



IL CAMPIONATO SEMPRE PIÙ IN MANO AGLI ITALIANI

VENI

Augusto Cesari e l'agguerrita legione tricolore marciano decisi alla conquista di questa

VIDI

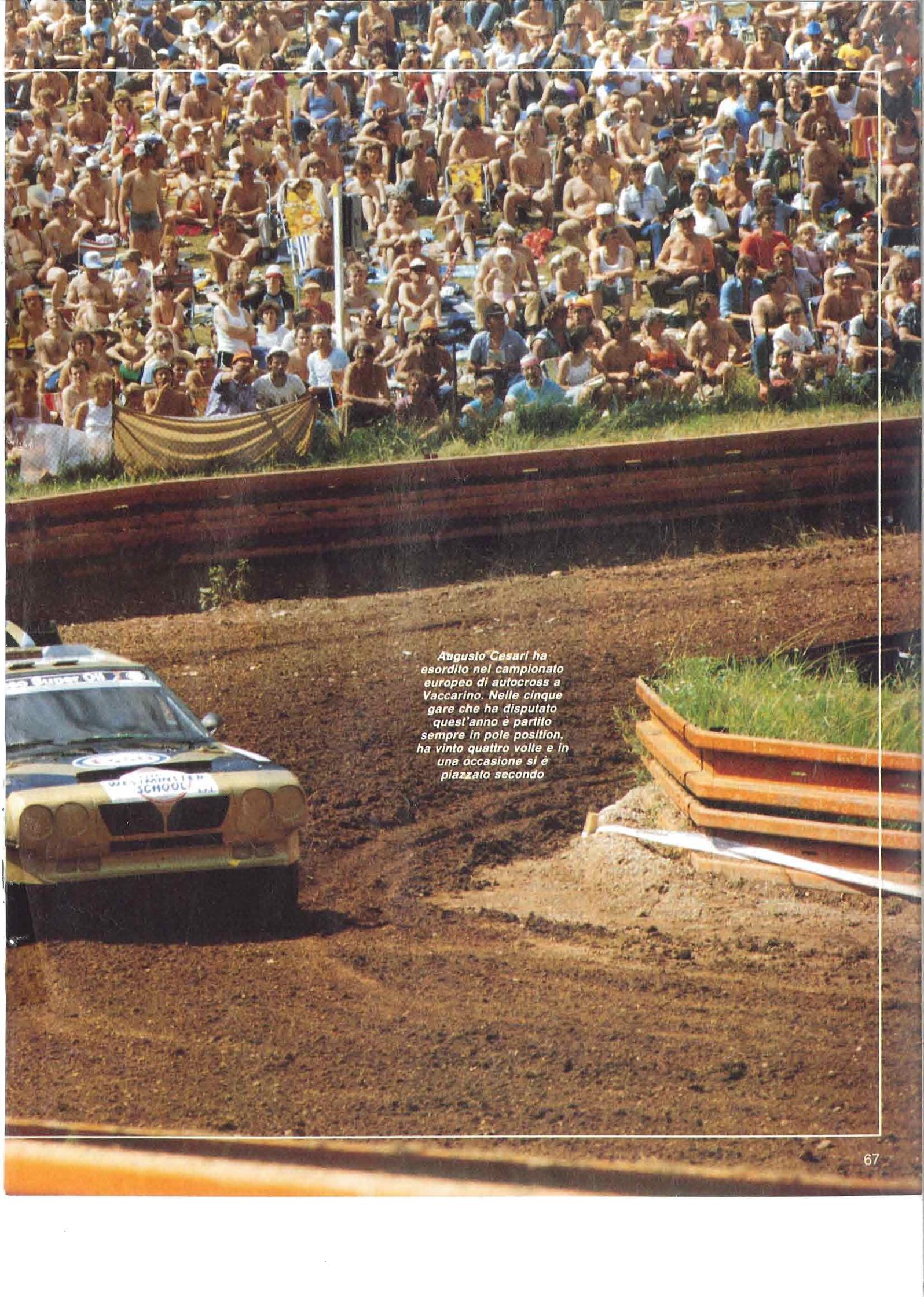
specialità. L'egemonia nella seconda divisione è schiacciante

