

AUTO SPRINT

45

Anno XXIV - N. 45 - 8/12 novembre 1984

L. 1.500

IN REGALO



CLAMOROSO

**Alla coppia Alboreto-Arnoux
si affiancherà un terzo pilota
per lo sviluppo parallelo
della quattro cilindri**

IL SETTIMANALE DA CORSA
Sped. in abb. post. gr. II/70 CONTIENE I.P.

TRE PILOTI

TRE FERRARI

SUPERCONCORSO

UN'ALTRA CARTOLINA PER VINCERE L'A 112 E MILIONI DI PREMI

SOMMARIO

**AUTO
SPRI
NT**

Il settimanale da corsa

n. 45

Anno XXIV
6-12 novembre 1984

Direttore responsabile
ITALO CUCCI

Condirettore: Carlo Cavicchi. **Vice Direttore:** Tommaso Valentinetti, **Capo Redattore:** Paolo Facchinetti. **Inviati speciali:** Marino Bartoletti, Giancarlo Cevenini. **Capiservizio:** Daniele Buzzonetti, Alfredo M. Rossi. **Redattori:** Roberto Boccafoli, Diego Eramo, Andrea Ficarella, Roberto Guglielmi, Guido Schittone. **Da Roma:** Gaetano Dima. **Impaginazione:** Valentino Cervellieri, Morena Albertini, Giordano Capelli. **Collaboratori:** Cesare Maria Mannucci, Carlo Massagrande (Industria e P.R.), Giorgio Piola (Tecnica), Alessandro Stefanini, Lino Manocchia (USA). **Servizi speciali:** Vincenzo Bajardi, Maurizia Baresi, Hugh Bishop, Claudio Braglia, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Ercole Colombo, Bob Constanduros, Adriano Costa, Gérard Crombac, Cesare De Agostini, Antonio Ferrari, Roberta Gremignani, Maurice Hamilton, Alan Henry, Thomas M. Imhof, Jeff Hutchinson, Walter Leverone, Luigi Massari, Gabriela Noris, Doug Nye, Ian Phillips, Rosanna Pilogallo, Ezio Pirazzini, Charles G. Proche, Nigel Roebuck, Gianni Rogliatti, Giulio Schmidt, Mario Simoni, Roberto Teso, Tommaso Tommasi, Eoin S. Young.

I piloti che scrivono: Keke Rosberg, René Arnoux, Nelson Piquet, Johnny Cecotto, Henri Toivonen, Michele Cinotto, Massimo Biasion. **Segreteria di Redazione:** Marisa Imbrogno. **Segreteria esteri:** F. Gigi Rueckert. **Archivio e ricerche:** Ettore Mingardi. **Il nostro indirizzo:** via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO).

Telefono: 051/45.55.11. - Casella postale: AD 1734 - 40100 Bologna.
Telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I
Telecopier: 051/455418

Distribuzione: Italia, Concessionario Esclusivo A&G Marco-20126 Milano, via Fortezza 27, tel. 02/25.26. All'estero, Messaggerie Internazionali s.r.l., via Calabria 23, tel. 02/90.72.20.27-8-9, Fizzonasco di Pieve Emanuele (MI) Telex 312597 Mexint-I

Pubblicità: Concessionaria A. Manzoni & C. S.p.A., via Villoresi 13, 20143 Milano, tel. 02/83.872

Abbonamenti: ITALIA Annuale L. 62.400. Semestrale L. 32.000. ESTERO Via terra o mare L. 100.000
Via aerea: Europa e bacino mediterraneo L. 140.000 - Africa L. 200.000 - Americhe L. 220.000 - Asia L. 220.000 - Oceania L. 300.000

Stampa: Poligrafici Il Borgo, 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 051/45.55.11

 <p>E registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969</p>	 <p>CONTI EDITORE Direttore Editoriale ITALO CUCCI</p>
 <p>AUTOSPRINT IL SETTIMANALE DA CORSA FONDATA NEL 1961</p>	 <p>Accertamenti Diffusione Stampa Certificato n. 696</p>

F1: l'America è in Italia?

DALLAS ha dato forfait. Il Mondiale F1 1985 si prepara all'insegna dell'incertezza e del pressappochismo. Se tutto va bene, la festa comincerà a Rio de Janeiro il 7 aprile del prossimo anno. Come dire un'attesa languorosa, un'altra doccia fredda sulla passione degli sportivi che va sempre più intiepidendosi. Era già stato un disastro organizzativo, il GP di Dallas, per il caldo torrido che nel bel mezzo dell'estate scorsa aveva praticamente fuso il circuito cittadino. Gli organizzatori — già preoccupati per i diciotto milioni di dollari che avrebbero dovuto spendere per la prossima edizione — avevano chiesto per la gara la data del 2 giugno, concessa al Belgio, ottenendo invece l'apertura del Mondiale il 24 marzo, in piena stagione delle piogge; come dire: piove sul bagnato.

DAVANTI a questo «buco» americano (diventato voragine per l'annunciato ritiro di New York non ancora in grado di darsi un GP) prende sempre più corpo la candidatura di Roma, già collocata in calendario come riserva al fantomatico GP newyorkese. Imola 5 maggio, Monza 8 settembre, Roma 22 settembre: tre gare italiane in calendario. Sembra (e magari è vero) che solo l'Italia sia in grado di garantire una felice esistenza alla Formula Uno. Ma qualcuno ha pensato che, di questo passo, proprio l'Italia potrebbe avviarsi al suicidio organizzativo con una folle concorrenza scatenata fra Monza e Roma.

NOI SIAMO orgogliosi di tanta attenzione e felici di poter ospitare tre megafeste dell'auto: ma sarà il caso di cominciare a pensare a una logica redistribuzione delle date, al fine di impedire che le tende del circus si ritrovino vuote. Il tempo per porre riparo al caos c'è, si aspettano dalla Fisa segnali che restituiscano sicurezza agli organizzatori. Dopodiché ben vengano Imola, Roma e Monza, ovvero tre GP come i tre colori della nostra bandiera sempre più alta, fino a essere quasi la sola, nel mondo della Formula Uno. **i.c.**



22

La caccia ai posti liberi in F. 1 è aperta: chi ha più soldi è «più bravo»



28

Il tecnico più ambito della F. 1 si confessa: e ne ha tante da dire...



101

Africa di sogno per Blomqvist, re della Costa d'Avorio

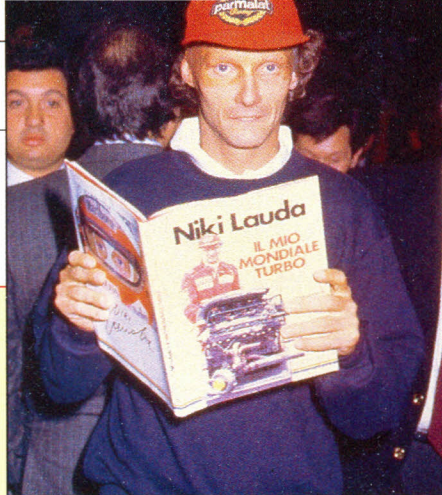
Tema

Autosprint una sera con i vincitori

Lauda e Mezger premiati '84

MILANO - Niki e Alain Prost probabilmente cominceranno a pensare che la parte più faticosa del classificarsi primo e secondo nel mondiale di F. 1 non sia costituita dallo stress della corsa ma dagli impegni successivi. È comunque il prezzo da pagare alla gloria e certo il duo McLaren onora volentieri l'impegno contratto con il successo. La tappa più recente del loro giro del mondo celebrativo, i due piloti l'hanno corsa giovedì 1 novembre sulla pista del «Vogue», uno dei locali più «in» del capoluogo lombardo, per la festa organizzata in loro onore dalla Saima. A far cornice alle due star, c'era tutta la Formula 1 italiana e quindi anche AS. Per l'occasione, infatti, Lauda ha presentato ufficialmente la sua ultima fatica letteraria, «Il mio mondiale turbo», il libro pubblicato dalla nostra Casa editrice in occasione della sua terza vittoria iridata. Incoronato ancora una volta Lauda, premiatissimo Prost, le luci della ribalta si sono poi accese anche per Hans Mezger, il progettista del motore Porsche-Tag che, al di là dei meriti indubbi dei piloti, tanta parte ha avuto nel successo McLaren. All'ingegnere tedesco, il nostro Giancarlo Cevenini ha consegnato il «Regolo d'Argento», dedicato alla memoria di Colin Chapman.

QUESTO PREMIO, messo in palio dalla Saima e da AS, premia ogni anno il progettista che un'apposita giuria indica come il più abile della stagione. Per l'edizione 1984, i giurati (Maria Grazia Donato della Saima e i giornalisti Jean Bernardet, Enrico Benzing, Doug Nye e Italo Cucci) hanno appunto indicato l'ingegnere della Porsche con questa motivazione: «Ad Hans Mezger, che ha saputo realizzare un motore potente quanto quelli della concorrenza, ma rispetto a questi più robusto, pur lavorando presso una Casa, la Porsche, da ventidue anni non coinvolta in F. 1. È stato inoltre in grado di fornire un motore piccolo, compatto e perfettamente «pulito» oltre che dotato di accessori esterni ben ordinati: condizione necessaria attualmente per rispettare le esigenze aerodinamiche della F. 1». Fra gli ospiti



Niki Lauda presenta il suo libro realizzato dalla nostra Casa editrice. Sotto, Hans Mezger riceve da Giancarlo Cevenini il «Regolo d'argento 1984»



di settore si sono fatti notare Elio De Angelis, Michele Alboreto e Piercarlo Ghinzani ma, soprattutto, il direttore sportivo della Ferrari, Marco Piccinini, anche per l'originale abbigliamento: una maglietta con scritto il nome di René Arnoux. Naturalmente, nella serata, ha avuto la sua parte anche lo spettacolo con Mario Poltronieri nella parte di se stesso che ha condotto il collegamento in diretta con la rubrica televisiva «Sportsette». Madrina della serata è stata l'attrice Sydne Rome. Niki Lauda e Alain Prost, come abbiamo detto, hanno fatto fronte con estrema cortesia a questo ennesimo Gran Premio della celebrità. Poi, sono fuggiti a Canale 5, dove li attendevano una corona (per Niki) e un bacio di Ornella Muti (per Alain). Niki stavolta ha preferito arrivare secondo. E si è preso il bacio. □

FORMULA 1

Terza Ferrari, terzo pilota	4
I test a Fiorano	8
Le novità del mercato	10
L'«affaire» Renault-Larrousse	12

SPECIALE

I ragazzi con la valigia	22
Il «Duca» ruggisce	28
Cart: l'ultima prova a Las Vegas	36
I calendari italiani 1985	45

RALLY

Il San Marino al via	98
Tutto sul Costa d'Avorio	101
Le prove della 205 in Kenya	106

SULLA STRADA

Le nuove Bmw 518i e M535i	72
Il salone di Birmingham	76
Le nuove Peugeot 305	78

LE GARE DELLA DOMENICA

Endurance a Kyalami	90
Due ore a Vallelunga	89
Le altre gare	95

RUBRICHE

Tuttevelocità	18
Auto compravendita	80
Self service (posta)	86
Tutterally	96
Dove corriamo	111

A pagina 40 altri dieci numeri del grande concorso di AS per i suoi 25 anni

**CHIAMATE
AUTOSPRINT
(051) 45 33 33**

**TELE
SPRINT**

Servizio
quotidiano
d'informazione
sull'attività
motoristica
in collaborazione
con la SIP



FERRARRISSIMA

IN COPERTINA

Archiviato il Mondiale con tante amarezze, la Ferrari prepara già la riscossa. Da Maranello si annunciano programmi a sorpresa: un'altra vettura in pista (la 4 cilindri) un altro pilota con Alboreto e Arnoux. Chi? Comincia una sorta di concorso con una «rossa» monoposto in palio

di ITALO CUCCI

(FotoLucaVillani)

'85

GRANDI MANOVRE in Casa Ferrari. È finita in archivio una stagione punteggiata di incertezze, amarezze, piccole gioie, grandi polemiche e subito — quando ancora si stanno stilando i bilanci del Mondiale di Formula Uno — il Grande Vecchio è partito alla riscossa: da sportivo

di razza qual è, piuttosto che lasciarsi distrarre dalle rinascenti voci di una sua nomina a senatore della Repubblica (che proprio non gli interessa: ma ne parleremo più avanti) ha preferito mettersi subito al lavoro per riconquistare (almeno per la cronaca, chè per la storia non ne ha

bisogno) il titolo di re della Formula Uno. Ed ecco la prima clamorosa notizia riguardante la Ferrari 1985: il team di Maranello schiererà nel prossimo Mondiale tre vetture, due sei cilindri e una quattro cilindri; quest'ultima (ecco la seconda

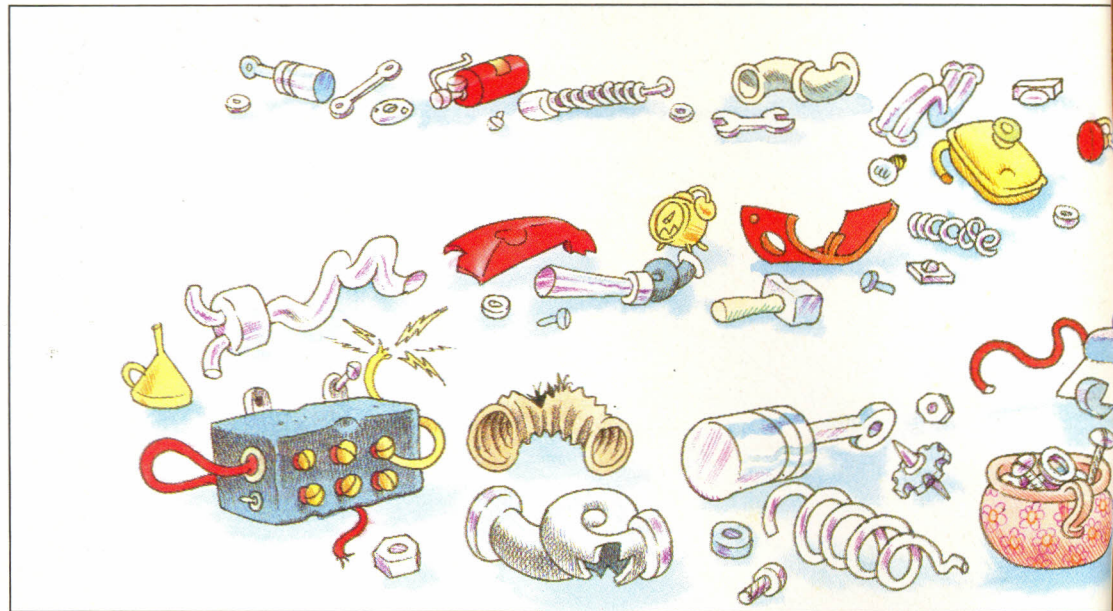
segue

FERRARISSIMA '85

segue

notizia) sarà affidata a un nuovo pilota-collaudatore che s'affiancherà a Michele Alboreto e René Arnoux nella dura battaglia per la conquista dell'iride. Ma andiamo per ordine, ricostruendo le ultime clamorose vicende che, nel nome della Ferrari, hanno animato i primi giorni del dopo Mondiale altrimenti destinato a risolversi in una stucchevole — ancorché meritatissima — passerella di Lauda e Prost, alfieri della strapotente McLaren, prima nella vittoria e nella sconfitta.

IL CASO ARNOUX. Non s'erano ancora spenti i fuochi dell'Estoril e già «Autosprint» incendiava il circo della Formula Uno con una clamorosa rivelazione: René Arnoux — scrivevamo fin dal n. 44 — medita di abbandonare la Ferrari perché amareggiato, questo lasciava intendere in privatissimi sfoghi, dall'andamento degli ultimi Gran Premi. Subito si scatenava una ridda di ipotesi, la più concreta delle quali voleva René di ritorno alla Renault. Di con-



sequenza, liberandosi un posto in Ferrari, si animava il mercato delle voci: ed era l'italiano De Cesaris il più serio candidato alla nomination. Secondo atto: fioccano le smentite, interessate, serie o sciocche. Qualcuno — riferendosi al can can montato intorno alla succosa anticipazione e dimenticando che tutto

ciò che riguarda la Ferrari diventa automaticamente oggetto d'interesse a livello mondiale — se la prende addirittura con la stampa, accusata di lasciarsi andare a fantasie. Eppure, c'era tanta verità nel «mistero Arnoux», una verità che possiamo serenamente raccontarvi felici — peraltro — che il pilota fran-

cese abbia risolto i propri dubbi esistenziali restando alla Ferrari anche per l'85.

LA VERITÀ. Il «caso Arnoux» esplose su due fronti, in Francia e in Italia. René torna dal Portogallo con Larrousse e praticamente riapre, attraverso il responsabile dell'attività sportiva

Centinaia di telefonate al giornale

Pronto, Autosprint? A noi va bene Arnoux

Prost innocente e René ancora alla Ferrari: ecco i risultati del «referendum popolare» indetto fra i lettori la settimana scorsa. È stato quasi un plebiscito. Pochi i contrari



ALAIN PROST (Foto Asset-Vandystadt)



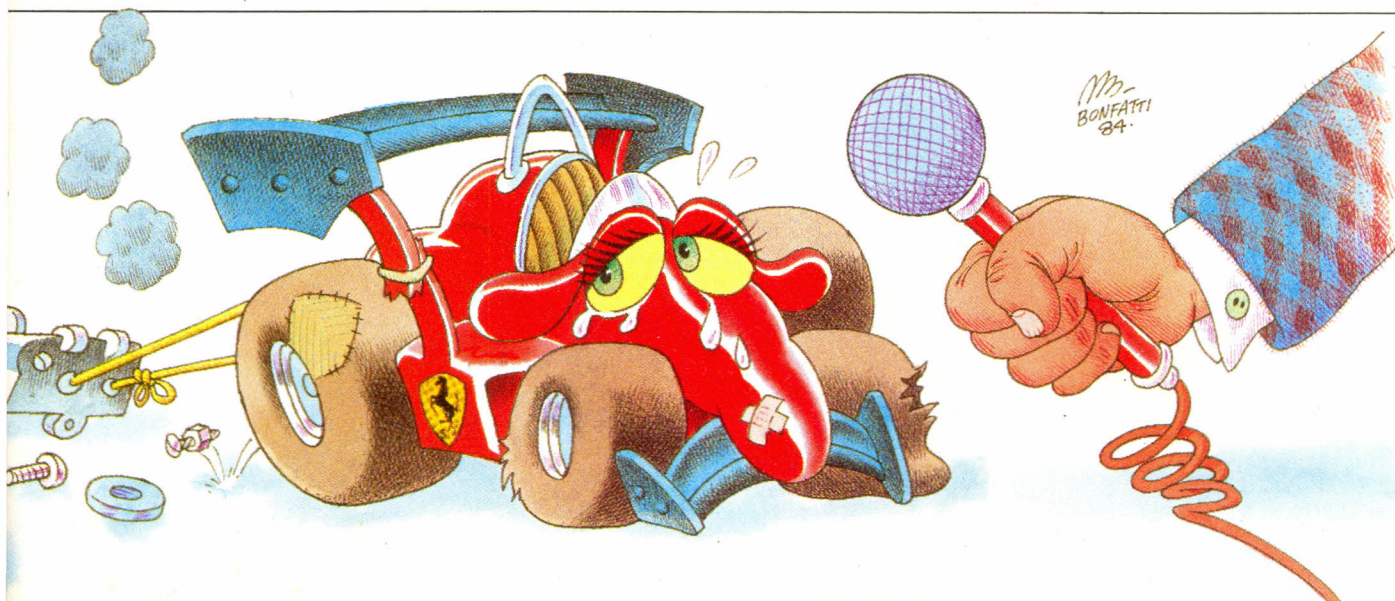
RENÉ ARNOUX (Foto Asset-Vandystadt)

IL «PROCESSO» a Prost, che per la parte degli addetti ai lavori si era concluso con una assoluzione per insufficienza di prove, aveva in qualche modo lasciato spazio alla giuria popolare, tanto per rimanere nella metafora forense. Bene: il verdetto è stato pressoché unanime anzi, i lettori (molti, moltissimi) che ci hanno travolto di telefonate sono andati anche oltre l'assoluzione della «corte». Nella maggior parte dei casi, infatti, sarebbe ben più giusto parlare di proscioglimento in istruttoria perché il reato non sussiste. Impossibile, per ovvie ragioni di spazio, citare tutte le telefonate ma ci pare che quella della milanese Enrica Cislighi sia molto indicativa: «Innocente. Cosa poteva fare di più? Oltre a tutto il processo bisognerebbe forse farlo ai giornalisti: quando succede qualcosa a Prost si va avanti per anni. Con gli altri non accade mai». Le telefonate contrarie al francese non sono state più di una decina e vertevano sulle obiezioni soli-

te, principalmente sul fatto che non basta partire primo e arrivare primo ma, talvolta, occorre sapersi accontentare dei piazzamenti. Fra i contrari, abbastanza divertente la tesi di Paolo Giordano, diciottenne di Albà: «Non si sa controllare. Forse è colpa di Stefania. La moglie di Lauda è ancora più bella ma, evidentemente, ha più a cuore il successo del marito e non lo stanca prima dei gran premi...».

PLEBISCITO. Ancora più unanime il coro a favore di Arnoux: «Dite a René di rimanere», questo più o meno il succo di tutte le telefonate. Hanno fatto eccezione alcune chiamate da Roma ma c'è il sospetto che l'ipotesi De Cesaris (peraltro definitivamente tramontata) c'entrasse la sua parte. A un certo punto è parso che la corrente di favore si interrompesse quando ha chiamato Fabio Modello, 18 anni, da Cinisello. «Deve andarsene!» Neppure il tempo di chiedere la spiegazione di tanta veemenza, che l'interlo-

cutore proseguiva: «Sono suo tifoso e vorrei che trovasse finalmente un team in cui potersi esprimere al meglio. Se non lo vogliono non lo meritano». Quasi tutti hanno sostenuto che una stagione non entusiasmante può capitare a tutti ma non per questo si può giudicare un pilota, tanto più in una annata in cui la macchina non era certo perfetta. Naturalmente c'è stato anche chi ha ricordato il famoso duello con l'indimenticabile Gilles, dicendo che quella scena l'hanno fatta vedere molte volte per Villeneuve ma, in fondo, c'era anche René. Molti lettori hanno poi ricordato che, in fondo, l'unica differenza fra Alboreto e Arnoux è stata che il primo ha avuto un buon finale mentre il francese ha avuto una buona partenza. Anche chi aveva da muovere a Arnoux qualche rilievo, ha comunque sostenuto che René merita una prova di appello con una macchina funzionale come la Ferrari promette di essere per il 1985. □



della Régie, il contatto con la Renault. Ma gli avvenimenti precipitano: «salta» Larrousse, che passa in Ligier, e René Arnoux si convince dell'opportunità di restare in Ferrari, non interessandogli un posto nel poco competitivo team di Guy Ligier. In Italia, intanto, circolano i primi (presunti) bilanci tecnici della Ferrari e non si nascondono perplessità a proposito delle ultime poco convincenti prove di Arnoux, letteralmente «desaparecido» dopo la bella battaglia di Dallas e la rissa di Brands Hatch con De Cesaris. C'è dunque aria di crisi, di divorzio, ma Enzo Ferrari — come dubitarlo? — onora l'impegno sottoscritto in estate e Arnoux resta nel team di Maranello con la stima di sempre, anche se fa presto a capire che dovrà recuperare in fretta il temperamento perduto o dimenticato. E comunque si continua a parlare di De Cesaris: perché?

IL TERZO UOMO. Il pilota romano racconta agli amici che da giorni sta vicino al telefono in attesa di una chiamata da Maranello. Intanto lo chiama spesso Guy Ligier che gli chiede di sottoscrivere il contratto per l'85. De Cesaris rimanda fin che può l'impegno, poi capitola un attimo prima che la Marlboro gli comunichi nuove e più interessanti prospettive contrattuali. De Cesaris parte per l'Argentina giusto in tempo per... non sapere che cosa ha deciso Enzo Ferrari: l'assunzione di un terzo pilota. Come vedremo, il «terzo uomo» di Maranello potrebbe non avere le caratteristiche di De Cesaris, pilota già affermato

e da tempo alla ricerca di un'occasione vittoriosa; eppure, un posto in Ferrari avrebbe comunque coronato il suo sogno...

LA TERZA AUTO. Il «posto» in Ferrari è nuovissimo, anche se non inedito: per «aggredire» il Mondiale con la massima spinta possibile, a Maranello hanno deciso di far gareggiare anche la nuova quattro cilindri, che da tempo è al freno e fa prove. La vettura sarà pronta a fine gennaio: se darà gli esiti positivi che s'attendono, gareggerà nel Mondiale. Ma chi la piloterà?

AAA PILOTA CERCASI. Il «mercato» è chiuso, i «numeri uno» sono tutti accasati, resta aperto il «mercato d'autunno», per il collocamento dei giovani affermatosi nella stagione, i più rappresentativi dei quali sono Mike Thackwell e Ivan Capelli (questi già del team Marlboro: il favorito?). Pierluigi Martini ha già firmato per la Minardi (ma correrà, la «romagnola»?), Alessandro Nannini non ha ancora ottenuto la superlicenza, Paolo Barilla spera ancora nella Brabham, e così Corrado Fabi. L'incertezza è tale che il terzo abitacolo Ferrari potrà essere conquistato praticamente... per concorso: la Marlboro prenderà in esame i vari candidati e i loro titoli (primo fra tutti una buona disposizione al ruolo di collaudatore), opererà una scelta e la sottoporrà a Enzo Ferrari il quale assumerà la decisione ultima. Come dire che, finito il Mondiale, si apre una sorta di avvincente «Mundialito» per un

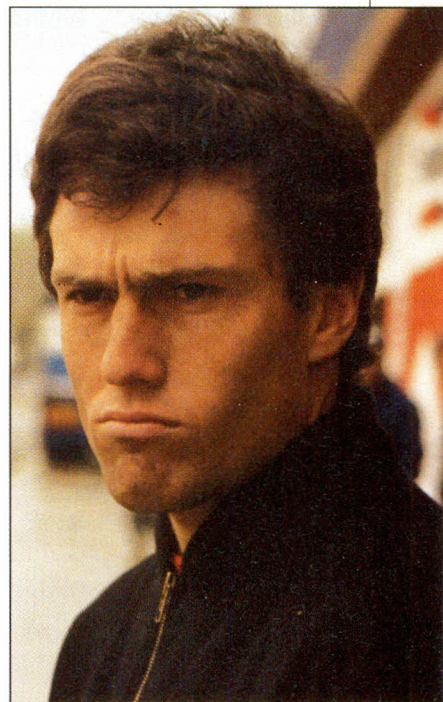
posto in Ferrari; diciamo pure la Fiera dei Sogni.

CIAO, C4. Mentre il futuro del Cavallino è già in movimento, il passato va in archivio, anche con un po' di tristezza: la C4, divenuta col tempo C4 M2, quella stupenda «rossa» che ci entusiasmo all'alba dell'84, è ufficialmente morta, avviata al laboratorio dove consumerà gli ultimi istanti della sua sofferta esistenza (non inutile, però, e in certe occasioni esaltante) facendo la cavia per la Nuova Ferrari sei cilindri che, nelle mani di Arnoux e Alboreto, tenterà la conquista del Mondiale 1985. Il popolo ferrarista chiede riscatto. Da oggi può star certo che a Maranello si lavora febbrilmente per ottenerlo. Per far dimenticare i giorni neri e, se possibile, per cancellare, o ridimensionare, lo strapotere McLaren.

IL SENATORE. Per finire questa carrellata (a proposito: presto circolerà un favoloso film sulla Ferrari prodotto da CineFiat) vorrei esprimere un'opinione sulla voce di nuovo circolante a proposito della nomina di Enzo Ferrari a senatore a vita. L'occasione è data dalla dolorosa scomparsa di Eduardo De Filippo e dalla volontà, più volte espressa da Pertini, di vedere il Grande Vecchio di Maranello seduto fra i senatori della Repubblica. A mio avviso, Enzo Ferrari non ha bisogno di questo riconoscimento per vedere illustrata la propria persona, la propria vita data unicamente allo sport, negata assolutamente alla politica. I senatori passano, i Ferrari restano nella storia.

Italo Cucci

Così Massimo Bonfatti ha «visto» La Ferrari 126 C4 M2 alla fine del Mondiale. Amareggiata, stanca, praticamente vivisezionata durante la stagione alla ricerca del suo male oscuro, saluta i tifosi rispondendo a un immaginario intervistatore che le ha chiesto: — E adesso, dove vai? «In pensione».



Andrea De Cesaris, aria corrucciata, sembra rimpiangere l'occasione perduta con la Ferrari. Ha confermato la sua presenza nel team Ligier anche se qualcuno dice che non abbia ancora firmato. Altre sorprese in vista? (fotoGiovannelli)

Spesso alla Ferrari hanno sentito l'esigenza del collaudatore

Il terzo uomo

Negli Anni Sessanta, la scuderia di Maranello utilizzò piloti inglesi: Parkes, Williams e Bell. Poi fu il turno dei collaudatori italiani: Brambilla, Merzario, Cheever e De Angelis

UN TERZO pilota a Maranello non è una novità in assoluto. Già in passato la Ferrari ha ingaggiato conduttori con funzione finalizzata ai collaudi, magari con la promessa di effettuare qualche Gran Premio a fine stagione. Del resto, avendo prima l'autodromo di Modena, e in seguito la pista di Fiorano, la Ferrari ha forse sentito più degli altri la necessità di una presenza assidua ai collaudi, indipendente dalle scadenze del calendario dei Gran Premi. Gli Anni Sessanta furono caratterizzati dall'invasione dei piloti d'Oltremarica.

APPRODATO a Maranello per fare parte della squadra destinata ai prototipi, Mike Parkes svolse per lungo tempo il ruolo di collaudatore, prima di debuttare in corsa al Gran Premio di Francia del 1966, terminando la sua carriera in seguito all'incidente di Spa, nel 1967. Dopo Parkes, fu la volta di Johnatan Williams e Derek Bell, giovani leoni della F.1 inglese approdati a Maranello con molte speranze, presto disilluse dalla crisi Ferrari che precedette il matrimonio con la Fiat. Williams scomparve rapidamente dalle scene agonistiche dopo aver saggiato in corsa il motore Dino F.2, mentre andò meglio a Bell che riuscì a debuttare in corsa a Monza nel '68, abbandonando in seguito la Ferrari a causa del suo impegno limitato. Dopo gli inglesi fu il turno dei piloti italiani. Tino Brambilla provò a lungo il modello 312 senza mai assaporare la gioia della corsa, mentre Arturo Merzario, dopo una fase di tirocinio a Fiorano, venne ammesso alla squadra ufficiale debuttando a Brands Hatch nel 1972.

IL PERIODO Lauda coincide con la scomparsa del pilota collaudatore a Maranello, essendo Niki un vero e proprio stakanovista delle prove. Nel 1977 Maranello offrì la grande possibilità ad Eddie Cheever ed Elio De Angelis, coinvolgendoli in un impegno che comprendeva l'utilizzazione in F.2 del motore Dino, test con la F.1 a Fiorano, più la possibilità di effettuare qualche gara a fine stagione. Cheever chiese subito di essere liberato dal contratto che lo

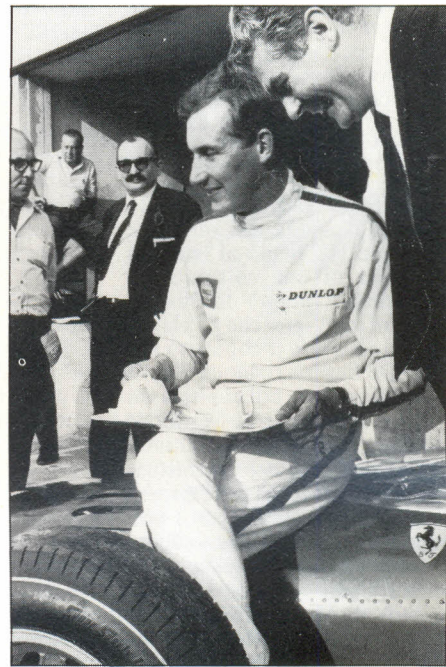


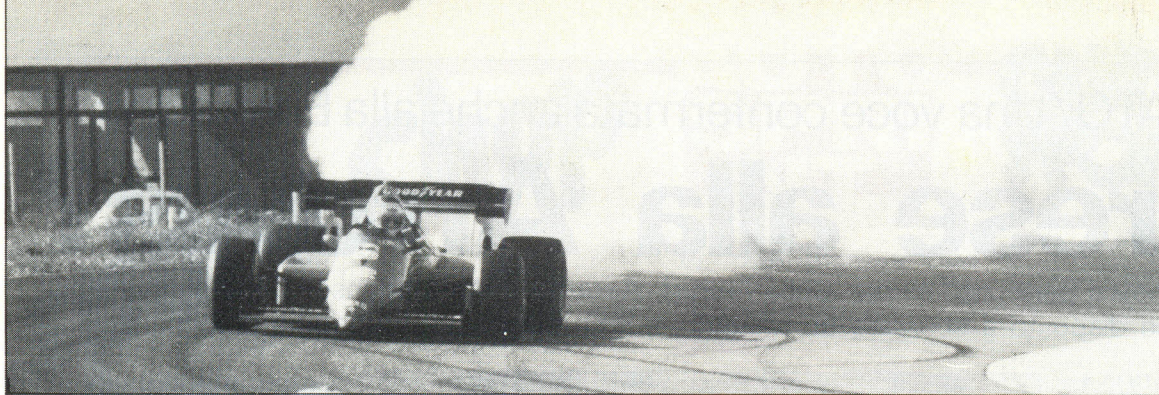
legava alla Ferrari, pensando che la Theodore F.1 potesse offrirgli più garanzie, mentre Elio De Angelis, complici anche gli orecchioni che avevano colpito Villeneuve, ad un certo punto sembrò in grado di prendere il posto del canadese, facendo pesare sulla bilancia an-

che gli ottimi tempi realizzati a Fiorano. Alla fine tutto finì nel nulla, anche il rapporto De Angelis-Ferrari, a causa soprattutto della mancanza di competitività del motore Dino sei cilindri, che costrinse il romano ad emigrare alla Chevron.

Cesare Maria Mannucci

Sopra Tino Brambilla che provò a lungo il 312 senza assaporare la gioia della corsa. Sotto a sinistra Derek Bell insieme a Ferrari: l'inglese debuttò a Monza nel 1968 dopo un lungo periodo dedicato ai collaudi. Qui sotto, Mike Parkes il primo «terzo uomo» della Ferrari





Seconda giornata di prove a Fiorano: all'inizio del terzo giro si rompe una turbina e la Ferrari prende fuoco. Un grande spavento e tre ore di ritardo sul tempo previsto
(FotoGiovannelli)

Mentre sulla pista di Fiorano Alboreto prova i «pezzi» della nuova 6 cilindri

A Maranello è già domani

I test sono durati due giorni: si è lavorato soprattutto sugli scarichi e sono riapparsi anche i freni al carbonio. Un incendio (rottura turbo) ha fatto prendere una gran paura

MARANELLO — Si è conclusa in modo positivo la prima tornata di prove che la Ferrari ha programmato sulla pista di Fiorano per iniziare la messa a punto dei particolari tecnici che verranno poi a comporre la vettura da utilizzare nel campionato del mondo 1985. Si è iniziato con la utilizzazione del solo cambio trasversale rinnovato, quello che consente di avere una aerodinamica migliore nella parte posteriore, per passare poi a modifiche più consistenti che riguardano gli scarichi sempre legati ad una funzione ed utilizzazione aerodinamica per arrivare ad evidenti modifiche alla carrozzeria ed ai freni. Il tutto sotto il vigilante controllo dei tecnici esperti in elettronica che portano, di volta in volta, in pista un nuovo pulmino particolarmente attrezzato per poter ricevere i dati che vengono trasmessi dall'impianto «telemetrico» applicato sulla vettura. Per sistemare questo impianto, alla Ferrari sono stati costretti ad effettuare delle evidenti modifiche alla estremità anteriore del musetto. Andando nelle «note» per la carrozzeria abbiamo riscontrato un evidente allargamento dello sfogo dell'aria utilizzato per i radiatori dell'acqua e dell'olio.

PER QUANTO riguarda invece gli scarichi si è cercato di realizzare qualcosa di analogo a quanto sfruttato dalla Renault e dalla Lotus in alcune gare: favorire cioè l'estrazione dell'aria dalla parte inferiore della vettura utilizzando la depressione creata dall'uscita dei gas combusti.

Per fare ciò si è dovuto allungare ogni singolo scarico facendolo scendere a fianco del cambio nella zona in cui la carrozzeria si rastrema. In questa situazione la «tonalità» del rumore della 126C4 si è modificata notevolmente mentre la Wastegate e lo scarico relativo sono rimasti in posizione invariata. Nella seconda giornata di prove sono poi riapparsi i freni al carbonio nella ricerca di una tranquillità di utilizzazione «persa» alla gara di Rio. Ma veniamo al dettaglio di queste prove. Le due splendide giornate di sole hanno favorito il lavoro sulla pista. C'erano tutte le prerogative per realizzare un ottimo tempo sul giro e Michele Alboreto non si è fatto attendere molto. Alla conclusione dei lavori ha spiccato un 1'07"67 che è il miglior limite stagionale a soli 1"3 dal record assoluto del tracciato. In mattinata si è proseguito sino a tardi mentre alla ripresa, nel pomeriggio, è apparsa la vettura con le modifiche agli scarichi. Solo pochi giri, quelli necessari per avere qualche dato, riferimento, in attesa di una soluzione più concreta e definitiva, sempre che ciò possa essere d'interesse e di utilità. Trentanove i giri percorsi con il miglior tempo di 1'09"67 ottenuto sin dalle prime tornate della mattina. Nel pomeriggio la vettura è sempre stata decisamente più lenta.

ANCORA SOLE e tempo decisamente buono al mercoledì ma la fortuna non è stata dalla parte della Ferrari. Al terzo passaggio infatti si è sfiorato il dramma con la vettura avvolta dalle fiamme nella parte posteriore a seguito della rottura di una turbina. Un inconveniente che è costato ben 3 ore di lavoro ai box con le facili conseguenze per quanto riguarda la possibilità di sviluppare il programma delle prove. Nella necessità di recupero il lavoro si è protratto sino a sera e si è concluso con 35 giri effettuati ed un tempo di 1'07"67. Ora il lavoro potrebbe riprendere a Fiorano ma non è escluso che la Ferrari decida

di andare ad Imola per avere maggiori ragguagli su un circuito veloce.

VITTORIO GHIDELLA, presidente della Ferrari e amministratore delegato della Fiat, ha fatto visita mercoledì della settimana scorsa a Enzo Ferrari. Era accompagnato dall'ingegner Sguazini. Ghidella s'è interessato del favorevole andamento della produzione — sottolineato dal successo della neonata Testarossa — e s'è informato della situazione sportiva, attualmente al centro di importanti decisioni relative alla stagione 1985.

Alessandro Stefanini

Renault 4 sulle strade del mondo.

Avete meno di trent'anni? Richiedete presso i Concessionari Renault il regolamento per partecipare all'operazione "Renault 4 sulle strade del mondo" e presentate il vostro progetto entro febbraio 1985. In palio 7 auto per poter intraprendere il viaggio dei vostri sogni nel segno dell'avventura, della cultura, della ricerca.



AVVENTURA CULTURA RICERCA



Fuori i sogni dal cassetto!

MERCATO/Una voce confermata anche alla Euroracing

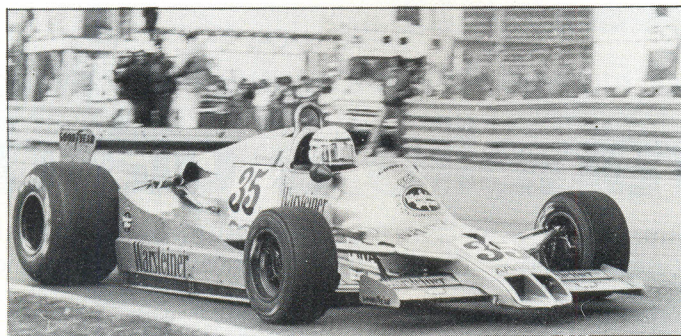
Patrese alla Arrows?

La manovra parte dall'ex d.s. della Ferrari, Audetto e dallo sponsor Delonghi che sarebbe disposto a sborsare un miliardo e 300 milioni per l'ingaggio di Riccardo

PATRESE ABBANDONA

l'Euro-Alfa per passare all'Arrows? È una voce che circola con insistenza. Non si parla ancora di firme, perché il padovano era a correre a Kyalami con la Lancia, ma sia lo sponsor che coloro che hanno condotto le trattative, giurano che questa settimana ci sarà la decisione; il contratto con l'Euroracing verrebbe annullato. Tutta la manovra coinvolge l'ex direttore sportivo della Ferrari Daniele Audetto, lo stesso Patrese, l'Arrows e la Delonghi per bocca del suo rappresentante Riccardo Suni. Patrese, che è scontento dell'Euro Racing e dei motori Alfa nonostante sia stato uno dei sostenitori dell'arrivo di Tonti, ha sempre dichiarato che il miglior team in cui è stato è quello di Oliver. Così Audetto gli ha proposto la combinazione con la Delonghi, la quale sembra ben disposta a sponsorizzare l'Arrows se sarà Patrese a guidarla. In una lunga telefonata avvenuta mercoledì mattina 31 ottobre fra Daniele Audetto e Riccardo Suni della Delonghi, i particolari sono stati quasi tutti definiti, e si aspetta l'arrivo dal Sudafrica di Patrese e del titolare della Delonghi dalla Libia per mettere definitivamente nero su bianco. La Delonghi in questa operazione metterebbe la bella cifra di un miliardo e trecento milioni, mentre Audetto avrebbe trovato altri due sponsor che darebbero diverse centinaia di milioni a Patrese per «sganciarsi» dal contratto Euro-Alfa. Abbiamo parlato con il d.s. dell'Euro-Racing Giancarlo Casoli delle possibilità che Patrese abbandoni il team dopo aver firmato lo scorso anno un contratto biennale. Casoli ci ha detto: «Non so niente di ufficiale. Anch'io ho sentito queste voci ma aspetto che eventualmente Patrese me le comunichi ufficialmente».

— Nell'eventualità che Patrese se ne vada, avete già qualcuno in mente per sostituirlo? «È una cosa a cui abbiamo pensato, ma, lo ripeto, Patrese per ora non ci ha comunicato niente. Per noi la stagione 1985 sarà fatta ancora con Cheever e Patrese. Nell'eventualità che Riccardo se



Riccardo Patrese ha già corso per l'Arrows dal 1978 al 1981

ne vada, prenderemo sicuramente un altro pilota italiano; quale, però, non so». Ci sono due possibilità, aggiungiamo noi: Ghinzani o Baldi. Con il primo favorito. All'Euroracing sarebbe piaciuto anche Martini, che tuttavia ha firmato un contratto in

questi giorni con Minardi. All'Euroracing e all'Alfa negano disperatamente, ma anche De Cesaris era nei loro programmi qualora Patrese avesse deciso d'andarsene.

FRANK WILLIAMS ha risolto

i suoi problemi finanziari: la sua scuderia ha firmato un contratto biennale con la Canon e la nuova vettura di F. I Williams-Canon verrà presentata il 29 novembre prossimo al Mayfar di New York.

CHRIS WITTY della Toleman e il pilota Johansson sono in Giappone per trovare sponsor per la Toleman stessa. Sono stati contattati due colossi dell'elettronica, la Casio, che già sponsorizzava alcune vetture di F. 2 e la Epson (Seiko), mentre si è avuto un contatto anche con la Bridgestone che potrebbe dare le gomme alla Toleman «vedova» Michelin, con pochi agganci in Goodyear e tutte le porte chiuse alla Pirelli. Ma la Toleman potrebbe prendere come secondo pilota Ghinzani, se questo porterà le gomme italiane alla Toleman, cosa facilmente fattibile perché Ghinzani è un uomo Pirelli, e la Pirelli stessa vedrebbe di buon occhio una soluzione del genere.

I piloti ieri e oggi

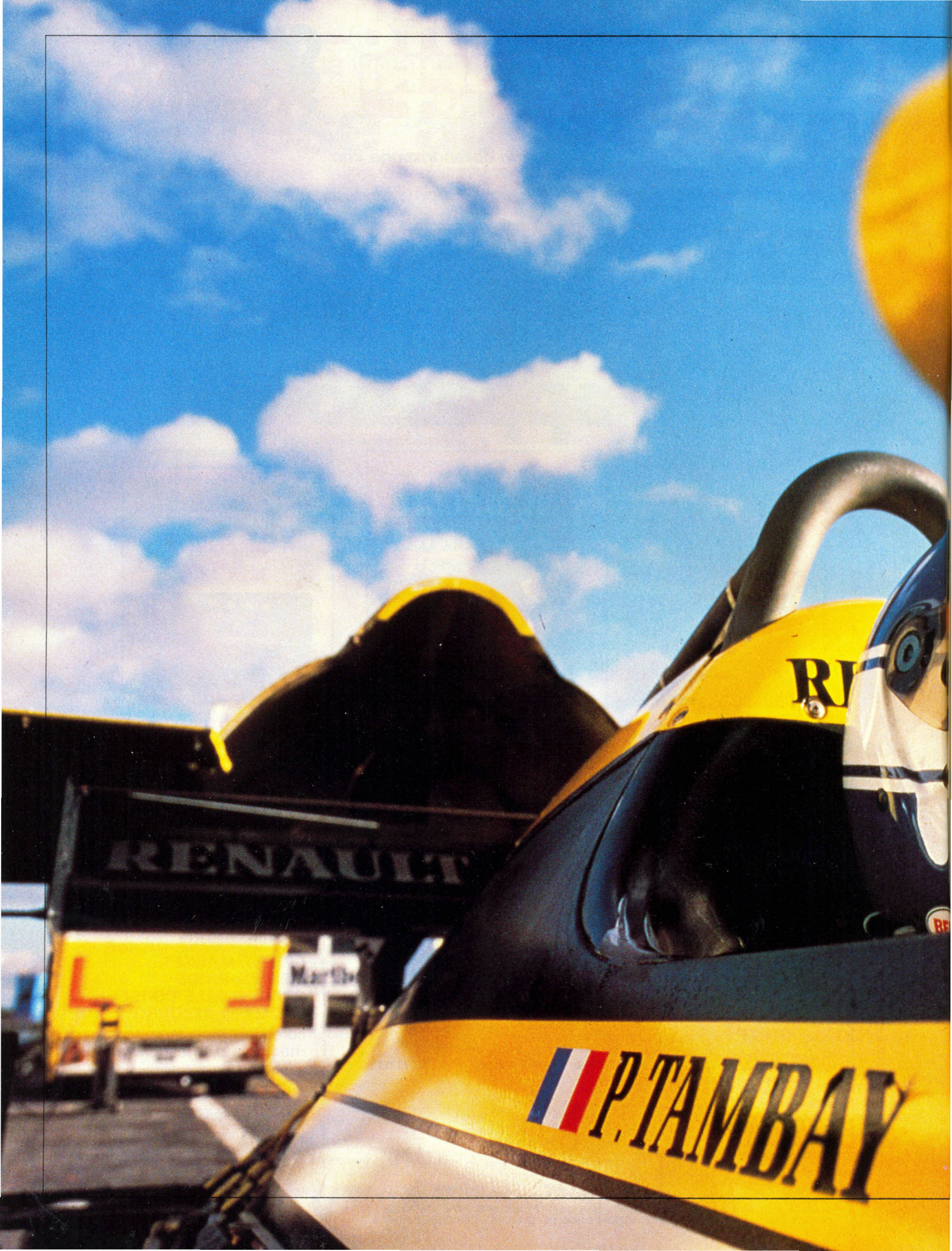
SQUADRA	PILOTI 1984	PILOTI 1985
McLaren	Lauda Prost	Lauda Prost
Lotus	De Angelis Mansell	De Angelis Senna
Ferrari	Alboreto Arnoux	Alboreto Arnoux?
Williams	Rosberg Laffite	Rosberg Mansell
Brabham	Piquet T. Fabi	Piquet T. Fabi? Belloc?
Renault	Tambay Warwick	Tambay Warwick
Ligier	De Cesaris Hesnault	Laffite De Cesaris
Alfa Romeo	Patrese Cheever	Patrese? Cheever
Toleman	Senna Cecotto Johansson	Johansson Moreno Capelli? Palmer
ATS	Winkelhock Berger	Berger? Danner?
Osella	Ghinzani Gartner	Ghinzani Gartner? Baldi
Arrows	Surer Boutsen	Surer? Boutsen? Capelli? Patrese?
RAM	Alliot Palmer	Alliot? Winkelhock?
Tyrrell	Brundle Belloc	Brundle Thackwell?
Minardi	—	Martini
Zackspeed	—	Danner?

Berger operato dopo l'incidente

IN SEGUITO ad un incidente stradale Berger ha riportato la frattura di una vertebra ed è stato operato. L'intervento durato tre ore si è svolto senza alcuna complicazione e i medici, Dott. Jörg Oberhammer e Dott. Hervik Darniaux sono molto ottimisti per quanto riguarda la frattura della vertebra del collo. Berger potrà riprendere il volante di una macchina da corsa l'anno venturo con un normale decorso di guarigione, teoricamente già in occasione del primo Gp. Per il momento Berger rimarrà per due settimane in clinica dopo dovrà portare un collarino per sei settimane.

Prove Goodyear al Ricard

DAL 12 al 17, sul circuito del Paul Ricard, si terranno una serie di test di tutte le squadre che montano pneumatici Goodyear. Mentre Autosprint è in edicola, invece, la Renault compie alcune prove private sullo stesso circuito francese.



RENAULT

P. TAMBAY

La partenza di Larrousse fa temere il peggio

La F1 si stinge di giallo?

Il titolo mondiale puntualmente fallito e l'ultima stagione a bocca asciutta potrebbero suggerire il ritiro della Renault dai Gran Premi: un'ipotesi già ventilata a fine '83. La coerenza nelle scelte potrebbe però prevalere

di Enrico Benzing

LA RENAULT è entrata in Formula Uno per darsi una immagine sportiva di vertice, lanciando la sfida del motore turbo; la Formula Uno ne ha avuto un beneficio più che doppio, ritrovando il nome d'una grande industria automobilistica, come non succedeva dai tempi della Merce-

des, e richiamando altre case costruttrici, sia pure sotto forma di semplice fornitura di motori. In pochi anni, la F1 dei piccoli «team» (taluni detti erroneamente «garagisti») è risalita ai vecchi fasti dei costruttori industrialmente consistenti, ricchi di tec-

segue



Partito Larrousse per approdare alla Ligier, per Tambay restare alla Renault non ha significato più alcun problema anche se adesso sono in tanti, non solo in Francia, a temere per il futuro in F. 1 della Casa transalpina delusa dagli scarsi risultati ottenuti, soprattutto nell'84, e alle prese con la grossa crisi che affligge da tempo l'industria automobilistica francese (foto Asset-Vandystadt)

La F1 si stinge di giallo?

segue

nologie. A questo punto, dopo otto anni di parabola ascendente, sarebbe quanto mai spiacevole che l'uragano abbattutosi sulla Regie a fine ottobre la conducesse al ritiro. E sarebbe triste se ciò avvenisse in seguito alla semplice fuoriuscita di un uomo, sia pure del calibro di Larrousse, quando l'intero apparato della Renault-sport è una realtà tecnica di alto pregio. Fra l'altro, bisogna sfatare la credenza che sia stato Gerard Larrousse a portare la Renault in F1. Questo merito l'ha avuto Francois Castaing, che dopo aver avuto la soddisfazione della prima vittoria, nel 1979 a Digione, ha dovuto espatriare, proprio per le ingerenze dell'ex pilota, divenuto plenipotenziario.

A LARROUSSE vanno riconosciuti molti meriti, ma vanno addebitati anche grossi errori nelle scelte tecniche, negli interventi sui regolamenti e in materia di piloti, con i casi verificatisi con Jabouille, Arnoux e Prost. Ai vertici della Regie, qualcuno voleva il suo allontanamento dopo il clamoroso fiasco mondiale nel GP del Sudafrica 1983 e già un giornale francese titolava: «Molte teste cadranno alla Renault-Sport». Larrousse ha tirato avanti un'altra stagione, con altri errori, piccandosi di fare anche l'ingegnere ai box, nel normale sviluppo della vettura, e riuscendo a esasperare perfino quella pasta d'uomo che è Patrick Tambay. I suoi proclami e la minaccia di ritiro a metà stagione non hanno certo giovato all'immagine della marca. Tutto questo, per concludere che Larrousse non è la Renault: una industria che ha tanto investito, con il primo obiettivo di fare della ricerca tecnica, deve saper procedere, anzi deve saper riguadagnare il terreno perduto, cambiando il suo direttore generale e chiamando nuovi tecnici di valore. Per un presidente coraggioso, come Bernard Hanon, che tante spinte innovatrici ha dato all'industria francese e che ha giocato la carta americana quando tutti i costruttori europei fuggivano dagli USA, questa sarebbe l'occasione giusta per ridare slancio all'avventura in Formula 1, che lui stesso ha patrocinato. E anche una questione di coerenza e di profondo convincimento nei principali valori tecnici e sportivi. (e. b.)

