

Un dubbio-regolarità fa ombra al campione autocross Rösel e lascia sperare italiani e cechi per l'85

Dario Converso

Con una Porsche preparata in casa, il tedesco Derber ha vinto lo scorso anno la seconda divisione dell'autocross europeo, ma quest'anno potrebbe ritirarsi. Sotto, per il sesto anno consecutivo Willy Rösel si è riconfermato campione

PER IL SESTO anno consecutivo nell'84 il tedesco Willy Rösel si è aggiudicato il Campionato europeo di autocross. Ma, a differenza delle edizioni precedenti, il pilota germanico non è stato il dominatore assoluto del Campionato continentale del cross automobilistico. Ancor più degli anni passati, Willy Rösel si è trovato di fronte i sempre più combattivi cecoslovacchi della squadra nazionale: Havel, Uher, Bartos e Krestan. Ed anche i «nostri» Angelo Valfredini, Luigi Susan, Maccarinelli, Tamburini e Tringali, hanno dato del filo da torcere al campionissimo tedesco, ed agli altri protagonisti dell'euroautocross. Tant'è che lo stesso iridato è dovuto passare dal collaudato prototipo tubolare mosso da un motore Audi 2.200 (usato nelle scorse edizioni) al più potente Porsche, per avere a disposizione più cavalli, alla ricerca di sempre maggior potenza, vista la tanta concorrenza in campo. Ma la novità assoluta è stata la scoperta - nelle verifiche post-gara a Vaccarino - di un meccanismo, che permetteva a

Rösel di azionare i freni posteriori indipendentemente; un vero e proprio autobloccante manuale regolabile, con il pilota che frenava così la ruota posteriore interna, sterzando con quella esterna. Un dispositivo ovviamente vietato dal regolamento tecnico internazionale. Ma il numero uno dell'euroautocross non permetteva che gli si toccasse il suo prototipo, e così Willy Rösel è stato squalificato, lasciando tutti in un dubbio atletico sulla regolarità della sua vettura. Certo è che da Vaccarino in poi Willy non ha più usato il suo «infernale» meccanismo e di vittorie per lui non si è più



fotocolors TIESSE

il marchingegno

parlato. L'equazione sulla sua indiscussa superiorità pare quindi sia stata risolta, e per l'85 il titolo per cechi ed italiani sembra proprio a portata di mano...

Dicevamo della sempre maggior concorrenza, a più alto livello, dei piloti d'oltrecortina. Rösel a parte infatti, la classifica della terza divisione (le Formula 1 del cross) vede al secondo, terzo e quarto posto i tre piloti della squadra nazionale ceca: Havel su Tatra 3.500 ha sempre lottato con il campione in carica per la vittoria; grazie alla squalifica di Vaccarino, infatti, soltanto 19 punti separano i due in graduatoria. Una vittoria in più

ed il titolo sarebbe finito l'anno scorso in Cecoslovacchia.

Dietro a Havel le altre posizioni d'onore sono andate ai suoi compagni di squadra: Uher (Pt Skoda) e Bartos (Pt Skoda), tra i migliori ad inizio stagione, ed in flessione nelle ultime gare. Il «collettivo» ceco è certamente quello più organizzato, con piloti e meccanici foraggiati dalla locale Federazione nazionale e quindi direttamente dallo Stato.

L'autocross in Cecoslovacchia e negli altri paesi comunisti è infatti lo sport «nazionale» con gare seguitissime dal pubblico. Pensate che per la prova europea di

Porici-Hom si sono dati appuntamento oltre novantamila spettatori. Un pubblico eccezionale, da partita di serie A! Mentre nella seconda prova iridata di Nova Paka il pubblico è «sceso» a 35.000. Decisamente - da queste parti - l'autocross è ben più seguito che da noi poiché forse è l'unico motivo di svago dei pomeriggi festivi di giovani e meno giovani cecoslovacchi.

