AUTOSPRINT anno 1981

L. 5000

Supplemento ad AUTOSPRINT n. 1/82
Spedizione in abbonamento post. Gr. II

Non tutto nero il panorama italiano

ECORSECORSECORSECORSECORSECORS

RSECORSECORSECORSECORSECORSECORSECORSECORSECORSECORSECORSECORSECORSECORSECORSEC

Gioia di ri-vivere

È stata anche – quella '81 – la stagione tricolore della Opel, di Conrero, di Vudafieri... dei chiodi

Tony-Rudy e l'Ascona 400 di Conrero, il preparatore che ha potuto assaporare per la prima volta la gioia della conquista del titolo italiano rally

Tony-Rudy and their Ascona 400 Conrero, the tuner who could for the first time savour the joy of gaining the Italian Rally Championship title

L'anno di Tony

L'anno di Tony

A sinistra, **il rivale di sempre di Tony: Vudafieri (al Costa Smeralda).** Sopra, **Ormezzano, un bu Sanremo e qualche buono spunto, ma troppo p per un pilota del suo calibro.** Sotto, **Pregliasco, ovvero «chi ha il pane non ha i denti» e il buon Mauro non ha avuto nell'81 la possibilità di esprimersi al meglio.** A destra, **Cunico con la Fie**

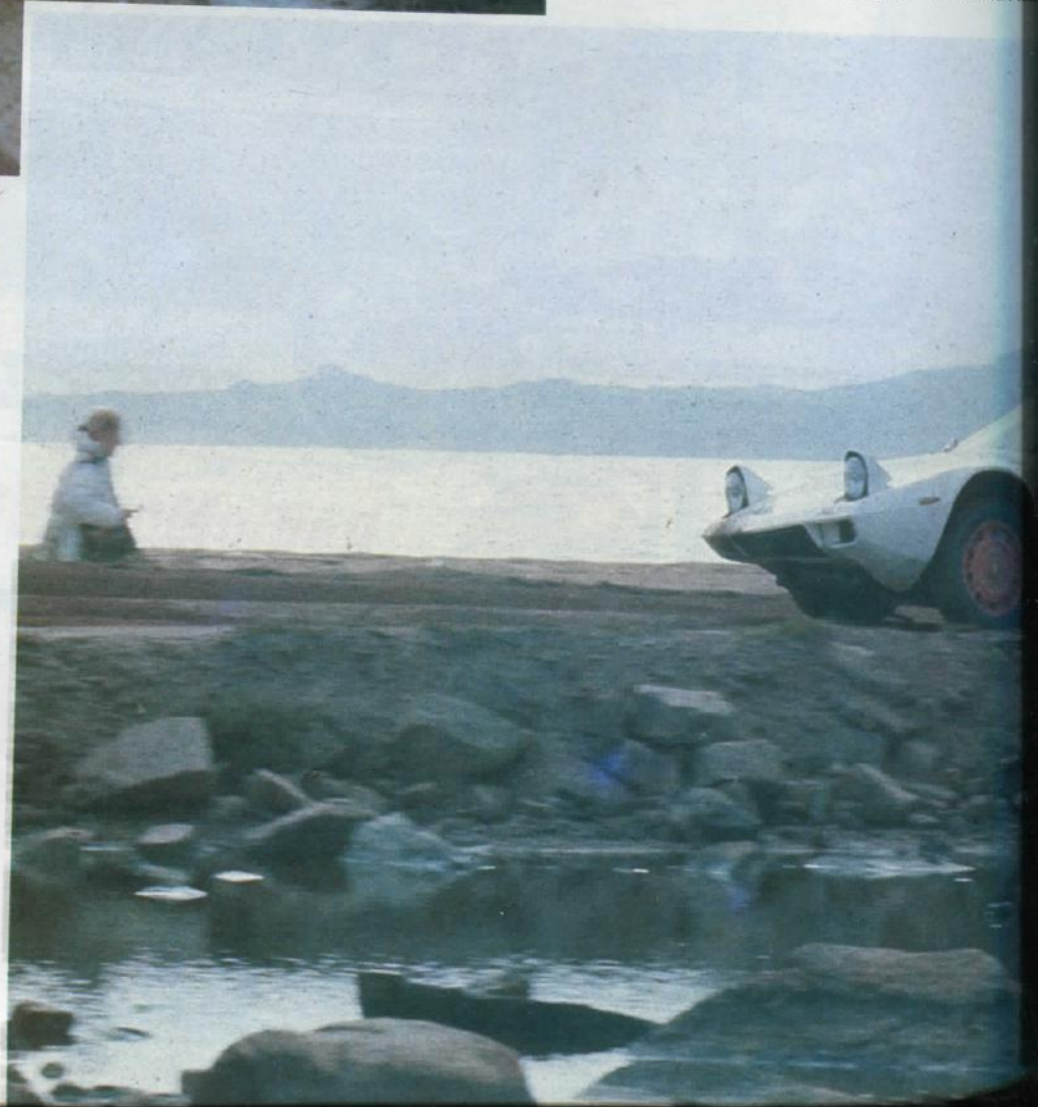
Nel bene e nel male, i protagonisti del rallismo italiano, le «primedonne», sono sempre loro, Tony e Vudafieri. È un dualismo autentico, a volte esasperato che, nella stagione scorsa ha finito per generare i propositi bellicosi e distruttivi in alcuni loro sostenitori i quali, nel finale, sono riusciti a minare l'interesse di un campionato che, nella prima parte, aveva offerto spunti tecnici piacevoli e tanto spettacolo. Nel bene e nel male, dicevamo, perché da anni i due veneti sono e rappresentano il vertice della specialità nel nostro paese – Bettega a parte – e da anni si litigano la leadership tricolore.