LARROUSSE CON LAUDA: IL COLPO MANCATO (foto Asser-Vandystadt)



Alla Renault Larrousse non era più gradito **Via col vento**

Approdato alla Ligier ora ha progetti ambiziosi e forse sarà seguito da Tétu. Alla Renault intanto si guarda al domani e torna fuori la Matra

VIRY-CHATILLON — La notizia che Gérard Larrousse lasciava la direzione della Renault Sport ha avuto, in Francia e anche fuori, l'effetto di una bomba ma in realtà è stata l'epilogo prevedibile di una vicenda i cui contorni erano sufficientemente noti. Per capire i fatti bisogna tornare a quando Larrousse stava lavorando per portare Niki Lauda alla Renault, trovandosi ben presto spiazzato dalle indiscrezioni, fatte trapelare ad arte, sull'entità delle richieste dell'austriaco. Con la Renault sotto tiro per le difficoltà economiche, l'esagerazione delle cifre ha avuto l'ovvio effetto di far abortire il progetto. In realtà, come si è poi saputo, quelle indiscrezioni provenivano dallo stesso ambiente Renault, anzi dai suoi livelli alti, poiché le trattative erano state portate avanti ai vertici e in gran segreto. Si dice anzi che la contro operazione sia partita dal-

l'entourage del presidente stesso della Casa francese, Bernard Henon.

COSTRETTO a rinunciare al suo progetto, Larrousse non ha impiegato molto a ricostruire l'accaduto e si è quindi reso conto che, oltre alle già note difficoltà inerenti il funzionamento del team, avrebbe dovuto anche fronteggiare l'opposizione dei massimi livelli direttivi. Successivamente, al Gp del Portogallo, c'era stato anche lo scontro pubblico fra lo stesso Larrousse e il capo del servizio competizioni della Elfsin, François Geitar. Se mai ve ne fosse stato bisogno, Larrousse ebbe così un'altra conferma: non disponeva più della fiducia completa dello sponsor principale della Renault. Gli avversari di Larrousse hanno poi tratto nuova lena dal successo in campo rallistico della Peugeot Turbo 16, che permetteva di rinfocola-

re la polemica relativa all'ingresso della Renault in F. 1 (avvenuto otto anni fa), anziché proseguire i suoi sforzi nei rally ed è noto che Larrousse di quella decisione era stato acceso fautore.

QUESTO COMPLESSO di fatti fu subito ben noto nell'ambiente e quindi anche a Guy Ligier, che si fece sotto a Larrousse con precise proposte: voleva rinforzare il suo team dopo gli scarsi risultati conseguiti nella stagione appena conclusa, nonostante il notevole «budget» a disposizione grazie alle «nazionalizzate» Gitanes e Loto. Desiderava un direttore esperto che fosse anche un buon ingegnere e l'occasione era quindi ghiotta. Larrousse soddisfaceva entrambe le condizioni, in quanto avrebbe potuto forse portare in «dote» anche Michel Tétu, telaista della Renault Sport, ben noto a Guy in quan-

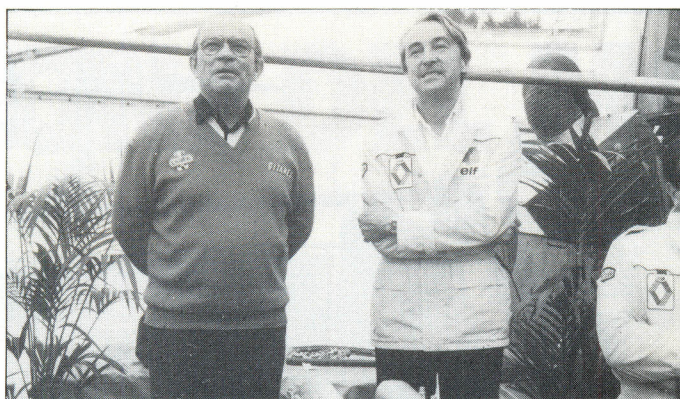
Il bilancio sofferto di otto stagioni Renault in F.1

	Argentina	Austria	Belgio	Brasile	Canada	Dallas	Detroit	Europa	Francia	Germania	Giappone	Gran Bretagna	Italia	Las Vegas	Monaco	Olanda	Portogallo	San Marino	Spagna	Sudafrica	Svezia	Svizzera	Usa East	Usa West	Posizione nel Mondiale Piloti
1977 P. Jabouille M. RS 01					n.q.							rit.	rit.			rit.								rit.	—
1978 P. Jabouille M. RS 01	n.p.	rit.	n.c.	n.p.	12				rit.	rit.		rit.	rit.		10	rit.			13	rit.	rit.		4	rit.	17.
1979 P. Jabouille Arnoux M. RS 11	rit. rit.	rit. 6	rit. rit.	10 rit.	rit. rit.			1 3	rit. rit.	rit. rit.		rit. 2	rit. rit.		n.c. rit.	rit. rit.			rit. 9	rit. rit.			rit. 2	n.p. n.p.	13. 8.
1980 P. Jabouille Arnoux M. RE 20	rit. rit.	1 9	rit. 4	rit. 1	rit. rit.				rit. 5	rit. rit.		rit. rit.	rit. 10		rit. rit.	rit. 2			n.p. n.p.	rit. 1			n.p. 7	n.c. 9	8. 6.
1981 P. Prost Arnoux M. RE 30		rit. 2	rit. n.q.	rit. rit.	rit. rit.			1 4	2 13			3 9	1 rit.	6 rit.	2 rit.	1 rit.		rit. 8	rit. 9					rit. 8	5. 9.
1982 P. Prost Arnoux M. RE 30b		8 rit.	rit. rit.	1 rit.	rit. rit.		n.c. 10	2 1	rit. 2			6 rit.	rit. 1	4 rit.	7 rit.	rit. rit.		rit. rit.		1 3		2 16		rit. rit.	4. 6.
1983 P. Prost Cheever M. RE 40		1 4	1 3	7 rit.	5 2		8 rit.	2 10	1 3	4 rit.		1 rit.	rit. 3		3 rit.	rit. rit.		2 rit.		rit. 6				11 rit.	2. 6.
1984 P. Tambay Warwick M. RE 50	6 rit.	rit. rit.	8 2	6 rit.	n.p. rit.	rit. rit.	rit. rit.	rit. 11	2 rit.	5 3		8 2	rit. rit.		rit. rit.	6 rit.	7 rit.	rit. 4		rit. 3					7. 14.

LEGENDA: P = pilota - M = modello monoposto - n.p. = non partito - n.q. = non qualificato - rit. = ritirato

to fu il progettista della prima Ligier, la JS1 nel 1968. Successivamente era passato all'Alfa Romeo prima di rientrare in Francia, appunto alla Renault. Ligier aveva già offerto l'ingaggio a Tétu alcuni mesi prima, ma il progettista aveva sempre rifiutato. Tuttavia, arrivando a Vicky Larrousse, Tétu potrebbe rivedere la sua posizione: qualcosa di certo in proposito lo si saprà questa settimana, quando il progettista rientrerà dalle ferie.

IL DIVORZIO di Larrousse è stato anche accelerato dalle reazioni negative della stampa nei suoi confronti. Il pubblico francese, deluso dal fallimento delle vetture gialle, voleva un capro espiatorio e la stampa gliene ha fornito uno bello pronto: Larrousse. Il primo violento attacco è uscito su Autojournal e i commenti molto duri dei telegiornali della prima rete dopo il Gp del Portogallo hanno fatto degno coro. C'è anche il sospetto che l'attacco televisivo possa in qualche modo essere stato ispirato dallo stesso Ligier, del quale sono noti gli ottimi rapporti con l'ambiente televisivo, per mettere Larrousse in una situazione francamente insostenibile. Quali che siano state le



Larrousse con Ligier un anno fa. I due assieme hanno grossi progetti

premesse, Larrousse arriverà effettivamente alla Ligier, molto probabilmente con Tétu, e non avrà molto tempo per pensare: occorre costruire una vettura completamente nuova, poiché la JS23 di cui il team attualmente dispone non è certo brillante.

PER QUANTO RIGUARDA i piloti, sicura la presenza di Lafite come seconda guida, esiste ancora un certo, sia pur leggero, margine di dubbio fra De Cesaris e Arnoux. L'italiano, infatti, si sarebbe solo impegnato verbalmente senza apporre la firma non avendo potuto recarsi a Parigi perché un impegno prece-

dente lo voleva in Argentina. L'ipotesi dello scambio Ligier-Ferrari che, almeno in Francia, non è stata del tutto accantonata, porterebbe alla Ligier il pilota francese più amato dai francesi, il che, aggiunto agli arrivi di Larrousse e Tétu, darebbe una bella riverniciata all'immagine della scuderia. Vediamo ora le conseguenze sull'altro fronte, la Renault. In occasione della conferenza stampa per l'ufficializzazione del divorzio, Max Mangeanot, presidente della Renault Sport, ha detto che il team ha tempo fino al 15 novembre per annunciare il no-

me del successore di Larrousse, anche se è stabilito che sarà un francese. In un primo momento si è parlato di Gérard Ducarouge, che però ha appena firmato un contratto quadriennale con la Lotus e che comunque difficilmente passerebbe alla Renault in un momento di piena crisi come l'attuale. Verosimilmente la scelta sarà effettuata all'interno, affidando l'incarico a un uomo che attualmente abbia già funzioni importanti, magari nel reparto ricerche o dirigendo una filiale. Chiunque sia il prescelto, dovrà concentrarsi sull'aspetto amministrativo, lasciando le questioni tecniche al team che ha già esperienza di F. 1. Più difficile sarebbe certo parare la partenza di Tétu, anche se alla Renault assicurano che il progettista aveva alle sue dipendenze ingegneri molto qualificati e capaci di prendere in mano la situazione. Mangeanot ha comunque garantito che la Renault sarà al via della prossima stagione e che, con ogni probabilità, resterà in F. 1 fino alla scadenza del contratto triennale per la fornitura di motori alla Lotus, stipulato di recente.

MANGEANOT NON HA voluto fornire precisazioni circa il

Via col vento

segue

secondo sponsor del team, dicendo solo che dovrà essere una casa importante, di alta tecnologia e, in effetti, la dichiarazione potrebbe essere un buon avallo per le voci che circolano relative alla Matra, già legata alla Renault a livello produttivo, visto che costruisce la Renault Espace nei suoi stabilimenti di Remoranden. Negli Anni Sessanta, l'automobilismo ha svolto un ruolo notevole nella popolarizzazione dell'immagine Matra presso il pubblico francese, stendendo un certo velo sul fatto che la sua occupazione principale era, ed è, nel settore degli armamenti. La Matra si è ritirata dallo sport automobilistico da dieci anni e il suo presidente, Juan Luc Lagardeve, si è rivolto al calcio, sponsorizzando la squadra parigina del Racing. Bisogna comunque tener conto del fatto che lo stato detiene il 51% del capitale Matra e quindi il governo socialista potrebbe avere voce in capitolo.

Gérard Crombac

Viaggio attraverso le otto stagioni Renault in F.1

Di bene in peggio

Dalla gioia per l'intuizione che la strada giusta era il turbo alla rabbia per i titoli persi quando parevano ormai vinti

INIZIO con un bagliore, con un fuoco d'artificio che riversava fiamme color oro sull'asfalto inglese di Silverstone. Così nel caldo pomeriggio del 16 luglio 1977 al via del Gp di Gran Bretagna la Renault diede il via al suo ambizioso programma turbocompresso nella massima formula. Fu un esordio sfortunato, segnato dalla maledizione. Jean Pierre Jabouille alla guida della Rs 01, una monoposto goffa che pareva essere capitata per caso nel giro della F.1, non andò oltre il 16. giro. Si ritirò per guai di alimentazione. Nemmeno le prove erano andate per il verso giusto. Jabouille e la Renault finirono solamente in 21. posizione, troppo poco per una vettura dal nome famoso. Ma i dirigenti della Casa francese parevano consci di avere intrapreso un'avventura difficile. Dalla loro parte avevano

un'esperienza che nessuno, al momento, poteva vantare: conoscevano i motori sovralimentati, avendoli sperimentati con successo nelle corse di durata del mondiale sport. La critica rimase alquanto stupita dal tentativo Renault. Molti si domandarono se la risposta francese al predominio degli aspirati Cosworth e Ferrari non fosse stata troppo azzardata. Cosa mai volevano i sudditi di Giscard D'Estaing con quel propulsore dal fischio strano, così diverso da quello degli altri motori?

IN RENAULT non si persero d'animo. Erano entrati in F.1 con il gusto della programmazione. Il loro doveva essere un puzzle perfetto. Del resto erano abituati a vincere, proprio in virtù di piani ben precisi. Lo stesso era accaduto con la scommessa di Le Mans. Le avevano

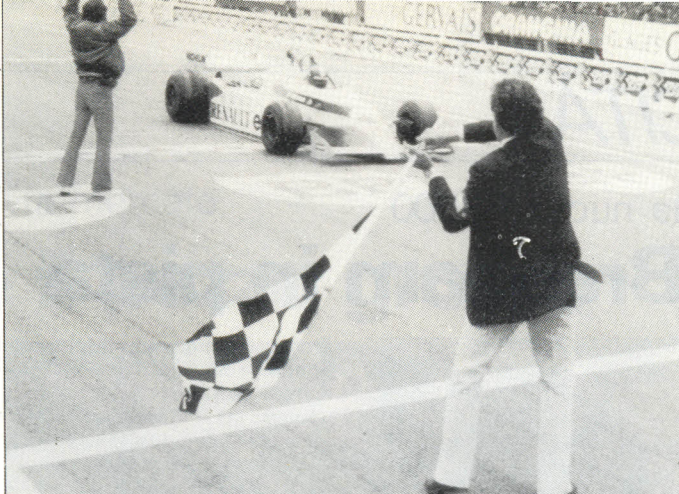
provate tutte per ottenere il trionfo nella 24 ore e c'erano riusciti. Freddi scienziati per la disciplina sportiva più tecnologica. Ma il puzzle della F.1 sarebbe stato ben più difficile da mettere assieme che quello delle sport. Così fu, tanto che tra il 1977 e il 1978 nessuna vittoria arrise alla più volte modificata monoposto di Stato. Ma i progressi c'erano, inutile negarlo, gara dopo gara, gran premio dopo gran premio, collaudo dopo collaudo. Al motore non mancava certamente la potenza. Già nel 1978 un pilota tutto sommato «mediocre» come Jabouille si era permesso il lusso di partire nelle file che contavano degli schieramenti di partenza. Mancava la resistenza del turbo, ma sarebbe arrivata. Un altro pezzetto di legno, di quelli perfettamente levigati da sapienti mani andò ad incastrarsi

SAIMA: sponsor ufficiale della McLaren F.1 nel Campionato Mondiale 1984

Niki Lauda



con gli altri nel 1979. Ormai la Renault era sugli altari. Non un animale da sacrificare ma un sacerdote che stava dando una svolta tecnica alla F.1, a tutto l'automobilismo. E al Gp di Francia di Digione le gialle vetture trionfarono davanti al loro pubblico, primo Jabouille, terzo Arnoux. La via per la vittoria era stata trovata. La strada, finalmente, era stata asfaltata a dovere. A Parigi, sulle poltrone della Regie i volti sorridenti si sprecavano.



Una data storica: prima vittoria Renault e prima di un turbo. È il '79

NON OTTENNERO in quell'anno altre vittorie, ma buone posizioni finali. Il programma, però, procedeva a puntino e il 1980 era visto nei piani dei dirigenti Renault come «l'anno santo» del turbo. Sembrò così all'inizio. René Arnoux vinse in Brasile e in Sudafrica, movimentando quelle prime gare. In prova le Renault erano velocissime, quasi impendibili. Qualcosa non funzionava a dovere. Il primo pezzo del puzzle che non combaciava con gli altri fu cercato a lungo, ma non trovato. I motori scoppiavano in corsa, andavano forte nei primi giri ma poi, tutto finiva tra fuochi e fiamme, incendi e con-

seguiti ritiri. La mega-galattica organizzazione Renault tentò di scavare dentro al problema. Modificarono i telai, realizzarono gli Re 30 per il 1981, migliorarono ulteriormente i motori, assunsero un giovane di belle speranze da affiancare ad Arnoux: Alain Prost. E il 1981 finì in una bolla di sapone. Prost vinse tre volte, Arnoux, pur andando al comando spesso, si ritirò altrettante volte. Prost finì quinto nel mondiale, il suo compagno 9. Il piano per il trionfo mondiale venne rimandato ancora di un anno, mentre a Parigi qualcuno cominciava a man-

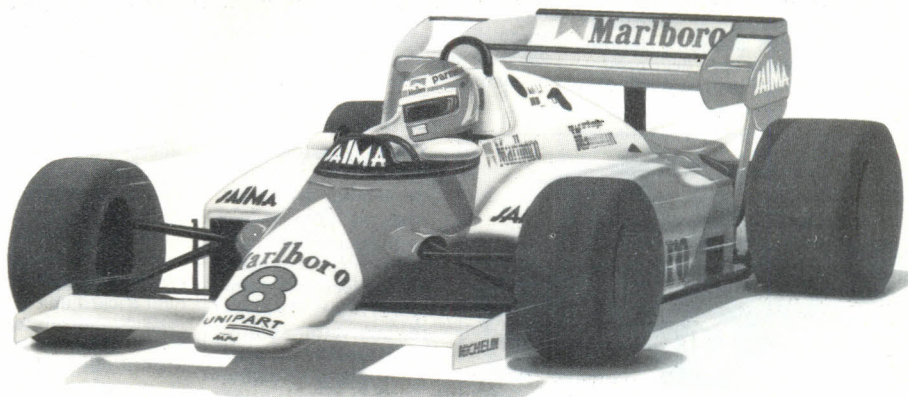
giarsi nervosamente le mani. Il 1982 fu l'anno dei disastri Ferrari nel campionato. Villeneuve morì a Zolder, Pironi rimase ferito a Hockenheim. Prost ebbe la possibilità di vincere l'allo-ro. Ma fu una stagione nella quale esplosero tutte le frustrazioni che il team giallo si portava dietro da quel 16 luglio del 1977. I rapporti tra Arnoux e Prost s'incrinarono, il primo addirittura non rispettò gli ordini di scuderia al Gp di Francia. Dai box gli intimarono di far passare al comando Prost ma lui se ne fregò, vinse con distacco abissale, e la Renault si trovò

con un pugno di mosche in mano.

POLE POSITION e giri veloci si sprecarono anche nel 1983. Così come le vittorie, ben tre. Prost, dicono ora, se non avesse fatto l'errore di Zandvoort, andando a cozzare contro la Brabham di Piquet, avrebbe vinto facilmente il mondiale. Ma resta un fatto: anche allora la Renault si sciolse come neve al sole nel momento decisivo. I fatti di quest'anno sono noti: nessuna vittoria, nessuna prestazione eclatante, solo una pole position di Tambay al Gp di Digione, proprio dove la Renault ottenne la prima vittoria. Il francese e Warwick hanno remato in mezzo al gruppo, con una vettura appena discreta ma inferiore alle prime della classe. Disse ad inizio stagione Patrick Head a proposito della Renault: «**Non potranno mai vincere il mondiale; sono un ufficio di pubbliche relazioni viaggiante. Le corse non si vincono con i tempi in prova. Ma alla fine**». Ebbe ragione. La massima formula è stata una realtà contro la quale la grande azienda è andata a urtare, frontalmente, rimanendone incastrata e soprattutto delusa. **Guido Schittone**

CAMPIONE DEL MONDO

IL NOSTRO MONDO SI MUOVE IN FRETTA



Campioni del mondo... il traguardo più difficile e ambito.

Vogliamo festeggiare la conclusione di una splendida stagione di Formula uno, la stagione dei record; record di vittorie nei gran premi, titolo Costruttori per la McLaren, terzo titolo per Niki Lauda, vero stratega della pista. Insieme a questi campioni

siamo saliti anche noi sul podio più prestigioso. Per noi che operiamo nelle spedizioni internazionali, le vittorie sui circuiti del Mondiale sono il modo più chiaro di esprimere competitività, velocità, organizzazione. La nostra è una rete mondiale di filiali e uffici di rappresentanza in ogni parte della Terra.

43 Filiali nelle principali città italiane con servizi specializzati per qualsiasi vostra esigenza di import/export, capaci di portare anche voi a traguardi commerciali di successo.

SAIMA

Esperienza di un secolo, tecnologia del futuro.

Ecclestone entra nella nuova F.3000

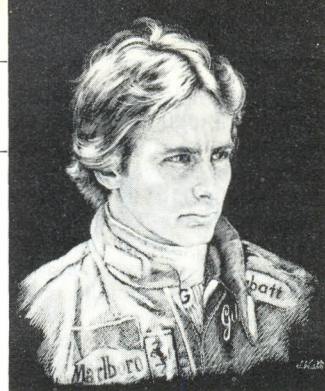
Anche la Brabham in pista

BERNIE Ecclestone l'ha voluta fortemente e si sta muovendo per promuoverla. Così la F.3000, dall'iniziativa che il «padrino» sta mettendo in piedi, potrebbe trarre un giovamento notevole. La notizia, confermata da ambienti vicini al gran capo della Foca ma non ancora ufficializzata, è questa. Ecclestone intenderebbe schierare un team Brabham al via del campionato europeo del prossimo anno. Le vetture sarebbero di stretta derivazione Bt 49, ovvero le Brabham che hanno corso nel mondiale di F.1 fino alla seconda metà della stagione 1982, oppure nuove Lola. La sede della squadra sarebbe in Italia, precisamente nei dintorni di Milano e a gestirla potrebbe essere l'ex direttore di Alfa Romeo e Osella, Pier Luigi Corbari. A questo proposito sono stati avviati contatti con alcuni piloti. Per il momento il più interessato sembra Paolo Barilla, che tra l'altro ha recentemente provato una Brabham Bt 53 Bmw di F.1 all'auto-



Corbari sarà il direttore sportivo del team che Ecclestone sta impiantando in F. 3000

dromo portoghese dell'Estoril. Sempre dall'Italia arrivano voci certe circa la formazione di un altro team che nel 1985 prenderà parte al campionato di F.3000. Si tratta del Sanremo Racing di Alberto Colombo. Il simpatico ex pilota e manager di F.2, dopo aver chiesto inutilmente all'ingegner Giorgio Stirano di costruirgli una monoposto adatta alla serie continentale, ha concluso le settimane scorse un accordo con Eric Broadley della Lola che realizzerà per il team Sanremo due monoposti. Le vetture saranno derivate come aerodinamica dalla fortunata T800 con la quale Mario Andretti e Danny Sullivan hanno fatto faville in F.Cart americana. Colombo ha pure lui contatti con parecchi piloti, ma ancora non è dato di sapere chi porterà in corsa la nuova Lola. Per curare la preparazione e l'assistenza è stato avvicinato Cesarino Gariboldi. (g. s.)



Gli ultimi disegni da corsa

IAN THOMSON e Joy Watt sono due pittori inglesi che hanno l'hobby delle auto da corsa. Thompson ha già un nutrito gruppo di stampe a soggetto motoristico, alle quali si sono aggiunte quest'anno quelle dedicate alla Lotus Renault di Nigel Mansell al GP d'Austria 1983 e alla Brabham di Nelson Piquet a Monza sempre dello stesso anno. Joy Watt ama, invece, i ritratti. Tra le sue opere è molto bella quella dedicata a Gilles Villeneuve, che viene messa in vendita ad un prezzo di 5 sterline, circa 13 mila lire. I disegni di Thompson costano circa mille lire in più. Per gli interessati è necessario rivolgersi all'Alexander Illustration, 30 Queen Elisabeth Close-Didcot-Oxfordshire Ox 11 8Tu-Gran Bretagna. I prezzi comprendono la spedizione aerea.

In Coppa si cambia

DALL'anno prossimo le Coppe Renault cambieranno volto. Come già annunciato le vetture che sono state utilizzate negli ultimi anni, ovvero la R5 turbo per la Coppa Europa e R5 Alpine per quella italiana e le varie Coppe nazionali, saranno sostituite da altre che si presentano particolarmente allettanti, soprattutto dal punto di vista delle prestazioni. La Coppa Europa è quella che

sicuramente ha ricevuto dall'introduzione della nuova vettura il maggior beneficio. I piloti europei correranno con la nuovissima Alpine Gta a 6 cilindri, che sulla carta pare potere avere tutti i numeri per essere una velocissima gran turismo. Si tratta di un coupé a sei cilindri di 2485 cc, sovralimentata da un turbocompressore Garrett Airesearch.

La posizione del propulsore è posteriore a sbalzo. Il regolamento permetterà a preparatori e piloti di sbizzarrirsi: il motore sarà ampiamente modificabile così come la parte delle sospensioni e ammortizzatori. Sarà, però, una vettura costosa, di serie ha un prezzo di 30 milioni di lire, che si avvicinerà come idea più che alla «vecchia» R5 turbo alla Bmw M1 della serie Procar. Insomma una macchina per professionisti. In Italia, invece, si correrà la Renault 5 Gt turbo Coppa, ovvero la nuova versione della 5 Alpine che ha corso negli ultimi anni. Interessante notare come la pressione di sovralimentazione del turbocompressore sarà lasciata libera.

Nuovi arrivi in F. 3000

È SEMPRE più vivo e interessante il mercato autunnale della F. 3000, la nuova serie che dall'anno prossimo sostituirà il campionato europeo F. 2 nelle corse internazionali. Molti piloti di F. 2 e F. 3 hanno rivolto lo sguardo a vetture e squadre che saranno impegnati nel campionato. Tra questi anche due protagonisti dell'europeo di F. 3, ovvero John Nielsen e Cathy Muller. Il danese, protagonista della serie continentale negli ultimi due anni e pilota ufficiale della Vw Motorsport, ha infatti collaudato recentemente all'autodromo francese del Paul Ricard una Williams Fw08 del 1983 girando in tempi confortanti. Stesso discorso anche per Cathy Muller, che ha guidato la Williams in precedenza usata da Nielsen. Dall'Inghilterra intanto giunge la notizia della «rinascita» del team Melchester, un nome che in Gran Bretagna acquistò una certa notorietà all'epoca della formula Aurora. Brian Morris e Alan Charles hanno infatti preso contatti con Ken Tyrrell per organizzare un campionato di F. 3000 ad alto livello. Sul fronte italiano pensano alla F. 3000 parecchi piloti. Oltre a quelli già noti, tipo Paolo Barilla, Roberto Ravaglia e Franco Forini, vi è anche Stefano Livio, l'ex pilota della Merzario F. 2 che in questi giorni, se troverà un budget sufficiente, potrebbe firmare per il team Minardi, con il quale ha già una opzione. (g. s.)

Zakspeed già in pista al Ring

MANFRED Winkelhock ha provato la settimana scorsa la nuova Zakspeed di F.1 all'autodromo tedesco del Nürburgring. La monoposto è apparsa già a buon punto, non avendo fatto riscontrare ai tecnici grossi guai. Montava gomme Goodyear, che probabilmente saranno installate per tutto il campionato del mondo del prossimo anno. Winkelhock ha girato nelle giornate di lunedì e mercoledì percorrendo qualcosa come 160 giri del percorso. Il miglior tempo del tedesco, che recentemente all'Estoril ha guidato una Toleman-Hart e che nel 1985 dovrebbe avere concluso un accordo con il team Ram, è stato di 1'25"00 con gomme di miscela dura da corsa. Sulla linea di partenza dell'ultimo Gp d'Europa di un mese fa Winkelhock sarebbe partito in 19. posizione. I collaudi della Zakspeed proseguiranno nelle prossime settimane in Germania, per poi continuare ad inverno inoltrato all'autodromo francese del Paul Ricard. (h.j.t.)



Le due nuove Renault per le Coppe: sopra la Supercinque, sotto la Gta Alpine



Anche la Formula 3 fa mercato

Tarquini è il pezzo grosso

ANCHE il settore della F.3 sta preparandosi alla lunga stagione del mercato. Tra i tanti nomi che vengono annotati dai team manager quello di Gabriele Tarquini ricorre con maggior facilità. Il neo campione mondiale kart 125, dopo aver corso quest'anno con il team Spreafico è stato a Misano la settimana scorsa per un test sulla Ralt-Alfa Romeo Piemme Motors della scuderia Escolette e sulla Ralt-Vw dell'Automotor, usata in questa stagione da Franco Scapini. Con il motore Alfa Tarquini ha ottenuto un buon 1'17"10 con pista in non buone condizioni, mente con la vettura dell'Automotor si è spinto a 1'16"00 a pochi decimi dal record detenuto da Alex Caffi (1'15"50). Tarquini, vincitore del superconcorso Csaì, dovrebbe essere aiutato nella prossima stagione dalla Marlboro. Tra le indiscrezioni raccolte pare che un



TARQUINI (Teso)

certo interessamento nei suoi riguardi sia venuto da Enzo Coloni. Un'altro ex kartista interessato a correre nel prossimo campionato italiano di F.3 è Stefano Modena, che sempre la settimana scorsa a Misano, ha girato sulla Ralt del team Seresina, con la quale Caffi ha corso nella stagione 1984. Il ventu-

enne campione europeo di kart ha colpito soprattutto per la sua sensibilità alla guida, girando in 1'17"50, che considerato lo stato della pista e dei pneumatici della Ralt è da considerare estremamente positivo. Sempre sul fronte dei probabili arrivi dal kart si è visto a Misano anche Luca Orlandi. (r.t.)

Larini in F. 3 con Coloni



LARINI A MISANO (Teso)

NICOLA LARINI, terzo arrivato nel campionato italiano di F. Fiat Abarth di quest'anno, ha firmato per il team di Enzo Coloni, con il quale parteciperà al campionato di F. 3 del prossimo anno. Larini, figlio d'arte in quanto anche suo padre è stato un valido pilota, ha esordito

in F. 3 la settimana scorsa a Misano guidando la Ralt RT 3 Alfa Romeo del team Mc Motosport di Mario Crugnola. Il giovane toscano è uno dei piloti usciti dalla scuola Federale Csaì. Insieme a Barbazza, confermato anche per il 1985 nel team Dallara-Venturini, è l'unico pilota ad essersi già assicurato un posto fisso per il campionato dell'anno prossimo.

Imola si fa in... 7

LA DIREZIONE dell'autodromo «Dino Ferrari» di Imola ha comunicato la settimana scorsa il calendario del 1985. Si tratta di sette date, delle quali due riguardano il settore motociclistico. Ecco comunque gli appuntamenti di massima del «Dino Ferrari»: **14 aprile**, 200 miglia, gara internazionale di motociclismo ad inviti; **5 maggio**, Gran Premio di S. Marino F.1, formula 3, formula Abarth e nuova Renault 5; **16 giugno**, prova di campionato italiano di F.3, Abarth e Coppa Peugeot Talbot; **14 luglio**, gara di formula 2000, auto storiche e gruppi A, N, B; **22 settembre**, prova di campionato italiano di F.3, Abarth e Coppa Italia Renault 5; **1 ottobre**, Coppa Fia di F.3, campionato italiano sport, challenge Mg Metro. Il gran premio motociclistico di San Marino, valido come gara del campionato mondiale è invece in programma il 1 settembre.

I prezzi della nuova Lancia Thema

LA LANCIA ha comunicato la settimana scorsa i prezzi della Thema nelle sue versioni. La Thema I.E. costerà chiavi in mano 22.638.000, la 2500 turbo Diesel 24.678.000, la 2000 I.E. turbo 28.218.000 e la Thema 6V 30.794.700.



KENNY ACHESON (Teso)

Acheson ancora Cart nell'85

KENNY ACHESON, il bravo e veloce pilota irlandese che nel 1983 condusse una poco competitiva Ram-March-Cosworth nel mondiale di F.1 pare avere trovato una tranquillità agonistica di tutto rispetto. Dopo avere avuto un'esperienza sfortunata in qualche corsa del campionato Cart di quest'anno pare che l'ex campioncino di F.3 correrà tutte le corse dell'anno prossimo al volante di una monoposto del team Van Der Strate. Per quanto riguarda il fronte piloti anche Tom Sneva ha programmi alternativi a quello di quest'anno. La sua scuderia, gestita dall'ex patron della McLaren Teddy Mayer con ogni probabilità verrà adibita a seguire lo sviluppo del programma Lola in F.1 per conto di Carl Haas. Ragion per cui Sneva potrebbe correre al volante di una Eagle di Dan Gurney.

■ **CEVENINI.** Il popolare preparatore bolognese Gianni Cevenini è ritornato in F. 3, facendo disputare la gara di Misano al giovanissimo Luca Maggiorelli, al quale è stata affidata una vecchia Ralt del 1982. Cevenini comunque non è ancora sicuro di lasciare la sua attività di preparatore di F. Abarth per quella di F. 3 nel prossimo anno.

■ **PREMARACING.** Il 29 ottobre il team Prema racing ha fatto sostenere sulla Ralt Volkswagen con la quale Montaldo ha corso le ultime gare di campionato italiano F. 3 un test ai piloti Verna, Pelloni e Verduci.

■ **BROWN.** Il manager americano Garvin Brown tornerà a schierare le proprie F. Super Vau nel campionato statunitense nonostante la perdita, a causa di un incidente stradale, del suo pilota di punta Mike Rosen. A tal proposito è in contatto con diversi giovani americani interessati ad entrare nella sua scuderia.

■ **ARNO.** Contrariamente a quanto qualcuno ha detto l'Arno continuerà a correre nel 1985 nell'italiano di F. 3. In questi giorni nelle officine di Piero Mancini si stanno delineando le forme della prossima monoposto, che sarà sensibilmente diversa da quella che ha quest'anno. Intanto sulla vecchia Arno sosterrà un test nei prossimi giorni di novembre il kartista Piccini.

■ **BORGUDD.** Lo svedese Slim Borgudd, l'ex pilota della Ats e Tyrrell in F. 1 correrà a Macao con la Ralt Rt3 usata da Gianfranco Tacchino nella vittoriosa corsa di Misano. In una seduta di collaudo successiva a quella corsa Tacchino ha ottenuto un buon tempo di 1'16"60, con la vettura chiaramente in assetto per le strette curve del piccolo circuito asiatico.

■ **CAPELLO.** Rinaldo Capello, uno dei massimi protagonisti del campionato di F. Fiat Abarth, esordirà in F. 3 nella prossima stagione. Ha già svolto un test positivo per il team Automotor, girando a Misano con la Ralt Volkswagen in 1'16"20. Con molta probabilità Capello utilizzerà nel 1985 proprio le vetture gestite da Roberto Farneti.

■ **TEDESCHI.** Felice Tedeschi, secondo classificato nel campionato di F. Fiat Abarth è salito per la seconda volta su una F. 3 collaudando a Misano la Ralt Vw del milanese Claudio Antonoli. Tedeschi ha girato in 1'17"00.

■ **LARRAURI.** Oscar Larrauri ha compiuto al Ricard una bella corsa al volante della seconda R5 turbo del team Momo, lo stesso di Massimo Sigala. L'ex campione europeo di F. 3 ha però detto di non riuscire ad esprimersi al massimo con la vettura perché «è troppo bella e ho paura di rovinarla».



DOSSIER/È di moda la «compravendita» dei posti in F. 1

I ragazzi con la valigia

Alla ribalta dei Gran Premi, un tempo arrivavano soltanto i piloti di maggior talento, regolarmente stipendiati per correre. Oggi invece la domanda più frequente che un team manager rivolge a una giovane promessa è: «Quanti soldi puoi portare?»

di Cesare Maria Mannucci

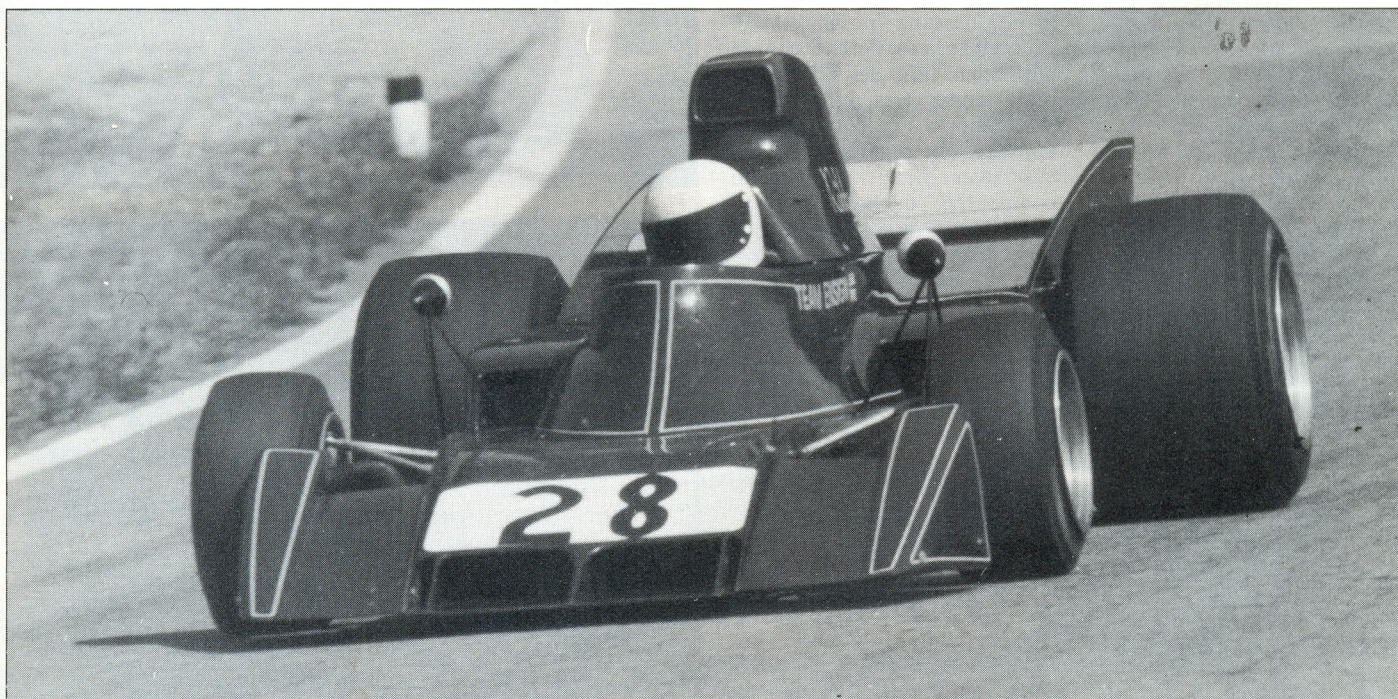
«**GUARDATE** che quest'altro anno, in F. 1 corro ancora. Ho degli sponsor che sono interessati a due vetture. Ho i soldi per pagarmi la stagione». Con queste parole Philip Alliot apostrofa Autosprint per averlo o messo dalle trattative inerenti il mercato piloti. Che la valigia piena di dollari sia diventata la «conditio sine qua non» per accedere in F. 1, è cosa nota, ma è certo che, come altri aspetti della massima formula, ormai si è arrivati ad un punto di totale esasperazione per quanto riguarda questa situazione. Negli ultimi Gran Premi della stagione, i paddock si popolano dei nomi più blasonati dell'automobilismo minore, tutti

uniti da un unico denominatore: la caccia ad un volante in F. 1. Le trattative con i vari team manager avvengono in un modo tutto sommato semplice ed essenziale. Al giovane pilota non viene chiesto il suo palmarè o da quanti anni corre, ma semplicemente quanti soldi può portare, se lo sponsor vuole essere prioritario sulla vettura, il sistema di pagamento. A favorire questa inarrestabile commercializzazione della F. 1, sono vari fattori, non ultimo quello del progressivo «deterioramento» della figura del team manager, passato dal ruolo di colui che andava nelle curve con il cronometro in mano a rilevare gli intermedi delle varie promesse,

a quello di agente di cambio, esperto in fatturazioni maggiorate e nel trasferimento di capitali all'estero. Se poi, come è capitato, il «nostro» cade letteralmente dalle nuvole quando si accorge che Ayrton Senna e Da Silva sono la stessa persona, poco importa, la cosa fondamentale è che alla fine i conti tornino. Che ci sia un John Watson a piedi, mentre tanti ragazzini si divertono con giocattoli da settecento cavalli, è un fatto secondario. I Rebaque, e gli Hesnault ad esempio i soldi li portano, Watson li vuole: quindi rientra tutto nelle regole del gioco. A fare le spese, non solo metaforiche, di questa situazione, sono essenzialmente i

piloti costretti ad occuparsi di aspetti che poco hanno a che vedere con il derapage o il punta-tacco. Nascono così evanescenti agenzie di consulenza promozionale, mediatori di sponsor, esperti in pratiche per avere la residenza all'estero, e per far figurare con fatture «adomesticare» un intervento dello sponsor ben più massiccio e amplificato del reale. Tutti oscuri meandri che se un pilota ha la fortuna di essere contattato da un grande team (e per grande team in questo caso si intende la squadra che può scegliere a propria discrezione il pilota) non conoscerà mai, altri-

segue



A sinistra la sintesi del moderno pilota di F. 1: una valigia piena di dollari e se possibile (ma non indispensabile) un pizzico di talento (FotoColombo). Sopra il capostipite: Rikki Von Opel che, pur di correre, finanziò personalmente il progetto Ensign F. 1 (Attualfoto)



I ragazzi con la valigia

segue

menti dovrà soggiacere a questi passaggi ormai inevitabili nella escalation alla F. 1. Ottenuta una certa sponsorizzazione, il pilota inizia a contattare una squadra. Quando viene appurato che la base economica è solida, si comincia a discutere sulle modalità della prima presa di contatto con la vettura. Generalmente viene fissata una data per un provino, al quale parteciperanno altri piloti, dotati anch'essi dell'abituale valigia. E qui spesso iniziano i problemi. A volte il team farà già una sua classifica di merito, non in base ai tempi che scaturiranno, ma a seconda della sponsorizzazione più alta. Un esempio si è avuto all'Estoril, la settimana successiva al Gran Premio del Portogallo. La Toleman doveva cercare il secondo pilota. Alle prove hanno partecipato in cinque, Moreno, Winkelhock, Palmer, Lammers e Capelli, ma solo in pochi hanno potuto provare nelle medesime condizioni. Moreno, ad esempio, avendo buone prospettive economiche, ha girato per due giorni, avendo a disposizione gomme tenere e una pressione di sovralimentazione che se non era da qualifica, era certamente più spinta di quella degli altri. All'estremo opposto stava un pilota valido come Capelli, costretto per tre giorni a guardare gli altri girare, e che ha avuto l'ok per salire solamente all'ultimo giorno, quando il motore ormai al limite non gli ha permesso di effettuare più di nove giri. Queste prove a volte sono delle vere torture per i piloti. Non si sa mai quale esatto valore attribuire ai tempi. Si teme sempre che all'«altro» sia riservato un trattamento differente; alla fine solamente un pilota abbandona il circuito soddisfatto, quello che ha fatto il tempo migliore. Per gli altri ci

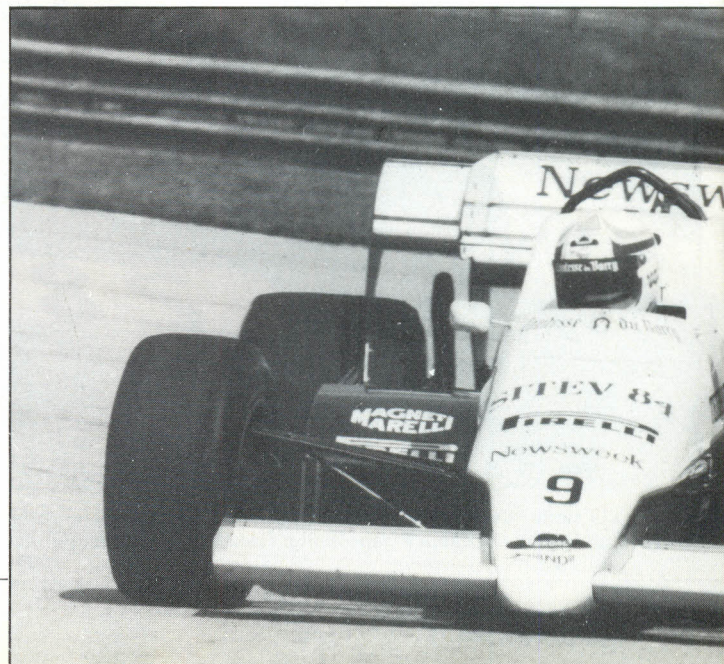
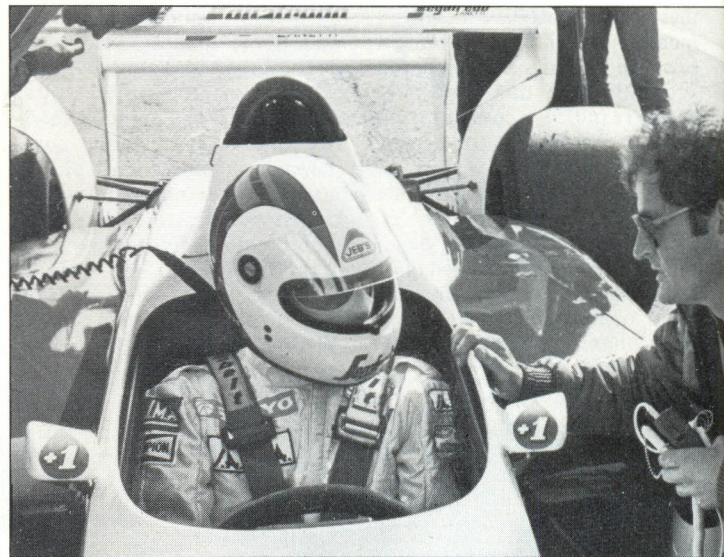
sono sempre recriminazioni, giustificazioni da portare.

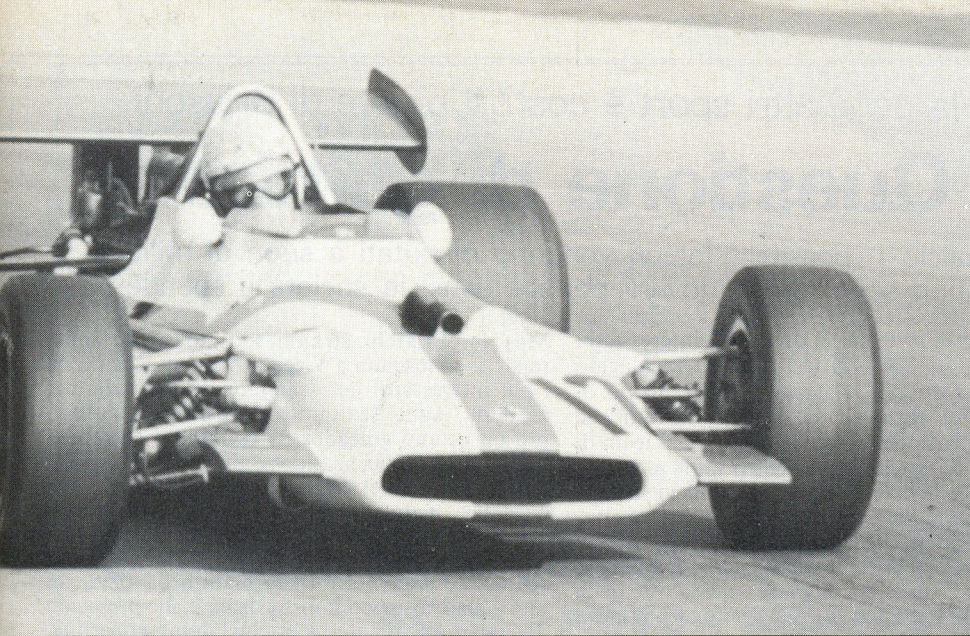
MA CHI sono i «ragazzi con la valigia», e quali sono stati i più celebri nel passato? Quando la F. 1 era un avvenimento più per gentlemen che per professionisti del volante, erano in molti i piloti «Pantalone» della situazione. Senza risalire alla preistoria dell'automobilismo, basti ricordare il principe siamese Bira, più noto per le sue stranezze al di fuori della F. 1, che per i risultati in pista. E in tempi più recenti, il canadese Geoge Eaton, pilota BRM, lo spagnolo Soler-Roig, il messicano Rebaque, a cui persino il governo del suo Paese ha chiesto un prestito, sino ad arrivare all'archetipo di questa categoria di piloti, Rikki Von Opel del Liechtenstein. Nel giro di due anni, Von Opel finanziò l'Ensign per costruire la prima Formula uno, l'anno successivo passò alla Brabham al fianco di Reutemann, si fidanzò con la top model Marisa Berenson, interrompendo tutto dopo due anni perché, come disse lui, non si divertiva più. Questi pittoreschi personaggi sono ormai scomparsi dalle scene dei gran premi, pur se restano tuttora alcuni mecenati che per anni hanno aiutato economicamente squadre come la Williams, la Ligier, l'Arrows, e una serie innumerevole di piloti che altrimenti non avrebbero avuto nessuna possibilità di proseguire la carriera. È sempre antipatico fare dei nomi, ma piloti come Hesnault, Alliot, Winkelhock, Rothengatter, Gartner, che pur fanno ottime cose con mezzi scarsamente competitivi, debbono la loro permanenza in F. 1 in maggioranza a fattori esterni al proprio talento, siano soldi, motori o agevolazioni nei mezzi di trasporto. Per la stagione che va ad incominciare, si sta ripetendo la non edificante asta ai pochi posti ancora disponibili, che trasforma i piloti quasi più in vittime che opportunisti. In queste occasioni il pilota dovrà cautelarsi soprattutto a livello contrattuale, essendo ormai rinomati i «ganci» che le squadre inglesi, quando si accorgono di avere il «pollo» da spennare, rifilano. Johnny Cecotto nel 1983 aveva disputato una stagione più che decorosa con la Theodore. Sperando in un salto

segue

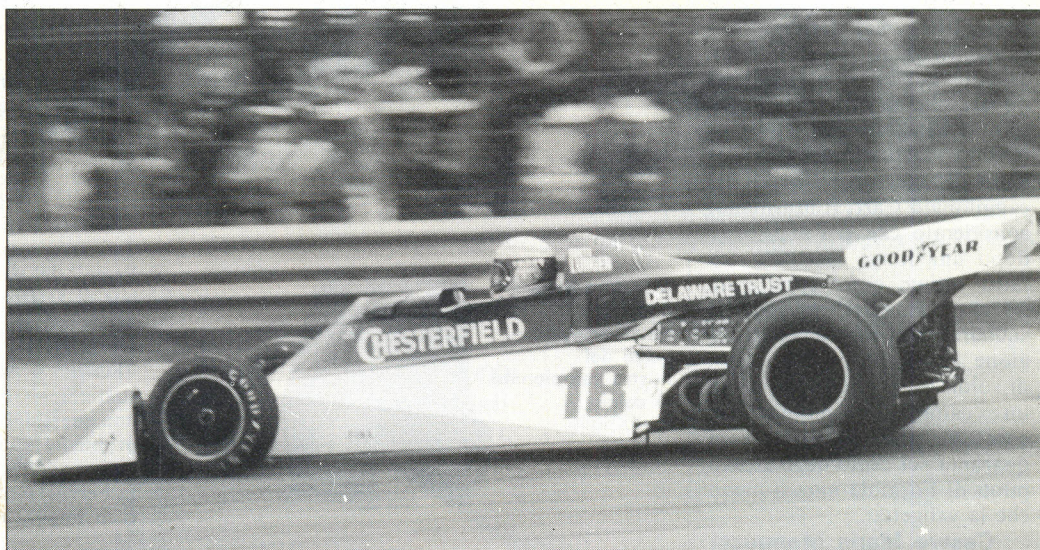
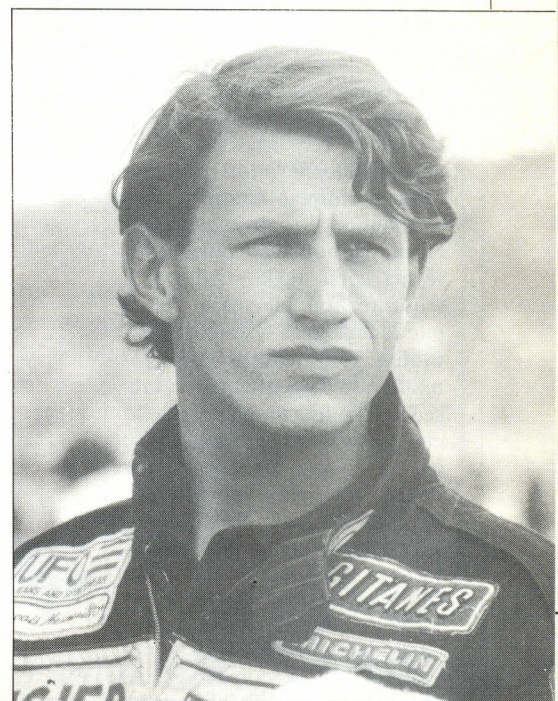


Qui sopra Hector Rebaque, il miliardario messicano che si comprò la guida della seconda Brabham negli anni '80-'81 (FotoCevenini). Qui sotto Johnny Cecotto, i cui sponsor sono serviti per far andare forte Senna... (FotoIPA). In basso Alliot con la Ram. Il francese giura di avere una notevole «dote» per il 1985 (FotoDPPI)





Qui sopra e in alto a destra, due immagini di George Eaton, il «rampollo» canadese che grazie al denaro corse in F. 1 con la Brm nel 1970 (FotoVillani). A sinistra il nostro Ivan Capelli, snobbato nelle prove Toleman all'Estoril a vantaggio di altri piloti più dotati nel... portafoglio (FotoColombo). A destra Francois Hesnault, un altro giovane arrivato alla F. 1 più grazie agli sponsor che al proprio talento (FotoGiovanelli). In basso Brett Lunger sulla Surtees a Monza 1976. L'americano frui dell'appoggio Chesterfield per aver salvato la vita al figlio del proprietario della marca di sigarette durante la guerra nel Vietnam (Attualfoto)





I ragazzi con la valigia

segue

qualitativo, il venezuelano si era rivolto alla Toleman, portando la maggioranza degli sponsor necessari anche a far correre Senna. Con il risultato che alcune clausole non chiarite sufficientemente su contratto, hanno trasformato la stagione di Cecotto in un autentico calvario, almeno sino all'incidente di Brands Hatch. Sapendo questa situazione, è successo che in passato alcuni piloti abbiano rifilato cinquantamila dollari sottobanco al proprio team manager, per non avere poi sorprese nel corso della stagione. Il requisito fondamentale per il pilota degli anni Ottanta, è l'attitudine alle pubbliche relazioni. Al pilota gentleman, è succeduto il pilota manager, quello che contatta gli sponsor, che si lega a doppio filo ad essi per evitare spiacevoli «sorpresine» da parte del team, del tipo «visto che spendete tanti soldi in F. 1, tanto vale usare un pilota più valido, con quello di adesso non otterrete nessun risultato promozionale, avremmo noi un uomo giusto», e via con il nome del top driver, che il piccolo assemblatore ha sempre sognato non potendosi mai permettere a causa dei piloti paganti. È un aspetto, quello della valigia di dollari, che ha ormai intaccato tutte le categorie dell'automobilismo. Basti pensare alla stagione di Emerson Fittipaldi nel campionato Cart. Il brasiliano, considerato che era al ritorno dopo una lunga inattività, ha fatto ottime cose; eppure ha dovuto cambiare sovente la squadra, terminando la sua stagione anzitempo per mancanza di soldi. Cose che capitano ad un ex campione del mondo? No, cose che possono capitare al quaranta per cento degli attuali piloti di Formula uno, a meno che la valigetta...