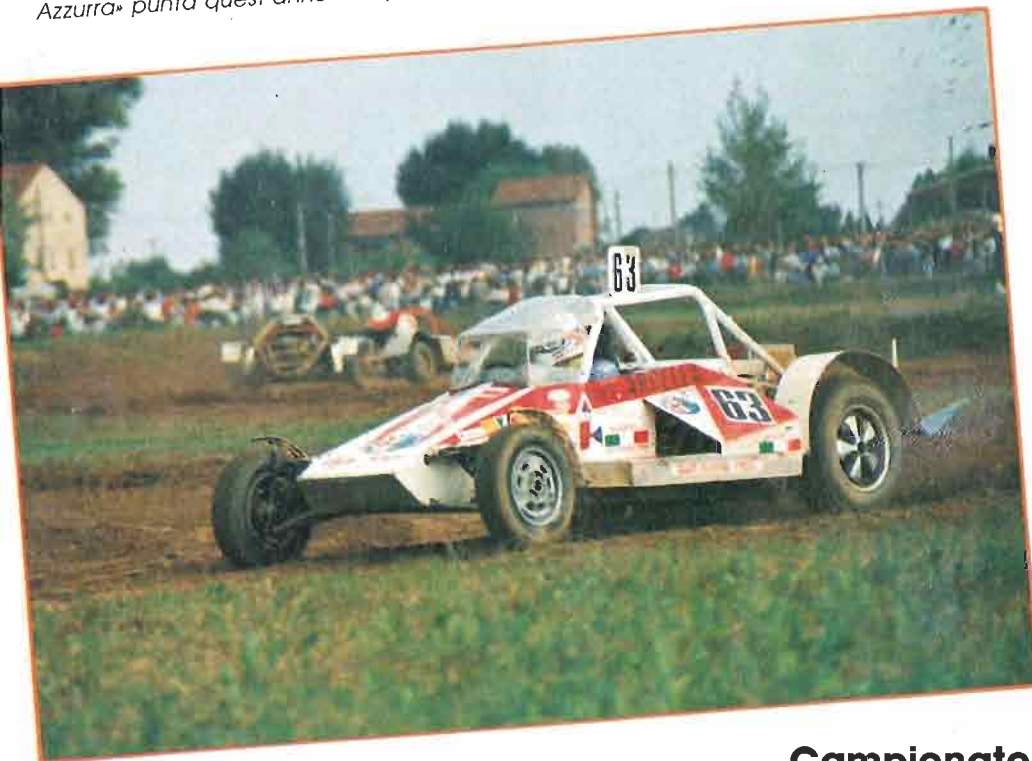
Ma la squadra cecoslovacca non è stata l'unica «nazionale» scesa in campo nell'europeo, anche i «nostri» - infatti - si sono organizzati sotto i colori della squadra azzurra e le direttive dell'ing. Giu-



del sesto anno



Due protagonisti italiani della scena euro-autocross: **sopra** Fornicola, piuttosto sfortunato con la Porsche, **sotto** Susan con il prototipo Alfa Romeo. La «Squadra Azzurra» punta quest'anno con più grinta all'europeo



Campionato europeo autocross 1984

III DIVISIONE

1. **Rösel** (Porsche) Germania p. 140
2. **Havel** (Porsche) Cecoslovacchia p. 121
3. **Uher** (Porsche) Cecoslovacchia p. 117
4. **Bartos** (Porsche) Cecoslovacchia p. 90
5. **Volk** (Porsche) Germania p. 82
6. **Wober** (Porsche) Austria p. 56
7. **Darasz** (Porsche) Ungheria p. 43
8. **Valfredini** (Porsche) Italia p. 20
9. **Krestan** (Porsche) Cecoslovacchia p. 24
10. **Susan** (Alfa Romeo) p. 22

II DIVISIONE

1. **Derber** (Porsche) Germania p. 115
2. **Felix** (Porsche) Svizzera p. 88
3. **Van Mechelen** (Porsche) Belgio p. 68
4. **Apostoli** (Porsche) Italia p. 47
5. **Pfeiffer** (Porsche) Austria p. 47
6. **Rohrig** (Audi 80) Germania p. 43
7. **Hovorka** (VW 1303) Cecoslovacchia p. 37
8. **Fornicola** (Porsche) Italia p. 33
9. **Rosella** (Fiat 1/9) Italia p. 32
10. **Kaclrck** (Porsche) Cecoslovacchia p. 31

