

AUTOCROSS/In Europa domina la S4

# Seconda primavera

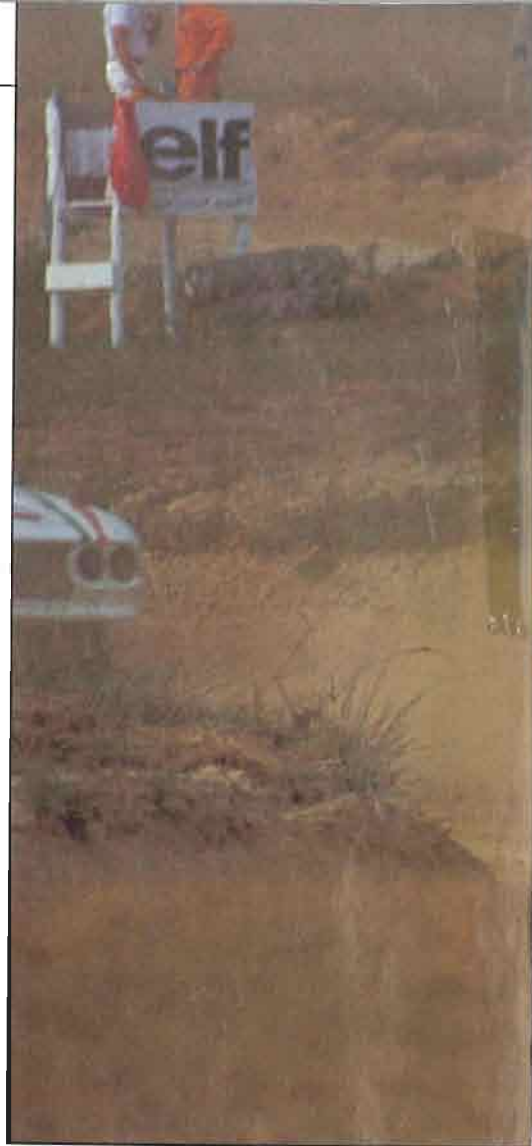
La Delta Gr. B che fu di Tabaton sta dominando, con Rosella, la seconda divisione nelle gare valide per il titolo continentale. Vediamo perché

testi di **Giuseppe Invernizzi** - foto **Nicola Biondo**

**DOPO LA PRIMA** prova, a Sils in Spagna, si prospettava una stagione apertissima: nessun dominatore, né fra le sport, né fra i prototipi, tante squadre agguerrite e organizzate, per un calendario senza tregua in otto Paesi europei. Poi, il giorno di Pasqua in Germania, è arrivata la Lancia Delta S4 Grifone-Esso per Rosella e... si è avuta la netta sensazione che, di lì in poi, la seconda divisione non avrebbe più avuto storia. C'erano, è vero, in quella gara, ben due Audi Sport Quattro, delle quali l'una ancora verniciata, all'interno, in bianco-giallo, per il campione tedesco rallycross Heinz e per il veterano austriaco Singer, oltre a due 037 «evoluzione 2» per gli italiani Stecca e Scariot, con un curriculum nazionale di tutto rispetto, temibili su una pista dal fondo compatto. Ma l'estrema facilità della vittoria, ottenuta dopo una pole position di mezzo secondo più veloce del miglior prototipo, ha messo in chiaro la situazione: da quel momento in poi solo una eventuale rottura avrebbe consentito agli altri ambizioni di vittoria. Una supermacchina in gioco, quindi, frutto della volontà di primeggiare di un team-manager (Tabaton) e della certezza di molti intorno al futuro agonistico delle Gruppo B, troppo belle e spettacolari per la pensione. Il pubblico ha capito tant'è che a Schluechtern, Vaccario e Faleyras gli organizzatori hanno visto raddoppiare il numero degli spettatori. In Francia, tanto per rendere più ricco il piatto, c'era anche una Peugeot 205 T16 per l'idolo locale, Dumas. Ma nemmeno qui però c'è stata storia, con la Delta S4 inesorabilmente prima. Qualche dubbio invero c'è stato a Vaccarino, dove Rosella ha faticato molto a vincere, sorpreso dalle bizze di una vettura che mal gradiva le accelerate violente sul bagnato: quattro testa-coda lo avevano relegato molto indietro, con Braga scatenato a far la lepre, Apostoli, Scariot e Schmid in bagarre per la piazza d'onore. Ma appena il tracciato si è un po' asciugato, sono bastati solo due giri per recuperare una ventina di secondi, sorpassi compresi! Con queste premesse, la seconda divisione, un tempo trascurata, sta diventando l'attrazione del cross, si è arrivati al punto di vedere il pubblico

