

MOTOCROSS

ENDURO-TRIAL-SPEEDWAY-MOTOALPINISMO-RADUNI-TURISMO

Luglio 1982 - Anno XII° - Periodico mensile OCTOPUS - L. 1.800

TUTTOMONDIALI

8 CROSS
4 TRIAL
3 ENDURO
1 SPEEDWAY

PROVE:
VALENTI 125 CR
YAMAHA 465IT

33

INTERNAZIONALE
3° PROVA CAMPIONATO EUROPEO
ENDURO F.I.M.



VALLI
BERGAMASCHE

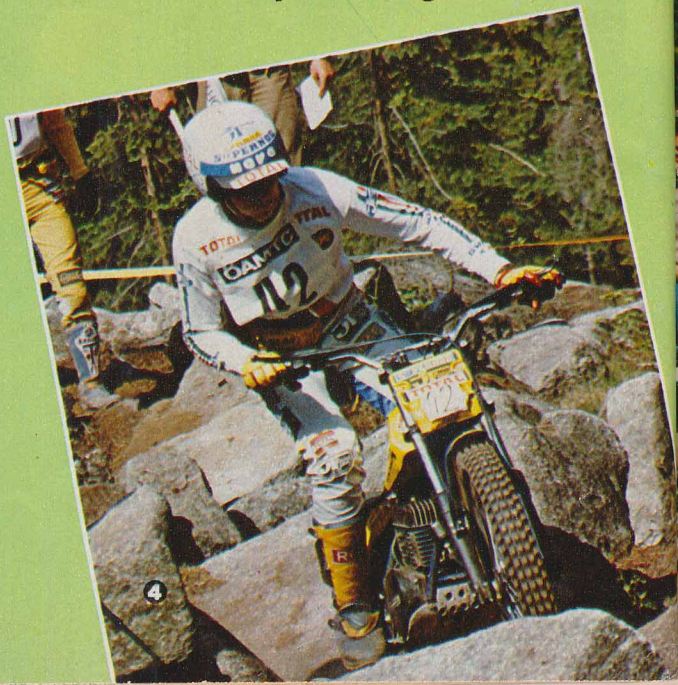
LEJEUNE E LA HONDA LARGAMENTE IN TESTA AL MONDIALE DI TRIAL



L & H A QUATTRO PASSI DAL TITOLO



Arriva in Francia la prima vittoria di Burgat e della Fantic, ma nelle due gare successive nessuno riesce a contrastare il campione belga. Galeazzi: niente punti in Francia, poche penalità ma fuori tempo massimo in Germania e finalmente sesto in Austria. Solo Gorgot e John Lampkin riescono ad inserirsi, per una sola volta, nel gioco a tre fra Lejeune, Burgat e Schreiber.





1. C'è stato qualcuno che ha definito i trialisti «acrobati della moto» e quindi esiste una certa relazione con gli alianti (il parco chiuso del mondiale in Germania era stato allestito nei pressi di una loro pista) visto che sono «acrobati del cielo» ma, come i trialisti, silenziosi.

2. Ombrelli aperti e gente imbacuccata, siamo alla prima prova in Francia. Gilles Burgat passa indenne da penalità sulla rotolante frana di pietrisco tipo «scottish».

3. Alla quarta prova, sempre in Francia, ecco Bernie Schreiber alle prese con una delle solite strettissime curve cosparse di pietre aguzze e viscido fango.

4. Spalle diritte e peso che inizia a spostarsi verso l'interno: Thierry Michaud si prepara a superare la curva (tra grossi gradini e buchi profondi) centrale della quarta prova in Germania.

5. La Honda non è la moto più leggera di tutto il mondiale, ma guardate come Lejeune la sposta per curvare più stretto, nella «indooristica» terza prova in Germania.



L&H A QUATTRO PASSI DAL TITOLO

di GIULIO MAURI

Non ci piace giocare d'azzardo ma, come lo scorso anno avevamo pronosticato una vittoria di Burgat, ancora quattro gare prima della fine del campionato, anche in questa occasione ci vogliamo «bilanciare»! Canada, Stati Uniti, Finlandia e Svezia, ai quali possiamo aggiungere, con molti punti interrogativi la Polonia (che al 99% non si farà e non verrà recuperata), queste le gare che ancora mancano allo stop del trial iridato. Tutto può succedere, ma se permarranno le condizioni attuali, se non interverranno fattori imprevedibili ed imprevedibili (infortuni e guai tecnici), il prossimo campione del mondo sarà un belga e, per la prima volta nella storia del trial, una moto a quattro tempi!

Non è il vantaggio matematico che ci dice che Lejeune sarà il prossimo «champion du monde», ma è la somma di tanti piccoli e grandi risultati e il giudizio obiettivo di un pilota che sta letteralmente strabbiando il trialismo mondiale.

Ad inseguirlo ci sono Bernie Schreiber e Gilles Burgat; entrambi hanno, rispetto al belga, l'handicap di essere da poco alla guida di moto per loro nuove e forse non all'altezza dell'esclusiva quattro tempi della Honda. A questo proposito bisogna mettere sull'altro piatto della bilancia che, sia il francese che l'americano, corrono con due moto strettamente di serie e non su prototipi in versione unica, sui quali una Casa si può perdere in costi astronomici e forse, in realizzazioni che non possono poi venire introdotte nella normale produzione. Diciamo che in questo scontro di grandi interessi e di immagine, che coinvolge la più grande azienda motociclistica mondiale e le nostre due Fantic e SWM, per il momento la palma della vittoria spetta a noi, per l'impegno profuso nel miglioramento di un prodotto costruito per tutti gli appassionati.