IL MARCHINGEGNO

seppe Invernizzi che ha convocato Valfredini, Susan, Tamburini, Maccarinelli, Foralosso, Tonel e Tringali nella terza divisione (i prototipi tubolari), Apostoli e Fornicola, con le Porsche, nella seconda divisione (le vetture a ruote coperte). Grazie al contributo da parte della CSAI di una trentina di milioni, gli italiani hanno potuto prendere parte a tutte o quasi le gare europee. L'unico neo è venuto dalle concomitanze del Campionato europeo con quello tricolore, cosicché la squadra azzurra non è mai stata (se non in rare occasioni) al completo, con i «nostri» rivolti più all'italiano che non al Campionato continentale, un Campionato decisamente sentito più dagli stranieri, che dai nostri. Nonostante la poca esperienza fuori casa, gli italiani si sono ben difesi, e la prova del nove è venuta dalla Coppa delle Nazioni, con gara a squadre, svoltasi a fine stagione a Lombardore, Coppa che ha visto - appunto - primeggiare gli italiani, davanti ai cecoslovacchi; a dimostrazione che i nostri non sono secondi a nessuno.

Nelle gare europee di Campionato i componenti la squadra italiana hanno, ovviamente, pagato lo scotto del noviziato. Infatti i nostri autocrossisti non erano abituati a correre sulle piste tedesche; spagnole ed austriache, molto più accidentate delle nostre ed ideali per vetture ben più robuste dei prototipi tubolari italiani. Valfredini e compagni infatti, si sono dimostrati subito velocissimi, ma spesso hanno dovuto dare forfait con i loro prototipi a pezzi. I crossmen azzurri abituati, tra l'altro, a gare più corte, vista la troppa irruenza messa in opera non hanno avuto altra soddisfazione che di aver dimostrato di essere degli ossi duri per tutti e sempre più temibili con l'andar del tempo.

Il discorso vale tanto per la terza divisione, quanto per la seconda. Tra le vetture «da turismo» la vittoria è andata al connazionale di Rösel, Derber, alla guida di una Porsche preparata in casa, seguito dallo svizzero Felix, alla guida di una seconda Porsche sapientemente elaborata dal campione europeo. Ma anche qui i nostri due moschettieri, Apostoli e Fornicola, non se ne sono stati in disparte. Con il quarantenne bresciano Remo Apostoli che grazie alla vittoria in Germania ed a tante altre positive prestazioni si è aggiudicato il quarto posto assoluto; mentre Fornicola, a causa della tanta sfortuna, non è andato oltre l'ottavo in classifica finale.

Nell'85, molto probabilmente, Derber lascia l'autocross, e quindi il campo è decisamente sgombro per gli italiani.

L'esperimento della Squadra Azzurra verrà infatti ripetuto ed accuratamente gestito da Invernizzi d.s. della nazionale d'autocross italiana, cui si aggiungeranno anche un paio di team privati, molto interessati, per motivi di sponsor, all'europeo. In lizza nell'85 scende infatti il Team Padova Cross e forse la Varese Cross. ♦

*L'autocross italiano
cerca il rilancio*

Le regole del progresso

Il mondo automobilistico, in questi ultimi anni ha visto un continuo evolversi delle numerose discipline, anche se alcune hanno subito una battuta d'arresto o si sono stabilizzate su di un livello insoddisfacente rispetto alle attese. È il caso dell'autocross che da tempo va cercando una nuova identità con il coinvolgimento di tutti gli strati del suo eterogeneo ambiente. Sino ad

ora l'auspicato riconoscimento, a livello nazionale prima ed internazionale poi, si è scontrato con notevoli resistenze sia della base che dell'organo sportivo nazionale, non sufficientemente preparati a quella svolta che altri settori hanno saputo superare. Dopo oltre dodici anni di attività l'autocross pare ora destinato a raggiungere quegli obiettivi mancati nel passato ed il prossimo triennio sarà determinante per permettere al settore di conquistare posizioni di prestigio.

La sottocommissione presieduta da Luigi Tabaton, grazie all'appoggio di validi collaboratori, è impegnata al rilancio dell'autocross nazionale e proprio l'ultima stagione ha confermato che la via seguita è quella giusta. Fra gli artefici di tale situazione vi è l'Ing. Invernizzi che ha contribuito all'espansione della disciplina inventando nuove formule ed occupandosi della squadra tricolore che si è imposta nell'unica prova europea a squadre. Mettendo a profitto gli insegnamenti evidenziati all'estero, in particolar modo prendendo spunto da quanto accade nei paesi dell'Europa nord-orientale (dove ogni gara richiama 30-40 mila spettatori), il futuro dovrebbe garantire maggiori soddisfazioni.

