



DOVEVA ESSERE UN ANNO SENZA ENTUSIASMI: INVECE È CAPITATO DI TUTTO, ANCHE UN MULTI THRILLING FINALE, LA VITTORIA DI MUNARI E L'ESORDIO DEI BABIES A-112



AOSTA esalta il rally-boom

Vanni Fusaro (sopra) e Attilio Bettiga (a fianco) hanno chiuso in bellezza la stagione A 112...

...per il '78 è pronto un esame severo. Fusaro avrà una 131-Jolly, Bettiga una Stratos-Grifone

CHIUSA definitivamente la stagione agonistica con il rally della Val d'Aosta, è tempo di bilanci e di premiazioni. Il 1977 è stato certamente uno degli anni rallysticamente più movimentati, molto di più di quanto si potesse prevedere, e di certo resterà a lungo nella memoria.

Si era incominciato all'insegna delle polemiche: il programma mondiale Fiat annunciato alla natalizia premiazione '76, prevedeva, con i nuovi sponsor Cinzano e OlioFiat, una spietata caccia al titolo mondiale marche. Una caccia che non lasciava spazio a nessuno, nemmeno alla Lancia cui veniva proposta una annata a mezzo servizio che si è conclusa con una « indispensabile », « inevitabile », ovvia », unificazione.

fianco dei piloti appena appena più noti, che si sono cimentati, spuntavano nomi nuovi in esaltante progressione. Alla fine tutti i nodi venivano al pettine e la classifica era meno bugiarda di quanto potesse apparire. Il trio di testa non si discute con Bettiga, Fusaro e Turetta veramente formidabili e già pronti per il «salto di qualità» che per i primi due è arrivato proprio in chiusura ad Aosta, ed in maniera sorprendente solo per chi non

aveva voluto capire niente prima. Nessuna partecipazione ufficiale doveva esserci nel campionato dei rallies internazionali, poi, anche dietro pressione degli organizzatori che hanno necessità di qualche nome per tirare in barca i remi tra le difficoltà economiche in cui navigano, Pregliasco, Verini e Carello hanno movimentato la situazione e, già molto prima del dovuto, Pregliasco e Reisoli vincevano un titolo tricolore premiato con un... appie-

damento, forse inevitabile, ma di certo abbastanza shock.

Con loro si trovava libero da impegni anche l'ex campione europeo Lele Pinto, un pilota sino a qualche tempo fa ricercatissimo da tutti ed ancora in grado di avere un piede tanto pesante da schiacciare la concorrenza. Eppure per lui, come per Pregliasco, nel nuovo stile utilitaristico del superGruppo, non si è trovato il tempo di un annuncio ufficiale e pubblico con il minimo ringraziamento almeno per tutto quello che in questi anni i due hanno dato (ed hanno dato tanto, in vittorie, titoli, e sacrifici personali).

Piloti A 112 a parte, non è stato l'anno delle grandi rivelazioni. Dario Cerrato, medaglia d'oro di AUTOSPRINT, pur non vincendo il Gr. 1, difeso da un ostinato e sempre brillante « Lucky », si è guadagnato il passaggio ufficiale alla Opel per il '78, mentre « Lucky », rivelazione '76, probabilmente non resterà più con le vetture di Conrero anche se nessuno riesce a capirne la vera ragione.

UNITI CONTRO LA CSAI

Ma le polemiche investivano anche i piloti privati, finalmente uniti contro una CSAI che imponeva loro obblighi a catena con una faciloneria perlomeno indegna (nonostante la sotto-commissione rallies, allora, parresse dalla parte di chi correva) ed alla fine un compromesso ed un rinvio significarono, se non altro, che i piloti erano perlomeno riusciti a farsi ascoltare. Poi il via alle gare: un vero boom di partecipazioni indipendentemente che si corressero rallies nazionali o internazionali (per non dire della regolarità).

La Lancia lanciava il primo Trofeo A 112 che si rivelava subito un successo straordinario. A

Classifica finale Trofeo A-112	Clecco	Surbia	Elba	Abbazia	Ses	Giacomo	4 Regioni	Gargano	Campopiano	Piacenza	Romagna	S. Martino	Liguria	S. Rmo	100.000	Trebbio	Amia	Tot. entr.	Tot. mila	
Bettiga	— 60	40	— 60	80	— 60	45	— 32	— 80	— —	457	457									
Fusaro	40	—	—	—	16	— 45	60	20	80	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	261	261	
Turetta - Festa	— 12	(4)	20	24	60	— —	36	(4)	24	30	48	— —	— —	— —	— —	— —	— —	262	254	
Comelli - Laiolo	— 18	—	—	36	40	— 30	30	— 48	20	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	222	222	
Gasole	— —	24	—	—	32	— 38	— 12	— 40	60	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	204	204	
Tabaton	— 45	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—	141	141	
Pelganta-Fornari	— 36	60	— 45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141	141	
Guizzardi-Cianci	— 9	48	15	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	90	90	
Mirri-Mazzanti	— —	—	—	—	—	—	24	—	—	60	4	—	—	—	—	—	—	88	88	
Pelli	— —	—	—	—	8	—	—	24	—	—	12	16	15	12	—	—	—	87	87	
Da Schio	— —	8	—	—	—	—	—	18	—	—	16	—	40	—	—	—	—	82	82	
Dimroci-Perdomi	— —	—	—	—	—	—	—	—	3	6	40	—	8	—	10	—	—	67	67	
Torchio	24	—	—	2	—	—	15	—	—	—	—	2	4	10	8	—	—	65	65	
Baldan-Sabbion	— —	—	—	—	48	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	58	58	
Opizzi-Ledda	— 24	—	—	30	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58	58	

57 punti Facetti-Rizzardi; 55 Gianmarini-Bertola; 38 « Camaleone » Rogano; 37 Orlandini; 36 Baj-Macario-Gavazzi e Perona-Vercellino; 34 Torriani; 32 Riganti-Vitali; 30 Venturelli; 29 Persico-Galvani; 24 Rabino-Neri; 22 Sioli; 20 Capone-Di Noto e Boni-Barbini; 18 Barboni-Gagliardi; 17 Podio-Canova; 16 Battignani-Bruni; Tolfo-Zami e « Maikol » Salvatori; 12 Marianelli-Fiori; Ferraris-Niccodemi; Decio-Frattini e Tacchini; 11 Falcetta-Bardelli; 10 Bolletti-Peverada; 9 Poluzzi-« Manerg »; 8 Bendini-Bendini; 6 Bracco-Zanderighi; Panbianchi-Migliorini e Simontacchi-Perissinotto; 4 Rogano-Consonni; Cola-Poggio e Agostoni-Sesana; 3 De Cesari-Trombi; Perazzi-Costa; Corredig-Corredig; Rebuli-Mantese e Baresi-Meli; 2 Merluzzi-Corrao e Riccomini-Riccomini; 1 Bonino-Berlinger.

NONOSTANTE GLI ATTRITI

A suon di assoluti, due, e di un titolo tricolore bis nel turismo preparato. Federico Ormezzano resterà prima guida delle berline tedesche. E' un fatto significativo perché la sua annata era nata in modo piuttosto critico per certi evidenti attriti con i gestori del potere GM, ma è anche una dimostrazione che se uno riesce

Carlo Cavicchi

CONTINUA A PAGINA 52