

Il campionato A 112



Fabrizio Tabaton, il vincitore del Trofeo A-112 Abarth 1978; ha 23 anni ed è iscritto alla scuderia Grifone.

CLASSIFICHE 1978:

ASSOLUTA: 1) TABATON punti 89; 2) CAPONE punti 89; 3) MIRRI punti 83,2; 4) CARINI punti 78; 5) CUNICO punti 66; 6) Comelli; 7) Rabino; 8) Simontacchi; 9) Guggiari; 10) Pelli, seguono altri 33 classificati.

UNDER 23: 1) Capone p. 107; 2) Tabaton p. 103; 3) Cunico p. 97; 4) Rabino p. 84; 5) Vittadini p. 71, 2, seguono altri.

FEMMINILE: 1) BARESI p. 138; 2) Vedovello p. 92; 3) Le Roux p. 40; 4) Tognana p. 36; 5) Boletti p. 29; 4, seguono altre.

Una lotta al secondo

di Gian Paolo Pecoraro

Sono già trascorsi due anni dal giorno in cui, sulle strade della collina torinese, provammo con Giulio Pensi la vettura destinata al nuovo Trofeo A 112 Abarth 70 HP e sono già agli archivi le prime due edizioni di questa manifestazione.

L'edizione 1977 laureò, come tutti ricordano, Bettega e Fusaro, i quali hanno confermato, sulle vetture più potenti affidate loro quest'anno, le buone doti rallistiche dimostrate sulle piccole 70 cavalli.

Nel 1978 si è praticamente lasciato invariato il regolamento; unica novità la «concessione» di rinforzare la scocca della vettura (come avviene nel gruppo 2) al fine di garantire una maggiore durata della macchina (almeno l'intera stagione). Ciò permette ovviamente ai piloti di realizzare una notevole riduzione di spesa. Dal 1978 nel kit Abarth è pertanto compresa anche una traversa di rinforzo, da applicare fra le cupole superiori di alloggiamento degli ammortizzatori anteriori.

Non sono previste importanti modifiche regolamentari per il Campionato A 112 del prossimo anno.

Si discute invece sul numero complessivo delle prove: esso è sceso dalle 15 del 1977 alle 11 del 1978 e dovrebbe, al limite, rimanere invariato, ma assolutamente non aumentare.

Daniele Camerana, attuale responsabile organizzativo di questa manifestazione in seno all'A.S.A., ci ha infatti ricordato che i partecipanti sono «amatori» nel vero senso del termine, cioè studenti o impiegati o liberi professionisti, e pertanto tengono nel dovuto conto sia il lato finanziario della partecipazione sia quello relativo al tempo che le prove e le gare sottraggono alla loro normale attività. Quando, nel pieno della stagione, i rallies si susseguono a distanza di due settimane uno dall'altro, i concorrenti che non hanno liberi i giorni feriali devono dedicarsi alle prove durante il week-end, correre il week-end successivo, tornare a provare quello dopo e così via, ad un ritmo cioè assolutamente non dilettantistico.

Ciò malgrado la media dei partecipanti alle gare è passata da 31 equipaggi nel 1977 a 38 nel 1978, con un massimo di 60 partenti nei rallies di maggiore prestigio.

A questo punto poniamo la domanda banale: siete soddisfatti dell'andamento della manifestazione e dei suoi riflessi promozionali e pubblicitari? «Sì», risponde Camerana, soprattutto perché abbiamo registrato un notevole interesse da parte del pubblico, del pubblico giovane. Le nostre A 112 infatti, che qualcuno ha soprannominato «cavallette» per l'agilità e la maneggevolezza dimostrate, entrano nelle prove speciali dopo la partenza dell'ultimo concorrente «normale»; tutti sappiamo che i numeri alti sono attribuiti alle vetture meno potenti ed ai piloti meno blasonati, per cui il confronto che ne deriva tra costoro e le A 112 è decisamente favorevole a queste ultime, le quali, specie nei percorsi tortuosi e in discesa, fanno registrare ottimi tempi e quindi entusiasmano gli spettatori.»

Si tenga presente che si lotta sempre sul filo dei secondi: a volte un solo secondo divide il vincitore da chi lo segue in classifica; le A 112 sono infatti tutte tecnicamente uguali e quindi agonisticamente equivalenti. Determinante è perciò il pilota, basta un testa-coda (che costi 30" di ritardo) per finire irrimediabilmente fuori classifica.

Al Campionato A 112 manca ancora una cosa: una maggiore partecipazione femminile. Solo sette equipaggi interamente femminili hanno infatti partecipato alle prove del 1978, però alla Abarth si conta molto sul contagio della passione tra il gentil sesso, anche perché la A 112 — non dimentichiamolo — è una vettura che piace molto alle donne.

Gian Paolo Pecoraro





12 - Il Team Aseptogyl femminile italiano che ha partecipato al Tour de Corse.

in ritardo, sono arrivati e che gli permetteranno molto probabilmente di correre da protagonista il prossimo anno.

IL TROFEO 112

Trofeo A 112 anno secondo. Uno sguardo, innanzitutto, agli aiuti ricevuti dai vincitori della prima edizione del Trofeo, e cioè a Bettiga ed a Fusaro. Bettiga ha ricevuto aiuti finanziari che gli hanno permesso di partecipare con alterna fortuna a diverse prove di prestigio con la Stratos. Un bilancio tutto sommato positivo che avrebbe dovuto completarsi in Corsica (Bettiga pilota ufficiale con Vudafieri) ma è rimasto incompiuto per il ritiro avvenuto all'ultima prova speciali mentre era in ottima posizione di classifica. Fusaro, invece, ha corso tutto l'anno con la 131 e, zitto zitto, si è vinto la Mitropa Cup acquisendo un bagaglio di esperienze che gli torneranno utili in un prossimo futuro.

