

PIU' IMPEGNATIVO DEL CAMPIONATO MONDIALE

La pattuglia dei piloti italiani che puntano al campionato europeo della specialità è scesa in campo quest'anno per la prima volta al rallye della Costa Brava mettendosi in grande evidenza. Infatti hanno vinto « Tony » Fassina e « Rudy » su Opel « Ascona » e al terzo posto si sono classificati Zanussi e Bernacchini su Fiat « 131 Abarth ».

Un ritardo dovuto a circostanze fortuite ha impedito che il « Costa Brava » fosse unicamente un duello fra italiani, ma senza dubbio sono stati i nostri equipaggi a dominare la bella prova catalana. Tra l'altro ha conquistato un bel piazzamento (settimo posto) anche l'equipaggio femminile di Mandelli e Maggi su Fiat « 131 Abarth ». Questo rallye costituisce la prima vera gara « alla portata di tutti » (tra quelle più importanti per il punteggio), poiché quella di Svezia che l'aveva preceduta (valida anche per il mondiale), essendo tipicamente invernale, è riserva degli specialisti di neve e ghiaccio.

Il campionato d'Europa ha un calendario fittissimo con circa 50 prove suddivise per importanza e coefficienti differenti.

Otto gare hanno il moltiplicatore 4, otto il moltiplicatore 3, tutte le altre 2 o 1. Poiché ai fini del campionato vengono calcolati gli otto migliori risultati di ciascun pilota, è evidente che le gare con moltiplicatore 4 o 3 sono determinanti. I punti validi per la classifica sono quelli abituali dei campionati internazionali: 20, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 e 1 assegnati ai primi dieci classificati. In una gara con coefficiente 4 il primo ottiene 80 punti (20 x 4) e via di seguito.

La formula è decisamente macchinosa e può, teoricamente, presentare situazioni assurde. Per esempio, con il punteggio finale limitato a otto prove, potrebbe accadere che il vincitore del titolo non abbia mai corso direttamente a confronto col pilota piazzatosi secondo: il che è piuttosto sconcertante.

La denominazione « europeo » sembrerebbe limitativa e indice di minor validità tecnica rispetto al campionato mondiale; ma la realtà è che le gare a maggior coefficiente sono sullo stesso piano di quelle prescelte per il « mondiale » come contenuto agonistico e così pure i concorrenti che vi partecipano sono al livello dei migliori.

Ce lo confermano le opinioni di noti personaggi dell'ambiente.

Perché tante corse?

Roberto Angiolini, « gran capo » del Jolly Club Milano, ci spiega il perché di un calendario tanto fitto:

« In sostanza per chi rincorre il titolo europeo le gare si riducono a quelle con coefficienti 4 e 3; le altre non possono dare abbastanza punti, salvo situazioni particolari. Tuttavia ritengo positivo che vi siano tanti rallyes confortati dalla titolazione ufficiale, perché in tal modo gli organizzatori riescono a reperire più fa-



L'Opel « Ascona Conrero » dei campioni italiani « Tony » - « Rudy » (qui a « stretto » contatto con la Renault « 5 Turbo » dell'ungherese Krupa) brillante protagonista al rallye spagnolo della Costa Brava.

CAMPIONATO D'EUROPA 1982

Coefficiente 4

Rallye di Svezia	12/14 febbraio
Rallye Costa Brava (E)	19/21 febbraio
Rallye Zlatni Piassatzi (BG)	1/3 maggio
Rallye 4 Regioni (I)	19/23 maggio
24 ore d'Ypres (B)	25/27 giugno
Rallye Halkidiki (GR)	24/27 agosto
Giro di Francia (F)	19/25 settembre
Rallye di Cipro	24/26 settembre

Coefficiente 3

Rallye Costa Smeralda (I)	1/3 aprile
Cratèreum Alpino (F)	17/18 aprile
Rallye Isola Elba (I)	22/25 aprile
Rallye di Scozia (GB)	12/15 giugno
Rallye d'Antibes (F)	19/20 giugno

Rallye di Polonia	10/11 luglio
Rallye Hunsrück (D)	15/18 luglio
Volta Madeira (P)	6/8 agosto

