AUTOSPRINT anno

L. 5000

Supplemento ad AUTOSPRINT n. 1/83
Spedizione in abbonamento post. Gr. II

SIGNORI, SI RICOMINCIA DA TRE

Dopo anni di dualismo Tony-Vudafieri, il campionato italiano rally internazionali ha, finalmente, vissuto una stagione all'insegna dei nomi nuovi, una stagione combattuta fino all'ultimo, una stagione ricca di protagonisti.

I pronostici di inizio stagione parlavano della Ferrari di Tognana-De Antoni, della Audi Quattro di Cinotto-Radaelli, della Opel Ascona di «Lucky»-Penariol. Di questi solo Tognana e De Antoni hanno confermato la tesi di chi puntava su di loro, mentre sia Cinotto che «Lucky» (divenuto da metà stagione soltanto Gigi Battistolli, per motivi scaramantici) dovevano uscire di scena matematicamente con largo anticipo sulla conclusione del campionato.

Tonino Tognana, il giovane manager trevigiano in coppia con il laureando (in medicina) Massimo De Antoni, si è subito fatto notare vincendo la prima gara di campionato in Sicilia, poi, attraverso alterne fortune, ovvero qualche rottura meccanica, una inspiegabile uscita di strada a pochi chilometri dal traguardo del rally della Lana, ed alcuni cedimenti fisici dovuti ad un principio di ulcera, si è sempre mantenuto in lizza per il titolo. Una conferma della competitività della Ferrari 308 GTB, nata da un «bricolage» del bravissimo Michelotto, ma anche una conferma che Tognana è pilota brillante, un pilota che però, purtroppo, ai rally non potrà mai consacrarsi come professionista, lui che è destinato a reggere le redini di una solida struttura industriale.

Fin dalla «Targa Florio» diretto avversario di Tognana è stato Fabrizio Tabaton che, abbandonata definitivamente quella Fiat 131 sulla quale non ha mai saputo esprimersi al meglio, è tornato al volante della Lancia Stratos. Che Tabaton e la Stratos fossero «la coppia più bella del mondo» non è mai stato un mistero per nessuno. Il farmacista genovese necessitava però di una conferma che smentisse la propria fama di pilota dall'incidente troppo facile. Una conferma che non c'è stata in Sicilia, dove un'uscita di strada sulla prova speciale che meglio conosce al mondo lo toglieva dal

Non soltanto in campo europeo, ma anche in Italia il dualismo degli anni passati non è stato accettato; anzi si è arrivati a un pluralismo di ruoli che ha offerto incertezza ed emozioni alla sfida per il titolo. Dopo un inizio caratterizzato dal continuo passaggio delle consegne al vertice della classifica, il campionato ha assunto una fisionomia ben definita con Tabaton, Tognana e Biasion a lottare sino alla fine per il successo

Testo di
Roberta Gremignani
Foto di
Ancar, Bishop

A sin., **la Stratos, con Tabaton, protagonista della prima parte della stagione.** Sopra, **Ormezzano, autentico «tiranno» in gruppo 2. E,** in alto, **Bentivogli, che ha «regalato» all'Alfa il titolo di gruppo N** (Bishop)

Left, the Stratos with Tabaton was the main contender of the early part of the season. **Above,** Ormezzano: a real «tyrant» in Gp 2. **On top**, Bentivogli who presented Alfa with the Gp N title

comando della gara, ma una conferma è venuta nelle gare successive. In Sardegna, sulla terra (fondo che si pensava non gli fosse gradito: Tabaton si piazza secondo mentre «Tony», guidando oltre i limiti per reggere il suo passo, esce di strada. All'Elba, a dispetto dei pronostici che danno favorita l' Audi Quattro, sul podio salgono Tabaton-Tedeschini. È la stagione che sancisce la maturità del pilota che più di ogni altro è nel cuore di Cesare Fiorio; la stagione che gli permette di meritare la Lancia Martini ufficiale e di lanciarsi verso un futuro fuori dai confini d'Italia.

Accanto a Tognana e Tabaton, protagonista del campionato italiano fino alle sue ultime battute è stato Miki Biasion il giovane di casa Opel sacrificato al «4 Regioni» per permettere a «Tony» di aumentare il suo punteggio nel campionato europeo, che ha comunque saputo rimanere fra i protagonisti ed a Saluzzo, in un contesto estremamente impegnativo (nebbia e pioggia torrenziale) si è imposto all'attenzione generale con una guida oltre i limiti ma estremamente veloce e, a quanto hanno mostrato i fatti, affidabile. Biasion-Siviero hanno forse pagato lo scotto del programma «differenziato» della G.M. Italia che, impegnata sul fronte europeo, ha un poco trascurato, a metà stagione, le proprie ambizioni nel campionato italiano. un discorso che può valere anche per Battistolli-Penariol i quali, dopo un inizio di stagione brillante, si sono scontrati con la sfortuna che da sempre perseguita il simpatico pilota vicentino e con le decisioni dei loro superiori che li hanno appiedati al rally di Sanremo. Pur con una stagione aliena da risultati continuativi, Gigi Battistolli rimane agli occhi di tutti uno dei più veloci piloti italiani.