Nel Trofeo A 112 anno secondo successo del genovese Tabaton (ma non avrebbe dovuto essere un trofeo per esprimere nuovi talenti?) e valorizzazione anche per Capone e Mirri. Come premio immediato il trio '78 dell'A 112 ha ottenuto di partecipare, grazie ad una borsa di studio ASA, al rally mondiale d'Inghilterra. Per il prossimo anno agonistico ancora non è stata decisa la loro utilizzazione, che potrebbe anche essere la partecipazione ad alcuni rally di prestigio con la Ritmo.

Tra le donne del Trofeo A 112 conferma della Maurizia Baresi.

LE DONNE ED I RALLY

Soltanto marginalmente le varie Pons, Cambiaghi, Mandelli e Baresi sono entrate nelle cronache dei rally '78. A risvegliare un po' d'interesse sulle donne nei rally ci ha pensato, però, la francese Mouton vincendo a sorpresa il Tour de France con una Fiat 131 Abarth. La Mouton ha confermato poi il suo momento di particolare grazia al Giro d'Italia ed in Corsica. Tra tutte le donne italiane dei rally una si messa in luce in modo particolare, si tratta della milanese Cambiaghi, l'unica che sia riuscita a correre per qualcosa di più della classifica femminile. La Cambiaghi spesso ha lottato per l'assoluto, infischiosene abbastanza di quanto le altre donne dietro di lei stavano facendo.

Nel finale di stagione hanno detto qualcosa anche la Pons e la Mandelli, ma prima di esprimere un giudizio sul loro valore in assoluto attendiamo prove più impegnative, extra classifica femminile. Un discorso a sé merita invece la Baresi che ha corso al risparmio praticamente tutta la stagione del Trofeo A 112, ma che ha dimostrato in Corsica di essere tra le più preparate.

Il clou femminile dei rally s'è verificato in Corsica: per iniziativa dell'Aseptogyl e con la collaborazione della Fiat che ha messo a disposizione alcune 127 preparate, un gruppo di sei donne, tra le quali le nostre Cambiaghi, Baresi e Mandelli, ha misurato le sue forze contro la «crema» del rallyismo mondiale. Com'era logico, è emersa chiara l'abilità della Cambiaghi, ed altrettanto chiara è

stata l'escalation della Baresi. Un po' più sottotono ha corso, invece, la Mandelli, ma è difficile dire se su questa classifica ha pesato di più il valore individuale o la meccanica non ancora del tutto affidabile della 127 rallistica.

L'esperimento Aseptogyl, comunque, dovrebbe continuare anche nel '79, ampliato quanto basta per coinvolgere numerosi altri giovani equipaggi femminili che altrimenti per mancanza di fondi rimarrebbero esclusi dalle competizioni di un certo prestigio.

L'ASA ALL'ESTERO

Si è allargata nel '78 a macchia d'olio l'influenza dei gruppi Fiat e Lancia all'estero. Con macchine del gruppo, infatti, sono stati vinti i campionati nazionali di Francia, Svizzera, Spagna, Finlandia e Grecia; un dominio incontrastato che in futuro molto probabilmente è destinato ad espandersi. Ci risulta, infatti, che è stata «fondata» in Kenia una Scuderia ASA, ed anche in America (vedi precedente notizia di Verini) non si scherza. Anche se la Fiat e la Lancia non parteciperanno più (ma non è ancora detto) ufficialmente al Mondiale del '79, si può star certi che in ogni dove saranno in gara macchine torinesi pronte a portar acqua al mulino dell'Asa.

I RALLY DOMANI

Si sta facendo largo, tra le varie ipotesi di come saranno i rally in futuro, una proposta che parte da Daniele Audetto (cioè dall'ASA) che dovrebbe ridare credibilità ad un Mondiale che è Mondiale soltanto sulla carta. Da un paio d'anni, infatti, si sta assistendo nei rally mondiali al curioso balletto delle astensioni: «non partecipo perché ho già vinto tutto». Discorso, se vogliamo, valido, ma che non può essere considerato valido in eterno. È vero che la Renault Alpine, oppure la Porsche, oppure la Mercedes, in passato hanno vinto tanto (non tutto), ma è altrettanto vero che se si ripresentassero oggi prenderebbero schiaffoni sonori dappertutto.

È ora di finirla con questo gioco e pertanto appoggiamo la proposta ASA alla CSI di impegnare le Case interessate ai rally a partecipare a tutte le prove del Mondiale Rally con almeno un paio di macchine ufficiali. Per il bene dei rally le Case devono superare il timore di ... valorizzare, partecipando, le vittorie degli avversari: quando le Case di renderanno conto che a turno tutte possono beneficiare di questa pubblicità indiretta i rally ridiventano un fatto molto serio, tanto più se anche la TV interverrà in aiuto (in aiuto, sia chiaro, non come padrona) dei rally. È indispensabile, invece, fare quadrato contro le proposte peregrine del presidente della CSI Balestre, il quale sogna per i rally gare in cui tutti gli equipaggi partono alla pari, tutti con le stesse chances di vittoria. A sentirlo il discorso di Balestre è bellissimo; i discorsi utopistici, però, sono belli ma non servono assolutamente per andare avanti.

Gianni Sandri