La nostra apertura non può sorvolare il «fenomeno» (in tutti i sensi) Galeazzi; il nostro campione nazionale, in queste ultime tre gare, ha fatto il massimo che poteva fare e l'ha fatto bene. È arrivato diciottesimo in Francia, deluso dalla pioggia battente e da una gara per molti versi insulsa, ma non si è abbattuto, non ha perso il morale. È arrivato fuori tempo in Germania: era buon sesto! Si è arrabbiato con se stesso, non ha dato colpe a destra o a manca, si è ripromesso di non cadere mai più in un simile errore; un comportamento più che da buon pilota, da uomo di carattere. Ha centrato il sesto in Austria, ma ha riconosciuto di aver commesso qualche sbaglio e di aver magari perso una posizione. Un ragionamento logico di chi vuol salire più in alto e sa di poterlo fare! Oggi Danilo Galeazzi è quinto nel mondiale a pari punti con lo svedese Karlsson; c'è la spina della gara svedese e in casa l'ex campione del mondo ha sempre trovato la strada della vittoria, ma ci sono anche altre tre gare nelle quali Galeazzi darà grande lotta al pilota della Montesa. Quando si facevano, ad inizio di stagione, delle previsioni sui piloti italiani in questo campionato, abbiamo speso tutti i nostri «buoni-speranza» per un Galeazzi nei dieci della classifica finale iridata; oggi parliamo di un quinto. Il trial italiano ne può essere fiero.

6. In questa uscita spettacolare di Cartwright, da una delle prime prove del mondiale tedesco, c'è il chiaro esempio di quanto conta il fisico anche nel trial, spesso considerato «non impegnativo»

8. Solo la punta dei piedi appoggia sulle pedane, due dita sulla frizione, lo sguardo puntato in avanti, Galeazzi sta per fare il suo bellissimo zero in una delle prove della gara tedesca; si può osservare come la sospensione anteriore sia già tutta scaricata, pronta ad assorbire lo scalino in discesa.



7. Messe alla corda da un macigno da superare trasversalmente, vedete come ben si adattano alla situazione le gomme speciali di Adamoli. Sia alla 17.a zona in Austria e, anche su questo terreno molto asciutto, si è potuto osservare la differenza tra le gomme standard e quelle speciali.



BURGAT + FANTIC = FRANCIA

Dopo sole cinque gare, è arrivato il successo di Gilles Burgat francese campione del mondo, nuovo accasato alla Fantic. Un successo invocato da molti che ha portato un'ondata di fiducia in tutto il clan della Fantic Motor. Dunque ecco che, con un pilota di prestigio, anche questa industria italiana entra nel mondo delle grandi del trial mondiale.

Questo è stato, per i colori italiani, il fatto più importante di questa manche francese di campionato del mondo, anche se non possiamo dimenticare che altre note positive sono da segnare; c'è stato il ritorno nei dieci di Jaime Subirà, anche lui naturalmente su di una Fantic e l'accoppiata Schreiber-Thierry Michaud, i due piloti della SWM che si sono «rubati» il terzo posto a suon di zeri. Il buon successo dei piloti stranieri, alla guida di moto italiane, ci ha consolato solo però in parte del magro risultato di Galeazzi, del dover assistere ad una delle gare meno appassionanti dell'annata e dal dover sopportare, dalla mattina alla sera, una pioggia insistente e a tratti addirittura torrenziale. Tre giri, diciassette sezioni tutte praticamente uguali, con predominanza di curve strettissime e di piccole rocce affioranti tra il fango e le radici. Com'è andata la gara dei migliori? Per il primo posto non c'è stata storia, in quanto Bugat ha guidato la gara dall'inizio alla fine, mettendo però grandi basi del suo risultato proprio nella sua eccezionale prima tornata.

Lejeune è stato molto regolare, sballando di poco i punteggi tra un giro e l'altro; a tarpare le ali ad un possibile «ritorno» del belga, ci sono state anche due forature (problema lamentato da molti piloti ufficiali Michelin, a causa delle aguzze pietre del trasferimento e delle sezioni) e tutto quello che ne è derivato. Non si è preoccupato però più di tanto il belga, dato che Burgat non è (a suo avviso) l'avversario più pericoloso. Seguendo questo discorso, veniamo a Schreiber e ai suoi problemi! Quest'anno, senza patemi d'animo per la moto (nessuno può dire che non sia competitiva una moto appena portata in cima al campionato del mondo) Schreiber sta dimostrando quali sono le sue reali possibilità: capacità di guida a livello d'eccezione e paragonabili oggi solo a quelle di Lajeune, una capacità di concretizzare il suo potenziale abbastanza limitata a causa del suo carattere volubile. Infatti il suo stato d'animo è facilmente influenzabile da ogni fattore esterno e i suoi risultati in gara, cambiano di conseguenza. Per inquadrare la situazione vi «vendiamo» una notizia, così come ce l'ha riferita una voce però molto attendibile. A metà della gara, scontento del suo risultato (quinto al primo giro e settimo al secondo), Schreiber cambia il pneumatico poste-

riore e migliora di molto la sua resa. Colpa del pneumatico è chiaro! Peccato che poi lo stesso «ucellino» ci abbia riferito che a consigliare il cambio di pneumatico sia stato il D.S. Kuciukian, con queste parole: «Tu sei bravo, è la tua gomma che non va bene!». A completare il quadro c'è stata poi la notizia che la nuova gomma montata, era sicuramente peggiore della precedente, (usata in gara dagli altri big) tanto che era stata rifiutata da molti! In ogni caso, lo stratagemma dell'astuto

D.S. otteneva lo scopo desiderato e Bernie, ormai convinto di uscire dai dieci, riusciva persino ad arrivare terzo, portando via l'ultime gradino del podio al bravissimo Thierry Michaud, vero astro nascente del trialismo mondiale.

