



AUTOCROSS/Analisi di una stagione positiva

ITALIA NOSTRA

La specialità è in pieno boom: i piloti azzurri hanno vinto molte corse europee dimostrando di essere estremamente validi

L'anno prossimo il cross cambierà molte regole, aprendo le porte alle Gruppo B provenienti dai rally e migliorando le piste di Giuseppe Invernizzi

ANCHE l'autocross ha chiuso i battenti stagionali. È stato un anno estremamente interessante combattuto su tutti i fronti, nazionale e europeo, denso di novità tecniche che hanno dimostrato il rilancio definitivo di una specialità che sta riscuotendo sempre maggiori consensi. Per questa ragione è necessario addentrarsi più in profondità e fare una disamina di ciò che è accaduto nei campionati in cui i nostri portacolori sono stati protagonisti assoluti. La serie tricolore si è conclusa presto, ai primi di ottobre sulla pista di Chignolo Po, da poco tempo rinnovata. Un calendario tormentato da rinunce e spostamenti di data ha creato momenti di autentico disappunto ma in definitiva le classifiche finali sono sincere e indicatrici dei valori in campo. La seconda

segue



1986

Una scena di una corsa riservata ai prototipi tubolari, mezzi meccanici tra i più sofisticati dell'autocross europeo (FotoBiondo)

Italia nostra

segue

divisione è andata alla Lancia 037 di Libero Savio, un veneto irruento sfidato dal marchigiano Binci e dal milanese Caputo che sono saliti sul podio più alto in tre occasioni. Apostoli ha vinto una volta come previsto poiché lo si riteneva l'unico avversario realmente pericoloso per il campione italiano. Purtroppo numerose rotture meccaniche lo hanno costretto troppe volte a guardare le corse da spettatore, con il risultato di rendere meno spettacolare del previsto questa divisione. Sui piazzamenti si sono così decise le posizioni di rincalzo: Braga ha abbandonato le corse italiane molto presto per cercare gloria nel campionato europeo e Parro è entrato in lizza troppo tardi, con una vettura ancora imperfetta

e bisognosa di messa a punto. Così a Ruffato sono bastati due secondi posti per occupare la terza piazza finale mentre Stecca, al volante di una 037 gemella di quella di Savio, ha buttato al vento risultati ormai conseguiti per irruenza e distrazione. A livello tecnico ha destato scalpore l'arrivo nel panorama nazionale di due Audi Quattro: Romagna a Pergola ha dominato fino a pochi chilometri dal traguardo ma è stato appiedato da un banalissimo guasto e da allora non si è più visto nel giro; Caputo ha vinto a Lonato su un tracciato che favoriva le vetture a trazione integrale. Da quello che i due hanno messo in mostra nel 1986 non è difficile ipotizzare un futuro da favoriti nel campionato della prossima stagione.

IL CAMPIONE italiano assoluto appar-

tiene alla terza divisione: si tratta di Luigi Susan, alfiere della squadra Azzurra nell'europeo che ha avuto in Tamburini, altro «nazionale», il maggiore antagonista. Questi «fuoriquote» sono apparsi troppo forti per tutti anche se, nella gara d'apertura, Tringali era riuscito a centrare il bersaglio. Proprio il pilota marchigiano ha rappresentato la sorpresa della stagione, poiché anche nelle corse successive è sempre stato una spina nel fianco dei due leoni, affaticati psicologicamente dall'impegno nell'europeo. Purtroppo Tringali è calato di tono nella seconda metà dell'anno e ha così perduto il terzo posto nel campionato a favore di Cosmo e Zantomasi, molto regolari. Molto sfortunato è stato Scanavino, l'ultimo degli anziani pilota da cross, la cui classe è oggi battuta dalla trasformazione della specialità: infatti affidarsi al coraggio e alla



A sinistra, un moderno tracciato d'autocross. Si notano le ampie zone di sicurezza per piloti e pubblico. Sotto a sinistra, il campione europeo Felix con la Porsche lotta con la Lancia di Stecca. Sotto, Alberto Montagna comanda un gruppo capitanato dal tedesco Wöber. Montagna è rientrato nel 1986 nella specialità (FotoBiondo)



sensibilità di guida non basta più se non si può disporre di un mezzo meccanico d'eccellenza. Basta vedere come piloti e vetture di livello europeo si presentano ai vari appuntamenti e facciano gare per loro conto, tagliando automaticamente fuori dal gioco vittoria tutti gli altri. Nella classifica sono mancati Alberto Montagna, ritornato grande come alla fine degli Anni 70 e che ha preferito darsi alla serie continentale e Valfredini. In autocross è in corso un profondo cambiamento generazionale: sessantun piloti sono andati a punti; molti di questi rappresentano nomi nuovi, segno che la specialità ha un potenziale davvero interessante.

