

1986

SULLA sua Uber, il prototipo con cui corre abitualmente nel campionato europeo di autocross, ha installato il propulsore a quattro valvole, di un elicottero per controbattere a suo modo l'escalation delle potenze che ha investito la categoria negli ultimi anni. Ma francamente neppure lui pensava che sarebbe arrivato un giorno al decollo, nel senso letterale del termine. È accaduto a Vaccarino nella terza prova del campionato continentale durante la finale: la Uber del cecoslovacco Bohumil Krestan e la Porsche del nostro Tamburini si sono agganciate, prendendo il volo dopo aver «rollate»

segue

INCHIESTA / L'evoluzione della specialità

Cross fuori

Allo sviluppo delle vetture che negli ultimi tempi hanno raddoppiato le potenze, arrivando fino a 350 cavalli, non ha fatto seguito il necessario adeguamento delle piste che si rivelano oggi troppo pericolose per il pubblico

di Franco Nugnes



non è stata omogenea

misura

A Vaccarino si è sfiorato il dramma: Tamburini e Krestan iniziano il pauroso volo poi concluso contro la torretta dei cronometristi. Alla fine solo un ferito, ma poteva essere una strage (FotoBiondo)



Cross fuori misura

segue

to» sulla rampa di lancio data dal terreno che delimitava il tracciato. Il folle volo si è concluso contro la torretta dei cronometristi, fra il fuggi fuggi generale. Solo per caso il bollettino medico parla di un ferito, un addetto dell'organizzazione, le circostanze favorevoli hanno evitato una tragedia ben più grave. Questo non è che l'ultimo episodio eclatante di una situazione che sta diventando sempre più precaria. Le vetture da cross grazie alla sovralimentazione, alla trazione integrale e all'elevamento della cilindrata massima a 3500 cc hanno raddoppiato le potenze, arrivando a valori superiori ai 350 cavalli, fino a poco tempo fa impensabili. Ma allo sviluppo repentino delle vetture non ha fatto da contraltare l'evoluzione dei tracciati rimasti, in definitiva sempre gli stessi. Oggi i crossodromi, o per lo meno buona parte di essi, non sono più rispondenti ai canoni di sicurezza. E non tanto per i piloti che sono protetti da gabbie di sicurezza molto efficaci, quanto per il pubblico e gli addetti ai lavori che rischiano di vedersi piombare addosso dei missili incontrollabili. Del problema si sta interessando la Csaì, per evitare che questo anno luttuoso per l'automobilismo non veda proseguire l'elenco delle tragedie. Luigi Tabaton, presidente della sottocommissione cross e competizioni speciali, scampato per un soffio dall'incidente di Vaccarino, ha convocato giovedì scorso una riunione straordinaria per formulare alcune proposte da far approvare al Comitato Esecutivo al più presto. Le gare di cross, infatti, hanno visto crescere la velocità in maniera inquietante: con l'arrivo in pista di vetture sempre più sofisticate si è cercato di addolcire sempre di più i salti, onde non creare problemi alla tenuta dei telai sempre più costosi. Le medie si sono elevate trasformando le gare in autentiche prove di velocità su terra, sminuendo le caratteristiche della specialità. Ora che si è sfiorato il dramma si cerca di fare marcia indietro: c'è chi vorrebbe l'abolizione della trazione integrale (sono gli stessi piloti a chiederlo) che appiattisce i valori di guida e chi invece preferirebbe ridurre la cilindrata. L'Italia, invero, aveva proposto il limite a tre litri per la regolamentazione internazionale, ma l'intervento di Jean Marie Balestre in persona a tutela degli interessi francesi, con un autentico colpo di mano, ha fatto



saltare questa sensata proposta. Non volendo intervenire nella limitazione delle prestazioni delle vetture, non rimane che agire sull'adattamento dei tracciati alle nuove realtà. Per evitare altri decolli come quello di Vaccarino dovranno sparire i famosi terrapieni che anziché contenere l'esuberanza dei piloti servono oggi a proiettare verso il pubblico le vetture senza controllo. È intenzione della Csaì adottare soluzioni più sicure, copiando quanto è già funzionante negli autodromi. È stata proposta l'adozione di reti di contenimento con cavi in acciaio e dove ciò non è possibile si vorrebbero montare dei guard-rail. Molte piste italiane cambierebbero volto, anche se a fronte di

spese in alcuni casi ingenti. Un provvedimento va comunque preso: il cross è ormai lontano da una dimensione umana e bisogna fare qualcosa prima che sia troppo tardi. Quella che era disciplina dei «poveri» con la lievitazione tecnicistica ha subito una sostanziale modificazione che l'ha portata a essere costosa quasi quanto le altre branche dell'automobilismo sportivo. Se è vero che la crescita dei praticanti è innegabile è altrettanto vero che senza interventi precisi l'autocross rischia di diventare un fenomeno sempre più esclusivo. È il momento giusto per riportare tutti con i piedi per terra. □

