



AUTOCROSS/Italiani protagonisti ma non vincitori nell'europeo

Fuori dal fango

Al secondo anno nell'orbita continentale la squadra azzurra non è riuscita a imporsi ma ha insidiato molto da vicino i campioni di sempre: lo svizzero Felix nelle elaborate, e il tedesco Roesel nei prototipi. Nell'86 i piloti tricolori vogliono il primato

Testo e foto di Eraldo Guglielmetti



Vallfredini, all'interno mentre supera un avversario, è stato l'unico pilota che ha contrastato lo strapotere di Roesel: l'italiano è stato in testa a inizio stagione, poi ha saltato alcuni appuntamenti perché rimasto senza appoggi economici e ha concluso solo quinto, mentre poteva essere almeno secondo

PER LA PRIMA volta nel campionato europeo di rallycross si è registrata una massiccia presenza di piloti italiani che in più di una occasione hanno vestito i panni dei protagonisti. Già nell'84 un piccolo manipolo di piloti tricolori aveva varcato le Alpi per tastare il terreno nel campionato continentale, ma si trattava solo di un assaggio in vista di una partecipazione più massiccia e organizzata. Il successo della squadra azzurra a Lombardore nell'ottobre

segue

Fuori dal fango

segue

1984 nel trofeo delle Nazioni aveva dipanato anche gli ultimi dubbi all'interno della Csaì che ha deciso di promuovere un'iniziativa continuativa e coordinata per l'attività internazionale '85. Gli italiani si sono espressi molto positivamente anche se l'anzianità fa grado in questa disciplina. I successi finali, infatti, non sono sfuggiti a due esperti delle rispettive categorie: lo svizzero «Felix» nelle elaborate e il tedesco Roesel nei prototipi. Gli azzurri, comunque, hanno conquistato una serie di vittorie e di piazzamenti molto lusinghieri che ha permesso alla squadra italiana di piazzare qualcosa come sette piloti nei primi dieci nella categoria delle derivate di serie. Nel settore delle monoposto nulla hanno potuto i nostri contro lo strapotere di Willy Roesel che non si è lasciato sfuggire il settimo titolo europeo consecutivo. Il tedesco ha vinto in carrozza da metà stagione in avanti, da quando, cioè alcuni problemi hanno cominciato ad attardare il nostro Angelo Valfredini che a inizio anno aveva dato l'impressione di essere l'unico in grado di contrastare con efficacia il campionato di sempre della specialità. Purtroppo la vettura di Valfredini nel susseguirsi degli impegni ha cominciato a dare chiari segni di cedimento, costringendolo troppo spesso al ritiro, e facendogli perdere di conseguenza gara dopo gara il contatto con l'invincibile, almeno per ora, Roesel. Sono sfumate così belle speranze scaturite dalle prime gare quando il novarese sembrava in grado di reggere il braccio di ferro con il pilota teutonico. In effetti il quinto posto conclusivo non rispecchia la realtà in modo troppo aderente: l'italiano che alla fine della stagione ha abbandonato l'attività per mancanza di appoggi finanziari (ha saltato anche gli ultimi impegni) avrebbe meritato, comunque, di concludere almeno al posto d'onore. Gli altri azzurri sono poco più arretrati: il padovano Luigi Susan con una vettura che ha cominciato a essere affidabile solo nelle ultime gare si è dovuto accontentare di un tredicesimo posto, tre lunghezze più avanti del compagno di squadra Vedovato, vincitore della prova di Vaccarino. Soltanto ventesimo il biellese Scanavino afflitto da una serie di problemi di telaio. Ha montato, infatti, un motore Lancia derivato da quello della 037 sul vecchio telaio, che seppur collaudato non si è rivelato adatto a sopportare potenze

molto elevate. Scanavino si è imposto nella gara di Maggiore limitando la sua proverbiale irruenza. Del resto è stato costretto a cambiare il modo di guidare se voleva concludere delle gare: tenere in pista la sua vettura con una guida garibaldina diventava praticamente impossibile. Tra le promesse straniere ha cominciato a farsi largo il giovane cecoslovacco Krestan Bohumil che alla guida di una monoposto motorizzata Toyota si è subito installato alle spalle di Roesel, metten-



