

RACCONTA Mauro Nocentini: «Un giorno dello scorso anno me li sono visti arrivare in officina. Due ragazzini che venivano a ritirare la loro 112 pronta per il Trofeo. Danno un'occhiata alla macchina e cominciano a fare storie; niente di particolare ma tirano fuori tutta una serie di cose che secondo loro andavano ritoccate. Beh, non potevo non chiedermi dove mai volessero andare quei due...».

Una settimana dopo, a Targa Florio-rally conclusa, il preparatore milanese cominciava a rivedere i suoi pensieri, cominciava a capire dove «quei due» volessero arrivare. Adesso giura che mai più si fiderà delle apparenze per giudicare un pilota, un equipaggio.

Ad un anno e mezzo dal suo esordio fra i centododicisti Cunico seguita ad avere la stessa faccia da ragazzino un po' riservato. Solo che nel frattempo ha messo in riga tutti i suoi avversari del Trofeo.

— A proposito: questo benedetto Trofeo Autobianchi è ancora quello delle due prime edizioni?

«Rispetto alle gare del '78 una differenza c'è stata, indubbiamente. Nella passata stagione si era in sei, sette equipaggi a battersi per vincere ogni prova, mentre quest'anno eravamo in tre o quattro, ma si viaggia sempre al limite. Piuttosto credo che il Trofeo andrebbe pubblicizzato maggiormente, i giornali ad esempio dovrebbero occuparsene di più».

— Personalmente cosa ti aspetti in premio dopo la tua stagione-boom?

«Bettega è ufficiale in Fiat, spesso ha corso con la 131 Alitalia e Tabaton ha fatto tutta la stagione con una Stratos... Insomma spero di avere anch'io la possibilità di esprimermi ad un certo livello. Ci terrei a correre con una 131, piuttosto che con una Ritmo non tanto per una questione di competitività quanto perché non vedo la Ritmo adatta alle mie caratteristiche di guida. In tutti i casi le corse non sono la mia ragione di vita: se mi dovesse andare male ci sono altre cose, altri sport che mi interessano. Prima di fare i rallies ero attratto dalle moto fuori-strada solo che in famiglia non ne volevano sentir parlare. Avevano paura delle due ruote».

— Ed ai rallies come ci sei arrivato? Avevi un tuo idolo da prendere ad esempio?

«Oh sì, Munari naturalmente ma anche "Lucky", vicentino come me e già affermato quando nel '77 io debuttavo a Piacenza».

— Bettega non ha mai fatto mistero che quando correva nel Trofeo preferiva trovarsi secondo, verso la fine, per regolarsi meglio sull'avversario diretto e dare la zampata finale. Per te è stato lo stesso?

«No, io penso che sia meglio andare subito in testa per vincere piuttosto che essere obbligati a recuperare nel finale. Se sono davanti sto meglio...».

— Due anni di Trofeo, due co-piloti: Meggiolan nel '78, Lappo adesso. E nell'80?

«Di nuovo con Meggiolan. Lappo è bravo ma Meggiolan è un vero computer, pensa a tutto e non sbaglia mai, ma proprio mai».

— Ripetere il Trofeo ti è stato utile o magari ti è capitato di invidiare i «laureati» del '78?

«Rifare una stagione con le 112 mi è servito, mi ha dato modo di farmi dell'altra esperienza e poi ho sempre pensato che la classifica di un anno fa fosse giusta. Tabaton era stato un pilota molto sicuro come Capone era stato sempre veloce e Mirri lo stesso. No, è giusto che le cose siano andate come sono andate».

— Se adesso ti si offrisse la possibilità di fare la prossima stagione con una macchina fuori del Gruppo Fiat tu accetteresti?

«Non lo so, forse sì ma è certo che preferisco restare nell'ambito del Gruppo, anche per gli aiuti che fin qui sono stati dati a chi è venuto fuori dal Trofeo».

— Le prove del Trofeo sono piuttosto brevi, nervose. Non temi le gare lunghe?

«Affatto. Le gare lunghe mi piacciono come del resto mi piacciono tutti i tipi di gare, sulla terra, sull'asfalto. Mi piace tutto credi».

— Anche la pista, almeno a livello di prova?