Cesare Maria Mannucci

Ma negli altri sport è così? Il parere di Briaschi

Questione di gambe

Nel calcio i «possibili» talenti vengono disputati a suon di miliardi, ma non sono loro a doverli portare bensì le società a spenderli

TORINO — Il tema è di quelli interessanti, «coinvolgenti», come si usa dire nel linguaggio stereotipato di oggi. La questione, veniamo al dunque, è la seguente: ci sono giovanotti che offrono miliardi per essere ingaggiati dai team di F.2 e F.3. Nel calcio, invece, altro sport popolare e ricco, succede l'esatto contrario: sono i calciatori (soprattutto alla luce dello svincolo) ad aspettare i miliardi delle società. Italo Cucci ci propone un giocatore che, nella scorsa campagna-acquisti, è stato a lungo in attesa (al mare o nel salotto della bella casa di Genova), di una telefonata atta ad aprire nuovi spiragli, sia tecnici che economici, alla sua già brillante carriera: il calciatore in questione è Massimo Briaschi, attualmente «spalla» di Pablito Rossi nella «magna» Juventus, ma che ha fatto sognare (vanamente) anche altri club di blasone, vedi Fiorentina, Lazio e Torino. Prima di chiedere a Briaschi di spiegarci la sua situazione di atleta che attende il ricco-ingaggio (in contrapposizione al pilota di belle speranze che offre di tasca propria pur di assaporare il brivido della pista), vediamo un po' di spiegare, seppure a grandi linee, chi è il personaggio in questione.

Massimo Briaschi, 26 anni, sposato con Arianna, ragazza conosciuta a Vicenza, è un attaccante tra i più interessanti del «campionato più bello del mondo». Agile, scattante, è considerato da sempre un ottimo goleador. Cresciuto ed «esplosivo» nel Lanerossi Vicenza (dove già aveva giocato al fianco del re del Mundial, Paolo Rossi), una parentesi malinconica nel Cagliari («il tecnico Tiddia non mi capiva»), Briaschi ha fatto parlare di sé soprattutto nei tre anni al Genoa: gol e spettacolo sono stati il suo biglietto da visita. In una squadra spesso improvvisata e alle prese con diversi problemi interni, era lui l'uomo-copertina, l'asso nella manica, il giocatore che «valeva» le nove colonne.

INEVITABILE, quindi, che un bomber del genere diventi elemento da mercato. Nel luglio scorso, infatti, si scatenò l'asta. Alla fine, la Juventus batte tutti: Briaschi è suo e tante società piangono sul goleador perduto.

«Mi ha fatto piacere — commenta l'attuale punta juventina — essere al centro dell'attenzione di molte società. Durante le vacanze, non ho fatto altro che vagliare le varie proposte... Ci sono stati anche dei risvolti negativi, ovviamente: l'aver rifiutato determinate squadre ha messo in crisi molti dirigenti e tifosi. Ma il rifiuto fa parte della nuova legge del calcio. Ho aspettato la grande occasione e sono stato fortunato. Mi ha preso la Juventus, cioè il club più forte del mondo. E giocare per la Juve vuol dire gareggiare in Formula 1 con la Ferrari».

— Una situazione che, come abbiamo visto, è diversa da quella di tanti piloti di F. 2 o F. 3. Il giocatore aspetta l'occasione, il pilota se la va a cercare.

«Anche perché — riflette Briaschi — l'automobilismo è uno degli sport più ricchi. Non esistono, ad esempio, piloti poveri. Per questo puoi trovare ragazzi che tirano fuori miliardi pur di scendere in pista. Nel calcio un'ipotesi del genere è fantascientifica: davvero, non mi vedo andare per città e società con un pacco di miliardi e dire: vi offro tanto, fatemi giocare».

«Nel calcio il tipo di rapporto è diverso — continua Briaschi —: la società ti prende per quello che puoi offrire sul campo, non per quello che puoi offrire... economicamente».

Massimo è un ragazzo sveglio, intelligente, dotato anche di profonda ironia.

«Fossero i giocatori a fare i piloti — dice — la Juventus verrebbe assediata. Tutte le più «grandi firme» del pallone spenderebbero fiori di quattrini pur di vestire la maglia bianconera».

Massimo Briaschi, infine, è un appassionato di Formula 1. Il suo tifo è prettamente italiano.

«Ferrari e Alboreto, ecco le mie due passioni — sostiene —. Peccato che l'ultimo mondiale sia stato una questione privata tra Lauda e Prost. Ma nessun problema: la Ferrari riuscirà, sicuramente, a ridare grosse soddisfazioni ai suoi tantissimi tifosi. Perché la Ferrari è come la Juventus: un grande amore che ti fa impazzire».

Bernardini-Pastorin



Massimo Briaschi uno degli attaccanti più validi del nostro campionato di calcio (Foto Giglio)

A TU PER TU/ La storia di un tecnico attraverso le sue F.1

Il Duca ruggisce

«La Ligier JS9 fu veramente il mio grande fiasco, ma la JS11/15 si rivelò la migliore F.1 a effetto suolo». La telefonata di Forghieri, poi la scelta Alfa: «Mi hanno licenziato; adesso mi fanno i ponti d'oro». «La Lotus 94T è stata il mio capolavoro»

di Gérard Crombac

IL SUCCESSO che sta riscuotendo oggi la F. 1 e lo spazio dedicatole dalla stampa del mondo intero hanno fatto nascere un divismo sfrenato. I piloti di F. 1 sono tra gli sportivi più famosi, i loro compensi raggiungono cifre astronomiche e devono quindi prendere delle precauzioni per proteggere la loro vita privata. Ma ultimamente stiamo assistendo all'ascesa di una nuova generazione di divi: gli ingegneri che concepiscono le macchine. Ormai, un grande pilota contattato da un team non chiede più soltanto: «Quanto mi offrite?». Aggiun-

segue

Gérard Ducarouge ai box Lotus con De Angelis. Il tecnico francese, uno dei più quotati in Formula uno, si è fatto le ossa con le Matra prototipo passando poi alla Ligier nel 1976, all'Alfa Romeo a fine 1981 e quindi alla Lotus a metà 1983. (FotoVillani)





Il Duca ruggisce

segue

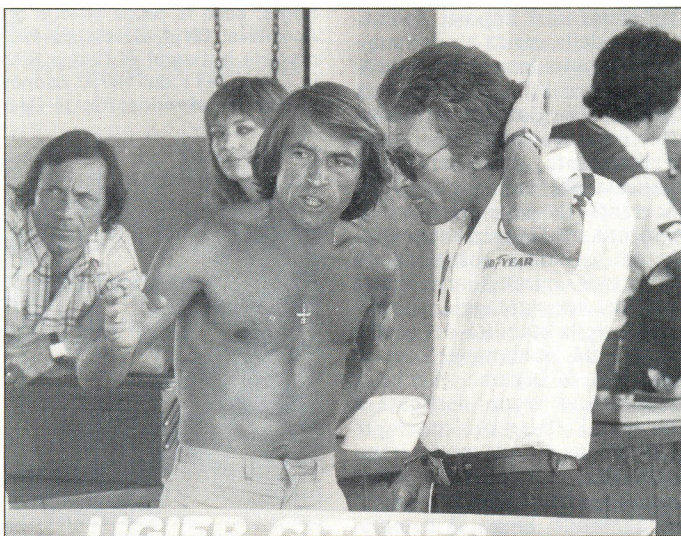
ge immancabilmente: «Chi disegna le vostre macchine?». Si dice perfino che alcuni piloti hanno fatto inserire nei loro contratti una clausola restrittiva: se l'ingegnere se ne va, automaticamente sono esentati dai loro impegni. Tra gli ingegneri, gli assi di cui si parla al momento sono quattro: John Barnard (Marlboro-McLaren), Patrick Head (Williams), Gordon Murray (Brabham) e il francese Gérard Ducarouge, emigrato alla Lotus. Dopo essere arrivato alla Matra nel gennaio 1966, Ducarouge si conquistò i galloni assumendo nel 1968 la responsabilità della gestione della squadra prototipi che portò alla marca francese i successi più belli: tre vittorie alle 24 Ore di Le Mans (1972, '73, '74) e due titoli di campione del mondo marche (1973 e '74). Alla fine del 1974 la Matra si ritirò dalle competizioni e Ducarouge venne contattato da Guy Ligier per disegnare una macchina di F. 1. Lasciando Bandol, si trasferì a Vichy portando con sé il meglio dell'équipe: il progettista Paul Carrillo, il capomeccanico Lionel Hublet e due o tre meccanici. Jean-Luc Lagardère li aveva incoraggiati a correre questo rischio, staccandoli dalla Matra ma con la possibilità di tornarci se non fossero stati contenti a Vichy. Nel corso del 1975 Ducarouge si mise a progettare la prima Ligier-Gitanes F. 1, la JS5 che incontestabilmente si ispirava notevolmente alla Matra: doveva d'altronde accogliere un motore Matra V12.

Ligier JS5: l'eredità Matra

LA SCOCCA era in lamiera di alluminio con paratie in acciaio; quella posta dietro il pilota e sulla quale era imbullonato il motore, serviva ugualmente da serbatoio-tampone di alimentazione, da serbatoio di raccolta per i trabocchi dell'olio eccetera, come sulla Matra MS120. I serbatoi di carburante erano cinque, tutti in materiale flessibile omologato FT3, come richiedeva il regolamento. I radiatori erano disposti trasversalmente lungo il motore. La sospensione anteriore era a bilanciere, stile Matra MS80, e nello stesso modo la sospensione posteriore era a cinque aste: due montanti, un braccio superiore trasversale e due bracci

inferiori paralleli. «Intendiamoci, non si trattava esattamente delle sospensioni della Matra, ma erano della stessa famiglia — precisa Gérard Ducarouge — Non mi ero discostato dalle soluzioni che conoscevo bene, con le quali avevo lavorato. Posso assicurarvi che lasciamo la Matra senza portar via dei progetti, ma in compenso è chiaro che portiamo con noi il "know-how" (cioè la conoscenza tecnica) Matra. Quella casa si trovava allora al culmine della ricerca. Sulla 650 avevamo già montato degli apparecchi di registrazione per analizzare il comportamento della vettura in pista. A quell'epoca soltanto la Porsche era probabil-

galleria del vento ci avevano mostrato che con quella gobba non si perdeva più niente in deriva sull'alettone posteriore. Con le prese d'aria aerodinamiche che esistevano all'epoca, non appena il pilota si metteva in sbandata in curva, l'alettone posteriore rimaneva senza flusso d'aria e perdeva il suo giusto effetto nel momento in cui ce n'era maggiormente bisogno. La macchina diventava allora molto sovrasterzante. Sfortunatamente il regolamento sarebbe stato cambiato all'improvviso con un accordo tra la CSI e i costruttori (che si erano ben guardati dal chiedere il nostro parere) e a partire dal Gran Premio di Spagna nessun



Sopra: Jacques Laffite parla con Ducarouge durante una sosta delle prove del Gp d'Argentina del 1980 (DPPI). Nella pagina a fianco, due immagini che racchiudono, per ora, l'intera carriera del «Duca». In alto, la sua prima fatica, la Ligier JS5 azionata dal motore Matra V12, ripresa a Zeltweg nel 1976. In quell'occasione, guidata da Laffite, si classificò 2. (Attualfoto). In basso: l'ultima realizzazione, in ordine di tempo, del progettista francese, la Lotus 95T che quest'anno è giunta terza nel mondiale costruttori e in quello piloti con Elio De Angelis (nella foto DPPI)

mente impegnata in ricerche del genere. La Matra era veramente qualcosa di fantastico e mi ha insegnato tutto. D'altronde, ancora adesso quando mi chiedono da dove vengo, rispondo: «Dalla Matra». Quando la JS5 fu terminata e portata sul circuito Paul Ricard per le prime prove, Bernard Boyer, l'ex proprietario della fabbrica di telai Matra, venne a vederla e mi disse: «È una super Matra!». Niente mi avrebbe potuto fare più piacere, visto che veniva da un uomo che rispettava molto».

LO STUDIO aerodinamico era stato affidato alla ditta «Sera» e la linea della JS5 era molto caratteristica con la sua enorme presa d'aria a forma di schiena di cammello. «Gli studi nella

elemento della macchina poteva più superare un'altezza di 80 cm dal suolo. Inoltre lo sbalzo dell'alettone posteriore era stato ridotto da 100 a 80 cm. Il nostro studio aerodinamico era dunque praticamente inutile».

LA PRIMA USCITA al Gran Premio del Brasile 1976 aveva visto la JS5 abbandonare per cedimento di una saldatura del comando del cambio. Ma a Long Beach Laffite arrivò quarto e nel corso di questa prima stagione il francese si aggiudicò un secondo posto in Austria, due terzi posti a Zolder e a Monza, terminando quinto nel campionato del mondo. «Dovevamo ancora fare tutta la nostra esperienza in F. 1, anche Jacques che aveva disputato soltanto al-

cuni Gran Premi con la Williams. Ciò ci diede un certo numero di problemi e ritengo che per un team al suo primo anno, i risultati non furono niente male».

Ligier JS7: la «Ferrari azzurra»

PER IL 1977 la Ligier-Gitanes doveva cambiare aspetto, ma la scocca era la stessa. Assunse tuttavia una nuova denominazione: JS7. Il motore era la nuova versione MS76 del Matra il cui albero a gomiti era stato abbassato di 2,7 cm. La sospensione posteriore era modificata: i punti d'attacco non erano più dei sostegni ma due traverse fissate in alto sul cambio. «I sostegni erano molto complicati da realizzare con la saldatura meccanica. Costavano una fortuna e la lavorazione non era mai sufficientemente precisa da una macchina all'altra. Cominciavamo a diventare un po' più sicuri nei nostri calcoli, nella lavorazione della macchina: e quelle traverse ci diedero delle sospensioni un po' più moderne». Esternamente la vettura presentava un aspetto completamente diverso con uno spoiler anteriore riportato su una calandra fine (la chiamavano la «Ferrari azzurra»). I radiatori dell'olio erano stati portati sul davanti delle pance laterali, sia per liberare il passaggio dell'aria verso l'alettone, sia per migliorare l'efficacia dei radiatori d'acqua che si era rivelata insufficiente.

LA JS7 conobbe dei seri problemi di motore all'inizio della stagione; si pensava che fosse a causa delle vibrazioni dovute ai nuovi attacchi della sospensione posteriore e venne perfino provato un ritorno ai sostegni. Ma si scoprì poi che si trattava semplicemente di una cattiva fornitura di molle delle valvole e tutto ritornò in ordine. Nel frattempo, la messa a punto della macchina era stata seriamente attardata e ci si trovava nel 1977, anno in cui la Lotus aveva lanciato la sua famosa 78, la prima macchina a effetto suolo. Soltanto la potenza del suo motore 12 cilindri permise alla Ferrari di lottare (con successo d'altronde) contro quella nuova tecnologia. Inoltre la Goodyear, che si preparava a lottare contro un nuovo arrivato che aveva posto fine al suo monopolio, la Michelin, favoriva certi team. E la Ligier non figurava tra questi. La JS7 riuscì tuttavia ad essere la prima macchina francese con motore fran-

segue

Il Duca ruggisce

segue

cese a vincere un Gran Premio, quello di Svezia a Anderstorp. «Nelle prove del Gran Premio di Svezia le cose non andavano per niente bene, era drammatico. Jacques ci diceva: "Non resta altro da fare che dare fuoco alla vostra bagnarola!". Ma la domenica mattina montammo un treno di gomme nuove per la corsa e come per incanto Jacques passò dalla 11. posizione alla seconda. Non credevamo ai nostri occhi. In corsa li passò uno dopo l'altro fino ad arrivare a 16 secondi da Andretti. Quest'ultimo rimase senza benzina e Jacques conquistò così il suo primo Gran Premio. Non saprò mai se è stata la Goodyear che ci ha voluto fare un regalo con quelle gomme-miracolo oppure se si sono sbagliati».

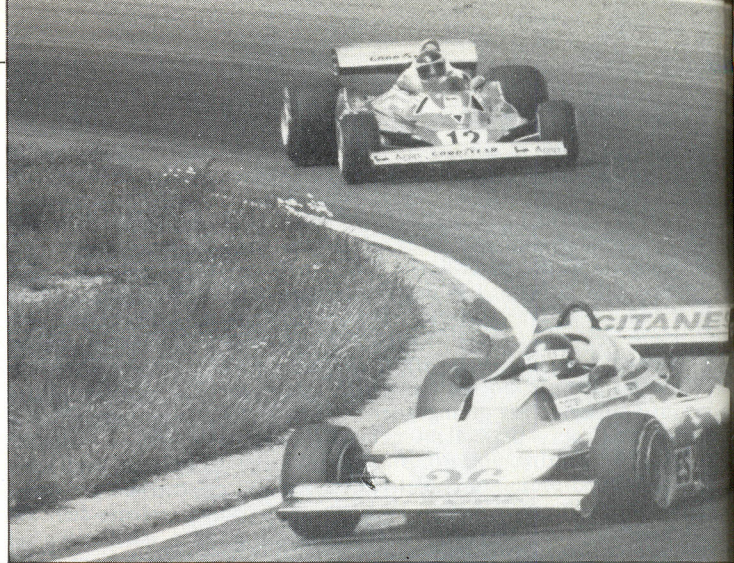
Ligier JS7/9 e JS9: effetto suolo

ALLA FINE della stagione, Andretti aveva perso per poco il campionato del mondo ed era chiaro che bisognava progettare una macchina a effetto suolo per la stagione successiva. Ligier ordinò dunque alla «Sera» uno studio aerodinamico destinato alla scocca della JS5 che stava dunque affrontando la sua terza stagione. Questa decisione era stata dettata in parte dal fatto che Ligier aveva saputo che alla fine della stagione '78 la Matra avrebbe cessato la fornitura dei suoi motori. Bisognava dunque prevedere la costruzione di una macchina completamente nuova per il 1979. In attesa dell'arrivo della carrozzeria a effetto suolo, la JS7 fu equipaggiata con il retrotreno della macchina futura progettata attorno al nuovo cambio Hewland FGA più leggero del precedente. Questa versione intermedia fu denominata JS 7/9. «La «Sera» aveva concepito una macchina con l'alettone posteriore integrato. C'erano sì delle pance laterali molto larghe, ma non erano a forma di ala. La deportanza veniva dunque creata soltanto verso il posteriore come lo si ottiene oggi con le macchine a fondo piatto. Pare che nella galleria del vento: i risultati fossero stati eccellenti, ma in pista non funzionò affatto. La JS9 fu veramente il mio grande fiasco del periodo alla Ligier. Rimontammo un alettone separato, ma l'insieme era molto pesante perché la macchina era troppo gros-

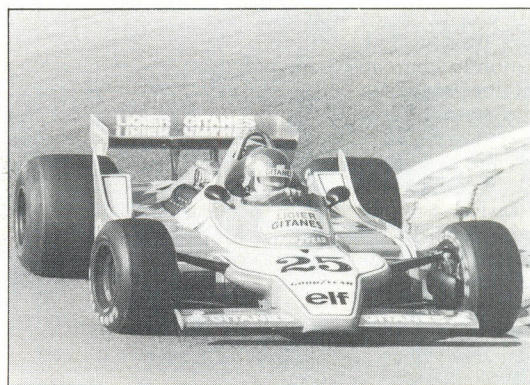
sa». Ducarouge rispolverò perfino in due occasioni la Ligier nella sua configurazione 7/9, ma la stagione fu catastrofica e Laffite ottenne solo due terzi posti in Spagna e in Germania.

Ligier JS11: arriva il Cosworth

PER IL 1979 la Ligier decise di passare al motore Cosworth e Gérard Ducarouge progettò una macchina completamente nuova anche nella scocca: la JS11. Aveva naturalmente l'architettura conveniente all'effetto suolo: molto stretta per favorire il passaggio d'aria sotto gli alettoni e di costruzione più rigida per resistere agli sforzi supplementari imposti dall'aumento della carica aerodinamica. I serbatoi laterali erano stati eliminati e tutto il carburante veniva alloggiato in un serbatoio unico sistemato tra il sedile e il motore, per riservare le fiancate alle pance laterali deportanti. Il sedile era stato avanzato, ma la posizione centrale del serbatoio costituiva un fattore di sicurezza innegabile e portava un vantaggio supplementare: la stabilità del centro di gravità qualunque fosse la quantità di benzina. Anche le sospensioni erano destinate a favorire l'effetto suolo: sempre con bilanciere davanti, erano dello stesso tipo posteriormente e ciò aveva permesso di sistemare le molle lungo il cambio, sempre per favorire il passaggio dell'aria. Inoltre erano, come la scocca, più rigide. La Gitanes e la Elf avevano consentito un notevole sforzo finanziario e ci sarebbero state due Ligier in quella stagione visto che Patrick Depailler era venuto a unirsi al team. Un incidente in deltaplano lo immobilizzò a metà stagione e a rimpiazzarlo fu chiamato Jacky Ickx. «E lì che abbiamo cominciato ad avere dei problemi con la «Sera». Viste le noie che avevamo incontrato con la JS9, avevo deciso di seguire i loro lavori personalmente, mi recavo nella galleria del vento, era iniziata la guerra e le cose cominciavano a funzionare male. La prima macchina che avevamo fatto era aerodinamicamente troppo caricata sul davanti. Era impossibile ottenere un assetto che permettesse di superare i 260 kmh, tanto si impuntava in avanti! Quando abbiamo effettuato i primi test al Paul Ricard, toccavamo terra con il muso quando eravamo in quarta. E mancava solo una settimana alla partenza per il Gran Premio d'Argentina. Ho riprogettato completamente



Sopra: ecco la prima vittoria di una F.1 realizzata da Ducarouge. Accade al Gp di Svezia del 1977 e Laffite, con la Ligier Matra JS11 precede la Ferrari di Carlos Reutemann (Attualfoto). Sotto: la Ligier JS11 del 1979, azionata dal motore Ford Cosworth, ripresa nel vittorioso Gp di Spagna di quell'anno (Foto Taylor)



le pance, non c'era altra soluzione. E abbiamo aggiunto una lamiera per cambiare il profilo. Non avevamo più il tempo per fare dei test al Ricard prima della partenza; era un rappezzo orribile eppure ha funzionato fin dal primo momento e abbiamo dominato insolentemente le prime due corse in Sud America: Jacques le ha vinte entrambe».

PATRICK DEPAILLER si prese la sua rivincita a Jarama, ma alla fine della stagione la JS11 era meno competitiva e doveva ottenere soltanto altri due terzi posti a Zeltweg e a Zandvoort. La Williams FW7 avrebbe vinto il titolo piloti e costruttori. «Eravamo ostacolati dai problemi di pompaggio che non siamo riusciti a risolvere subito. La «Sera» non ci ha seguito, ma va aggiunto che non disponevamo del budget necessario. Durante tutto il mio tempo passato alla Ligier, soltanto al momento dell'arrivo della Talbot il nostro budget è diventato sufficiente. Ma all'epoca della JS11 non potevamo procedere alle prove nella galleria del vento che sareb-

bero state necessarie. Non disponevamo neanche del personale sufficiente. Ero costretto a fare troppe cose da solo. Sono convinto che è stato a causa del budget insufficiente che abbiamo perso almeno due volte il titolo».

JS11/15: il culmine dell'effetto suolo

PER IL 1980 la JS11/15 usa la stessa scocca, ma la sospensione posteriore viene modificata nuovamente e i freni sono interni alle ruote, sempre allo scopo di favorire l'uscita dell'aria che passa sotto le pance. Il cambio è del nuovo modello FGB. Per mancanza di mezzi, le scocche che avevano già disputato una stagione e che erano state notevolmente sollecitate, avevano dovuto riprendere servizio. La rivettatura si era allentata e ciò costituiva un handicap. «Uno dei segreti della JS11/15 stava nelle minigonne. Erano state rese stagne grazie a della finissima tela da paracadute che le legava al telaio, dunque l'aria non poteva passare. Alla base erano dotate di pattini in ceramica».



Sotto: ancora Laffite, a Long Beach 1976, sulla JS5 prima versione con la caratteristica presa d'aria a dorso di cammello (FotoLini)



PIRONI è al fianco di Laffite ed è proprio lui ad ottenere il primo risultato utile a Zolder. Ma il team francese conoscerà dei problemi con i cerchi: «Usavamo dei cerchi Dymag in magnesio monoblocco, ma visto che avevamo ulteriormente aumentato i carichi, cominciavano a diventare troppo leggeri. Al Paul Ricard la Goodyear ci aveva proposto dei test di gomme di 15" davanti, ma avvertiti troppo tardi, non le abbiamo potute usare e la Williams ci ha battuto con quei pneumatici. Avevamo bisogno di 40 cerchi entro dieci giorni per la corsa successiva ed è stato Gotti ad accettare questa "scommessa". Ha compiuto un grande lavoro e abbiamo potuto averli a Brands Hatch, dove abbiamo messo in ombra tutti quanti in maniera impensabile. Sfortunatamente questi cerchi erano stati realizzati troppo in fretta: hanno cominciato a incrinarsi e abbiamo perso un Gran Premio che non avrebbe dovuto sfuggirci. Per me le JS11/15 hanno rappresentato il meglio nel campo delle macchine a effetto suolo. Avevamo un'aderenza tre volte superio-

re a quella delle JS5, le macchine assumevano delle forze centrifughe di 4G nelle curve. Le Lotus non riuscivano a tenere il nostro passo perché, come la Williams, avevamo continuato a dedicare la massima importanza alla geometria delle sospensioni e avevamo compiuto dei grossissimi sforzi nel senso della rigidità. Alla Lotus, dove avevano inventato l'effetto suolo, erano rimasti fermi e per quanto riguardava il telaio e le sospensioni non stavano facendo progressi». Dopo la vittoria di Pironi, Laffite vinse ad Hockenheim e con tre secondi e cinque terzi posti la Ligier era seconda nel campionato del mondo costruttori F.1.

Talbot-Ligier JS17: ritorno al Matra

LA STAGIONE non era ancora terminata quando Didier Pironi annunciò il suo passaggio alla Ferrari. Per sostituirlo fu ingaggiato Jean-Pierre Jabouille. Ma quest'ultimo subì un serissimo incidente a Montreal con la Renault e non fu in grado di giocare un ruolo positivo nell'81, dovendo essere sostituito inizialmente da Jarier, poi definitivamente da Tambay. Era entrata in scena la Talbot e la JS17 sarebbe stata spinta dal Matra V12 resuscitato in attesa del V6 turbo che il team di George Martin si stava accingendo a realizzare. La scocca era nuova per accogliere il V12 a 60° invece del V8 a 90° e si notava un uso più abbondante di materiali compositi: nido d'ape Nomex. L'inizio della stagione 1980 fu ritardato in seguito al conflitto tra la FISA e la FOCA e quando le vetture partirono per Long Beach nel mese di marzo, il nuovo regolamento aveva bandito le minigonne. Certi team riuscirono ad aggirarlo usando delle sospensioni ad assetto variabile e la Ligier fu completamente fuori gioco finché il regolamento non fu nuovamente modificato, con le minigonne autorizzate ma fisse e poco alte. In compenso i correttori d'assetto erano stati legalizzati e la Ligier ne aveva fatto studiare uno dalla Citroën. Le minigonne, o bandelle, costituivano un grosso problema, quando fregavano sull'asfalto, conferivano quasi la stessa aderenza della stagione precedente, ma dopo alcuni giri si consumavano e non c'era quasi più importanza. «Per tenere conto della mancanza di stabilità nell'aderenza al suolo delle bandelle, eravamo costretti a usare dei profili aerodinamici meno effica-

ci, di modo che non avevamo esattamente la stessa quantità di effetto suolo nelle condizioni migliori. Il regolamento imponeva delle bandelle di un materiale omologato, mentre per funzionare bene avrebbero dovuto essere flessibili per adattarsi alle irregolarità della pista, avendo nello stesso tempo una fortissima resistenza allo sfregamento alla base per rimanere, senza danni, a contatto costante con la pista. Abbiamo perso molto tempo per far mettere a punto un materiale miracoloso. In realtà si trattava di un trucco: bisognava legare insieme dei materiali plastici di proprietà differenti e tutto lo stratagemma consisteva nell'abilità di saldarli in modo che non si vedesse per non farsi squalificare. Ci siamo finalmente riusciti e d'altronde il costruttore di queste bandelle ha immediatamente ricevuto ordinazioni da tutti gli altri team. Sfortunatamente ho lasciato la Ligier nel momento in cui erano appena state consegnate e non erano ancora state montate sulle macchine. Che abbiano funzionato bene è evidente: la JS17 ha conquistato due vittorie e Jacques ha affrontato l'ultimo Gran Premio della stagione con la possibilità di vincere il titolo. Non torno sui motivi che hanno spinto la Ligier a licenziarmi e che d'altronde ignoro ancora, ma sta di fatto che mi sono trovato senza lavoro due giorni dopo il Gran Premio d'Inghilterra. Quando la notizia si è diffusa, ho ricevuto alcune telefonate tra cui quelle di Forghieri e degli uomini dell'Alfa Romeo. Allora mi sono detto: non debbo fare interruzioni, tra quindici giorni vado a Hockenheim! Là ho avuto diverse proposte, ma quella che mi piaceva maggiormente, perché proveniva da un grande nome, era quella fattami dall'Alfa Romeo. Il giorno successivo a Hockenheim ho preso la mia valigia e sono partito per Milano. Ci sono rimasto per quasi due anni. All'inizio mi sono occupato della 179, cosa che ha permesso negli ultimi due Gran Premi di fare punti sufficienti per beneficiare del rimborso FOCA delle spese di viaggio per la stagione successiva, ma durante quel periodo stavo già progettando la 182».

Alfa Romeo 182: fibra di carbonio

QUESTA NUOVA Alfa Romeo si distingueva per la sua scocca in fibra di carbonio stampata presso la Advanced Composites in Inghilterra. La sospensione comprendeva dei bilancieri davanti e dietro e il

motore era naturalmente il V12 Alfa. Il regolamento era nuovamente cambiato: l'altezza delle bandelle era stata portata da 6 a 8 cm, dovevano sempre essere fisse, ma erano ammessi i pattini, il che permetteva di evitare le costose acrobazie intraprese nella stagione precedente. Inoltre si era adottato il sistema inaugurato dalla Williams e dalla Brabham l'anno prima: i serbatoi d'acqua che servivano teoricamente al raffreddamento dei freni, ma che in realtà costituivano soltanto della zavorra che venivano riempiti alla fine della corsa per far raggiungere alla macchina il peso minimo autorizzato sulla bilancia. «La macchina era molto efficace e Andrea De Cesaris ha conquistato la pole position alla prima uscita della vettura a Long Beach, ma durante tutta la stagione abbiamo incontrato dei problemi di motore, in particolare con l'albero di collegamento tra il volano motore e la trasmissione. Ci furono anche dei problemi con gli iniettori e con gli scarichi. Inoltre, quando avevo progettato la macchina, mi avevano indicato per la capacità del carburante una cifra che non corrispondeva alla realtà. Così abbiamo dovuto aggiungere un serbatoio supplementare. Inoltre il motore era molto più pesante del Cosworth e bisognava portarsi dietro molta più benzina». Alla fine della stagione l'Alfa Romeo presenta la 182T, una macchina derivata dalla precedente, ma con un serbatoio più grande per alimentare il motore V8 turbo.

Alfa Romeo 183T: il turbo

DELLA MACCHINA che avrebbe disputato la stagione 1983 la maggiore differenza era naturalmente il fondo piatto imposto dal regolamento, che eliminava d'un solo colpo l'effetto suolo e permetteva di ridare una certa escursione alle sospensioni. Ma nel frattempo l'Alfa Romeo si era ufficialmente ritirata dalle competizioni. Una manovra puramente politica, poiché tutto il materiale era stato ceduto al team Euroracing di Gianpaolo Pavanello, che si occupava precedentemente e con successo della F.3. Gérard Ducarouge era stato staccato dalla Alfa Romeo e mandato all'Euroracing. Baldi era a fianco di De Cesaris al posto di Giacomelli. Il grosso problema della 183T era naturalmente di nuovo il motore. L'Alfa Romeo desiderava usare le turbine Avio,

segue

Il Duca ruggisce

segue

una marca del suo gruppo che però non ne fabbricava nelle dimensioni adatte. Poi, in occasione del GP di Francia, dopo che De Cesaris aveva realizzato il miglior tempo durante la prima giornata di prove, i commissari tecnici si accorsero che i suoi estintori di bordo erano stati vuotati e il suo tempo fu annullato. «Non capirò mai che cosa è successo. C'era stata una perdita, era stato un complotto? Essendo il responsabile tecnico, mi sono naturalmente assunto la responsabilità di questo errore, senza attribuirgli un'importanza particolare. Invece è diventato un caso nazionale sulla stampa italiana: era necessario che qualcuno pagasse. Dunque sono stato licenziato. È del tutto evidente, e l'ho saputo in seguito, che Pavanello aveva colto questo pretesto perché cominciava ad allarmarsi per le domande che gli erano state poste riguardanti il budget preventivo. Gli avevo chiesto delle ore in galleria del vento ogni mese, di assumere del personale, di acquistare del materiale, delle cose assolutamente necessarie. Se ne rende conto adesso (d'altronde mi ha fatto ponti d'oro per tornare da lui), ma allora parevano esorbitanti a uno come lui che conosceva le corse automobilistiche soltanto in F.3 a livello di piccola impresa familiare».

Lotus 94T: costruita in un mese

«ALL'EPOCA in cui ero alla Alfa Romeo, Colin Chapman mi aveva già contattato e la sera del Gran Premio d'Austria 1982 mi aveva perfino portato col suo aereo personale a Norwich per farmi visitare i suoi stabilimenti. Mi aveva fatto entrare in un grande ufficio vuoto e mi aveva detto: "Se viene qui da noi, questo sarà il suo ufficio!". Mi sentivo molto corteggiato, ma soprattutto preso dal panico per quella offerta e alla fine ho deciso di rifiutarla. Ma nel frattempo Colin Chapman è morto e la situazione si è del tutto modificata. Non appena è stato annunciato che avevo lasciato la Euroracing, il telefono ha squillato. Era Peter Warr. Ero scottato dalla mia esperienza precedente e inoltre questa volta volevo prendere un po' di tempo. Mi ci sono volute diverse settimane per decidere, ma alla fine sono partito per Norwich. Mi sono immediatamente messo al lavoro e ho

realizzato la 94T. Credo che sia stata la più grande opera della mia vita. Abbiamo iniziato i primi disegni il 3-4 giugno e il 4 luglio c'erano due macchine completamente nuove in pista. Il cambio era nuovo, così come le sospensioni e lo sterzo. Avevamo conservato il guscio della scocca ma modificato in molti punti. Tutti i telai erano nuovi». La 94T usava il motore Renault V6 Turbo. Permisa a Elio De Angelis di aggiudicarsi provvisoriamente la pole position nella prima giornata del Gran Premio d'Inghilterra dove fece il suo debutto e a Nigel Mansell di ottenere la 4. piazza. Al Gran Premio d'Europa in settembre, De Angelis partì in pole position e Mansell terminò terzo.

Lotus 95T: terza nel mondiale

DURANTE L'INVERNO scorso, Ducarouge realizzò la John Player Lotus 95T, completamente nuova: uno studio aerodinamico differente con pance laterali accorciate e la sospensione anteriore a tiranti al posto dei bilancieri. La 95T montava gomme Goodyear al posto delle Pirelli che si erano rivelate il maggior punto debole della 94T. «Quando ho progettato la 95T, volevo fare la macchina più piccola possibile. Quest'anno si è comportata ottimamente e ci siamo battuti per il secondo posto nel campionato mondiale costruttori. Ma è stato il primo anno in cui la Goodyear ha usato in corsa le gomme radiali e i miracoli non esistono per nessuno. Ci vuole un certo tempo per conoscere i dati delle nuove tecnologie. Per quanto riguarda il motore Renault, sono stati loro ad aver introdotto il turbo in F.1 e ora sono arrivati anche gli altri con i motori della nuova generazione. Ma le cose sono migliorate e a Monza il motore Renault ha ottenuto la pole position con la nostra macchina e in corsa Tambay è rimasto a lungo davanti alle McLaren e alle Brabham».

L'evoluzione della Formula Uno

— Nel corso di questi ultimi anni, la F.1 ha conosciuto una evoluzione prodigiosa. Cosa ne pensa?

«Abbiamo visto due periodi, prima di tutto il grande salto aerodinamico con l'avvento dell'effetto suolo introdotto da Colin Chapman. Ma è stato proibito dal regolamento e ora il progresso proviene dai motori, le cui potenze sono aumentate in ma-

niera vertiginosa grazie al turbo introdotto dalla Renault. Poi, di pari passo a questo fatto, si è assistito all'evoluzione costante dei pneumatici, che si è manifestata in maniera più sensibile quando la Goodyear ha perso il proprio monopolio e ha dovuto battersi contro la Michelin. Fino alla JS11 riuscimmo ad ottenere dell'aderenza soltanto grazie agli alettoni; l'avvento dell'effetto suolo ha d'un tratto triplicato l'aderenza e con la JS11/15, quando cominciammo a controllare questa tecnica, ne abbiamo trovato ancora di più. Molto sinceramente penso che il miglior esempio di macchina a effetto suolo fosse la JS11/15. Abbiamo avuto due anni difficili, il 1981 e il 1982. Si lavorava ancora con l'effetto suolo, ma in malo modo perché non si riuscivano a ottenere delle fiancate perfettamente stagne. Per avvicinarsi il più possibile all'obiettivo, si dovette eliminare quasi del tutto l'escursione delle sospensioni. È a quel punto che i piloti hanno cominciato a lamentarsi. E avevano ragione. Bisogna sapere effettivamente che l'unico ammortizzamento di cui disponevano era quello dato dai pneumatici e dalle flessioni dei bracci delle sospensioni. Con il fondo piatto si è perso tutto l'effetto suolo, ma si sono evoluti gli alettoni tanto che ora disponiamo lo stesso di una maggiore aderenza. Si è lavorato sugli alettoni a diversi piani, sono state aggiunte delle appendici laterali davanti all'asse delle ruote posteriori. Inoltre, facendo lavorare il fondo della vettura sui lati del motore, si ottiene ancora circa un 15% di aderenza supplementare. Ed è dunque il motivo per il quale troviamo ancora dei cambi, dei freni uniti alle ruote e delle molle unite al cambio. Ciò, tuttavia, non vale per tutti: se si guarda una Brabham, ci si accorge che Murray non cerca assolutamente l'aderenza in questo modo. Lavora soltanto sull'alettone.

Con il cambiamento del regolamento nell'83, la gente ha dovuto ritornare a sospensioni più tenere, a geometrie che funzionano per ritrovare la possibilità di far lavorare i pneumatici in modo diverso che con il carico aerodinamico puro. La geometria ha riassunto un ruolo di primissimo piano che aveva perso completamente nel corso di due anni. I pneumatici si trovano ora con il 70% di carico in meno. Per quanto riguarda il disegno vero e proprio delle sospensioni, sono spariti i sistemi usati una decina d'anni fa. Ma va precisato che ci sono delle mode: quando una macchina funziona, la gente

guarda come è fatta e la copia. La sospensione a tiranti invece che a bilancieri è apparsa su una macchina che andava forte e d'un tratto tutti quanti hanno voluto i tiranti. Detto ciò, questo sistema rappresenta comunque un vantaggio rispetto ai bilancieri, poiché non si riescono a smorzare le flessioni a frequenza elevata dei bilancieri. Si tratta di un problema meccanico. Con i tiranti non ci sono assolutamente deformazioni, si passa direttamente all'ammortizzatore. Da un po' di tempo si vedono apparire delle sospensioni a aste di spinta. Ciò è dovuto al fatto che con i tiranti è molto difficile giocare con i rapporti geometrici, è molto più facile con un'asta di spinta: si gioca su un braccio di leva la cui regolazione può essere variata a piacere. Si può dunque ottenere una progressività di durezza di sospensione partendo con una molla a flessibilità costante e raggiungere una geometria a flessibilità progressiva servendosi unicamente della asta di spinta. Si danno al bilanciamento dei rapporti geometrici che permettono di rendere la sospensione più dura con l'escursione. Cosa molto difficile da fare con un tirante. I freni hanno giocato un ruolo molto più importante con le vetture a effetto suolo a causa della loro fantastica aderenza. Ci sono stati dei grossissimi progressi realizzati nella tecnologia dei dischi, ma anche delle pinze. Si è riusciti a fabbricare delle pinze con dei pistoncini per evitare i problemi termici. I dischi in fibra di carbonio che stanno per diventare di uso generale, presentano due vantaggi principali: un guadagno di peso sensibilissimo (10 kg di massa non sospesa in meno sono molto apprezzabili) e si tratta inoltre di un materiale che offre una potenza frenante maggiore di quella del materiale convenzionale. Fino a 2000 gradi l'efficacia di frenata rimane la stessa; si tratta dunque di diverse centinaia di gradi in più con le soluzioni classiche. Infine, per quanto riguarda le F.1, bisogna porre l'accento sui notevoli progressi realizzati con l'arrivo della fibra di carbonio per lo stampo delle scocche. A questo livello la tecnologia si trova soltanto agli inizi: stiamo costruendo la prima Lotus 96T per la prossima stagione e so già che la seconda scocca che verrà costruita non avrà niente a che fare con la prima, perché tutti i giorni ci portano delle resine nuove, delle tecniche nuove che permetteranno di guadagnare ancora di più in peso, in rigidità, in sicurezza».

Gérard Crombac



Sopra, De Cesaris a Long Beach nel 1982 con l'Alfa Romeo 182, realizzata da Ducarouge con scocca in fibra di carbonio. Il pilota italiano ottenne la pole position (FotoDPPI). Sotto a sinistra: Gp del Belgio 1980: Pironi si avvia a vincerlo con la Ligier Ford JS 11/15, che lo stesso Ducarouge ritiene la migliore F.1 a effetto suolo mai realizzata. Dietro a Pironi la Lotus di Andretti (Attualfoto). Sotto a destra, con Giacomelli nel 1982: il «Duca» non ha un buon ricordo del periodo Alfa (FotoCarrer)



CART/II Chevrolet turbo pronto al banco in primavera

Soffio al Cosworth

Sarà realizzato alla Illmor da tecnici transfughi della Casa inglese. La General Motors figura ufficialmente nel progetto del motore Cart. Prime prove in pista nell'autunno 1985 mentre l'esordio avverrà nel 1986.

di **Adriano Cimarosti**

COME As aveva anticipato la Chevrolet ha annunciato ufficialmente il suo ingresso nel mondo delle corse. La grande casa americana curerà la realizzazione di un propulsore in collaborazione con il team di Roger Penske e con la Illmor, una giovane e dinamica ditta inglese fondata all'inizio di quest'anno. E proprio dalla Illmor bisogna partire per saperne di più sul progetto. Mario Illien, 35 anni svizzero di Coira (Cantone dei Grigioni) è uno dei due soci fondatori della azienda. Dopo avere frequentato la scuola di ingegneria di Bielle, sempre in Svizzera, andò a lavorare in Francia, disegnando quel motore Roc, derivato da un basamento Chrysler, che all'epoca ottenne discreti risultati nel campionato europeo di F.2 e nelle corse in salite continentali. Dopo un'esperienza nel settore della propulsione diesel alla Mowag, Illien è passato nel 1979 alle dipen-

denze della Cosworth, per la quale realizzò il Dfj, la versione potenziata del Dfv, con la quale Michele Alboreto vinse il Gp di Detroit nel 1983. Alla fine di quell'anno Illien decise di mettersi in proprio associandosi con Paul Morgan, ingegnere pure lui, 36 anni disegnatore del Cosworth Dfx turbocompressore per le corse Cart. Dalle idee di Illien e Morgan nacque la Illmor Engines, con sede a Brixworth a due passi da Northampton.

L'IDEA di realizzare un motore adatto ad Indianapolis prese corpo nel gennaio di quest'anno, quando Morgan e Illien ebbero contatti con Roger Penske in persona. Subito dopo sono iniziati i progetti operativi. Il motore doveva essere un 8 cilindri di 2650 cc turbocompresso a quattro valvole per cilindro. A quel punto, quasi come fosse una catena di S. Antonio delle corse, entrò in

scena il terzo soggetto. Roger Penske andò a bussare alle porte della Chevrolet, ovvero della General Motors. Così dopo tanti anni, la grande casa statunitense rientra nell'automobilismo. A livello ufficiale, infatti, la Gm aveva smesso con le corse nel lontano 1927. Aveva fatto una fugace apparizione trent'anni più tardi, quando realizzò una vettura sport per la 12 ore di Sebring del '57 fornita di motore otto cilindri ad iniezione, ponte De Dion e carrozzeria in alluminio, invece di quella in plastica. Questa macchina sport fu provata tra gli altri anche da Jaun Manuel Fangio e Piero Taruffi. Dopo di che la Gm collaborò, ma non a livello ufficiale col progetto Chapparral di Jim Hall. Il nuovo propulsore si chiamerà 265 A e il comunicato diramato la settimana scorsa indica i motivi per i quali la Gm, tramite la Chevrolet è



Intanto a Las Vegas si decide il campionato 1984

L'ultimo spettacolo

I giovani hanno sorpreso, mettendo in crisi i vecchi campioni. L'anno prossimo si attendono le conferme di Corrado Fabi e Fittipaldi

LAS VEGAS — La capitale del gioco d'azzardo, delle slot machines, delle notti che terminano a mattino inoltrato, è pronta per accogliere i piloti del campionato Cart, che proprio qui terranno la settimana prossima la loro ultima gara stagionale. Las Vegas sarà anche un'occasione in più per pubblicizzare e promuovere un campionato che quest'anno ha offerto parecchi motivi d'interesse, a livello umano e tecnico. Prendiamo il caso di Mario Andretti. Dopo un paio di stagioni nelle quali l'italo-americano fu bersagliato da una certa dose di sfortuna, nel 1984 sembra essere risorto, ponendo la sua candidatura al titolo Cart Andretti è infatti a un passo dal «poker», dopo aver vinto in precedenza tre campionati. Se il pronostico si dovesse avverare, e ormai solo la matematica può infastidire l'ex campione del mondo, Andretti si porrà a ridosso di A.J. Foyt, titolare di sette campionati, e davanti a Rick Mears.

LA STAGIONE di Andretti è stata magnifica. Mario ha ottenuto sei vittorie su quattordici gare disputa-

te, partendo dalla pole position in otto occasioni. Partendo da questi dati non si vede, a livello oggettivo, chi possa impensierire l'italo-americano nella classifica della Cart. Tom Sneva, che è attualmente secondo in classifica, ha vinto solamente due volte al volante della March e non pare essere in grado di tenere il passo di Andretti, soprattutto se consideriamo che Las Vegas è un circuito cittadino, dove Sneva spesso non riesce ad esprimere i suoi numeri migliori. E poi c'è sempre da tenere in debita considerazione la qualità della Lola T800 usata dall'attuale leader della Cart, che proprio nei toboga statunitensi ha saputo imporsi con una facilità disarmante, dimostrando di trovarsi a meraviglia fra tornanti e curve strette, molto meglio delle March. Era da anni che tutto l'ambiente auspicava un ringiovanimento dei propri nomi e finalmente questo momento è arrivato. Ecco quindi che nel 1984 sono saliti di grado John Paul jr, Mike Andretti, Al Unser jr, Roberto Guerrero, un altro transfuga della F. 1, Jacques Villeneuve, Al

Holbert, Josele Garza, Geoff Brabham, per non contare gli «infortunati» Chip Ganassi, Derek Daly, Kevin Cogan. Tra i delusi di questo campionato va invece annoverato l'ex campione del mondo di F. 1 Emerson Fittipaldi. Il brasiliano ad inizio stagione si è trovato in difficoltà con una March dell'anno scorso, poco aggiornata e mai realmente competitiva. La situazione è migliorata verso il finale, quando Fittipaldi ha cambiato scuderia d'appartenenza e dovrebbe risolversi per il meglio nel 1985 poiché il popolare campione porterà in gara una monoposto gestita dal team Patrick-Stp, uno dei migliori del giro Cart.

DELUSIONI sono giunte anche dal team Forsyth. L'anno scorso la March degli appassionati fratelli americani aveva fatto fuoco e fiamme con Teo Fabi alla guida. Ma nel 1984 l'annata boom non si è ripetuta. Dapprima Teo ha compiuto qualche corsa, ma chiaramente anteponeva la sua attività di pilota di F. 1 con la Brabham. Poi è arrivato il fratello Corrado, fresco campione

I guadagni dei primi nove

Mario Andretti	1.140.000.000
Tom Sneva	695.092.200
Rick Mears	1.248.000.000
Robby Rahal	722.000.000
Danny Sullivan	793.000.000
Michael Andretti	695.000.000
Al Unser jr	612.000.000
Geoff Brabham	635.000.000
Roberto Guerrero	650.000.000

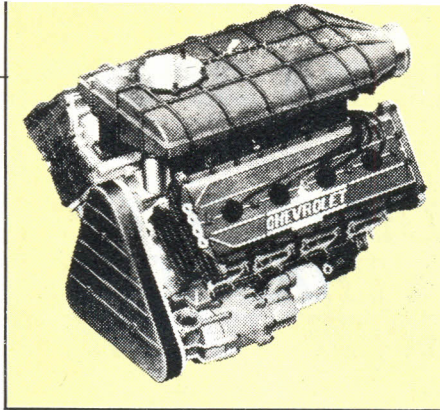
Nota: L'ordine è stilato secondo la classifica attuale del campionato Cart. Rick Mears ha guadagnato più di Mario Andretti, in quanto ha vinto la 500 miglia di Indianapolis.

europeo di F. 2, che ha dovuto maturare la necessaria esperienza prima di risultare competitivo a livello d'eccellenza. Inoltre il team Forsyth, a campionato inoltrato, ha acquistato un telaio Lola T800 in sostituzione della March delle prime gare, che ha dovuto essere messo a punto per queste ultime gare. Ma il 1985 sarà per la squadra particolarmente interessante. Corrado fungerà ancora da prima guida del team e non è detto che ad affiancarlo possa essere lo stesso Teo Fabi, se non proseguirà la sua esperienza nella massima formula con la Brabham.

Lino Manocchia



A sinistra, Mario Illien, uno dei due fondatori della Illmor la ditta che produrrà il motore Chevrolet turbo. Illien, qui con Michele Alboreto nel 1983, ha disegnato il Cosworth Dfy di F. 1. A destra, il disegno del propulsore, un otto cilindri di 2650 cc.
(Foto Cimarosti)



entrata nel mondo delle competizioni. Innanzitutto per acquisire esperienza in merito alla produzione di serie. In secondo luogo la Chevy non fornirà solo il marchio ma anche la tecnologia, collaborando al progetto con un'équipe di ingegneri.