VICI

Ora, con Susan, i nostri puntano alla vittoria finale anche tra i prototipi

di Giuseppe Invernizzi - Foto Biondo





Augusto Cesari ha esordito nel campionato europeo di autocross a Vaccarino. Nelle cinque gare che ha disputato quest'anno è partito sempre in pole position, ha vinto quattro volte e in una occasione si è piazzato secondo

ATRE PROVE dal termine del campionato, quando il regolamento impone di iniziare gli scarti dei risultati peggiori, si può fare il punto. E la situazione, per i colori italiani, non è mai stata così positiva: entrambe le classifiche di divisione sono guidate da piloti azzurri, senza problemi fra le Sport (dove dominano le Lancia Delta S4 con sicurezza), senza certezze fra i Prototipi, dove invece di continua ad assistere a gare incertissime, appassionanti, con almeno dieci piloti ancora in grado di conquistare il titolo continentale.

NELLA SECONDA divisione il fatto nuovo si è avuto a Vaccarino dove è comparso, come preannunciato, Cesari. Il piemontese ha incominciato a vincere subito, fin dalle prove ufficiali, staccando «pole position» a ripetizione (ben cinque gare), più veloce addirittura dei prototipi a Porici. Così si sono viste sempre tre Delta S4 in prima fila, con la Delta 4Wd di Rossetti sempre in quarta o quinta piazza e l'unica Audi Quattro, quella di Schoenacher, a inserirsi talvolta nella battaglia tutta italiana. Stecca ha tentato di opporsi alla bella sicurezza con cui il Campione piemontese conduce la sua «belva», ma ha dovuto arrendersi sempre alla gelida guida ed efficace condotta di gara dell'ex imperatore degli slalom, tanto attento e determinato da sembrare imbattibile. Anche Romagna, che però — con tanti punti già accumulati — può permettersi di amministrarsi, ha subito tre sconfitte consecutive; ma la sua condotta di gara, intelligente e cauta, gli ha permesso di continuare la marcia verso il titolo — prima — e di prendersi la soddisfazione di superare a tre curve dall'arrivo il baldanzoso e un po' distratto Cesari, sulla pista austriaca di Poysdorf. A questo punto, ormai, solo la matematica non consente di dichiarare italiano il titolo continentale, per il secondo anno consecutivo e sempre grazie a una vettura favolosa, tanto superiore e indistruttibile da richiamare da sola il pubblico numeroso, che pur sa assistere a una disputa tutta tricolore, senza altra incertezza se non quella dell'ordine d'arrivo tra «uguali». Non è invece prevedibile quale sarà il pilota azzurro che raccoglierà l'eredità di Rosella, anche se Cesari dovrà sempre vincere, se vorrà giocarsi a Maggiora (dove di disputerà l'ultima prova europea) il titolo con il suo antagonista vicentino o con l'imprevedibile Stecca, forse troppo focoso e irruente per costituire una minaccia seria nella strategia di un campionato lungo e faticoso. Dietro Rosetti, con un po' più di fortuna, potrebbe completare il poker azzurro di vertice, poiché Schoenacher sembra sempre più rassegnato a non vedere mai per primo la bandiera a scacchi, e questo — per un pilota che sperava di vincere il titolo — significa commettere errori gravi, che lo hanno spesso portato a farsi superare anche da Kacirek, che con la sua piccolissima



Aldilà del fango... nel bosco, il prototipo Renault (derivato dalla 21 turbo) di Dubourg (sopra) si distraica a fatica nella moto. A sinistra, Susan impegnato a Nova Paka. A destra, il discontinuo Stecca. Sotto a destra, Romagna, capoclassifica fra le Sport



Skoda 1300 fa ancora miracoli, pur se con maggiore discontinuità per calo di affidabilità del mezzo. Poi più nulla, perché le Porsche si sono praticamente ritirate dal giro, battute come sul piano della qualità meccanica e delle doti dei piloti. Le Peugeot e le Citroen 4 x 4 non si sono più viste, dopo le umilianti sconfitte subite in casa.