incamminarsi verso l'uscita, al termine della finale di questo raggruppamento, osservando distrattamente i prototipi considerati fino a poco tempo fa le «vedettes» della categoria. E proprio nella seconda divisione la superiorità italiana si è ormai consolidata: quattro vittorie su quattro gare, con Apostoli, Scariot, Stecca, Parro e Braga sempre fra i primi, e i soli Schönacher e Schmid a disturbare i nostri piloti in questo torneo divenuto ormai un vero e proprio «campionato italiano all'estero». Tutta da vedere la faccia di Rosella all'arrivo: quella, trasognata, del ragazzino che — dopo due anni di miracoli e di ottime prestazioni con una X 1/9 — si trova a guidare una vettura da sogno, con la sola angoscia di non poter perdere.

**PER QUANTO** riguarda invece i prototipi della terza divisione la situazione appa-







**Rosella (sopra), con la Lancia Delta S4 della Grifone, ex-Tabaton. Il «mostro» blu-oro fa il bello e il cattivo tempo nella seconda divisione e nulla può il francese Dumas con la 205 T16 (a sinistra). Sotto, il cecoslovacco Krestan**

re più aperta. I ceki, da sempre dominatori e con un grande vivaio, non hanno mai avuto una squadra tanto debole: il solo Krestan è rimasto quello dello scorso anno, aggressivo e fortunato, Bartos e Hosek, con prototipi a due sole ruote motrici al pari del numero uno Havel, scontano il mancato sviluppo tecnico dei mezzi a disposizione. Così è potuto accadere che l'olandese Harkvoort, messi in luce la passata stagione per una condotta di gara spettacolare e spericolata, si presenti ora come l'uomo da battere. E i nostri? Tamburini e Susan imprecano

contro la sfortuna... Ma le rotture non si ripetono per caso e comunque non hanno ancora mostrato la sicurezza che alla fine dello scorso campionato li metteva fra i favoriti. Montagna, alle prese con la nuova vettura a trazione integrale, non è ancora sceso in lizza. Fra le nuove leve, ancora nessuna certezza. La corsa per la vittoria finale è apertissima visto che saranno solo sette i risultati cumulabili, su undici prove valide. Oggi in ogni caso, il campionato non lo si può che definire scialbo, poiché la sua incertezza è dovuta

*segue*





## Seconda primavera

segue

non a una bella battaglia fra i piloti, ma all'assenza di uomini e mezzi di prim'ordine. Nel paddock si mormora di una imminente svolta tecnica, legata — guarda un po' — al «fenomeno S4». La tentazione di portare fra i prototipi quella belva, alleggerita quanto consente il regolamento, incomincia a farsi strada soprattutto in vista della prova a squadre di fine stagione, dove potrebbe essere riconquistata la Coppa Fia dai nostri piloti proprio in casa dei detentori ceki.

**NOVITÀ** interessante per tutto l'ambiente è l'ingresso degli sponsors, a dimostrare l'interesse dei «media» per questo spettacolo. La squadra azzurra ha trovato nell'Ancai supporto organizzativo e destinato interesse d'immagine in un gruppo finora dedicato a specialità di tradizioni più cospicue. Alcuni organizzatori stanno consorziandosi per una gestione coordinata delle manifestazioni; i piloti incominciano a trovare interesse pubblicitario per i loro programmi... Tutti sintomi di una crescita inimmaginabile fino a qualche anno fa. □

### L'europeo dopo quattro gare

	SILS (S) 15/3	SCHLUECHTERN (D) 19/4	VACCARINO (I) 10/5	FALEYRAS (F) 24/5	TOTALE PROVVISORIO
<b>SPORT (2. divisione)</b>					
1. Rosella (I) (Lancia Delta S4)	1	20	20	20	61
2. Apostoli (I) (Porsche 911 SC)	20	2	15	6	43
3. Schmid (D) (Porsche 911 SC)	12	10	12	—	34
4. Dumas (F) (Peugeot 205 T16)	8	—	—	15	23
5. Stecca (I) (Lancia 037)	15	4	—	3	22
6. Scariot (I) (Lancia 037)	—	—	8	12	20
7. Schönacher (D) (Audi 90 Quattro)	—	15	1	—	16
<b>PROTOTIPI (3. divisione)</b>					
1. Krestan (Cs) (Tatra 4x4)	20	12	2	15	49
2. Harkvoort (NI) (Volkswagen 4x4)	—	—	20	20	40
3. Hosek (Cs) (Porsche)	12	3	12	8	35
4. Bartos (Cs) (Porsche)	15	8	—	10	33
5. Leber (D) (Audi)	—	20	—	—	20
6. Havel (Cs) (Porsche)	—	—	15	4	19