È una lotta tra titani, spalleggiati dalle più grosse case automobilistiche, Opel e Fiat, assistiti da validissimi adetti ai lavori, Conrero e Ballestrieri il primo, Bortoletto e Silecchia il secondo, e coadiuvati, in squadra, da grossi specialisti. Un colpo uno, una risposta l'altro: si va avanti così. Quest'anno ha vinto Tony in coppia con Rudy, riconosciuto come il più forte copilota italiano, mentre Vudafieri e Bernacchini, già titolati europei, si sono piazzati alle loro spalle.

Certo, in più di una occasione Tony e Vuda hanno trovato pane per i loro denti, soprattutto in un anno, latore, se Dio vuole, di grosse soddisfazioni per il rallismo italiano; soddisfazioni che si chiamano Biasion e Cinotto, che fanno capo anche a tipi come Lucky, Tognana, Cunico, Cerrato.

Alla base del loro successo ci sono alcune qualità fondamentali che in Tony e Vudafieri si esprimono al

SEGUE A
PAGINA 121



t. Tony's eternal rival: Vudafieri (at Costa
eralda). **Above**, Ormezzano, a good San Remo
d some good preformances but not enough
a driver of his calibre. **Below**, Pregliasco,
rather, «who has bread doesn't have teeth»,
uro did not have the opportunity to show
best in 1981. **Right**, Cunico with the Fiesta