Chiudiamo con una nota curiosa: dopo essere stato decimo nei due giri iniziali, lo spagnolo Marcellino Corchs ha finito undicesimo con la sua particolarissima Mecatecno: motore Fantic 157 e ciclistica completamente spagnola.

Flash back su Saint Leonard des Bois

* Cominciano subito ad adeguarsi alla situazione i nostri giovani piloti. Raggiunta la località della gara fin dal venerdì, Sergio Canobbio è stato impegnato in personali test di pneumatici speciali, messi lì a disposizione della Pirelli.

* La SWM Jumbo, che ha fatto il suo debutto in Italia, si è presentata dopo una settimana, qui in Francia, già ampiamente modificata; carburatore di differenti dimensioni, scarico modificato e diverso lavoro fatto su tutta la ciclistica. Se è vero che la moto viene portata in gara dall'inglese Martin Lampkin, è altrettanto vero che a curare lo sviluppo di questa nuova creatura della SWM è il capo del reparto corse della Casa di Rivolta, cioè quel Dario Seregini che da anni è presente, anche come pilota, in tutte le competizioni nazionali.

* Sta andando a ruba il libro messo in vendita per corrispondenza in Francia, scritto da Gilles Burgat ed il collega Lulù Bernardelli. Anche se realizzato in una veste un po' povera, il libro è molto interessante e contiene notizie e foto veramente inedite. Non è escluso che, prossimamente, venga stampata una edizione in italiano. Sempre a proposito di libri, è certo che fra non molto dovrebbe uscire, per il momento solo in America, un libro di Bernie Schreiber; è il frutto di due anni di lavoro e, si dice, sarà una cosa assolutamente eccezionale.

* A fine gara, scorrendo la classifica e contando quattro francesi nei primi dieci, ci siamo ricordati

di una cosa. In una delle zone più interessanti di tutta la gara, osserviamo il passaggio di Thierry Michaud; il pilota ha un attimo di esitazione ed il giudice lo punisce subito con il cinque! Michaud si lascia subito andare ad una urlante polemica e conclude con questa frase «Bravi, bravi, fate così (rivolto ai giudici) aiutate gli stranieri!» Una sincera protesta o uno spudorato mascheramento? Personalmente propendiamo per la seconda ipotesi anche perché, nello stesso punto, sono fioccati altri inutili cinque, tra i quali quello al nostro Tabarelli. Unico a salvarsi (ma l'avrebbe meritato) Vesterinen; dall'alto dei suoi tre titoli iridati, si è messo a fare la scena e il giudice si è fatto convincere. Viene il dubbio che, invece di essere condizionato dall'alone di ex gloria di vesty, il giudice si sia fatto «commuovere» dall'ormai calante finlandese.

* Sempre più impegnato con l'enduro, (partecipa anche al campionato europeo con una Yamaha ufficiale) Mick Andrews da più di otto mesi non partecipava ad una gara di trial; venuto qui in Francia per una specie di reentré, il famoso pilota britannico ha assaporato una dura razione del trial moderno e, scuotendo la testa, ha abbandonato anzitempo.

* Dopo più di un anno passato con la nostra Aprilia, il francese Eric Gouin è ritornato alla Montesa in veste di pilota semiufficiale. Unico rappresentante, a livello mondiale, per la Casa di Noale, resta dunque il comasco Canobbio. G.M.

23/5 S. LEONARD DE BOIS (F) CAMPIONATO DEL MONDO TRIAL 5.a PROVA

Pilota	Moto	Naz.	1° g.	2° g.	3° g.	Tot.	
1. Burgat	(Fantic)	F	25	36	32	93	
2. Lejeune	(Honda)	B	31	34	34	99	
3. Schreiber	(SWM)	USA	40	44	35	119	8/0
4. Michaud T.	(SWM)	F	39	36	44	119	7/0
5. Gorgot	(Montesa)	E	37	43	41	121	
6. Subirà	(Fantic)	E	46	36	46	128	
7. Reynolds	(Montesa)	GB	46	49	35	130	
8. Michaud F.	(Bultaco)	F	43	39	49	131	
9. Coutard	(Bultaco)	F	47	46	45	138	
10. Lampkin J.	(CCM)	GB	49	52	42	143	5/0

11. Corchs (Mecatecno-E) p. 143 4/0; 12. Ryysy (Bultaco-SF) p. 144 4/0; 13. Vesterinen (Bultaco-SF) p. 144 1/0; 14. Alex (Montesa-F) p. 144; 15. Gouin (Montesa-F) p. 145; 16. Desnoyers N. (Fantic-F) p. 147; 17. Lampkin M. (SWM-GB) p. 149; 18. Galeazzi (SWM-I) p. 150; 19. Prato (Fantic-F) p. 152; 20. Desnoyers C. (Italjet-F) p. 155; 21. Karlsson (Montesa-S) p. 156; ... 24. Head (Italjet-USA) p. 167; 32. Chiaberto (Ossa-I) p. 175; 34. Tabarelli (Fantic-I) p. 177; 38. Canobbio (Aprilia-I) p. 189.

moto cross team
LUMINI

CONCESSIONARIO

MOTO maer

APRILIA ● FANTICMOTOR ● CAGIVA ● KAWASAKI ● VILLA ● YAMAHA
prodotti

STILMOTOR
G.V.S.



