

A 112 STORY

Il riassunto degli otto anni di vita del più famoso trofeo monomarca in campo rallystico giunto al suo capolinea

1977

Tra la curiosità generale «esordisce» nel marzo 1977, il Trofeo A112, che già dalle prime gare soddisfa in pieno le aspettative degli appassionati e fa intuire agli organizzatori, di aver ideato un prestigioso campionato che in futuro «sfornerà» piloti di ottima levatura. Infatti i vincitori delle varie gare fanno registrare tempi di rilievo che a volte vanno ad inserirsi tra gli assoluti del rally maggiore. Vince questa prima edizione il ventiquattrenne trentino Attilio Bettega, che ottiene la sua prima vittoria parziale nel rally della Targa Florio, dov'era presente in coppia con la sua «fresca» sposa: Torghelle. La supremazia di Bettega si evidenzia con 5 vittorie nei rallyes di Sicilia, San Giacomo, Quattro Regioni, Campagnolo e Sanremo ed un 2°, un 4° ed un 5° posto. La classifica finale vede quindi 1° Bettega con 457 punti, 2° Fusaro con 261 punti e terzo Turetta con 254 punti. Quale premio aggiuntivo, Bettega esordisce al rally della Valle d'Aosta, alla guida di una Lancia Stratos ufficiale, dove si classifica al 2° posto assoluto alle spalle di Sandro Munari.

1978

Il trofeo «ridotto» ad 11 gare Internazionali, rispetto alle 15 del 1° anno, ottiene un sempre più vasto consenso di pubblico, che inizia a seguire il campionato con competenza ed interesse crescente, affascinato dalle funamboliche evoluzioni dei trofeisti. Vince il favorito di inizio stagione Fabrizio Tabaton, «aiutato» dalla precedente esperienza, che gli aveva fruttato il 6° posto nel trofeo 1977. Tabaton, ventitreenne ligure, ha iniziato la sua attività nel 1975 alla guida delle prestigiose Lancia Fulvia e Lancia Stratos. La vittoria del trofeo gli permette di guidare una Ritmo ufficiale al Rally Valdostano. Nella stagione Tabaton ottiene 2 vittorie, alla Targa Florio e alla Coppa Liburna, a cui si accumulano due 2i ed un 4° posto; la classifica finale vede: 1° Tabaton con 89 punti, 2° Capone p. 89, 3° Mirri p. 83, 2.

1979

Esplode prepotentemente Franco Cunico che domina letteralmente gli avversari conquistando ben 7 vittorie nei rallyes di Sicilia, Costa Smeralda, Il Ciocco, Colline di Romagna, Valli Piacenti-

ne, Coppa Liburna e Giro d'Italia. Già nella precedente edizione il ventiduenne vicentino aveva avuto occasione di farsi notare per le sue capacità velocistiche, conquistando il 5° posto assoluto. Dopo tre anni di trofeo nascono già alcune polemiche, visto il calo dei concorrenti; la causa va ricercata nel nuovo campionato istituito dalla Fiat Alitalia, (che però durerà solo per questo anno) che ha sicuramente portato via numerosi iscritti al trofeo. Classifica finale: 1° Cunico punti 144, 2° Comelli p. 106, 3° Vittadini p. 72.

1980

Si vede che ad occupare la 5ª posizione all'esordio nel trofeo porta bene, infatti anche Michele Cinotto dopo quel piazzamento ottenuto nel '79, vince a «mani basse» il campionato 1980; cinque le vittorie del giovane piemontese: Isola d'Elba, Quattro Regioni, Ciocco, Colline di Romagna e Sanremo a cui si aggiungono un 2° ed un 3° posto ai Rallyes della Lana e di Sicilia. Cinotto impressiona favorevolmente per le sue doti di guida funambolica e viene quindi contattato da diverse Case automobilistiche.

