

CESARI HA VINTO. E ha vinto davvero, all'ultima prova, quasi che tutto fosse stato preordinato per concentrare sulla pista di Maggiore — la più nota in Europa — la suspense di un'intera stagione. Entrato in lizza a otto prove dal termine, senza cioè potersi permettere scarti di punteggi, il piemontese ben sapeva di dovere affrontare, per vincerlo, un campionato difficilissimo: nuovo dell'ambiente, con una vettura eccezionale, ma con due connazionali (Romagna e Stecca) ben più esperti, al volante di altrettante Lancia Delta S4 e per giunta già «a punti». Cesari ha «sbagliato» due sole volte, in entrambe le gare austriache, in finali infuocate vinte da Romagna, il solo rimasto a contrastarlo dopo che Stecca si era dedicato alla rincorsa del titolo italiano assoluto. Augusto Cesari a Poyzdorf ha assaggiato completamente il sapore dell'autocross: sulla pista austriaca è stato costretto (dopo un capotamento durante le prove ufficiali, mentre ricercava il miglior tempo assoluto) a correre senza parabrezza e con la carrozzeria rabberciata con il nastro adesivo poi ha anche provato l'emozione di una prima pesatura che lo dichiarava irregolare, poi corretta da una maggiore attenzione dei commissari tecnici locali. Al Nordring, invece, ha sbagliato la partenza, e ha subito l'esperienza di un avversario coriaceo e determinato, per nulla disposto ad accettare un risultato preannunciato da una serie ininterrotta (otto consecutive) di pole position. Così l'intera stagione ha avuto il proprio «clamore» a Maggiore, dove per Cesari era indispensabile la vittoria, mentre a Romagna qualunque altro risultato sarebbe andato bene grazie al gioco degli scarti. L'altro alliere della scuderia del Grifone, Stecca, è ricomparso: una accelerazione fulminante, poi un rallentamento segno di grande esperienza, così da far sfilare Cesari per porsi nella sua scia a far da cuscinetto nei confronti di Romagna. Fatica inutile perché dopo tre giri è arrivato lo stop del numero due nero-oro a posizioni ormai acquisite. A ciò si aggiungeva il fatto che la rimonta del pilota vicentino stava per avere successo, giacché il cambio della Delta di Cesari faceva le bizze, ma un mezzo testacoda di Romagna, a un giro dalla fine, consegnava al pilota di casa la vittoria cercata e ottenuta con determinazione. Cesari, per la

ECCEZIONALE STAGIONE DEI PILOTI ITALIANI

SOTTO IL SEGNO DEL TRICOLORE

La 2. divisione è stata dominata dai nostri con Cesari campione e Romagna secondo. Nella terza ha vinto, a tavolino, Susan che ha spodestato Krestan

2. DIVISIONE

	SILS (E) 13/3	PALMA (E) 20/3	SCHLUECHTERN (D) 17/4	BREMA (D) 24/4	VACCARINO (I) 8/5	FALEYRAS (F) 29/5	POBICI (CS) 12/6	POYSDORF (A) 19/6	NOVA PAKA (CS) 3/7	ORNEL DALSBANEN (NL) 24/7	NORDRING (A) 11/9	MAGGIORA (I) 18/9	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI
1. Cesari (Lancia Delta S4)	—	—	—	—	20	20	20	15	20	20	15	20	150	150
2. Romagna (Lancia Delta S4)	20	—	20	20	15	(3)	15	20	15	—	20	(15)	163	145
3. Schoenacher (Audi 90 Quattro)	15	12	6	12	(6)	12	12	12	—	—	—	—	12	99
4. Kacirek (Skoda 130)	10	—	—	15	12	8	—	10	12	12	8	(2)	89	87
5. Stecca (Lancia Delta S4)	—	20	12	—	2	15	10	—	—	—	—	1	60	60
6. Rossetti (Lancia Delta 4Wd)	2	—	15	—	—	—	8	1	—	—	12	3	41	41
7. Schmid (Porsche 911)	1	15	4	—	10	—	—	—	—	—	—	10	40	40
8. Hofer (Porsche)	—	—	—	—	—	—	2	6	10	—	10	—	28	28
9. Sarhy (Citroen Visa)	12	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	22	22
10. Feixas (Porsche 911)	8	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	18

Gli altri italiani: 21. Caputo 8; 32. Romanisio 6; 34. Perazzetta — N.B. Fra parentesi i punti scartati.

3. DIVISIONE

	SILS (E) 13/3	PALMA (E) 20/3	SCHLUECHTERN (D) 17/4	BREMA (D) 24/4	FALEYRAS (F) 29/5	POBICI (CS) 12/6	POYSDORF (A) 19/6	NOVA PAKA (CS) 3/7	ORNEL DALSBANEN (NL) 24/7	NORDRING (A) 11/9	MAGGIORA (I) 18/9	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI
1. Susan (Alfa Romeo)	—	20	6	3	20	15	(3)	15	(1)	6	10	99	95
2. Krestan (Tatra)	8	8	—	—	—	—	20	20	20	12	—	88	88
3. Dubourg (Renault)	15	10	—	—	—	3	(1)	8	8	20	12	78	77
4. Hosek (Tatra)	6	12	—	—	—	20	12	6	12	—	—	8	76
5. Harkvoort (Volkswagen)	—	—	20	—	—	—	15	10	—	3	20	68	68
6. Havel (Porsche)	—	15	2	20	—	4	4	—	15	4	(3)	68	65
7. Curien (Volkswagen)	20	1	8	1	—	8	6	4	—	—	—	58	58
8. Rammel (Porsche)	3	—	3	15	3	—	10	—	—	10	15	58	58
9. Bartos (Porsche)	10	6	—	12	10	2	—	2	2	(1)	—	45	44
10. Magy (Porsche)	12	—	—	—	8	—	2	12	—	—	6	43	43