ICOLORE
LLY

'anno di Tony

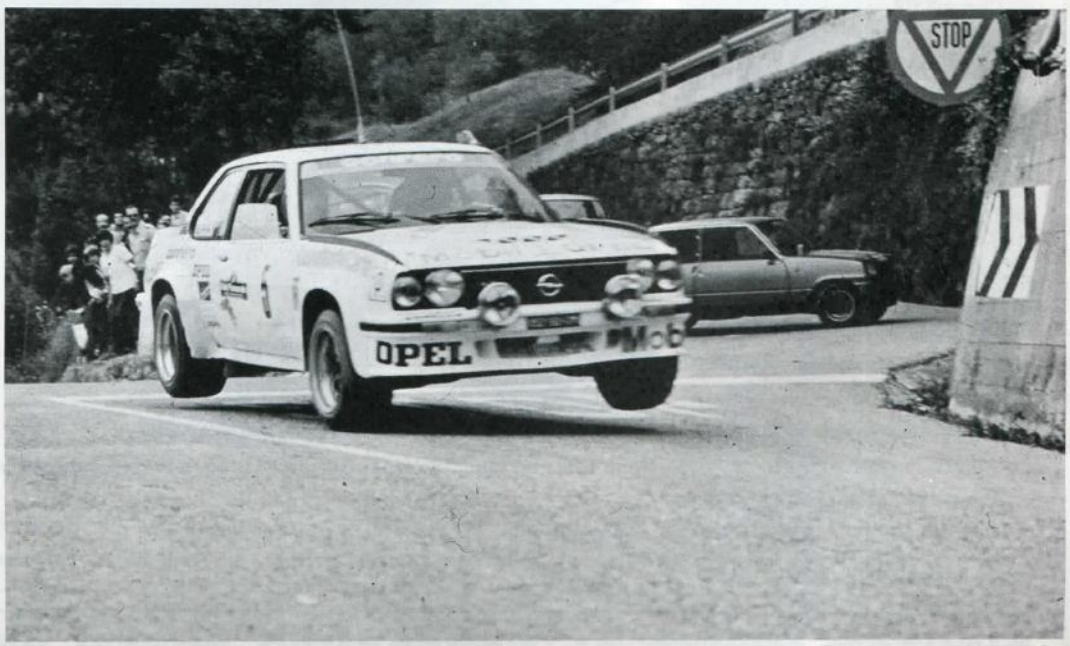
SEGUE DA
PAGINA 119

simo: ottica ambiziosa, dosaggio sapiente delle
prie forze, grande conoscenza dei tracciati, indi-
sse qualità tecniche e tante altre pappine che ab-
no già elencato.
utogestirsi una carriera, per loro, abituati agli
cchi morali e psicologici è diventato imperativo
gorico. Ci sono riusciti stupendamente, bisogna
etterlo, e la crescita del livello qualitativo del
taliano porta anche la loro firma. Hanno fatto il
empo: dicono i detrattori, ma da quando in qua
gerarchia dei valori chi è in alto cede sponta-
nente il suo posto? Di loro le cronache hanno an-
bisogno (non però quelle che con lo sport cen-
come il classico cacio con i maccheroni) pro-
perché la gente si nutre dei personaggi carisma-
Tony e Vuda di magnetismo ne hanno da ven-
I loro nomi sono una sicurezza. Solamente un
e» allo interno delle loro rispettive marche po-
e destabilizzarli.
alizzati annessi e connessi, salta fuori che ben
i sono quei piloti che hanno concorso al titolo. In
o luogo Attilio Bettega. Maturo per andare a fare
ta di consensi addirittura nel mondiale, il tren-
con l'aria di casa nostra si è espresso al meglio
nente al Ciocco. Un po' poco per chi è già una
rità. Quella continuità che è la carta in più in
o al duo Tony-Vudafieri, a lui continua a fare di-
La sua prestazione non proprio lucente è la di-
conseguenza anche della macchina, la Fiat 131,
quest'anno ha segnato il passo in maniera ine-
ccabile: «Se vuoi stare al pari delle Opel con la
devi rischiare oltremodo e in queste condizioni
e di brutto fa parte del gioco» va dicendo Mauri-
erissinot, tra l'altro proprio il coequipier di Bet-
che di queste cosette ne sa. Nella «caduta degli
che ha toccato la Fiat, solo Vudafieri sembra es-
e uscito indenne. Detto di Bettega, anche Tonino
ana deve recriminare. Proprio lui che nel finale
gione stava ribaltando una situazione insostenibile
dopo l'abbrivio piuttosto incoraggiante è stato
cato dalla «sala dei bottoni» in Corso Marche.
ato, perché Tognana era sulla strada buona per
ersi quelle soddisfazioni che per lui sono adesso
niodo fisso. Nella moria tecnico-umana targata

SEGUE A
PAGINA 123

Sopra, **Presotto, con la Escort, al Sanremo.** A sinistra, **Tognana (a Biella) ha avuto un ottimo inizio di stagione, poi è stato incredibilmente «appiedato».** A fianco, **Gerbino ha trovato sulla sua strada Ricci e Ormezzano che gli hanno impedito di puntare al titolo tricolore gr. 2 (nella foto al Piancavallo).** Sotto, **Lucky e Penariol, tanta potenza, malamente ripartita e subordinata ai giochi di squadra Opel**

Above, Presotto with the Escort at San Remo. **Left**, Tognana (at Biella) had an extremely good early season, then he was incredibly left without a car. **Beside**, Gerbino found Ricci and Ormezzano on his way, who prevented him from pointing at the G2 National title (in the photo at Piancavallo). **Below**, Lucky and Penariol, a lot of power badly distributed and subordinated to the Opel team



