AUTOSPRINT ha chiesto al boss della Lancia Cesare Fiorio (a sinistra) di spiegare la sua « formula-giovani »

FIORIO *RISPONDE A 10 DOMANDE SULLA* LEVA-RALLY LANCIA

I migliori con l'A-112 in squadra con Munari

L'annuncio della nascita della cosiddetta « Formula Italia dei rallies », la genialissima idea di Cesare Fiorio (e della Lancia quindi) di far correre assieme in un campionato a parte le A 112 70 HP, è stata appena annunciata e già ha destato tantissimo scalpore tra i piloti privati. Motivi di interesse ce ne sono a iosa. Probabilmente dalla nascita della specialità è questa la prima vera iniziativa di tipo « popolare » capace di raggiungere gli appassionati offrendo loro veramente qualche cosa di più: la possibilità di misurarsi alla pari con gli altri, certi di essere direttamente seguiti da chi « conta » e senza doversi imbarcare in spese assurde. Ora infatti, la scusa (che poi scusa non era) di non avere i mezzi per venire alla ribalta non ci sarà più.

E non ci sarà più nemmeno l'alibi della preparazione perché su vetture Gr. 1 con 70 CV a disposizione il più «furbo», o perlomeno quello che si affiderà al preparatore più noto, potrà disporre al massimo di quei 4-5 CV (ma proprio al massimo) in più, una potenza addirittura ridicola in un rally dove, al contrario della velocità, di occasioni per pareggiare tutto ce ne sono in quantità (e sarà illuminante, per questo, vedere di cosa saranno capaci Munari e soci se veramente faranno qualche uscita dimostrativa...).

Non è più possibile valutare i piloti

Ben venga allora questa iniziativa e speriamo che il Consiglio Esecutivo della CSAI, quando si radunerà in assemblea, non si esibisca in una delle sue tipiche sortite finendo col bocciare gli sforzi una volta tanto tesi verso quelli che fanno veramente attività, privando questo campionato della qualifica tricolore che più di qualsiasi altro gli spetta.

Mossi comunque dalla curiosità della « base rallystica » più che mai in subbuglio, abbiamo chiesto a Cesare Fiorio di spiegarci qualche cosa di più riguardo questa iniziativa e su come è nata:

« L'idea è nata da una esigenza ben precisa. L'impossibilità attuale, cioè, di giudicare con un metro di valutazione valido ed obiettivo, l'effettivo valore dei piloti che praticano più o meno assiduamente l'attività rallystica. In particolare, oggi, i risultati non sono di per sè veritieri, o, perlomeno, non lo sono come in passato. Questo anche perché ad un giovane che comincia si offre solo la possibilità di correre con una vettura molto potente se mai vuole mettersi in luce. Questo è doppiamente negativo sia perché ciò comporta delle difficoltà e dei rischi abbastanza evidenti, sia perché i costi da affrontare sono spesso insuperabili. Il risultato è che si finisce per fare una selezione su una rosa troppo ristretta. In più c'è tutta una esperienza delle formule promozionali in velocità, i cui risultati sono lampanti a testimonianza della validità dell'iniziativa ».

La Fiat tentò una sortita anche pubblicitaria al passato Rally di Montecarlo con due A 112 70 HP affidate a Pianta (foto sopra) e Paganelli, (a destra) Pensi, sarà il «consigliere tecnico» che la Lancia delegherà alle verifiche

Già, ma quanto verrà a costare?

« Pochissimo, l'auto infatti verrà acquistata presso i singoli concessionari e quindi le eventuali trattative sono a livello personale, in più ci sarà un Kit, e non so ancora se lo venderemo noi o l'Abarth, il cui costo pensiamo di limitare attorno alle 300.000 lire al massimo. Le vetture per partecipare al campionato dovranno tutte essere immatricolate dopo il primo novembre di quest'anno ».

Quali saranno le modifiche previste dal kit?

« Sinceramente le stiamo ancora definendo e le comunicheremo non appena saranno decise. Comunque saranno di due tipi: elementi di sicurezza (rollbar e così via) e particolari atti ad aumentarne la robustezza intervenendo su quegli organi che notoriamente cedono di più (collettore, tirante superiore del motore, ecc.) ».

Si è parlato di una colorazione unica per tutte le vetture...

« Anche questo non è ancora detto. Dipenderà dagli sponsor che troveremo per appoggiare l'iniziativa. Vorrà dire che se ne troveremo uno molto grosso che vorrà che le vetture siano viola a pallini gialli, noi le faremo tutte viola a pallini gialli... ».