ALLA ILLMOR intanto fervono i preparativi per l'organizzazione del lavoro. Nell'azienda, che deve in pratica essere costruita ex novo, sono in attesa di tutti i macchinari necessari per realizzare il motore. Quindi sono state ordinate fresatrici, torni e tutto l'occorrente per la produzione dei pezzi. Al momento alla Illmor esistono i due titolari, Illien e Morgan, sette dipendenti ai quali se ne aggiungeranno altri entro l'anno per raggiungere il numero di 14 persone. La metà di coloro che lavoreranno a Brixworth proviene dalla Cosworth. Illien e Morgan

sono gli azionisti di maggioranza mentre una quota di partecipazione l'hanno pure Roger Penske e la Chevrolet. Morgan si occuperà dello sviluppo e delle prove al banco mentre a Illien spetta il compito più «teorico», quello del disegno e della progettazione vera e propria. Il primo Chevrolet 265 A girerà al banco nella primavera del prossimo anno. Le prime prove in pista verranno svolte entro la fine del 1985 così da permettere a Roger Penske di schiarire una monoposto con alla guida Rick Mears al via del campionato Cart 1986. L'anno successivo, infine, è prevista la commercializzazione dei propulsori che verranno forniti alle squadre interessate. Illien, comunque, mantiene i piedi per terra, e quando gli si domanda se il primo Chevrolet da corsa assomiglierà al Cosworth risponde: «Sì, il

concetto è uguale perché si tratta di un motore ad 8 cilindri a V di 2650 cc a 4 valvole. Ma l'eguaglianza si ferma qui. Per il resto è completamente inedito». Illien e Morgan non hanno avuto difficoltà a trovare collaboratori immediati. Soprattutto dalla Cosworth sono arrivate risposte positive: «A dire il vero siamo stati invasi dalle offerte. Alla Cosworth eravamo tutti molto amici ed è naturale che molti abbiano voglia di lavorare per noi. Ho lasciato quella ditta nel gennaio '83 e appena preso conoscenza del progetto Chevrolet quelli della Cosworth sono stati poco contenti».

— Quali turbo userete?
«Ancora non lo sappiamo con precisione ma credo che ci sia l'intenzione di adoperare gli Horset, già sperimentati in F. 1 sui motori Hart. Per il momento produrremo 5 prototipi, coi quali gireremo al banco. Successivamente inizieremo la produzione vera e propria». Con questo entusiasmo la Illmor inizia la carriera nel mondo delle corse. Con tanta voglia di emergere a Brixworth quest'inverno 14 persone lavoreranno attorno a un motore dal nome importante, Chevrolet. E per risparmiare nella fabbrica l'unico riscaldamento verrà dal banco propulsori. È iniziata un'altra avventura nel mondo dello sport. □

L'INCIDENTE DA CUI USCIRETE ILLESI E' ALLO STAND 518.

CRASH!

Al 60° Salone dell'Automobile di Torino nello stand 518 pad. 5° c'è la Sabelt, azienda leader nel settore delle cinture di sicurezza.

L'incidente, naturalmente, è simulato. Una prova d'urto alla velocità di 10 km/h: voi, un sedile che scorre su una rotaia e un paio di cinture di sicurezza Sabelt. Ve le facciamo provare per gioco così vi convincete ad usarle sul serio.

Dal 14 al 25 novembre al Salone dell'Automobile di Torino.

sabelt
cinture di sicurezza

Via G. Di Vittorio 9
10024 Moncalieri (To) Italy
Tel. (011) 6470747-6471372
Telex 210374 Sabelt I

ULTIMISSIME DA BF GOODRICH:

PER LA PRIMA VOLTA, UN PILOTA AMERICANO E I RADIALI STRADALI VINCONO UN IMPORTANTE RALLY EUROPEO.

Non avevano mai vinto un rally valevole per il Campionato Europeo né un pilota americano né una vettura dotata di normali pneumatici stradali. Ma queste due barriere sono crollate insieme nel corso del rally avvenuto a Cipro il 30 settembre 1984.

Il pilota vincente era John Buffum che aveva già alle spalle ben sette vittorie riportate nei campionati professionali americani. I pneumatici vincenti erano radiali T/A della BF Goodrich.

Audi Quattro Turbo a trazione integrale, a causa del suo passo lungo sembrava poco adatta al percorso, definito da uno dei concorrenti "un tornante continuo". Per accrescere ancora di più le difficoltà, le strade di montagna dell'isola erano così strette da essere in alcuni casi appena più larghe delle auto stesse.

La Quattro era considerata troppo grande per un tracciato del genere. Infatti Buffum si è trovato spesso costretto a

cui mancava all'epoca un solo punto per diventare campione europeo rally. Presente anche il campione britannico del 1984 (vincitore quest'ultimo della precedente edizione del rally di Cipro).

Anche BF Goodrich ha dovuto affrontare una concorrenza particolarmente forte: l'auto di Buffum era l'unica non dotata di pneumatici specifici da rally.



John Buffum al volante della sua Audi Quattro dotata di T/A Radials BF Goodrich durante il rally di Cipro sponsorizzato dalla Rothman.

SVANTAGGIATI IN PARTENZA

Erano in pochi ad aspettarsi che Buffum e BF Goodrich vincessero a Cipro. La macchina di Buffum, una

guidare in prima o seconda marcia, potendo approfittare dell'aiuto delle turbine solo per un attimo prima di frenare nuovamente per affrontare la curva successiva.

Gli altri concorrenti in questa gara intensa avevano vetture più piccole. Tra loro si trovava il pilota della Lancia a

ECCEZIONALI DIFFICOLTÀ

Le difficoltà dell'itinerario stesso sono dimostrate dal fatto che delle 76 macchine partite, solo 30 sono arrivate alla fine della gara. Ciò nonostante, John Buffum, insieme al suo navigatore, lo scozzese Fred Gallagher, è rimasto in testa

Per ulteriori informazioni sui BF Goodrich e sui T/A Radials, o per chiedere il recapito dei punti vendita di zona, rivolgersi a:

BF GOODRICH T/A RADIALS

per l'intero percorso. La loro Audi Quattro munita di radiali BF Goodrich T/A è arrivata 7.88 minuti prima dell'auto seconda classificata.

BF Goodrich ci sono stati veramente di grande aiuto. D'altronde alcuni nostri concorrenti hanno avuto grossi problemi a causa delle loro

abbinamenti di progetti e materiali, onde trovare le soluzioni più adatte a una vasta gamma di situazioni e modi di guidare che hanno in comune una sola cosa: richiedono al pneumatico prestazioni elevatissime. Il fatto che ogni auto vincente in ogni rally professionale statunitense nell'ultimo anno è stata dotata di T/A Radials è una delle prove del successo di questa ricerca.

Altrettanto impressionante è stata appunto la prima vittoria americana in un rally europeo, che conferma gli importanti risultati ottenuti in precedenza dallo stesso Buffum al rally dell'Acropoli (dove si piazzò quinto) e al rally di Hunsruck nella Germania Federale (dove si piazzò quarto), sempre con i T/A Radials di BF Goodrich.

Ma per voi è ancora più importante sapere che un radiale stradale può offrire aderenza e durata tali da riportare ottimi risultati anche rispetto a pneumatici altamente specializzati.

Infatti BF Goodrich partecipa a corse di velocità e rally soprattutto perché è un modo insostituibile di continuare le sperimentazioni che portano successivamente alla produzione di pneumatici ad alte prestazioni per la vostra auto o camion.

Noi della BF Goodrich mettiamo la nostra tecnologia a dura prova per assicurare che potrete fare altrettanto voi.

Esempi vincenti della tecnologia BF Goodrich T/A Radials.



John Buffum (a destra), vincitore del rally di Cipro valevole per il Campionato Europeo, insieme al navigatore Fred Gallagher.

"Non ho mai corso su strade più difficili", racconta John Buffum. "Erano coperte da uno strato di polvere alto un paio di centimetri sotto il quale ce n'era un altro composto di materiale cedevole e scivoloso. Ancora più in giù si trovava una base durissima di roccia vulcanica che non perdonava proprio niente alle gomme".

Per Buffum, il modo più sicuro di affrontare la maggior parte delle curve nei rally è rappresentato dalla sbandata controllata.

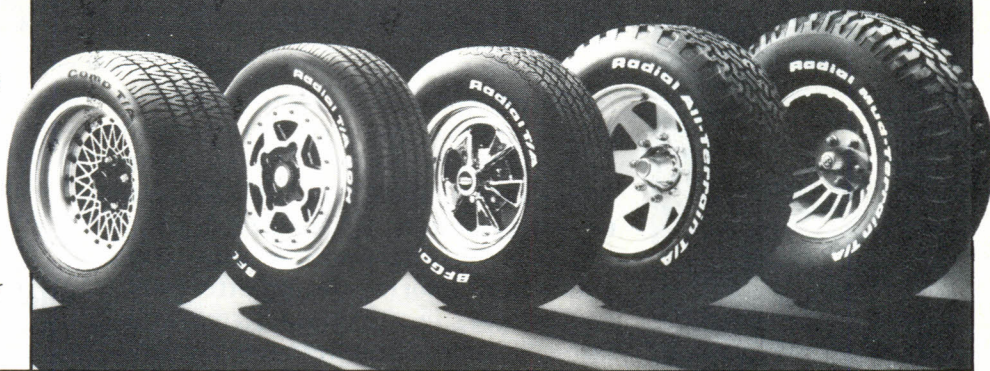
"Ma a Cipro, dice, è stato possibile eseguirle solo in pianura, dove abbiamo utilizzato il BF Goodrich All-Terrain T/A per sfruttarne l'impronta larga. Invece in montagna le strade erano troppo strette.

"E' difficile eseguire una sbandata quando il passo della macchina supera la larghezza della strada. Per la montagna quindi abbiamo scelto i radiali Mud-Terrain T/A. Il loro battistrada ad altissima aderenza penetra addirittura nella superficie del terreno per trascinare la macchina in avanti. Quei pneumatici

gomme. A Cipro, con tutte quelle rocce spigolose, c'era da aspettarsi di forare ogni tanto, a meno di mettere cingoli da carro armato. Ma a noi è successo solo due volte, a causa di urti contro massi collocati accanto alla strada. Non tutti sono stati tanto fortunati".

LA TECNOLOGIA ALLA PROVA

La BF Goodrich non ha mai costruito un pneumatico specificamente per i rally. Indubbiamente, i T/A Radials si trovano talvolta svantaggiati rispetto ai pneumatici purosangue da rally. Talvolta, ma non sempre. Perché nel corso della messa a punto di tutta la linea T/A Radials, sono stati studiati molti possibili





ALFA VINCE



Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo)

Campionato Europeo Formula 3

Per la quinta volta consecutiva l'Alfa Romeo è Campione d'Europa di Formula 3. Un titolo prestigioso che si aggiunge a quelli conseguiti nel campionato di Francia, Germania, Italia. Una ulteriore testimonianza della superiorità dei motori Alfa Romeo che derivano da quelli montati sulle vetture di serie. Le loro vittorie confermano la robustezza, la durata e l'affidabilità tipiche di tutti i motori Alfa. Alfa Romeo, che non ha partecipato direttamente alle competizioni, ringrazia i piloti, i team e tutti gli sponsor che hanno collaborato alla conquista dei titoli.

Campionato Europeo Formula 3 1984

Vittorie motori Alfa Romeo 2000 cmc.

1/5	Magny Cours	Ivan Capelli	(Martini-Alfa Romeo)
13/5	La Chatre	Ivan Capelli	(Martini-Alfa Romeo)
27/5	Zeltweg	Gerard Berger	(Ralt-Alfa Romeo)
24/6	Monza	Gerard Berger	(Ralt-Alfa Romeo)
8/7	Pergusa	Ivan Capelli	(Martini-Alfa Romeo)
15/7	Mugello	Ivan Capelli	(Martini-Alfa Romeo)

Classifica finale

1.	Capelli	(Martini-Alfa Romeo)	p. 60
2.	Dumfries	(Ralt-Volkswagen)	p. 54
3.	Berger	(Ralt-Alfa Romeo)	p. 46
4.	Langes	(Ralt-Toyota)	p. 36
5.	Nielsen	(Ralt-Volkswagen)	p. 35
6.	Byrne	(Anson-Volkswagen)	p. 14

Alfa Romeo 5 volte Campione d'Europa F.3

1980 - 1981 - 1982 - 1983 - 1984

Una guida per il pilota e l'appassionato

Le gare italiane dell'85

La CSAI ha già definito i calendari '85 delle competizioni nazionali. Circuiti, cronoscalate, rallies, slalom potranno però vedere nel tempo qualche variazione e per alcune gare già lo abbiamo specificato a fianco. Non sempre, infatti, gli organizzatori accetteranno le date imposte loro, così come, in altri casi, ci saranno distanze minime di tempo tra una competizione e l'altra, da rispettare. Di ogni variazione, in ogni caso, daremo tempestivamente notizia



VELOCITÀ IN CIRCUITO

Data	Denominazione	Tipo	Formula 1	Endurance	Euroturismo	Formula 3000	Formula 3	Fiat Abarth	Sport	Vetture Produzione	Formula Panda	Formula 2000	Coppa Renault	Peugeot/Talbot	M.G. Metro Challenge
MARZO															
10	Scuola H. Morrogh Gara Club - Magione	n													
16	Sias Monza 21. Trofeo Cadetti Agip	n								X					
17	Scud. Pergusa Corse 1. Coppa Pergusa Corse (A-B-N-2-4-5-6-)	n							C	C					X
20	Sias Monza 21. Trofeo Cadetti Agip	n								X					
23	Sias Monza 21. Trofeo Cadetti Agip	n								X					
24	Salerno Corse/Vallelunga Challenge Ina Assicurazioni gara Club (N-A-B-1-2-3-4-5-6-C-Formule)	n													
31	Vallelunga A.C.I. Sport Premio Vallelunga	I				C	C								
31	A.C. Milano Camp. Europeo Turismo	I+		C					C						X
APRILE															
6	Sias Monza 21. Trofeo Cadetti Agip	n								X					
8	Santamonica SpA Gara su Aut./Santamonica	I				C	C								
7/8	C.A.S. Magione Pasqua del Pilota (+ F.4 e F.Italia)	n							C	X		X			
14	A.I.M. Srl Campionato Mondiale Endurance	I+		C								X			
20	Sias Monza 21. Trofeo Cadetti Agip	n								X					
21	Pergusa Gara club + Vallelunga A.C.I. Sport Camp. Europeo Turismo	I+		C					C	C	X				X
28	A.C. Milano Gara su Aut. Monza	n									X				
28	SO.GE.SA srl - Varano Gara su Aut. Varano	n				C			C	T					
28	C.A.S. Magione	n							C		X				
28	A.C. Milano I+ Campionato Mondiale Endurance Piloti	n		C											
MAGGIO															
1	Sias Monza 21. Trofeo Cadetti Agip	n								X					
5	A.C. Bologna S.A.G.I.S. Gara F.3 ad inviti Campionato mondiale F.1	n	C		X							X			
12	A.I.M. Mugello Gara su Aut. Mugello	I				C	C								X
12	Scuderia Trentina Trofeo Scud. Trentino Alto Adige/Varano Gara Club	n													
12	A.C. Milano (o 2/6) 7. Premio Monza	I				C	C								X
12	Vallelunga A.C.I. Sport Camp. Int. F. 3000	I+			C						X	X			
19	500 km Gara Club di gr.A								X						
25	Sias Monza 21. Trofeo Cadetti Agip	n								X					
26	SO.GE.SA srl Varano Gara su Aut. Varano	n						C	C		X				
26	C.A.S. Magione Gara a Magione (+ F.Italia)	n				C			X	X	X				X
26	Salerno Corse/Vallelunga Challenge Ina Assicurazioni (A-B-N-1-2-3-4-5-6-C-Formule)	n													
GIUGNO															
2	Vallelunga							X	C	C					
2	Monza					C									
9	C.A.S. Magione Gara su Aut. Magione (+ F.Italia)	n									X				
15	Sias Monza 21 Trofeo Cadetti Agip	n													
16	S.A.G.I.S./A.C. Bologna Gara su Aut. di Imola	n				C	C								
9	SO.GE.SA srl Varano Gara su Aut. Varano	n						C	C		X				
16	Ente Autodromo Pergusa Gara su Aut. Pergusa (+ gara Club 2-4-5-6-)	n							C	T					
22	Sias Monza 21 Trofeo Cadetti Agip	n													
30	A.C. Milano 27. Gran Premio Lotteria Monza	I				C	C					X			

Data	Denominazione	Tipo	Formula 1	Endurance	Euroturismo	Formula 3000	Formula 3	Fiat Abarth	Sport	Vetture Produzione	Formula Panda	Formula 2000	Coppa Renault	Peugeot/Talbot	M.G. Metro Challenge
30	SO.GE.SA srl Varano Gara su Aut. Varano	n											X		X
LUGLIO															
6	Sias Monza 21. Trofeo Cadetti Agip	n													
13	Santamonica S.p.A Gara su Aut. Misano	n													X
14	Ente Autodromo Pergusa 29. Gran Premio Pergusa	I					C	C							
14	Imola										X				
20	Santamonica S.p.A Gara su Aut. Misano	n											X		
28	A.I.M. Mugello Premio Mugello	I					C	C	C	C					X
28	Ente Autodromo Pergusa Camp. Int. F. 3000	I+			C								X	X	
AGOSTO															
10	Santamonica S.p.A Gara su Aut. Misano	n					C	C				X			X
24	Santamonica S.p.A Gara su Aut. Misano	n													
25	SO.GE.SA srl Varano (o 1/9) Gara su Aut. Varano	n							C			X		X	
SETTEMBRE															
1	C.A.S. Magione Gara su Aut. Magione (+ F. Italia)	n							C		X				
1	Salerno Corse/Vallelunga Challenge Ina Assicurazioni (ABN-1-2-3-4-5-6-C-Form.)	n													
1	A.C. Milano 8. Premio Monza	I									C			X	
8	A.C.I. (a inviti) Gran Premio d'Italia F. 1	I+	C				X	C							
14	Sias Monza 21. Trofeo Cadetti Agip	n													
15	A.I.M. srl Mugello Camp. Int. F. 3000	n							C	C				X	X
21	Sias Monza 21. Trofeo Cadetti Agip (1. riserva)	n										C			
22	SO.GE.SA srl Varano Gara su Aut. Varano	n										X	X		X
22	Ente Autodromo Pergusa Gara su Aut. Pergusa 18. Coppa Città di Enna (Gara Club gr. 2-4-5)	n								C	C				
22	S.A.G.I.S./A.C. Bologna Gara su Aut. Imola	I					C	C						X	
29	C.A.S. Magione Gara su Aut. Magione	n													X
29	Vallelunga A.C.I. Sport Premio Vallelunga	I						C					X		
OTTOBRE															
5	Sias Monza 21. Trofeo Cadetti Agip (2. riserva)	n													
6	SO.GE.SA srl Varano Gara su Aut. Varano	n												X	
6	A.C. Milano Coppa Leopoldo Carri	n									C		X		X
13	Salerno Corse Challenge Ina Assicurazioni Gara durata N-A-B-6 - F. 2000	n													
20	S.A.G.I.S./A.C. Bologna Gara su Aut. Imola	n								C					X
20	Scuola H. Morrogh Gara Club - Magione	n													
27	Salerno Corse Challenge INA Assicurazioni Gara Club (N-A-B-1-2-3-4-5-6-8 - Formule)	n													
NOVEMBRE															
3	Vesuvio Racing Trofeo Natale Nappi Autodr. Vallelunga + Club (e gr. 4 e 5)	n									C	C			
10	Scuola H. Morrogh Gara Club - Magione	n													
DICEMBRE															
8	Scuola H. Morrogh Gara Club - Magione	n													

Legenda: I+: internazionale libera - I: internazionale - n: nazionale - C: campionato - T: trofeo - X: non titolata.

VELOCITÀ IN SALITA

Zone ai fini della validità per la Coppa C.S.A.I. della Montagna:

1ª Zona - Nord (Piemonte - Valle d'Aosta - Lombardia - Triveneto - Liguria - Emilia Romagna - Toscana - Sardegna)

2ª Zona - Centro Sud (Lazio - Marche - Abruzzo - Molise - Umbria - Campania - Puglia - Basilicata)

3ª Zona - Sud (Calabria - Sicilia)

Sardegna: i conduttori della Sardegna, oltre alle gare svolgentisi in Sardegna, hanno facoltà di gareggiare in una qualsiasi delle tre zone, acquisendo il punteggio, ai fini dell'assegnazione della Coppa, per la zona prescelta. Analogamente i conduttori delle altre zone che partecipano alle gare svolgentisi in Sardegna, acquisiranno il punteggio per la zona nella quale gareggiano, previa comunicazione scritta alla C.S.A.I. - Sede di Roma -

MARZO

31 A.C. Bologna/S.A.G.I.S. naz. e int.
Bologna-San Luca

APRILE

14 Scuderia North East - Gorizia 1ª zona naz.
IV Coppa Altopiano Carsico
Km 4 (2 manches)

14 A.C. Sircusa 3ª zona naz.
24. Coppa Belmonte/Città di Avola
Km. 7.800

14 Assi Promo C.C. 2ª zona
Coppa del Cimino

28 Scuderia Salerno Corse 2ª zona naz.
III Trofeo Città di Capaccio - Paestum
Km 5 (2 manches)

28 A.C. Biella 1ª zona naz.
Biella/Dropa
Km 8

28 Cammarata - S. Rosalia 3ª zona

MAGGIO

5 A.C. Foggia 2ª zona int.
XI Macchia Monte S. Angelo
Km 10

5 A.C. Ragusa 3ª zona naz.
29. Coppa Monti Iblei
Km 9

12 Scuderia Aspromonte 3ª zona naz.
1. Cronoscalata Aspromontana
Km 6,630

12 A.C. Salerno 2ª zona naz.
XXII Coppa della Primavera
Km 8,700

12 A.C./Sondrio 1ª zona naz.
I Morbegno-Albaredo
Km 10

12 Ass. della Castellana (Terni) 2ª zona naz.
XIV Trofeo della Città di Orvieto
Km 7,600

19 A.C. Sassari naz.
Alghero - Scala Piccada
Km 6 (2 manches)

19 A.C. Arezzo 1ª zona int.
XXI Pieve S. Stefano/Passo Spino
Km 12,500

26 Scuderia Boschi (Casalecchio) 1ª zona naz.
3ª «Salita degli Dei» - Monzuno
Km 4,050 (2 manches)

GIUGNO

2 A.C. Verona 1ª zona int.
VIII Caprino Spiazzi
Km 9

2 A.C. Trapani 3ª zona naz.
28. Monte Erice
Km 6,670

9 A.C. Brescia 1ª zona int.
XVII Trofeo Valle Canonica
Km 8,600

9 Scuderia Salerno Corse 2ª zona int.
V Coppa Gigi Pezzullo
Km 5,400

9 A.C. Cagliari naz.
Iglesias/S. Angelo

16 A.S.A. Castrovillari (Cosenza) 3ª zona int.
3. Cronoscalata del Pollino
Km 8,500

16 A.C. Perugia 2ª zona naz.
XX Trofeo Fagioli
Km 4,150

16 A.C. L'Aquila - naz.
S. Panfilo d'Ocre - Rocca di Cambio

16 A.C. Nuoro naz.
Nuoro-Monte Ortobene
Km 6

23 A.C. Bolzano 1ª zona naz.
Corsa della Mendola
Km 13,200

23 A.C. Reggio Calabria 3ª zona naz.
28. S. Stefano - Gambarie
Km 7,830

23 A.C. Macerata 3ª zona int.
15. Trofeo Scarfiotti
Km 12,400

30 A.C. Rieti 2ª zona int.
XX Coppa Carotti
Km 15,100

30 Team 1000 Miglia (Brescia) 1ª zona naz.
Cronoscalata Monte Maddalena. III Trofeo Baribbi
Km 5,600 x 2 manche

30 A.C. Trapani 3ª zona naz.
14. Monte Bonifato
Km 4,050

30 A.C. Cosenza 3ª zona int.
XXXII Coppa Sila
Km 12

LUGLIO

7 A.C. Torino 1ª zona int.
18. Cesana-Sestriere
Km 10,400

7 A.C. Oristano naz.
Cuglieri-La Madonnina
Km 8

7 Scuderia Saracena (Forlì) 1ª zona naz.
II Cronoscalata Città di Verucchio

7 A.C. Agrigento 3ª zona naz.
Sciaccia-Monte Kronio

14 A.C. Potenza 2ª zona int.
14. Trofeo Città di Potenza
Km 6,500

14 Ass. Turistica Pro Loco 1ª zona naz.
17. Verzegnis-Sella Chianzutan
Km 12 (2 manches)

21 A.C. Perugia 2ª zona naz.
16. Trofeo Nardi
Km 11,900

28 A.C. Ascoli Piceno CEM 2ª zona int.
Coppa Paolino Teodori
Km 10,200

VELOCITÀ IN SALITA

29	A.C. Sassari Coppa Sassari Auto Km 4,450 (2 manches)	naz.
----	---	------

AGOSTO

4	A.C. Perugia 3. Coppa Città della Pieve Km 4,200 (2 manches)	2ª zona	naz.
15	A.C. Pescara XXIII Cronoscalata Popoli Km 8	2ª zona	int.
25	Team Mille Miglia Cronoscalata Monte Campione Km 10,200	1ª zona	naz.
25	A.C. L'Aquila Tagliacozzo - Valico Monte Bove	2ª zona	int.
25	Assi Promo CC Civitavecchia - Terme Traiane	2ª zona	naz.
25	A.C. Brindisi 1. Salita Città Bianca-Ostuni	3ª zona	naz.
25	Scuderia Saint Paul Scordia/Militello Km 8	3ª zona	int.

SETTEMBRE

1	Ass. Turistica Pro Loco Collesano IX Collesano-Piano Zucchi Km 13	3ª zona	int.
8	A.C. Cagliari Teulada-Domus De Maria Km 6,400		naz.
8	A.C. Caltanissetta XXXI Coppa Nissena Km 8	3ª zona	naz.
8	A.C. Perugia III Coppa Città di Todi Km 7,300	2ª zona	naz.
15	Ass. Turismo Comune Cefalù (Palermo) Cefalù-Gibilmanna Km 12,500	3ª zona	int.
15	Azienda Soggiorno Turismo Feltre V Pedavena - Passo Croce d'Aune Km 11,6	1ª zona	naz.
15	Polisportiva Montefiorino 1. Trofeo Nadia Gatti		naz.
22	Scuderia Trentina Levico-Vetriolo-Panarotta Km 9,500	1ª zona	naz.
22	A.C. Brindisi 18. Coppa Selva di Fasano Km 6,500	2ª zona	naz.

OTTOBRE

6	A.C. Bergamo Gara in salita (da designare)		naz.
6	A.C. Siracusa XX Coppa Valdana - D'Anapo-Sortino Km 6	3ª zona	naz.
13	A.C. Caltanissetta 1. Cronoscalata Gela-Butera	3ª zona	naz.
20	Scuderia Apulia XI Coppa Città di Monopoli	2ª zona	naz.

SLALOM

FEBBRAIO

24	Unione Sp. Lanzo d'Intelvi (CO) 11. Autosciatoria Lanzo d'Intelvi (con percorso innevato)	naz.
24	Caserta Corse 4. Slalom a Puccianello	naz.

MARZO

3	Sc. Valpolcevera (GE) 4. Slalom Favale di Malvaro - Passo della Scogliana	naz.
3	Rombo Team (NA) 1. Slalom Trofeo Città di Cervino (CE)	naz.
10	Praxis (VR) Slalom del Basso Veronese	ris.
10	Caserta Corse 2. Slalom Piano di Sorrento	naz.
24	Sc. Valpolcevera (GE) 1. Slalom Barzoli - Scarpino	naz.
24	Caserta Corse e Sc. Partenope Corse (NA) 2. Slalom Monte di Procida	naz.
31	Valle Teiro Tuning (SV) 1. Slalom Livellato - Santuario della Guardia	naz.
31	A.C. Pavia Super Special Stage Slalom Val di Nizza	naz.

APRILE

8	Sport Promo Service (Prato) 3. Slalom Seano - Bacchereto	naz.
8	Rombo Team (NA) 1. Slalom Falciano del Massico (CE)	naz.
14	Salerno Corse 3. Slalom Trofeo Città Montecorvino Pugliano	naz.
14	A.C. Pavia Slalom di Cecima	naz.
14	Praxis (VR) Slalom a S. Briccio	ris.
14	Sc. Valpolcevera (GE) 1. Slalom Piccarello - Sant'Olcese	naz.
21	Sp. Club Partanna (TP) 2. Slalom Coppa Città di Partanna	naz.
21	Livorno Corse Slalom Colline Livornesi	naz.
21	Auto Club Latino 2. Slalom Monte Giove	naz.
21	Amici del Moscato (CN) 8. Slalom Sino - Roddino	naz.
25	Rombo Team (NA) 2. Slalom Pignataro - Giano Vetusto (CE)	naz.
28	Ca.Vi.Do. (PZ) Slalom di Moliterno	naz.
28	Valle Teiro Tuning (SV) 1. Slalom Lavagna - Capenardo	naz.

MAGGIO

1	Rombo Team (NA) 2. Slalom delle Due Costiere (NA)	naz.
1	Sc. Valpolcevera (GE) 4. Slalom Mignanego - Giovi	naz.
1	Ass. Sp. Autocross alle Sorgenti (UD) Slalom Bordano - Internepo	naz.
4	Sc. del Lario (CO) 5. Slalom Alpe del Viceré	naz.
5	Lumezzane Corse (BS) 2. Trofeo Città Lumezzane	naz.
5	Caserta Corse e Sc. Partenope Corse (NA) Slalom a Massa Lubrense	naz.
5	Amici del Moscato (CN) 10. Slalom Cantalupo Ligure - Pallavicino (AL)	naz.
12	ASA Ombra della Sera (PI) 3. Slalom Cinari	naz.
12	Ass. Amici del Motore (PC) 1. Slalom di Vernasca	naz.
12	Valle Teiro Tuning (SV) 1. Slalom Saint Vincent - Col de Jus	naz.

19	Amici del Moscato (CN) 15. Slalom Garbelletto - La Morra	naz.
19	Scuderia Crono Corse Castelvetrano 1. Coppa Crono Corse	naz.
19	Ca.Vi.Do. (PZ) Slalom di Viggiano	naz.
26	Sc. Kinzica (PI) 1. Slalom Certosa	naz.
26	Valle Teiro Tuning (SV) 1. Slalom Mornese il Brisco	naz.
26	Caserta Corse 3. Slalom Caserta Vecchia	naz.
26	Moto Club Bielle Roventi (AG) 10. Slalom - Porto Palo	naz.

GIUGNO

2	Amici del Moscato (CN) 1. Slalom Rubbiano - Monte Fiorino (MO)	naz.
2	Livorno Corse Slalom Salita del Gabbro	naz.
2	A.C. Pavia Super Special Stage Slalom Val di Nizza	naz.
9	Ca.Vi.Do. (PZ) Slalom di S. Arcangelo	naz.
9	Praxis (VR) Slalom a Erbezzo	ris.
9	Valle Teiro Tuning (SV) 1. Slalom Rapallo - Montallegro	naz.
16	Rombo Team (NA) - Caserta Corse 3. Slalom Monti Aurunci - Sessa Aurunca	naz.
16	Sp. Club Partanna (TP) 2. Slalom Coppa Sporting Club	naz.
16	Amici del Moscato (CN) 5. Slalom Pieve di Teco - Colle S. Bartolomeo (IM)	naz.
23	Sc. Valpolcevera (GE) 3. Slalom Mele - Passo del Turchino	naz.
23	Ass. Amici del Motore (PC) 1. Slalom Passo del Cerro	naz.
23	Sc. Termoli Corse (CB) 1. Slalom del Mare	naz.
23	Caserta Corse 2. Slalom a Casalduni (BN)	naz.
30	Sport Promo Service (Prato) 3. Slalom Vaiano - Schignano	naz.
30	Salerno Corse 3. Trofeo Giffoni - Valle Piana	naz.
30	Amici del Moscato (CN) 5. Slalom Susa - Pian del Frai (TO)	naz.

LUGLIO

7	Sc. Valpolcevera (GE) 2. Slalom Pedemonte - La Campora	naz.
7	Caserta Corse 3. Slalom Sant'Agata dei Goti (BN)	naz.
14	Livorno Corse Slalom Antignano - Monte Burrone	naz.
14	Bagnolo Corse (CN) 4. Slalom Paesana - Prato Guglielmo	naz.
14	A.C. Sondrio 1. Slalom Pignotti - Poggiridenti	naz.
14	Sc. Saint Paul (SR) 1. Slalom Coppa Saint Paul	naz.
21	Amici del Moscato (CN) 3. Slalom Trivero - Panoramica Zegna (VC)	naz.
21	Caserta Corse 3. Slalom a Presenzano	naz.
28	Ass. Amici del Motore (PC) 1. Slalom del Gropallo	naz.
28	Confesercenti (PT) e Sport Promo Service (Prato) 2. Slalom del Fiore Pietrabuona - Vellano	naz.
28	Valle Teiro Tuning (SV) 1. Slalom Oreginarighi	naz.
28	Salerno Corse 1. Trofeo Città di Campagna	naz.
28	Unione Sp. Lanzo d'Intelvi (CO) 2. Slalom Valle Intelvi	naz.

28	Sc. Saint Paul (SR) 1. Trofeo Almo	naz.
28	Ca.Vi.Do. (PZ) Slalom Montesano sulla Marcellana	naz.

AGOSTO

4	Caserta Corse 3. Slalom Valligiano	naz.
4	Valle Teiro Tuning (SV) Slalom Busalla - Crocefieschi	naz.
4	A.C. Pavia 2. Slalom di Lesima	naz.
11	Rombo Team (NA) 2. Slalom Città di Cusano Mutri (BN)	naz.
18	Ass. Amici del Motore (PC) Slalom di Marsaglia	naz.
18	Ca.Vi.Do. (PZ) Slalom di Sapi	naz.
25	Caserta Corse 3. Slalom San Pietro Infine	naz.

SETTEMBRE

1	Confesercenti (PT) 1. Slalom Colline Pistoiesi	naz.
1	Amici del Moscato (CN) 4. Slalom Molini di Triora - Langan (IM)	naz.
1	Sp. Club Partanna (TP) 1. Slalom Coppa Valle del Belice	naz.
8	Valle Teiro Tuning (SV) Slalom Alpicella - Monte Beigna	naz.
8	Sc. Kinzica (PI) 2. Slalom Trofeo Città del Marmo	naz.
8	Ca.Vi.Do. (PZ) Slalom di Moliterno	naz.
15	Caserta Corse 3. Slalom Foglianise	naz.
15	Praxis (VR) 3. Slalom Pacengo - Colà	naz.
15	Amici del Moscato (CN) 2. Slalom Bardineto - Scravion (SV)	naz.
22	Sc. Balestrero (LU) Coppa Balestrero	naz.
22	Ass. Amici del Motore (PC) 1. Slalom di Piacenza	naz.
22	Rombo Team (NA) 2. Slalom di Vico Equense (NA)	naz.
29	A.C. Pavia 2. Slalom Pometo	naz.

OTTOBRE

6	Caserta Corse 2. Slalom Ercolano (NA)	naz.
6	Sq. Corse Padova 1. Slalom Colli Euganei	naz.
6	Sport Promo Service (Prato) 1. Slalom Vernio - Cavarzano	naz.
6	Amici del Moscato (CN) 4. Slalom Pino Torinese - Superga (TO)	naz.
22	Sc. Valpolcevera (GE) 5. Slalom Ceranesi-Braglia	naz.
13	A.C. Pavia 1. Slalom Città di Pavia	naz.
13	Rombo Team (NA) 2. Slalom Coppa Città di Capua (CE)	naz.
20	Amici del Moscato (CN) 2. Slalom Nibbiano - Pecorara (PC)	naz.
20	A.C. Benevento Slalom a Benevento	naz.
27	Slalom a Napoli Rombo Team (NA)	naz.

NOVEMBRE

24	Praxis (VR) Slalom Colli Veronesi	ris.
----	---	------

FEBBRAIO

16/17	Sc. Balestrero (LU) Rally Carnevale di Viareggio	1. Serie	naz.
-------	--	----------	------

MARZO

15/17	A.C. Pavia ● Rally del Ciocco e della Valle del Serchio (Camp. Europa - Coeff. 1)		int.
15/16	Ass. Rally Team '971 (TO) 14. Rally Team '971	1. Serie	naz.
16/17	Sq. Corse Padova 14. Rally Coppa Monte Venda	2. Serie	naz.
22/23	Sc. Livorno Corse Tirrenia Rally	1. Serie	naz.
22/23	Sc. Imperia Corse 8. Rally delle Palme	1. Serie	int.
22/23	Ass. Amici del Motore (PC) 1. Rally della Valdarda	2. Serie	naz.
26/29	A.C. Palermo ● Rally int. di Sicilia (Camp. Europa- coeff. 3)		int.
30/31	Ferrari Club Basso Polesine 2. Rally del Pane	1. Serie	naz.
30/31	A.C. Lecce 1. Rally del Casarano	2. Serie	naz.

APRILE

6/7	Sc. Modena Corse ● Rally dell'Emilia		int.
13/14	Pro Loco Matinum (FG) 2. Rally Monte Saraceno	1. Serie	naz.
13/14	Confesercenti (PT) 6. Rally Città di Pistoia	1. Serie	naz.
13/14	Publidea (TO) 1. Rally delle Tre Valli	1. Serie	naz.
17/20	Soc. Alb. Costa Smeralda ● Rally Costa Smeralda (Camp. Europa-coeff. 4)		int.
20/21	Sc. Romagna (FO) 23. Coppa Città di Cesena	1. Serie	naz.
20/21	A.C. Caltanissetta 3. Rally di Primavera	1. Serie	int.
20/21	Unione Sp. Lanzo Intelvi (CO) 1. Rally Valle d'Intelvi	2. Serie	naz.
27/28	A.C. Brescia Sport (BS) 9. Rally Mille Miglia		int.
27/28	A.C. Alessandria Rally Città di Alessandria	1. Serie	naz.
27/28	La Spezia Corse Rally 11. Golfo dei Poeti	1. Serie	naz.

MAGGIO

4/5	Sc. Urania (TE) ● 7. Rally del Gran Sasso		int.
4/5	Scuderia Vierre Rally 2. Rally del Veneto	1. Serie	int.
4/5	A.C. Siracusa 8. Rally Mare-Monti	1. Serie	naz.
4/5	A.C. Genova e Sc. Grifone ○ Rally della Lanterna		int.

11/12	Comitato Isole Egadi (TP) 1. Rally Favignana	2. Serie	naz.
11/12	Sc. Arcangeli (FO) 10. Coppa Luigi Arcangeli	2. Serie	naz.
17/19	A.C. Pavia ○● Rally 4 Regioni (Camp. Europa - coeff. 2)		int.
18	A.C. Cagliari 4. Tr. Città di Cagliari	1. Serie	naz.
18/19	A.C. Reggio Emilia 9. Rally Appennino Reggiano	1. Serie	int.
18/19	A.C. Savona 23. Giro Monti Savonesi	1. Serie	naz.
23/25	A.C. Livorno ● Rally Isola d'Elba (camp. Europa coeff. 3)		int.
25/26	A.C. Asti 7. Rally dei Vini	1. Serie	naz.
25/26	A.C. Bergamo 9. Rally Prealpi Orobiche	1. Serie	naz.
25/26	Pegaso Corse (PI) Rally Casciana Terme	1. Serie	naz.
25/26	A.C. Foggia Rally di Pugnochiuso		int.

GIUGNO

1/2	Sc. San Giorgio (FE) Garden Rally	2. Serie	naz.
2	A.C. Palermo ○● Rally Conca d'Oro		int.
8	A.C. Lecce ○● Rally del Salento		int.
8/6	Comune San Marcello Pistoiese Rally degli Abeti	1. Serie	naz.
8/9	A.C. Varese 7. Rally A.C. Varese	1. Serie	naz.
8/9	Carmagnola Rally Club (TO) 4. Rally Città di Carmagnola	1. Serie	naz.
8/9	Sc. Piave Jolly Club (TV) 3. Rally Marca Trevigiana	1. Serie	naz.
8/9	Sc. Cosenza Corse 2. Rally Tr. Cosenza Corse	1. Serie	naz.
15/16	A.C. Foggia Rally dei Monti Dauni	1. Serie	naz.
15/16	A.C. Sassari ● Rally Città di Sassari		int.
15/16	A.C. Benevento 2. Rally Colli del Sannio	1. Serie	naz.
21/22	International Antincendi (TO) 4. Rally del Brichet	1. Serie	naz.
22/23	Centro Sportivo Paul Chris 4. Rally di Partinico	1. Serie	naz.
22/23	Sc. Modena Corse 6. Rally Appennino Modenese	2. Serie	naz.
22/23	Assi Promo C.C. (Roma) ● Rally di Roma	(riservato)	int.
22/23	A.C. Domodossola 21 Rally Valli Ossolane	1. Serie	naz.
22/23	A.C. Cremona 10. Rally Coppa Feraboli	1. Serie	naz.
23	A.C. Trieste ○● Rally del Carso		int.
29/30	Sc. Apulia (BA) ● 4° Targa Puglia	1. Serie	naz.
29/30	Sc. Gorizia Corse Rally Colli Goriziani	2. Serie	naz.
29/30	Sq. Corse Padova 2. Rally Città del Santo	1. Serie	naz.

○ data per ora non definitiva (verrà probabilmente cambiata) ● gare che dovranno essere distanziate tra loro di almeno 14 gg.

LUGLIO

6/7	Comune Campobello di Mazara 21. 12 Ore Notturna	1. Serie	naz.
6/7	Sc. Palazzina (BO) 6. Rally dei Castelli	2. Serie	naz.
6/7	A.C. Cuneo e Saluzzo Rally Club Rally Int. Limone Piemonte		int.
6/7	Conferescenti (PT) 1. Rally della Valdinievole	2. Serie	naz.
13/14	A.C. Pescara Rally Spiga		int.
13/14	Bassano Rally Racing (VI) Rally di Bassano		int.
20/21	A.C. Messina 6. Rally dei Nebrodi	1. Serie	int.
20/21	Sc. Balestrero (LU) Coppa Città di Lucca - Rally Zoccolo	1. Serie	naz.
20/21	Briantea Racing Team (CO) 1. Rally della Brianza	2. Serie	naz.
20/21	A.C. Forlì e Sc. Arcangeli Rally Colline di Romagna		int.
27/28	ACI Brescia Sport Rally dei Tre Laghi	1. Serie	naz.
27/28	Sc. Biella Corse 8. Rally della Lana (Camp. Europa coeff. 2)		int.
27/28	Sc. Termoli Corse (CB) 4. Rally del Mare	2. Serie	naz.

AGOSTO

3/4	Pro Tarcento (UD) 5. Rally Valli del Torre	2. Serie	naz.
11	5. Rally della Quisquina	1. Serie	naz.
17/18	A.C. Ragusa 2. Rally delle Valli dell'Irminio e dell'Ippari	1. Serie	naz.
17/18	Sc. Imperia Corse 14. Rally Valli Imperiesi		int.
25	Pro Loco Vesime (SV) 7. Rally Valli Vesimesi	1. Serie	naz.

SETTEMBRE

1/9	A.C. Pavia Rally Colline Oltrepò	1. Serie	naz.
8/9	Tardi Rally Team (CN) 3. Rally DOC 83	1. Serie	naz.
14/15	Assi Promo Competition Car 1. Rally Monti Sibillini	1. Serie	naz.
15/16	San Damiano Rally Club (AT) Rally del Grappolo	1. Serie	naz.
22	A.C. Novara 9. Rally 111 Minuti	1. Serie	naz.
29	A.C. Ancona 10. Trofeo del Conero	1. Serie	naz.
31/8-1/9	A.C. Parma 2. Rally del Tarò e del Ceno	1. Serie	naz.
31/8-1/9	Ass. Amici del Motore (PC) 7. Rally Una Valle Piacentina		naz.
31/8-1/9	A.C. Pordenone Rally Piancavallo (Camp. Europa coeff. 2)		int.

31/8-1/9	Comune di Pico (FR) 7. Rally Pico Sperlonga	1. Serie	int.
7/8	Sc. Palazzina (BO) 8. Rally Alto Appennino Bolognese	1. Serie	int.
7/8	A.C. Campobasso 9. Rally del Molise		int.
14/15	A.C. Foggia Rally del Gargano	1. Serie	naz.
14/15	A.C. Sondrio 31. Coppa Valtellina		int.
20/21	Sc. Livorno Corse 19. Coppa Liburna		int.
21/22	Sc. San Giorgio (FE) 11. Rally Grandi Ritrovi	2. Serie	naz.
28/29	ACI Brescia Sport 3. Rally della Vallecamonica	1. Serie	naz.
28/29	Clodia Rally Team (RO) 1. Rally Città di Chioggia	2. Serie	naz.
28/29	Sc. Caserta Corse 7. Rally Coppa Città di Caserta	1. Serie	naz.

OTTOBRE

26	Sq. Corse Impruneta (FI) 5. Rally Impruneta	1. Serie	naz.
29/9-5/10	A.C. Sanremo Rally di Sanremo (Camp. del Mondo)		int.
5/6	A.C. Como 4. Rally A.C. Como	1. Serie	naz.
12/13	Sc. Maremma Corse (GR) 9. Trofeo Maremma	1. Serie	naz.
12/13	A.C. Brindisi 5. Rally A.C. Brindisi	2. Serie	int.
12/13	Ente Autodromo Pergusa (EN) 7. Rally di Proserpina		int.
12/13	A.C. Verona 14. Rally due Valli		int.
19/20	Assi Promo C.C. (Roma) 5. Rally del Turano	1. Serie	int.
19/20	Sc. Mantova Corse 3. Rally Mantova Corse	1. Serie	naz.
26/27	A.C. Messina 7. Rally di Messina		int.
26/27	Faenza Rally Team (RA) 2. Trofeo Concessionari Renault Romagna	2. Serie	naz.

NOVEMBRE

9/10	FAMS Rally San Marino (Camp. Europa Coeff. 2)		int.
30/11-1/12	A.C. Aosta Rally di Aosta		int.

DICEMBRE

7/8	Sq. Corse Valdelsa (SI) 9. Rally della Fettunta	2. Serie	naz.
7/8	A.C. Milano Rally Autodromo Monza		ris.
14/15	AC Torino Rally Sestriere		int.

○ data per ora non definitiva (verrà probabilmente cambiata) ● gare che dovranno essere distanziate tra loro di almeno 14 gg.

**AUTO
SPRI
NT**

SPECIALE
SULLA STRADA



**LA NUOVA 305. UNA PEUGEOT
VESTITA ALL'ITALIANA**

La Bmw prepara l'85 presentando le nuove 518i e M535i

OKTOBERFEST

Servizi a cura di
Carlo Massagrande



SULLA STRADA



In alto a sinistra, il posteriore della nuova Bmw M535i: la vettura si inserisce nella fascia mercato alta, in quella cioè che presenta vetture con prestazioni esclusive. Sopra e a sinistra, la 518i vista davanti e dietro. Da notare che le nuove vetture tedesche presentano una veste più aggressiva rispetto le versioni precedenti. Una aggressività giustificata dall'aumento di potenza

Due nuove Bmw e due modi diversi di interpretare l'automobile

La bella e la «bestia»

Elegante e tranquilla la 518i che monta il 4 cilindri di 1766 cc raggiungendo una velocità di punta di 175 km/h; aggressivissima la M535i (230 km/h) spinta dal 6 cilindri di 3430 cc usato dalla 635 Csi in endurance. Comune denominatore l'iniezione elettronica

IGLS (AUSTRIA) — Presentata ufficialmente al Salone dell'automobile di Parigi, le Bmw 518i e la M 535i, arriveranno sul nostro mercato a fine anno o a gennaio dopo avere fatto la loro apparizione italiana al Salone di Torino. La 518i sostituisce la vettura di base della serie 5, ora con motore a iniezione. La potenza è passata a 105 CV, praticamente 15 in più del modello precedente. L'altra, la M 535i, si pone invece al «top» della gamma: quando appare la sigla «M», la vettura è facilmente identificabile in un mezzo dalle caratteristiche prettamente sportive perché «M» per la Casa tedesca è sinonimo di tutto quanto può offrire sotto l'aspetto delle prestazioni con riferimento anche all'attività agonistica.

BMW 518i. La Bayerische Motoren Werke, ha lavorato molto sui motori negli ultimi tempi, per aumentare le prestazioni, diminuendo contemporaneamente i consumi ed ancora per ridurre le sostanze inquinanti emesse dai gas di scarico. Ora tutte le auto della serie «5», sono equipaggiate del sistema di iniezione elettronica «L-Jetronic». Quella della 518i, consente di migliorare le prestazioni, per esempio in accelerazione da 0 a 100 km/h in 12,6 secondi contro i 14" del modello precedente; il chilometro da fermo si percorre in 34" e la velocità massima è passata dai 164 km/h ai 175 km/h. Il motore è sempre il quattro cilindri di 1766 cc ed i 15 cavalli in più la rendono maggiormente affidabile. Il peso della vettura, fa sì che questa nuova Bmw rimanga una berlina tranquilla, per famiglia, economica e veloce nel contempo senza pretese, soprattutto a pieno carico: anche se il rapporto peso/potenza è notevolmente migliorato ed è passato da 17,3 kg/kw a 14,8 kg/kw. Il consumo è ridotto di circa 1/3 di litro: 8,0 contro 8,3 litri per 100 km. Il cx è passato a 0,37 a seguito di piccole ma efficienti variazioni quali lo spoiler anteriore più aerodinamico e i coprimozzo integrati. All'interno, volante

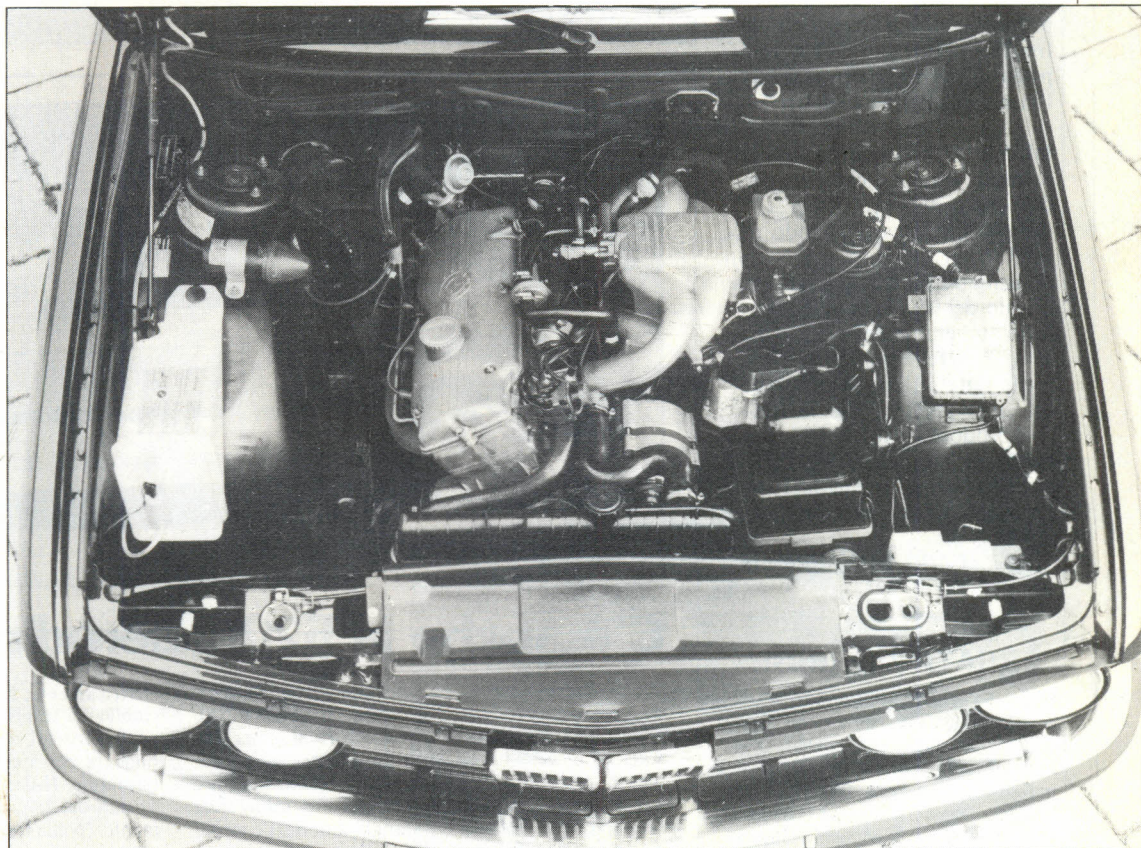
regolabile e sedili pure regolabili anche in altezza. Non è particolarmente silenziosa quando si tirano le marce, come si è costretti a fare soprattutto col carico e in montagna: ma è bene ricordarlo ancora, il motore è appena di 1800 cc. Nata a quattro rapporti, la Bmw 518, verrà importata in Italia col cambio a cinque marce di serie e sarà dotata pure di vetri atermici (optionals in Germania) e di altri accessori. Avrà un prezzo di lire 18.910.000 IVA compresa.

