

Da quando è stato istituito, il trofeo Autobianchi ha prodotto ogni anno forze nuove che sono andate a irrobustire il patrimonio rallistico italiano. Bettega, Tabaton, Cunico, Cinotto, e adesso Fabbri e la Alberi provengono infatti da questo interessante vivaio di corridori la cui formula, semplice ed economica offre a tanti la possibilità di inserirsi nel mondo dei rally

Si comincia sempre dalla A

Il Trofeo Autobianchi A 112 Abarth ha concluso anche la sua quinta stagione, con successo, e con la prospettiva di ripresentarsi il prossimo anno con la formula immutata.

I piloti che hanno vinto le passate edizioni sono nella rosa dei nostri rallisti più in vista. Attilio Bettega è l'uomo di punta Fiat (accanto ad Alen) per il campionato del mondo; Fabrizio Tabaton,

dimenticato un periodo particolarmente avversato dalla malasorte, si sta riproponendo come uno dei nostri piloti da tenere d'occhio; Franco Cunico ha firmato un contratto con la Fiat per guidare la nuova Ritmo ufficiale con cui la casa torinese vuole vincere il gruppo «A» il prossimo anno. Michele Cinotto è ufficiale Audi ed ha in tasca un'opzione Fiat per il mondiale

'83. Paolo Fabbri avrà a disposizione una Ritmo della scuderia Grifone. In campo femminile, Paola Alberi, messasi in luce quest'anno, con tempi davvero notevoli, guiderà una Ritmo gruppo «N» del Jolly Club.

E' un trofeo che soddisfa i partecipanti, anche per il notevole riscontro stampa che offre, così da permettere ai suoi protagonisti di farsi conoscere, e



soddisfa il pubblico che volentieri aspetta la carovana degli acenododidicisti, in coda ai rally internazionali, sapendo che lo spettacolo è assicurato. Dello spirito cameratesco che vige fra i piloti si è molto parlato. Si frequentano gli stessi alberghi, si prova tutti insieme, ci si aiuta a volte anche in gara. Chi poi lascia il trofeo per traguardi più impegnativi e importanti, non dimentica gli ex compagni.

L'aneddottica del trofeo Autobianchi è ricchissima, al punto che Camerana il responsabile potrebbe scrivere un libro assai divertente. Per tutti ricordiamo il personaggio Giammarini, che rifiuta regolarmente la lotta per il terzo posto in classifica scegliendo d'ufficio un quarto posto che gli consente di ripresentarsi al via della stagione successiva e che è definito da Gian Dell'Erba — addetto stampa del trofeo — un « Garrone da libro cuore ».

Durante la spedizione al Rac l'anno scorso, infatti, si fermò per aiutare Zini e Pelli che erano nei guai, e ancora quest'anno, alla Targa Florio, Boni poté vincere proprio grazie a Giammarini che lo aspettava nei trasferimenti, cosicché Boni con l'alternatore guasto, potesse seguirlo a luci spente economizzando energia.

Appare perciò evidente — confermando le aspettative dei promotori — che il campionato Autobianchi si è veramente rivelato autentica fucina di nuovi campioni, vivaio di promesse del rullismo. Complice un'indovinata formula, secondo la quale le vetture devono essere severamente identiche, strettamente di serie. Solo in tal modo emerge chi ha, rispetto ai suoi avversari, quel tocco di classe in più. Una di quelle qualità che nei rally, ma un po' ovunque, non guasta.



Sopra, il vincitore del trofeo A112 Abarth di quest'anno, Paolo Fabbri (Photo 4). A sinistra, piccole sì, ma su percorsi da grandi! Nella foto, Canobbio

DANIELE CAMERANA PONE L'ACCENTO SULLA VALIDITA' TECNICA DEL TROFEO

«Chi vince l'A112 possiede le qualità per sfondare!»

Daniele Camerana, chiamato nell'ambiente rullistico « il conte » (per le sue origini aristocratiche), è il giovane responsabile del trofeo Autobianchi A 112 Abarth, ma anche e soprattutto, un appassionato della specialità: in più di un'occasione, Camerana ha partecipato ai rally in veste di pilota. E' lui la persona più adatta per tirare le somme della stagione appena conclusa.