Ci sono due categorie: elaborate e cross

Largo alla fantasia tutto è consentito

IL REGOLAMENTO dell'autocross ammette due tipi di vetture alle gare: le vetture elaborate, auto di serie modificate anche con l'impiego di motori e parti meccaniche non originali del modello di base, e le vetture cross, delle monoposto realizzate appositamente per questo tipo di corse. Analizziamo in breve quali sono le caratteristiche che differenziano le due categorie che animano un mondo che è in continua evoluzione.

ELABORATE - Rispetto alla vettura strettamente di serie bisogna procedere a una serie

di irrobustimenti tali da permettere alla scocca di resistere alle sollecitazioni dei salti e garantire la sicurezza del pilota. Con un roll bar a gabbia le modifiche ammesse sono molto numerose e varie: oltre alla possibilità di trasformare la meccanica sostituendola con altre da quelle originali è possibile tramutare qualsiasi tipo di macchina in una quattro ruote motrici, mentre è vietato il bimotores che invece ha trovato una collocazione nelle corse sul ghiaccio e negli slalom. Non si possono toccare i montanti della porta, i longheroni laterali, le centine del tetto, le traverse sul pavimento e l'ossatura della fiancata. La carrozzeria può essere modificata nei cofani che possono essere realizzati in materiale libero, i parafanghi devono essere allargati fino a coprire le ruote con codolini. I vetri devono essere rimossi, anche se la forma dei vani non può essere modificata. Il parabrezza deve essere sostituito da una rete metallica di sicurezza. Fari, fanali e luci esterne devono essere eliminati. I fori devono essere chiusi oppure utilizzati come prese d'aria. All'interno la vettura deve essere del tutto spogliata, l'abitacolo non può contenere oggetti, né essere attraversato da cavi o canalizzazioni. Sono ammessi quindi i turbo corretti con il coefficiente 1,4. I radiatori non possono stare nell'abitacolo, ma devono rimanere all'interno della linea della carrozzeria. I pneumatici sono i tradizionali Ms (il tassello non può essere più di 20 mm). È vietato l'uso di catene, chiodi o coperture per uso agricolo. Tre sono le classi previste: A sino a 1000 cc; B sino a 1500 cc; C sino a 3500 cc. I pesi sono variabili in funzione della cilindrata: si va dai 540 kg delle 1000 cc ai 915 kg delle 3500 cc.

CROSS - Queste sono vetture a ruote scoperte realizzate appositamente per l'autocross, con telaio di costruzione e concezione libera, ma organi

segue

L'ACCUSA/Grido d'allarme dei piloti «Vietare l'integrale»

I PILOTI pur essendo ben protetti nelle gabbie di sicurezza si lamentano. E non certo per la loro incolumità che sembra comunque garantita, quanto per i rischi che corrono il pubblico e gli addetti ai lavori che si trovano ai bordi delle piste. Il grido di protesta arriva da Luciano Tamburini, campione italiano e protagonista dell'europeo, e Angelo Valfredini, un altro tricolore che ha preferito abbandonare, ma potrebbe essere allargato a tutta la categoria. «Le vetture hanno subito una grossa evoluzione — dice Tamburini — che ci ha portato a disporre di 350 cavalli, mentre le piste non sono state adattate a queste potenze. Nell'europeo, poi non ci sono delle norme severe come in Italia, per cui senza i cassonetti laterali è possibile che le vetture decollino dopo essersi agganciate. Ci vorrebbero anche dei commissari preparati e non solo dei volontari con buone basi teoriche ma con scarsa pratica. Quando succede qualcosa si tende a giudicare sempre il pilota, mentre per tutti gli altri esiste l'immunità anche se ci costringono a correre su tracciati impossibili». — Si parla di una possibile riduzione delle cilindrate: «Il progresso non deve essere fermato, ma non bisogna esagerare: il cecoslovacco Kre-