TRICOLORE RALLY

L'anno di Tony

SEGUE DA PAGINA 121

Fiat chi non avrà una prova d'appello è Dario Cerrato, anche lui sacrificato sull'altare di quella che ormai è una monomania della nostra maggiore casa: volere subito tutto e presto. Secondo uomo Opel ma carta vincente doveva esserlo Lucky. Il vicentino una volta presa la mano con la vettura nuova ha sempre fatto spiccare tempi al vertice ma, come un timbro che si porta appresso, la discontinuità, continua a giocargli brutti scherzi. Inoltre ha dovuto assogettarsi agli ordini di squadra – e qui si vede la professionalità del ragazzo – che ad un certo punto individuavano in Tony l'uomo da legittimare. Con la Stratos blasonata, Tabaton veniva indicato alla vigilia come un potenziale vincitore. Il ragazzo le qualità le ha ma non le sa ancora dosare. A Saluzzo, dove ha saputo amministrarsi, si è reso conto quale deve essere la sua tattica futura. Quando Mauro Pregliasco è salito sulla Ferrari-Michelotto un brivido gli è corso lungo tutta la schiena. Ha abbrancato il volante ed è andato al 4 Regioni. Solo Andruet è riuscito ad andare più forte. Dopo tutto è rimasto a livello di intenzioni e la mancanza di una macchina per correre gli ha tarpato le ali.

E le rivelazioni: Massimo Biasion, vicentino, 23 anni e Michele Cinotto, torinese, 22 anni. A vedere ciò che hanno saputo dare nella stagione ultimata possono godere di un credito illimitato. Biasion già si era presentato nel primo atto stagionale, la Targa Florio, quando al termine della prima tappa ha lasciato tutti a bocca aperta nel constatare che era lui davanti a tutti. Un exploit! Avranno pensato gli spocchiosi. Un exploit che si è protratto per tutto l'anno consacrando definitivamente il giovane che ha dalla simpatia la sua carica energetica. Non ha certo denunciato la presumibile sudditanza psicologica nonostante gli estremi ci fossero: per la prima volta su un gruppo 4 e doversela vedere con dei compagni come Tony e Lucky creerebbe problemi a tutti ma non a lui. I risultati sono la miglior presentazione di un potenziale non ancora totalmente espresso. Su Cinotto non molti contavano. La Audi Quattro è macchina scorbutica con sollecitazioni tutte particolari. Il «trasbordo» da una piccola A 112 a quel mostro di potenza non poteva avvenire che con conseguenti traumi multipli. Al contrario per Cinotto si è trattato di prendere appena un po' di confidenza per circondarsi subito di estimatori. Qualcuno blatera: «Ma con quella macchina lì vincerebbe chiunque!»? Ignoratelo o mettetegli sotto gli occhi i tempi del Sanremo. Non parole ma fatti!

Tecnicamente una spanna davanti a tutti, la Ferrari-Michelotto è stata giudicata unanimamente la tura «ammazza-rally», l'eredità della Stratos non che essere sua. Gloria quindi a Giuliano Miche che nel silenzio della sua officina padovana ha cr un gioiello che dovrebbe solo esporre, da non care ma da estasiare. Tutti i piloti che ci sono hanno lottato per la vittoria in più circostanze. Ad tutti la vogliono per darsi quella incipriata di nu che la 308 GTB ha portato come un refolo nel ci del rally. Non da meno la Audi Quattro, che però ha il fascino, il carisma del cavallino rampante. quelle quattro ruote motrici ad artigliare il traccia paura a tutti. Ora che Cinotto ne ha sviscerato le lità con tempi sorprendenti, anche al cospetto l'élite mondiale, sarà con la Ferrari un duello smico.

Ed ora i chiodi, da più parti indicati come i veri tagonisti della stagione, partoriti da chissà q mente bacata hanno fatto il bello e il cattivo te assurgendo a veri e propri giudici di corsa.

Uno degli spunti tecnici più rilevanti della stagione '81, è stato il dominio in gruppo 1 del romagnolo Bruno Bentivogli che con la Escort ha messo sempre in fila gli avversari

