



**PIERLUIGI COMELLI: come si guida
l'Autobianchi A112 "Trofeo"**

Chi sporca paga

Pierluigi "Pigi" Comelli è forse il pilota che più e meglio può parlarci dell'A112. Ha disputato infatti tutte e tre le edizioni del Trofeo finendo quarto il primo anno, nel '78, e secondo nel '79. Ma già prima del Trofeo il "notaio volante" di Udine aveva iniziato a correre nei rallies con questa vettura, che ora deve necessariamente abbandonare per passare, forse, alla Ritmo Gruppo 2 della scuderia Quattro Rombi.

Cominciamo dalla carrozzeria. L'A112 è molto fragile di carrozzeria, soprattutto l'avantreno. Necessita di grossi rinforzi, questo dal punto di vista del Trofeo, perché chiaramente in Gruppo 1 non gli si possono fare queste modifiche. Se uno dovesse correre in Gruppo 1, sarebbe consigliabile che facesse solo gare su asfalto, mai su terra, perché altrimenti si ritroverebbe le campane degli ammortizzatori che salgono oltre il cofano. Quindi è necessario rinforzare l'avantreno, le campane degli ammortizzatori, tutte le traverse nella parte inferiore e ancora fare dei rinforzi dove si attaccano i supporti del motore, e poi soprattutto rinforzare la barra di torsione anteriore.

Problema motore. E' un motore che si presta a tutte le elaborazioni. E' chiaro che se si deve rimanere in Gruppo 1 si può soltanto migliorarlo. Non credo che tra il motore di serie e quello di Gruppo 1 ci sia molta differenza. Si possono avere delle differenze, nello spunto, quando si cambia la coppia conica e ciò è ammesso dal regolamento. Quindi un qualsiasi preparatore, scegliendo con cura i pezzi che pesano meno, può migliorarlo senza grossi proble-

mi.

Freni. Occorre scegliere bene le pastiglie. Io ne ho cambiate molte, ma le migliori sono le Ferodo 300 Rally serie oro. Importantissimo è anche l'olio dei freni, perché altrimenti si va incontro al fading. Bisogna adoperare proprio il Castrol da velocità, quello che costa di più e che è adoperato anche dalle squadre ufficiali.

Si può tenere il servofreno senza problemi, mentre non si deve assolutamente toccare il ripartitore di frenata, pena squalifica, come è successo a Vittadini a San Remo. Per quanto riguarda l'olio del motore, visto che siamo in argomento, io consiglio il Mobil SHC perché, detto tra noi, l'anno scorso con un altro olio ho grippato due volte il motore, mentre quest'anno era sempre perfetto. Può darsi che sia questione di fortuna, non so, comunque queste sono le mie esperienze e quindi è giusto dirle.

Assetto. Si possono fare assetti normalissimi solo rinforzando gli ammortizzatori. A me l'aveva fatta la ditta A-2 di Pordenone, che ha tutti gli schemi e i paragrafi a riguardo, che può fornire a chi fosse interessato; anche il costo è molto contenuto e non vale la pena di andare a cer-

care i Bilstein, o qualcos'altro, che non hanno significato. Oltre gli ammortizzatori bisogna fare attenzione alla campanatura. Non si devono alesare i punti dove si attacca l'ammortizzatore, però si può sempre fare una convergenza un po' aperta, un po' chiusa e così via. Lanzutti che era il mio preparatore ha ormai anch'egli tutti gli schemi quindi chi volesse, si può rivolgere tranquillamente a lui.

Costi. Io non parlerei propriamente di costi di preparazione, quanto di costo completo del campionato. Nel mio caso posso dire che avevo macchina e muletto gratis, fornitimi dalla Ditta Ruggenini, Concessionaria Lancia e Autobianchi di Udine. Avevo però l'assistenza a mio carico, in quanto Lanzutti di Manzano mi assisteva sui campi di gara. E' stato un anno favoloso. Ho fatto otto gare con un solo ritiro in Sardegna. In totale diciamo che ho speso dieci milioni. Però, poiché un milione di ricambi mi viene abbonato sempre dalla Ruggenini, siamo a nove.

I premi sono cinque milioni. In sostanza ho speso quattro milioni; il che è veramente una cifra bassissima considerando che avevo a mio carico l'assistenza, cioè due meccanici con relativo albergo, trovandoci poi nella condizione di residenti a Udine, dovevamo affrontare delle trasferte molto lunghe e onerose.

Ora però, vista la situazione, bisogna pensare che nell'80 ci sarà un aumento dei costi di circa il 30%.

E veniamo al comportamento su strada e in gara della mia A112. Prima di tutto ho voluto una macchina molto neutra, in quanto non mi è mai piaciuta la guida sporca con la vettura che va via da ogni parte. Per avere la guida neutra bisogna avere un assetto normalissimo, senza artifici: a quel punto la

"Pigi" Comelli (sopra) secondo classificato del Trofeo Autobianchi A112 '79, è forse uno dei più profondi conoscitori della 70HP, con cui ha corso da quattro anni a questa parte. Secondo il "notaio volante" di Udine, l'A112 è una vettura che trova il suo terreno preferito in discesa (a sinistra).

macchina non sbanda ed è sempre perfetta. L'A112 è una favola in discesa, perché è piccola, dunque su questo terreno è validissima. E' validissima anche su terra. Qui ha più difficoltà a scaricare i pochi cavalli che ha, essendo una trazione anteriore, con un po' di pattinamento. Però bisogna stare attenti a una cosa: non bisogna spingerla oltre il limite, perché se parte di avantreno non si riesce più a riprendere.

Di retrotreno è invece difficilissimo. Si riesce a scivolare, può partire soltanto su terreno bagnato, ma è proprio un caso.

Io posso consigliare soltanto una guida molto pulita. Non occorre fare stupidaggini: più puliti si è, più si guadagna in secondi. Arrivare all'ultimo momento su un tornante e buttare dentro la macchina, forse sarà bello per la gente, che crede di vedere un fenomeno. Invece non è così, perché il cronometro poi dice chi ha fatto bene quella curva e chi no.

Per conto mio se uno deve fare dei rallies, consiglio l'A112. Conviene fare il Trofeo, perché hai veramente la possibilità di batterti al meglio. Sì, si può correre in qualche classe nei rallies di prima o seconda serie, ma il Trofeo è tutta un'altra cosa, molto più valido. Io dopo tre anni, sì, sono stanco, ma giuro ci tornerei volentieri, perché dà tanta soddisfazione.

Pigi Comelli