



Mentre nell'autocross i contatti diretti saranno ancora possibili, nel new rallycross si correrà solo a inseguimento. In alto e nel riquadro due momenti particolarmente combattuti (FotoBlondo)



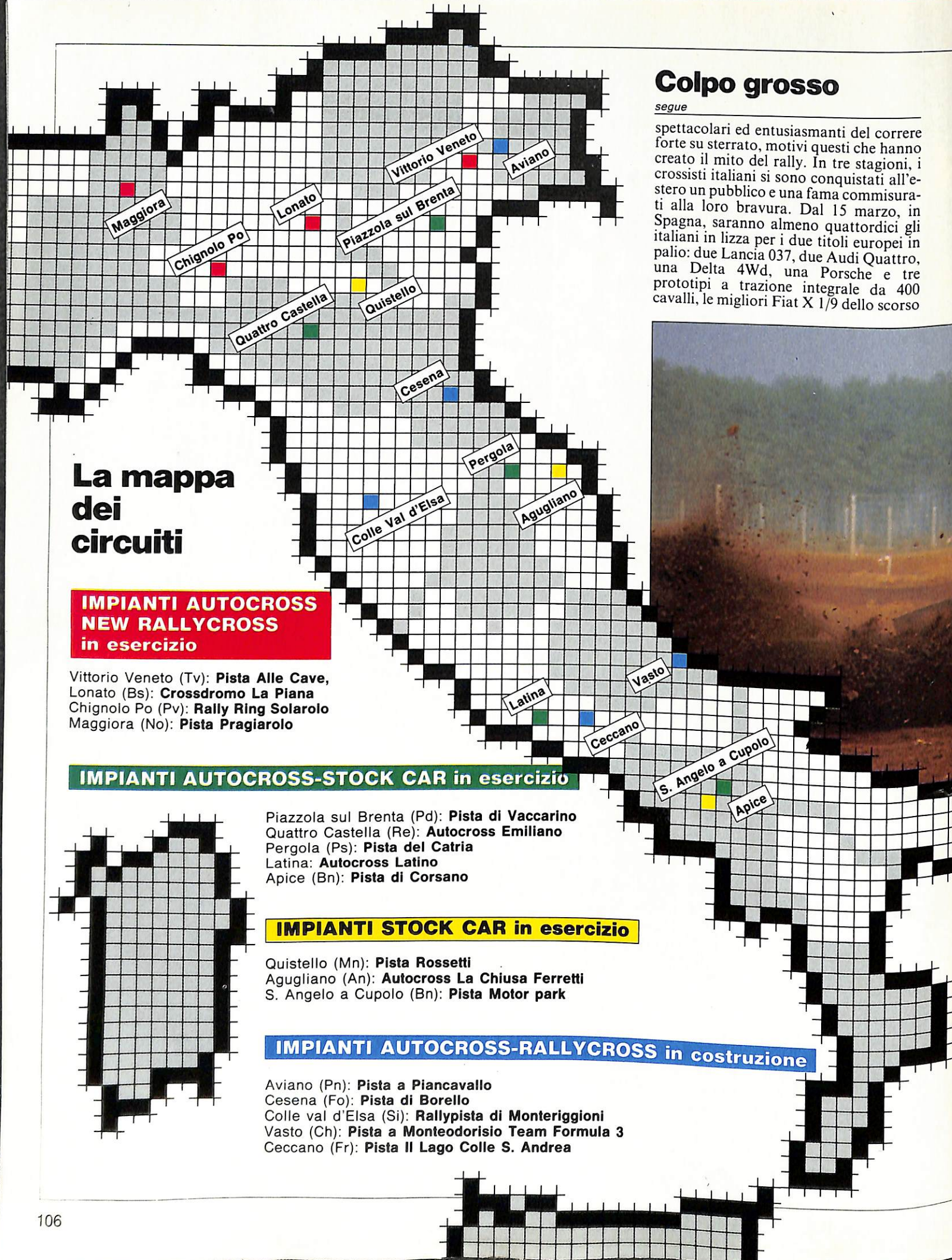
AUTOCROSS/La specialità verso un grande rilancio

COLPO GROSSO

Il mondo delle competizioni speciali è in fermento: il parco macchine sarà molto ringiovanito, ci saranno nuove piste moderne e funzionanti. Rinasce anche il rallycross adottando la riuscita formula del «Memorial Bettega»
di Giuseppe Invernizzi