do tutti gli altri in fila. I tecnici vedono in lui il probabile successore del tedesco, o certamente uno dei suoi rivali più ostici in futuro: 23 anni, buona tecnica, dotato di quel tanto di grinta che basta, Bohumil sarà sicuramente il campione del futuro. Alle spalle altri due suoi connazionali: Bartos e Uher entrambi su Skoda. L'ungherese Nagy si è accontentato del sesto posto a causa di un mezzo poco competitivo, piazzandosi davanti all'austriaco Wwinner che si è rivelato un esempio di regolarità mentre il compagno di team di Wooper, giunto davanti al tedesco Wolk è stato superato da Karel Havel, il cecoslovacco noto per la sua irruenza, specie nelle prove di casa.

LA «2. DIVISIONE», ovvero la categoria delle «vetture elaborate» è stata il vero

segue

In alto a sinistra, l'italiano Susan giunto 13. nella classe delle elaborate. In alto, Roesel per la settima volta campione europeo con la Porsche 33 fra i prototipi. Sopra, un particolare del motore di un prototipo. A lato, lo svizzero Jurg Felix che si è imposto nel campionato continentale riservato alla categoria elaborata: eccolo in salto con la Porsche a Maggiore





Sofisticate ma poco resistenti le vetture italiane In cerca d'affidabilità

ORMAI lo sguardo è puntato al prossimo anno: l'esperienza di quest'anno è servita alla squadra azzurra per rodarsi in vista dell'impegno dell'86 che sarà volto verso la vittoria nel campionato continentale. Le potenzialità per puntare in alto sono già emerse durante questi dodici mesi, ma l'esigenza di adattare le vetture a piste così diverso dalle nostre ha messo in ombra i nostri piloti di punta che stanno ora preparando la riscossa. Nella categoria dei prototipi Valfredini con un motore più potente e un telaio più fresco dovrebbe essere in grado di rilanciarci nel Trofeo delle Nazioni che quest'anno ci ha visti classificati al terzo posto dietro a Cecoslovacchia e Germania. Nella categoria delle vetture elaborate, se non si riveleranno altre sorprese, le cose dovrebbero mettersi per il meglio. Alla Csai sembrano fiduciosi, Luigi Tabaton si dichiara soddisfatto anche della stagione ap-

pena conclusa: «I risultati sono stati gratificanti. Ho visto le piste estere e capisco perché i nostri piloti in alcuni casi si sono trovati in grosse difficoltà: nei paesi nordici e dell'est hanno una concezione totalmente diversa di questo sport: le nostre vetture, sicuramente le più sofisticate che si adattano perfettamente alle nostre piste, in realtà si rivelano vulnerabili all'estero. Fra le vetture elaborate abbiamo bene impressionato anche se non siamo riusciti a vincere. Nei prototipi speravamo di farcela ma la monoposto di Roesel aveva parecchi cavalli in più delle nostre e Valfredini poteva affrontarlo ad armi pari solo su alcuni circuiti. Comunque tutto ha funzionato a dovere nell'europeo a squadre: anche con soli tre piloti, contro i cinque delle altre squadre, siamo riusciti a conquistare un ottimo terzo posto, dietro a Cecoslovacchia e Germania, ma davanti ad altre sette nazioni».



Fuori dal fango

segue

teatro dei piloti italiani. Sebbene a vincere sia stato lo svizzero Jurg Felix su Porsche 3000, il campionato ha avuto nel laziale Gian Battista Rosella (Fiat X 1/9) il vero protagonista che, con una vettura di soli 1500