FOX

**MAX
CASCHI**

RAMIREZ VASTO ASSORTIMENTO USATO

20020 SOLARO - v. Roma 255 Vill. Broilo - Tel. 02/9690968

CENTRO TRIAL

VIA CAVOUR, 2/4
MONZA
TEL. 039/24751

LEVATI

**NUOVO CENTRO ASSISTENZA
E VENDITA**



GERMANIA: LEJEUNE ÜBER ALLES

Non è che quest'anno ci sia un gran fiorire di belle gare a livello mondiale; non è un piacere per nessuno vedere zone impossibili o «passeggiate» tipo gara promozionale. In Germania è stato il secondo caso e vi assicuriamo che è estremamente deludente e demotivante vedere, quelli che consideriamo i più bravi piloti al mondo in assoluto, cadere in cinque assurdi o sgambettare in prove da zero fisso.

In questa atmosfera, si è corsa la sesta prova mondiale, che ha fatto registrare una vittoria nettissima di Lejeune che, non solo ha inflitto questa sconfitta a tutti i suoi avversari più diretti, ma li ha probabilmente minati anche a livello psicologico.

In Germania si è anche rotto il magico terzetto delle precedenti gare; in questa occasione non è riuscito a restare nel «gruppetto» il francese Burgat, rallentato anche da qualche problema meccanico (rottura del collettore di aspirazione).

Così, a completare i restanti gradini del podio, ci hanno pensato Schreiber e Gorgot, pilota quest'ultimo, che è riuscito ad impensierire qualche volta i tre di testa. Una piacevole novità è venuta anche dall'inglese John Lampkin, addirittura quarto con la sua CCM mossa dal motore Hiro. Tra gli altri nomi dei piloti a punti, c'è stata qualche grande novità e non poche assenze di rilievo.

Solo alla sua quarta presenza nel mondiale, lo spagnolo Freixas è riuscito a portare la neonata Merlin, non solo a punti, ma addirittura al sesto posto assoluto! Niente male per una coppia di debuttanti che, secondo «patron» Bultò, faranno favi nella prossima stagione. Nelle nostre solite valutazioni «italianofile» trova spazio anche l'ottimo risultato del giovane inglese Peter Cartwright, finito ottavo con la sua verde Italjet, particolarmente efficiente in queste ultime gare.

Citazioncella anche per Adamoli e Tabarelli, finiti nell'ordine al quindicesimo e sedicesimo posto, al termine di una gara velocissima e positiva.

A proposito di velocità e risultati: dov'è finito Danilo Galeazzi? Giornata nera e da dimenticare per il pilota italiano.

Il suo sesto posto è finito nel cestino della carta straccia, sotto il peso di tre minuti di ritardo all'arrivo. Proprio così, F.T.M. per Galeazzi, una cosa che non era mai successa da quando il pilota di Villadossola partecipa alle gare. Tanto dispiacere per i punti persi e piccola consolazione dal fatto che, a subire la stessa sorte sono stati anche Coutard, Vesterinen e Subira, tre piloti che si stanno giocando le prime piazze del mondiale con il nostro Danilo.

È andata male, ma Galeazzi non ha fatto drammi o sceneggiate; non si è unito allo stupido reclamo presentato dai suoi compagni di sventura. L'espo-

Flash back su Sulz

* È stato tutto un susseguirsi incredibile di stupendi panorami, il viaggio dall'Italia alla Germania, attraverso una Svizzera inondata di sole. C'è stato però chi ha preferito dormire per tutto il viaggio?!? Dovendo fare da passeggero sulla BMW 733 guidata da Giovanni Tosco, Bernie Schreiber ha preferito fare così. «Di notte pioveva e la visibilità era scarsa... in quelle condizioni marciare a 220 chilometri all'ora, è cosa solo da Tosco! Io meglio dormire!» Così dichiarava Bernie, giurando di non fare più guidare il nostro ex campione italiano. Per la cronaca, la fiammante BMW era di proprietà di un dirigente della SWM, che se l'è vista riconsegnare con il motore in condizioni tali da richiedere un'immediata e completa revisione. Acqua di raffreddamento mischiata all'olio di lubrificazione! Il Giovanni si è così difeso: «Possibile che queste macchine tedesche non riescano a sopportare qualche «piccola» tiratina?»

* Non è stata molta la gente che si è potuta vantare di essere arrivata alla località di partenza senza prima passare da un altro omonimo paese situato a circa cinquanta chilometri di distanza. Quei pochi fortunati che sono arrivati «quasi» al posto giusto, hanno poi girato per ore prima di trovare l'esatta località di partenza! Alla faccia dell'organizzazione «tesca»!

* Tutte le moto del team Fantic, sono perfettamente identiche per ogni pilota; è una scelta giusta, che dimostra la validità della moto, però può portare anche a degli inconvenienti! E il caso di Della Rodolfa e Moroni i quali, trovatisi ad una prova, senza nemmeno accorgersene si sono scambiati le moto?!? Alla zona successiva, messo in sospetto da alcune piccole differenze, Mo-

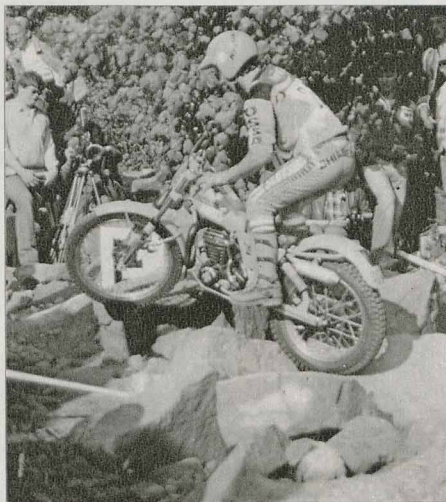
roni, si è accorto della cosa e ogni moto è tornata al legittimo proprietario!