Coefficiente 2

Rallye Castrol Jänner (A)	4/10 gennaio
Rallye Galway (IRL)	5/7 febbraio
Boucles de Spa (B)	5/7 febbraio
Rallye Sachs Winter (D)	19/21 febbraio
Rallye Snow (SF)	26/28 febbraio
Rallye di Sicilia (I)	12/14 marzo
Rallye di Spagna	19/21 marzo
Circuito d'Irlanda (GB)	9/13 aprile
Rallye Svezia 'del Sud	28/31 maggio
Rallye del Danubio (R)	18/20 giugno
Rallye Hessen (D)	11/13 giugno
Rallye del Ciocco (I)	1/3 luglio
Rallye Skoda (CS)	16/18 luglio
Rallye CS (E)	9/11 luglio
Cratèreum L. Bianchi (B)	3/5 settembre

Rallye Hebrides (BG)	4/5 settembre
Manx Trophy (GB)	15/18 settembre
Rallye di Varsavia (PL)	17/19 settembre
Rallye del Vino (CH)	30 sett./3 ottobre
Rallye San Marino (RSM)	22/24 ottobre
Rallye Urbibel Algarve (P)	4/7 novembre
Rallye Cataluna (E)	19/21 novembre

Coefficiente 1

Rallye Artico (SF)	30/31 gennaio
Rallye Aosta (I)	10/14 febbraio
Rallye des Garrigues (F)	26/28 marzo
Rallye Saarland (D)	2/4 aprile
Rallye Arbö (A)	16/18 aprile
Rallye Haspengouw (B)	21/23 maggio
Rallye della Lana (I)	10/13 giugno
Rallye Principe de Asturias (E)	10/12 settembre
Rallye di Jugoslavia	17/19 settembre
Rallye Tatry (CS)	10/11 settembre
Rallye Corte Ingles (E)	8/10 ottobre

cilmente e con una certa continuità i finanziamenti necessari per le loro gare. Ciò permette anche di migliorarle, poiché entra in gioco l'emulazione per ottenere un coefficiente maggiore. Facciamo il caso della "Costa Smeralda": adesso è a coefficiente 3, l'anno venturo avrà il 4, e potrebbe diventare gara mondiale (lo merita perché è valida). Se all'inizio non avesse avuto la titolazione, e quindi i finanziamenti, non avrebbe mai potuto salire così in alto ».

Validità sportiva

Angiolini è categorico anche sui contenuti tecnici e sportivi di questo tipo di corse:

«Varietà di percorsi, impegno delle prove speciali, preparazione, sono identici a quelli del campionato mondiale. Varia soltanto la distanza, che nei rallyes europei è inferiore a quella dei mondiali. Aggiungo che dovendo sommare otto risultati su almeno sedici prove (quelle maggiori) questo campionato richiede una costanza di rendimento superiore, e quindi si può dire che l'intera stagione dell' "europeo" è più impegnativa di quella mondiale. Ci sono molte concomitanze, ma per chi punta al titolo la scelta è ristretta alle gare maggiori.

Le macchine sono le stesse del "mon-

diale", e l'impegno finanziario è pressoché identico, perché se è vero che le gare dell'europeo costano meno (viaggi meno dispendiosi, trasferte più brevi), è anche vero che le gare sono più numerose. Per fare un buon campionato con una buona macchina occorre mezzo miliardo. I soldi rientrano con gli sponsor, le forniture delle gomme, delle macchine (come è il nostro caso con la Fiat) e un po' coi premi, ma i costi sono quelli.

E per vincere occorre essere piloti di grande valore. Quindi non ci sono dubbi: è un campionato veramente importante ».

Chi sono i favoriti

L'albo d'oro del campionato europeo, da dieci anni a questa parte, è tutto composto da nomi illustri, a conferma di quel che dice Angiolini. E le macchine sono in maggioranza italiane. Curiosamente, negli ultimi anni, il vincitore del titolo è quasi sempre stato anche il vincitore del rallye della Costa Brava. Ecco i nomi dei titolari dal 1972: R. Pinto (Fiat), Munari (Lancia), Röhrli (Opel), Verini (Fiat), Darniche (Lancia) due volte, Carello (Lancia), Kleint (Opel), Zanini (Porsche) e Vudafieri (Fiat).

Quest'anno la partecipazione potrebbe risultare ridotta, perché i nuovi regolamenti (in vigore da gennaio) hanno limitato la scelta delle vetture; almeno fino a

maggio-giugno, quando saranno omologate macchine nuove (come la Opel e la Lancia « Rally »). C'è infatti da rilevare l'astensione dei francesi che si preparano per il 1983. Il nordico Blomquist è impegnato nel « mondiale », ma potrebbe anche decidere di continuare nell'« europeo », avendo già un buon punteggio. Ci sono poi lo spagnolo Zanini, il francese Beguin e potrebbe venir fuori qualche altro « brutto » cliente. Però, per valore e programmi precisi, gli italiani dovrebbero senz'altro poter raccogliere l'eredità di Vudafieri.