«Dopo il Giro d'Italia, un anno fa, qualcuno disse che avrei fatto bene a dedicarmi solo ai rallies e lasciar perdere i circuiti, ma non mi spiacerebbe fare qualcosa in pista perché mi trovo bene nella bagarre e anche quando faccio un rally cerco di seguire le traiettorie ottimali. Capisco comunque che vedendomi al Giro era facile pensare il contrario: la mia macchina era piuttosto "stanca" di motore e qualche volta avevo le gomme "fatte" per cui capitava che nei rettilinei la Baresi mi si avvicinasse di molto ed io per resistere non potevo che ritardare le staccate per poi cercare di arrangiarmi con le traiettorie più strane. Ad Imola, però, sono andato benone...».

— Oltre ad una 131, cosa chiedi all'80?

«Un programma preciso. Non importa in quali gare, non importa se in Italia o all'estero ma quello che vorrei è proprio un programma ben definito all'inizio dell'anno».



**ECCO CHI
SONO
CUNICO
E
TOGNANA**

Con i suoi 22 anni e l'esperienza agonistica già maturata, Franco Cunico, sotto in azione con Lappo a Sanremo, è atteso per un brillante futuro

Un Gr.4 nel

TONINO TOGNANA e GIANFRANCO CUNICO. Uno è alla quinta stagione di rallies, l'altro è alla terza ma solo perché uno ha ventiquattro anni e l'altro ne ha ventidue. Tutti e due sono «naturalmente» veneti: trevigiano Tognana, vicentino Cunico, tanto per chiarire bene che la «scuola veneta» seguita a tirare. Poco «personaggi», riservati tut-

ti e due, in comune hanno anche la macchina con cui hanno cominciato a correre, l'Ascona 1.9. Un'Ascona Gr. 1 per Tognana («ma proprio davvero di serie, solo un po' curata nell'assetto ma senza neppure far bilanciare il motore»), di Gr. 2 per Cunico («sì, una macchina preparata ma sia a Piacenza dove ho esordito capotando, che a Castrozza dove



I DUE GIOVA- NISSIMI DEL RALLY

Dopo aver provato le emozioni della 131 Abarth, Tonino Tognana, sotto con Tedeschini a Sanremo, non ha ancora deciso con che vettura correre nell'80



loro futuro?

ho rotto corredo con le gomme ricoperte...»).

Per entrambi il 1979 è stato l'anno della quasi-consacrazione, rispettivamente con il secondo posto in Gr. 1 — dietro a Presotto, certo, ma davanti a tutti gli altri — e con la vittoria nel Trofeo Autobianchi, terzo laureato dopo Attilio Bettega e Fabrizio Tabaton.

Adesso vivono le ultime battute della stagione proiettati verso l'80, verso gli anni-ottanta anzi. E aspettano una convocazione, una telefonata. Magari da Torino. O magari da Roma o da Milano, le tre città-che-contano.

Nell'attesa parlano. Delle loro esperienze e soprattutto delle loro speranze. E sentirli diventa allora interessante.



RACCONTA Amilcare Ballestrieri: «Per conoscerlo lo conoscevo per certi risultati, certi tempi che aveva fatto nel '78. Poi in Sardegna, quest'anno, l'ho visto correre e... mi sono rivisto. Ho rivisto in lui la grinta, la carica, che avevo io da giovane e così l'ho seguito cercando di aiutarlo e di consigliarlo. Anche perché mi sembrava quello che aveva più possibilità per contrastare Presotto e la sua Ford».

Come sia finita la stagione italiana in Gr. 1 è noto ma non è che Tognana sia uscito poi sminuito dalla sfida-confronto con l'imprendibile Presotto. «Balestra» in lui ci crede come e più di prima e proprio non gli dispiacerebbe averlo alle dipendenze un altro anno nella squadra Opel. Solo che anche altri si stanno interessando a lui. A telefonargli, sia pure solo per complimentarsi, c'è stato anche Audetto E.' successo dopo il suo esordio vincente con una 131 nelle Valli Pordenonesi.

— Allora cosa si prova a passare da un Gr. 1 ad un Gr. 4 vincente?