BMW M 535i. È naturalmente tutta un'altra cosa e offre veramente un gran piacere nella guida. Rappresenterà il massimo di quello che può dare la serie «5»; ed «M» ripetiamo caratterizza l'offerta «Motosport». Motore sei cilindri di

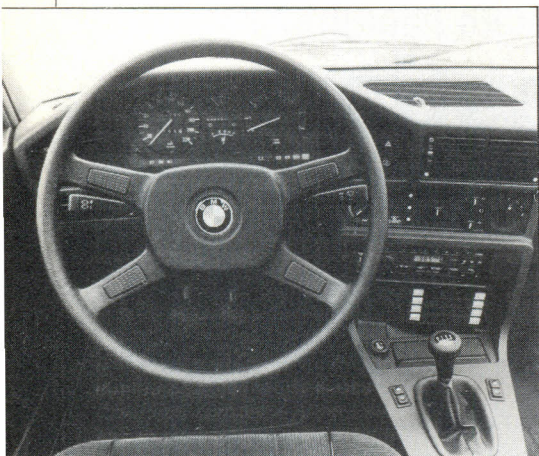
3430 cc da 218 cavalli DIN a 5200 giri, coppia a 4000 giri (lo stesso motore montato sulla 635 Csi che ha corso in endurance e sulla 735i), rapporto di compressione 10:1. Il cambio è a cinque marce tutte sincronizzate, ma in opzione è disponibile anche il cambio automatico a quattro rapporti. Il differenziale, particolare importante, è di serie autobloccante al 25%. Il peso della vettura è di 1390 kg ma con la potenza disponibile, poco si avverte nelle prestazioni. La M 535i, raggiunge per esempio i 100 km/h in appena 7 secondi e 2/10 e percorre il chilometro da fermo in 28 secondi; la sua velocità di punta è di 230 km/h. Tutto l'assetto della vettura è naturalmente adeguato a queste prestazioni che la pongono più vicina a una vettura da pista che a una berlina

na da famiglia. All'esterno è evidenziata la sua impronta grintosa dall'ampio spoiler anteriore integrato con il paraurti, da un alettone posteriore in tinta bicolore, da fasce sottoporta maggiorate, da pneumatici larghi su cerchioni sportivi. Inoltre riporta una striscia laterale passante e le sigle «M» con i colori «Motosport» sia sul frontale che sulla coda che personalizzano la M 535i. Il cx è 0,37. La rumorosità è molto contenuta, anzi è vettura silenziosa pure come motore perché ad andatura normale è poco sollecitato. Per la stessa ragione i consumi sono contenuti anche se l'acquirente di una vettura di tale classe non guarderà certo il chilometro in più o in meno percorribile con un litro di carburante. La M 535i, non offre

segue



In primo piano il motore della 518i: è un quattro cilindri di 1766 cc. che sviluppa 105 CV a 5800 giri/minuto



A sinistra, il cruscotto della 518i, a destra quello della M535i: si noti la differenza del volante a tre e quattro razze, e alcuni comandi (come i pulsanti dei vetri elettrici posteriori) presenti solo sulla M535. Sotto, particolari che caratterizzano la provenienza «Motosport» della 535i. Nell'altra pagina il posteriore della 518i



La bella e la «bestia»

segue

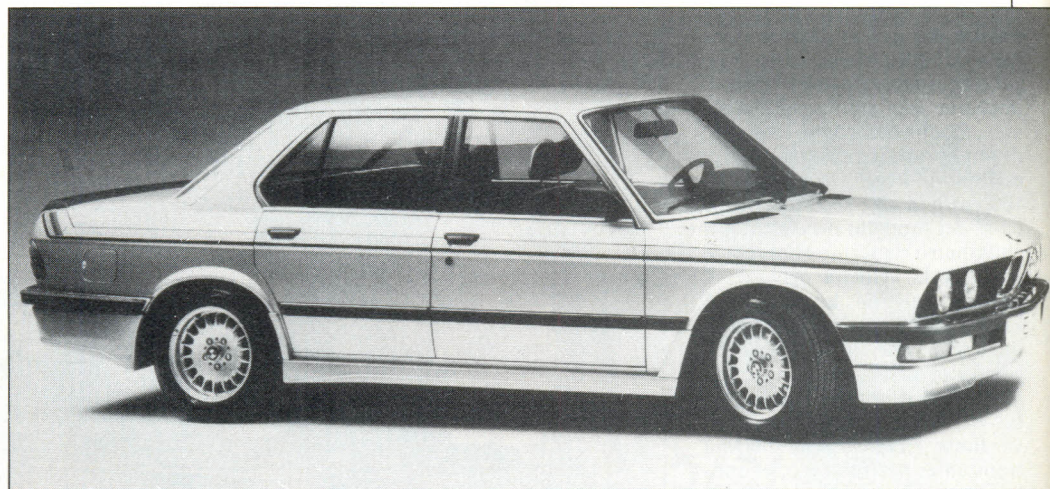
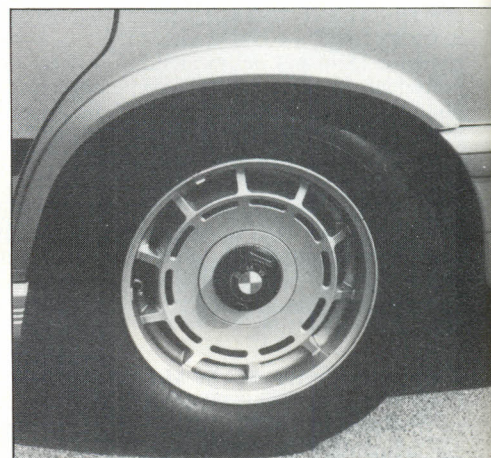
solamente prestazioni «corsaiole» ma è anche vettura di lusso nelle dotazioni di serie e nelle finiture particolarmente curate. Anche in tema di sicurezza è al pari dell'immagine che ha, ed infatti è dotata di serie del sistema frenante antibloccaggio Abs. Il prezzo non è certamente basso in senso assoluto, ma è proporzionato a quello che offre: 38.750.000 di lire IVA compresa. Commercializzazione all'inizio del 1985.

QUAL È l'attuale situazione della Bmw sul mercato? La produzione è aumentata del +6% rispetto allo stesso periodo del 1983 e sul mercato nazionale, nonostante l'indice generale sia in calo del 4%, le vendite Bmw sono aumentate del +2%. All'estero l'incremento è di +6%. Nelle sette settimane di sciopero, sono state 60.000 le Bmw non prodotte di cui 30.000 recuperate nei mesi estivi. 426.000 le auto prodotte e vendute nel 1983, 435.000 le previsioni per il 1984.

Carlo Massagrande

ERRATA CORRIGE

NEL N. 44 di AUTOSPRINT nella tabella dei confronti fra la Thema Turbodiesel e le dirette concorrenti pubblicata a pagina 75, per un deprecabile errore di trascrizione, è stata fissata la velocità massima della Bmw 524TD a 160 km/h anziché a 180 km/h come in realtà la vettura è in grado di viaggiare. Ce ne scusiamo con i lettori.



C'è anche la 520i «aerodinamica»

DALLO styling particolare, per una clientela d'élite, ne verranno prodotte 500 unità: si chiama 520i «allestimento aerodinamico» e offrirà migliori prestazioni in velocità grazie a un sensibile miglioramento aerodinamico. Il «kit» fornito a lire 1.500.000, comprende spoiler anteriore, minigonne laterali con raccordi ai parafranghi anteriori e posteriori, retrovisore anche sul lato destro azionato

elettivamente. Il tutto è in materiale plastico verniciabile nel colore originale della carrozzeria, spoiler posteriore sul coperchio baule, fregi laterali sulle fiancate con i colori della Motorsport nella parte terminale. Il Cx è migliorato del 5% e la portanza ridotta del 25% anteriormente e del 68% posteriormente. (Nella foto la 520i «allestimento aerodinamico»).



Questi i «numeri» delle nuove Bmw

		518i	M 535i
N. porte		4	4
N. posti		5	5
CARROZZERIA DIMENSIONI E PESI			
Lunghezza/Larghezza	mm	4620/1700	4604/1710
Altezza (vuota)	mm	1415	1397
Passo	mm	2625	2628
Carreggiata anteriore	mm	1430	1430
Carreggiata posteriore	mm	1470	1460
Diametro di volta	m	10,9	10,9
Capacità serbatoio/autonomia	l/km	70/830	70/670
Peso a vuoto	kg	1140	1390
Carico utile	kg	510	510
MOTORE			
Tipo		in linea	in linea
N. cilindri		4	6
Preparazione della miscela		LE-Jetronic	Motronic
Cilindrata	cc	1766	3430
Alesaggio/corsa	mm	89/71	92/86
Compressione/tipo di carburante	:1	9,5/S	10,0/S
Potenza	kW/CV	77/105	160/218
a	giri/min.	5800	5200
Coppia	Nm	145	310
a	giri/min.	4500	4000
PRESTAZIONI			
Rapporto peso-potenza	kg/kW	14,8	8,7
Rapporto peso-coppia	kg/Nm	7,9	4,5
Potenza specifica	kW/l	43,6	46,6
Coppia specifica	Nm/l	82,1	90,4
Accelerazione 0-100 km/h	sec.	12,6	7,2
0-1000 m	sec.	34,0	28,0
in ripresa 80-120 km/h	sec.	14,1	9,8
Velocità massima	km/h	175	230
CONSUMI			
Cambio 4 velocità/automatico			
90 km/h	l/100 km	6,7	7,1
120 km/h		8,7	8,8
Ciclo urbano		9,9	16,0
Media		8,4	10,6
Cambio 5 velocità/5 velocità sportivo*			
90 km/h	l/100 km	6,1	7,3/8,3
120 km/h		8,0	9,0/9,9
Ciclo urbano		9,9	15,0/16,0
Media		8,0	10,4/11,4

* Nelle 535i non è previsto il cambio a 4 velocità mentre nelle 518i non è previsto quello automatico e quello a 5 velocità sportivo.

MOTOR STARS '84

dal capoluogo friulano
per rappresentare l'Alpe-Adria
della motoristica

l'ottava edizione dal 10 al 18 novembre 1984
al quartiere fieristico di Udine esposizioni

Motori accesi e conto alla rovescia iniziato per l'ottava edizione del Motor Stars il consueto appuntamento autunnale con gli appassionati dei «motori».

Spostandosi nella Città di Udine la rassegna ha voluto compiere un salto di qualità ed ampliare la capacità di interesse a tutta l'Alpe-Adria confermandosi quale insostituibile momento di incontro per le centinaia di migliaia di sportivi ed appassionati.

Come sempre sarà rispettata la formula base della rassegna: sport, spettacolo, commercio. Numerosi gli incontri con i campioni dell'automobilismo, del motociclismo e della motonautica; sempre più spettacolari e spericolate le esibizioni degli infernali piloti dell'equipe «Hell-Drivers»; negli stands tutte le case automobilistiche e motociclistiche saranno rappresentate con le ultime novità commerciali e con gli «esemplari» protagonisti della passata stagione agonistica.

Fittissime le presenze e le collaborazioni di Clubs, Associazioni e Scuderie motoristiche, alcune di queste non si limiteranno ad esporre le «macchine» più prestigiose, ma con la presenza di big nazionali in circuiti appositamente allestiti daranno ampie dimostrazioni di capacità e bravura.

Fra le Federazioni sportive che collaborano a questa ottava edizione di Motor Stars ricordiamo la Federazione Italiana Motonautica e la Federazione Italiana Motociclismo che presenteranno il meglio in «uomini» e «macchine» del settore agonistico.

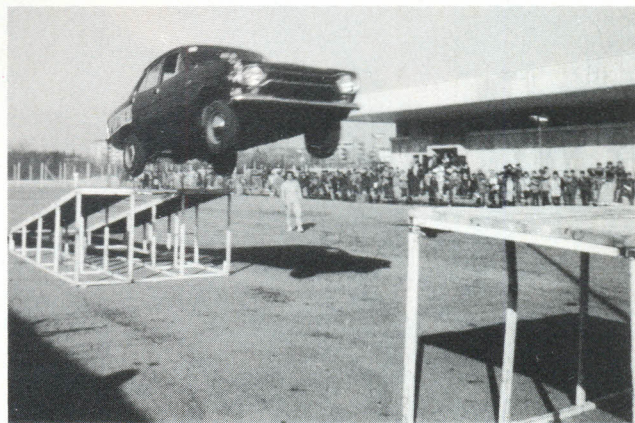
Un particolare rilievo assumerà il settore dedicato all'aeronautica dove con la collaborazione e la presenza dell'I.T. «A. Malignani», dell'Aeronautica Militare, di Aeroclubs e di alcune ditte costruttrici sarà offerta una entusiasmante panoramica di «macchine per volare».

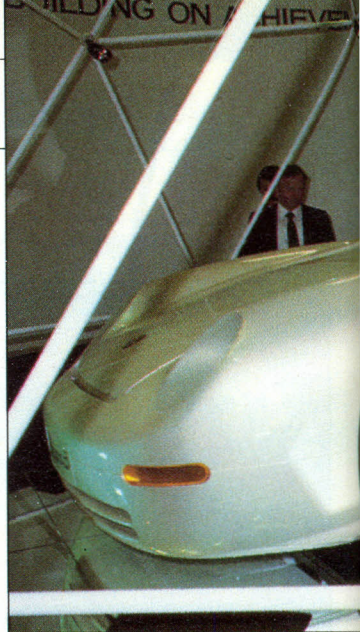
Per rendere più concreto il contatto con il volo, grazie alla collaborazione con la ditta ELIFRIULI, nell'area del quartiere sarà allestito appositamente un eliporto con un elicottero disponibile per portare i visitatori che lo desiderano in un tour aereo della città di Udine.

Motor Stars si propone come sintesi, così accanto alle «macchine dei trecento all'ora» trovano un considerevole spazio anche «vecchie glorie sportive» e «vetuste signore» degli inizi della storia dell'automobile e della motocicletta.

Infine aggiungiamo che un ampio comparto della rassegna sarà dedicato al settore degli accessori, optional e HI-FI per auto con tutte le ultimissime novità.

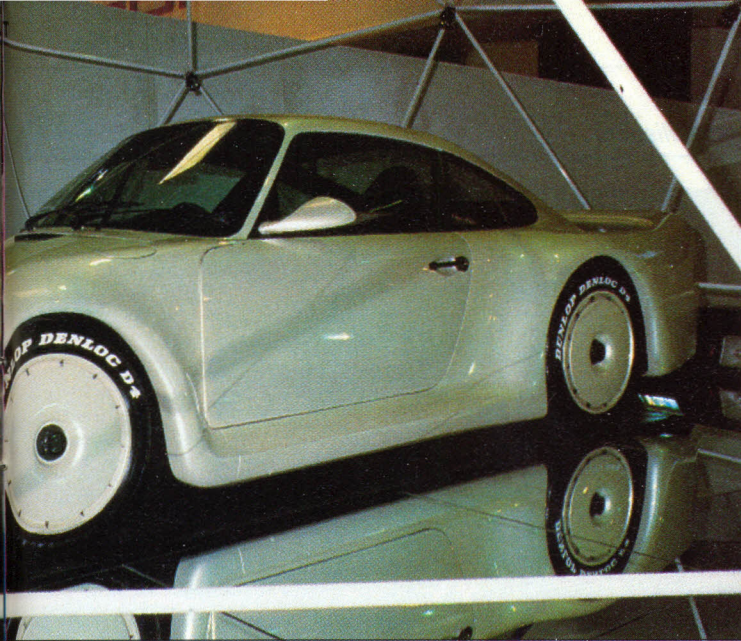
Con queste premesse l'edizione 1984 di Motor Stars si propone come accogliente ed invitante appuntamento per nove giorni di spettacoli esaltanti, novità eccezionali, incontri entusiasmanti nell'affascinante ottica dei motori.





BIRMINGHAM — Frutto di una programmazione decisamente sbagliata il «Motor Show» britannico di Birmingham anche quest'anno ha sofferto la vicinanza di date coi saloni di Parigi e di Torino. Così una mostra che doveva essere dedicata all'atto «commerciale» si è risolta in una esposizione di modelli già conosciuti dalla grande massa del pubblico, oppure di vetture già in produzione ma modificate leggermente nello styling. Le grandi case erano presenti e tra queste anche le italiane, che in Gran Bretagna giocano una fetta importante del loro mercato europeo. La Fiat, quest'anno ha avuto una buona annata ma a Birmingham ha esposto modelli già conosciuti cosiccome l'Alfa Romeo. La casa di Arese non ha vissuto una stagione felice nel Regno Unito. La nuova 33 non è riuscita a sostituire nel cuore della gente anglosassone la vecchia Alfasud, e questo è un fatto decisamente anomalo, visto il crescente successo di vendita che la 33 sta avendo sul nostro mercato. Così in Alfa ora si punta molto all'introduzione nel paese di Sua Maestà della Arna, la quale è stata accolta con molto favore dai vari concessionari. Altra marca che nel 1984 è stata in crisi è la Lancia. Si spiega così il grande spiegamento di forze lanciate a Birmingham. Lo stand della ditta torinese era di gran lunga il più grande di tutti, forse sproporzionato a quello che realmente la Lancar, la concessionaria inglese Lancia, vende sul mercato. Presenti erano anche i costruttori giapponesi, che hanno esposto tra le altre le nuove Toyota, mentre molto successo hanno avuto la nuova Vauxhall, l'Opel Kadett locale, o una versione decapottabile della Corsa prodotta dal preparatore Irmsher. La Porsche ha presentato uno studio avanzato della sua nuova gr.B.

È **INDUBBIO** però che a fare la parte del leone siano state come tutti gli anni le realizzazioni dei piccoli costruttori locali, una fauna artigia-



Le date hanno penalizzato il Motor Show di Birmingham

Salone d'attesa

Aspettando Torino, le grandi Case reduci da Parigi hanno snobbato l'appuntamento britannico. Così sono stati i piccoli costruttori locali, come Marcos e Tvr, a presentare novità. Tra le auto più interessanti un'Aston Martin da 240 milioni e una nuova Lotus

di David Hodges

nale che in Gran Bretagna riesce a sopravvivere grazie alla grande passione per il «genere» degli inglesi. Tra gli esemplari più interessanti è stata esposta la Panther Solo, un prototipo del quale verranno costruiti 50 esemplari «pilota» prima di iniziare la produzione vera e propria. Si tratta di una vettura dalle caratteristiche avanzate progettata nientemeno che da Len Bailey, il noto ingegnere che realizzò la Mirage per i campionati mondiali marche degli anni 70 e recentemente la Nimrod-Aston Martin. Il telaio è monoscocca mentre il motore è il «piccolo» Ford 1600 cc della Escort Xr 3 ad iniezione. Naturalmente è prevista l'utilizzazione anche del nuovo propulsore turbo che verrà presentato al salone di Torino. La Lotus, oltre al restyling della gamma Esprit, ora dotata di nuove sospensioni e impianto elettrico diverso, ha mostrato al pubblico di Birmingham uno studio avanzato, che forse verrà messo in commercio fra 5 anni. Si chiama Eminence e adotta un motore ad otto cilindri a doppio turbocompressore che sviluppa 580cv. La trazione è a quattro ruote motrici a selezione elettronica. L'Eminence è dotata di dispositivi di sicurezza elettronici e di un radar per la guida e l'orientamento. Una favola, insomma, che ha comunque basi concrete per essere messa in commercio. Sempre sul fronte Lotus è da rilevare che il famoso stemma disegnato da Colin

Chapman è stato sostituito da uno di nuovo disegno, con poca gioia degli appassionati della marca.

UN CONTEMPORANEO di Chapman, John Marsh è riapparso con la sua Casa Marcos, una delle più gloriose tra le piccole costruttrici inglesi. La nuova Marcos è simile a quella di 10 anni fa, quando la produzione fu interrotta per motivi economici. I motori usati sono Ford da 1,5 a 3 litri 6 cilindri. Nella vettura più grossa della gamma è invece presente il Rover V8 3500 della Vitesse. Sempre questo motore è montato sulla Tvr, di proprietà del pilota turismo Andy Rouse. Il propulsore è comunque parecchio elaborato. Usa pistoni Cosworth, sono cambiati alesaggio e corsa ed ora la cilindrata dell'otto cilindri è stata portata dalla Tvr a 3905cc per una potenza di 275cv a 5500 giri. La

velocità di punta sfiora i 250 kmh. I pezzi «forti» di Birmingham erano però altri, come l'Aston Martin Lagonda preparata dalla Tickford. La vettura ha ora un'estetica differente, in quanto il tetto è stato alzato di 5 cm e la lunghezza aumentata di 25. Le finiture sono sontuose. Questa Lagonda ha comunque un handicap: costa, Iva esclusa, non

meno di 240 milioni di lire italiane. Ci si domanda a questo punto chi potrà acquistarla anche in considerazione del fatto che la Lagonda, pur essendo stata accolta bene dal pubblico, ha riscosso meno successo della nuova Ferrari Testa Rossa, che ha fatto la sua prima apparizione inglese proprio nel «Motor Show» di Birmingham. □

Alcune immagini del Salone di Birmingham. A sinistra, James Hunt non ha smentito la propria fama di play boy. Al centro, una prefigurazione del gr. B Porsche esposta al Motor Show. A destra, l'Opel Corsa vista da Irmsher. Sotto, la nuova Toyota presentata al salone (FotoTownshend)





La Peugeot rinnova la gamma 305 con un occhio al nostro mercato

L'Italia nel mirino

Tre i nuovi modelli presentati dalla Casa francese: la versione S5 di 1600 cc è stata studiata espressamente per la nostra piazza e ha rifiniture più eleganti e prestazioni migliori

MILANO — Le nuove 305 della Peugeot si collocano in un segmento del mercato chiamato «C», che nel 1983 ha piazzato in Italia 179.000 vetture ma che chiuderà il 1984 con un incremento del 14% e arriverà alle 220.000 unità grazie soprattutto al successo della Fiat Regata. La 305 ha sette anni (è nata nel 1977), ha raggiunto quota 1.200.000 vetture prodotte e vendute, 90.000 delle quali in Italia e di queste ultime il 63% diesel. Tre i modelli presentati e di prossima commercializzazione italiana: la 305 S 5 1600 studiata proprio per il nostro mercato, la 305 1600 automatica con cambio a quattro rapporti nelle due versioni berlina e familiare e la sportiva 305 GTX 1900 berlina e station wagon.

La 305 S5 è stata studiata espressamente per soddisfare le esigenze del nostro mercato per un cliente cioè che non si accontenta. È tutta «più»: più brillante, più rifinita, più equipaggiata.

La S5 sarà poi commercializzata anche negli altri paesi europei. Il motore è quello della GT di 1580 cc. con 94 cavalli DIN a 6000 giri e coppia di 14 kgm/3250 giri. Carburatore doppio corpo e cambio a cinque rapporti, la S5 offre prestazioni considerevoli che vanno dai 170 orari come velocità massima ai 17"8 sul chilometro da fermo e da 0 a 100 kmh in 11"6. Consumi ridotti. Si distingue dalla 305 standard per una serie di elementi e di accorgimenti aggiunti. Strumentazione più completa, fari allo jodio, lunotto termi-

co, cinture di sicurezza a riavvolgimento automatico, spoiler posteriore, modanature laterali, poggiatesta anteriori, sedili rivestiti in panno.

La 305 AUTOMATICA è ancora dotata dello stesso motore 1580 da 94 cavalli in versione sia berlina che s.w.. Interessante il nuovo cambio automatico ZF a quattro rapporti con quarta meccanica su cui è possibile scaricare tutta la potenza del motore e che costituisce così una vera e propria presa diretta. Già la terza marcia è al 60% meccanica, quindi solamente in parte idraulica. Il consumo di carburante fatto registrare da questo tipo di cambio automatico, è sempre superiore al rispettivo cambio meccanico ma è

molto più ridotto rispetto a un cambio automatico a tre rapporti. La 305 automatica inoltre dispone di un equipaggiamento di lusso: servosterzo di serie; pneumatici 155 SR 14; disponibilità della chiusura centralizzata delle portiere; vetri atermici; tetto apribile elettrico; cerchi in lega. 165 kmh di velocità massima, 36"8 il tempo sul chilometro, 15"2 da 0 a 100 kmh: queste le prestazioni della berlina che di pochissimi decimi sono inferiori a quelle della station wagon.

INFINE LA NUOVA 305 GTX sportiveggiante, di 1905 cc. sia in versione berlina che station wagon. Undici cavalli in più della 1580 cc. non sono certa-

mente tanti, ma si deve puntare sulla coppia elevata e a bassi regimi. 105 i CV/DIN a 5600 giri e coppia appunto di 16,5 kgm a 3000 giri, che in buona parte è ottenuta già dai 2300 ai 2600 giri. Quindi vettura dall'ottima accelerazione: da 0 a 100 kmh in 10"8, chilometro in 32"5, 400 metri in 17"5. L'assetto deve essere adeguato alle prestazioni: le sospensioni anteriori sono del tipo Mc Person, con assetto ribassato di 8 mm. e pneumatici larghi 185/60HR 14.

Pure in questo caso, come per l'automatizzata, le prestazioni della break sono lievemente inferiori a quelle della berlina ma di pochissimo. Cambio a cinque rapporti, servofreno e servosterzo. Sedili avvolgenti rivestiti in velluto, volante di diametro ridotto, quadrante derivato dalla 205 GTI a sei strumenti. Il consumo a 120 kmh per esempio, è di 7,6 litri per cento chilometri, quindi basso. Con questi tre modelli, che poi in realtà sono cinque considerando anche le due station wagon, la 305 dispone ora complessivamente di una gamma che va dalle 1300 al 1600, ai 1800 e 1900 diesel, alla 1900 benzina; addirittura quattordici versioni che possono veramente porre il futuro acquirente in un serio imbarazzo di scelta (c. m.)



Nell'altra pagina la 305 GTX in versione Station Wagon. Qui sopra, la 305GTX berlina in «piega» e, a sinistra, gli interni della stessa vettura che con la sua motorizzazione di 1905 cc. si pone ai vertici della gamma. In sette anni dalla sua prima apparizione, la 305 è stata prodotta in 14 versioni, tra le quali dieci a benzina e quattro a diesel

A confronto le quattordici versioni della 305

MODELLI	N. CILINDRI	CILINDRATA	POTENZA MAX CV DIN/GIRI MINUTO	POTENZA MAX KW (ISO)	RAPPORTI DI VELOCITÀ	POSIZIONE MOTORE	TRAZIONE	N. POSTI	LUNGHEZZA metri	LARGHEZZA metri	PESO KG A VUOTO	VELOCITÀ MAX KM/h	CONSUMO Lx100 KM NORME CEE 80/1268			PESO RIMORCHIABILE KG	CV FISCALI	
													90 KM/h	120 KM/h	URBANO			
305 GL	•	4	1290	65/6000	47	4	A	A	5	4,260	1,630	930	152	6,4	8,7	9,2	1000	15
305 GR	•	4	1290	65/6000	47	4	A	A	5	4,260	1,636	930	152	6,4	8,7	9,2	1000	15
305 GT	•	4	1580	94/6000	68	5	A	A	5	4,260	1,636	1030	170	5,4	7,1	8,9	1000	17
305 aut.	•	4	1580	94/6000	68	4/aut.	A	A	5	4,260	1,636	1030	165	6,0	7,8	8,9	1000	17
305 S5	•	4	1580	94/6000	68	5	A	A	5	4,260	1,636	1030	170	5,4	7,1	8,9	1000	17
305 GTX	•	4	1905	105/5600	76	5	A	A	5	4,260	1,636	1030	182	5,8	7,6	9,2	1000	19
305 GLD	•	4	1769	60/4600	43,5	5	A	A	5	4,260	1,630	1075	150	4,6	6,5	6,3	1000	18
305 GRD	•	4	1905	65/4600	47	5	A	A	5	4,260	1,636	1075	152	4,6	6,4	6,8	1000	19
305 SW GL	••	4	1472	74/5500	53	4	A	A	5	4,283	1,630	970	158	5,8	7,7	8,0	1000	16
305 SW GT	••	4	1580	94/6000	68	5	A	A	5	4,283	1,636	1025	170	5,6	7,4	8,9	1000	17
305 SW aut.	••	4	1580	94/6000	68	4/aut.	A	A	5	4,283	1,636	1025	165	6,1	8,2	8,9	1000	17
305 SW GTX	••	4	1905	105/5600	76	5	A	A	5	4,283	1,636	1025	182	6,0	8,1	9,2	1000	19
305 SW GLD	••	4	1769	60/4600	43,5	5	A	A	5	4,283	1,630	1100	152	4,6	6,5	6,3	1000	18
305 SW GRD	••	4	1905	65/4600	47	5	A	A	5	4,283	1,636	1100	152	4,8	6,8	6,8	1000	19

**AUTO
SPRI
NT****3. RAID
ACI****motor
show**Club
Méditerranée

Il Club è bello... vinci ai punti tanti viaggi OK!!

L'AUTOMOBILE Club d'Italia, l'Automobile Club Bologna e la Promotor srl, in collaborazione con Autosprint, organizzano il «3. Raid ACI Motor Show». Per parteciparvi i concorrenti, una volta perfezionata l'iscrizione, dovranno leggere il questionario che verrà pubblicato su Autosprint, a partire dal n. 45 e fino al n. 49 del 1984. Ogni settimana saranno proposti alcuni quesiti che impegneranno i partecipanti nella ricerca di materiale e/o relative fotografie e fotocopie. Il materiale raccolto darà diritto a un punteggio che sarà proporzionale all'anzianità del reperto stesso. Al termine di queste

prime prove preliminari, scatterà la seconda fase del gioco, le cui modalità di attuazione sono riportate nell'estratto del regolamento pubblicato in questa pagina. La finale si disputerà a Bologna il 16 dicembre e avrà in palio premi fantastici, fra cui vacanze in Malesia, alle Mauritius, nei Caraibi, in Senegal e..., con il Club Méditerranée.

Per le iscrizioni e ulteriori informazioni, sono a disposizione l'Automobile Club Bologna - via Marzabotto 2, tel. 051/381478 e 389908 - e tutte le sedi provinciali dell'Automobile Club.

ESTRATTO DEL REGOLAMENTO

PARTECIPANTI: Possono partecipare alla manifestazione tutti coloro che sono in possesso di regolare patente di guida.

Iscrizioni: Le domande di iscrizione redatte sugli appositi moduli possono essere presentate, a partire dal 6 novembre 1984, presso gli uffici provinciali dell'Automobile Club o, direttamente, presso l'Automobile Club Bologna, via Marzabotto 2, 40133 Bologna, entro il 7 dicembre 1984. La quota di iscrizione è di L. 12.000 per i soci dell'Automobile Club d'Italia o del Club Autosprint e di L. 16.000 per i non soci, e comprende un biglietto di ingresso al Motor Show e un simpatico omaggio personalizzato.

Svolgimento della manifestazione: La manifestazione si articola in tre diversi stadi che prevedono rispettivamente: **PRIMA FASE** - Una serie di prove preliminari che saranno proposte sui numeri 45-46-47-48 e 49 di Autosprint e i cui risultati dovranno essere comprovati mediante fotografia e/o fotocopia da consegnare nella giornata di arrivo al Motor Show, al termine della marcia di trasferimento. **SECONDA FASE** - Una marcia di trasferimento al Motor Show da compiersi una sola volta, a media oraria prestabilita e

tenuta segreta ai concorrenti, in uno dei giorni compresi fra l'8 e il 14 dicembre. In quella stessa giornata i concorrenti dovranno ascoltare i notiziari radiofonici di Onda Verde e recarsi presso lo stand dell'Automobile Club Bologna al Motor Show per ritirare l'apposito questionario contenente una serie di quiz da risolvere entro le ore 18. **TERZA FASE** - Una prova finale che si terrà il 16 dicembre 1984, alla quale saranno ammessi i primi due classificati di ciascun giorno ferialo e i primi tre nei giorni festivi.

Punteggi: Verranno attribuiti i seguenti punteggi e penalizzazioni: da 1 a 80 punti per ognuno dei 10 quiz proposti nella prima fase. Punti 1 di penalità per ogni minuto di differenza in più o in meno sul tempo del «percorso tipo» della marcia di trasferimento e per ritardato controllo. Da 100 a 200 punti per la soluzione di ogni quiz proposto nella seconda fase.

Premi: Ai primi 16 classificati verranno assegnati i seguenti premi: dal 1. al 6. viaggi-soggiorni presso i villaggi del Club Méditerranée di tutto il mondo; 7. e 8. biglietti aerei; dal 9. al 14. autoradio; dal 15. al 16. accessori per auto. Sono inoltre previsti altri premi nelle singole giornate di gara.

① Ricercare e fotografare la targa posteriore di una autovettura col numero di immatricolazione più basso.

② Presentare una fotografia, in cui si possa individuare la data, o il ritaglio di giornale (o fotocopia) con data, raffigurante uno degli automezzi usati dal servizio corse della Scuderia Ferrari, dal 1929 al 1984. Il punteggio sarà proporzionale all'anzianità.

③ Presentare una tessera dell'Automobil Club d'Italia (denominato fino al 1945 Reale Automobile Club d'Italia - RACI). Il punteggio sarà proporzionale all'anzianità.

④

⑤

⑥

⑦

⑧

⑨

⑩



Nei prossimi numeri di AS pubblicheremo i restanti quesiti.

**AgipPetroli****PHILIPS****bsgsp**

BANCO S. GEMINIANO e S. PROSPERO

ACI
leasing**PIRELLI**

CIRCUIT PAUL RICARD FINALES RENAULT



Il «film» delle finali Renault al Ricard

Brand, decimo uomo

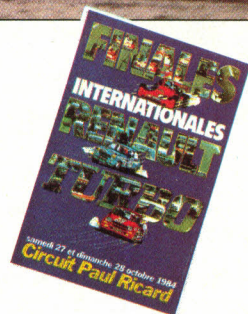
Il milanese ha vinto il decennale della Coppa precedendo Passeri e Tosolini. L'anno prossimo in Coppa Italia saranno in gara le nuove «Super cinque»

Marco Brand è l'uomo del decennale della Coppa R5 Italia. Ha vinto, senza ombra di discussioni, il titolo 1984 confermando anche nella gara conclusiva del Paul Ricard (sotto Brand in azione davanti a Passeri e Tosolini) il proprio stato di grazia. Così col podio formato da Brand, Passeri e Tosolini,

arrivati nell'ordine in classifica generale la grande avventura della 5 Alpine turbo nella Coppa si è conclusa definitivamente. Se il successo di Brand è stato chiaro e netto, quello di Jan Lammers nella Coppa Europa 5 turbo non è stato ancora certo. L'olandese, pur vincendo la finale del Paul Ricard, ha ancora un conto in sospeso con la

giustizia sportiva. Stando alla situazione attuale l'ex pilota di F. 1 è fuori dal gioco della vittoria finale perché l'esclusione dalla gara di Brands Hatch, dovuta ad irregolarità tecniche, lo costringe a rinunciare ai punteggi acquisiti sul campo. Se anche il tribunale d'appello dovesse confermarli la squalifica

a vincere sarebbe Michael Bleekemolen un altro olandese volante, che al Ricard si è ritirato ma ha approfittato lo stesso della sfortunata prova di Gouhier (dietro a lui nella foto in alto a destra), che ormai non ha più possibilità di vincere il titolo continentale. □



Una visita al Centro Ricerche Firestone Collaudando s' impara

I test sulla gomma sono alla base del successo del prodotto di serie. Nonostante l'introduzione dell'elettronica nessuno può sostituire l'opera quotidiana dei collaudatori. Un centro all'avanguardia nel mondo

INVENTARE un nuovo pneumatico non è una cosa tanto facile. Il pneumatico, nero, tondo, uguale a tanti altri, nasconde nelle sue tele, nella sua carcassa, nel disegno del suo battistrada o nell'impersonale impasto della sua gomma, un faticoso lavoro di ricerca ingegneristica, un paziente impegno di valutazione alchimistica di tutte le sue componenti da ottimizzare per ottenere il prodotto desiderato. Non è un lavoro da bacchetta magica anche se questa ci può essere ricordata vagamente dalla magica penna del Cadam, uno dei due computer dell'Idc che modificano forme e curve visualizzando sul videoterminale i cambiamenti o le diverse soluzioni. La natura stessa dei principali componenti, plastica e gomma, ne fanno uno dei più difficili impegni di ingegneria applicata. E, prima della definitiva approvazione, una importanza capitale la svolge il lavoro di test e di collaudi che, probabilmente, non potranno mai essere sostituiti da simulazioni elettroniche. Val la pena di fare una veloce visita là dove nasce un pneumatico, dalla sua progettazione alla sua definitiva approvazione.

IL PRIMO ATTO nella creazione di un pneumatico consiste nel decidere il dosaggio delle sue caratteristiche. Queste caratteristiche comprendono il seguente menù:

percorrenza chilometrica - tenuta sul bagnato - aquaplaning - rumorosità - comfort - manovrabilità - alta velocità - durevolezza della carcassa (affidabilità) - resistenza al rotolamento (consumo).

Ognuna di queste caratteristiche è intimamente collegata alle altre e, nella maggior parte dei casi, migliorarne una può significare peggiorarne in misura determinante un'altra o un gruppo di esse.

PROGETTAZIONE carcassa e

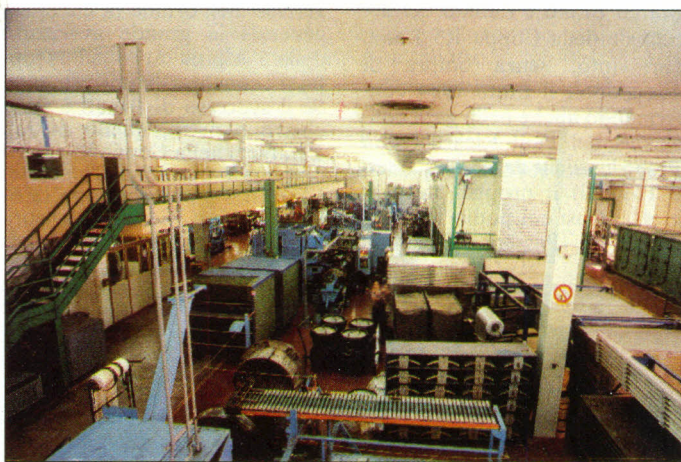
disegno battistrada. Alla fase di progettazione partecipa un gruppo di tecnici con l'ausilio di un calcolatore elettronico, il Cadam, che permette con l'ausilio di una penna magnetica addirittura di disegnare le modifiche ai disegni sia del battistrada che della carcassa. Ci sono due gruppi di tecnici distinti che si occupano di questi due «argomenti». Questo metodo di lavoro grazie a schemi («modelli») già memorizzati dopo essere



stati oggetto di studio e sperimentazione permette, soprattutto per quel che riguarda la carcassa, di operare una scelta su come essa dovrà essere costruita, una volta definita la «personalità» del pneumatico (menù). Probabilmente un giorno, la simulazione col computer eliminerà buona parte delle prove indoor, le speciali prove di laboratorio che si fanno all'Idc per verificare la robustezza nel tempo sotto determinate sollecitazioni e alcune prove stradali con grande risparmio di materiale e di tempo. L'impostazione del progetto, annullando i

10.000 chilometri di distanza, può essere discusso in tempo reale su una speciale lavagna tramite la Teleconferenza, con i colleghi del Centro di ricerca di Akron permettendo di sintetizzare le due esperienze per tutti i prodotti Firestone. In termini di tempo per concretizzare un pneumatico dalla sua progettazione allo stampo prototipo vengono impiegate 5 settimane contro i 5 mesi di una volta.

REPARTO CHIMICO. Con-



temporaneamente alla definizione della carcassa e del disegno i chimici scelgono il tipo di materiale «tessile» che dovrà essere usato e l'impasto della gomma (compound) che dovrà legare tutti questi elementi. La funzione di questo reparto è importante perché deve tenere conto anche della facilità con cui un elemento, ad esempio il rayon, è più reperibile sul mercato europeo anziché su quello dell'America del Sud. Uno stesso pneumatico dunque può avere le stesse caratteristiche di qualità anche se utilizza componenti diverse.

WORKSHOP. A questo punto nello stabilimento pilota vengono costruiti i prototipi del pneumatico che viene confezionato amalgamando le strisce di gomma animate con i fili metallici o tessuti preventivamente assemblati nelle calandre con quelle provenienti dagli estrusori. Il pneumatico prende la forma di una grossa gomma slick. Verrà poi portato alla vulcanizzazione, attuata tramite gli stampi, creati da un apposito reparto di ingegneria meccanica, il Pede (Process equipment design engineering). Nel caso dei primi prototipi il pneumatico slick viene intagliato a mano da un tecnico.

COLLAUDI E PROVE. Il pneumatico così confezionato

Nel prossimo numero un concorso che permetterà ai lettori di Autosprint di trascorrere una giornata da collaudatore.



Parla Juan Carlos Pettinau, presidente del Centro

«Una battaglia a colpi di qualità»

A FAR GLI onori di casa ai nostri lettori selezionati per trascorrere le due giornate da collaudatore, vi sarà anche il padrone di casa, il presidente della Idc, il Centro ricerche internazionali, Juan Carlos Pettinau. A lui abbiamo chiesto informazioni sul Centro di Castel Romano.

— Mr. Pettinau, quali sono le funzioni che svolge l'Idc nell'ambito della Firestone International?

«Il nostro compito è quello di sviluppare i pneumatici per tutti i mercati del mondo. Pneumatici che siano "competitivi" in ogni paese, qualunque siano i concorrenti e le caratteristiche del prodotto che essi vendono. Oltre a impostare, progettare e provare i nuovi pneumatici vengono studiate e collaudate anche le diverse soluzioni che non alterandone le performance, ne permettono la costruzione con le componenti e i materiali più economici e reperibili in ogni paese dove sono installate le nostre fabbriche di produzione. Tutti i pneu-

matici sono neri con un buco al centro, ma cosa vi sia dentro e a monte della comparsa di uno di essi sul mercato è poco conosciuto. In realtà è un lavoro di ricerca e di sviluppo molto complesso e difficile. L'Idc è il centro di ricerca mondiale per lo sviluppo dei pneumatici, è qui che è nato per esempio il Firestone S 211 per autovetture o il Wat 2000 per camion».

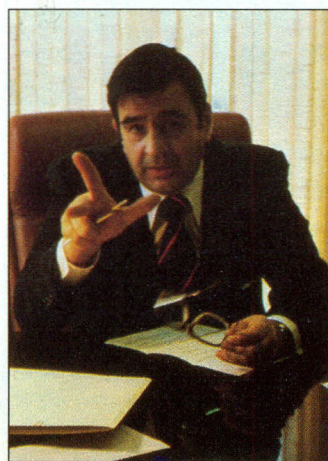
— All'Idc vi sarebbe di tutto dunque per poter costruire anche gomme da competizione. È possibile che la Firestone ritorni alle corse di F. 1? «In Usa la Firestone ha continuato a fabbricare pneumatici per le corse che vengono usate nelle stock-car e sui dragster, molto popolari in quel paese. Ma questo è un business perché le gomme vengono vendute ai piloti. La F. 1, a nostro parere, non giustifica il gravoso costo economico e l'impegno di uomini e di forze. Dal punto di vista pubblicitario è troppo costoso per il ritorno che dà. Dal punto di vista tecnico e tecnologico si possono fare ottime gomme per autovetture curando ricerca e sviluppo senza il bisogno di fare la F. 1. La Firestone ha fatto la F. 1 vincendo mondiali. Poi nel 1972 ha smesso e molti ingegneri che si occupavano di corse adesso stanno all'Idc».

— Qual'è la filosofia Firestone allora?

«Noi abbiamo impostato il nostro lavoro sulla qualità del servizio al cliente e sulla qualità del prodotto. Siamo la terza società mondiale con un fatturato di 3.800 milioni di dollari e deteniamo l'11% del mercato europeo. Siamo una grande società dunque e non miriamo a vendere a qualsiasi costo delle gomme in più. I nostri clienti più esigenti sono le case automobilistiche alle quali forniamo il primo equipaggiamento per le loro vetture. Le case automobilistiche sono molto rigide nella scelta di queste gomme perché sono determinanti nel far gradire le loro autovetture all'automobilista che le compra. Inoltre con l'introduzione del radiale e la sua evoluzione la percorrenza chilometrica di cinquantamila chilometri è diventato un traguardo possibile e questo significa che spesso il primo equipaggiamento è anche l'unico che l'utente proverà sulla sua vettura prima di cambiarla per acquistare una macchina nuova. Con la evoluzione della gomma il mercato ha avuto una profonda modifica, mentre prima gli acquirenti privati erano da quattro a otto volte di più delle case automobilistiche adesso questo rapporto è pari. È conseguenziale dunque che la filosofia Firestone sia impostata sulla qualità del prodotto e del servizio».



Sopra, una veduta aerea del centro ricerche Firestone a Castel Romano. Su questa pista vengono svolte parecchie prove. A sinistra, uno dei test più duri per una gomma è quello di distruzione. Al centro, una veduta interna dell'azienda, nata nel 1973. A fianco, un tavolo d'insegnamento con un video terminale. A destra, il presidente del centro Pettinau



subisce ogni forma di tortura e di collaudo, da quelli indoor nei laboratori a quelli sulle piste del centro (Vallelunga, Nardò) per poi passare ai collaudi su strada. Di ogni modello, paragonato anche a quelli della concorrenza più diretta, verrà redatto un rapporto che verrà discusso dai progettisti e, se necessario, il prodotto sarà modificato o abbandonato. Il pneumatico che supera questa interminabile serie di collaudi verrà approvato, omologato e utilizzato per il commercial testing, una lunga prova su flotte di vetture quali i taxi o i camion di una impresa di trasporti per essere definitivamente ammesso all'ultimo esame dei dati sperimentali raccolti.

(g.d.)

L'università della gomma

NEI PRIMI anni '60 una sezione del Centro Sviluppo degli Stati Uniti viene distaccata in Europa e nel 1966 viene fondata a Brentford la Firestone Europa. Contemporaneamente a Bari viene istituita una flotta di veicoli per le prove delle gomme. Ma la Firestone International stabilisce di fare di Roma il quartier generale per la ricerca, sotto il controllo diretto della casa madre americana. È così che il Centro Ricerche Internazionale inizia ad operare con uffici in affitto dal 1968. Già dal 1973 però è operante il Centro di Castel Romano: è costruito su 320 ettari e comprende, oltre agli uffici e ai laboratori di controllo e di ricerca, anche uno stabilimento pilota per la produzione dei prototipi delle gomme, i laboratori dove vengono effettuate le prove indoor e la pista prove (quella che verrà utilizzata nella prima giornata dai vincitori del nostro concorso). Su questa pista divisa in diverse sezioni a seconda delle caratteristiche del tracciato e dell'asfalto, vengono effettuate le prove di rumorosità, di guida sul bagnato, di trazione, di confort con la flotta di autovetture di proprietà del centro. Altre prove più approfondite vengono effettuate anche a Vallelunga, a Nardò per i test di alta velocità e in collaborazione con la università di Karlsruhe per gli studi di aquaplaning, mentre particolari test di durata, una volta che la gomma è stata deliberata, vengono effettuati su flotte di vetture o di camion (ad esempio i taxi o i camion di una società di trasporti) in tutte le parti del mondo.



Con grinta verso L'Alpe Adria

LA FOTO che vi inviamo è stata scattata durante il Rally Tre Laghi, disputato nel luglio scorso, e ritrae l'Opel degli attuali leader dell'Alpe Adria Cup, Colombi e Mattanza. Si vede chiaramente che con grinta questo equipaggio cerca di conquistare il titolo nel campionato.

Maurizio Luteriani ed Ermanno Folubba - Salò (Brescia)



Foto spettacolare da un fedelissimo

SONO UN VOSTRO fedele lettore da oltre 12 anni e sarei felice di vedere pubblicata questa immagine spettacolare scattata a Pau durante la gara di F. Renault, in cui si vede il pilota Jean Luc Zajfert volare in mezzo al gruppo.

Vincente Joan Camps - Barcellona (Spagna)

QUAL È la foto più valida fra quelle pubblicate questa settimana nella rubrica «il vostro clic»? Difficile dare un giudizio, anche se come spettacolarità quella su Blomqvist non teme confronti, dal punto di vista fotografico è più riuscita quella relativa ai protagonisti dell'Alpe Adria Cup e quella che ci è pervenuta dal nostro fedelissimo lettore spagnolo. Non sono comunque da meno le restanti due immagini che pubblichiamo in questa «puntata» della rubrica e le altre che ci sono giunte in queste settimane, a cui cercheremo di dedicare il meritato spazio.

IL VOSTRO CLIC

Blomqvist curva così

ECCO COME Blomqvist ha affrontato l'ultimo Rally di Sanremo! Per la cronaca l'immagine è stata scattata durante la PS n.10 Anqua e il pilota dell'Audi è riuscito a superare indenne la curva nonostante la difficile situazione in cui si era venuto a trovare.

Claudio Novelli - Campoligure (Genova)



Dov'è finita la ruota?

IN QUESTA immagine si vede la Citroën Visa di Thomas-Coyret al termine della PS 15 di Montalcino dell'ultimo Rally di Sanremo. A giudicare dal comportamento dei piloti, sembravano quasi alla ricerca della ruota posteriore persa prima.

Fabio Del Vecchio - Roma
Ermanno Basso - Sestri Ponente (Genova)



Loubet fa il bis

IN QUESTO MODO il pilota francese Loubet ha concluso il 26. Rally di Sanremo, nel corso della PS 14 di Murlo. Proprio nell'ultimo «Montecarlo» il pilota transalpino terminò la gara nello stesso modo e con danni simili alla vettura, come pubblicato, in una fotografia sulla gara. In questa occasione solo un miracolo ha impedito che l'uscita di strada si trasformasse in tragedia, dato che una cinquantina di persone si trovavano quasi nel punto dove il francese ha capottato.

Stefano Rinaldi - Galluzzo (Firenze)

In ricordo di un amico

VI SCRIVO per parlarvi dell'incidente occorso al Mugello durante la gara dell'Euroturismo in cui ha perso la vita Marzio Magherini, per me innanzitutto un caro amico. Questa perdita lascerà un segno fra tutti gli appassionati ma soprattutto ai tanti che al Mugello gli sono sempre stati vicini. Non voglio parlare della dinamica dell'incidente o delle polemiche che sono seguite e delle altre che seguiranno: processi, prove e testimonianze riusciranno forse a ricostruire l'accaduto ma a me personalmente interessa fino a un certo punto. Conoscevo Marzio da otto anni, da quando iniziai a fare il commissario di percorso al Mugello e lui c'era già, e so quanto fosse scrupoloso, oramai esperto e certo mai azzardato nelle sue scelte, se non c'era la necessità. Il resto non conta, so solo che ho perso un grande amico, un secondo padre, il padre un po' di tutti i commissari del Mugello. Non ci credo ancora e non so se lasciare tutto o se continuare, almeno per cercare di migliorare quelle mancanze e quei disservizi che ci hanno portato oggi a sbattere la testa contro una brutta realtà che mai ci saremmo sognati di conoscere. Dentro di me rimarranno i bei ricordi di momenti allegri, passati insieme nei prati fangosi di Zeltweg, nelle tribune di Monza, nei sabato mattina al Mugello prima delle prove ufficiali, nelle serate alla scuderia Giglio Corse e in quelle a casa sua, con gli amici e soprattutto con i suoi «avversari», perché avversari di Niki Lauda, di cui era sfegatato tifoso. Lo aveva conosciuto di persona al Mugello, ai tempi della Ferrari, quando con Clay Regazzoni venne a fare delle prove, e teneva a casa sua una foto che lo ritraeva assieme a Niki, anche se in lui non c'è mai stato fanatismo per queste cose. Il destino ha voluto che sia morto un'ora prima della terza vittoria iridata di Lauda e, ancora, il destino ha voluto che fossero entrambi in prima pagina sul quotidiano fiorentino «La Nazione», purtroppo per motivi tanto lontani e diversi fra loro. Forse sembrerà stupido, ma vi sarei grato se faceste gli auguri a Niki da parte sua. Vorrei poi chiedervi un favore: fate che questa non sia stata una morte inutile per questo nostro settore di operatori appassionati all'ombra dei piloti. Parlate un po' di più del nostro servizio e dei rischi che corriamo, fate capire ai piloti che le bandiere gialle non sono lì per bellezza o chissà per quale altro strano motivo. Vi dico questo perché state certi che nei tre giri in cui sono rimasto in pista per togliere l'olio lasciato dalla Bmw di Palma, non mi è parso proprio che nessuno abbia rallentato. E comunque non è passando da 200 a 180 km/h che si può parlare di rallentamento. Come si è visto, la morte è sempre lì, in agguato, e come me e Marzio c'erano almeno altre dieci persone in pista, per non fare rischiare chi, invece, ha voluto rischiare in quel momento, per niente. Silvio Melandri - Firenze

È una lettera bellissima, che rappresenta il miglior ricordo di Marzio Magherini e che ci fa conoscere un po' meglio quegli «oscuri» personaggi, talvolta criticati dai piloti e dal pubblico per le loro decisioni, ma che costituiscono un elemento vitale delle competizioni automobilistiche. Oltre all'immagine di Magherini commissario e

appassionato, emerge però da questa lettera il problema della scarsa attenzione spesso dedicata dai piloti alle bandiere di segnalazione di pericolo. Si farebbe presto ora a fare una breve «ramanzina» ai conduttori, invitandoli a rallentare di fronte alle bandiere gialle, ma tutti sanno che queste parole suonerebbero a vuoto nelle orecchie di un pilota impegnato a difendere in gara la sua posizione. Altrettanto poco valgono le raccomandazioni del direttore di corsa durante il briefing. Per molti piloti durante la corsa c'è solo l'avversario da superare e le bandiere gialle che vietano il sorpasso rappresentano soltanto un ostacolo, oppure un modo per «furbeggiare» e guadagnare qualche metro a chi effettivamente ha rallentato. In questi casi non rimane che adottare la massima severità e penalizzare o squalificare chi, di fronte a situazioni di effettivo pericolo, non si comporta secondo i regolamenti. È una scelta difficile, che rischia di rendere ancora più impopolari commissari e direttori di corsa, ma che può essere l'unica in grado di evitare simili conseguenze.