Il bilancio del trofeo, dopo 4 anni di attività, mette subito in evidenza il valore di questa scuola ed i vari vincitori confermano, con prestazioni di alto livello, la sua efficacia; purtroppo si nota un certo calo di interesse da parte della Casa organizzatrice, la Lancia, forse portato dalla riduzione del budget e dall'aumento dei campioncini «nostrani»; fatto sta che per Cinotto non c'è il consueto premio della vettura ufficiale per il rally valdostano. Classifica finale: 1° Cinotto p. 127, 2° Caneva p. 107, 3° Zini p. 61.

1981

Si denota una assuefazione all'interesse del campionato, creata principalmente dagli organi di stampa che dedicano sempre meno spazio al trofeo; non sono dello stesso avviso i concorrenti i quali continuano a divertire ed entusiasmare il pubblico.

Vince il 25enne Paolo Fabbri che come di consueto si avvale dell'esperienza fatta nel campionato precedente dove era finito al 6° posto. Il pilota forlivese si assicura 4 vittorie nei Rallyes Costa Smeralda, Quattro Regioni, Colline di Romagna e Sanremo, due 2i posti al Ciocco ed al rally della Lana ed un 4° posto al rally della Targa Florio.

Fabbri verrà ricordato come il trofeista più eclettico per ciò che riguarda i navigatori: nel corso della stagione ne ha cambiati 5, ma questo non gli ha impedito di viaggiare fortissimo e la sua affermazione deve «dividerla» solo con se stesso. La classifica finale: 1° Fabbri con punti 120, 2° Spongia p. 83, 3° Canobbio p. 79.

1982

Anno caratterizzato da una stagione equilibratissima dove ben tre piloti erano in grado di aggiudicarsi il trofeo; si è dovuto aspettare l'ultima gara, quella di San Marino, per conoscere il nome del vincitore. L'ha spuntata Daniele Signori che ha preceduto, grazie ad una maggior regolarità di rendimento, De Paoli e Canobbio. Interessante far notare come tutti e tre abbiano vinto due gare a testa; ma due piazzamenti al posto d'onore, ottenuti da Daniele, gli hanno valso il maggior punteggio finale. Signori vince la Targa Florio ed il rally di San



Marino, si classifica 2° in Costa Smeralda e a Sanremo, 3° all'Elba e a Biella. De Paoli vince al 4 Regioni e a Sanremo e Canobbio primeggia nel rally della Lana e nel Colline di Romagna. Il punteggio della classifica vede 1° Signori con punti 104, 2° De Paoli p. 76, 3° Canobbio p. 70.

Si parla già di un nuovo campionato; ma ci sarà ancora molta strada da fare prima che la proposta si realizzi.

1983

Dopo due consecutivi piazzamenti al 3° posto, finalmente Piero Canobbio riesce a far suo l'ambito trofeo vincendo alla grande 6 rally sui 10 previsti dal programma. La marcia del piemontese si dimostra inarrestabile; dopo la vittoria nel primo rally della stagione in Sicilia, (ottenuta dopo la squalifica di Torricelli) Pietro si mantiene sempre in vetta alla classifica e non dà spazio agli avversari, vincendo i rallyes 4 Regioni, Colline di Romagna, Piancavallo, Coppa Liburna e San Marino.

Nella stagione si mette in «luce» il responsabile del campionato Daniele Camerana, non tanto per meriti personali quanto per una «chiacchierata», ma in fondo giusta, decisione presa al Colline di Romagna, dove decide di escludere dalla classifica quasi tutti i trofeisti, rei di aver organizzato un sit-in per protestare contro l'esclusione della gara di 5 equipaggi dopo un improvviso controllo agli assetti delle vetture. Classifica finale trofeo: 1° Canobbio punti 132, 2° Andolfi p. 101, 3° Salvan p. 67.