FRA I PROTOTIPI la situazione è apertissima e tutto può ancorasuccedere. I primi dieci in classifica hanno ancora possibilità matematiche di vittoria finale. Questo dice la pista, poiché su nove gare disputate solo Susan, Harkvoort e Krestan hanno fatto il bis sul gradino più alto del podio, calcato da ben sei piloti diversi; e anche coloro che non hanno ancora assaporato il gusto del successo assoluto, come Dubourg, Rosella e Rammel, hanno dimostrato di poter vincere, solo che la

sorte li aiuti. Tutto si decide, infatti, sull'affidabilità del mezzo quando le prestazioni velocistiche sono del tutto confrontabili, e quando la lotta per entrare in finale — con tanti «manici» in gara — costringe a dare il massimo fin dalle manches eliminatorie. Se oggi c'è un favorito, esso pare il nostro Susan, molto maturo e regolare, alla guida della vettura (tutta autocostruita, e sviluppata con cura certosina in cinque anni di esperienze internazionali) più completa ed equilibrata del lotto. Anche il padovano ha avuto i suoi guai, dei quali il più inopportuno a Poysdorf, quando avrebbe potuto prendere il largo, ma con il gioco degli scarti sta certo meglio di Curien, Bartos e Havel. Vengono poi Harkvoort e Krestan, le cui vetture hanno patito rotture ben più preoccupanti — perché ripetute, e situate in organi vitali quali la trasmissione o il motore — di quelle del padovano. Ram-

LE CLASSIFICHE DOPO NOVE PROVE

ROMAGNA EREDE DI ROSELLA

VETTURE SPORT

PILOTA	NAZ.	VETTURA	SILS (E) 13/3	PALMA (E) 20/3	SCHLUECHTERN (D) 17/4	BREMA (D) 24/4	VACCARINO (I) 8/5	FALEYRAS (F) 29/5	PORICI (CS) 12/6	POYSDORF (A) 19/6	NOVA PAKA (CS) 3/7	TOTALE
1. Romagna	I	Lancia Delta S4	20	—	20	20	15	3	15	20	15	128
2. Schoenacher	D	Audi 90 Quattro	15	12	6	12	6	12	12	12	—	97
3. Cesari	I	Lancia Delta S4	—	—	—	—	20	20	20	15	20	95
4. Kacirek	CS	Skoda 130	10	—	—	15	12	8	—	10	12	67
5. Stecca	I	Lancia Delta S4	—	20	12	—	2	15	10	—	—	59
6. Schmid	CH	Porsche 911	1	15	4	—	10	—	—	—	—	30
7. Rossetti	I	Lancia Delta 4Wd	2	—	15	—	—	—	8	1	—	26
8. Sarhy	F	Citroen Visa	12	—	—	—	—	10	—	—	—	22
9. Fexias	E	Porsche 911	8	10	—	—	—	—	—	—	—	18
Mueller	CH	Porsche 911	—	—	10	—	8	—	—	—	—	18

SUSAN COMBATTE CONTRO TUTTI

PROTOTIPI

PILOTA	NAZ.	VETTURA	SILS (E) 13/3	PALMA (E) 20/3	SCHLUECHTERN (D) 17/4	BREMA (D) 24/4	VACCARINO (I) 8/5	FALEYRAS (F) 29/5	PORICI (CS) 12/6	POYSDORF (A) 19/6	NOVA PAKA (CS) 3/7	TOTALE
1. Susan	I	Alfa Romeo	—	20	6	3	—	20	15	3	15	82
2. Krestan	CS	Tatra	8	8	—	—	15	—	—	20	20	71
3. Harkvoort	NL	Volkswagen	—	—	20	—	20	—	—	15	10	65
4. Curien	F	Volkswagen	20	1	8	1	12	—	8	6	4	60
5. Hosek	CS	Tatra	6	12	—	—	—	—	20	12	6	56
6. Bartos	CS	Porsche	10	6	—	12	10	10	2	—	2	52
7. Havel	CS	Porsche	—	15	—	20	2	—	4	4	—	47
8. Dubourg	F	Renault	15	10	—	—	1	—	3	1	8	38
9. Rammel	A	Porsche	3	—	3	15	1	3	—	10	—	34
10. Rosella	I	Lancia	—	—	12	—	6	—	12	—	—	30