UN CALENDARIO nutrito di gare nazionali, nelle due specialità tradizionali, l'autocross e la stock-car; qualche timido tentativo nel new-rallycross; dodici gare, di cui due in Italia e una anche in Olanda, nel programma europeo. Una grande crescita qualitativa degli impianti, ben cinque nuovi crossodromi in costruzione nel centro-sud, un parco vetture che si preannuncia eccezionale. Questo è il quadro di una specialità, finora, ritenuta minore: pare raccogliere le «vittime» del ritorno a dimensioni umane delle vetture da rally, con l'ambizione di far propri gli aspetti più

segue



La mappa dei circuiti

IMPIANTI AUTOCROSS NEW RALLYCROSS in esercizio

Vittorio Veneto (Tv): **Pista Alle Cave**,
 Lonato (Bs): **Crossdromo La Piana**
 Chignolo Po (Pv): **Rally Ring Solarolo**
 Magliora (No): **Pista Praggiarolo**

IMPIANTI AUTOCROSS-STOCK CAR in esercizio

Piazzola sul Brenta (Pd): **Pista di Vaccarino**
 Quattro Castella (Re): **Autocross Emiliano**
 Pergola (Ps): **Pista del Catrìa**
 Latina: **Autocross Latino**
 Apice (Bn): **Pista di Corsano**

IMPIANTI STOCK CAR in esercizio

Quistello (Mn): **Pista Rossetti**
 Agugliano (An): **Autocross La Chiusa Ferretti**
 S. Angelo a Cupolo (Bn): **Pista Motor park**

IMPIANTI AUTOCROSS-RALLYCROSS in costruzione

Aviano (Pn): **Pista a Piancavallo**
 Cesena (Fo): **Pista di Borello**
 Colle val d'Elsa (Si): **Rallypista di Monteriggioni**
 Vasto (Ch): **Pista a Monteodorisio Team Formula 3**
 Ceccano (Fr): **Pista Il Lago Colle S. Andrea**

Colpo grosso

segue

spettacolari ed entusiasmanti del correre forte su sterrato, motivi questi che hanno creato il mito del rally. In tre stagioni, i crossisti italiani si sono conquistati all'estero un pubblico e una fama commisurati alla loro bravura. Dal 15 marzo, in Spagna, saranno almeno quattordici gli italiani in lizza per i due titoli europei in palio: due Lancia 037, due Audi Quattro, una Delta 4Wd, una Porsche e tre prototipi a trazione integrale da 400 cavalli, le migliori Fiat X 1/9 dello scorso

campionato italiano. In aprile, infine, anche una Delta S4 a dare spettacolo sulle piste tricolori. L'evoluzione dei regolamenti che ha messo al bando definitivamente le vecchie vetture, artigianali e dall'apparenza malconca, ha creato non poche polemiche, nel timore che uno sport economicamente accessibile ai principianti divenisse troppo sofisticato per sopravvivere. E, invece, proprio la particolarità di quei prototipi aveva reso il cross d'élite: spettacolare, cruento, per iniziati, troppo elevato tecnicamente da scoraggiare chi non fosse da tempo nell'ambiente. Certo, i migliori hanno

ancora i loro segreti, e guai se così non fosse, ma ora si corre con auto derivate davvero da quelle di tutti i giorni, su piste lisce, senza ostacoli ai bordi e ben protette, con il pubblico che incomincia a trovare tribune, invece che prati brutali e inospitali. Per cominciare, molti si costruiscono il «prototipo junior», cioè una vera monoposto con telaio obbligatoriamente tubolare (tanto per non far pensare ai composti da formula), un motore fino a 1500 cc non sovralimentato, trazione su due sole ruote, 400 chili di peso minimo: e via con la fantasia diventando piloti-costruttori. Solo pochi

costruiscono per gli altri, a costi molto contenuti; ma nessuno domina e questo rende affascinante il cimentarsi. Altri si comprano una vecchia Fiat X 1/9 (che comincia a scarseggiare anche dal demolitore), rinforzano qua e là la scocca, danno un po' di «birra» al motore e incominciano a imparare le derivate e i controsterzi su una pista sicura. Ci vuole molte esperienze per diventare un campione: non a caso i piloti più competitivi non sono giovani, fatta eccezione per il laziale Rosella, ma piloti esperti che quanto meno praticano lo sterrato da

segue



Nell'ambiente dell'autocross c'è molto fermento a livello tecnico: sopra, Binci con la Porsche, a lato, Romagna con l'Audi opportunamente modificata e, sotto, Savio con Lancia 037 dietro a un'Audi, testimoniano come i Gruppi B abbiano trovato un nuovo interessante terreno di conquista (FotoBiondo)