1984

Ormai è deciso, questo sarà l'ultimo anno del trofeo A112; nella stagione '85 la vettura verrà sostituita con la Fiat Uno. Quale miglior occasione, per onorare degnamente gli 8 anni di longevità del campionato, se non quella di «proclamare» vincitore un pilota che ha disputato tutte le edizioni del trofeo? Vince quindi il friulano Pietro Corredig, che ha gareggiato con i centododicisti fin dal lontano 1977 e finalmente è riuscito a concretizzare, con la vittoria finale, questo suo lungo inseguimento. Ma la sua affermazione non è stata priva di patemi d'animo; infatti fino alla terz'ultima prova, il rally di Sanremo, tutti avrebbero scommesso che il trionfatore sarebbe stato Gianfranco Lago; ma alcuni errori del piemontese accomunati ad un pizzico di sfortuna, hanno spalancato le porte a Pietro che ha prontamente approfittato della situazione aggiudicandosi il Trofeo con una gara d'anticipo. Significativo il fatto che il friulano ha primeggiato solo nella gara di Sanremo; la sua regolarità stagionale, gli ha comunque permesso di concludere positivamente l'ultimo atto del campionato più prestigioso ed «emblematico» degli anni 70/80.

Una frase raccolta ai bordi delle P.S., scandita a viva voce da uno spettatore,

può così sintetizzare l'insistente agonismo che ha caratterizzato i partecipanti al trofeo e l'idea che si erano fatti di loro gli appassionati: «Ecco, adesso arrivano quei pazzi del Trofeo. Finalmente potremo vedere dei bei numeri».

Fulvio Agrave

In basso a sinistra: Attilio Bettega, primo vincitore del Trofeo nel 1977. In basso: Fabrizio Tabaton successore del trentino nel 1978
(foto Don)



TROFEO FIAT UNO

Finalmente l'ora «X» è scattata, il nuovo trofeo monomarca è stato definitivamente varato e le Fiat Uno 70 di 1300 cc, saranno le «primedonne» del nuovo campionato Rally 1985.

La decisione di scegliere l'utilitaria Fiat, per rinnovare e ringiovanire il trofeo, pare sia una mossa indovinata, visti i contenuti costi di gestione ed il crescente interesse degli automobilisti verso questo tipo di vettura. La Uno 70 verrà venduta ai concorrenti con il 10% di sconto iniziale a cui seguirà un ulteriore sconto del 20% dopo la regolare disputa di 5 gare del trofeo. Verrà messo a disposizione un Kit preparato dall'Abarth ad un prezzo che si aggirerà attorno al milione di lire, e durante la stagione di gare si avrà uno sconto del 30% sull'acquisto dei ricambi.

Il regolamento del nuovo trofeo prevede la disputa di 9 Rally Internazionali, tra cui i 4 Open: Sardegna, Elba, Sicilia, Sanremo, 4 Regioni, Lana, Piancavallo, San Marino, Sestriere. I trofeisti gareggeranno solo sulla distanza di una tappa ed i punteggi ricalcheranno quelli del trofeo A 112: 20 p. al 1°, 15 al 2°, 12 al 3°, 10 al 4°, 8 al 5°, 6 al 6°, 4 al 7°, 3 all'8°, 2 al 9°, ed uno al 10° classificato; saranno aboliti i gironi e saranno validi 6 risultati, sui 9 a disposizione, ci saranno nuovamente speciali classifiche riservate agli Under 23 ed agli equipaggi femminili, che usufruiranno del medesimo punteggio riservato alla classifica assoluta.

Sarà inoltre arricchito il montepremi, che comprenderà complessivamente 250 milioni di lire, che verranno suddivisi tra i vincitori finali e quelli di tappa. La grande innovazione riguarderà l'accesso anche ai piloti prioritari, questa decisione farà certamente discutere, visto che originariamente i trofei monomarca dovrebbero contribuire alla scoperta di nuovi e possibilmente giovani talenti, comunque l'inserimento dei professionisti contribuirà ad una maggiore pubblicità dai mass media, e sicuramente le gare risulteranno arricchite dalla loro esperienza.

Le previsioni per il Trofeo Uno sono rosee, si prevede una massiccia partecipazione ed alcuni nomi «illustri» hanno già fornito la loro adesione, non ci rimane che attendere l'avvio di campionato per verificare se la formula varata dall'Abarth risulterà «vincente». Chi volesse ottenere ulteriori informazioni può rivolgersi presso l'Abarth a Torino in Corso Marche n. 38, telefonando al n. 71721, chiedendo del responsabile sportivo del Trofeo Uno: Daniele Camerana.

F.A.