A MAGGIORA si è invece concluso il campionato europeo: sulla pista piemontese si è decisa la supremazia nella

seconda divisione che vedeva in lizza il nostro Rosella. Di vera e propria lotta di marca si è trattato, visto che un nugolo di Porsche tedesche, svizzere, austriache e anche... italiane hanno contrastato duramente la Fiat X 1/9 del conduttore laziale e la Lancia 2000 di Braga, i quali a metà stagione avevano le carte in regola per trionfare. Purtroppo il campionato è andato alla Porsche di Felix, giunto a pari punti con Rosella, con lo svizzero campione grazie al gioco impietoso degli scarti: proprio a Maggiora si è avuta la plateale conferma della tattica tedesca, poiché la Porsche dello svizzero ha rotto il motore a dieci metri dal traguardo e l'affermazione è andata a un'altra vettura tedesca, quella di Apostoli. Indubbiamente la Porsche ha dimostrato di essere il mezzo meccanico migliore e più competitivo: peccato però che si tratti di un

titolo per piloti e non per marche... Nel complesso la stagione '86 è stata molto positiva per i piloti italiani che hanno conquistato ben undici vittorie assolute, praticamente su tutte le piste tranne che a Faleyras e Pecel; a dimostrazione della nostra competitività sono venute anche otto pole position: nessuna squadra nazionale ha mai fatto tanto, da quando esiste il campionato europeo. In particolare la terza divisione, tradizionalmente difficile per i piloti italiani, ci ha visti protagonisti assoluti, visto che i nostri hanno ottenuto tre vittorie e due secondi posti con Tamburini, Susan e Montagna. Il bilancio permette di definire la stagione come un anno di svolta: tramontata la supremazia di Roesel e spariti i vecchi specialisti ceki e austriaci ben 48 nomi nuovi si sono affacciati nella classifica finale di questa divisione, riservata ai prototipi; anche nella seconda divisione solo 10 tra i conduttori a punti si possono definire noti a livello internazionale, con i tradizionali dominatori Röhring e Derber solo sporadicamente in gara e il confermato campione Felix deciso all'abbandono. Nel 1987 cambieranno anche le vetture, in quanto non correranno più le vecchie Gruppo 5, fino a quest'anno veloci e affidabili. Futuro poco roseo avranno le piccole cilindrato, poiché diventerà troppo costoso ricercare le grandi potenze nei motori e quasi impossibile adeguare la struttura telaistica a prestazioni salite vertiginosamente. Il futuro sarà in mano alle quattro per quattro gruppo B. Il campanello d'allarme è venuto dalla corsa francese di Faleyras dove una Peugeot 205 Turbo 16 Visa Mille Piste ha messo in fila tutti gli avversari con una facilità disarmante. C'è grande attesa in Italia per le Lancia Delta S4 e per le 037 mentre alcuni preparatori sono già al lavoro sulle Delta Hf 4Wd.

QUALE sarà il futuro sportivo dell'autocross? Già prima del 1986 il Consiglio Nazionale Csaì aveva varato gli orientamenti per il mantenimento «tout court» del regolamento Fia in vigore per il campionato italiano e per una nuova normativa riguardante le piste. In sostanza gli organizzatori si sono finalmente accorti di poter sfruttare uno spettacolo d'alto livello: in questo periodo si stanno cercando alleanze per adeguare gli impianti alle caratteristiche delle splendide vetture, con fondi meno pesanti, vie di fuga, protezioni efficaci per piloti e pubblico, infrastrutture più moderne per convogliare meglio il pubblico, che dovrebbe essere attirato attraverso un'adeguata opera promozionale. Nuova sarà anche la formula del rallycross, ignorato in Italia, che verrà proposto sulla falsariga del Memorial Bettega '85, su piste d'autocross parzialmente asfaltate, tracciate per meglio soddisfare le esigenze tecniche e di guida per vetture d'alte prestazioni. □