cc., è riuscito a battere tutti in diverse occasioni, collezionando due vittorie e due secondi posti ed un terzo. La sua Fiat X 1/9, però, si è rivelata perdente sulle piste del nord, dove la velocità richiesta è maggiore e dove sono indispensabili molti cavalli sugli irti pendii. In Italia non abbiamo percorsi ondulati per cui la vettura che sarebbe d'elezione per queste piste, non lo sarebbe più oltre confine. A difendere il tricolore sono emerse anche le Porsche di Fornicola, Apostoli, Tamburini e Romagna. Proprio quest'ultimo aveva molte chance da giocarsi ma dopo la vittoria di Padova ha abbandonato definitivamente, mentre coi punti già conseguiti, il talento e la determinazione che lo ha portato a diversi tricolori avrebbe dovuto tentare. Chi ha lottato contro una sorte decisamente avversa è stato il bresciano Apostoli che si è più volte sacrificato a vantaggio di compagni come Fornicola. Il torinese, col suo mega-camper attrazione di ogni paddock, ha disputato la sua stagione migliore. Il bottino: due vittorie, un secondo posto, e tre terzi. Si è notevolmente raffinato nella guida, sempre generosamente spettacolare, ma ora più razionale e redditizia. Formicola ha conquistato un buon terzo posto in un campionato che non è mai stato così agguerrito. Alle sue spalle si è inserito il cecoslovacco Kacirek su Skoda che ha fatto della regolarità la sua arma migliore, superando anche le Beta Montecarlo di Consoli, sesto assoluto, ottimo all'inizio di stagione e meno redditizio poi. Braga ha finito decimo alle spalle dell'austriaco Pfeiffer (Porsche), ma avrebbe meritato qualche cosa in più. Sensazionale è stata la sorpresa di Luciano Tamburini nelle ultime tre gare che ha conseguito con la Porsche 911 una vittoria a Hollenburg e il secondo posto nell'ultima gara passando alle elaborate dopo una stagione nei prototipi. □