stan aveva un motore derivato da un elicottero e quattro ruote motrici. Io ho montato la trazione 4x4 solo perché è indispensabile per essere competitivi nell'europeo, ma sarei soddisfatto se venisse abolita». — Dello stesso avviso è anche Angelo Valfredini: «Bisogna darci un taglio: nei rally stanno tentando di fare marcia indietro, lo si è fatto in pista negando le minigonne, non vedo che cosa ci sarebbe di strano a farlo nel cross. Un tempo avevano potenze dimezzate rispetto a oggi e nonostante tutto si cerca sempre di migliorare. Mi sono fermato quest'anno perché il mio prototipo a motore Fiat 2000 ormai è superato dalla concorrenza. Può essere competitivo nell'italiano ma nell'europeo contro i 3500 cc non c'è niente da fare». — Cosa pensi delle quattro ruote motrici? «Sono la castrazione dello spettacolo e dell'abilità di guida sullo sterrato. Ammetto che avrei voluto realizzare anch'io una monoposto a trazione integrale ma i costi troppo elevati non me lo hanno permesso. Oggi si tende a fare della velocità su sterrato con curve ampie e fondi senza salti, raggiungendo punte di 160 Km/h. C'è un limite a tutto, anche se noi piloti pur di vincere siamo disposti a tutto».

Eraldo Guglielmotti

In alto nell'altra pagina: **Baldisser** uno dei grandi protagonisti del tricolore con i prototipi (FotoBiondo). **Valfredini**, in alto, campione italiano ha deciso di abbandonare perché ritiene le gare ormai snaturate a corse di velocità (FotoGuglielmotti). **Sopra; Braga con la Beta Montecarlo** (Photo4)

Largo alla fantasia...

segue

meccanici derivanti almeno in parte da vetture di serie. Esiste una classe unica da quest'anno che prevede una cilindrata massima di 3500 cc e con un peso minimo di 500 kg. Il telaio deve garantire una cellula di sopravvivenza, la carrozzeria deve essere di tipo rigida. È obbligatorio l'uso di parafranghi larghi quanto le ruote. Fra il motore e il telaio è obbligatorio una piastra di sicurezza. Nell'abitacolo non ci possono essere radiatori e pompe di carburante, mentre può essere installato il serbatoio di 12 litri purché isolato dal pilota da una paratia stagna. □



Rossetti, sopra, è in testa alla classifica europea delle vetture elaborate con una Alfasud Sprint (FotoBiondo)
A lato: Scanavino alle prese con il suo prototipo. Si tratta di uno dei piloti più esperti (Photo4)



Questi gli appuntamenti

Undici date dell'Europeo

DATA	GARA	NAZIONE
16 marzo	Sils	Spagna
13 aprile	Schluetchtern	Germania
11 maggio	Vaccarino	Italia
25 maggio	Faleyras	Francia
1 giugno	Moelln	Germania
15 giugno	Porici	Cecoslovacchia
6 luglio	Nova Paka	Cecoslovacchia
20 luglio	Pecel	Ungheria
24 agosto	Hollemborg	Austria
14 settembre	Maggiore	Italia
21 settembre	Nordring	Austria

Tricolore in otto prove

DATA	CIRCUITO	LOCALITÀ
31 marzo	Pista Pregiarolo	Maggiore
27 aprile	Pista alle Sorgenti	Bordano
18 maggio	Pista «La Chiusa»	Agugliano
22 giugno	Pista Alle Cave	Vittorio Veneto
10 agosto	Pista di Pergola	Pesaro
7 settembre	Pista Capodiferro	Viterbo
28 settembre	Pista La Piana	Lonato
5 ottobre	Pista di Vaccarino	Padova

C'è anche la Coppa Italia

DATA	CIRCUITO	LOCALITÀ
13 aprile	Pista Lombardore	Torino
13 luglio	Pista Reggio Emilia	Reggio Emilia
27 luglio	Pista di Latina	Latina
24 agosto	Pista S. Nicola	Benevento
21 settembre	Pista Solarolo	Chignolo Po
19 ottobre	Pista Apice	Benevento

Molte piste da rimodernare

RIPORTIAMO sotto l'elenco completo delle piste di autocross che si trovano oggi in Italia: sono diciassette disseminate in tutta la penisola anche se la concentrazione maggiore si registra nel Triveneto. Molti di questi tracciati sono già idonei ai nuovi regolamenti che saranno presto adottati dalla Csaì.

MAGGIORE

Gestione: Sport Club Maggiore, 28014 Maggiore (Novara), via Don Minzoni, 8 - Tel. 0322/ 87.346; Lunghezza: 850 metri.