Non è Siena è Volterra

Ho notato nella didascalia della foto pubblicata sul n.39 di AS a pag.63, relativa alla presentazione del Rally di Sanremo, un'inesattezza. La città in cui sta entrando la 037 di Tabaton è infatti Volterra e non Siena come voi affermate. Giacomo Caciagli - Volterra (Pisa)

Hai ragione, ci siamo sbagliati.

C'è Pezzolla e Pezzolla

HO LETTO il vostro articolo sulla gara in salita Fasano-Selva e ho constatato con sorpresa che avete scritto la seguente frase: «La Fiat 126 Turbo era pilotata da Oronzo Pezzolla e da lui stesso preparata». In realtà il preparatore della vettura è il sottoscritto, Domenico Pezzolla. Capisco l'equivoco ma vi sarei grato se pubblicaste su AS la smentita. Domenico Pezzolla - Fasano (Brindisi)

Un club rally intraprendente

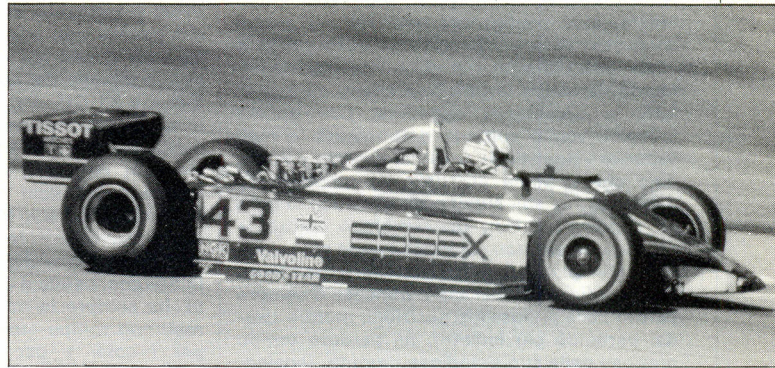
SIAMO UN GRUPPO di ragazzi contagiati dalla febbre rallyistica e in passato abbiamo deciso di fondare un club per dare vita ad alcune iniziative. Abbiamo cercato di avvicinarci alle gare, ai regolamenti, alla tecnica e abbiamo anche indetto un corso per navigatori. Ora abbiamo intenzione di pubblicare un libretto che raccoglierà gli appuntamenti automobilistici della nostra zona (Lombardia e Piemonte) e informazioni e indirizzi sui grandi e piccoli preparatori, con eventuali facilitazioni per chi corre. Perciò vorremmo invitare tramite la vostra rivista i preparatori, gommisti, accessoriisti e concessionari della nostra zona, che hanno a che fare con i rally, a inviarti il loro indirizzo completo e alcune informazioni sulla loro attività agonistica.

Sirius Rally Club c/o Andrea Nicoli Via Miola 1 - 21047 Saronno (Varese)

LO SPIRITO di iniziativa non manca a questi giovani appassionati e va premiato con il nostro appoggio e, ci auguriamo, con quello degli addetti ai lavori lombardi e piemontesi. In bocca al lupo.

LA FOTO Da collaudatore a pilota

MI PIACEREBBE vedere pubblicata nella rubrica «La foto» un'immagine del bravo Nigel Mansell, assieme ad alcuni dati sulla sua carriera. Massimiliano Kregar - Busto Arsizio (Varese)



NIGEL MANSELL ha disputato in Portogallo l'ultimo GP al volante della Lotus, con cui ha corso finora tutte le gare iridate della sua carriera. Il trentenne pilota inglese è uno dei pochi conduttori di F.1 venuti dalla «gavetta», che cioè è riuscito a conquistare un posto in squadra senza avere alle spalle grossi sponsor, ma lavorando a lungo come collaudatore del team Lotus prima di venire promosso da Chapman a pilota ufficiale. In precedenza Nigel si era messo in luce nei campionati inglesi di F.3, ma difficilmente sarebbe riuscito a salire in F.1 senza la fiducia dimostrata dal patron della Lotus. Il suo esordio nei GP non fu dei migliori e nella stagione '80 mancò la qualificazione in due gare e ottenne scarsi risultati nelle altre due, in Austria e Olanda, anche a causa della scarsa messa a punto della sua vettura. Nella stessa stagione portò al debutto la Ralt-Honda in F.2, conquistando un quinto e un secondo posto. Il suo inserimento definitivo nel team Lotus si è avuto nella stagione '81 e da allora Mansell si è sempre difeso egregiamente, nonostante che la non eccezionale competitività della squadra inglese nelle ultime stagioni gli abbia impedito di cogliere il primo successo iridato. Quattordicesimo mondiale '81 e '82, dodicesimo nel 1983 e nono quest'anno, ha conquistato finora cinque terzi posti e in più di un'occasione ha messo in mostra una grinta notevole che lo porta a essere indicato come uno dei favoriti del 1985 se la Williams-Honda riuscirà a superare i problemi di questa stagione.

Nella foto: Nigel Mansell all'esordio in F.1 con la Lotus nel GP d'Austria del 1980.

fermoposta

DANIELE BELLOMINI - Pisa — Non possiamo favorirti, per ovvi motivi, ma se in quell'occasione riuscirai a compiere qualche manovra strategica di avvicinamento dovresti riuscire nel tuo intento. In bocca al lupo.

GIUSEPPE PESCE - Putignano (Bari) — Le consigliamo di pubblicare un'inserzione nella rubrica «Autocompravendita», seguendo le modalità indicate nell'apposita scheda. È sicuramente la più adatta per il suo annuncio.

ROBERTO PAROLIN - Milano — Abbiamo pubblicato l'immagine del debutto in F.1 di Piquet sul n. 31 di AS del 1981. La macchina era, nera e lo sponsor principale era la Tissot.

MAURIZIO DELLE FRATTE - Ceprano (Frosinone) — Rivolgiti ad Attualfoto, via Remigia 30, 40068 San Lazzaro (Bologna), o a Photo 4, viale Stazione 125, 40037 Sasso Marconi (Bologna).

CARMINE FILOMIA - Castrovillari (Cosenza) — Puoi richiedere al nostro servizio Fotoshop le fotografie pubblicate su AS, indicando tutti i dati necessari per individuarle. Il costo dell'ingrandimento 50x60 a colori è L. 25.000, somma che dovrà inviarti seguendo le modalità di pagamento indicate a pag. 111. Ti consigliamo di scrivere ai tuoi beniamini, nelle rispettive lingue, c/o McLaren International Ltd, Boundary Road, Woking, Surrey, Gran Bretagna. Pubblichiamo il tuo appello: tutti i tifosi della McLaren sono invitati a scrivere a Carmine Filomia, via Ripoli 10, 87012 Castrovillari (Cosenza). L'indirizzo della Publisher è: via dell'Artigianato 18, 40026 Imola (Bologna).

GIUSEPPE BASILE - Nola (Napoli) — Il pagamento deve essere effettuato anticipatamente, seguendo le modalità indicate a pag. 111.

CLAUDIO COLAZZO - Trieste (Lecco) — È più consigliabile debuttare nella 100 Cadetti, che fra l'altro comporta dei costi minori. Non bisogna sostenere esami per entrare in possesso della licenza karting. Per ulteriori informazioni puoi rivolgerti alla Federazione Italiana Karting, via Sommacampagna 29, 00185 Roma, tel. 06/4755857, o al Karting Club «Due Mari», c/o, A. Blasi, via Lago di Viverone 8, 74100 Taranto.

GIUSEPPE SARTOR - San Martino (Padova) — Prova a rivolgerti alla libreria Pubblicazioni Motoristiche, via Rialto 12, 40124 Bologna, tel. 051/229629.

TOMMASO CARDANI - Lainate (Milano) — Il tuo punto di vista è senz'altro sensato, peccato che non la pensino così altri tifosi il cui comportamento non corrisponde a quello dei veri appassionati.

IL DITO SULLA PIAGA

Lauda sarà sempre Lauda

Veloce oltre che tattico

NIKI LAUDA, vincendo il suo terzo titolo iridato, si è confermato uno dei più grandi conduttori di tutti i tempi. Con questa lettera voglio confutare quanto affermato superficialmente da alcuni lettori, basandomi su dati di fatto e circostanze oggettive. Con questa indagine voglio soltanto determinare le reali capacità velocistiche di Lauda rispetto a Prost, dato che il pilota austriaco ha ampiamente dimostrato la sua superiorità in tattica di gara ed esperienza. Non mi sembrano esatte le valutazioni secondo cui Prost è stato più veloce di Niki, in quanto il dato è esatto solo se riferito alle qualificazioni, per cui il francese è sempre partito nelle primissime posizioni, mentre Lauda, partendo più indietro, ha perduto tempo prezioso nelle sue grandiose rimonte, regalando a Prost preziosi secondi di vantaggio. Se invece prendiamo in esame i casi in cui i due piloti si sono trovati in lotta diretta per la conquista della posizione, è facile notare come l'austriaco è stato nel complesso più veloce del francese. Tale situazione si è verificata a Digione, Montreal, Dallas, Brands Hatch, Hockenheim, Zeltweg e Zandvoort. A Digione, Lauda e Prost girano «insieme» dal 22. al 27. giro e in queste sei tornate Niki è cinque volte più veloce del francese. A Montreal, i due rivali si confermano dal 14. al 70. giro e Lauda su 57 volte è più rapido in 45 occasioni. A Dallas, Niki e Alain girano assieme dal 14. al 29. giro e dal 42. al 48., cioè per 23 passaggi, con Lauda più veloce 12 volte. A Brands Hatch, i due sono appaiati dal 2. al 11. giro e dal 29. al 36. e su 18 passaggi Niki perde in 11 occasioni. A Hockenheim, la sfida dura dal 9. giro alla fine e su 36 giri percorsi nell'ordine Lauda-Prost ben 21 volte l'austriaco risulta più veloce. A Zeltweg, girano insieme dal 9. al 28. passaggio e su venti tornate Lauda è più veloce di Prost in 11, tanto che il francese, ormai braccato, «scivola» sull'olio. A Zandvoort, dal 12. giro alla fine Prost e Lauda sono primo e secondo e in 13 giri Lauda recupera ben otto secondi, mentre su 60 tornate Niki è per 28 volte più rapido di Alain. Quindi su 220 giri percorsi in diretto confronto Lauda è risultato più veloce di Prost in ben 129 passaggi, mentre considerando i giri più veloci dei due nei 16 GP il conto è in pareggio, otto a testa. Prost è perciò risultato più veloce di Lauda solo nelle qualificazioni, mentre spesso nei warm up si è avuto il risultato contrario e Lauda è stato complessivamente più veloce con l'auto in assetto da gara. A chi poi contesta a Lauda la mancanza di «cuore» vorrei ricordare le ruotate a Warwick in Brasile e i sorpassi ai due ferraristi a Monaco.

Giuseppe Maralfa - Molfetta (Bari)

La ragione dei numeri

SONO DIÉCI ANNI che si parla di Lauda personaggio, ma se lo si giudica dal lato personale è un conto, se invece vogliamo dargli una valutazione come pilota dobbiamo basarci su prove tangibili, dati, numeri, e sotto questo punto di vista Lauda non teme rivali fra i piloti in attività. Non esiste un campione che ha vinto tre titoli mondiali e uno l'ha perso nel modo che tutti conoscono, che sta superando Stewart

nelle classifiche di tutti i tempi, che sia simpatico come Tambay, grintoso come Rosberg, bello come Cheever, sfortunato come Prost e simpatico come Villeneuve. Un pilota del genere non esiste e non esisterà mai: ci saranno conduttori come Lauda che ha dalla sua la ragione dei numeri, vale a dire tre titoli iridati e 24 GP vinti. Se poi si va a sindacare il modo con cui sono stati conquistati questi successi, non ci si salta più fuori. Che dire di Rosberg che si è accaparrato un mondiale vincendo un solo GP o di Hunt che ha conquistato un solo titolo, grazie all'incidente di Lauda. Niki non ci farà esaltare come Villeneuve quando tenne dietro un «treno» di avversari in Spagna, Lauda è diverso, raccoglie i punticini, ha sempre la macchina migliore, non tira mai, non rompe quasi mai, è fortunato, corre per i soldi e per tutto questo a molti è antipatico, ma è anche grazie a questo che ha vinto tre titoli iridati. Lauda sarà sempre Lauda e va preso così com'è o lasciato perdere.

Umberto Fontanesi - Reggio Emilia

Non ha difeso il titolo

PER LA TERZA volta Lauda è riuscito a coronare il sogno iridato. Un sogno, mi è sembrato, al quale non credeva nemmeno lui, vista la quasi totale rinuncia ad attaccare Mansell per conquistare la seconda posizione in Portogallo, a meno che a monte non vi siano delle doti di paragnostico che gli hanno consentito di sapere già prima dei problemi che avrebbero costretto l'inglese al ritiro. Era dal '76 che Lauda non si trovava nella necessità di difendere il titolo nell'ultima corsa. Non lo fece allora e non l'ha fatto nemmeno all'Estoril, perché nel caso Mansell fosse arrivato in fondo, Niki avrebbe perso il titolo. E non mi si dica che il ritiro della Lotus era prevedibile: il fatto che già altre volte gli è stato amico anche in questa occasione non l'ha tradito. Per favore non si dica poi che Prost è fragilino di nervi e gli manca il «quid» per essere un campione. Quest'anno Alain ha smentito tutte le congetture, dimostrando che Lauda per potere vincere deve puntare sulle rotture altrui.

Vincenzo Arcaese - Collegno (Torino)

Un pilota da criticare

SEGUO NIKI dal lontano 1974, quando Clay Regazzoni mise una buona parola, bontà sua, per l'ingresso alla Ferrari di un certo Niki Lauda, allora pressoché sconosciuto. Dopo averlo stimato fino al 1976, mi sembrò che nelle ultime gare di quella sfortunata stagione fosse diminuita la sua volontà di lottare. L'iride '77 mi confermò questa impressione. Vinse il campionato mondiale di velocità pur non essendo il pilota più veloce; anzi, accontentandosi il più delle volte di un buon piazzamento, senza accollarsi il minimo rischio per tentare di raggiungere il pilota in testa alla corsa, dimostrò ampiamente che non lui ma la macchina aveva vinto il titolo. Il modo con cui divorziò dalla Ferrari e il suo successivo libro «Protokoll», mi portarono a criticarlo, oltre che come pilota, anche come uomo. Se fin da allora avesse ammesso che se ne andava per questioni finanziarie si sarebbe dimostrato molto più

umano e, pur non cambiando il mio parere su di lui come pilota, lo avrei certamente stimato di più come uomo. Quando poi è tornato alle corse non ho potuto esimermi dal criticarlo per la sua congenita mancanza di sincerità: non ci avrebbe forse guadagnato in umanità e, perché no, in simpatia, ammettendo che tornava alle corse perché aveva bisogno di denaro? Ora ha vinto il suo terzo titolo iridato e tutti lo celebrano come il più grande campione in attività, ma le due vittorie in più di Prost dimostrano come qualsiasi pilota, con una McLären a disposizione, correndo alla Lauda, cioè puntando ai piazzamenti più che alle vittorie, avrebbe vinto il campionato a dispetto dei rischi corsi da Prost per vincere le gare. Come ulteriore prova a questa affermazione, basta notare che contro i 733 km percorsi in testa da Lauda, Alboreto ne ha condotti al comando ben 352 (con una macchina decisamente inferiore) e Prost addirittura oltre 1500 km. A questo punto vorrei proporre di aggiudicare il titolo conduttori al pilota che ottiene il maggior numero di vittorie nei GP, così verrebbe veramente premiato il pilota più veloce e non il più furbo.

Vanni Chierici - Mirandola (Modena)

Però, che rimonte!

SI È PARLATO tante volte delle doti di «ragioniere» di Lauda, ma non bisogna dimenticare le rimonte di Imola, Zandvoort, Hockenheim, Montreal, Digione, Monza e l'ultima in Portogallo. Non saranno state perfette in tutte le loro fasi, ma in più di un'occasione sono emerse indiscutibilmente la combattività e la grinta di Lauda.

Massimiliano Soldi - Robecco (Cremona)

LAUDA CONTINUA a far parlare di sé, e non poteva essere altrimenti, considerando la complessità del personaggio, sia come pilota che come uomo. Dopo avere pubblicato nel numero scorso una serie di lettere tutte a favore di Niki, questa settimana i pareri si contrappongono, con punti di vista in parte giusti e in parte criticabili, ma che danno comunque un'ulteriore «pennellata» al ritratto di Lauda. Certe affermazioni sono confutabili, come la mancanza di un tentativo di rimonta di Niki su Mansell all'Estoril (in realtà Lauda ha fatto segnare i migliori tempi sul giro proprio poco prima del ritiro dell'inglese, anche se forse non sarebbe riuscito a recuperare tutto lo svantaggio), o come i tempi fatti segnare da Prost durante i confronti diretti con Niki (presi in esame dal lettore Giuseppe Maralfa), talvolta falsati da problemi alla vettura del francese, che quindi è stato costretto a rallentare. Visto l'interesse dimostrato dagli appassionati per questo avvincente dibattito la rubrica della posta resta aperta ad altre opinioni dei lettori. Nel frattempo ringraziamo chi ci ha scritto in proposito in queste settimane, fra cui: Giuseppe Modica - Viernheim (Germania Federale), Guido Belluco - Arborea (Oristano), Alessandro Galeotti - Borgo S. Lorenzo (Firenze), Raimondo Capizzi - Torino, Stella Papa - Settimo Torinese (Torino), Gianelli - Reggio Emilia, Giancarlo Merella - Alasio (Savona) e Fernando Galli - Funo (Bologna).

VELOCITÀ IN CIRCUITO/2 ore di Vallelunga

Cronometristi in tribunale

Con le loro bizzarrie hanno rovinato una bellissima manifestazione vinta da Vatielli-Giangrossi e Cantera-«Liliana». Ottimo esordio dei Saccenti

VALLELUNGA — Il notevole sforzo della «Vesuvio racing», supportato per l'occasione dalla «Ferrarelle», per organizzare questa seconda gara di durata riservata a tutti i gruppi per poco non è stato vanificato dai cronometristi. In difficoltà nello stilare le griglie di partenza, i signori delle lancette hanno costretto organizzatori e commissari ad iniziare il programma della «2 ore» con centoventi minuti di ritardo sulla tabella di marcia. Così è stato necessario decurtarne le corse, portandole ad una durata di un'ora e mezza ciascuna. Per concludere, poi, i cronometristi hanno messo il loro zampino negativo anche nel finale, quando hanno pubblicato le classifiche con ritardi e con vistosi errori. Note negative a parte, l'esperimento delle 2 ore ha comunque funzionato. La formula all'americana è piaciuta molto ai piloti, nonostante il pace-car non sia mai intervenuto. Unico appunto da fare riguarda la classe sport, le quali avrebbero dovuto correre da sole piuttosto che assieme alle gran turismo, notevolmente più lente. «È stato un esperimento — ha detto al termine della manifestazione il direttore sportivo della vesuvio Carotta — che una volta perfezionato proseguirà. Ho intenzione di creare un trofeo aperto a tutti i gruppi, che si articolerà su cinque prove da disputarsi in altrettanti circuiti italiani. Piuttosto la mancanza di professionalità dei cronometristi mi costringe a citarli per danni in sede legale».

LE GARE. La corsa riservata alle sport e ai gr. B, 4, 5, e 2 oltre 1400 cc, è stata dominata dall'Osella dei romani Vatielli-Giangrossi. Il primo, dopo un turno di guida magistrale, ha consegnato la vettura torinese al compagno di squadre con oltre venti secondi di vantaggio. Giangrossi, dopo aver polverizzato il record della pista nelle prove con l'11"23, recuperava il tempo perduto a causa del rifornimento portando l'Osella al primo posto davanti a quella di Barberio-Gallini. La corsa è stata spettacolare. Al via Vatielli è scattato in testa avvantaggiandosi sui rivali già nei primi giri. Scavellò si doveva ritirare quando era terzo mentre Veninata saliva al secondo posto. Il suo compagno Parpinelli, poi, perdeva definitivamente la piazza d'onore a cinque minuti dal termine della gara per un insabbiamento, al quale era costretto per evitare un doppiato. Così la piazza d'onore andava a Gellini-Berberio, che si accontentavano della posizione dopo aver trascorso una gara disturbata da crescenti problemi di sottosterzo davanti agli ottimi «Gero»-Saccenti, che con il loro 1600 cc

hanno compiuto una corsa a dir poco eccezionale. Saccenti era addirittura al suo debutto, mentre «Gero», istruttore della scuola federale Csaì aveva accettato di partecipare alla corsa per proseguire il suo insegnamento. Il tentativo ha dato indubbiamente i suoi frutti. Alle spalle dei primi, dopo la Lucchini Alfa Romeo sport nazionale di Benedini, sono arrivati Di Gioia insieme a Nataloni, sulla Lancia gr. 6, che hanno accusato noie alla quarta marcia. Gara a sé l'hanno fatta le Gt e le turismo. Capeggiate dalla grinta di De Vito e Nardini, dopo che Rebai sulla Porsche 930 inseritosi anche nella lotta per l'assoluto aveva dovuto ritirarsi per la rottura di una semiasse. La corsa di De Palma-Naddeo sulla Bmw 635 Csi di Chiazzaro è terminata quando alla grossa gr. A si è rotto il mozzo anteriore sinistro.

LE PICCOLE. L'altra 2 ore, riservata alle vetture dei gr. N, A, 3, gr. 2 fino a 1400 cc e trofei di marca, non è stata meno avvincente della prima. Hanno vinto i coniugi Cantera sulla Mg Metro. Nei primi giri la lotta è stata serrata tra Pedol, Boni, Cantera e Truffo, Cantera, poi, andava a fare la lepre guadagnando giro dopo giro, un minuto e trenta di vantaggio su Boni, la cui Lancia Delta preparata da Vaccari doveva ritirarsi a un'ora di gara per la rottura del cambio. A questo colpo di scena faceva seguito, a cinque minuti dalla conclusione, la tamponata di «Liliana», che era costretta ai box per riparare il parafrangente anteriore. Una volta raddrizzato il particolare, la signora Cantera riprendeva, continuando ad aumentare il margine sull'Alfa Gtv di Ederle, e su Giuli, che aveva sostituito Truffo, autore di un pauroso testa coda al «curvone» nei primi giri dopo avere tentato di superare un doppiato.

Gaetano Dima

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Vallelunga, 4 novembre 1984

2 ore di Vallelunga

Le classifiche:

Gr. 1, 3, N e gr. 2 fino a 1400: 1. Cantera-«Liliana» (Mg Metro) 54 giri in 1.30'43"31 alla media di 114,220 kmh; 2. Ederle-Pedol (Alfa Romeo GTV 6) 1.32'17"36; 3. Giuli-Truffo (Alfa Romeo GTV 6) a 1 giro; 4. Fiorillo-Fiorillo (Ford Escort) a 1 giro; 5. Amoroso-Visconti (Talbot Samba) a 1 giro; 6. Costantini-Baldasseroni (Talbot Samba) a 1 giro; 7. Silvestro-Volschi (Ford Escort) a 1 giro; 8. Di Risio-Filippone (Lancia Delta HF) a 2 giri; 9. Prizzolato-Scannario (Fiat 128) a 2 giri; 10. Casciaro-Angetto (Renault 11); 11. Tommasi-De Marco

(Renault turbo) a 2 giri; 12. Bompani-Orlandi (Talbot Samba) a 2 giri; 13. Guarino-Pace (Talbot Samba) a 3 giri; 14. Di Filippo-Di Filippo (Mg Metro) a 3 giri; 15. Cioffi-Laganà (Fiat Ritmo) a 3 giri; 16. Di Giorgio-Liversi (Fiat Ritmo) a 3 giri; 17. Giordano-De Palma (Renault); 18. Fraticcioli-Mancini (Simca Rally 2) a 4 giri; 19. Scalese-Parisi (A112) a 4 giri; 20. Vilella-D'Elia (Talbot Samba) a 4 giri; 21. Carbone-Cantù (Fiat Ritmo) a 4 giri; 22. Sinisi-Esposito (A112) a 4 giri; 23. Arfé-Califano (Alfasud) a 4 giri; 24. Monteforte-Trizzino (Fiat X1/9) a 5 giri; 25. Danzi-Romeo (A 112) a 6 giri; 26. Gallo-Longo (Fiat X1/9) a 7 giri; 27. D'Antuono-Morra (A 112) a 7 giri; 28. Barbetti-Baroncini (Ford Escort) a 15 giri. □ Giro più veloce: Cantera-«Liliana» (Mg Metro) in 1'35"64 alla media di 120,640 kmh.

Gr. 2 oltre 1400, gr. 4, 5, B, Sport: 1. Vatielli-Giangrossi (Osella BMW) 68 giri in 1.31'02"21 alla media di 143,450 kmh; 2. Barberio-Gellini (Osella-BMW) 1.31'20"28; 3. «Gero»-Saccenti (Osella-BMW) a 4 giri; 4. Benedini-Benedini (Lucchini-Ford) a 5 giri; 5. Nataloni-Di Gioia (Lancia Turbo) a 5 giri; 6. Maggiorelli-Maggiorelli (Osella) a 8 giri; 7. Nardini-De Vito (Porsche 924 turbo) a 10 giri; 8. Massa-Colzani (Porsche) a 10 giri; 9. Bazzani-Fagioli (Osella) a 10 giri; 10. Arlotti-Vezzini (Osella) a 11 giri; 11. «Kabibo»-Nataloni (Lancia Beta Montecarlo turbo) a 11 giri; 12. Piazzì-Benusiglio (March Alfa Romeo) a 13 giri; 13. Conforti-«Giuseppe» (Opel Kadett GTE) a 14 giri; 14. Gallo-«Tango» (Alfa Romeo GTV 6) a 15 giri; 15. Valentini-Castellaneta (Alfasud Sprint) a 15 giri; 16. Caldarola-Mamasia (Opel Manta) a 15 giri; 17. Bolciami-Benetti (Alfa Romeo) a 15 giri; 18. Salvatori-Salvatori (Opel Kadett GTE) a 17 giri; 19. Sarigu-Melis (VW Golf GTI) a 17 giri; 20. Canti-Marelli (Ford Escort) a 17 giri; 21. Galassi-Pietrella (Talbot TI) a 18 giri; 22. Radici-Bernasconi (Ferrari 308 GTB) a 18 giri; 23. Tocchi Giammaria (Porsche) a 19 giri; 24. Castelli-Ciciani (Alfa Romeo) a 22 giri; 25. Macciò-Sesti (VW Golf GTI) a 22 giri; 26. Rosciglione-Sampietro (Alfa Romeo Duetto) a 24 giri. □ Giro più veloce: Vatielli-Giangrossi (Osella BMW PA 8) in 1'14"07 media 155,052 kmh.

F. 2 GIAPPONESE

Nakajima campione

SUZUKA — Satoru Nakajima, con la sua vittoria nella corsa di F. 2 di Suzuka, si è laureato campione giapponese della formula cadetta, vincendo anche il titolo di campione dell'autodromo stesso. Per i piloti europei la trasferta nipponica si è risolta in un mezzo fallimento. Roberto Moreno, dopo aver ottenuto la pole position al volante della Ralt Honda Rh 6 realizzando un nuovo record di 1'51"63, è stato attardato

in corsa a causa del distacco del filo dell'acceleratore. Si è dovuto accontentare, quindi, del terzo posto finale. Davanti a 81.000 spettatori Nakajima è scattato al comando alla prima curva mantenendolo poi per tutto il resto della gara. Al secondo posto è giunto il pilota della Toleman di F. 1, lo svedese Stefan Johansson sul March-Honda, mentre il campione europeo uscente di F. 2 Mike Thackwell non è andato più in là di un dignitoso quinto posto proprio davanti all'inglese Geoff Lees. (k.c.)

F. 2 GIAPPONESE

Suzuka, 4 novembre 1984

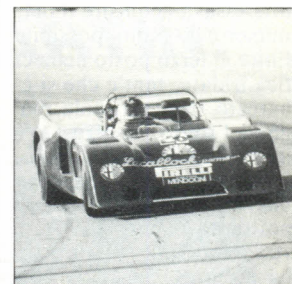
La classifica: 1. Satoru Nakajima (March 842-Honda) 35 giri in 1.07'56"98 alla media di 183,674 kmh; 2. Johansson (March 842-Honda) 1.07'58"28; 3. Moreno (Ralt RH648-Honda) 1.08'15"95; 4. Matsumoto (March-BMW) 1.08'33"30; 5. Thackwell (March-Honda) 1.08'33"30; 6. Lees (March-BMW) 1.08'34"28.

Sconto AS per lo Challenge Ina Assicurazioni

Domenica 11 novembre all'autodromo Vallelunga si svolgerà la quarta ed ultima gara dello «Challenge Ina Assicurazioni» organizzato dalla Salerno Corse. Lo Challenge si articola in quattro gare: la prima si è svolta l'1 aprile scorso, la seconda il 2 settembre, la terza il 7 ottobre. Al Torneo prendono parte vetture di tutti i gruppi (turismo e sport con ruote coperte) e Formule con cilindrata fino alla classe oltre 2000 cc. Il prezzo di ingresso per la gara di domenica è fissato in 7 mila lire: presentandosi alle biglietterie col buono di AS, si avrà diritto ad uno sconto di lire 1000 (mille).



Challenge Ina Assicurazioni 1984



VALLELUNGA SCONTO 1000 LIRE

Prima vittoria (anche se platonica) alla 1000 km di Kyalami

Lancia nel deserto

Patrese-Nannini e Wollek-Barilla hanno approfittato dell'assenza delle Porsche (l'unica 956 era quella di Pescarolo) per riscattare una stagione altalenante. Battuta comunque la media record, a dimostrazione che le Lc2 non sono andate a spasso

di **Daniele Buzzonetti**

KYALAMI - Un podio pieno di piloti italiani, l'inno nazionale, la soddisfazione di tutto il team Lancia, da chi lo dirige a tutti i meccanici finalmente ripagati del loro lavoro dopo una stagione molto altalenante: tutti particolari che hanno contribuito a fare dimenticare che la Casa torinese ha vinto con Patrese-Nannini la sua prima gara valida per il mondiale endurance gruppo C di fronte a un campo di partenti piuttosto ridotto. Ed è stato giusto che il fatto sia passato in secondo piano, perché alla 1000 chilometri di Kyalami la Lancia è andata sensibilmente al di là del proprio dovere, cioè tenere un ritmo dignitoso ed evitare possibili guai. Invece, fra le vetture che sono arrivate finalmente a un buon grado di preparazione e i piloti che non avevano certo intenzione di fare solo i taxisti, è finita che la media record della gara, appartenente alla Porsche 956, è stata battuta, mentre il tempo in prova ottenuto dalla Lancia nell'83 è stato abbassato di quasi 2 secondi. L'unica Porsche 956 presente, quella del team Joest e affidata a Pescarolo-Schorinstein-Winter, non ha mai infastidito, ma la gara del team tedesco non è stata basata solo sulla rassegnazione. A «Pescarolo» interessava acquisire il maggior numero di punti possibile per finire al terzo posto nella classifica iridata, tant'è che si è sbarcato turni di guida più lunghi del solito, mentre a Winter, il meno veloce del trio, il volante è stato concesso con parsimonia. E che la 956 non sia stata poi tanto risparmiata lo dimostra il fatto che sul finire di gara ha accusato un grave guaio al motore.

ANCHE QUANDO si sono trovate solitarie, le Lancia non hanno però tirato i remi in barca perché a Fiorio e C. interessava soprattutto portare a termine un test il più possibilmente

gravoso per misurare la tenuta delle vetture. Un test anche coraggioso perché è facilmente immaginabile che cosa avrebbe scatenato una sempre possibile debacle del team torinese. Non andando a spasso, i guai in corsa sono sempre possibili, sia davanti a mille avversari che correndo da soli. E invece tutto è andato bene, nonostante la calda giornata estiva e i problemi che le vetture incontrano abitualmente a Kyalami, posizionata a quasi 2000 metri. Tra le varie modifiche che hanno fatto avanzare sul piano della competitività le Lancia gr. C, c'è stata poi una piacevole sorpresa: la nuova centralina per l'iniezione elettronica Weber-Marelli ha permesso un risparmio di benzina pari al 10%. Tanto è vero che la vettura vincente di Patrese-Nannini riusciva a percorrere tre giri in più prima di ogni rifornimento rispetto alla «gemella» di Wollek-Barilla. Grosso risultato in vista dell'85, quando il regolamento vorrà una riduzione del consumo pari al 15%. Fra le altre note positive, l'ottimo comportamento del team, un fatto non secondario visto che

in un paio di occasioni quest'anno c'era stato qualche sbandamento negli interventi ai box. Questa volta tutti hanno lavorato «alla tedesca» e soprattutto con quello spirito in corpo indispensabile in gare massacranti come le 1000 chilometri.

IN PRATICA, dunque, senza veri problemi, l'unica difficoltà incontrata è stata quella legata alla tattica di gara. I due equipaggi non potevano buttarsi in una deleteria guerra fratricida, ma d'altronde Cesare Fiorio non ha voluto svilire la gara ed ha solo consigliato di non infastidire il compagno di squadra che in accelerazione fuori dalla curve guadagnava terreno. Facile a dirsi, ma in realtà tutti i quattro hanno tenuto un ritmo piuttosto tirato, dando anche non poche preoccupazioni a chi doveva guidarli dal box. Patrese e Nannini hanno probabilmente tratto vantaggio dal minor consumo, ma la nuova coppia del team Lancia (i due non avevano mai corso assieme) si è rivelata velocissima. Riccardo, che ha davvero cercato il risultato con una grinta da ventenne, non vinceva una corsa dal G.P. del

Sudafrica '83, disputato proprio a Kyalami ed evidentemente il circuito porta bene al padovano che si è ben piazzato anche nel G.P. '84 e nella gara endurance dell'anno scorso. Una vittoria anche salutare dopo gli ultimi G.P. non sempre fortunati e lo stesso vale per Nannini, amareggiato per avere perso di vista, al momento, la F. I. Anche Bob Wollek ha svolto il suo lavoro con la solita grande professionalità e il miglior tempo in prova (pur favorito in parte da un momentaneo problema alla vettura di Patrese-Nannini) si conferma che il francese resta una pedina fondamentale per la Lancia. Paolo Barilla non conosceva la pista ma i è ambientato presto nonostante Kyalami non perdoni. In definitiva ha disputato una gara pari a quella dei compagni. Infine una annotazione sulle vetture locali che hanno riempito la griglia: quasi tutte le Case che hanno catene di montaggio distaccate in Sudafrica fanno correre delle vetture ufficialmente. Una sfida anche economica che a Kyalami è stata dominata a lungo dalle Alfa Romeo e che solo sul finire di gara è passata in mano ai giapponesi.

■ **BARILLA** — Paolo Barilla era l'unico dei piloti Lancia a non conoscere il circuito di Kyalami. Per questo lo ha percorso varie volte alla vigilia facendo footing per allenamento. Uno «scherzo» per Barilla che, da ciclista appassionatissimo è solito percorrere in allenamento decine di chilometri su due ruote.

■ **MASS** — Alla 1.000 km di Kyalami è improvvisamente comparso, durante le prove ufficiali, Jochen Mass e subito la sua presenza è stata messa in relazione a un possibile arrivo di un'altra Porsche o almeno a un semplice appoggio al team Joest. «Niente di tutto questo — ha spiegato il tedesco —. Per gran parte dell'anno io abito in Sudafrica anche perché mia moglie è di questo Paese. Non nego che avrei guidato volentieri per Joest».

Sarà messo in vendita il V8 Lancia-Ferrari?

KYALAMI — Il budget della Lancia per le gare endurance non è mai stato alto e gli scarsi risultati dipendono anche da questo fatto. Per questo motivo, il responsabile-corse del gruppo Fiat, Cesare Fiorio, vedrebbe di buon occhio la cessione ad altri team dell'ottimo motore 3.000 realizzato all'inizio dell'83 dalla Ferrari. Avevamo già scritto che al V8 erano interessate varie Case tra cui l'Alfa, ma ora è arrivata una richiesta ben più clamorosa. L'ingegnere Chiti che ora lavora per la «Motori Moderni» del toscano Mancini, vorrebbe infatti realizzare un motore di F. 3000 partendo dal V8 Turbo. Una idea probabilmente valida (nonostante un certo ingombro generale del motore, nato non per una monoposto), perché il regolamento della F. 3000 prevede un limitatore per evitare di salire oltre i 9.000 giri. E il «Ferrari-Lancia» è di per sé un propulsore ideato per bassi regimi. C'è però il fatto che il motore è stato realizzato dalla Ferrari, e anche se quel marchio non compare più da un pezzo sulla vettura, sarebbe stato scorretto non chiedere l'autorizzazione a Maranello per uno scopo differente da quello preventivato. La risposta dovrebbe arrivare in questi giorni e se fosse positiva, oltre a dare un po' di ossigeno al team endurance, porterebbe una ventata di interesse sulla F. 3000.



MARTINI RACING

DUNLOP

MARTINI

MARTINI RACING



MARTINI

LANCIA MARTINI

DUNLOP



WEBER

LA CRONACA/Mille chilometri di monologo Lancia

Un duello in famiglia

Patrese e Wollek hanno movimentato la corsa (e preoccupato Fiorio) ingaggiando una bella lotta risoltasi nel finale a favore di Riccardo

KYALAMI — L'interrogativo è uno solo: come farà Cesare Fiorio a controllare gli equipaggi delle due Lancia LC2, teoricamente sullo stesso piano delle possibilità? Una guerra in famiglia sarebbe controproducente ma anche una decisione a tavolino sarebbe avvilente per i piloti. Comunque alle 11,30 locali la coreografica fila delle 36 vetture prende il via. La splendida giornata estiva ha richiamato perfino il pubblico (circa 15.000 spettatori), fatto incredibile considerando il campo dei partenti. Le Lancia partono con Patrese e Wollek alla guida mentre sulla Porsche c'è Pescarolo. La prima mezz'ora è vivace: Patrese non scherza e viene perfino cronometrato all'incredibile velocità di 315 kmh, molto alta considerando il tipo di gara. Bob Wollek tiene testa al padovano mentre Pescarolo a sua volta è sempre molto vicino. Poi «Pesca» cede, sapendo di non avere grandi possibilità a causa dei compagni di squadra che sono piloti gentlemen, e le due LC2 restano sole. A quel punto la corsa è nelle mani della casa torinese come era scontato, ma la voglia di vincere spinge Patrese e Wollek a battaglia un po' troppo e Cesare Fiorio deve iniziare a esporre cartelli significativi. I sorpassi sono naturalmente un problema, ma gli organizzatori hanno intelligentemente diviso la pista con una linea bianca, oltre la quale le vetture lente non possono andare. In Gr. C2 le due Tiga-Mazda marcano con sufficiente competitività e inizialmente è davanti la vettura di Baker-Hatch. Tra le vetture locali il duello è invece apertissimo: subito ferma la Mazda RX7 di Hepburn-Smith, è la Nissan-Skyline (un 3.000 a carburatori con carter secco che farebbe buona figura anche in Europa) a guidare il gruppo davanti all'Alfa GTV6 di Bianco-Chatz e alla gemella di D'Oliveira-Pontes.

Classifica dopo la prima ora: 1. Lancia LC2 (Patrese-Nannini) 41 giri; 2. Lancia LC2 (Wollek-Barilla); 3. Porsche 956 (Schornstein-Winter-Pescarolo) a 1 giro; 4. Tiga-Mazda (Baker-Hatch) a 6 giri; 5. Mazda RX7 (Morgenrood-Coetzee) a 7 giri; 6. Nissan Skyline (Santana-Scharysby-Linde); 7. Alfa Romeo GTV (Bianco-Chatz); 8. Rover SDS (O'Sullivan-O'Sullivan); 9. Tiga-Mazda (Van Rooyen-Morrisen) a 8 giri; 10. Alfa Romeo GTV (D'Oliveira-Pontes).

ALLO SCADERE dei 55 minuti si erano già fermate le due Lancia quasi simultaneamente, ma ripartendo Barilla (che aveva dato il cambio a Wollek) stentava un po'

ad avviarsi e Nannini (che aveva cambiato con Patrese) poteva involarsi con circa 30 secondi di vantaggio. Paolo poi recuperava un po' ma Nannini poteva sempre vantare un vantaggio di circa 20 secondi. L'Alfa ufficiale di Bianco-Chatz finiva per avere la meglio sulle terribili giapponesi e soprattutto sulla velocissima Mazda RX7.

Classifica dopo la seconda ora: 1. Lancia LC2 (Patrese-Nannini) 83 giri; 2. Lancia LC2 (Wollek-Barilla); 3. Porsche 956 (Schornstein-Winter-Pescarolo) a 2 giri; 4. Tiga-Mazda (Van Rooyen-Morrisen) a 11 giri; 5. Alfa Romeo GTV (Bianco-Chatz) a 14 giri; 6. Mazda RX7 (Morgenrood-Coetzee); 7. Nissan Skyline (Santana-Scharysby-Linde) a 15 giri; 8. Alfa Romeo GTV (D'Oliveira-Pontes); 9. Alfa Romeo GTV (Moni-Formato) a 16 giri; 10. Golf GTI (Lanz-Mortimer) a 17 giri.

ALLE 13,25 si era intanto fermato Nannini e subito dopo Paolo Barilla. Nonostante sulla Porsche 956 fosse salito ancora Pescarolo al posto di Winter, la gara era saldamente in mano Lancia, eppure i due piloti non riuscivano a rispettare la consegna che imponeva di non tirare. Per un giro erano tranquilli e al giro successivo tornavano intorno all'1'16", nonostante Wollek fosse distanziato di circa 20 secondi. In gr. C2, era definitivamente fuori causa la Tiga-Mazda di Baker-Hatch per il motore che andava a fuoco in pista mentre tra le vetture

dei gruppi locali, Bianco con l'Alfa tirava molto bene portandosi addirittura al quarto posto assoluto.

Classifica dopo la terza ora: 1. Lancia LC2 (Patrese-Nannini) 105 giri; 2. Lancia LC2 (Wollek-Barilla); 3. Porsche 956 (Schornstein-Winter-Pescarolo) a 3 giri; 4. Alfa Romeo GTV (Bianco-Chatz) a 19 giri; 5. Tiga-Mazda (Van Rooyen-Morrisen); 6. Mazda RX7 (Morgenrood-Coetzee); 7. Nissan Skyline (Santana-Scharysby-Linde) a 20 giri; 8. Alfa Romeo GTV (D'Oliveira-Pontes); 9. Golf GTI (Lanz-Mortimer) a 22 giri; 10. Alfa Romeo GTV (Van Zyl-Piazza-Musso) a 23 giri.

SEMPRE POCO PRIMA dello scadere della terza ora si era fermato Wollek mentre Patrese portava una certa euforia in casa Lancia perché riusciva a fermarsi ben tre giri dopo. Si scopriva che la nuova centralina per l'iniezione elettronica permetteva un risparmio di benzina pari a ben il 10%. Nannini poteva quindi riprendere tranquillamente in testa pur con il cambio che tendeva a indurirsi, mentre Schornstein dava il cambio a Pescarolo che lasciava la Porsche al terzo posto. Peccato invece per Bianco-Chatz che iniziavano ad essere attardati per noie ai freni, tanto che si poteva portare al quarto posto la sorprendente Skyline.

Classifica dopo la quarta ora: 1. Lancia LC2 (Patrese-Nannini) 151 giri; 2. Lancia LC2 (Wollek-Barilla); 3. Porsche



956 (Schornstein-Winter-Pescarolo) a 4 giri; 4. Nissan Skyline (Santana-Scharysby-Linde) a 26 giri; 5. Alfa Romeo GTV (Bianco-Chatz); 6. Mazda RX7 (Morgenrood-Coetzee) a 28 giri; 7. Alfa Romeo GTV (D'Oliveira-Pontes) a 29 giri; 8. Alfa GTV (Moni-Formato) a 32 giri; 9. Alfa Romeo GTV (Van Zyl-Piazza-Musso); 10. Golf GTI (Lanz-Mortimer) a 33 giri.

NEL CORSO della quinta ora di gara, due colpi di scena, o almeno uno e mezzo. Alle 15,55 (dopo 4 ore e 25 minuti dal via) doveva ritirarsi la Porsche 956 che era terza e sulla quale era salito finalmente Winter. Motivo: rottura di una valvola. Patrese era ripartito attardato dai box dopo il rifornimento perché il pedale della frizione accusava un piccolo guaio e la prima non poteva essere ingranata. Un attimo di panico nel team Lancia per un guaio stupidissimo ma che avrebbe potuto compromettere la gara. Riccardo poi partiva a scatti con la marcia innestata ma intanto Wollek tornava primo con Riccardo Patrese che iniziava subito ad inseguire. Tornava insomma una certa bagarre ma un doppiaggio un po' difficile costringeva il pilota francese a una testa-coda. Una sfortunata incredibile perché nell'escursione sul prato si rompeva il muso e Wollek doveva fermarsi per la sostituzione. Risultato: due giri persi e corsa nelle mani di Patrese-Nannini. A 20 giri dalla fine tornava poi in gara la Porsche 956 pur se al rallentatore. Si tentava di mantenere il terzo posto (con punti iridati per Pescarolo), pur se la Nissan Skyline era a soli 4 giri e la Mazda assieme all'Alfa di Bianco-Chatz a sei giri. Il finale era un trionfo per la Casa torinese che vinceva con Patrese-Nannini e con la «gemella» di Wollek-Barilla di conserva. Una bella soddisfazione perché la media record della Porsche era comunque battuta. Poi l'arrivo in parata. (d.b.)

I perché del forfait Porsche

KYALAMI — Un calendario endurance non certo felice e una «guerra interna» tra associazioni sportive ha privato la 1.000 km di Kyalami della partecipazione della maggioranza dei protagonisti del mondiale. La «diserzione» è partita dalla Porsche che dopo anni di partecipazione alla «Mille» sudafricana, è stata «obbligata» dallo sponsor Rothmans a prendere parte a tutti i costi alla 1.000 km dell'Australia il 2 dicembre. Ma ovviamente la Casa tedesca teneva al fatto che nella gara australe fosse presente un buon campo di partenti e dunque ha invitato più o meno discretamente tutti i team «clienti» a seguire il suo esempio. L'azione è stata anche facilitata dal fatto che la gara del Fuji a fine settembre è stata un vero invito a spedire direttamente le vetture in Australia con una spesa molto contenuta (pur se i containers staranno in giro in pratica quasi due mesi). La Lancia ha dunque salvato se non altro lo spettacolo, ma all'ultimo momento è arrivata anche una Porsche 956 del team Joest. Un «tradimento» al «patto australe»? in minima parte, perché è stata portata la vettura guidata abitualmente dai «gentlemen» Schornstein e Winter che non sarebbero andati comunque a Sandown Park il 2 dicembre. E poi Reinhold Joest è un uomo che non si lascia intimidire nemmeno da una Casa come la Porsche, tanto che si è portato «di scorta» il suo pilota ufficiale, Henri Pescarolo, allo scopo di puntare alla ricchissima «Coppa Porsche» (il campionato per i clienti sportivi) dove «Pesca» era secondo prima di Kyalami. Oltretutto la 956 (arrivata completamente bianca) ha anche trovato l'appoggio di sponsor locali e inoltre i premi di partenza e arrivo sono stati una vera pacchia per chi c'era.



Bob Wollek al volante della Lancia Martini che ha guidato al secondo posto (dopo la pole position) insieme a Barilla (FotoDPPI)

Così il mondiale endurance dopo 8 gare

VEETTURA	MONZA 23/4	SILVERSTONE 13/5	LE MANS 16-17/6	NÜRBURGRING 15/7	MOSPORT 4/8	SPA 2/9	FUJI 30/9	KYALAMI 4/11	SANDOWN 2/12	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
1. Porsche	20	20	20	20	20	20	20	12	—	152	152
2. Lancia	12	10	3	12	—	—	—	20	—	57	57
3. Alba	1	—	—	—	12	—	—	—	—	13	13
4. Rondeau	6	—	—	—	—	1	—	—	—	7	7
5. Tiga	—	—	—	—	4	2	—	—	—	6	6
Lotec Bmw	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6	6
7. Lola Mazda	4	—	1	—	—	—	—	—	—	5	5
8. Dome Toyota	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	4
9. Bmw	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
March Mazda	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	3
11. Ecosse	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
12. Lola Chevy	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1

Così il mondiale piloti dopo 10 gare

PILOTA	MONZA 23/4	SILVERSTONE 13/5	LE MANS 16-17/6	NÜRBURGRING 15/7	BRANDS HATCH 29/7	MOSPORT 4/8	SPA 2/9	IMOLA 16/9	FUJI 30/9	KYALAMI 4/11	SANDOWN 2/12	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
1. Bellof	20	1	—	20	8	10	20	20	20	—	—	119	119
2. Mass	15	20	—	4	15	20	15	12	15	—	—	117	117
3. Ickx	15	20	—	4	—	20	15	—	15	—	—	89	89
4. Pescarolo	—	15	20	3	15	—	—	12	10	12	—	87	87
5. Bell	20	1	—	20	—	10	20	—	—	—	—	71	71
6. Palmer	10	8	—	10	20	—	—	15	2	—	—	65	65
Lammers	10	8	—	10	20	—	—	15	2	—	—	65	65
8. Hobbs	—	3	12	15	6	15	—	3	—	—	—	54	54
9. Brun	12	—	10	2	3	3	12	10	—	—	—	49	49
10. Ludwig	—	15	20	—	—	—	—	—	—	—	—	35	35

1000 KM DI KYALAMI

Ottava gara del mondiale endurance marche e decima gara del mondiale endurance piloti.