« Sul piano della partecipazione di vetture », spiega Camerana, « il 1981 ha fatto registrare un lieve calo rispetto alla precedente stagione, nella quale abbiamo raggiunto la cifra record, e al 1978, il secondo anno di attività. Ma è stato un anno più che soddisfacente. Devo dire che all'inizio dell'anno non speravo in tanto successo, perché nelle prime gare sulle isole si era registrato un preoccupante calo di iscritti. Poi, dopo l'Elba (che aveva avuto 28 partenti al posto della cinquantina cui eravamo abituati), la situazione ha subito un capovolgimento. Sinceramente non mi spiego questo avvicendamento nelle partecipazioni, perché è vero che le trasferte sulle isole sono le più costose, ma nelle passate stagioni questo fattore non aveva influito in modo così massiccio. Forse, qualcuno può essere rimasto influenzato negativamente dal fatto che la Fiat non avesse potuto offrire una sistemazione al vincitore uscente Cinotto. E ciò potrebbe spiegare il ripensamento post-Elba, dopo cioè che si era visto Cinotto entrare a fare parte dei ranghi-Audi. Il fatto che un ragazzo uscito dal Trofeo fosse stato scelto da una squadra ufficiale straniera e si trovasse a guidare con successo e disinvolta una vettura con 230 cavalli in più delle nostre piccole A 112 ha reso al Trofeo l'immagine di trampolino di lancio che stava rischiando di perdere. Devo dire a questo proposito che, anche se a me, in un primo momento, sembrava veramente un'ingiustizia non potere offrire nulla a Cinotto alla fine dell'81, oggi dal punto di vista del mio lavoro sono contento che « uno dei nostri » abbia trovato un'alternativa che non sia il Gruppo.

— Dal punto di vista della competitività, come si pone la stagione '81 del Trofeo in rapporto alle precedenti?

« Il Trofeo è stato molto combattuto anche quest'anno. Diciamo che i primi quindici della classifica sono sempre molto forti ed in lotta fra loro. Abbiamo avuto delle stagioni a senso unico, come quelle dominate da Bettiga e Cunico con netta superiorità sugli avversari e stagioni combattute anche ai vertici, come lo scorso anno fra Cinotto e Caneva, e come fu nel '78 fra Tabaton, Capone, Mirri e Carini. Direi che quest'anno Fabbri ha dominato anche se, per fare un esempio, ha vinto meno gare di quante ne abbia vinte Cinotto lo scorso anno. Però ha avuto un rendimento molto costante che ha reso i suoi frutti ai fini della classifica. Cinotto invece, vinse



Camerana. E' convinto della validità del trofeo A112

molte gare, ma il suo diretto rivale lo marcava stretto, cioè quando lui vinceva era secondo quindi anche il suo punteggio era sempre alto. L'unica differenza del Trofeo '81 rispetto alle precedenti edizioni credo sia il fatto di non avere proposto un nome nuovo. Praticamente sono emersi ragazzi che già avevano esperienza di queste gare. Capone e Cunico, invece, quando arrivarono al Trofeo furono delle vere e proprie sorprese, perché si mostrarono subito fortissimi ».

— Questo è il primo anno in cui si verifica la vittoria di un « vecchio », cioè un pilota che ha più di 23 anni. Che cosa significa??

« E' vero. Negli anni passati si sono messi in luce dei giovanissimi. Cunico, Vittadini, Caneva, lo stesso Cinotto, erano dei ragazzini. Quest'anno di under 23 in classifica non ce ne sono molti. Il primo è Signori. Si può dire, forse, che l'età dei dominatori del Trofeo è in salita, ma forse è solo un caso e il prossimo anno torneremo ad un'età media inferiore. In compenso quest'anno c'è stato un vero e proprio "boom" in campo femminile. Avevamo avuto qualche partecipazione di ragazze i primi anni, poi basta. Invece l'81 non solo ha visto una partecipazione considerevole, ma anche una simpatica lotta per la conquista del titolo femminile e anche di questo non posso che essere contento ».

— Non ci sono più state le spedizioni all'estero che lei aveva organizzato con successo: al RAC come all'Aeropol. Forse perché è venuto a mancare il Gruppo di amici-piloti che aveva aderito con entusiasmo a questa iniziativa??

« Sono spedizioni stupende, ma difficili da organizzare anche perché a volte manca lo spirito di avventura e verifici che i potenziali partecipanti hanno troppe esigenze, vorrebbero avere tutto pronto e tutto funzionante come in una squadra ufficiale vera e propria che va a fare una gara di mondiale. Quando noi siamo andati a fare il RAC e l'Aeropol avevamo una determinazione diversa, volevamo a tutti i costi farlo, ci saremmo andati a qualunque sacrificio ed è stato davvero un'esperienza meravigliosa. Oggi io sono molto scettico di fronte all'eventualità di ripetere un'operazione di questo tipo anche perché, dopo essermi sentito dire quest'anno da diversi piloti che non volevano correre la prova della Segagnana all'Elba, perché troppo scivolosa, ho capito che non era certo il caso di proporre loro di andare al RAC ».