Le verifiche non perdoneranno

Quali saranno le prospettive per i migliori del campionato?

« Ovvio che i primi classificati verranno seriamente presi in considerazione dal nostro reparto corse, altrimenti non ci sarebbe stata ragione di varare questa iniziativa. Sempre per questi abbiamo avuto dalla CSAI precise garanzie per il loro inserimento nei vari elenchi prioritari. Ma terremo gli occhi ben aperti anche sui singoli risultati perché non ci dovrà scappare l'elemento che farà solo quattro corse ma, mettiamo, finendole tutte quante al primo posto! ».

E' vero che verranno Munari e soci a correre?

« Noi abbiamo previsto questa possibilità nel regolamento, sempre con la clausola che tutti gli appartenenti a qualsiasi elenco prioritario (salvo il secondo dei nazionali) non potranno mai togliere punti e premi agli altri. Noi ci abbiamo pensato soprattutto nel caso che all'inizio ci sia poca gente, tanto per pubblicizzare un poco la faccenda. Lampinen ad esempio è quasi certo che farà il Rally di Montecarlo con una 70 CV ».

Anche all'estero ci sarà qualche cosa di simile?

« Per il '77 certamente no, poi si vedrà in seguito, se la formula avrà molto successo ».

Chi curerà l'assistenza sui campi di gara?

« Noi manderemo sempre un furgone o due con pezzi e uomini, ma è chiaro che se l'affluenza sarà quella che si spera non

saranno sufficienti. Anche per questo, quindi, abbiamo messo in palio un premio, a fine anno, per i migliori preparatori. Di tutto comunque si occuperà (presumibilmente) Pensi, che è il nostro tecnico per le Autobianchi. Lui darà anche consigli ed affiancherà i commissari sportivi e tecnici che di volta in volta saranno alle gare. Le verifiche, infatti, saranno d'obbligo in ogni rally e le penalizzazioni saranno pesantissime, tant'è vero che chi verrà colto in fallo perderà ogni diritto ai premi e verrà depennato dalla classifica del campionato ».

Ci saranno sconti speciali per i ricambi?

« No, assolutamente no. Questo perché non è stato possibile trovare un accordo utile a tutti. Infatti sarebbe stato possibile soltanto averlo presso le filiali, che sono quattro in tutta Italia, e pertanto ci sarebbe stata gente avvantaggiata ed altri costretti a veri tour de force per fruirne ».

E per le gomme come ci si regolerà?

« Le vetture dovranno montare tutte la stessa gomma di primo equipaggiamento, sostituendola, eventualmente, con una tipo M+S. Entrambe queste coperture saranno di marca, tipo e dimensioni segnate nel regolamento e non saranno ammesse deroghe di alcun genere ».

Il colloquio con Fiorio è momentaneamente concluso. Lo si riaprirà non appena usciranno le ultime precisazioni regolamentari, comunque c'è già sufficiente sostanza per far contenti i « piccolini ». Proprio quando non si credeva più in un vero rilancio economico dei rallies, questa iniziativa ha portato qualche cosa di più di una boccata di ossigeno: la speranza di pescare dei nuovi Munari proprio nelle sempre dimenticate retrovie.

Carlo Cavicchi

Un embrione, almeno all'occhio, di quello che avverrà nei rallies del '77 lo si è già avuto a Montecarlo con le A 112 70 HP della scuderia francese Aseptogyl (sopra in una assistenza). Già quest'anno in Italia le « piccole » torinesi (sotto) hanno avuto un grosso successo (fotocolor CAVICCHI)

Palestra monomarca

Siamo nell'autunno inoltrato del 1976 e sta per nascere qualcosa di storico nel mondo dei rally italiani. È il Trofeo A112 che pochi mesi più tardi inizierà la propria avventura con Attilio Bettega che andrà a vincere la prima edizione del monomarca costruendosi una carriera da ufficiale in casa Fiat. In questa intervista concessa a Carlo Cavicchi, Cesare Fiorio anticipa lo spirito guida del trofeo, la prima vera e propria iniziativa popolare nello Stivale del controsterzo. Nasce così uno dei monomarca più amati e frequentati da piloti. È una vera palestra dove si cimenteranno in tanti. L'anticipazione fatta da Autosprint in quei giorni farà venire l'acquolina in bocca a molti. Il Trofeo A112 si correrà in coda ai rally del Cir dal 1977 al 1984: saranno sette stagioni di altissimo livello. ●

da **As n. 45**
9 novembre 1976