«Una cosa chocante, una bella esperienza. Non avevo mai avuto modo di salire su un Gr. 4 che andasse veramente forte: nel '77 alla Liburna avevo provato una Porsche ma non avevo esperienza ed io stesso non andavo come adesso. Correre con una macchina come la 131 è proprio un'altra cosa, per la tenuta, per il cambio e poi per la frenata. Più una prova è lunga più i freni funzionano... insomma il contrario dei Gr. 1».

— Questa tua sortita a sorpresa con la macchina bi-campione del mondo come è nata?

«Per caso direi. Ho incontrato Gabriel, il padrone della macchina, nei locali della concessionaria Fiat di Treviso. Lui mi ha proposto di fare la gara di Pordenone ed io ho subito detto di sì, anche se poi ho pensato ai problemi che avrei avuto: per l'adattamento al mezzo, per l'impossibilità di provare con un vero mulletto perché a Pordenone abbiamo provato con la Peugeot 104».

— Cosa ritieni che abbia significato per la tua carriera la vittoria pordenonese?

«Spero di aver dimostrato che i cavalli di un Gr. 4 non mi spaventano. Se poi vuoi sapere se il mio prossimo futuro cambierà per questa vittoria, beh, ancora non lo so, vedremo...».

— Dalla 131 di nuovo alla Kadett. Per quanto previsto, questo ritorno al Gr. 1, ti ha in un certo senso deluso?

«Ma no: è naturale che appena sono risalito sulla Kadett non ho potuto fare a meno di ripensare alla Fiat perché con una turismo gli allunghi non finiscono mai, ma questo è naturale. Niente a che vedere con la delusione o cose del genere perché è con le Opel che io mi sono formato come pilota, anzi forse non lo sono ancora completamente formato. Correre in Gr. 1 mi è servito oltre che per i consigli che un uomo come Conrero mi ha dato, anche per imparare a sfruttare al massimo la macchina».

— C'è qualcosa che non rifaresti fra quello che hai fatto in questi anni di gare?

«Diciamo che non lascerei niente al caso, come magari facevo quando ho cominciato, ma cercherei di impostare il mio programma in modo più professionale come ho fatto quest'anno e l'anno scorso. Nel 1975 ho iniziato a correre così, senza mete particolari, adesso invece cerco di agire più seriamente possibile».

— In cinque stagioni di rallies c'è stato qualcuno o qualcosa che ti ha deluso?

«Ho imparato a non fidarmi di tutte le promesse che ti vengono fatte. Nell'ambiente tutti sono gentili, tutti dicono che ti vogliono dare una mano ma poi ti accorgi che qualcuno fa in fretta a girarti le spalle. Comunque credo che sia così dappertutto, in tutti gli ambienti e non solo nei rallies. Certo che quest'anno speravo di ricevere di più dalla G.M., di essere più apprezzato».

— Ad un certo punto della stagione Cresto non lo si è più visto sul sedile di destra della tua Kadett. Una lite, un divorzio definitivo o che altro?

«Una pausa penso. Adesso lui è negli USA ma presto dovrebbe tornare e credo che rifaremo coppia, è molto bravo, è il più professionista forse fra i non professionisti e mi piacerebbe correre ancora con lui. Intanto è certo che non c'è stata nessuna lite fra noi e infatti Cresto è venuto da Ospedaletti a Pordenone per seguirmi, per farmi un po' da "d.s." e poi durante il "Sanremo" ad ogni fine tappa mi ha telefonato malgrado le differenze d'orario!».

— C'è un pilota che stimavi particolarmente quando hai staccato la licenza?

«Chicco Svizzero. Con le Opel era fortissimo, per me era il più forte di tutti».

— E quale rallista in servizio permanente effettivo vorresti avere come compagno di squadra?

«Cerrato, per amicizia, per la stima che ho per lui e per il fatto che nella sua carriera finora ha fatto quello che vorrei fare io».

— Se le cose vanno in certo modo tu nell'80 potresti avere a disposizione una 131 semi-ufficiale, grosso modo come quella di Vudafieri quest'anno. E allora per te sarebbe automaticamente una stagione-esame. Sei pronto ad accettare il rischio?

«Oh sì! Sarebbe un rischio, ma da prendere. Perché certe occasioni potrebbero anche non ripetersi. Poi non è che anche nella vita di tutti i giorni si devono fare scelte un po' rischiose?»

Guido Rancati