mel, alla guida della vettura plurititolata del cognato Roesel, ha sfiorato a Brema il risultato clamoroso, aiutato da un rallentamento di Susan per cedimento di un raccordo di lubrificazione a due giri dalla fine, in piena bagarre con il vincitore Havel; Rosella, invece, pare avere finalmente trovato l'affiatamento con quel prototipo S4 che tanto aveva fatto sperare, rivelatosi più bizzoso del previsto: se avrà ancora tanta perseveranza e umiltà, per accettare di «remare» nonostante le sue abitudini da vincitore baldanzoso, si troverà con un mezzo meccanico vincente e... quando si è forti come lui, anche fra campioni veri quali i piloti della terza divisione, si detta legge. Dubourg corre con una vettura assistita direttamente dalla Renault; ma proprio il motore (un modernissimo 2000 turbo di derivazione 21) ha dato grattacapi a non finire, forse

segue

VENI VIDI VICI

segue

perché laboratorio di esperienze in vista di impieghi più... «nobili». Stupefacente è la posizione in classifica generale di Currien, un francese che va alle corse da solo, senza neppure un meccanico al seguito, che non «lega» neppure con il connazionale Dubourg: effettivamente, leggendo la sequenza dei risultati, si può dire che viva sulla rendita della vittoria a Sils, strappata di forza proprio al «poulain» più titolato e ambizioso. La condotta di gara di Currien è di un opportunismo tale da far prevedere che la sua «rendita» durerà a lungo, anche se pare il meno credibile fra gli aspiranti al titolo continentale. Harkvoort resta dunque il più pericoloso avversario per la fin troppo attesa vittoria finale di un italiano, giacché è sempre veloce, mattocchio quel tanto che basta per rimediare a situazioni compromesse, con il maggiore avversario nella sua vettura, tanto leggera e veloce da parer che voli sulle buche, ma anche fragilissima.

CHE NE È DEI Cecoslovacchi? Sembrano dei nobili decaduti, anche se questa immagine può sembrare troppo «forte»: infatti si presentano con la baldanza di



Rosella sta curando la messa a punto del prototipo Lancia Delta S4. Le difficoltà nel lavoro di affinamento della vettura sono state superiori al previsto costringendo il laziale a gare opache

quando potevano dettare la loro legge, ma le vetture degli altri sono cresciute, mentre nulla è cambiato per loro; nelle prove si impegnano poco, tant'è che solo Krestan, ha ottenuto la pole position nelle ultime tre gare: Durante la corsa non si proteggono più a vicenda, tant'è che su nove prove solo quattro vittorie sono ceke, e con tre nomi diversi; quando hanno problemi con i colleghi se la prendono come dei novellini.... Eccoli dunque a lottare in spazi molto ravvicinati per disputarsi la platonica palma del migliore fra loro. Tutto può ancora succedere, certo, e la squadrone bianco-rosso-blu può ritrovarsi e recuperare la supremazia tradizionale (e la prova

di Nova Paka lo dimostra); ma... si sa, perdere non fa bene a nessuno, anzi spesso crea problemi nuovi e difficilmente risolvibili. Per dovere di cronaca, resta qualcosa da dire sugli altri due italiani, che hanno ottenuto punti in classifica: per Montagna tante delusioni, forse l'addio alle competizioni, salvo qualche sprazzo di orgoglio, per aver constatato quanta strada abbia fatto l'autocross dai tempi in cui la vettura ben costruita poteva consentire ad un pilota di classe passeggiare davanti a tutti. Per Tamburini, invece, un'altra stagionecalvario: solo a Faleyras la vettura non si è rotta, ed ecco il secondo posto alle spalle di Susan. □

**TENIAMO SEMPRE D'OCCHIO LA STRADA
E IL TACHIMETRO.**

**OLTRE UN
CERTO LIMITE
LA VELOCITA'
NON
PORTA PIU'
A NULLA.**

Teniamo sempre d'occhio la strada e il tachimetro: guidare con attenzione vuol dire guidare in tutta sicurezza. Perché la prudenza non è un limite, ma un segno di intelligenza.



CAMPAGNA DI PREVENZIONE E DI EDUCAZIONE STRADALE

Ministero dei Lavori Pubblici
ISPettorato Circolazione e Traffico

UNA STRADA SICURA PER RISPETTARE LA VITA.