* Il 13 porta male o porta bene? Noi non siamo superstiziosi, ma giudicate voi quello che è successo alla tredicesima sezione, durante il secondo giro. In uno stretto vallone, circondato da fitti boschi, si sviluppava questa prova che imponeva ai concorrenti la risalita di un bellissimo torrente tutto gradinoni e ripide salite di pietra. Molti gli spettatori presenti e continuo va e vieni di persone. Tutto ad un tratto in cima ad una ripida sponda, qualcuno si è mosso dando il via ad un macigno che inizia velocemente a precipitare a valle!! Non sono valse le grida di allarme e la pietra è andata a colpire (fortunatamente di striscio) al collo una giovane signora con in braccio un bambino. Grande spavento, ma solo piccole escoriazioni. Dopo pochi minuti, sull'altro lato del torrente, dove ad una decina di metri di altezza correva un sentierino battuto, scivolava un anziano signore che piombava giù diritto tra le pietre del torrente!! Per qualche minuto si è temuto il peggio, poi fortunatamente ci si è resi conto che non era successo nulla di grave; qualche brutta botta e molti graffi. Noi, a due passi dall'accaduto, e primi a soccorrere lo sfortunato spettatore, abbiamo pensato bene di cambiare poi zona... non si sa mai!

* Sede di partenza della gara, un campo da volo per gli alianti; è una zona molto ventosa questa e, per far partire i velivoli, è sufficiente la piccola china che fa da pista e il traino effettuato da una vecchia Mercedes, guidata da una robusta tedesca!

* In Germania non si pagava biglietto per vedere il trial però, chi non girava con appunto il distintivo della gara (7 marchi = 4.000 lire) veniva guardato come un ... ladro! Conseguentemente...!

G.M.



Renato Chiaberto, con la Ossa 350, alle prese con una difficile no-stop.

sto non è stato nemmeno valutato dal Jury internazionale, in quanto arrivato fuori dai termini di tempo. A dimostrare l'inutilità di certe strade (bisogna pensare prima al tempo, non quando è poi troppo tardi) vi diciamo che, per onore di verità, il reclamo è stato presentato entro i prescritti termini, ma la «potenza» federale ha preferito comportarsi così, ed evitare strascichi. Del resto, come si poteva riammettere tutti i piloti F.T.M.? Ci sarebbe stato, in quel caso, un controreclamo da parte di tutti gli altri piloti regolarmente classificati (che magari avevano saltato addirittura delle zone per guadagnare tempo). Per evitare discorsi inutili, vi diciamo subito che la gara non era tirata, tanto che Adamoli è riuscito addirittura a terminarla con più di un'ora di anticipo!

AUSTRIA: GALEAZZI ALLA RISCOSSA!

Con la gara di Heinrichs, si è conclusa la stressante quartina di prove iridate, che si sono sviluppate, senza soluzione di continuità, a cavallo tra il mese di maggio e quello di giugno. Il caldo opprimente della giornata austriaca, ha fatto rapidamente dimenticare il maltempo delle precedenti gare.

Nei fitti boschi al confine con la Cecoslovacchia, non si è trovata traccia d'umido e, su un totale di diciassette sezioni a tornata, solo una era tracciata in un rigagnolo appena «bagnato». Una gara tutta pietroni e scalini, curve strette e salite rabiose.

«Questa è la gara per i due tempi!» diceva la gente al sabato sera, mentre gustava gli squisiti dessert austriaci, nella piccola piazza di Weitra, simpatico paesino a due passi dalla partenza. Storie! Non c'è trial che si adatti ai due tempi o che sfavorisca troppo l'unico quattro tempi (guidato da un big) in azione. Sarebbe forse meglio dire, a questo punto della situazione, che Eddy Lejeune è, per tanti motivi (dovrebbero trasparire nel contesto di queste cronache), il pilota «più» tra quelli che partecipano al mondiale. Lui vince e, quando

30/5 SULZ (GERMANIA) CAMPIONATO DEL MONDO DI TRIAL 6.a PROVA

Pilota	Moto	Naz.	1° g.	2° g.	3° g.	Tot.
1. Lejeune	Honda	B	5	4	10	19
2. Schreiber	SWM	USA	19	9	15	43
3. Gorgot	Montesa	E	11	12	24	47
4. Lampkin J.	CCM	GB	16	18	24	58
5. Burgat	Fantic	F	12	23	27	62
6. Freixas	Merlin	E	18	21	27	66
7. Karlsson	Montesa	S	17	32	21	70
8. Cartwright	Italjet	GB	26	20	26	72
9. Lampkin M.	SWM	GB	27	25	29	81
10. Michaud T.	SWM	F	41	21	20	82

11. Haaf (Fantic-D) 83; 12. Michaud F. (Montesa-F) 90; 13. Comer (Montesa-USA) 94; 14. Desnoyers (Italjet-F) 95; 15. Adamoli (Montesa-I) 97; 16. Tabarelli (Fantic-I) 106; 17. Ryyssy (Bultaco-SF) 106; 18. Couturier (Fantic-F) 107; 19. Moroni (Fantic-I) 111; 20. Leppo (Bultaco-SF) 113; 21. Gouin (Montesa-F) 114; 22. Hattori (Honda-Jap) 115; 23. Della Rodolfa (Fantic-I) 115; 24. Walz (Montesa-D) 117; 25. Canobbio (Aprilia-I) 118; 26. Head (Italjet-USA) 118; 27. Riera (Montesa-E) 123; 28. Baldini (Montesa-I) 127; 29. Kavanaugh (Bultaco-USA) 128; 30. Carlsson (Montesa-S) 131; 32. Chiaberto (Ossa-I) 132; 74. Tosco (SWM-I) 366.

va male, arriva secondo!

La gara austriaca ha convalidato il risultato di Francia e Germania; Lejeune primo indiscusso e il solito gruppetto a seguire. Soltanto nel primo giro c'è stato Burgat ad impensierire il pilota della Honda, con un punteggio identico al suo.