Sopra, inizio di stagione opaca per i due cecoslovacchi Bartos e Hosek. A destra, il tedesco Schönacher con l'Audi. Anche per lui, nonostante l'impegno niente da fare contro la Delta del nostro Rosella



Tra i prototipi si è messo in luce l'olandese Hakvoort (sopra). Gli ha giovato senza dubbio il momento di crisi tecnica attraversato dai cecoslovacchi. A sinistra, la Lancia Rally Evoluzione 2 dell'italiano Stecca, un altro pilota tricolore in buona evidenza in Europa



Intanto in Italia stanno emergendo nuovi nomi

## Linea verde

Nel nostro Paese continua la crescita della specialità che sta mettendo in luce una serie di ragazzi molto promettenti

INIZIATA tardi, ma con un calendario ben distribuito per consentire il contemporaneo impegno in campo internazionale, la serie italiana sta mettendo in luce alcuni nomi nuovi. Pur correndo tutte insieme, organizzate per divisione come in campo internazionale, le vetture sono classificate per classe, per meglio evidenziare i valori in campo e consentire la conquista di premi e punti anche alle piccole vetture. Accade così che Parro, spesso fra i primi in assoluto, guidi la classifica delle sport, al volante di una X1/9 due litri che sta dimostrandosi vettura molto competitiva, davanti a Russo e Braga, Azzoli e Villa; mentre, nella classe superiore, il duello fra trazioni integrali e le potentissime Porsche rende sempre incerto il risultato fra Caputo e Rossetti da una parte, Apo-



stoli e Romanisio dall'altra. Finora solo rotture per le 037 di Stacca e Scariot, piccoli ma determinanti guai per Romagna e Carron, risultati deludenti per Binci. Tutto facile invece per Passarella fra i prototipi, dove Susan e Tamburini

continuano il calvario di rotture iniziato all'estero. Per quel che riguarda i prototipi junior non si sono ancora raggiunti livelli di adeguata competitività, l'unico degno di essere ricordato è Galliazzo, purtroppo discontinuo ed eccessiva-

mente irruente. Passarella potrebbe essere il nome nuovo per la squadra azzurra, ma proprio sulla pista di casa, in occasione della prova europea, è stato autore di una prestazione grigia, che ha lasciato molti dubbi Montanari, dal canto suo, ha conquistato il bottino maggiore, finora, nella categoria junior, che mostra ancora un parco partenti straordinariamente scarso: forse pochi ritengono di potersi impegnare per l'intero campionato, rinunciando a possibilità evidenti di piazzamento onorevole al termine della stagione. (g. i.)



# UN COLPO DI VITA

La solita bibita,  
il solito succo di frutta...

Dagli un guizzo  
di sapore, dagli un  
colpo di vita.

Con Beefeater Gin.





Per un Susan (a sinistra) che quest'anno non riesce a rendere come le stagioni passate, c'è un Passarella (sotto) fortissimo; Parro e Scatriot (nella pagina a fianco) imprevedibili. In basso, il veterano Rossetti (fotoBiondo)



### L'italiano dopo due prove

SPORT (2. divisione)	CHIGNOLO 26/4		MAGGIORA 31/5	TOTALE	PROTOTIPI (3. divisione)	CHIGNOLO 26/4		MAGGIORA 31/5	TOTALE
<b>CL. 2000</b>					<b>CROSS JUNIOR</b>				
Parro	9	9	18		Montanari	9	6	15	
Russo	6	3	9		Guazzaroni	6	3	9	
Braga	—	6	6		Galliazzo	—	9	9	
Azzoli	4	—	4		Zorzi	4	4	8	
Villa	—	4	4						
<b>CL. 3500</b>					<b>CROSS</b>				
Caputo	3	9	12		Passarella	9	9	18	
Apostoli	9	2	11		Maccarinelli	2	4	6	
Rossetti	6	4	10		Foralosso	6	—	6	
Romanisio	—	6	6		Tringali	—	6	6	

La solita bibita, il solito succo di frutta...

Dagli un guizzo di sapore, dagli un colpo di vita.

Con Beefeater Gin. Beefeater Gin con il suo gusto raffinato e inconfondibile trasforma che è una meraviglia ogni tuo drink.



**UN COLPO DI VITA  
AI TUOI DRINK**

**BEEFEATER**

Gin originale  
imbottigliato a Londra.