Per precisare meglio quali saranno le componenti adottate per l'incremento ed il miglioramento del settore, indichiamo qui di

europee disputate in Italia, con il punteggio assegnato in base alla classifica assoluta.

Il regolamento tecnico nazionale vedrà l'adeguamento a quello internazionale attraverso tre fasi:

- nell'85: introduzione dei pesi minimi per le vetture elaborate, con riduzione della libertà di elaborazione nei confronti della struttura portante e di altre parti strutturali; aumento della cilindrata massima a 3.500 cc sia per le elaborate che per le cross.

- nell'86: il titolo nazionale elaborate sarà assegnato solo alle vetture conformi al regolamento internazionale, mentre i «tra-pianti» potranno partecipare alle gare senza però concorrere ai titoli.

- dal 1987 in poi sarà valido esclusivamente il regolamento tecnico internazionale.

Per quanto riguarda la normativa predisposta per l'85 sono state introdotte nuove prescrizioni, i cui punti più salienti sono:

- obbligo del freno a mano di soccorso-meccanico od idraulico indipendente dall'altro circuito frenante-agente sulle ruote dello stesso asse;

- i pesi minimi delle vetture elaborate non possono scendere sotto i seguenti parametri: cilindrata sino a 1000 cc 540 kg; sino a 1500 cc 660 kg; sino a 2000 735 kg; sino a 2500 cc 800 kg; sino a 3000 860 kg; sino a 3500 cc 915 kg.

- la carrozzeria dovrà essere mantenuta simile all'originale, per evitare di presentare alle gare vetture dalla linea deturpata;

- le vetture cross saranno raggruppate in un'unica classe sino a 3500 di cilindrata con peso minimo di 500 kg e saranno vietate le quattro ruote motrici. Le vetture di nuova costruzione dovranno garantire una cellula di sopravvivenza in cui non debbono trovarsi organi o componenti del motore. La capacità del serbatoio del carburante passa a 12 litri ed è obbligatorio il montaggio di una protezione per motore e cambio. Sono state altresì modificate le norme della Formula Cross Junior, nata lo scorso anno ma sino ad ora mai comparsa sulle piste; telaio e motore non saranno più monotipo, ma dovranno sottostare alle prescrizioni delle vetture cross. Inoltre è prevista una cilindrata massima di 1500 cc (è vietata la sovralimentazione) con un peso minimo di 400 kg.

Sarà nuovamente varata una squadra nazionale che prenderà parte alle prove di Campionato Europeo; faranno parte di tale squadra i quattro migliori piloti '84, con l'allargamento ad altri che si metteranno in luce nel corso della stagione. Accanto agli sponsor dello scorso anno - OMP e Canonica - si affiancheranno altri, non tecnici, che garantiranno la copertura delle spese sostenute per la partecipazione alle gare europee. La scelta di presentare una squadra tricolore alle competizioni valide per l'Europeo è stata determinata sin dall'origine, per permettere ai vari componenti di acquisire esperienza sulle piste continentali - diverse dai nostri tracciati perché più veloci e con il percorso non pianeggiante ma con vari cambiamenti di pendenza - e potrà essere proprio questo il punto di partenza per il riconoscimento, anche a livello europeo, degli sforzi innovativi compiuti per il rilancio dell'autocross.

Ilario Piano



fotocolors TIESSE

In Cecoslovacchia l'autocross è seguitissimo. Anche in campo europeo la squadra nazionale ceca ha conquistato nell'84 i tre posti immediatamente alle spalle di Rôsel nella 3. divisione; punta di diamante Havel con il prototipo Tatra

seguito le modifiche apportate al regolamento tecnico-sportivo della CSAI.

All'aumento della tassa d'iscrizione (passata a L. 50.000 per le prove di Campionato italiano) ha fatto da contrapposizione la riduzione delle gare valide, otto in totale da disputarsi fra la fine del mese di aprile sino al mese di settembre (per ovvie esigenze di luce e disponibilità oraria). È altresì allo studio per il 1986 la possibilità di riconoscere validità tricolore alle prove