La prima guida della Fantic non riusciva però a resistere al ritmo imposto dal belga e doveva «accontentarsi» del secondo posto, che sul finale veniva messo in pericolo dal ritorno di Schreiber.

Un solo punto divideva poi alla fine il pilota della Fantic da quello della SWM. C'è mancato un soffio che un'altro driver interrompesse la sequenza dei tre protagonisti del campionato. Uscito decisamente dalle posizioni di riserva, Tony Gorgot si sta imponendo, all'attenzione di tutti gli osservatori di questo combattuto (per le posizioni di rincalzo) campionato.

Nel 1980, in questa stessa gara, sulle stesse identiche zone battute da un'acquazzone che imperverò per tutta la giornata, Gorzot, guarda il caso, si classificò... quarto, dopo aver comandato tutto il gruppo, nei primi giri. Guardate la combinazione, lo stesso ripetersi del risultato, si è verificato anche per Lejeune che, il 18 maggio '80, colse qui la sua seconda vittoria iridata. Scorrendo i primi dieci di quella durissima gara, troviamo tanti nomi spariti dalla classifica di oggi; quanto fu Rathmell, ormai oggi sulla via dell'abbandono; sesto arrivò invece Vesterinen, relegato in questa occasione al ventesimo posto. Nel nostro ricordare troviamo anche un Soler, allora ottavo e oggi assente per la convalescenza dall'operazione al ginocchio. Allora c'era anche un certo Shepherd, pilota ufficiale della Honda, oggi finito a fare a malapena il campionato inglese. Cambiano i tempi: Karlsson arrivò secondo, conquistando quei punti che poi lo portarono al titolo mondiale; oggi lo svedese non è andato oltre il settimo posto, risultato «non male» per il suo standard attuale.

Quinto c'è Thierry Michaud, ottavo c'è John Lampkin, nono Juan Freixas e decimo Scott Head. Che sfilza di nomi nuovi; un piccolo esercito di novelli trialisti, che promettono di rivoluzionare tutto il consueto tran-tran del circus mondiale.

E Galeazzi? Questa volta non ce lo siamo dimenticato e neppure lo troviamo in «indegna» posizione, e allora? Questa volta ha fatto centro il nostro Danilo: sesto, nel bel mezzo della classifica e «padrone» di altri sei punti iridati!

A proposito di abitudine. Dovremo anche riabituarcisi ad un Fulvio Adamoli quanto mai rilanciato e caricato; al primo giro il pilota valassinese era addirittura davanti a Galeazzi, poi ha dovuto chiudere in dodicesima posizione, precedendo Subira e tutti gli altri che vedete in classifica. Molto bravo è risultato alla fine anche il torinese Chiaberto, ottimo sedicesimo in una gara dove bisognava saper guidare.

Flash Back su Heinrichs

* *Seconda puntata dei viaggi di Tosco. Questa volta Bernie Schreiber ha preferito viaggiare in camion, stretto tra Seregni e Galeazzi, piuttosto che affidarsi ancora alle «mani» del campione torinese. Precauzione inutile dato che, distrutto il BMW, Tosco è stato costretto ad usare la sua Alfetta Turbodiesel; con questo «cambio» si è completamente trasformato. Così ha detto il dottor Kuciukian, suo compagno di viaggio: «Quel bastardo... con la sua macchina non superava mai i 3500 giri...»*

* *Chi può fermare la passione? Nessuno si direbbe, pensando a quanto ha fatto un giovane trentino. Certo Guido Tonelli, diciottenne appassionato di trial, presa la decisione di andarsi a vedere il mondiale in Austria, partiva in treno da Rovereto, alla volta di Linz: giunto nella città austriaca, distante circa un centinaio di chilometri dalla partenza della gara, chiedeva informazioni alla polizia, la quale lo spediva a Mattighofen, alla fabbrica della KTM! Causa dell'errore una certa incomprensione linguistica e la coincidenza di una prossima gara europea di enduro. Alla KTM, il nostro Tonelli, trovava l'aiuto di una centralinista (che parlava italiano) la quale telefonava a Vienna per sapere la località di partenza del trial. Nuovo viaggio fino a Linz ed altre dieci ore di pullman e, finalmente, aveva termine il fantozziano viaggio dell'appassionato trentino. Per fortuna che aveva pensato di partire giovedì!*

* *La nuova vittoria del giovane belga, è stata l'ultimo regalo per la giovane coppia, che il sabato seguente alla gara convolerà a giuste nozze. Eddy e Dominique faranno la loro luna di miele negli Stati Uniti; subito tre giorni a San Francisco e poi partenza per il Canada, per la nona prova iridata.*

* *Al termine del secondo giro, il giapponese Hattori ha dovuto gettare la spugna e ritirarsi. Motivo? La sua Honda, simile a quella di Lejeune,*

ne, fumava vistosamente dallo scarico e emetteva rumori poco promettenti! I miracoli non li fanno neanche i... giapponesi!

