

AUTO SPRINT

47

SUPERCONCORSO

**I NUOVI VINCITORI
E UN'ALTRA CARTOLINA
PER VINCERE L'A 112**

L. 1.500



TORINO

**AGNELLI LANCIA
DAL SALONE LA SFIDA
ALL' INDUSTRIA EUROPEA**

MARANELLO

**FERRARI OFFRE
L'AIUTO DECISIVO PER
SALVARE MONTECARLO
DAL DIKTAT DI BALESTRE**

ROMA

**È ORMAI CERTA
L'ASSEGNAZIONE DEL GP
D'EUROPA ALLA CAPITALE**



ITALIA CHE VINCE

SOMMARIO

**AUTO
SPRI
NT**

Il settimanale da corsa

n. 47

Anno XXIV

20-26 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 Boccafogli, Diego Eramo, Andrea Ficarelli, 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

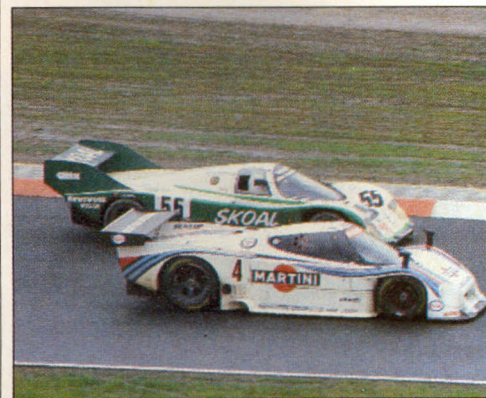
 <p>È registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969</p>	 <p>CONTI EDITORE Direttore Editoriale ITALO CUCCI</p>
 <p>AUTOSPRINT IL SETTIMANALE DA CORSA FONDATA NEL 1961</p>	 <p>Accertamenti Diffusione Stampa Certificato n. 696</p>

Ferrari: si vota il «terzo uomo»

È DIVENTATO un gioco, il gioco dell'autunno, un «Fantastico 3». Fantastico perché ha mobilitato l'attenzione del popolo ferrarista, 3 perché si riferisce all'ormai noto (ma sempre ignoto) «terzo uomo» della Ferrari. Nel tentativo di indovinare il pensiero del Mago di Maranello, abbiamo sciorinato una sfilza di nomi dimenticandone — naturalmente — molti altri, prima di invitare gli stessi lettori a partecipare al gioco. Naturalmente, siamo convinti che Enzo Ferrari abbia già scelto, addirittura potremmo indicare il «terzo uomo» quasi certi di non sbagliare: e tuttavia, certi che il mistero sarà rivelato solo fra qualche tempo, rispettiamo volentieri il riserbo di Maranello e continuiamo la nostra «caccia» cui i lettori di «AS» hanno aderito con entusiasmo. La settimana scorsa, mentre stavano pervenendo i primi tagliandi con i nomi dei favoriti alla «corsa alla Ferrari», è stato il telefono a dare il primo verdetto. E abbiamo avuto la sorpresa di notare che, nel gioco è stato inserito un altro gioco: quello delle radio e tivù private, quello dei club di ferraristi delle varie città d'Italia che hanno convogliato su «AS» le preferenze secondo... campanile. I bresciani, organizzatissimi, hanno fatto piovere voti su Claudio Langes, finito primo al traguardo davanti a Del Castello, votato all'unanimità dagli abruzzesi. Chi non si è lasciato guidare dal campanilismo ha espresso preferenze — nell'ordine — per Ivan Capelli, Emanuele Pirro, Pier Carlo Ghinzani, Mike Thackwell (primo degli stranieri), John Watson, Stefan Johansson, Villeneuve jr., Paolo Barilla, Alessandro Nannini, Beppe Gabbiani. La gara continua e siamo sicuri che sarà seguita con divertita curiosità anche da Enzo Ferrari, così come da Alboreto e Arnoux. Intanto, a Fiorano si lavora sulla «154» quattro cilindri e sulla sei cilindri che dovrà riportare in auge la passione ferrarista. Se sono importanti gli uomini, infatti, ancora di più lo sono — in questo momento — le macchine chiamate a riscattare un 1984 infelice. A proposito di uomini: visto come ci dà dentro Arnoux?...