Kyalami (Sud Africa), 4 novembre 1984

Così (in 36) al via e (in 18) al traguardo

Lancia Lc 2 (Patrese-Nannini) 1'13"69	Lancia Lc 2 (Wollek-Barilla) 1'12"96
Tiga-Mazda (Van Rooyen-Morrisen) 1'27"19	Porsche 956 (Schornstein-Winter-Pescarolo) 1'15"57
Mazda Rx7 (Hepburn-Smith) 1'32"6	Tiga-Mazda (Baker-Hatch) 1'30"64
Rover SDS (O'Sullivan-O'Sullivan) 1'34"72	Nissan Skyline (Santana-Sharsby-Linde) 1'32"91
Alfa Romeo Gtv 6 (D'Oliviera-Pontes) 1'36"23	Mazda Rx7 (Morgenrood-Coetzee) 1'34"91
Bmw 535 (Booysn-Klaver-Goddard) 1'36"36	Alfa Romeo Gtv 6 (Bianco-Chatz) 1'36"30
Nissan Stanza (Sorensen-Coetzee) 1'39"97	Alfa Romeo Gtv 6 (Van Zyl-Piazza-Musso) 1'37"68
Ford Escort Rs (Cook-Brough) 1'40"38	Mazda Capella (Davis-Baleta-Pretori) 1'40"23
Nissan Skyline (Bezuidenhout-Grobler) 1'40"57	Vw Golf Gti (Lanz-Mortimer) 1'40"47
Nissan Stanza (Rooyen-Rensburg) 1'42"98	Alfa Romeo Gtv 6 (Moni-Formato) 1'41"12
Alfa Romeo Gtv 6 (Pickering-Parsons) 1'43"51	Toyota Corolla (Repsold-Knez) 1'43"44
Ford Escort 1.6 (Treccani-Cooper) 1'44"37	Nissan Stanza (Williamson-Wilford) 1'44"03
Nissan Skyline (Britz-Clay) 1'45"08	Toyota Corolla (Bruins-Rowlings) 1'45"07
Vw Golf Gti (Hettema-Fekkn-Sapiro) 1'46"39	Ford Escort 1.6 (Kurz-Grover) 1'45"39
Ford Escort 1.6 (Southwood-Mackintosh) 1'47"07	Ford Escort Mk2 (Tand-Botes-Williams) 1'46"98
Alfa Romeo Giulietta (Esterhuizen-Roos) 1'47"42	Vw Golf Gti (Stewart-Wessn-Trautman) 1'47"12
Mazda Capella (Band-Scott-Burford) 1'49"01	Mazda Capella (Kibel-Cox) 1'47"73
Ford Sierra (Eekhout-Hute) 2'02"25	Mazda Capella (Moyle-De Klerk) 1'49"27

- Lancia Lc2**
(Patrese-Nannini) 244 giri in 5h 36'38"9 media 177,62 kmh
- Lancia Lc2** a 2 giri (Wollek-Barilla)
- Nissan Skyline** a 42 giri (Santana-Sharsby-Linde)
- Mazda Rx7** a 43 giri (Morgenrood-Coetzee)
- Alfa Romeo Gtv 6** a 44 giri (Bianco-Chatz)
- Alfa Romeo Gtv 6** a 51 giri (Moni-Formato)
- Vw Golf Gti** a 51 giri (Lanz-Mortimer)
- Alfa Romeo Gtv 6** a 54 giri (Van Zyl-Piazza-Musso)
- Porsche 956** a 57 giri (Schornstein-Winter-Pescarolo)
- Nissan Stanza** a 61 giri (Van Rooyen-Rensburg)
- Toyota Corolla** a 62 giri (Bruins-Rowlings)
- Toyota Corolla** a 62 giri (Repsold-Knez)
- Nissan Skyline** a 62 giri (Britz-Clay)
- Vw Golf Gti** a 64 giri (Hettema-Fekkn-Sapiro)
- Alfa Romeo Giulietta** a 73 giri (Esterhuizen-Roos)
- Vw Golf Gti** a 77 giri (Stewart-Wessn-Trautman)
- Rover SDS** a 84 giri (O'Sullivan-O'Sullivan)
- Ford Escort Mk2** a 84 giri (Tand-Botes-Williams)

■ Giro più veloce: **Patrese** (Lancia Lc2) in 1'17"18

■ **MUCCHE DI SERVIZIO** — L'organizzazione della 1.000 km non deve avere certo messo in crisi responsabili del circuito, data soprattutto la scarsità di team importanti. Appena due giorni prima della gara, i prati dell'impianto erano infatti ancora destinati al pascolo delle mucche. Una presenza comunque non casuale: i bovini infatti servono ad evitare che l'erba invada l'impianto nei periodi lontani dalle corse.

■ **MAXI TURBINE** — L'altitudine di Kyalami ha convinto i tecnici della Lancia a utilizzare turbine più grandi del solito, come d'altronde hanno fatto molti team di F.1 nel Gp di marzo. L'esperimento è stato tentato in prova prima sulla vettura di Wollek-Barilla e i risultati sono stati buoni. Per la seconda sessione le maxi-turbine sono comparse anche sulla macchina di Patrese-Nannini ma per una probabile difficoltà di alimentazione non hanno reso.

E SE NEVICA?

Flash Montaggio FACILE



CANTAM P&M

Flash la rivoluzionaria catena da neve brevettata senza gancio interno. Prodotta nelle versioni

Rallye-Flash a rombo
e Touring-Flash a scala.



KÖNIG

in vettura sempre, non si sa mai.

ENDURANCE

LANCIA/I programmi 1985

Provaci ancora!

Il team torinese quasi certamente sarà al via della nuova stagione, pur con mezzi limitati

KYALAMI — Una trasferta con l'occhio soprattutto rivolto al 1985: con questo spirito la Lancia ha preso parte alla 1.000 km di Kyalami. La Casa torinese in pratica ha ormai la certezza di avere a disposizione un'altra stagione per poter battere finalmente le «mitiche» Porsche 956. Non c'è ancora un sì ufficiale da parte degli altri dirigenti del gruppo Fiat, ma è pressoché certo che il 10 dicembre a Torino, in occasione della presentazione dei programmi sportivi, l'endurance farà parte del «pacchetto». Ci sarà ancora lo sponsor Martini e le Lc2 saranno abbastanza evolute rispetto al 1984, a purtroppo anche il budget non dovrebbe cambiare. Vale a dire che la Lancia non avrà molti mezzi a disposizione per lottare in un campionato difficilissimo (è certo che la Porsche presenterà le vetture ufficiali equipaggiate con un 6 cilindri di 3500 cmc per avere potenza e consumare poco) e Cesare Fiorio sarà probabilmente costretto a qualche salto mortale per non essere battuto in partenza.

IN SUDAFRICA sulle vetture c'erano dei nuovi dischi freno da 35 mm al posto dei precedenti da 32 mm (ovviamente con pinze più grosse) e inoltre le pompe sono state aumentate di capacità e corredate di un sensore, legato a uno strumento che avvisa i piloti di un possibile cedimento in atto. Sulla vettura di Patrese-Nannini è stata poi sperimentata una centralina elettronica in corpo unico al posto della precedente sdoppiata, in modo da proteggerla dall'acqua in caso di maltempo; ma ancora più importante il nuovo motorino d'avviamento, un particolare che quest'anno ha creato non pochi problemi nelle partenze dopo i rifornimenti. Molte poi le piccole variazioni aerodinamiche, con prese d'aria per il motore, per i freni e persino per i piloti nell'abitacolo. Non tutte sono state utilizzate, ma l'impegno agonistico è stato trasformato in un vero e proprio test di durata. E finalmente si sono viste anche le gomme, tante gomme, come mai si era visto quest'anno. Tra le tante cause che hanno impedito alla Lancia di arrivare a una buona competitività, la mancanza delle gomme è stata fondamentale. La Dunlop è notoriamente legata da anni alla Porsche e le gomme vengono sviluppate solo per quel team. La Lancia non ha mai potuto fare prove di sviluppo e in ogni corsa c'era in pratica un pneumatico «monotipo» per le macchine di Torino. Ultimamente Cesare Fiorio ha minacciato di abbandonare la Dunlop per allacciarsi a un'altra Casa, possibilmente produttrice di gomme

radiali. Ma in ogni caso la Dunlop deve avere capito che la Lancia non vuole essere più trattata come un team di «serie B». Fatto sta che a Kyalami, soprattutto durante le prove libere, sia Patrese che Nannini confermavano di poter «prenderre» in pieno il terribile curvone dopo il rettilineo dei box, cosa impossibile con la Lancia dell'83.

IN FATTO DI NOVITÀ tecniche per l'84, di sicuro non cambierà la scocca delle vetture, mentre l'aerodinamica cambierà parecchio. Ci saranno probabilmente due tipi di «coda»: uno per i circuiti lenti e uno per i veloci. Presso la galleria del vento dell'ing. Dallara il lavoro è già avviato mentre sembra che sia in forse la possibilità di rendere meno «nervosa» la vettura con sospensioni leggermente modificate. Ma il fatto è legato anche al tipo di aerodinamica che sarà scelto: infatti potrebbe essere abbandonata la sezione frontale ridotta in favore di una «linea» più vicina a quella della Porsche, teoricamente meno veloce ma migliore nel misto. Ovviamente anche il ritorno alle «radiali» imporrebbe comunque una rivoluzione nelle sospensioni. In quanto ai programmi sportivi, dovrebbero essere prese in considerazione molte gare, tranne quelle in Giappone e in Australia mentre è certo che la scuderia Jolly Club vorrebbe ancora gestire una terza vettura in svariate occasioni. Lo sponsor però non sarebbe più il marchio «Totip» come quest'anno. In merito ai piloti, Fiorio vorrebbe tenere in pratica tutti perché è soddisfatto dell'esperienza, ma la cosa dipenderà dai programmi di ognuno, soprattutto la F. 1 per Patrese e la F. 3000 per Barilla. Nannini vorrebbe fare invece il pilota endurance a tempo pieno se non troverà subito una guida in F. 1, mentre anche Wollek resterebbe molto volentieri nonostante sia molto corteggiato dalla Ford per il campionato Imsa. Il francese si è però rivelato una pedina fondamentale quest'anno e Fiorio non intende certo farselo scappare. Un altro pilota che è stato molto apprezzato è Mauro Baldi e anche per lui potrebbe esserci un posto. Un altro pilota che interessa particolarmente Cesare Fiorio per il programma endurance '85 è l'olandese Jan Lammers, che quest'anno ha corso in coppia con Palmer sulla Porsche della «Canon». Lammers è considerato molto valido e oltretutto la sua presenza è considerata promozionale per le vendite Lancia in Olanda.

Daniele Buzzonetti

SLALOM/Pietrasanta

La passeggiata di Carrega

PIETRASANTA. Tanto pubblico ed un folto numero di concorrenti hanno caratterizzato la prima edizione del Trofeo Città del Marmo, uno slalom organizzato dalla Scuderia Kinzica di Pisa e dal Comune di Pietrasanta. Il Trofeo è andato a Giuseppe Carrega che con la sua Alpine A110 ha spiccato il miglior tempo in entrambe le manche distanziando nettamente tutti gli avversari. Alle sue spalle è emerso Ferdinando Balestrero che con la sua A112 di gruppo speciale si è permesso il lusso di mettere dietro due Stratos, quelle di Peccianti e di Borra giunti rispettivamente 3. e 6., una Renault 5 Turbo, quella di Salvadori giunto 4., ed una 037, quella del pilota-preparatore Piombanti, 5. all'arrivo. La manifestazione si è chiusa a notte inoltrata a causa di un incidente, accaduto nel corso della prima manche Fruzzetti, dopo aver affrontato una serie di birilli ha sbandato investendo, per fortuna senza gravi conseguenze, un gruppo di spettatori.

(l. b.)

SLALOM

Pietrasanta, 28 ottobre 1984

Trofeo Città del Marmo

Le classifiche

Absoluta: 1. Carrega (Alpine A110) p. 199,3; 2. Balestrero (A112) 208,12; 3. Peccianti (Lancia Stratos) 208,78; 4. Salvadori (Renault turbo) 209,25; 5. Piombanti (Lancia Rally) 211,73; 6. Borra (Lancia Stratos) 212,62; 7. Fruzzetti (VW Scirocco) 212,94; 8. Cappellini (X-1/9) 213,37; 9. Gisotti (X-1/9) 213,47; 10. Rivera (Alpine A110) 214,15.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Aghini (A112 Abarth) 224,02; 2. Giannini (A112) 225,97; 3. Orioli (A112) 240,74; 4. Mazzotti (Fiat 127) 254,90; 5. Togni (Fiat 127) 259,65.

Classe 1300: 1. De Martini (X-1/9) 223,26; 2. Benedetti (Simca R2) 227,26; 3. Bisio (Golf) 236,60; 4. Bogi (X-1/9) 252,48.

Classe 1600: 1. Lenci (Ritmo) 219,85; 2. Tognetti (Ritmo) 229,93; 3. Bartoli (Ritmo) 254,14.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Capetti (Fiat 500) 232,10; 2. Cescanti (Fiat 127) 237,43; 3. Baconi (Fiat 127) 239,16; 4. Ferrari (Fiat 127) 239,43; 5. Lunardini (Fiat 127) 243,03; 6. Vannoni (Fiat 127) 249,10.

Classe 1000: 1. Balestrero (A112 Abarth) 208,12; 2. Grassi (A112) 222,41; 3. Santini

(Fiat 127) 223,60; 4. Paoli (A112 Abarth) 223,89; 5. Agostini (Fiat 127) 227,74; 6. Guida (A112) 231,87.

Classe 1150: 1. Gisotti (X-1/9) 213,47; 2. Sorini (Mini De Tomaso) 221,31; 3. Pollio (Ford Fiesta) 227,11; 4. Flori (Ford Escort) 231,48; 5. Benifei (Mini De Tomaso) 232,93; 6. Giuntini (X1/9) 236,75; 7. Franchi (Alfasud) 248,45; 8. Datterì (Simca Rally 2) 300,86.

Classe 1600: 1. Garrega (Alpine A110) 119,43; 2. Fruzzetti (VW Scirocco) 212,94; 3. Cappellini (Fiat X-1/9) 213,37; 4. Rivera (Alpine A110) 214,45; 5. Mosti (Golf GTI) 217,61; 6. Celestini (Renault 5) 239,62; 7. Strambi (Golf) 241,49.

CLASSE M 2000: 1. Salvadori (Renault 5 Turbo) 209,25; 2. Gallo (124 Abarth) 215,12; 3. Pagliari (Alpine A110) 215,48; 4. Rossi E. (R5 Turbo) 216,65; 5. Rossi G. (Opel Kadett) 219,44; 6. Togni (Alfetta) 222,68; 7. Vita (131 Abarth) 223,26; 8. Goroni (124 Spider) 232,29; 9. Pagni (Opel Kadett) 232,72; 10. Ricci (Ford Mexico) 243,76; 11. Adhara (Opel Kadett) 245,68; 12. Fioretti (Triumph R7) 258,09; 13. Laponi (124) 278,95.

CLASSE N oltre 2000: 1. Peccianti (Lancia Stratos) 208,78; 2. Piombanti (Lancia Rally) 211,73; 3. Borra (Lancia Stratos) 212,62.

SLALOM/Gardone Riviera

Il solito Cesari

BRESCIA — Lo slalom automobilistico singolo, disputatosi sulla bella e spettacolare salita «San Michele» di Gardone Riviera, è stato vinto da Augusto Cesari su una Fiat W 1/9. Era la settima ed ultima prova del 1. Trofeo del Garda, organizzato dal rally team Leonessa di Brescia e che è stato vinto da Fulvio Penazzoli di Rovereto su Golf Gti, davanti al bresciano Angelo Grazioli (Fiat X 1/9) e Fausto Zandonà, di Verona (Fiat 850).

(g. s.)

SLALOM

Gardone Riviera, 4 novembre 1984

Trofeo del Garda

Le classifiche

Classifica assoluta: 1. Augusto Cesari (Fiat X 1/9 Dallara); 2. Edmondo (Lancia Stratos); 3. Veza (Lancia Stratos); 4. Zandonà (Fiat 850); 5. Grazioli (Fiat X 1/9); 6. Marini (Renault 5 Turbo); 7. Marangon (Simca R 2); 8. Franco Macrino (Opel Kadett); 9. Bianchi (R 5 Turbo); 10. Brandinari (Talbot R1).

Classe B: 1. Guidotti (A 112); 2. Bruzese (A 112); 3. Mosconi (Fiat 127).

Classe C: 1. Bertolotti (Samba); 2. Tomasini (Opel Corsa); 3. Manenti (Samba).

Classe D: 1. Benazzoli (Golf Gti); 2. Negro (Visa); 3. Coruzzi (Ritmo 105).

Classe L: 1. Brandinari (Talbot Tl); 2. Pagliari (Alpine A 110); 3. Guerrato (Fiat X 1/9).

Classe H: 1. Strapparava (A 112); 2. Stanga (Fiat 127); 3. Alessi (Fiat 127).

Classe I: 1. Grazioli (Fiat X 1/9); 2. Marangon (Simca R2); 3. Bonera (Fiat X1/9).

Classe M: 1. Cesari (Fiat X 1/9 Dallara); 2. Edmondo (Lancia Montecarlo); 3. Marini (Renault 5 Turbo).

Classe P: 1. Veza (Lancia Stratos); 2. Zandonà (Fiat 850); 3. Bruzese (Fiat 500).

SLALOM/Ottaviano

Maggio fa il dritto

NAPOLI. Ad una settimana esatta dalla gara di Foglianese, Vincenzo Maggio non ha perso l'occasione per ottenere un'altra vittoria. Si è infatti imposto anche nel 1. slalom di Ottaviano precedendo ben 71 altri concorrenti. Per il potente non tutto però è andato liscio: dopo aver ottenuto il miglior tempo nella prima manche non è riuscito a ripetersi nella seconda per un «dritto» ad una barriera. Alle sue spalle è giunto il toscano ma campano di adozione sportiva Marco Guidotti, alla guida della solita Beta Montecarlo è riuscito ad ottenere, con la prima manche, il secondo miglior tempo, ma ha pagato quasi otto secondi di ritardo rispetto al vincitore.

(b. d.)

SLALOM

Ottaviano, 4 novembre 1984

1. Slalom Ottaviano

Le classifiche:

Absoluta: 1. Maggio (Fiat X 1/9) p. 146,40; 2. Guidotti (Lancia) 154,31; 3. D'Innocenzo (R5T) 155,80; 4. Minghini (Fiat) 158,39; 5. Caporali (Lancia) 158,70; 6. De Maio (Alfasud) 159,19; 7. Di Lillo (Opel) 159,66; 8. Liguori (Fiat) 159,79; 9. Laurenza (Simca) 160,54; 10. Riccio (Fiat) 161,89.

GRUPPO N-1-3:

Classe 1150: 1. Maresca 177,29; 2. Del Pizio 179,42; 3. Blasi 180,86; 4. Nappo 182,63; 5. De Marco 187,89; 6. De Angelis 193,61 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Tufino (Simca) 174,54; 2. Longobardi (Simca) 177,52; 3. Pomozzi (Talbot) 179,52.

Classe 1600: 1. Milano (X 1/9) 166,38; 2. Esposito (Golf) 171,62; 3. Cilento (R5 Alpine) 174,27; 4. Marchesi (Alfasud) 192,97; 5. Corcione (Ford) 194,69. **Classe oltre 1600:** 1. Pagano (Ritmo) 167,43; 2. Ignorato (Beta) 176,66.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Liguori (Fiat) 159,79; 2. De Gregorio (Fiat) 167,51; 3. Medaglia (Fiat) 168,62; 4. Accadia (Fiat) 175,82; 5. Franzese (Fiat) 249,12.

Classe 1000: 1. Formisano (Fiat) 168,21; 2. Monaco (Fiat) 174,41; 3. Carbone (Panda) 174,48; 4. Rastelli (Panda) 177,49; 5. Forni (Fiat) 177,51; 6. Borrelli (A 112) 177,53; 7. Tosti (Fiat) 183,25; 8. Fezza (A 112) 188,74; 9. Gradito (Mini) 193,70; 10. Mastrocola (Mini) 195,52.

Classe 1150: 1. Vinaccia (A 112) 162,37; 2. Gargiulo (A 112) 164,88; 3. Franzese (Fiat) 170,84; 4. Ciampa (A 112) 171,08; 5. Sambuco (Fiat) 171,75; 6. Ortolano (A 112) 174,05; 7. Calce (A 112) 174,86; 8. Carotenuto (A 112) 175,40; 9. Fezza (A 112) 183,01.

Classe 1300: 1. De Maio (Alfasud) 195,19; 2. Pandolfi (Fiat) 171,81; 3. Catapano (Fiat) 175,08; 4. Mesta (Simca) 177,25; 5. Castaldi (Fiat) 189,73; 6. Salvato (Opel) 204,03.

Classe 1600: 1. Maggio (Fiat) 146,40; 2. Ficcio (Fiat) 161,89; 3. Pagliuca (Fiat) 176,86; 4. Auriemma (Golf) 178,44; 5. Rapetti (Fiat X 1/9) 179,47; 6. Russomanno (Scirocco) 184,91.

Classe 2000: 1. Guidotti (Lancia) 154,31; 2. D'Innocenzo (R5) 155,80; 3. Di Lillo (Opel) 159,66; 4. Annunziata (Alfa) 166,49; 5. Casillo (Escort) 172,63.

Classe 3000: 1. Caporali (Beta) 158,70; 2. Casillo (Alfa) 165,84; 3. Scialla (Opel) 168,39; 4. Iovino (Fiat) 203,85.

KARTING/Trofeo delle Industrie Tarquini, inarrestabile

FRAORE — La quinta e sesta prova del trofeo delle Industrie si sono svolte nelle giornate di giovedì e di domenica, la prima riservata alle classi 100 la seconda a quelle col cambio. 110 piloti hanno preso parte alla corsa del giovedì. Lotta molto spettacolare nella 100 nazionale tra Mediani e Papis che si sono aggiudicati rispettivamente una finale a testa. Per somma dei tempi, poi, la vittoria è andata a Mediani. Gli altri vincitori sono stati Cancellieri nella cadetti, Sospiri nell'avvenir, Modena nell'intercontinentale A e Del Fante nella intercontinentale B. Le corse della domenica hanno visto invece un grande Tarquini in azione. Il recente campione del mondo della 125, che ha partecipato anche ad alcune corse del campionato italiano di F. 3, ha dominato in lungo e in largo la corsa riservata alla formula C e nonostante gli sforzi di Piccini e Zazzaroni per sbarrargli il passo ha trionfato nettamente. Altro dominatore della giornata è stato Bizzari che si è imposto nella intercontinentale C. Nelle altre classi le vittorie sono andate a Mellini nella 125 junior, e a Sala nella promozionale. Molto bella è stata anche la gara riservata ai mini kart nella quale il vincitore Donati ha faticato non poco per regolare Treccia autore di una bella rimonta.

(g. p.)

KARTING

Fraore, 1, 4 novembre 1984

4. Trofeo delle Industrie

Le classifiche

100 Cadetti: 1. Cancellieri; 2. Campani; 3. Zoboli; 4. Piccinato; 5. Anselmi; 6. Gulinelli; 7. Pacchioni; 8. Conforti; 9. Simmaco; 10. De Lorenzi.

100 Nazionale: 1. Mediani; 2. Papis; 3. Coppini; 4. Cazzago; 5. Zampedri; 6. Beggio; 7. Orsini; 8. Avigni; 9. Barigazzi; 10. Biondini. **100 Avvenir:** 1. Sospiri; 2. Zanardi; 3. Colciago; 4. Garelli; 5. Campani; 6. Miani; 7. Bettini; 8. Napoli; 9. Parolin; 10. Mordibelli.

Intercontinentale A: 1. Modena; 2. Bonanno; 3. Grigoletto; 4. Sospiri; 5. Mordibelli; 6. Zanardi; 7. Valera; 8. Miani; 9. Garelli; 10. Pavanato. **Intercontinentale B:** 1. Del Fante; 2. Centenari; 3. Bilotti; 4. De

Franceschi; 5. Sbattini.

Minikart: 1. Donati; 2. Treccia; 3. Margutti; 4. Foré; 5. De Lorenzi; 6. Picchioni; 7. Garbelli; 8. Giustizieri; 9. Di Gesualdo; 10. Parrilla S.

Promozionale: 1. Sala; 2. Filippini; 3. Ferrando; 4. Pontara; 5. Soregotti; 6. Mutti; 7. Brocchetta; 8. Fricerio; 9. Forzi; 10. Pergeffi. **125 Junior:** 1. Mellini; 2. Casini; 3. Biagini; 4. Siena;

5. Zamboni; 6. Giovanardi; 7. Bugatti; 8. Ferrari M.; 9. Chesini; 10. Di Ferdinando; 11. Calvagni; 12. Bartolini; 13. Molteni; 14. Ferrari P.; 15. Mazzacani.

Intercontinentale C: 1. Bizzari; 2. Tornieri; 3. De Angelis; 4. Baratto A.; 5. Dalla; 6. Corradini; 7. Pulliero; 8. Grossi; 9. Baratto M.; 10. Buttiero.

Formula C.: 1. Tarquini; 2. Piccini; 3. Zazzaroni; 4. Sassi; 5. Capitelli; 6. Mazzola; 7. Bertuzzi; 8. Rossi; 9. Degli Esposti; 10. Fanton M.

TUTTERALLY

Gumpert conferma l'Audi a motore centrale ma...

La «corta» anche nell'85



ROLAND GUMPERT, direttore sportivo del team Audi Sport non ha smentito le voci che parlano di una nuova Audi da rally a motore turbo centrale e trazione integrale tipo Peugeot. Ha però precisato che sarà la Sport Quattro usata attualmente a disputare il campionato mondiale '85. Ha confermato che la Casa tedesca dispone da tempo di un prototipo a motore centrale, ma ha confermato che la Sport Quattro gareggerà anche nell'86. Probabil-

mente le prove con il prototipo inizieranno l'anno venturo. Gumpert rimane lo stesso convinto che la Audi Quattro fosse la migliore macchina rally, specialmente tenendo presente del fatto che è derivata direttamente dalla serie con tutti i problemi che ciò comporta. Roland Gumpert prevede inoltre per la Sport Quattro una stagione 1985 estremamente competitiva, capace facilmente di contrastare la Peugeot 205 Turbo 16.

Duez batte Mansell a Donington!

IL RALLISTA Marc Duez si è imposto, sabato 27 ottobre, nell'Austin Rover Rallysprint, disputatosi sul circuito inglese di Donington. Duez ha battuto di misura il vincitore dello scorso anno Nigel Mansell. La gara si componeva di due parti distinte: una prova rally, in cui i piloti della specialità sono risultati ovvi dominatori con Duez, McRae e Per Eklund a lottare nello spazio di tre decimi di secondo. Si è poi imposto Duez, mentre Nigel Mansell è stato facile vincitore della prova in circuito, disputata con tutti i piloti al volante di MG Montego identiche. In questa prova si è messo in luce anche John Watson, mentre Keke Rosberg non è riuscito a confermare la bella prestazione offerta in prova. La classifica finale ha visto Duez primo con 29 punti, Mansell 27, Watson 22, McRae 26, Eklund 23, Brundle 22, Rosberg 16,5 e la Mouton 13.

Droogmans primo al Condroz

CONDROZ - Droogmans-Josten si sono aggiudicati lo scorso fine settimana il Rally di Condroz al volante della loro Porsche. Dopo il ritiro di Marc Surer (nel corso della 4. speciale), la corsa è diventata una questione fra belgi. Ha iniziato Patrick Snijers (già campione belga per il 1984) che si è aggiudicato le prime cinque speciali per poi ritirarsi prima dell'inizio della sesta. Col soul, causa una penalizzazione di 3 minuti e una foratura, scivolava in sedicesima posizione e si gettava alla riscossa riuscendo a risalire fino alla seconda piazza. A Droogmans, tuttavia, restava solo da controllare la situazione e, nonostante Col soul si aggiudicasse moltissime speciali, manteneva agevolmente la testa. Droogmans ha concluso in 3.47'22", precedendo di 1'55" la Opel Ascona di Col soul-Lopes e di 4'26" la Renault 5 di Dumont-Richards.

Coppa Italia finale a Siena

A CONCLUSIONE della stagione agonistica dei rally nazionali, sabato prossimo a Siena verrà disputata la finale del Challenge Fisa, con la partecipazione dei vari piloti classificati in ognuna delle sei zone della Coppa Italia di quest'anno. La gara si presenta come una sorta di finale nazionale fra i migliori equipaggi che hanno gareggiato nelle varie zone rallistiche. Oltre alle vetture dei gruppi N, A e B è stata ammessa anche la partecipazione dei gruppi 2 e 4, fino a raggiungimento del massimo consentito. Le verifiche sportive e tecniche avranno luogo a Siena, presso la concessionaria Alfa Romeo Sarcar, venerdì 9 novembre, mentre il rally prenderà il via il giorno seguente con partenza della prima vettura alle 8,01. Il percorso è di oltre 450 chilometri e comprenderà 14 prove speciali tutte su sterrato, ripercorrendo quelle già disputate nell'ultimo Sanremo. (f.m.)

Sanremo '83 migliore sala stampa

NEL CORSO dello scorso rally iridato, è stato consegnato all'Automobile Club di Sanremo il riconoscimento per avere organizzato, l'anno passato, la migliore sala stampa del campionato mondiale rally. Nella foto, Rolf Nieborg, tesoriere della Rally Press Association (sulla destra), consegna il riconoscimento a Pietro Donato, presidente dell'Ac Sanremo.

Auto rubate arrestato Raymond Rué

MONTECARLO - Nella città monégasca è stato scoperto un importante traffico di vetture di lusso rubate, nel quale è implicato l'ex direttore della scuderia Publismo, Raymond Rué. Stando a quanto hanno comunicato gli inquirenti, parrebbe che le auto (Ferrari, Porsche, Mercedes, Bmw) rubate nella regione, passassero prima per Cannes, li prese in consegna da J.P. Reinaud. In seguito, i veicoli avrebbero raggiunto il garage di Rué (in boulevard Principessa Carlotta) dove venivano truccate e reimmatricolate grazie a documenti falsi. Raymond Rué, 39 anni, sposato, con un figlio, era entrato nell'A.C. Monaco nel 1973 con l'incarico di commissario generale aggiunto al Rally di Montecarlo. In seguito, ebbe delle difficoltà finanziarie e, nel 1978, fondò la società Publismo. La scuderia fece correre piloti di primo piano come Björn Waldegaard o Jean-Pierre Nicolas che vinse a Montecarlo nel 1978 su una Porsche-Almeras. Dopo il dissesto della scuderia, ancora per motivi finanziari, Rué decise di aprire la rimessa ora coinvolta nel traffico. (r.a.)

Llewellyn e Nissan campioni

CON IL QUINTO posto con cui hanno concluso l'Audi National Rally del 21 ottobre scorso, il giovane gallese David Llewellyn e il suo navigatore Roger Evans, su Nissan 240 RS sponsorizzata Blydenstein, si sono assicurati la vittoria finale nel campionato Shell Autosport 1984. Llewellyn ha guidato la Nissan solo negli ultimi tre appuntamenti del campionato, e ha dichiarato che si tratta di una vettura eccezionale per il tipo di gare che si disputano in Gran Bretagna. Dopo il successo appena raggiunto, è ora probabile che l'equipaggio parteciperà al campionato britannico Open '85, molto probabilmente ancora una volta alla guida di una Nissan sponsorizzata da Blydenstein.



Dopo le recenti buone prove si pensa al futuro

Metro 4x4 a sei cilindri

PUR RITIRANDOSI in seguito a due forature che gli hanno inflitto il massimo delle penalizzazioni, Tony Pond ha ampiamente dimostrato, all'Audi National Rally disputatosi in Inghilterra il 21 ottobre scorso, che la nuova Austin Rover Metro a trazione integrale ha prospettive più che buone per il futuro. Equipaggiata con un motore da non più di 220

cavalli di potenza, la 4x4 inglese ha infatti tenuto con facilità il ritmo delle Audi Quattro per gran parte della gara, permettendo addirittura a Pond di imporsi nel maggior numero delle prove speciali. Il pilota ha poi avuto modo di dichiarare che il prossimo anno, grazie alla adozione del sei cilindri a carburatori non turbo e probabilmente con compressore volumetrico, la Metro

4x4 sarà in grado di battersi alla pari con le più accreditate gr. B. Peugeot compresa. Pur avendo la Casa Inglese volutamente scartato la tecnologia del turbo, affidandosi quindi a scelte improntate a conservare la maggiore semplicità possibile, la nuova Metro 4x4 dovrebbe beneficiare di potenze nell'ordine dei 350 cavalli (p. f.)



Himalayan senza traguardo

SI È CONCLUSO prima del previsto il 5. Himalayan Rally, partito domenica 28 ottobre da Nuova Delhi, dove avrebbe dovuto concludersi il 4 novembre. La gara è stata invece interrotta giovedì 1 novembre in seguito ai disordini presenti in India e originati dalla scomparsa di Indira Gandhi. Al momento della sospensione era al comando della gara l'indiano Jayant Shah, su Nissan 240 RS e già vincitore del rally lo scorso anno. La gara era stata precedentemente funestata dall'incidente mortale occorso a Carl Gustaf Forsmark, uno svedese di 62 anni che viveva in India dal 1979, uscito di strada e finito in un burrone con la sua Jeep. Sembra che la fatale uscita di strada sia stata causata dall'improvviso cedimento di una sospensione.

Una Station fra i prototipi

CI DOVEVA essere anche la nuova Austin Metro 4x4, che ha invece rinunciato a partecipare. Il Lombard National Rally, che si disputerà dopo la conclusione del Rally Rac sull'anello gallese della gara iridata, organizzato per accogliere la partecipazione di prototipi e altre vetture comprese gruppi 2 e 4, si svolgerà con una partecipazione di circa trenta vetture. In testa al lotto ci sarà la Mitsubishi Starion turbo, portata dal finlandese Lasse Lampi alla seconda uscita dopo il Mille Piste della scorsa estate, mentre Rod Millen sarà al volante di una Mazda RX7 giunta via mare dagli Stati Uniti. La partecipazione britannica sarà coronata anche da Ken Wood, più veloce pilota scozzese, che guiderà una Rover. (p. f.)

Fischer chiude al Semperit

BADEN - Georg Fischer si è imposto lo scorso fine settimana nel Semperit Rally, ultima gara del campionato austriaco. Ottantacinque equipaggi hanno preso il via della gara di 480 km di cui 230 su 18 prove speciali. Il primo ritiro importante è stato quello del campione jugoslavo Branislav Kuzmic. Fischer, su Mitsubishi, si è imposto in 2h05'33" e a Klausner-Zeltner (su Lancia Rally del Jolly Club) in 2h05'58".

Sundström al Rac in Peugeot

DUE PEUGEOT 205 Gti gareggeranno al Rac in gruppo A. Le vetture saranno iscritte dal team O'Dell's. Una sarà sicuramente guidata dalla giovane promessa finlandese Mikael Sundström, mentre la seconda vettura potrebbe andare a Chris Lord.

Millen può battere Buffum

DOPO AVERE vinto il Budweiser Press on Regardless Rally, ottava e terzultima prova del campionato statunitense Secca, disputatosi il 26-28 ottobre scorsi, Rod Millen si trova ora a combattere per la vittoria in campionato contro John Buffum, che al Press on Regardless si è ritirato per incidente con la sua nuova Audi Quattro A2 quando si trovava secondo a un solo minuto. Alla conclusione del campionato mancano ancora due gare. (t. c.)

Targa Florio anche con sterrato

CAMBIA volto la Targa Florio. Il rally siciliano sarà articolato in tre tappe. La prima consisterà in un prologo di sette prove speciali tutte (e questa è la novità) su sterrato. La seconda e la terza tappa ricalcheranno invece il percorso tradizionale su asfalto.

■ **MANEO '85.** Non ha portato fortuna a Maneo-Zangrandi (usciti di strada per una incomprensione su una nota) la presenza a Messina di Salvatore Costanzo, che seguiva per la prima volta i due lombardi che fanno parte della scuderia Bologna Corse. Possibile che la Bologna Corse cerchi di concretizzare un programma '85 proprio per Maneo, che gode della notorietà acquisita mantenendosi quest'anno fra i protagonisti del Cir.

■ **PIROLLO RIMANE.** Gigi Pirollo non seguirà la strada di Adartico Vudafieri ma rimarrà legato al Jolly Club, andando ad affiancare Tiziano Chiti. Riccardo Boretti, che ha affiancato Chiti nell'84, passerà invece al fianco di Michele Rayneri. Sia Chiti-Pirollo che Rayneri-Boretti disporranno delle Ritmo 130 gruppo A che il Jolly farà correre nel campionato Open e in qualche prova dell'europeo.

■ **LUTTO RALLY.** Il «mago» degli interfonni, il novarese Quaglino, è stato colpito negli affetti più cari. Sua moglie è infatti deceduta in seguito a una lunga malattia. Autosprint è vicino a Quaglino in questo triste momento.

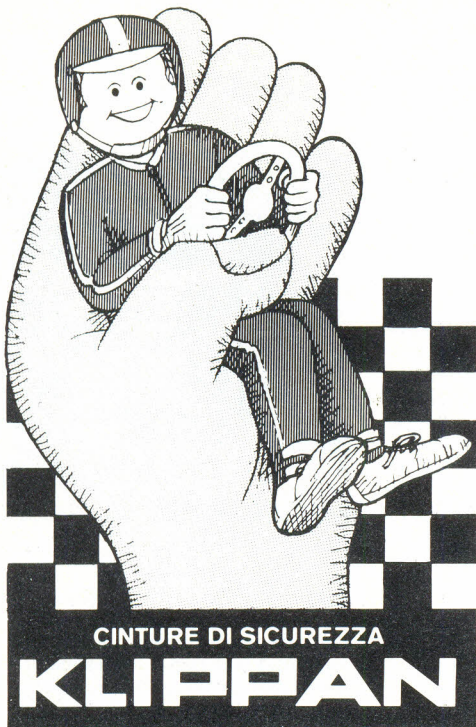
■ **MONZA CUNICO.** Franco Cunico parteciperà al Rally di Monza del dicembre prossimo su una Porsche Tamauto in, coppia con Giovanna Muttini. Al rally dell'autodromo si sono già iscritti Nando Cazzaniga, all'esordio con una Lancia 037 (di Volta); Giorgio Pianta che guiderà la 037 «versione '85», cioè con le gomme più larghe, Tonino Tognana con una Audi Quattro, Luigi Colzani con una Manta 400 di Conrero. La Promotorsport ha poi promesso di portare a Monza due Ferrari, una delle quali affidata a un pilota straniero.

■ **UNO TOTIP.** Le Fiat Uno con cui Alessandro Fiorio e Chantal Biasion parteciperanno al trofeo monomarca il prossimo anno avranno i colori della Totip. La moglie di Biasion tornerà a fare coppia con Antonella Severi, mentre ancora non è stato scelto il navigatore del figlio di Cesare Fiorio.



Iscrizioni Rac fino al 13

SI CHIUDONO definitivamente alle 17 di martedì 13 novembre le iscrizioni al Rally Rac, ultimo appuntamento del campionato mondiale rally piloti e marche. La gara partirà da Chester, in zona di confine fra Inghilterra e Galles, alle 8 di domenica 25 novembre, per concludersi, sempre a Chester, il giovedì seguente alle ore 15, dopo tre tappe per complessivi 3300 chilometri, 915 dei quali disputati su circa sessanta prove speciali. Dodici di queste saranno su asfalto, mentre tutte le altre saranno di sterrato. Per informazioni ci si può rivolgere agli organizzatori scrivendo a questo indirizzo: Rally Office, Rac Msa, 31 Belgrave Square, London SW1X8QH, Gran Bretagna. Tel. 01/ 2358601. Telex 27203 Racing G.



**SE VUOI SAPERE
TUTTO, MINUTO
PER MINUTO, SUI
MAGGIORI RALLIES,
L'UOMO KLIPPAN
TI DA' UNA MANO.**

RALLY SAN MARINO

DAL 7 ALL'11 NOVEMBRE

TELEFONA:

0541/99.27.00

0541/99.16.15

ASCOLTA:
RADIO CENTRO 95 (TO) ■ RADIO GAL-
LARATE STAZIONE 1 ■ RADIO PAVIA ■
RADIO LECCO CRISTALL TV (CO) ■ RA-
DIO STEREO (S. REMO) ■ RADIO NETTU-
NO (BO) ■ RADIO FLASH (FO) ■ RADIO
MACOMER ■

OPEN RALLY/Chiusura dall'8 al 10 a S. Marino

La banda dei tre

Sono Bettega, Demuth e Cinotto, che potrebbero favorire Vuda nello scontro finale con Lucky. Si decidono anche i gruppi

IL RALLY di San Marino chiude la stagione Open 1984, ma chiude anche, con tutta probabilità, un capitolo «storico» del rallismo italiano, ovvero il matrimonio fra Adartico Vudafieri e il Jolly Club. Vuda cercherà di dire addio alla squadra cui è stato legato per tanti anni con un ennesimo titolo, e avrà contro tutti, quindi. Soprattutto avrà contro «Lucky»-Berro, ai quali la matematica concede ancora qualche speranza di strappare il titolo alla Lancia-Totip. Venuto a mancare lo scontro europeo fra Capone e Toivonen, il

re l'infortunato Tonino Tognana e per mettergli così di mantenersi nei primi cinque della classifica europea, cioè in zona di priorità Fia A. Sia Demuth sia Cinotto disporranno delle Quattro «lunghe», ma in caso di neve o fango queste vetture potranno intaccare i favori di Bettega e della sua Lancia Rally.

SAN MARINO assegnerà, oltre al titolo assoluto, le coppe Csa inerenti all'Open. Quella di gruppo A è contesa da Rayneri-Bartolich, con la Ritmo del Jolly, e da

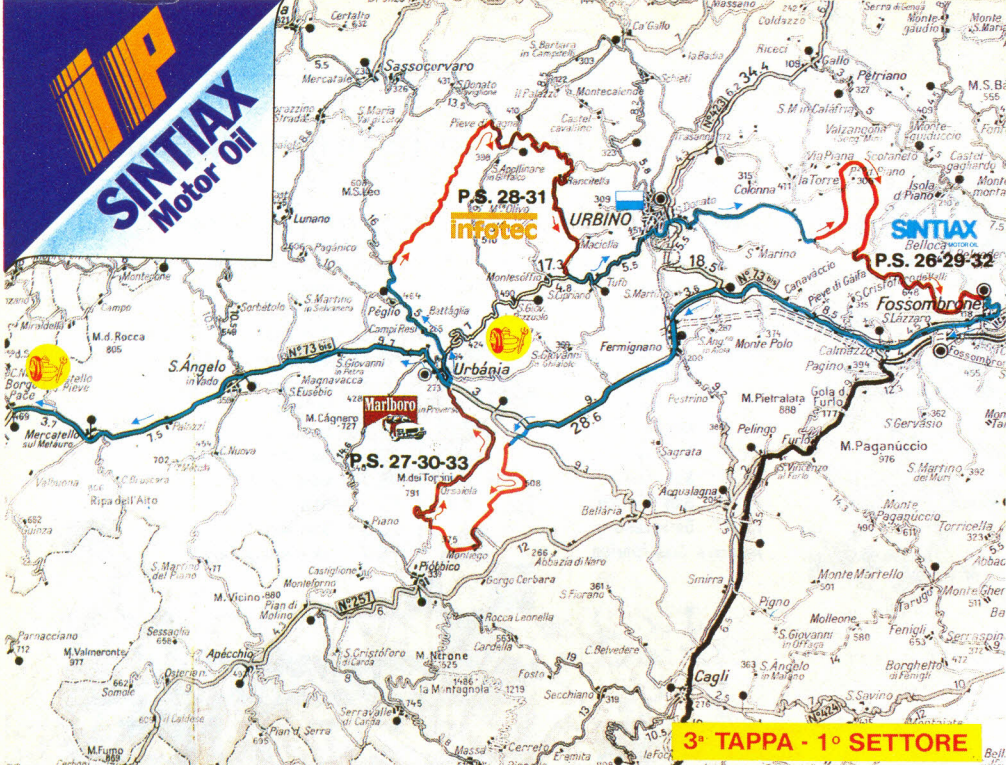


pubblico sammarinese si concentrerà quindi sul duello Open, nel quale può giocare anche (a favore di Vudafieri) la presenza di tre personaggi estranei al campionato.

TESTA DI SERIE numero uno è infatti Attilio Bettega, che disporrà di una Lancia-Martini, ufficialmente presente nella Repubblica del Titano per volere dello sponsor Martini (che gradiva un'ulteriore gara in Italia), ma certo molto gradito dal Jolly, che in caso di imprevisti alla vettura di Vudafieri deve fare sì che «Lucky» non vinca, per non perdere il titolo. Bettega-Perissinot godono quindi i favori del pronostico, ma non bisogna sottovalutare la competitività delle Audi Quattro su sterrato. Oltre a Michele Cinotto, il team di Radaelli schiererà infatti una vettura anche per il tedesco Harald Demuth, chiamato all'ultimo momento per sostitui-

Bentivogli-Evangelisti che giocano praticamente in casa, visto che la loro Alfetta è assistita dalla San Marino Corse. A Rayneri bastano pochi punti (dopo lo stop di Bentivogli a Sanremo), ma non bisogna dimenticare che il romagnolo Bentivogli conosce molto bene queste strade. In gruppo N la lotta è tutta in famiglia Jolly, e riguarda le Ritmo di Stefano Fabbri e Tiziano Chiti. Il primo ha preso il largo in classifica con la vittoria al Sanremo ed è ormai a un passo dal titolo che potrebbe servigli come biglietto di presentazione per un buon programma (Opel?) '85. Volata finale anche per il titolo «dame». Paola Alberi, impegnata nel mantenere il vantaggio su Pierangela Riva, sarà aiutata dalla Aitken e dalla Vergnaut, che il team di Verini ha iscritto al volante di Citroën Visa uguali a quella della nostra campionessa.

Roberta Gremignani

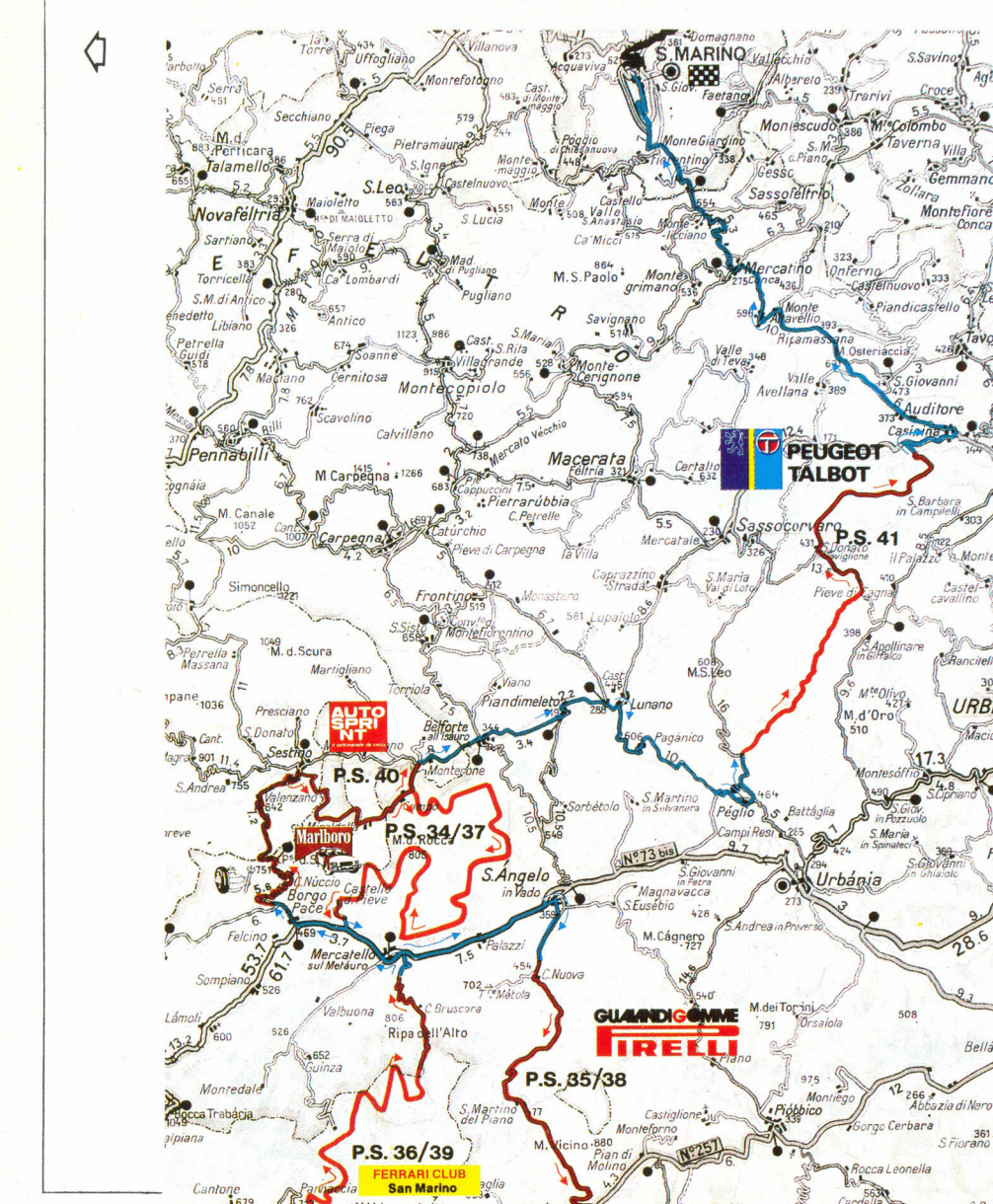


3ª TAPPA - 1° SETTORE

Questi i piloti al via

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA	GRUPPO
1	Bettega-Perissinot	Lancia Rally	B
2	Vudafieri-Pirollo	Lancia Rally	B
3	Lucky-Berro	Ferrari 308	B
4	Demuth-Short	Audi Quattro	B
5	Ferjancz-Tandari	R5 Turbo	B
6	Santos-Oliveira	Ford Escort	B
7	Ercolani-Amati	Ferrari 308	B
8	Cinotto-Radaelli	Audi Quattro	B
9	Bentivogli-Evangelisti	Alfa Romeo GTV6	A
10	Del Zoppo-Tognana	Samba Rallye	B

11 Rayneri-Bartolich (Ritmo Abarth 130); 12 Iaveris-Costandakatos (Ford Escort); 14 Baggio-Roggia (Lancia Rally); 15 Bardi-Mazzei (Ford Escort); 16 Grossi-Ricci (A.R. GTV 6); 18 Canini-Gozi (Ford Escort); 19 Cravero-Ercole (Opel Manta); 20 Cattaneo-Polli (Opel Ascona); 21 Chiti-Boretti (Ritmo Abarth 130); 22 Lupidi-Montenesi (R11 Turbo); 23 Fabbri-Ferrogli (Ritmo Abarth 130); 25 Rossi-Cassina (Opel Manta); 26 Ciminighi-Bini (Porsche 3.0); 27 Alessandrini-Alessandrini (Porsche 911); 28 Meloni-Casadei (Ford Escort); 29 Alberi-Milano (Citroën Visa); 30 Romito-Piscaglia (Ford Escort); 31 Aitken-Morgan (Citroën Visa); 32 Vergnaud-Guillot (Citroën Visa); 33 Bruschi-Eusebi (Ford Escort); 35 De Angelis (A.R. GTV 6); 36 Speranza-X (Ritmo Abarth 130); 37 Fadini-Mariani (Opel Manta); 38 Salvatori-Vitali (Opel Manta); 39 Faravelli-Lucchini (Opel Ascona); 40 Bertolissi-Gasparin (Opel Kadett); 41 Beretti-Guidi (Ritmo Abarth 125); 42 Trevisan-Visentin (Opel Ascona); 43 Della Torre-Ravera (Opel Ascona); 44 Stobbia-Manfrinato (Opel Ascona); 45 Riva-Galli (Peugeot 205); 46 Peuplier (VW Golf GTI); 47 Pieratti-Pinza (Alfasud); 48 Cavazerani-Donati (VW Golf GTI); 49 Gironi-Leonardi (Talbot TI); 50 Pritelli-Santolini (VW Golf GTI); 51 Pellegrino-Pinto (VW Golf GTI); 52 Zambelli-Zambelli (Talbot TI); 53 Buda-Rinaldi (Ford Fiesta); 54 Bioli-X (Peugeot TI); 55 Tura-X (Fiat 127 S.); 56 Peirone-Demrin (Peugeot 104); 57 Polato-Petterlin (Fiat 127 S.); 58 Piva-X (A112 Abarth); 59 Ottaviani-Castellani (Ritmo Abarth 130); 71 Comelli-Spilimberghi (Ritmo Abarth 130); 72 Scarpis-Isola (Ritmo Abarth 130); 73 Brunello-Friseiro (Ritmo Abarth 130); 74 Borghi-Giusti (Peugeot Samba); 75 Andre-Poyaud (Peugeot Samba); 76 Marmieri-Garcea (Peugeot Samba); 77 Lunedei-X (Peugeot Samba); 78 Melia-X (Peugeot Samba).



3ª TAPPA - 2° SETTORE

Così l'Open

ASSOLUTA: 1. Vudafieri p. 70; 2. «Lucky» 55; 3. Cunico 47; 4. Del Zoppo 42; 5. Cerrato 39; 6. Bentivogli 26; 7. Rayneri 24; 8. «Tony», Toivonen e Vatanen 20.

GRUPPO N: 1. Fabbri p. 100; 2. Chiti 78; 3. Porcellana 45; 4. Gerbino 31; 5. Scarpis 22.

GRUPPO A: 1. Rayneri p. 94; 2. Bentivogli 81; 3. Cravero 47; 4. Grossi 32; 5. «Tchine» 26.

GRUPPO B: 1. Vudafieri p. 140; 2. «Lucky» 110; 3. Cunico 94; 4. Del Zoppo 84; 5. Cerrato 78.

FEMMINILE: 1. Alberi p. 60; 2. Riva 40; 3. Aitken 20.

MARCHE: 1. Lancia p. 122; 2. Opel 80; 3. Peugeot 70; 4. Ferrari 60; 5. Fiat 59.