* *Dove finirà il vero trial? Molti sono a chiederselo dopo aver osservato il comportamento di Lejeune in queste ultime gare. Sembra che non ci siano più problemi di traiettoria o di spazio; quello che pochi piloti si azzardano a fare sul liscio pavimento delle gare indoor, il belga lo fa normalmente nelle zone più difficili! È successo alla quinta zona del primo giro; il problema veniva dal dover affrontare due secchi gradini in sequenza. Se si faceva bene il primo, ci si trovava inevitabilmente in cattiva posizione per il secondo; non si sono contati i cinque dei nomi più famosi, a contrapporsi ci sono stati solo due passaggi netti, di Schreiber e di Lejeune. Il primo, con notevolissima ed evidente difficoltà, riusciva a superare la prova; il secondo, superato il primo ostacolo, si metteva tranquillamente in surplus e, come se niente fosse, spostata davanti e dietro la moto, trovava la traiettoria migliore e ripartiva liscio come l'olio!!*

* *Nei Gran Premi velocistici, le donne dei piloti rappresentano un che di coreografico e di decorativo per tutto l'ambiente; una nota gentile che serve anche a rallegrare gli animi nei momenti più difficili. Nel trial, le donne dei piloti sono spesso le mamme e le mogli (per fortuna, per il momento, ci salviamo dalle nonne) e, a parte il discorso decorativo che (tolte poche eccezioni) non esiste, per giunta vogliono non poche volte proteggere gli interessi dei loro «protetti».*

* *Stanno procedendo ottimamente i tests di resistenza ai quali Gilles Burgat sta «costringendo» la propria Fantic. Dopo aver fatto, con la stessa moto, i mondiali di Spagna, Belgio, Inghilterra, Austria e la Sei Giorni di Scozia, il campione del mondo non è ancora riuscito a piegare la parte inferiore del suo telaio, realizzato con l'impiego di nuovi materiali e tecnologie differenti.*

G.M.

6/6 HEINRICHS (AUSTRIA) CAMPIONATO DEL MONDO DI TRIAL 7.a PROVA

Pilota	Moto	Naz.	1° g.	2° g.	3° g.	Tot.
1. Lejeune	Honda	B	15	14	16	45
2. Burgat	Fantic	F	15	18	20	53
3. Schreiber	SWM	USA	21	16	17	54
4. Gorgot	Montesa	E	25	13	18	56
5. Michaud T.	SWM	F	24	25	25	74
6. Galeazzi	SWM	I	38	18	26	82
7. Karlsson	Montesa	S	24	31	28	83
8. Lampkin J.	CCM	GB	39	19	30	88
9. Freixas	Merlin	E	31	30	29	90
10. Head	Italjet	USA	40	29	23	92

11. Michaud F. (Bultaco-F) 93; 12. Adamoli (Montesa-I) 95; 13. Subira (Fantic-E) 97; 14. Ryysy (Bultaco-SF) 105; 15. Leppo (Bultaco-SF) 106; 16. Chiaberto (Ossa-I) 109; 17. Olle (Beta-E) 117; 18. Coutard (Bultaco-F) 117; 19. Prato (Fantic-F) 118; 20. Vesterinen (Bultaco-GB) 119; 21. Lampkin M. (SWM-GB) 122; 29. Baldini (Montesa-I) 132; 30. Tabarelli (Fantic-I) 136; 42. Della Rodolfa (Fantic-I) 154; 45. Tosco (SWM-I) 161; 47. Romegialli (SWM-I) 163; 48. Canobbio (Aprilia-I) 164; 73. Mazzoleni (Bultaco-I) 226.

Situazione del campionato dopo la settima prova:

1. Lejeune p. 99; 2. Schreiber 83; 3. Burgat 71; 4. Gorgot 42; 5. Karlsson, Galeazzi e Michaud T. 21; 8. Lampkin J. 17; 9. Coutard 16; 10. Subira 13.

tecnocross



Kawasaki
AXO GIERNE CAT



SCOTT OAKLEY SMITH BELL
TECHNO MDS



elf KOHO

Via Migliarone 8 - Alpignano (TO) - Tel. 011/9674786

CENTRO TRIAL
VIA CAVOUR, 2/4
MONZA
TEL. 039/24751

LEVATI

CONCESSIONARIO

GARELLI

FANTIC MOTOR

BULTACO - S.W.M. - OSSA - ITALJET

In un trial eccessivamente facile, vince l'americano della SWM e, per la prima volta quest'anno, esce dai primi due posti Lejeune. Ottimo secondo Michaud; Galeazzi fuori dai dieci.

EASY TRIAL PER SCHREIBER

Di solito più è lontana la meta e più grandi, più belle sono le cose che ci immaginiamo di trovare all'arrivo. Il Canada è abbastanza lontano da quello che è il cuore del trial e quindi gli undici piloti europei accorsi nella sperduta località di Mac Lean Creek, si aspettavano di trovare un gran trial, in una stupenda cornice naturale. La natura, incredibilmente bella in queste contrade, non ha tradito nessuna delle aspettative, ma per tutto il resto la gara è stata un vero fiasco. Bene! Ancora una volta coloro che destinano le gare mondiali, con un criterio misterioso e poco logico, hanno fatto un buco nell'acqua, perché è a loro che bisogna addossare le più pesanti responsabilità di questo fallimento. Chi mai ha visto un solo organizzatore canadese, come osservatore in una delle gare europee? Nessuno naturalmente e questi sono i risultati.

Come sempre chi vince è il più bravo e, fortunatamente, questa gara nella sua negatività ha fatto vincere uno dei più bravi!

Sentendo forse odore di casa, ha dato il meglio di sé stesso il californiano Bernie Schreiber ed ha vinto, senza per questo non soffrire anche lui, della grande paura di commettere un solo sbaglio, probabilmente irreparabile.

A completare il numero dei concorrenti, (in totale 36!), c'è stata la presenza di due piloti colombiani,

ni, che si erano già visti anche in Europa lo scorso anno, qualche statunitense e pochi locali.

Più che un appuntamento trialistico, il luogo di partenza della gara, poteva sembrare un moderno accampamento di pionieri motorizzati, tutti appostati con i loro camper, in una grande radura spianata recentemente, in una foresta del luogo. Anche le polverose strade di accesso alla gara, per inciso lontana più di cinquanta chilometri dal primo centro abitato, facevano parte di tutto un discorso nuovo, relativo alle prossime olimpiadi invernali che qui si svolgeranno.