Colpo grosso

segue

qualche anno. Ma è tutto da vedere lo spettacolo di tre-quattrocento cv scatenati ruota a ruota, evitando possibilmente il contatto (ormai anche le carrozzerie costano care), in gare brevi ma tiratissime, corse a medie vicine ai 100 kmh.

LE POCHE esperienze di new-rallycross (gare a inseguimento sul tipo Memorial Bettega di Bologna) hanno avuto esito confortante. Lo scorso novembre, nell'ambito della Fiera Motori di Pordenone il pubblico presente si è divertito. I rallisti, Tabaton in testa, si sono battuti con i crossisti ed è stata una bella lotta. Certo il Veneto è la patria dei migliori rallisti e non serve un cast internazionale per attirare un pubblico appassionato. E forse qui sta il punto: saper «vendere» uno spettacolo di ottima qualità non è da tutti, anche se chi ci sa fare riesce a far digerire di peggio con una buona promozione e adeguati investimenti. □



I REGOLAMENTI/New-rallycross su terra e asfalto

Gare a inseguimento

La categoria dovrebbe favorire il confronto fra gli specialisti e i rallisti. Nell'autocross si continua a correre in gruppo

L'AUTOCROSS italiano adotta il regolamento Fia; è pubblicato sull'annuario Csaì alla N.S. 13, sull'annuario Fia all'allegato M. Le vetture «Sport, divisione 2» sono derivate dalle vetture omologate in Gruppo N, A, B e devono rispettare le norme di sicurezza descritte nell'allegato J al Codice Sportivo Internazionale. In più è loro consentito ogni tipo di rinforzo della scocca, la sostituzione degli organi di trasmissione con altri anche non di produzione, la sostituzione del motore

purché della stessa marca e numero di cilindri di quello d'origine e purché sia installabile nel vano d'origine. La cilindrata è limitata a 3500 cc; in caso di sovralimentazione si applica il coefficiente 1,4; a seconda della cilindrata, devono rispettare un limite minimo di peso. Gareggiano tutte insieme, con un massimo di dieci vetture per manche, e vengono classificate nelle classi fino a 2000 cc e da 2001 a 3500 cc separatamente. Le vetture «Prototipo, divisione 3» sono monoposto con telaio

tubolare, oppure derivate dai Gruppi 1, 2, 3, 4/1981. Devono conformarsi a norme di sicurezza particolari anche relativamente alle dimensioni dell'abitacolo e della struttura portante. La motorizzazione è libera, con limiti di cilindrata identici alle «sport». Il limite minimo di peso è 500 kg, tranne che per la categoria «junior» (solo nazionale) le cui dimensioni sono regolate, la cilindrata è limitata a 1500 cc senza libertà di sovralimentazione, la trazione è su sole due ruote. Il peso minimo è imposto a 400 kg. Anche queste vetture gareggiano tutte insieme, con un massimo di dieci per manche, e con classifiche separate. La stock-car è una categoria solo nazionale; possono partecipare le vetture derivate da qualunque modello di serie, omologato o non. È consentito ogni «trapianto» della meccanica; le norme di sicurezza sono assai rigide, i pesi limitati in funzione della cilindrata. Gareggiano suddivise in tre classi: fino a 1000 cc, da 1001 a 1500 cc, da 1501 a 3500 cc. In pratica ne fanno parte le vetture del vecchio autocross nazionale, che non siano conformi ai regolamenti internazionali. Il New-rallycross, nato quest'anno, ammette alla partenza sia le vetture conformi all'allegato J, sia quelle conformi all'allegato M Codice Sportivo Internazionale. La novità consiste nell'obbligo di gareggiare su piste ove asfalto e sterrato coesistano, con un limite reciproco del 35% dell'intero percorso, con partenza non in linea, ma a inseguimento. Ampia libertà di sperimentazione è consentita per la formula di gara: a punti, ad eliminazione diretta, per gironi con teste di serie. È il tentativo di offrire ai rallisti la possibilità di confrontarsi in circuito, senza rischi di contatto con altri concorrenti, e al pubblico l'opportunità di godersi qualcosa più di una sola curva. □