ROSELLA PRIMO IN 3. DIVISIONE



FELIX PRIMO IN 2. DIVISIONE

Tutti gli euro-classificati

Pilota, Nazionalità, Vetture		SILS	SCHLÜCHTERN	VACCARINO	FALEYRAS	MÖLLM	PORICI SAZAVON	NOVA PAKA	PECEL	HOLLEMBURG	MAGGIORA	HORN	TOTALE	PUNTI VALIDI
3. DIVISIONE														
1. Roesel	D Rsc Porsche	20	—	12	20	20	20	(3)	15	20	—	20	150	147
2. Kreslan	CS Toyota	—	—	6	12	—	15	8	—	15	3	15	74	74
3. Bartos	CS Skoda	2	12	—	—	12	6	(1)	8	3	15	8	67	66
4. Uher	CS Skoda	3	—	—	10	8	3	12	10	8	1	(1)	60	59
5. Valfredini	I Fiat 131	—	20	15	15	—	—	2	—	—	—	—	52	52
6. Nagy	H Bmw	—	—	—	—	15	—	—	—	12	10	4	41	41
7. Winger	A Porsche	—	—	4	—	—	—	4	—	6	12	12	38	38
8. Havel	CS Porsche	—	—	—	—	—	2	15	20	—	—	—	37	37
9. Wöber	A Porsche	—	4	—	—	10	—	—	12	—	—	10	36	36
10. Volk	D Mv-S. Porsche	—	10	—	—	—	12	—	—	10	—	—	32	32
11. Havel	CS Tatra 613	6	1	—	—	6	—	10	—	—	—	6	29	29
12. Masson	F Renault 2000	12	—	8	8	—	—	—	—	—	—	—	28	28
13. Susan	I Porsche	—	6	10	—	3	—	6	—	—	—	—	25	25
14. Dubourg	F Renault 1650	15	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	21	21
15. Vedovato	I Porsche	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20
Hosek	CS Renault	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	20	20
Scanavino	I	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	20	20
18. Studer	CH Porsche	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	15
19. Scheibelberger	A VW Buggy	—	3	—	—	—	—	—	—	—	8	—	11	11
20. Massegur	E Renault 2000	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10
Prynych	CS Wartburg 2240	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	10	10
22. Ionel	I Porsche	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8
Baurle	D Eb-4	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8
Gintersdorfer	A Renault 3500	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	8	8
25. De Boer	NL Keio Opel	4	—	—	3	—	—	—	—	1	—	—	8	8
26. Mücke (DDR) Zastava, Löffel (F) Renault, Darasz (H) Renault p. 6; 29. Lagarde (F) Renault, Darazs (H) Renault p. 6; 31. Lagarde (F) Renault, Garthe (D) Audi, Tlasek (CS) Alfa Romeo, Hellinger (H) Volvo 2700, Rammel (A) E-Buggy 2000 p. 4; 36. Gallotta (I) Porsche 2700, Poletti (I) Porsche; Braunatigl (A) Bmw cross Buggy p. 3; 39. Fisch (D) Eb-Spec p. 3; 40. Lesaffre (B) Porsche, Berg (D) Alpina, Szabo (H) Lada 1600, Soyka (A) Porsche Buggy, Loro (I) Volumex Fiat 1500, Kramell (A) Vw Buggy p. 2; 46. Cervera (F) Seat p. 1; 47. Blizzotto (I) Porsche, Gramsch (D) Porsche; Koracs (H) Bmw 2000 p. 1.														
2. DIVISIONE														
1. Felix	CH Porsche 911	12	10	(6)	20	20	15	20	20	12	—	—	135	129
2. Rosella	I Fiat X1/9	20	15	12	—	15	8	—	(2)	3	20	10	105	103
3. Fornicola	I Porsche 935	8	—	10	12	10	20	—	10	—	1,5	20	91,5	91,5
4. Kacirek	CS Skoda 120	6	—	—	8	12	10	—	15	10	15	8	84	84
5. Apostoli	I Porsche 911	—	1	—	15	—	12	8	—	15	1,5	—	52,5	52,5
6. Consoli	I Lancia	10	—	15	2	4	3	10	—	—	6	—	50	50
7. Romagna	I Porsche	15	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	35	35
Tamburini	I Porsche 911	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	15	35	35
9. Pfeiffer	A Porsche 911	—	2	8	—	—	—	—	12	1	—	12	35	35
10. Braga	I Beta Montec.	—	—	2	10	—	—	—	—	8	8	—	28	28
11. Kirchhof	D Porsche 911	—	12	—	—	—	—	12	—	—	—	—	24	24
12. Heinz	D Porsche	—	20	—	—	—	—	1	—	—	—	—	21	21
13. Hampf	CS Skoda 120 L	—	—	—	—	—	4	6	6	—	—	—	16	16
14. Schönacher	D Audi Quattro	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	—	15	15
15. Pavlisacek	CS Skoda 120 LSC	—	—	—	—	—	6	4	3	—	—	—	13	13
16. Mullo	I Fiat 1 X 1/9	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	12	12
17. Schmid	CH Porsche 3,0	—	6	—	—	—	—	3	—	2	—	—	11	11
18. Ferrari	I Vw 1800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	10	10
19. Kraus	D Vw 1302 E	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8
Singelmann	D Vw	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	8	8
Mahr	CS Skoda 130 LS	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	8	8
22. Estradajolo (I) Lancia, Herreyres (F) Vw, Moorlampe (D) Opel Kadett, Castelli (I) Lancia, Hofer (A) Porsche 911 p. 6; 27. Freille (E) Renault 8, Reidlinger (D) Renault 8, Arduini (I) Porsche 911, Dugy (F) Renault Kvašnicka (CS) Skoda 1300, Derber (D) Porsche, Fortl (I) Porsche 914, Letovski (A) Ford Escort p. 4; 35. Gruebel (D) Vw, Dumas (F) Peugeot 205 T16, Rietze (D) Opel Manta, Döring (D) Vw, Gruber (A) Ford Escort Mki p. 3; 40. Estruch (F) Citroën, Hansen (DK) Porsche 911, Ernigr (CS) Porsche 911, Steinmassl (D) Audi 80, Hutterer (A) Vw 1303S p. 2; 45. Jano (E) Fiat Ritmo, Rinci (I) Porsche 911, Heese (D) Vw 1303 Hovorka (CS), Nielsen (DK) Ford Escort 1600, Wiessenbock (A) Porsche 911 p. 1.														