

**Sono stati quattro nel 1979
e saranno cinque nel 1980:
vediamo di orientarci
nella giungla dei Trofei**

La marca è uguale per tutti

Monomarca è ormai una parola di moda. Correre con macchine (almeno sulla carta) uguali per tutti è infatti una maniera sempre più diffusa di correre in automobile. Le case traggono da ciò una pubblicità non indifferente e si danno un'immagine sportiva notevolmente gratificante. I piloti, dal canto loro, sono coccolati, assistiti e premiati in misura assai maggiore che non partecipando alle normali gare. Anche per questo i trofei di marca, che nel 1979 sono stati quattro, quest'anno saranno cinque. Nonostante l'abbandono della Citroën, che nel 1980 non organizzerà il suo ciclo di gare cross. Ci sono infine da considerare, e lo faremo al più presto, le incentivazioni offerte ai piloti Talbot-Simca e le monoposto, a cominciare dalla nuova Formula FIAT-Abarth, anche questa se vogliamo una vettura concepita con lo stesso criterio informatore. Come è stato per la Formula Italia e un po' meno per altre monoposto che di uguale per tutti avevano (e hanno ancora, visto che tutto sommato continueranno a correre) soltanto il motore.

A 112

**Come Cunico ha vinto un ciclo di gare
facile, ma solo
in confronto a quello precedente**

**E' ancora la fabbrica
dei campioni?**

Da molti il Trofeo A112 1979 è stato giudicato un po' sotto tono, ovvero non all'altezza delle precedenti edizioni. Di certo si può dire che queste gare ci avevano forse abituato un... po' troppo bene. Crediamo infatti che un'edizione come quella dell'anno passato, capace di

sfornare sette-otto piloti di eccezionale livello, sia difficilmente ripetibile tutte le stagioni. Detto questo, veniamo ad esaminare i risultati del Trofeo Autobianchi '79, che in verità non è stato affatto male. Se il vicentino Franco Cunico è stato infatti il dominatore assoluto di queste gare, con sette arrivi e sette primi posti-scette (!), alle sue spalle la lotta è stata interessantissima, tanto che ha espresso, oltre al solito vecchio Comelli, almeno un paio di giovani come Vittadini e Cinotto di cui sentiremo presto parlare.

Ma dedichiamo ovviamente, in primo luogo, il giusto spazio a Cunico.

Un po' a malincuore il ragazzo vicentino era rimasto nella categoria, non essendo riuscito a trovare una valida soluzione per correre con una macchina più grossa. Per uno che l'anno passato aveva dimostrato, sì di andare molto forte, ma di non avere an-



**3° CAMPIONATO AUTOBIANCHI
A 112 ABARTH 70 HP 1979**

cora la mentalità vincente in un campionato, è stata in fondo una mossa molto saggia. E in effetti Cunico s'è dimostrato quest'anno estremamente maturato: è stato perfetto, assecondato oltretutto da un mezzo decisamente all'altezza come l'A112 preparata da Mauro Nocentini, con tutta l'assistenza del Jolly Club.

Ora per Cunico si apre la strada del professionismo (o qualcosa del genere). Qualunque chances gli verrà offerta, dopo la

Giammarini è stato quest'anno uno dei più brillanti protagonisti del Trofeo A112. E' infatti finito al quarto posto nella classifica finale dietro Cunico, Comelli e Vittadini, ed è stato il migliore della spedizione al RAC.

131, con cui ha corso ad Aosta, siamo sicuri che saprà tenere ben alta la tradizione dei vincitori del Trofeo!

"Pigi" Comelli ha chiuso con un altro piazzamento di gran rilievo questa sua ennesima stagione tra le "piccoline". Il pilota della Carnia Corse purtroppo si è organizzato un po' tardi ed ha iniziato solo dal Costa Smeralda. Logico che la sua stagione ne abbia risentito e che, tutto sommato, non potesse pre-

CLASSIFICA

1. Cunico; 2. Comelli;
3. Vittadini/Costantini; 4. Giammarini; 5. Cinotto; 6. Perona; 7. Del Prete/Perata; 8. Caneva; 9. Faggio/Bossi; 10. Perazzi/Costa.

CLASSIFICA UNDER 23

1. Cunico; 2. Vittadini/Costantini; 3. Cinotto.

CLASSIFICA FEMMINILE

1. Vedovello/Grigis; 2. Marcandalli; 3. Alberti/Picciari.



L'avventura al RAC ha rappresentato per i giovani leoni dell'A112 una sorta di esame di laurea. In effetti la spedizione è risultata un'esperienza oltremodo positiva e ricca di soddisfazioni. Qui vediamo Perona e Renna all'arrivo.
(foto Cockpit).

LA MARCA E' UGUALE PER TUTTI

E' ancora la fabbrica dei campioni?

tendere di più, anche se le due splendide vittorie nel Quattro Regioni e al San Remo illustrano già a sufficienza la sua stagione e la sua classe. Ora anche Comelli è costretto dal regolamento a dire addio al Trofeo. Sembra che il "notaio" sarà l'anno prossimo tra gli "arrabbiati" della Ritmo.

Ed eccoci alla rivelazione del Trofeo '79: Paolo Vittadini, che ha contrastato Cunico in tutto e per tutto. Classifica assoluta, classifica under23 e regolarità di arrivi (sette volte al traguardo tra il primo e il terzo posto!). Indubbiamente un grosso boom per il ventenne pilota del Jolly. Adesso l'unico problema sarà quello di trovare una buona macchina per l'80, visto che anche per lui vale la regola dei primi tre, esclusi dal trofeo dell'anno successivo.