Fra i protagonisti mancati il numero uno è senz'altro Michele Cinotto che, dopo lo stop dell'Elba dovuto ad un errore di guida, ha poi pagato la scarsa affidabilità della Audi Quattro preparata in Inghilterra da David Sutton. E dire che all'indomani del rally Costa Smeralda, i boss dell'Audi Sport decisero di sostituire il preparatore austriaco Ogriseek con il più esperto Sutton proprio come «regalo» per Cinotto-Radaelli che, vincendo il rally sardo, si erano portati in testa al campionato italiano.

Se Cinotto fu il nuovo nome dell' 81, la stagione '82 si è mostrata avara di «giovani comete». Il vincitore del trofeo A112 Paolo Fabbri non ha potuto esprimersi al meglio, sia per la poca esperienza che lo ha portato ad uscire di strada diverse volte, sia per i limiti della propria Ritmo. Di lui non si può che ripetere quanto dicevano negli anni passati di Carlo Capone ed il fatto che il torinese, giunto finalmente ad un volante ufficiale e con una buona esperienza in dote, abbia conquistato quest'anno il campionato gruppo A, fa ben sperare anche per Fabbri, sempre che pure per il romagnolo vi sia una precisa volontà (a Torino) di aiutare economicamente la sua ascesa. Mentre la vittoria di Capone-Pirollo in gruppo A era praticamente scontata fin dall'inizio stagione, con unico avversario di rilievo il gentleman torinese Gerbino al volante di una vetusta Kadett privata, il gruppo N ha offerto grandi battaglie fino a tre gare dal termine. Bruno Bentivogli, affiancato a turno da Valbonetti ed Evangelisti,

SIGNORI, SI RICOMINCIA DA TRE

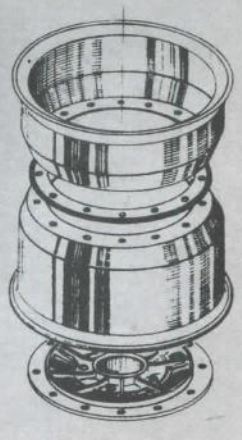
Le due Opel Ascona ufficiali impegnate nel «tricolore»: in alto, quella di «Lucky»; sopra, la vettura di Biasion al Targa Florio, rally nel quale si è imposto Tognana — con la Ferrari 308 GTB — anch'egli figura di primissimo piano nell'82

The two works Opel Ascona in action in the national series: **top**, «Lucky»'s car; **above**, Biasion's car at Targa Florio, a rally won by Tognana in his Ferrari 308 GTB; he, too, is among the heros of 1982

ha avuto la meglio, con l'Alfetta GTV 6 della scuderia «Tre Gazzelle» contro le Ford ufficiali di Pregliasco-Bartolich e Carrotta-Gattuccio e contro la Ritmo di Cunico-Cresto. Una prestazione notevole per il vincitore del campionato gruppo 1 della passata stagione che così si è vendicato della Ford che, a fine '81, lo aveva lasciato a piedi per nulla riconoscente del titolo da lui vinto in veste privata.

Sempre con i colori della «Tre Gazzelle», Gabriele Noberasco si è fatto notare durante la stagione come «il privato più veloce», il che gli è valso la considerazione di diverse squadre ufficiali. Scontato il successo in gruppo 2 della Talbot di Ormezzano-Berro i quali, a un certo punto della stagione si sono trovati in testa al campionato italiano, ci si aspettava maggiore battaglia fra le donne, ma Isabella Bignardi-Luisa Zumelli, favorite ad inizio stagione con la Stratos, dopo aver visto il traguardo in Costa Smeralda hanno collezionato le più incredibili rotture meccaniche. Il campionato è andato ad Antonella Mandelli e Fiorella Maggi. Alle loro spalle due giovanissime che hanno confermato il proprio ruolo di future promesse: Paola Alberti-Michela Cressi. □

RUOTE
NORI
CERCHI SCOMPONIBILI



DISPONIBILI
NELLE MISURE:
13" - 14" - 15" - 16"
TRX 365-390