One of the most remarkable technical aspects of the 1981 season was the domination of Bruno Bentivogli f Romagna in G1, who always tought his opposition lessons with his Escort

casoli elio
officina edera

C.so Sempione, 94
Milano - Tel. 3185909 - 381785

HI-FI AUTO: PROFESSIONALITA' E TECNOLOGIA DA CASOLI

Autoradio, booster, casse acustiche, antenne, condizionatori, alzacristalli elettrici e antifurti. Districarsi in un mondo elettronico così complesso è quasi un'impresa titanica. Per fortuna ci sono installatori molto competenti che aiutano il Cliente nella personalizzazione della propria automobile. Elio Casoli, che ha a disposizione una fornitissima officina con personale altamente specializzato, è in grado di offrire un servizio che pochi sulla piazza di Milano riescono a dare. La specializzazione di Casoli, che segue costantemente ogni lavoro, è comunque nei sistemi di alta fedeltà per macchina. Le ditte rappresentate sono molte e fra queste fanno spicco la Blaupunkt e la Pioneer. Esiste anche la possibilità, derivata dall'esperienza, di « nascondere » nella carrozzeria o nel cruscotto dell'automobile tutti i componenti dell'HI-FI car Altro punto di forza è l'antifurto: Casoli ne ha montati a migliaia e, pur affermando che nessu antifurto è in grado di render sicura l'automobile, ne install di così sofisticati che quanto meno scoraggiano l'eventual ladro. Il condizionatore e alzacristalli elettrico, conosciu ti alla grossa utenza sino a po co fa, trovano in Casoli, ch già li trattava da anni, un'e sperto installatore. Dulcis i fondo, se l'auto viene tratte nuta per un periodo di tempo relativamente lungo, Casol mette a disposizione per i suo più affezionati Clienti, un'au tovettura sino al rilascio della propria. Tutta questa serietà garanzia ed organizzazione, confermano il fatto che Casol sia uno dei più quotati installatori di Milano e provincia

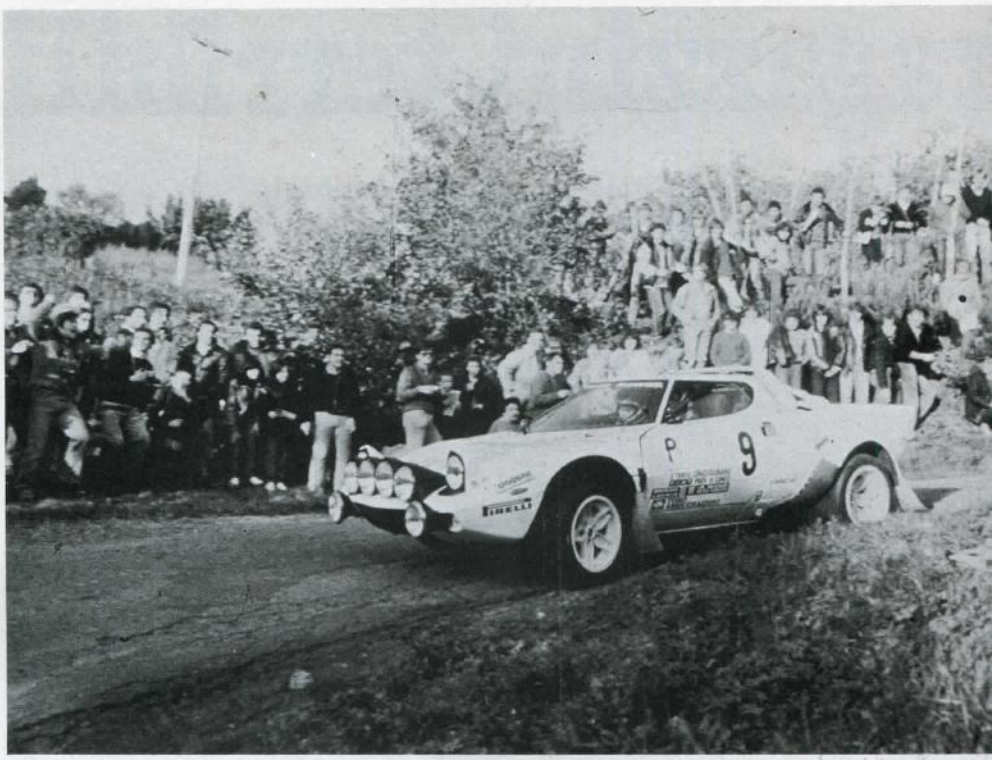
Nella foto: un impianto HI-FI CLARION installato da Casoli su una BMW 323i

PIONEER, INVITO AL CONFRONTO PREZZI SUI SISTEMI HI-FI CAR

erano in grado di decidere chi dovesse vincere. Purtroppo queste creature sono i figli degeneri della specialità. I rally hanno sempre più seguito e una popolarità ormai oceanica: dall'idolatrare al fanatismo la strada è breve. Lo insegnano sport con seguito ben più vasto dei rally. Estirpare l'erba gramigna dall'orto vuol dire prendere chiaramente posizione, correre ai ripari finché si è in tempo.