LE CIFRE DEL SUCCESSO

Mediamente sono scese in gara 35 piccole e scattanti A 112 Abarth 70 HP nelle 10 gare disputate, tutte insieme a dare spettacolo per chi è rimasto sulla strada ad aspettarle dopo che erano passate le « sorelle maggiori » del maxi-rally.

Ecco alcune cifre relative alle presenze sui campi di gara dal debutto del campionato Autobianchi ad oggi:

1977	(15 rally effettuati)	472 partenze	31,5% per gara
1978	(11 rally effettuati)	397 partenze	36,1% per gara
1979	(10 rally effettuati)	312 partenze	31,2% per gara
1980	(10 rally effettuati)	474 partenze	47,4% per gara
1981	(10 rally effettuati)	352 partenze	35,2% per gara
TOTALE		2007 partenze	

Il montepremi complessivo del Campionato Autobianchi A 112 70 HP è di lire 100.000.000, uno dei più cospicui per i trofei monoforrmula.

Una Ritmo in premio

IL VINCITORE DEL TROFEO, « PROMOSSO » AD AOSTA DAL GRUPPO

Paolo Fabbri, 25 anni, risiede a Mercato Saraceno (FO). Diplomato perito meccanico, lavora a Forlì presso l'officina Comauto che si è occupata della preparazione della sua A 112. Ha iniziato a correre nel '78. Nel '79 ha vinto il trofeo Simca-Talbot con una Simca Rally 2, imponendosi in 13 delle 16 gare previste. Nell'80 disputa per la prima volta il Trofeo A 112, classificandosi 4. al Ciocco, 4. al Colline di Romagna e 2. a San Marino. Nell'81 vince il Trofeo con i seguenti risultati parziali: 4. alla Targa Florio, 1. in Costa Smeralda, 1. al 4 Regioni, 2. a Biella, 2. al Ciocco, 1. al Colline di Romagna, 1. a Sanremo.

Al rally della Valle d'Aosta sarà al volante di una Ritmo ufficiale.



Sopra, l'equipaggio che si è imposto nella speciale classifica femminile — composto dalla Sparnacci in coppia con la Galleni — impegnato a S. Marino. Sotto, un altro protagonista della quinta edizione del trofeo A112 Abarth 70 HP, il milanese Mattia che si è classificato al 7. posto finale

IL CAMPIONATO IN « PILLOLE »

Una per una le dieci gare

TARGA FLORIO 13-15 marzo
(partiti 20, arrivati 15)

La lotta è fra Boni e Turri e si risolve a favore del primo, che pure ha gravi problemi di alternatore, dopo che Turri è fermato da un'uscita di strada. Fra i vincitori delle speciali si mette in luce anche un abitué del trofeo: Giammarini.

COSTA SMERALDA 2-5 aprile
(partiti 35, arrivati 21)

Sulla terra sarda vince Fabbri che si porta così al comando della classifica a pari punti con Boni. Il rally ha comunque visto all'attacco anche De Paoli, che si classifica secondo a soli 7" dal vincitore. Bella prova anche di Canobbio e del giovane Ancona.

ELBA 23-26 aprile
(partiti 28, arrivati 17)

Fabbri vince sette speciali e ad una prova dal termine è saldamente in testa, quando esce di strada. La vittoria va quindi a Canobbio che aveva stupito gli spettatori quando, per riparare un semiasse personalmente, aveva rovesciato la vettura su un fianco, come abbiamo visto fare da esperti piloti durante le classiche lunghissime prove del mondiale.

4 REGIONI 13-17 maggio
(partiti 53, arrivati 30)

La lotta è ancora fra Fabbri e De Paoli. Vince il primo, mentre Boni è fermato dalla rottura del cambio. Nelle speciali si mettono in luce anche « Corredig », Cefis, Signori e Azzali. Giammarini che disponeva di un'auto nuova, afflitto da problemi di messa a punto, abbandona.

BIELLA 5-7 giugno
(partiti 36, arrivati 20)

Si conclude il primo girone con Fabbri al comando davanti a De Paoli. La gara vede il ritorno al volante di Guizzardi che domina le prime prove, poi retrocede per noie al cambio fino al 17. posto, recupera bene e passa nono ma è costretto al ritiro. Vince Mattia davanti a Fabbri. Nel primo girone, Bianchi comanda la classifica under 23 e la Riva quella femminile.