Partenza alle ore otto e trenta, con già molti visi scuri, per le zone ispezionate a piedi il giorno precedente; uno dei più contenti è apparso Eddy Lejeune, un pilota che ha dimostrato recentemente di non sbagliare sul facile. A incidere non poco nello stato d'animo del belga, contribuiva anche il suo recentissimo matrimonio ed il viaggio di nozze in corso.

Il primo giro si è sviluppato su sessanta chilometri; una bella distanza da percorrere, peccato che le zone erano solo... dieci!

Una passeggiata tra i boschi, che hanno protetto i concorrenti da qualche acquazone, che qua e là si è abbattuto sulla zona. Al ritorno all'accampamento, si poteva registrare la migliore prestazione ad opera di John Lampkin autore di un solo ed unico errore!! Due punti per Burgat, Michaud e Gorgot, mentre Galeazzi è già vicino ai primi (settimo) con sei penalità.

Per il secondo giro e gli altri rimanenti da percorrere per raggiungere il totale di quattro, previsti

dall'organizzazione, è cambiato totalmente il «discorso»! Il trasferimento è diventato di soli cinque chilometri, mentre le prove sono state undici ogni giro. Da questa fase della gara in poi, Schreiber non ha più mollato la testa e rimarchevole è stata la sua progressione nei punteggi: 3 - 2 - 1 - 0 le varie penalità sul giro.

Finita la storia per la vittoria, anche a causa di un ultimo alto punteggio per Burgat, la gara è vissuta sulla lotta tra Michaud, Lejeune e Coutard. I tre hanno terminato alla fine proprio in questo ordine; i primi due a pari punti, con vantaggio del primo sugli zeri, mentre Coutard ha avuto una penalità in più.

Niente da fare invece per il nostro Galeazzi, caduto in errori (logicamente irrecuperabili) nei due giri centrali. Scontento, e a ragione, di una simile gara, Galeazzi ha dichiarato di non riuscire a trovare la necessaria concentrazione in un trial così puerile, così stupido!

Dopo questa ottava gara, la situazione di campionato mondiale può forse subire qualche modificazione a venire. In questo discorso hanno un senso solo Schreiber e Lejeune e, dal nostro punto di vista, Galeazzi. Per i primi due si parla della lotta per il titolo e, in merito a ciò, sarà veramente decisivo il risultato della gara statunitense, dove naturalmente Schreiber parte come favorito. La località della gara è nelle vicinanze di Reno, proprio nella zona dove Bernie ha recentemente comperato un appezzamento di terreno, per costruire la propria casa...

Dopo la gara californiana, dovrebbero restare solo Finlandia e Svezia, perciò i giochi dovrebbero essere fatti (non per niente Reno è una delle capitali mondiali del gioco d'azzardo!).

Per Galeazzi, dopo la magra di questa gara, ci sarà molto lavoro per recuperare le tre posizioni, in graduatoria iridata, perse tutte d'un botto... speriamo.

G.M.

Flash back su Mac Lean Creek

* Non è venuto Martin Lampkin in Canada; se ne è rimasto in Inghilterra a continuare i collaudi della nuova Jumbo, la quale è stata definitivamente affidata alle sue cure.

* In questo facilissimo trial, ha debuttato alla guida della Honda Jean Marie Lejeune! Niente sorprese; era solo per portare una moto di scorta per il fratello; a dimostrare la cosa, è successo che, dopo aver fatto (male) il primo giro con noie alla carburazione, Eddy Lejeune ha cambiato tutto il carburatore della sua moto, smontandola da quella del fratello!

* A fine gara Gilles Bugart ha sporto reclamo per il cinque assegnatogli l'ultimo giro. Il pilota aveva abbattuto una bandierina con un piede, trascinandola poi per alcuni metri. Il reclamo, secondo la giuria presentato in ritardo, non è stato accettato.

* Incredibile ma vero! Anche in questa sperduta località canadese, presente come al solito l'assistenza della Michelin.

MAC LEAN CREEK (CDN) 20/6 CAMPIONATO MONDIALE TRIAL 8.a prova

1. Schreiber	SWM	USA	3	2	1	0	6
2. Michaud T.	SWM	F	2	10	0	1	13 37/0
3. Lejeune	Honda	B	8	2	1	2	13 34/0
4. Coutard	Bultaco	F	7	2	3	2	14
5. Burgat	Fantic	F	2	4	3	8	17
6. Gorgot	Montesa	E	2	7	8	1	18
7. Vesterinen	Bultaco	SF	11	2	5	3	21
8. Karlsson	Montesa	S	7	6	3	8	24
9. Subirà	Fantic	E	3	4	15	9	31
10. Lampkin J.	CCM	GB	1	19	10	13	43

11. Hattori (Honda-J) p. 43; 12. Galeazzi (SWM-I) p. 44; 13. Lejeune JM. (Honda-B) p. 49; 14. Comer (Montesa-USA) p. 61; 15. Desnoyers N. (Fantic-F) p. 63; 16. Sparks (SWM-CDN) p. 68; 17. Pakgaard (Montesa-CDN) p. 68; 18. Caavanag (Bultaco-USA) p. 78; 19. Wilsoop (Montesa-CDN) p. 81; 20. Milburn (SWM-USA) p. 91.

ALL'AVANGUARDIA NELLA PRODUZIONE DI...

MANUBRI
SERBATOI
CERCHI
CENTINE PARAFANGO
PORTAPACCHI E PROTEZIONI
SILENZIATORI E TUBI DI SCARICO

NOVITÀ
PORTAPACCHI
ANTERIORE
VESPA
CIAO
GARELLI
FANTIC
PEUGEOT



Garbagnate Monastero fraz. Brongio
via dei Prandonici - Tel. 031/850422-860356