Gli altri italiani: 13. Rosella 24; 15. Passarella 18; 18. Tamburini 14; 27. Montagna 4. N.B. Fra parentesi i punti scartati.

verità, non è simpatico a molti, forse perché è un vincente, che sprizza sicurezza e che raramente sbaglia: uno che non concede nulla a nessuno, e che ha il coraggio di dirlo, anche se aiuta tutti (avversari compresi) con i mezzi di cui dispone. Ma proprio questa è la sua migliore arma: già prima della gara gli avversari sanno che è il più forte e che lui lo sa. Questa stagione europea ha visto un record: gli italiani hanno vinto tutte le gare della seconda divisione, e hanno conseguito due triplette e sette doppiette su dodici gare. Una superiorità schiacciante, dovuta soprattutto a quella splendida vettura che è la Delta S4 ed alla crescita della Delta 4Wd

(ora Integrale) di Rossetti, che ha distrutto la concorrenza al punto da rendere impossibile — per mancanza di avversari — la disputa della Coppa Fia per Nazioni a Faleyras il 2 ottobre.

PER QUANTO riguarda invece la terza divisione in pista vittoria incredibile del forte cecoslovacco Krestan. Anche in questo caso la partita si è chiusa a Maggiore. Luigi Susan sul tracciato novarese poteva agguantare per i capelli il titolo visto che in semifinale il cecoslovacco era costretto al ritiro a causa della rottura dell'albero di trasmissione. A questo punto per il padovano era d'obbligo una vittoria che sarebbe divenuta fo-

riera anche del titolo continentale. Purtroppo il simpatico Gigi non ce l'ha fatta e così il titolo, almeno in pista lo ripetiamo, è andato a Krestan. Il ceko è stato autore di una grande rimonta e nelle ultime cinque prove dell'europeo. Dopo Maggiore, quindi, grande delusione per il nostro Susan che questa stagione aveva fatto di tutto per aggiudicarsi questo titolo. Poi, il verdetto della pista è stato modificato. Nell'ultima riunione della commissione «off-road» della Fisa si è deciso di cancellare dalla classifica europea la gara disputata a Vaccarino a causa di una irregolarità nella disputa della prova stessa (nella 3. divisione erano state



Cesari (a sinistra) dopo rally e slalom si è lanciato nell'avventura dell'autocross coronando il suo primo anno di attività in questa categoria con la vittoria nel campionato europeo. Luigi Susan (sotto) è il primo italiano che è riuscito a conquistare il titolo continentale nella terza divisione (FotoBiondo)



fatte correre le classi in gare separate anziché tutte assieme come vuole il regolamento). Così l'intera commissione ha votato (con il solo suffragio contrario del rappresentante italiano) affinché la prova italiana sparisse dalla classifica e con essa sparissero anche i punti conquistati dai vari piloti. Sono scomparsi così non solo i 15 punti presi da Krestan a Vaccarino... ma anche il titolo cecoslovacco. Krestan infatti passa a un totale di 88 punti ed è superato da Luigi Susan che così diventa il primo italiano ad aver conquistato la corona continentale nella 3. divisione.

Giuseppe Invernizzi

COPPA DELLE NAZIONI

ANNULLATA LA PROVA PER LE SPORT

DUE ERANO le gare a squadre per la disputa delle «Coppe Fia per Nazioni», tradizionale festa di fine anno, al termine del Campionato Europeo: per le vetture Sport il 2 ottobre a Faleyras, per i Prototipi il 9 ottobre a Schluetchtern. In Francia si sono iscritte solo 4 squadre nazionali: Italia, Spagna, Cecoslovacchia e Francia. Ne servivano almeno 5, per la validità; così la prima esperienza titolata per la 2. divisione si è risolta con una triste defezione di nazioni blasonate (e forti) quali la Germania e l'Austria, che hanno — di fatto — cancellato un titolo. A Schluetchtern per la 3. divisione (la Coppa è andata alla Germania), invece, non si è presentata l'Italia,

orfana dei suoi due migliori piloti, annullatisi a vicenda in una faida in occasione della ultima prova di Campionato italiano, a Lonato: Susan ha sporto reclamo contro Tamburini per la cilindrata del propulsore; reclamato e reclamante hanno visto aprire i loro motori — regolari — ad una settimana dalla prova in Germania; se li sono portati a casa in due scatoloni di cartone e... la squadra italiana è rimasta «a secco». Triste, la partecipazione dei ceki, per la scomparsa del loro capitano, Bohumil Belohoubek, personaggio noto a tutti nel «giro» continentale, silenzioso costruttore della più forte squadra degli ultimi anni. □