Il new rallycross ricomincia da tre

NELLA TABELLA riportata sotto è possibile leggere i calendari dell'intensa stagione di autocross: l'Italia nell'europeo potrà contare su due prove valide (Vaccarino e Maggiora). La serie tricolore, invece, conterà su undici prove valide mentre saranno quattro quelle con validità internazionale. Il new-rallycross per ora sarà limitato a tre gare mentre le Stock-car conteranno su ventinove appuntamenti.

AUTOCROSS

Campionato europeo

15 marzo	Sils (E)
19 aprile	Schlüchtern (D)
10 maggio	Vaccarino (I)
31 maggio	Faleyras (F)
7 giugno	Melk (A)
14 giugno	Mölln (D)
5 luglio	Molca (CS)
19 luglio	Pecel (H)
2 agosto	Garlip (NL)
23 agosto	Nova Paka (CS)
13 settembre	Nordring (A)
20 settembre	Maggiora (I)
11 ottobre	Dobraný (CS) a squadre

Campionato italiano

5 aprile	Agugliano (An)
26 aprile	Chignolo Po (Pv)
24 maggio	Maggiora (No)
21 giugno	Quistello (Mn)
28 giugno	Latina
12 luglio	Quattro Castella (Re)
26 luglio	Apice (Bn)
9 agosto	Pergola (Ps)
6 settembre	Lonato (Bs)
27 settembre	Vittorio Veneto (Tv)
4 ottobre	Vaccarino (Pd)

Gare internazionali

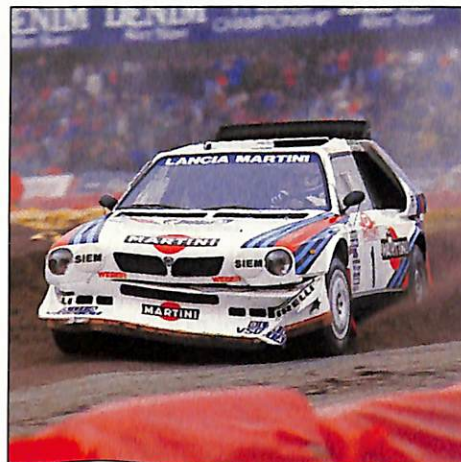
29 marzo	Vittorio Veneto (Tv)
17 maggio	Quattro Castella (Re)
	Chignolo Po (Pv)
16 agosto	Apice (Bn)

STOCK - CAR

5 aprile	Apice (Bn)
12 aprile	Pergola (Ps)
	Vaccarino (Pd)
20 aprile	Quistello (Mn)
	Latina
3 maggio	Latina
10 maggio	Pergola (Ps)
17 maggio	Apice (Bn)
24 maggio	Agugliano (An)
	Latina
31 maggio	Quistello (Mn)
7 giugno	Latina
14 giugno	Pergola (Ps)
	Apice (Bn)
28 giugno	Chignolo Po (Pv)
	Maio (Vi)
12 luglio	Latina
2 agosto	Latina
30 agosto	Chignolo Po (Pv)
6 settembre	Latina
13 settembre	Agugliano (An)
	Quistello (Mn)
	Apice (Bn)
27 settembre	Pergola (Ps)
	Latina
4 ottobre	Apice (Bn)
11 ottobre	Quattro Castella (Re)
18 ottobre	Angelo a Cupolo (Bn)

NEW-RALLYCROSS

22 marzo	Padova
20 aprile	Maggiora (No)
22 agosto	Cortina (Bi)



Sopra, Consoli in difficoltà con la Fiat X 1/9. A sinistra, la Delta S4 al Memorial Bettega: nel new-rallycross non ci sarà Alen, ma i Gr. B giubilati nei rally (FotoA.Orsi). Nella rinata specialità non si vedranno le ammucchiate come a Lonato, a destra. Sotto, i prototipi permettono di dare sfogo alla fantasia (FotoBiondo)