Al quarto posto troviamo un altro "vecchio", quel Gianmarini che, già svariati anni fa, era un gran "manico" con le Fulvia HF. A completare la sua bella stagione, Gianmarini è stato il migliore della maxispedizione dei ragazzi del Trofeo al RAC inglese! Dietro Gianmarini troviamo un'altra delle rivelazioni del Trofeo '79 (che dunque non è stato poi tanto male. . .). Si tratta del torinese Ginotto, che specie nelle prime fasi della stagione con due terzi posti in Sicilia e al Costa Smeralda, aveva fatto intravedere di poter essere uno dei maggiori avversari di Cunico. Poi Cinotto è stato un po' distratto dal programma Sunbeam e solo al Giro si è rivisto in posizioni di rilievo.

22

CHI E' FRANCO CUNICO

Franco Cunico è nato a Vicenza ed ha ventidue anni. Ha iniziato a correre nei rallies nel '77 con una Ascona, e l'anno passato è approdato nel Trofeo A112 mettendosi subito in luce con la vittoria all'Elba. Alla fine dell'anno concluse al sesto posto della classifica finale.

Quest'anno è stato il grande dominatore: sette volte primo (Sicilia, Costa Smeralda, Ciocco, Forlì, Piacenza, Liburna, e Giro). Ha corso con una macchina preparata da Mauro Nocentini, per i colori del Jolly Club, che così per la prima volta riesce a battere la Grifone da quando si corre il Trofeo. I coequipier di Cunico sono stati nel corso dell'anno: Meggiolan, Campagnol, Delfino e Lappo.

Al Rally della Val d'Aosta il pilota vicentino ha esordito al volante di una Fiat ufficiale, mentre il suo programma '80 dovrebbe prevedere qualcosa di grosso (si parla della Mitropa o con un 131 o con una Stratos).



Scorrendo la classifica, al sesto e all'undicesimo posto troviamo due dei grandi delusi del Trofeo '79, ovvero Perona e Zini, che erano poi i due piloti su cui faceva maggiore affidamento la Grifone per mantenere il titolo conquistato nel '77 da Bettega e l'anno passato da Tabaton. Se per Perona la stagione può dirsi ancora discreta (specie con il terzo posto al Giro), per Zini è stata invece proprio sfortunata, costellata da una serie incredibile di ritiri, dopo il secondo posto iniziale in Sicilia. Ma il giova-

ne modenese è indubbiamente forte e viene da tutti indicato come il Favorito del Trofeo '80, sempre se deciderà di continuare con l'A112.

Su posizioni regolari troviamo altri "vecchi" del Trofeo come Del Prete, Pelli, Caneva e Bozzi, mentre un nome relativa-

COSI' NEL 1980

(G. Vigo) - Sono previste molte novità nel 1980 per il Trofeo Autobianchi, che in effetti aveva bisogno di una rinfrescata per continuare a mantenere inalterata tutta la sua validità.

C'è dunque intanto la grossa novità tecnica delle possibilità di utilizzare cambi a quattro o a cinque marce, più altre modifiche e miglioramenti minori che riguardano altre parti della meccanica. Quanto alla formula del campionato saranno in calendario dieci gare, cinque su terra e cinque su asfalto, suddivise in due gironi. Per il campionato saranno validi sette risultati. Aumentato il montepremi, che tocca ora il tetto dei cento milioni, grazie anche all'ingresso di nuovi sponsor.

mente nuovo per le prime posizioni è Faggio, che è emerso specie nella fase centrale della stagione.

Nel settore femminile, dove si è avuto il ritorno alla gara, dopo la maternità, di Delphine Leroux-Audet, facile vittoria della Vedovello.

ALFASUD

Drovandi ha vinto il titolo italiano, negatogli a tavolino l'anno scorso

La vendetta è un piatto da gustare freddo

C'era rimasto male davvero l'anno scorso Rinaldo Drovandi quando gli giunse la notizia che il titolo di campione Alfasud conquistato sulla pista gli era stato negato a tavolino. Ma il pilota toscano da quell'autentico gentleman innamorato delle corse qual'è aveva reagito in maniera composta e sportiva, ripromettendosi cioè, senza far polemica, di vendicarsi. . . vincendo, meglio stravinendo il titolo '79.

La cosa non era certo facile, perché partito Calamai per al-

Rinaldo Drovandi dopo la beffa del '78 ha fatto finalmente suo il Trofeo Alfasud. Il pilota toscano praticamente è stato il grande dominatore della stagione pur se ha avuto un osso duro in Sigala.

tri lidi, erano confluiti in Alfasud due "pezzi da novanta" come Massimo Sigala, fresco del titolo R5, e "Camaleò", che di monomarca è superesperto. Ma Drovandi ha fatto le cose per benino, accasandosi con Palumbo, che ha forse il team più professionale del minicircus, tanto da potersi permettere di far recitare la parte di gregario di lusso a

un pilota come Ottavio Schermi.

Ecco, la sintesi del Trofeo Alfasud '79 sta tutta qui, nella lotta bellissima che si è scatenata tra questi tre piloti, rimasta incerta fino a metà stagione. Questa volta però la ruota della buona sorte ha girato a favore di Drovandi, che da parte sua è stato davvero perfetto, dando una immagine di superiorità, che ci

