

1986




AUTOCROSS/Nella serie europea emergono gli italiani

Fuori dal fango

Grazie al programma promosso dalla Csaì la squadra tricolore sta dettando legge in campo continentale, rompendo la supremazia tedesca e ceca. Nelle elaborate Rosella e Braga si dividono il comando per un punto, mentre nei prototipi la sorpresa è Tamburini terzo

di Giuseppe Invernizzi



Gli italiani stanno monopolizzando il campionato europeo di autocross: Rosella su Fiat X 1/9 precede la Beta Montecarlo di Braga che lo segue nella graduatoria continentale (FotoBiondo)

NESSUN dominatore quest'anno, nel campionato europeo di autocross: dopo cinque prove, nelle due divisioni, si sono registrati nove vincitori diversi con il solo Tamburini due volte primo sul podio. Per la classifica continentale diventano importanti i piazzamenti, a meno d'una svolta nella seconda parte della stagione. Vediamo allora come Tamburini nella terza divisione e Braga nella seconda siano i veri leader, con Roesel, Krestan e Rosella pronti a sopravanzarli. Mai due italiani si erano trovati così ben piazzati in classifica generale, in una specialità da sempre

dominata dai tedeschi e dai cecoslovacchi. Da tre anni la Csai, sotto la spinta di Luigi Tabaton, coltiva e sostiene finanziariamente i nostri piloti con un programma federale. È un campionato lungo e faticoso che obbliga a lunghe trasferte in tutta Europa. Alcuni piloti devono così disertare le gare valide per il campionato nazionale, determinando così spazi per nuove leve, che possono così mettersi in evidenza, preparandosi per il «salto» internazionale, data la assoluta omogeneità dei regolamenti tecnici. Vediamo così Cosmo, Tringali, Savio e Binci primeggiare in Italia, con

Tamburini e Braga a fare da raffronto solo in alcune occasioni.

GLI UOMINI. La squadra cecoslovacca è indubbiamente la più forte, nella terza divisione, quella dei prototipi, dove ogni anno viene lanciato un giovane: Bohumil Krestan e Karel Havel, entrambi venticinquenni, sono le due «punte», coadiuvati dai più esperti Bartos e Uher sempre disciplinatamente in copertura. Pare tramontata la stella di Roesel, per sette anni consecutivi campione europeo, poco motivato ed in crisi tecnica da

segue

Fuori dal fango

segue

quando — lo scorso anno — è stata consentita, con un colpo di mano regolamentare di marca francese, la trazione integrale: Roesel ha mantenuto l'impostazione tradizionale ed oggi deve spremere la meccanica per contrastare chi, come Tamburini e Krestan, ha saputo rapidamente adattarsi. Tamburini è la vera novità del campionato. Pilota di lunga esperienza nazionale, vincente ma discontinuo, aveva tentato due anni fa il colpo grosso in campionato europeo, incoraggiato da una prestazione maiuscola a Lombardore, quando nell'ottobre '84 aveva trascinato la squadra italiana alla conquista della coppa europea a squadre. La vettura prototipo forse più bella ed avanzata del lotto era sua, ma l'irruenza del pilota non le si addiceva: vennero troppe rotture e così, a metà stagione 85, Tamburini ha cambiato vettura e divisione ed in tre gare ha vinto il campionato italiano con una Porsche e una prova europea in Austria. Rinfrancato, è tornato quest'anno in terza divisione con un nuovo prototipo ancora più sofisticato con le quattro ruote motrici: capotta in Spagna quando è terzo, vince in Germania, vince e poi «vola» aggan- ciato da Krestan sul traguardo a Vaccarino, scivola dal primo al quarto posto in Francia dopo un contatto con Bartos,

rompe il cavo della frizione a Mölln mentre sta vincendo la sua semifinale. Una sequenza di risultati da campione, con prestazioni sempre più convincenti ed una vettura che costantemente miglio- ra, curata ed evoluta assiduamente. Anche un olandese, Harkvoort vincitore inatteso a Faleyras, impressiona per grinta e precisione, coadiuvato da una squadra tutta sua di ben otto meccanici: a Mölln, prima della finale, hanno pratica- mente rifatto le sospensioni della vettura, roba mai vista in autocross! Pare un diavolo scatenato, quando corre, ma fino ad oggi i campionati si sono vinti con l'esperienza, più che con la velocità... Nella seconda divisione quella delle vetture elaborate è invece la squadra italiana quella che domina, ormai da due anni. Il campione uscente Felix, alle prese con l'affidabilità della vettura, non pare preoccupare e Rosella, finalmente con un motore degno di lui, dà la sensazione di poter vincere sempre. Piccoli guai lo hanno finora attardato, dopo i venti punti conquistati facilmente in Spagna, ma è ancora primo in classifica generale. E dietro c'è Braga, entrato quest'anno in squadra, con una regolarità di prestazio- ni rassicurante, alla guida di una Lancia Montecarlo poco potente ma affidabilis- sima, sempre davanti al ceco Kacirek, senza speranze di vittoria con la sua piccola Skoda 1300. A Mölln è tornato alla vittoria Apostoli, un «vecchio» di



gran classe, con un palmares molto ricco di titoli e vittorie nazionali ed internazio- nali; buon segno, dato che guida una Porsche, mentre i nostri due uomini di punta possono contare su vetture agili ma poco potenti, a disagio sulle piste velocissime della Cecoslovacchia dove si deciderà il campionato.