CLASSIFICA FINALE TROFEO A112 70 HP	TARGA FLORIO	COSTA SMERALDA	ELBA	4 REGIONI	LANA	CIOCCO	COLLINE DI ROMAGNA	PIANCAVALLO	SANREMO	S. MARINO	TOTALE UTILE
	PAOLO FABBRI	10	20	—	20	15	15	20	—	20	—
SPONGIA	—	—	15	12	12	—	12	—	12	20	83
CANOBBIO	—	8	20	—	6	—	—	20	15	10	79
GIAMMARINI	15	12	10	—	—	6	—	15	3	12	73
DE PAOLI	12	15	—	15	—	12	15	—	—	—	69
SIGNORI	—	—	3	1	10	8	6	10	10	15	63
MATTIA	—	—	1	8	20	—	—	3	—	—	32
BONI	20	10	—	—	—	—	—	—	—	—	30
MORETTI	—	3	—	—	—	—	10	—	—	8	21
BIANCHI	3	—	4	6	4	4	—	—	—	—	21
GUIZZARDI	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	20
PERUGIA	—	—	—	—	—	—	—	12	8	—	20
UNDER 23											
SIGNORI	—	—	15	—	20	15	15	20	20	20	125
ANCONA	12	20	12	12	10	10	(8)	15	15	—	94
BIANCHI	15	—	20	20	15	12	—	—	—	—	82
CONTI	20	15	—	10	12	—	—	10	—	—	67
PAGANESSI	—	—	—	12	—	8	23	15	—	—	58
FEMMINILE											
SPARNACCI	—	—	—	—	12	20	—	35	12	12	91
RIVA	—	—	—	20	20	—	—	12	15	20	87
ALBERI	—	—	20	—	—	—	—	20	20	15	75
MOLINARO	—	—	—	12	15	—	—	15	10	—	52
VEDOVELLO	—	20	—	15	—	—	—	—	—	—	35

tra parentesi i punteggi scartati

CIOCCO 25-27 giugno
(partiti 38, arrivati 25)

Fino all'ultima speciale c'è battaglia fra Guizzardi e Mattia, ma quest'ultimo attacca oltre il limite ed esce di strada quando mancano pochi chilometri alla fine della gara, lasciando Guizzardi solo al comando della classifica davanti a Fabbri che incrementa i suoi punteggi per il campionato. In campo femminile netto dominio della triestina Alberi che però salta un controllo orario e viene esclusa dalla classifica.

COLLINE DI ROMAGNA 18-19 luglio
(partiti 39, arrivati 26)

Vince Guizzardi precedendo Fabbri e Mattia, ma le verifiche post-gara decretano irregolarità tecniche per le auto di Guizzardi e Mattia. Il successo passa quindi a Fabbri, secondo è De Paoli e terzo Spongia. La posizione di Fabbri in testa al campionato è sempre più indisturbata.

PIANCAVALLO 28-30 agosto
(partiti 29, arrivati 17)

Lottano Fabri e De Paoli, ma entrambi non giungono al traguardo per cedimenti meccanici. Vince Canobbio davanti a Giammarini, ma nelle speciali hanno fatto grandi cose anche Mattia, Pontelli, Signori e Perugia.

SANREMO 5-11 ottobre
(partiti 44, arrivati 26)

Con la vittoria a Sanremo, Paolo Fabbri è matematicamente certo della conquista del trofeo, perché De Paoli, l'unico ancora in grado di poterlo impensierire, si ritira per problemi meccanici. Mattia lo insidia in qualche speciale, ma poi rompe il cambio. Secondo giunge Canobbio che si aggiudica due speciali su cinque disputate.

SAN MARINO 13-15 novembre
(partiti 24, arrivati 16)

Non c'è al via Fabbri che fino all'ultimo ha sperato di poter partecipare alla gara con una Fiat 131 privata. De Paoli, Canobbio e Spongia si giocano qui il secondo posto della classifica generale. Ha la meglio l'ultimo, dopo che De Paoli è uscito di strada e Canobbio è rimasto attardato da una foratura. In campo femminile il trofeo va alla Sparnacci favorita anche dalle ripetute uscite di strada della più veloce Alberi e da un periodo di forzata inattività per i postumi di un incidente stradale cui è stata costretta la Riva.

Testi di Roberta Gremignani
Foto di Photo 4 e Mignani