CROSSODROMO DI LOMBARDORE

Gestione: So.Ge.Spo. 10123 Torino, via Giolitti, 15 c/o Automobili Club - Tel. 011/ 58.62.49 - telex 23506 Aci To; Lunghezza: 1105 metri.

CROSSODROMO LA PIANA

Gestione: Associazione Sportiva Crossodromo «La Piana» 46044 Giotto (Mantova), via Ernesto Cinquetti - Tel. 0376/ 60.47.70; Pista: Lonato (Brescia) località Campagnoli; Lunghezza: 1300 metri.

CROSSODROMO F.LLI ROSSETTI

Gestione: Team Autocross Fratelli Rossetti, 46026 Quistello (Mantova), via Ferrarino, 22 - Tel. 0376/ 61.86.61; Lunghezza: 850 metri.

CIRCUITO DI BORDANO

Gestione: As Autocross alla Sorgenti 33014 Gemona (Udine) - via Lessi, 49 - Tel. 0432/ 98.12.45; Pista: Bordano (Udine) località alle Sorgenti; Lunghezza: 970 metri.

PISTA VITTORIO VENETO

Gestione: As Autocross Alle Cave - via Europa 32 - 31020 San Giacomo di Veglia (Treviso) - Tel. 0438/ 77.74.89; Pista: Vittorio Veneto (Treviso) località San Giacomo, via Levada; Lunghezza: 1030 metri.

PISTA AUTOCROSS SPRESIANO

Gestione: Team Padova Cross, via Papa Giovanni XXIII 57, 35010 Curtarolo (Padova) - Tel. 049/ 55.11.25; Pista: Spresiano (Treviso), via Barcador; Lunghezza: in accertamento.

CROSSODROMO VACCARINO

Gestione: Team Padova Cross, via Papa Giovanni XXIII 57, 35010 Curtarolo (Padova) Tel. 049/ 55.11.25 - 55.70.41; Pista: Piazzola sul Brenta (Padova); Lunghezza: 1000 metri.

AUTOCROSS EMILIANO

Gestione: Associazione Sportiva Team Autocross Emiliano - 42020 Quattro Castella

(Reggio Emilia), via Ancona, 10 - Tel. 0522/ 88.25.23; Pista: Quattro Castella; Lunghezza: 911,39 metri.

PISTA AUTOCROSS DI PERGOLA

Gestione: Usp Scuderia Castria, Piazza Fulvi 1; 61045 Pergola (Pesaro) casella postale 88 - Tel. 0721/ 77.40.86; Pista: Pergola, zona industriale nord; Lunghezza: 960 metri.

PISTA AUTOCROSS LA CHIUSA

Gestione: Scuderia autocross Ferretti, via Arcivescovo 9, 60019 Senigallia (Ancona) - Tel. 071/ 65.561; Pista: Agugliano (Ancona) località La Chiusa - Tel. 071/ 90.78.04; Lunghezza: 975 metri.

PISTA AUTOCROSS LA FOSSA DEL DIAVOLO

Gestione: Moto Club Senigallia; via Pisacane 4, 60019 Senigallia (Ancona) - Tel. 071/ 62.581; Pista: S. Angelo di Senigallia, strada provinciale di S. Angelo, 20 - Tel. 071/ 66.10.86; Lunghezza: 1000 metri.

CROSSODROMO CAPODIFERRO

Gestione: Centro Italia Cross, strada provinciale Tuscanese 01100 Viterbo - Tel. 0761/ 32.605; Lunghezza: 1053 metri.

CROSSODROMO LATINA

Gestione: Auto Club Latino; Pista: Latina, Borgo Grappa; Lunghezza: 920 metri.

CROSSODROMO MONTECLO

Gestione: Centro sportivo Monteclo, viale Capuccini 1 - 66034 Lanciano (Chieti) - Tel. 0872/ 31.185; Pista: S. Eusanio del Sangro, Località Brecciaio - Tel. 0872/ 50.351; Lunghezza: 650 metri.

CROSSODROMO MOTOR PARK

Gestione: Motor Park Coop, via Avellola 19/bis Montorsi Valle - 82010 S. Angelo a Cupolo (Benevento); Pista: Torre Pagliara a S. Nicola Manfredi; Lunghezza: 870 metri.

CROSSODROMO APICE

Gestione: Associazione motoristica sannita, via Torre delle Catene 68 - 82100 Benevento - Tel. 0824/ 20405; Pista: Apice (Benevento) Località Cosano; Lunghezza: 1170 metri.