Certo Andrea Zanussi (che farà tutte le gare « buone »), potrebbe avere un serio concorrente in Tony Fassina, se la General Motors Italia deciderà di far fare a questo pilota il campionato europeo, oltre a quello italiano.

E per Antonella Mandelli vi sono grandi possibilità di riconquistare il titolo femminile.

Gli italiani sono favoriti anche perché è sulle nostre strade che si corrono molte prove ad alto coefficiente: Costa Smeralda, Elba, Quattro Regioni.

A fine maggio la situazione dei punteggi sarà tale da permettere valutazioni concrete e programmare la scelta delle gare per la seconda parte della stagione.

FRANCO LINI

Alcuni problemi hanno ritardato la marcia della Fiat « 131 Abarth » di Zanussi-Bernacchini, ciò nonostante classificatasi terza assoluta.



Michèle Mouton e Fabrizia Pons vincitrici al rallye del Portogallo con l'Audi « Quattro ». Per l'equipaggio femminile è la seconda vittoria in un rallye valido per il campionato del mondo dopo quella ottenuta a Sanremo l'anno scorso.

Una donna al vertice dei rallyes

MICHÈLE MOUTON qual è il tuo segreto?

«Penso di correre ancora per due anni », ci ha detto Michèle Mouton che, con la vittoria nel rallye del Portogallo, ha dimostrato di essere ormai entrata nel novero dei grandi specialisti di queste corse.

« Quando ho iniziato questa professione ho fatto un programma ben preciso che mi consentisse di procedere per gradi. Il mio traguardo mirava però a ottenere risultati in gare titolate e mi pare di esserci riuscita ».

La campionessa francese è visibilmente soddisfatta del successo conquistato in terra portoghese, ma non si sente affatto un fenomeno in quanto donna che sta emergendo in un mondo finora prerogativa quasi esclusiva degli uomini.

Sei la sola donna che corre a livello professionistico. Perché?

Per poter correre in automobile non basta credere in questo sport, bisogna avere la fortuna di avere un capitale o di conoscere qualcuno che lo investa per te, che ti permetta d'iniziare e continuare fino ad arrivare, quando se ne hanno le capacità, al professionismo. Essere uomo o donna non fa differenza.

Qual è la difficoltà maggiore per una donna nei rallyes?

Senza dubbio lo sforzo fisico. Fin tanto che si guida una vettura quasi di serie tutto è facile, ma quando si passa su vetture come Lancia « Stratos », Fiat « 131 Abarth » o Audi « Quattro », che hanno pneumatici molto larghi e sospensioni molto rigide, lo sforzo fisico per una donna diventa notevole.

Per un « team » ufficiale avere in squadra un corridore-donna ha valore pubblicitario?

Quando una Casa come l'Audi decide di impegnarsi ai massimi livelli nei rallyes, non penso che ingaggi un pilota donna solo perché tale. E' la prima cosa che ho chiarito con i responsabili del reparto corse della Casa tedesca quando mi hanno contattata. Sono stata chiamata a fare parte della squadra ufficiale Audi, perché insieme a Mikkola dovevo portare la « Quattro » ai risultati che i

tecnici si erano prefissi. E' indubbio, comunque, che la vittoria di una « donna » comporta una maggiore risonanza.

Qual è secondo te il rallye più impegnativo?
Senz'altro il giro di Corsica: non lascia un attimo di respiro.

In un rallye cosa ti stanca di più e cosa invece ti diverte?

Odio i lunghi estenuanti controlli orari, tra una prova speciale e l'altra. Mi piacciono invece le prove di velocità molto lunghe dove emergono le doti del pilota.

Pretendi molto dalla « navigatrice »?

Direi di no, se non una grande serietà e un'estrema sicurezza in quelle che sono le sue mansioni. Fabrizia Pons ha queste qualità: con lei mi trovo benissimo.

Come impegni il tempo libero?

Come una qualsiasi donna, occupandomi soprattutto della famiglia. Vorrei dedicarmi di più alla casa, ma purtroppo le corse non me lo permettono.

Quando abbandonerai le corse cosa ti mancherà di più?

Penso che non riuscirò di certo a stare con le mani in mano. Comincerò da zero un'attività che non ho mai intrapreso, cercando di svolgerla nel migliore dei modi come ho fatto con l'automobilismo. Nostalgia delle competizioni? No, volterò pagina e basta. E. S.