MONDIALE RALLY

Costa d'Avorio «storica» per Blomqvist e per l'Audi

Stig ottantaQuattro

Lo svedese raggiunge anche per la matematica il suo primo titolo iridato, mentre la Casa di Ingolstadt mette in carriera la vittoria africana numero uno e il primo successo della «corta». Mehta primo dei piloti non-Audi dopo una grande battaglia con Ambrosino

di **Maurizia Baresi** - **Fotografie Cockpit**

Assieme al primo mondiale di Blomqvist l'Audi ha raggiunto anche la prima vittoria africana e il primo successo della Sport Quattro



ABIDJAN - È andata come previsto: Stig Blomqvist ha vinto il 16. Rally della Costa d'Avorio e si è definitivamente consacrato campione del mondo 1984. Un vero festino Audi: è questo il menù della prima vittoria in Africa della marca tedesca e prima vittoria della trazione integrale nel continente nero. Prima vittoria della Quattro «corta» in una prova del

campionato mondiale, sorpasso di Mikkola ai danni di Alen e provvisorio titolo di vicecampione del mondo per il finlandese dell'Audi. E chi più ne ha più ne metta. È proprio vero che non sempre i frutti più gustosi si colgono nelle imprese più difficili, anche se onestamente proprio facile non è stato. È mancata la competizione, è vero, ma in compenso le difficoltà di ogni

genere non sono mancate: questo per tutti. Le piogge della vigilia avevano devastato le piste già malmesse, creando buchi nuovi, pozzanghere gigantesche e anche variazioni di percorso non sempre facilmente riconoscibili. Per questo Mehta all'arrivo era particolarmente contento del suo terzo posto. «Al Safari è più difficile vincere — ha detto poi — al Costa

d'Avorio è più difficile arrivare». E se lo dice lui c'è da crederci, perché questa era la sua settima partecipazione e prima del successo odierno aveva visto il traguardo una sola volta. È stato proprio Mehta, con Ambrosino, il vero protagonista della corsa, mentre Blomqvist si installava in testa al rally fin dall'inizio e Mikkola lo seguiva

segue

MONDIALE RALLY

Stig ottantaQuattro

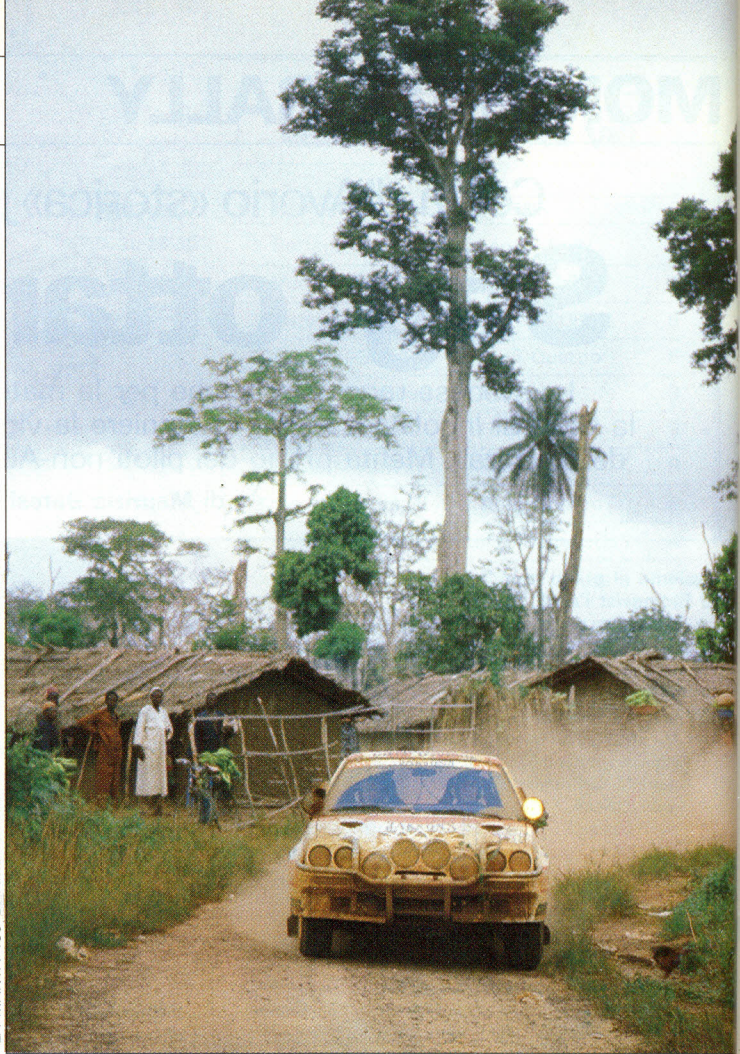
segue

a ruota ben attento a non sorpassarlo. I due piloti della casa Nissan e dell'Opel hanno messo del pepe nel calderone della gara con il loro duello portiera a portiera. Questo almeno per le prime due tappe. Va detto che Ambrosino era messo molto meno bene quanto ad assistenza rispetto al compagno-avversario.

GLI ALTRI hanno fatto quello che hanno potuto, cioè fin troppo soprattutto Horsey, con un pick-up preparato in Kenya nel cui cassone trasportava un intero arsenale di ricambi, ha mostrato come si possa con poca spesa e un po' di impegno non sfigurare in un rally ostico come il Costa d'Avorio. Solo avvenimenti quasi catastrofici infatti, come potete leggere a parte, hanno potuto fermarlo anzi no, solo attardarlo nella sua pazza corsa verso la linea d'arrivo. Molto fragili — si fa per dire — si sono dimostrate invece le Mitsubishi, nonostante la caparbia dei due piloti Salim e Assef, quest'ultimo al limite della fissazione nella sua esasperata volontà di arrivare. Per una volta, dopo l'arrivo i piloti hanno guadagnato volentieri e velocemente la sala stampa per la conferenza di rito, grazie soprattutto all'impianto di aria condizionata dal quale hanno finalmente ricevuto un po' di refrigerio dopo la «cottura» prolungata. Poche le domande, molti i commenti di piloti e copiloti soprattutto sullo svolgimento della terza tappa. Argomento principe è stato l'approssimatività della dislocazione dei controlli orari che ha mandato in bestia anche il pacifico Hertz. «Il rally della Costa d'Avorio è come battere la testa contro un muro: — ha detto — quando si smette ci si sente così bene...» Le ansie di Hertz sono state ben confermate da Mehta, che col suo umorismo ha raccontato: «Quando siamo stati sorpassati da Mikkola nella foresta di Tai dove si era perso abbiamo visto del fumo uscire dalla Quattro: veniva dalla testa di Hertz». Quello della foresta di Tai è stato un altro dei punti dolenti di questa martoriata edizione del Costa d'Avorio. Se professionisti del calibro di Hertz e

Captain si sono persi in quel dedalo infernale, certo una ragione c'è. E difatti si viene a sapere che nelle mani dei concorrenti si trovavano due radar: uno ufficiale e uno «ufficioso» che era stato consegnato agli equipaggi con correzioni e riferimenti nuovi alla partenza da Yamoussokro. Il primo, secondo Hertz, portava direttamente a un lago senza vie d'uscita, il secondo aveva chilometraggi sbagliati e indicazioni quasi mai rispondenti alla realtà. Di qui le complicazioni. Mehta dice di esser andato guardingo e di avere trovato la pista «a naso», aiutandosi con ambedue i radar. Ambrosino conosceva la strada e sapeva dove bisognava prendere a destra «In quello stesso punto — ha detto ho visto le tracce della Audi che andavano dritto e ho capito l'errore che avevano fatto. È vero che sul radar il bivio veniva dato a 1200 metri mentre in realtà era a 200 metri». Per farla breve, tutti erano arrabbiati neri pur nel sollievo del «tutto è finito». Perfino Blomqvist si è lasciato scappare un «Never again» (mai più nella vita). Gli abbiamo chiesto se era stata dura. Ci ha risposto che era stata dura, soprattutto per il suo coequipier, essendosi lui impegnato assai poco nella guida.

NEL CONDANNARE un'organizzazione confusionaria e non coordinata che ha aggiunto difficoltà non necessarie a quelle già esistenti dell'ambiente naturale, è stata molto criticata anche la scelta dei tempi di ritardo massimo. Tempi-capestro per chi non fosse presente



LA MANTA 400 DI AMBROSINO

con una macchina ufficiale. Tutto ciò mena il discorso sul rally della Costa d'Avorio in generale, nonostante gli ottimismo del dottor Zounon, di cui potete leggere a parte. I problemi della corsa africana sono molti e pesanti: l'edizione di quest'anno certo non ha arrangiato le cose, sicché è legittimo porsi delle domande sul suo futuro. Quando abbiamo chie-

sto a Gumpert perché fosse venuto in Costa d'Avorio, ha risposto molto sinceramente che i due terzi del materiale necessario erano stati inviati quaggiù tre mesi fa e che ormai tanto valeva andare fino in fondo. È ora che in loco si rendano conto che bisogna fare qualcosa e alla svelta perché il leggendario Rally del Bandama non muoia. (m. b.)



MIKKOLA E LA SUA QUATTRO

LA CRONACA/Da Abidjan ad Abidjan fra fango, errori e canicola

Mezzogiorno di fuoco

Sotto un sole feroce e con una temperatura insopportabile, fra i reclami causati da un errore nel radar, solo sei dei cinquantuno partiti hanno raggiunto il traguardo finale

ABIDJAN — Circa cinquanta vetture lasciano la pedana posta nel parcheggio dell'immenso Hotel Ivoire di Abidjan. Seicento km dopo, a Bondoukou, non sono più che quattordici, facendo pensare a qualcosa come «vado all'inferno e ritorno». In effetti la pista è difficile e accidentata, ma certo molte delle vetture partenti non sono meno disstate del fondo in questione, senza contare quelle che hanno giusto appiccicato l'adesivo del rally, montato il roll-bar sulla macchina di tutti i giorni e fatto un piacere agli organizzatori che hanno bisogno di un numero minimo di partecipanti perché il loro rally sia valido. Questo senza togliere nulla al fascino dell'Africa misteriosa e piena di trabocchetti: in un mare di fango sono infatti affogate le velleità avventuriere di un paio di equipaggi italiani: Garosci-Romanelli e Tosca-Cavaioni, pur muniti di Range Rover, fermi molto prima di arrivare a Bondoukou. Le due Audi di Blomqvist e Mikkola prendono il volo in tutta leggerezza fin dal secondo controllo, lasciando a Mehta e Ambrosino il compito di dare un po' di interesse a un rally che minaccia seriamente di diventare soporifero. I due africani di adozione (italo-francese Ambrosino da Abidjan, indiano Mehta da Nairobi) entrano subito in bagarre, sorpassandosi sulla pista varie volte e mettendo in atto tutte le astuzie per potere stare davanti e non mangiare più la polvere dell'avversario. Mehta ha qualche preoccupazione già al controllo orario numero 5, Benahouin, per la rottura della cinghia del ventilatore. La riparazione gli costa parecchi minuti e gli riparte davanti Ambrosino dal quale accusa un ritardo intorno ai 15-20 minuti. Mehta rosicchia e rimonta lo svantaggio fino a rientrare a Bondoukou in quarta posizione a 4' da Ambrosino. Le Audi sono ormai su un altro pianeta, distanti già quasi un'ora. Chi non si diverte molto è Assef, alle prese con un motore tossicchiante e vittima di una foratura. Il pilota della Mitsubishi, risolti i suoi problemi, si rende protagonista di una bella rimonta che dall'undicesimo posto lo porta a Bondoukou in quinta posizione. Sesto è Horsey, che sbalordisce tutti col suo pick-up madé in Kenya, una specie di officina mobile che spesso riesce a mettere dietro le migliori Mitsubishi. Settimo è Salim, con l'altra Mitsubishi, rimasto vittima di un impatto piuttosto violento che gli rovina la

sospensione anteriore, la direzione, la tabella di marcia e probabilmente anche l'umore. Decimi sono i nostri Molino-Albanese, su Subaru, soli scampati del commando italiano. Viene annullata la prima sezione, e ciò dà a Mehta la possibilità di regolare il problema. Continua così fino a Yamoussoukro la serie delle scaramucce con Ambrosino, che riesce comunque a stargli davanti per soli tre minuti. Quanto a Blomqvist e a Mikkola, separati da 5' a Bondoukou, continuano la loro passeggiata senza il minimo problema, attenti solo a non maltrattare le loro Quattro. All'assistenza di Yamoussoukro, sostituzione del ponte posteriore per Mehta, a titolo precauzionale. Scampati all'ecatcombe iniziale, sono scesi a 12 in quel di Yamoussoukro per l'arrivo fuori tempo massimo degli ultimi due concorrenti. Sono invece ancora ben presenti Molino e Albanese, undicesimi con la loro Subaru.

SECONDA TAPPA. A mezzanotte di giovedì, in un clima di serenità celestiale, parte la seconda tappa: un lungo giro che riporterà i sopravvissuti a Yamoussoukro nel pomeriggio di venerdì. Blomqvist e Mikkola mantengono lo stesso distacco dalla partenza: cinque preziosissimi minuti. Mehta e Ambrosino, dal canto loro ricominciano a rincorrersi ostinatamente, finché a Daloa si ritrovano in completa parità. Poco prima del controllo di Daloa Ambrosino è fermo all'assistenza, mentre poco lontano il team manager di Mehta in contatto radio col suo pilota controlla o meglio spia i movimenti dell'equipaggio ivoriano. Mehta arriva a sua volta alla propria assistenza posta più indietro e se la sbriga in poco tempo. All'appello radio del team manager Mehta parte a razzo per timbrare prima di Ambrosino, ancora fermo, ma quest'ultimo, vedendo la Nissan del kenyota spuntare nel proprio retrovisore, parte in tromba a sua volta e le due vetture si trovano praticamente affiancate. Mehta mette una ruota nel fossetto e Ambrosino ha via libera per timbrare per primo. In questa sezione capitano un sacco di guai a Samir Assef, che prima tira dritto a un incrocio a Bouafle sbagliando strada, e poi rompe una pinza dei freni perdendo più di un'ora. Ne approfitta Horsey col suo pick-up per soffiargli il quinto posto. Il numero dei concorrenti scende a 11, data l'eliminazione di Molino-Albanese e della loro

Subaru. Tre ore di riposo e la corsa riprende con direzione Divo: altri 400 km senza complimenti. Siamo sul far del giorno, a una sessantina di km da Divo e tocca «finalmente» a un'Audi avere qualche problema. È quella di Mikkola, che lamenta la rottura di una sospensione e non può far altro che procedere lentamente fino a Divo. La faccenda gli costa una trentina di minuti ma la classifica non cambia: Mehta e Ambrosino sono fuori portata. Il pilota della Manta esce poi di strada: non può disturbato dalla polvere, il keniano può finalmente esprimersi e mettere otto minuti fra sé e il poco arrendevole avversario. Gli ultimi 400 km tra Divo e Yamoussoukro non danno altre emozioni. Ahimé, ormai anche Mehta e Ambrosino non hanno più niente da dirsi. All'Hotel President, verso le cinque del pomeriggio, Blomqvist cambia l'albero di trasmissione senza riuscire però a terminare l'operazione: è una curiosa Audi Quattro a due ruote motrici che rientra in parco chiuso. Ambrosino sostituisce il ponte posteriore che aveva cominciato a produrre strani rumori. Mehta cambia la sospensione anteriore, della quale non riesce a trovare una regolazione soddisfacente fin dall'inizio. Sul terreno sono rimaste altre due vetture: la Mitsubishi di Thibaud e l'Audi Quattro di Cho-teau, sicché i rimasti in gara ora sono ridotti a nove.

TERZA TAPPA. La storia della terza tappa comincia con una specie di gag il cui protagonista è un controllo orario messo al posto sbagliato e non sulla strada del rally. Tutto si risolverà per il meglio dato che il controllo sbagliato verrà soppresso e il tempo sarà cumulato con quello del c.o. seguente. In queste prime movimentate sezioni Assef procede alla riparazione della guarnizione della testata (che pare fosse andato a cercare nella notte ad Abidjan) e perde un'ora e 9 minuti. Un paio di settori dopo rompe nuovamente la pinza dei freni, perdendo ancora più di un'ora. Arriva così a San Pedro con un ritardo di 3h03' vale a dire tre minuti fuori tempo massimo, ma non si dà per vinto e decide di continuare dopo avere sporto reclamo. L'aereo mediante il quale si rendono possibili i collegamenti radio tra gli equipaggi Audi e le assistenze rimane fermo a terra, e Mikkola e Blomqvist devono affrontare la terribile foresta senza contatto radio coi veicoli d'as-

sistenza. È lo svedese a lasciarsi alle spalle l'oceano per primo, alle 16 di sabato. Vista dall'alto, la pista sembra una lunghissima ferita rosso sangue che taglia profondamente una spessa coltre verde. Ma durante la notte verde la vita non è facile nemmeno per le Audi. Si capisce già mentre si attende l'uscita della prima vettura dall'inferno: l'ora è tarda, il ritardo notevole e nessuno dà segni di vita. Ci si comincia a chiedere se non siano tutti bloccati da qualche parte. Poi improvvisamente arriva la notizia che le prime quattro vetture hanno timbrato quasi insieme al controllo orario di uscita dalla foresta. Ritrovata la strada dopo averla perduta per colpa del radar, Blomqvist e Mikkola hanno raggiunto non senza problemi di polvere Mehta e Ambrosino. Mikkola ha timbrato nello stesso minuto di Mehta, Blomqvist in quello stesso di Ambrosino. Le cose si sono presentate ancor peggio per quelli che hanno dovuto prendere il via nelle ore più tarde. Come se non bastasse il malefatte del radar, Horsey viene fermato anche da un albero caduto sulla strada dopo che i primi quattro erano passati. Per lo sfortunato kenyota è l'esclusione dalla corsa per soli due minuti. Dietro di lui non c'è più storia: le ore piovono sulle tabelle di marcia di Salim e Tauziac. Di Moline e di Assef non si ha nemmeno più notizia. Ufficialmente le vetture in gara sono ora solo quattro, ma anche Salim e Tauziac continuano la gara nella speranza che gli avvenimenti eccezionali verificatisi nella foresta di Tai possano indurre gli organizzatori a rivedere la consistenza del ritardo per la messa fuori gara. Gli ultimi 600 km per tornare ad Abidjan non meritano accenni particolari: i quattro leaders seguiti dai tre delusi dopo 4000 km di corsa onorevole raggiungono il podio di Abidjan a mezzogiorno, ed è veramente (a causa del caldo) mezzogiorno di fuoco. (m. b.)

Questo l'albo d'oro del mondiale piloti

1977	* Sandro Munari
1978	* Markku Alen
1979	* Björn Waldegaard
1980	Walter Röhrl
1981	Ari Vatanen
1982	Walter Röhrl
1983	Hannu Mikkola
1984	Stig Blomqvist

* Coppa FIA piloti

MONDIALE RALLY

COSTA D'AVORIO

11. gara del mondiale piloti
31 ottobre-4 novembre 1984

Organizzazione: Federation Ivorienne des Sports Automobiles et engines assimilés (Fisa), 18 Bd. Angoulvant, Bp 3883, CI Abidjan 01, Costa d'Avorio. Tel. 225/322978. Telex 3476-3781

Direttore di corsa: Michel N'Guettia

Percorso: km 4106, con 54 controlli orari

Condizioni atmosferiche: variabili con frequenti annuvolamenti e temporali

Organizzazione: voto 5 - Partiti: 51 - Arrivati: 6

Così al traguardo

EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1. Blomqvist-Cederberg	Audi Sport Quattro	S-S	B	in 5.24'01"
2. Mikkola-Hertz	Audi Quattro	SF-S	B	5.46'02"
3. Mehta-Combes	Nissan 240 RS	EAK-EAK	B	6.28'03"
4. Ambrosino-Le Saux	Opel Manta 400	F-F	B	7.03'04"
5. Horsey-Williamson	Peugeot 504	EAK-EAK	B	13.58'05"
6. Tauziac-Cournil	Mitsubishi Colt	I	B	24.13'06"

Così il mondiale piloti (dopo 11 gare)

	22-28/1 MONTECARLO	10-12/2 SVEZIA	6-11/3 PORTOGALLO	19-23/4 SAFARI	4-6/5 TOUR DE CORSE	27-31/5 ACROPOLI	22-27/6 NUOVA ZELANDA	23-29/7 ARGENTINA	22-26/8 1000 LAGHI	30/9-5/10 SAN REMO	31/10-4/11 COSTA D'AVORIO	25-29/11 RAC	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI
1. Blomqvist	15	20	—	—	8	20	20	20	10	8	20	—	133	125
2. Mikkola	12	—	20	12	—	15	12	15	—	—	15	—	101	101
3. Alen	3	—	15	10	20	12	15	—	15	—	—	—	90	90
4. Bettega	8	—	12	—	4	10	—	—	—	15	—	—	49	49
5. Biasion	6	—	10	—	15	—	—	—	—	12	—	—	43	43
6. Vatanen	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20	—	—	40	40
7. Waldegaard	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	28	28
8. Röhr	20	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	26

9. Mehta 24; 10. Salonen 21; 11. Ragnotti 20; 12. Eklund e Nicolas 18; 14. Mouton e Aaltonen 15; 16. Recalde, Toivonen e Grundel 12; 19. Therier, Jonsson, Stillo, Tabaton e Ambrosino 10; 14. Torph, Buffum, Iwade, Kankkunen e Horsey 8; 29. Johansson, Preston, Andruet, Cook, Torras e Tauziac 6; 35. Eriksson, Darniche, Stewart, Bassi, Pitkänen ed Ercolani 4; 41. Andervang, Ortigão, Wittmann, Iwashita, Bourne, Hernandez, Saby e Kalnay 3; 49. Pettersson, Dorche, Teesdale, Nonnenmacher, Poysti e Rayneri 2; 55. Ählin, Gooding, Criticos, Robson, D'Agostini, Aho e Grissmann 1.

Così il mondiale marche (dopo 9 gare)

1. Audi p. 116	9. Subaru 11
2. Lancia 108	10. Alfa Romeo
3. Peugeot 56	Fiat 9
4. Renault 55	12. Ford 6
5. Toyota 46	13. Citroën 4
6. Nissan 38	14. Vauxhall
7. Opel 37	Mazda 2
8. Volkswagen 34	16. Mitsubishi 1

I rally leaders

Blomqvist dal primo all'ultimo controllo orario



LA MITSUBISHI DI ASSEF

I principali ritiri

Salim Assef	mancato c.o.
Vanhecke	fuori tempo massimo
Thatti	fuori tempo massimo
	abbandono

Le pagelle

«PIU'»		«MENO»
Mehta	Combattivo	Mikkola
Blomqvist	Fortunato	Horsey
Blomqvist	Efficace	Assef
Mehta	Combattivo	Salim

LA TECNICA/L'Audi va cauta

Nulla di nuovo sotto il sole

Per la prima volta della Sport Quattro in Africa si è imitata la gara kenyota

ABIDJAN - «Siamo venuti in Kenia nel tentativo di assicurarci una doppietta Blomqvist-Mikkola al termine del mondiale piloti», ha dichiarato ad Abidjan Arwed Fischer, vicedirettore del team di Ingotstadt. «Avremmo potuto andare anche noi a provare in Kenia, come ha fatto la Peugeot, ma preferiamo provare la "corta" in gara». Il team Audi ha portato in Costa d'Avorio due vetture: una «corta» con cui ha gareggiato Blomqvist e una «lunga» con cui ha corso Mikkola dopo che vi aveva provato lo svedese. Senza alcuna esperienza di gare africane, la Sport Quattro ha montato le stesse sospensioni e prestaioni usate dalle Quattro nei passati rally Safari e in Costa d'Avorio. Blomqvist, arrivato ad Abidjan due settimane circa prima della partenza del rally, ha provato la maggior parte del percorso, mentre Mikkola lo ha aiutato solo negli ultimi cinque giorni, beneficiando quindi delle sue note ingara. Al seguito delle Quattro erano sei camioncini Volkswagen con due meccanici a bordo, due Ittis a trazione integrale e due vetture di controllo e una con il medico, guidata da Michèle Mouton. Proibito l'uso di elicotteri, il collegamento radio era garantito da un aereo sul quale lavorava il tecnico radio Jürgen Bartl. Era presente anche la Michelin, che oltre alle Audi ha assistito anche la Manta 400 di Ambrosino. I tecnici tedeschi hanno poi deciso di abbassare leggermente la potenza dei motori delle Quattro rispetto agli standard delle gare europee.

IL TEAM NISSAN ha subito sottolineato quanto la sua presenza fosse da ritenersi non ufficiale, nonostante la presenza del direttore Takashi Wakabayashi. Mehta ha preso il via con una vettura precedentemente usata per le prove del Safari, poi «rappezzata» con ricambi giunti via nave dal Giappone. Alla vigilia del rally è stato reso noto che Mehta ha firmato per la Nissan anche per la prossima stagione: disputerà il Safari, l'Acropoli, il Nuova Zelanda, l'Argentina e, in parte privatamente, anche il Costa d'Avorio. Alla gara kenyota il team schiererà anche Mike Kirkland. Il fatto che gli uomini del team giapponese non abbiano mai parlato di Timo Salonen, ha ulteriormente avvalorato la tesi della avvenuta firma del pilota per il team Peugeot.

Thomas Lindberg

■ **RECLAMO ACCOLTO.** Dopo una lunga gestazione, durata fino alle 21 di domenica, il collegio dei commissari sportivi ha finalmente partorito la sua decisione. Il reclamo circa l'errore della road book è stato accolto e la sezione nella foresta di Tai è stata annullata. Entrano quindi in classifica Horsey, Salim e Tauzac, rispettivamente 5., 6. e 7.

■ **RAC PER CHI?** «Se Blomqvist vincerà la gara (e quindi il titolo) lo convinceremo a non fare il Rac — si diceva nel team Audi prima della partenza della gara — In questo caso gareggeranno la Mouton, con una Quattro ufficiale, e Mikkola, con una vettura del team di Sutton che seguirà anche la Quattro di Michèle». Resta da vedere se Markku Alen non correrà in Inghilterra: in caso contrario il secondo posto nel mondiale di Mikkola (in gara senza la Quattro ufficiale) non sarebbe più così garantito.



Il futuro del Costa d'Avorio secondo il suo «patron» Africa per tutti e due

Michel Zounon Kipre nega ogni concorrenza fra il suo rally e il Safari. Il Continente Nero è grande abbastanza per entrambi, e l'importante è che l'ex Bandama mantenga il suo posto

ABIDJAN — Abbiamo sfruttato uno dei rari momenti liberi di Michel Zounon Kipre, «patron» del Rally Costa d'Avorio, per porgli qualche domanda sulla «sua» gara. Nonostante il rally fosse in pieno svolgimento, Zounon si è offerto di buon grado al nostro «interrogatorio».

— Signor Zounon, si ha l'impressione che il Rally Costa d'Avorio perda sempre più terreno...

«Ah no. Credo sia necessario chiarire le cose. Negli ultimi cinque anni il titolo mondiale si è deciso per cinque volte qui. Quest'anno è capitato che il campionato sia arrivato qui a giochi già fatti, ma non mi lamento del posto che il nostro rally occupa nel mondiale. Siamo solo l'undicesima gara, ma il mio cruccio è che abbiamo validità solo per il titolo piloti. Come membro della Fisa mi sono più volte battuto affinché i due campionati coincidessero completamente, ma non sono mai riuscito a impormi. Nella compilazione dei calendari del mondiale la Fisa ha deciso poi di fare una ripartizione fra i continenti, l'Europa fa la parte del leone, e forse bisognerebbe rivedere questo criterio. Ma se si continua a ritenere che all'Africa spettino due sole gare iridate, per noi va benissimo».

— Cosa sarebbe stato del vostro rally se quest'anno l'Audi avesse rinunciato a venire?

«Tengo a precisare una cosa. Noi attribuiamo grande importanza al campionato del mondo, ma non è per questo motivo che la gente viene a correre da noi, e lo dimostra il fatto che l'Audi sia venuta pur essendo già campione. Il fatto è che noi invitiamo al nostro rally molti bravi giornalisti, e ciò fa sì che chi vince abbia assicurata una eco assai positiva sulla stampa di tutti i continenti. Questo, per una Casa, è molto importante».

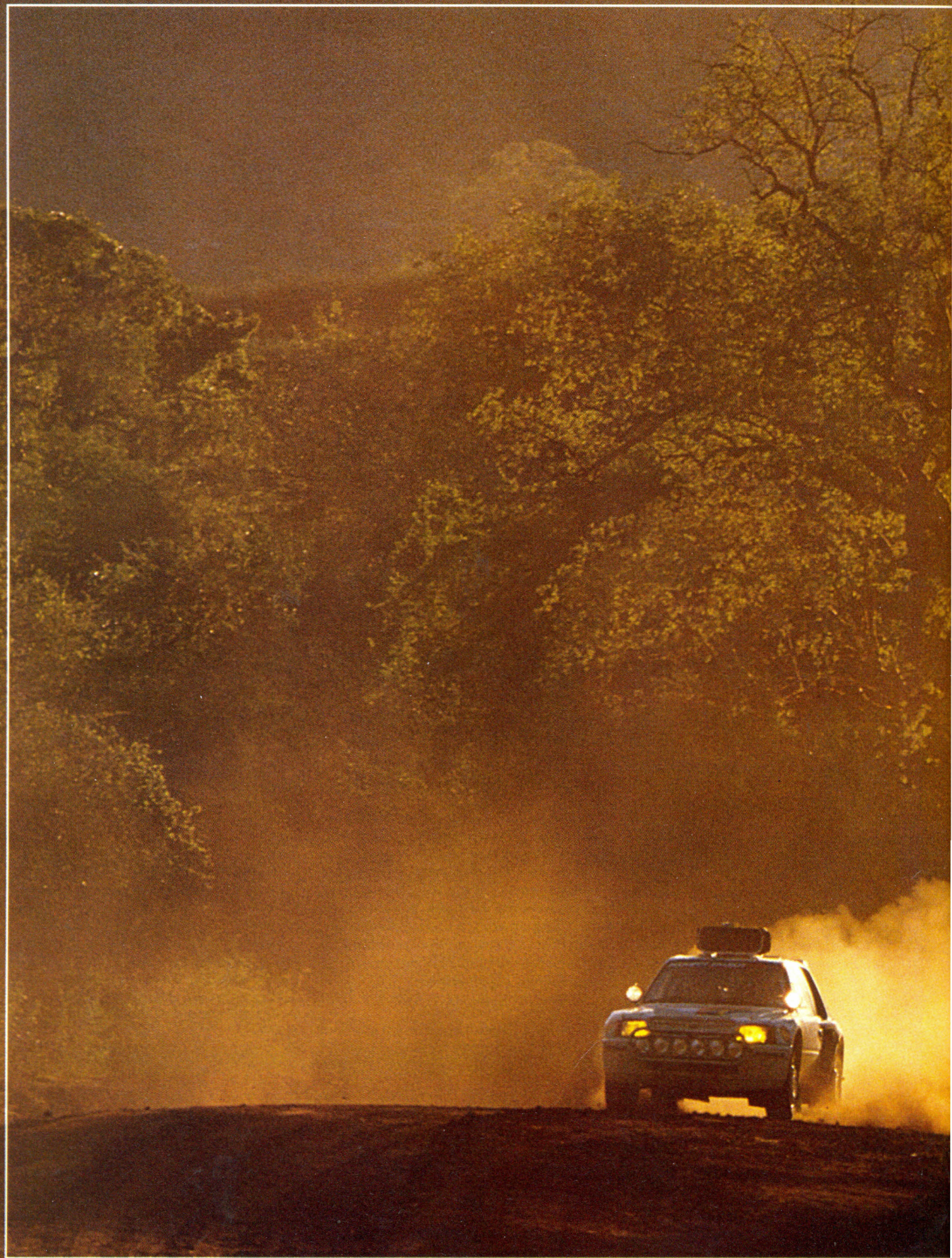
— Come spiega allora la rinuncia della Peugeot?

«Penso che la Peugeot abbia avuto problemi suoi. Probabilmente non avevano le vetture a punto per questa gara, e, dopo la fama che si sono fatti nelle ultime gare, non hanno voluto rischiare brutte figure. Avevano anche chiesto alcune facilitazioni che non abbiamo potuto concedere, ma penso si sia trattato di un alibi. La decisione di non venire era già stata presa. Ci sono stati anche problemi per l'organizzazione sul posto, e forse a Parigi hanno fatto dietro-front davanti a certi costi. Ma non penso sia stato a causa di qualche biglietto aereo che non abbiamo loro conces-

so. Se la Peugeot non tiene alla propria posizione sul mercato africano, fatti loro. Ma è con decisioni incoerenti come queste che hanno permesso ad altre marche di farsi sotto. So che la Peugeot è attualmente a provare in Kenya, e che hanno invitato giornalisti che noi stessi avevamo invitato. È stato un colpo basso, ma noi siamo responsabili e ci poniamo al di sopra di certe bassezze».

— Avete timori sul futuro del vostro rally? «No. Soprattutto se continueremo sulla strada che abbiamo intrapreso, migliorando la qualità del lavoro della stampa e diminuendo il chilometraggio, migliorando quindi la sicurezza».

— Vi sentite in concorrenza con il Safari? «Assolutamente no. Sono convinto che il Safari faccia parte del patrimonio di ogni sportivo dell'automobile, e quindi anche di noi. Quello che devo fare è lottare perché in Africa ci siano due rally mondiali, anziché uno solo. Certo, devo difendere la gara del mio paese, ma non tentando di fare ombra al Safari. Nessuna concorrenza, dunque, anche se mi ritengo in grado di realizzare gare allo stesso loro livello. Cercherò di migliorare sempre la mia prova, questo sì». □





La 205 turbo 16 ha provato in Kenya

Odore di Safari

Tre vetture, due equipaggi e una quindicina di persone al seguito: la spedizione del team Peugeot sugli sterrati del rally africano è stata la prova generale in vista dell'85. I risultati sono stati ottimi, e il prossimo mondiale vede la piccola 4x4 di Todt sempre più probabile protagonista.

di **Roberto Boccafogli** - Fotografie **Reinhard Klein**

MOMBASA - L'ottobre equatoriale è autunno solo di nome. Alla periferia di Mombasa, seconda città del Kenya, sulla costa dell'Oceano Indiano, il sole alto del primo pomeriggio regala temperature di oltre trentacinque gradi. Di ombra, quasi niente, e anche l'umidità è altissima: l'autunno europeo è solo un ricordo. Ma siamo qui per seguire i test della Peugeot 205 turbo 16 in preparazione del Safari del prossimo anno: il successo impone codici ben precisi, e ora, dopo le vittorie degli ultimi due rally iridati, seguire la 205 in ogni suo spostamento è d'obbligo. Lo diciamo a Jean Todt, arrivato pochi minuti prima di Ari Vatanen alla sosta di assistenza predisposta sul lato della statale che porta a Nairobi.

«Meglio così — risponde sorridendo l'eminenza grigia del team francese — significa che anche la stampa ci accredita di buone possibilità per il futuro. E se lo sostiene la stampa...».

segue

Odore di Safari

segue

L'ATMOSFERA è quella che accompagna di solito le prove: niente tensione, niente fretta, e la sensazione è quasi quella di trovarsi in vacanza. Ma le cose stanno così solo apparentemente: nei piani di preparazione al

mondiale '85, il team Peugeot dedica una attenzione tutta particolare al rally del Kenya. Se saremo in grado di garantirvi una sufficiente affidabilità meccanica per il Safari, si afferma nel team, potremo stare tranquilli per il resto del campionato. La particolare attenzione per la gara africana si riflette nella quantità di materiale tecnico inviato sul posto via aerea da Parigi: tre vetture, due con le

particolari caratteristiche richieste dalla gara più un muletto in normale allestimento da gara su terra, 195 ruote con tre diversi tipi di pneumatici e decine di casse di ricambi e attrezzi da lavoro. A questa spedizione si sono aggiunti una decina di meccanici e un battaglione di persone.

SE SI DESIDERAVA una conferma delle intenzioni «bellicose» del team francese nei confronti del prossimo campionato iridato, questa non poteva essere più esplicita. Dopo le «prove» sostenute gareggiando nei quattro appuntamenti finora disputati (Corsica, Grecia, Finlandia e Sanremo), alla Peugeot non rimaneva che prendere le misure della gara più affascinante e anomala insieme: il Safari, che la 205 affronterà per la prima volta il prossimo aprile. Sarà anche l'ultimo appuntamento iridato della 205 turbo 16 così come la abbiamo vista fino a oggi, giacché dalla gara seguente, in Corsica, scenderà in campo l'evoluzione 2 della vettura. Pur senza tensione e con poca di quella concitazione caratteristica della gara, il team Peugeot è comunque stato protagonista in Kenya di un impegno di estremo rilievo: lo testimoniano più di 3000 km in lungo e in largo per la nazione africana. E di tempo per ammirare i mille aspetti di questo prodigio turistico (il Kenya ap-

punto) non è rimasto tanto, giacché Ari Vatanen e Jean-Pierre Nicolas — la cui ultima gara è stata il Sanremo, ma che nell'85 continueranno a contribuire allo sviluppo della vettura — non hanno certo lesinato in impegno e grinta nello scorrazzare su è giù per la savana e fra i laghi del Kenya settentrionale.

IL BILANCIO, lo diciamo subito, è stato positivo. Quel «macchina perfetta, tutto bene» dichiarato da Vatanen alla fine del Mille Laghi e del Sanremo vinti alla grande, ha accompagnato anche ogni colloquio avuto con il pilota durante il test kenyota, e anche le parole di Nicolas confermavano la mancanza quasi assoluta di problemi. Quello che è un percorso nuovo per la 205 non lo è per i due piloti, i quali non hanno esitato ad ammettere che anche al Safari la piccola 4x4 farà la sua figura. Ed è così che la visione di un campionato '85 molto probabilmente guardato dall'alto dalla Peugeot acquistava, in Kenya, sempre maggiore credito a ogni affermazione di soddisfazione rilasciata dai piloti o da Jean Todt stesso. «È inutile ora perdersi in pronostici per il prossimo anno — ripeteva quasi incessantemente, ma con uno strano sorriso sulle labbra, il piccolo team manager francese — se la 205 andrà forte il prossimo anno lo confermeranno solo le gare. Diciamo, per ora,



La Peugeot 205 turbo 16 in versione Safari vista al test kenyota si differenzia per alcuni particolari tecnici, fra i quali l'adozione di due ruote di scorta (una sul tetto) e lo speciale paraurti in lega di alluminio (sopra)

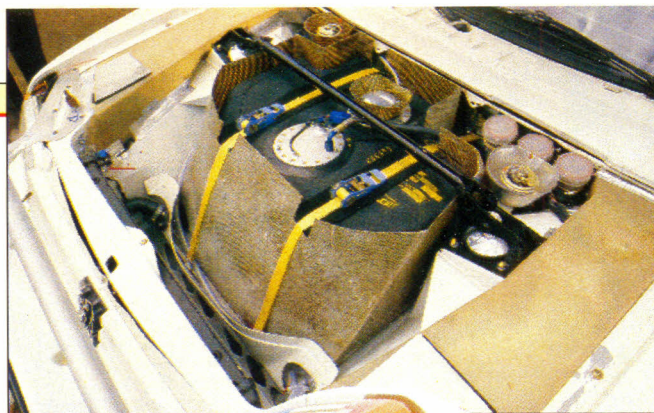


che ci sono i migliori presupposti per un buon '84».

Impossibile anche strappare qualche dichiarazione più avventurosa a Vatanen, che a un grande 1984 guarda con occhio particolarmente interessato. «Andiamo bene, è una grande vettura — ripeteva alla noia il pilota finlandese — ma anche gli altri non staranno a guardare». ma a sera, durante la cena in comune o in una passeggiata nel silenzio pieno di rumori della notte africana, ci è capitato anche di sentire qualche dichiarazione particolarmente ottimistica. Sul terrazzo di un hotel nella zona di Taita Hills — cento chilometri a nord di Mombasa — dal quale si può godere la vista su una pozza d'acqua naturale, frequentata anche da leoni ed elefanti, Ari si è lasciato sfuggire qualcosa.

«Non so come andrà la stagione '84, né per noi né per i nostri avversari — ha detto — certo che non mi era mai capitato di guidare una vettura così facilmente adattabile a ogni tipo di situazione e così veloce nel raggiungere prestazioni eccezionali con ogni tipo di assetto. Mi piace l'idea di un secondo titolo mondiale...».

Molto probabilmente l'attuale forza della 205 turbo 16 sta tutta in questa affermazione. D'altronde alla Peugeot ora la sensazione è davvero che siano gli altri a doversi portare al loro livello. (r. b.)



Così si presenta, a sinistra, il serbatoio supplementare di carburante da 70 litri alloggiato nel vano del cofano anteriore. Sotto, la versione Safari della 205 turbo 16 ha due pneumatici di scorta: il primo trova posto sulla capote, mentre il secondo, di sezione minore per ragioni di spazio, è fissato sotto il portellone posteriore



LA TECNICA/Così cambia la 205 turbo 16 in versione Safari **Impermeabile fino a un metro**

NAIROBI — Ricerca esasperata dell'affidabilità: è questa la filosofia realizzativa della Peugeot 205 turbo 16 che vedremo impegnata nel Safari del prossimo aprile. Oltre a un muletto — la vettura con cui Nicolas concluse quarto in Corsica — il team Peugeot ha portato in Kenya per le prove due vetture espressamente trasformate per il rally africano. Si trattava delle 205 avute da Vatanen e Nicolas all'Acropoli, destinate — prima del cambiamento di decisione che ha portato al test kenyota — a fare da muletto al Rally di Costa d'Avorio conclusosi domenica scorsa. Il peso della 205 turbo 16 formato Safari è di circa 130 chilogrammi più pesante dei 930-940 soliti, e l'aspetto esteriore più evidente riguarda le gomme di scorta sul tetto invece che nel solito alloggiamento nel cofano anteriore, nel quale si trova ora un serbatoio supplementare di carburante della capienza di circa settanta litri. Un secondo pneumatico di riserva si trova sotto il cofano posteriore, sopra il motore, ed è di sezione inferiore per non impedire la chiusura del portellone. Una struttura in lega di alluminio protegge il frontale della vettura. Grazie alla adozione di sospensioni più lunghe la vettura è ora un paio di centimetri più alta della versione solita da sterrato, mentre tutto il fondoscocca è ora provvisto di una protezione in kevlar e titanio di oltre un centimetro

di spessore. Protetti da una fascia resistente sono anche i passaruota. Allo scopo di potere affrontare i frequenti guadi del Safari, la vettura adotta ora una speciale protezione che assicura la totale impermeabilità di tutti gli organi della vettura fino a un'altezza di circa un metro d'acqua. La soluzione era già stata sperimentata positivamente da Nicolas nei guadi di un campo militare dell'esercito francese, nei pressi di Parigi.

IL MOTORE è il solito quattro cilindri turbocompresso, in grado di assicurare, con i particolari rapporti lunghi del cambio a cinque marce previsti per questo tipo di gara, circa 230 chilometri l'ora a circa ottomila giri, con una potenza massima vicina ai 350 cavalli. In Kenya la Peugeot aveva portato 195 ruote complete di pneumatico: il solito Michelin M5 da sterrato, la versione M9, più resistente dell'M5 specialmente nei fianchi, e il nuovo G4, espressamente realizzato per l'abbondanza di fango. Proprio a protezione dal fango, ogni ruota è dotata di un coperchietto per coprire i bulloni di serraggio delle ruote. Anche la frizione è la solita della 205 turbo 16 vista in gara finora: la versione Safari si differenzia solo per la speciale protezione, realizzata per assicurare la più totale resistenza all'acqua anche di questo organo. □

8-11 novembre

Rally di San Marino

R ●●● N-A-B
(coeff. 3)
Campionato europeo
FAMS - Via IV Giugno 124/57 -
47031 SERRAVALLE (Repubblica
San Marino)

9-10-11 novembre

Finali Challenge FISA a Siena

R ● N-A-B
FISA - Via di Città 25 -
Segreteria - 53100 SIENA

10-11 novembre

Corse ad Hockenheim

VC ●●● N-A-B-C-F3-FF-FSF-R5-
VW
Rheintal MSC im ADAC e V -
Schanzerstr. 12 - 6833
WAGHAUSEL (Germania)

GP Cart a Las Vegas

VC ●●● F.Cart-FSV
SCCA - 6750 South Emporia
Street - ENGLEWOOD Col. 80112
(USA)

Rally Köln-Arhweiler

R ●●● N-A-B
ADAC Nordrhein e V -
Altenburgerstr. 375 - 5000 KOLN
51 (Germania)

11 novembre

Trofeo INA Assicurazioni a

Vallelunga
VC ● tg
Salerno Corse - Casella Postale
155 - 84100 SALERNO

Slalom a Ercolano

SI ● N-A-B-VS
Scud. Caserta Corse - Corso
Giannone 110 - 81100 CASERTA
**Autogimkana del Catenaccio a
Mezzano**
AG ● tg
Team Dradiauto - 48010
MEZZANO (Ravenna)

17-18 novembre

GP di Macau

VC ●●● F.3-F/M-A-B
Leal Senado - Po Box 3241 -
MACAU (col. Portogallo)

Oregon Trail Rally

R ●●● N-A-B
SCCA - 6750 South Emporis
Street - ENGLEWOOD col. 80112

Rally Valle d'Aosta e Saint Vincent (CIR)

R ●●● N-A-B
AC Valle d'Aosta - Piazza Roncas
7 - 11100 AOSTA

18 novembre

World Cup Final a Calder

VC ●●● F/M
Melbourne International Raceway
- Po Box 46 - KEILOR (Australia)

Gara Club a Magione

VC ● tg-F.2000
Scuola H. Morrogh - Casella
Postale 8 - 06063 MAGIONE
(Perugia)

Slalom a Verona

SI ● N-A-B-VS
Praxis srl - Via S. Giovanni
Lupatolo 1/A - 37134 VERONA

24 novembre

Tall Pines Rally

R ●●● N-A-B
CASC - Po Box 97 Willowdale
ONTARIO M2N 55 (Canada)

24-25 novembre

Rally du Var

R ●●● N-A-B
Campionato europeo piloti rally
ASAC du Var - 17 rue Mirabeau -
23100 TOULON (Francia)

Rally Tout terrain Plaine et Vallées

R ●●● N-A-B-T2-GT4
ASAC Abdresien - 24 rue Marcel
Moisson - 27120 PACY SUR
EURE (Francia)

Rally delle Zolfare

(1. serie)
R ● N-A-B
Sicilia Rally Team - Via Gramsci
11 - 93100 CALTANISSETTA

3 Ore di Daytona

VC ●●● IMSA GT
IMSA - Po Box 3465 -
BRIDGEPORT Conn. 06605 (USA)

All Japan 500 al Fuji Speedway

VC ●●● C1-C2-B
Fuji Speedway FISCO Club -
2-4-1 Marunouchi - Chiyoda ku -
TOKIO (Giappone)

Corse ad Adelaide

VC ●●● C1-C2
Adelaide International Speedway
- Po Box 173 - GLEN OSMOND
(Australia del Sud)

Slalom parallelo a Cosenza

SI ● N-A-B-VS
Cosenza Corse - Via Sempione
45 - 89100 COSENZA

Slalom a Caserta Vecchia

SI ● N-A-B-VS
Scud. Caserta Corse - Corso
Giannone 110 - 81100 CASERTA

25-29 novembre

Lombard RAC Rally

R ●●● N-A-B
Campionato mondiale dei rally
RACMSA - 31 Belgrave Squadre
- LONDON SWIX 8QH (Gran
Bretagna)

Le gare rinviate e annullate

3-4 novembre **RALLY AUTODROMO MONZA** rinv. all'1-2 dicembre
11 novembre **CORSE A CALDER** rinv. al 18 novembre
GARA CLUB A MAGIONE rinv. al 18 novembre

I saloni europei dell'auto

14-25 novembre **Torino** Salone Internazionale
17-25 novembre **Roma** 8. Rassegna Motoristica Romana
7-16 dicembre **Bologna** Motor Show

LEGENDA

●●● Internazionale
●●● Nazionale a part. straniera
●●● Nazionale
A Gruppo A
A 112 Autobianchi A 112
AC Autocross
B Gruppo B
C Gruppo C
D Gruppo D
DGT Dragster

F1
F2
F3
F4
F2000
FAT
FF
FFiat
FL8
FP
FS
FSF

Formula 1
Formula 2
Formula 3
Formula 4 FIK
Formula 2000
Formula Atlantic
Formula Ford 1600
Formula Fiat
Formula libera
Formula Panda
Fuoristrada
Formula Super Ford

FSV Formula Super Volkswagen
FR Formula Renault
FRE Formula Renault Europa
FV Formula Volkswagen
GT3 Gran Turismo di serie
GT4 Gran Turismo speciale
IMSA Vetture GT USA
R Rally
R5 Renault 5
R5t Renault 5 turbo
RC Rallycross
S5 Vetture silhouette

S6 Vetture sport
SA Vetture elaborate
SL Slalom
STK Stock car
T1 Turismo di serie
T2 Turismo speciale
tg Tutti i gruppi
VC Velocità in circuito
VE Vetture d'epoca
VS Velocità in salita
VG Velocità su ghiaccio

TELESPRINT
(051) 455448
è il vostro numero
di riserva quando
trovate occupato
il **453333**

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXIV N. 45 del 6/12 novembre 1984
CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile **ITALO CUCCI**

PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 4,50 - Austria Sc. 60,00 - Belgio Bfr. 77,00 - Canada C. Doll. 3,50 - Danimarca Dkr. 26,00 - Francia Fr. 16,00 - Germania Dm. 7,50 - Grecia Dr. 270,00 - Inghilterra Lgs. 1,60 - Lussemburgo Lfr. 72,00 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 7,70 - P.to Monaco Fr. 16,00 - Spagna Pts. 265,00 - Svizzera Sfr. 5,00 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 4,20 - Sud Africa Rand 3,95 - USA Doll. 2,75. MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A., via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna). Numeri arretrati, il doppio del prezzo di copertina.

AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: Viscontea Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; Australia: Speedimpex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; Austria: Morawa & CO., Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; Belgio: Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-île 1070 Bruxelles; Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete De Abril, 127, 2º Andar, S/22, San Paolo; Canada: Speedimpex Distribution Inc., 155 Deerhide Crescent, Unit 5, M9M-2Z2, Toronto, Ont.; D.P.E. distribution de Presse Europeen Inc., 9875 L'Esplanade, H3L-2X2, Montreal, Que.; Danimarca: Dansk Bladdistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborggade 1130 Copenhagen; Ecuador: Oviedo Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sll Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Rémaur, 75002 Paris; Francia Doll. Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millo, Monaco Principato; Germania: W.E. Saarbach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follerstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; Grecia: The American Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, Ilioupolis-Athens; Inghilterra: Spotlight Magazine, 1 Benwell Road, London N7 7AX; Iran: Zand Bookshop, 6/7 Karimkhan Zand Avenue, Teheran; Iranian Amalgamated Distribution Agency Ltd., 151 Klaban Soraya, Teheran; Jugoslavia:

Prosveta, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Boîte Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Dittmar B.V., Oostelijke, Handelskade 11, 1019 Amsterdam; Pakistan: Indus River Contractors, Tarbela Dam Colony, District Abbottabad, Pakistan; Portogallo: Armando Loureiro Pereira LDA, Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E, Lisboa 1; Principato di Monaco: Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millo, Monaco; Spagna: Sociedad General Espanola de Libreria, Avenida Valdelaparra s/n, Alcobendas-Madrid; Sociedad General Espanola de Libreria, Calle Avila 129, Barcelona-5; Sud Africa: L'Edicola Mico (PTY) Ltd., Fanora House 41 Kerk Street, Johannesburg; Svezia: Bror Lundberg, Box 19513, 104-32 Stockholm; Svizzera: Kiosk A.G., Maulbeerstrasse, 11, Bern; Naville S.A. - Service Presse Case Postale, 38-42, Avenue Vibert, 1227 Carouge; Schimdt-Agence AG, Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabanci Basin Tevziat, Barados Bulvari 51, Besigtas-Instanbul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1626-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Editorial Ca. Calle Negrin, Ed. Davolea, Planta Baja, Caracas.

PUBBLICITÀ: Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villorosi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872 FILIALI: 40121 Bologna, Via dei Mille, 16 - Tel. (051) 261218 - 225609; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via Medicina, 17 - Tel. (081) 312297 (5 linee); 35100 Padova, Via Pellizzio, 15 - Tel. (049) 35515 - 35559; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino, Via Montecuccoli, 6 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia.

Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright «Autosprint» 1984.

AUTO SPRI NT

presenta

100 SPLENDEDE FOTO

POCKETCOLOR
MASTER



**HATELEY & WILKINS
I BARONETTI
DEL MILAN**

EDITORIALE MASTER

SPORT

il mensile dello sport da fare e da vedere
MASTER

Novembre 1984
anno 3
n. 25
L. 4.000
Sped. in abb. post. pr. III/79



CALCIO

Souness
visto da vicino
Nella Firenze
che attende
Antognoni

I vip di Torino
giocano il
derby della Mole

Il privato
di Hateley
e Wilkins

LA DONNA
Raffaella Carrà

SPECIALI
Vela e golf

Esaltata da
Rummenigge
torna
protagonista
e Signora del
calcio italiano

**Frau
Inter**



← e in regalo
questo bellissimo
libro tascabile a colori

Nel numero di novembre in edicola

FESTAROSSA

Tutti i segreti della Testarossa, l'auto che segna il trionfo dello stile Ferrari

L'ULTIMA CINA

Le immagini più belle di un universo che con lo sport sta cambiando volto

C'ERA UNA VOLTA IN AMERICA

Perché il mito di Azzurra esce ridimensionato dal Mondiale di Porto Cervo

TORINO CAPITALE

I vip di Juve e Toro giocano il derby della Mole

IL CALCIO E IL GRANDE SPORT

Visti dai maestri del colore