Campionato italiano autocross 1986

ASSOLUTO

1. Susan	div. 3	p. 95
2. Savio	div. 2	p. 75
3. Tamburini	div. 3	p. 71
4. Cosmo	div. 3	p. 60
5. Binci	div. 2	p. 59

Maggiora 31/3	Agugliano 18/5	Vitt. Veneto 22/6	Pergola 10/8	Vaccarino 31/8	Lonato 28/9	Chignolo Po 5/10	Totale utile
---------------	----------------	-------------------	--------------	----------------	-------------	------------------	--------------

DIVISIONE 2

1. Savio Libero	Lancia 037	20	3	20	(2)	20	12	—	75
2. Binci Massimo	Porsche 911	—	20	15	—	—	4	20	59
3. Ruffato Luigi	Porsche 911	—	15	4	—	—	15	4	38
4. Braga Renzo	Lancia Beta Mont.	15	8	12	—	—	—	—	35
5. Stecca G. Carlo	Lancia 037	—	12	10	—	12	—	—	34
6. Zanovello Ruggero	Porsche 911	—	—	1	—	6	8	15	30
7. Apostoli Remo	Porsche 911	—	6	—	20	—	2	—	28
Parro G. Franco	Fiat X1/9	—	—	—	12	15	—	1	28
9. Caputo Michele	Audi Quattro	6	—	—	—	—	20	—	26
10. Mazzetto Lorenzo	Lancia Beta Mont.	—	—	3	—	4	—	12	19

DIVISIONE 3

1. Susan Luigi	Alfa Romeo 4x4	—	—	20	20	20	20	15	95
2. Tamburini Luciano	ABI Porsche 4x4	8	20	8	—	15	—	20	71
3. Cosmo Bruno	BMW Turbo	15	15	15	(6)	—	15	—	60
4. Zantomasi G. Carlo	Lancia	12	10	12	(8)	10	—	10	54
5. Tringali Giovanni	ABI Porsche	20	—	10	15	2	6	—	53
6. Pezzarini Franco	Fiat Dino	6	6	(3)	10	—	10	12	44
7. Scanavino Roberto	Lancia 037	4	3	—	1	8	12	4	32

Campionato Europeo Autocross 1986

DIVISIONE 2

1. Felix	CH	Porsche	—	(2)	15	—	12	15	15	—	20	20	15	114	112
2. Rosella	I	Fiat X1/9	20	(3)	(1)	(8)	10	—	20	15	12	15	10	114	102
3. Braga	I	Lancia	—	8	20	12	—	20	8	4	—	—	—	72	72
4. Kacirek	CS	Skoda	8	6	10	10	(4)	12	6	12	—	(4)	—	72	64
5. Apostoli	I	Porsche	—	—	—	—	20	1	2	6	3	10	20	62	62
6. Kirchhof	D	Porsche	—	15	—	—	—	10	10	—	10	6	—	51	51
7. Schmid	CH	Porsche	6	12	—	—	3	—	12	—	2	—	12	47	47
8. Pfeiffer	A	Porsche	—	—	—	—	—	—	10	15	1	—	26	26	

DIVISIONE 3

1. Havel K.	CS	Porsche	20	(6)	12	12	15	20	20	20	(10)	(2)	—	137	119
2. Tamburini	I	ABI Porsche	1	20	20	10	—	2	—	—	20	20	—	93	93
3. Roesel	D	Porsche	15	15	8	—	20	—	10	12	(6)	—	12	98	92
4. Harkvoort	NL	Porsche	—	10	—	20	6	10	8	10	1	—	—	65	65
5. Bartos	CS	Porsche	(2)	3	10	(3)	8	15	12	—	12	4	—	69	64
6. Krestan	CS	Tatra	12	—	15	—	12	1	—	1	4	—	15	60	60
7. Susan	I	Alfa R.	—	8	4	8	4	12	1	—	—	—	20	57	57
8. Montagna	I	Ferrari	4	—	6	—	—	—	—	15	15	—	40	40	