LE AUTO. Le due divisioni stanno orientandosi su strade divergenti. La seconda divisione, infatti, regolamentata da una scaletta di pesi minimi in funzione



MOSTRA AUTO D'EPOCA

12-20 luglio 1986 Marina di Carrara

Per informazioni: Società di Gestione Mostre Internazionali d'Epoca
Via XX Settembre (Loc. Stadio) - 54033 Carrara - Tel. 0585/840561 - Tlx 623451



Le classifiche dopo cinque gare

		SILS 16/3	SCHLÜCHTERN 13/4	VACCARINO 11/5	FALEYRAS 25/5	MÖLLN 1/6	TOTALE
SECONDA DIVISIONE							
1. Rosella (Fiat X1/9)	I	20	4	1	8	10	43
2. Braga (Lancia Beta)	I	—	10	20	12	—	42
3. Kacirek (Skoda)	CS	8	8	10	10	4	40
4. Felix (Porsche)	CH	—	3	15	—	12	30
5. Schmid (Porsche)	CH	6	15	—	—	3	24
6. Apostoli (Porsche)	I	—	—	—	1	20	21
TERZA DIVISIONE							
1. Havel K. (Porsche)	CS	20	6	12	12	15	65
2. Roessel (Porsche)	D	15	15	8	—	20	58
3. Tamburini (ABI-Por.)	I	1	20	20	10	—	51
4. Krestan (Tatra)	CS	12	—	15	—	12	39
5. Harkvoort (VW)	NL	—	10	—	20	6	36
6. Bartos (Porsche)	CS	2	3	10	3	8	26

delle cilindrata, vede tramontare la ricerca delle grandi potenze: si cerca il miglior compromesso fra agilità ed accelerazione, con il prevalere delle «piccole» italiane (Fiat X1/9, Lancia Beta Montecarlo) a motore centrale sulle grosse Porsche. È una svolta tecnica che, a lungo andare, porterà ad essere vincenti le trazioni integrali di 2000-2500 cc, ancora troppo fragili per i durissimi percorsi dell'autocross, ma favorite — sulla carta — dai regolamenti. La terza divisione, che invece conserva un peso minimo per tutti di 500 kg, e che ora consente l'adozione della trazione integrale, vede quest'anno un sostanziale equilibrio fra le più pesanti 4x4 e le più leggere trazioni posteriori con meccanica a sbalzo. Certo è che ormai sono necessari almeno 300 cv per essere competitivi, ottenuti sia dai 3500 cc aspirati, sia dai più piccoli sovralimentati. Le soluzioni tecniche sono molte ed alcune promettenti: molti 2000 cc con compressore volumetrico, alcuni con il turbo, la maggioranza sono Porsche 3500 aspirati. Grande progresso invece nella telaistica, per ora in tralicci tubolari, dove ormai dominano costruzioni davvero belle, con la ricerca di assetti molto evoluti, regolabili, tutti su «uniball»: una vera rivoluzione per una specialità nata sotto il segno del dilettantismo e della improvvisazione. Compagno così le «pile» di pneumatici, sempre meno avvengono contatti violenti in corsa, se non proprio inevitabili. Nascono così i problemi di sicurezza passiva, che il regolamento italiano ha già da anni recepito, imponendo una «cellula minima di sopravvivenza», i cassoni laterali anti agganciamento ed il serbatoio di sicurezza; ma che il regolamento stenta a recepire.

LE PISTE. Trecento e più cavalli, con trazione integrale e 500 kg teorici da spingere, significano accelerazioni fulminee e velocità elevate. Pensate a piste a dove buche e «salti» sono inevitabili, dato il fondo obbligatoriamente sterrato, e vi renderete conto dei problemi da

risolvere, per garantire sicurezza a pubblico e piloti. In Europa da tempo l'autocross è praticato ad alto livello, per cui le piste si possono ritenere sufficientemente sicure per il pubblico, che le frequenta in quantità inimmaginabili per noi (abbiamo visto 45.000 spettatori a Nova Paka!). Con piccole modifiche si è aumentata anche la sicurezza per i piloti, introducendo vie di fuga nei punti di staccata alle velocità maggiori, barriere di contenimento elastiche all'esterno delle curve più impegnative, ed eliminando

i trampolini all'interno, veri e propri trampolini nel caso di errori di traiettoria. Gli italiani che hanno corso all'estero anni fa si lamentavano della eccessiva velocità delle piste straniere, abituati come erano ai nostri «corridoi» stretti e tortuosi: si raggiungevano velocità di punta superiori ai 140 km/h già quattro anni fa. Ora l'Italia non è più un'isola, con regolamenti tecnici tutti suoi: la Csa ha deciso che anche l'autocross non debba avere frontiere, e le vetture si sono adeguate. Ora tocca alle piste. □

In alto, Tamburini a stretto contatto con Krestan prima del volo di Vaccarino (FotoJordi) A lato, Tringali vincitore della prima prova italiana è un assiduo concorrente anche nell'europeo Sotto, Susan con il prototipo 4x4: finora è rimasto in sordina

