzo si piazza Filippo Baron in coppia con Alberto Ferracin su

Mini Cooper, con 24 penalità. Sicuramente un'esperienza da ripetere per il Rally Club Team che riproporrà l'interessante novità in occasione dei prossimi autoraduni: il 7 giugno si svolgerà il terzo Autoraduno di Valli del Pasubio, seguito il 6 settembre dalla settima edizione dell' Autoraduno del Picco Astore a Tonezza del Cimone e dalla prima dell' Autoraduno Abarth Legend in programma a Vicenza domenica 4 ottobre.

PAGINA A CURA DI ROBERTO CRISTIANO BAGGIO