Che i gruppi due siano ormai macchine che in particolari percorsi, leggi sterrati, occupano stabilmente le prime posizioni delle classifiche assolute lo si è notato particolarmente quest'anno, grazie ad un parco piloti prim'ordine. Ormezzano e Ricci con le Talbot della AST, Capone con la Ritmo del Jolly Club avvicendata sporadicamente anche da Bettega hanno creato quel qualcosa in più che è servito a dare gusto ad un campionato più che mai seguito ed interessante. L'hanno fatta da padroni Ormezzano e Ricci (transfuga dalla velocità) con l'apporto di marca dell'eclettico Gerbino e il tutto si è armonizzato in una ulteriore conferma della bontà di vedute Talbot. Per Capone un'altra impresa di forza. Ora che è da assoluto sarebbe ora di dargli un gruppo 4 per tastargli il polso. Nel gruppo uno non c'è stata praticamente lotta con Bentivogli irragiungibile in virtù di una solida esperienza e di una macchina, la Escort preparata da Repetto, nettamente davanti alle Ascona di Zanetti (Carenini) che si è preso le giuste rivincite sugli sterrati e di Bigo (Conrero) troppo sfortunato nelle prime corse. Gruppo tre inesistente con Rossi a passeggio visto che gli altri, bontà loro, non erano intenzionati a fare più di qualche corsa.

Testo di **GIOVANNI BERTIZZOLO**
Foto di **ATTUALFOTO, PHOTO 4, FOTOPRESS, COCKPIT**



Un finale di stagione entusiasmante ha supplito ad un abbrivio in sordina, in tal modo, Fabrizio Tabaton (con la Stratos a Saluzzo) ha ritrovato la sua collocazione nel panorama rallistico italian

An exciting end of season made up for a modest start off, in this way, Fabrizio Tabaton (with his Stratos at Saluzzo) regained his place in the Italian rally panorama in 1981

CANONICA
FONDMETAL

RUOTE TURISMO E COMPETIZIONE

CANONICA
RALLY 1 M+S

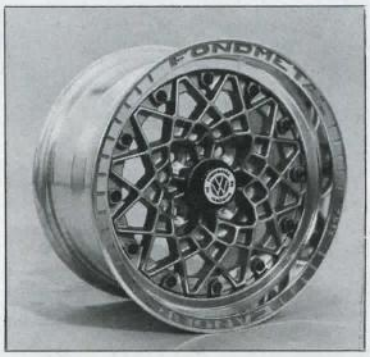
- ☐ Pneumatico speciale da neve, fango e sterrato. Rinnovato da tallone a tallone.
- ☐ Disegno e mescola speciale. Nato dai rally, studiato per garantire la massima trazione, con scarico laterale per espulsione di neve o fango.
- ☐ Ha ottenuto successi in tutto il mondo in più competizioni.

disponibili nelle seguenti misure:

135	×	13	possibilità di chiodatura	fino a	210	chiodi	da	11
145	×	13	possibilità di chiodatura	fino a	210	chiodi	da	11
155	×	13	possibilità di chiodatura	fino a	248	chiodi	da	12
165	×	13	possibilità di chiodatura	fino a	214	chiodi	da	12
165	×	14	possibilità di chiodatura	fino a	312	chiodi	da	12
175	×	14	possibilità di chiodatura	fino a	324	chiodi	da	12

dall'esperienza dei Rally..... i pneumatici per la vostra sicurezza.

In vendita presso i migliori gommisti in Italia



CANORALLY GT 5 - 4 fori
scomponibile in 2 pezzi
per tutte le auto
italiane e straniere
Misure:
5 × 13 - 5½ × 13 - 6 × 13
7 × 13 - 5½ × 14 - 6 × 14
6 × 15
TR 135 x 365
TR 150 x 340

TURBO S - 4 fori
6 × 13 6 × 14
adattabili a:
Fiat 131 - 132 - Argenta
Ritmo - Fuego - R20 diesel
Alfetta - Giulietta -
Alfasud - Audi 80 - Audi
coupè - Golf GTI - Lancia
Beta - Delta - Opel
Rekord - Ascona - Kadett
Escort ecc.

Foto WHITE and BLACK -