18 I team Goodyear provano al Paul Ricard: la Ferrari è più veloce



36 Wollek, ex pilota Porsche ora in forza alla Lancia, paragona le due vetture



90 La reazione dell'ambiente alla minaccia di «uccidere» il rally di Montecarlo

Tema

Festa al Salone (e una notizia:
Forghieri lavora alla 038)

Gianni, Sandro, Enzo: i «vigorosi»



IN ITALIA non sono tanto gli ideali che mancano, quanto gli uomini che li sollecitano. Lo si è visto nelle quarantott'ore che hanno preceduto l'assalto della folla al Salone dell'auto di Torino. Martedì Agnelli. Mercoledì Pertini. Due «esibizioni» di segno diverso ma di eguale sostanza. La gente ha voglia di sapere se questa Italia è viva, malata o moribonda: e appena le offri motivo d'ottimismo — senza ricorrere, si badi bene, ai volgari trucchi della politica — risponde con entusiasmo adeguato. Con fede, vorrei dire. Il discorso di Gianni Agnelli a Orbassano poteva concludersi con un «Fratelli d'Italia» corale; la visita a svelto passo di Sandro Pertini al Lingotto poteva essere coronata dalla fanfara dei bersaglieri: l'uno e l'altro hanno sottolineato che c'è voglia di ripresa, in Italia, e di utilizzare gli strumenti che a questa si addicono; il lavoro innanzitutto; eppoi la chiarezza nei rapporti fra le forze produttive; infine la stabilità del governo non disgiunta da una ferma volontà riformatrice. Nonostante le forze politiche che ci governano siano «stanche, logore e nervose, ma senza alternativa — ha detto Agnelli — il panorama nazionale si è arricchito con molti segni di ripresa, il prodotto interno lordo è tornato a crescere, l'inflazione è in discesa e il sistema delle imprese offre numerosi segni di nuova vitalità». È ottimismo, questo, che si fonde sull'innegabile successo della strategia Fiat per gli Anni Ottanta che ha suggerito all'Avvocato toni insolitamente sferzanti, da sfida all'Europa dell'automobile, presentatasi al Salone particolarmente aggressiva soprattutto nella componente francese. L'ottimismo non giustifica illusioni: la penetrazione dell'industria automobilistica giapponese sul mercato mondiale, e anche su quello europeo, impone una risposta adeguata, tant'è vero che nel triennio prossimo la Fiat investirà 4000 miliardi nell'auto, gran parte in attività di ricerca e sviluppo. «La fiducia della Fiat nell'automobile — ha precisato Agnelli — è immensa perché è fiducia nella qualità degli uomini, da quelli impegnati negli studi a quelli nelle officine».

I VIGOROSI. L'ultima battuta del suo applaudito intervento Agnelli l'ha dedicata a Pertini, un Presidente della Repubblica finalmente tornato al Salone: «Come la Fiat egli viene dall'altro secolo, della Fiat ha il vigore e il successo». Un complimento confermato dalla successiva visita inaugurale di Pertini al Lingotto. Il Presidente è stato visitatore ammirato ma anche preoccupato: giuste le sue parole dedicate ai cassintegrati e ai giovani disoccupati. Ha avuto parole felici per l'Italia automobilistica, addirittura dichiarazioni d'amore per la Ferrari, presso il cui stand s'è fermato a lungo. Qui è tornato il nome di un altro «vigoroso dell'altro secolo», Enzo Ferrari. Profittando dell'occasione, qualcuno ha chiesto a Pertini di nominarlo senatore, e il Presidente ha risposto con la franchezza di sempre: «Lui se ne infischia, non ne ha bisogno!». E quanto avevamo scritto due settimane fa. Permetteteci di esserne compiaciuti. Di Ferrari, e dell'attività sportiva di Maranello, avevano già parlato Agnelli e Ghidella. Il primo speranzoso («Aspettiamo l'85 con immutata fiducia: a Maranello non mancano forze e talenti...»), il secondo come sempre concreto: «Lavoriamo per la riscossa — ha detto infatti Ghidella, presidente della Ferrari auto — e sono d'accordo sulla recente ristrutturazione dello staff: gli uomini giusti ai posti giusti nel momento giusto». In questo rinnovato spirito di collaborazione fra Fiat e Ferrari si inseriscono il progetto di una «Thema-Ferrari» per la conquista del mercato americano e, più tangibile, la collaborazione di Mauro Forghieri alla messa a punto della Delta Rally «038», sulla quale l'ingegnere di Maranello convoglierà la grande esperienza ricavata in lunghi anni di milizia nella Formula Uno.

Italo Cucci

Nella foto Gianni Agnelli in visita allo stand Ferrari. Gli sono accanto Alzati, Romiti e Sguazzini (Foto Olympia)

FORMULA 1

Le prove al Ricard	18
Come cambiano le monoposto	22

L'INTERVISTA

Nelson Piquet e il 1985	28
-------------------------	----

SPECIALI

Il Salone di Torino	6-13
Motori avio per la F.1	23
Wollek giudica Porsche e Lancia	36
Thackwell controcorrente	48

VELOCITÀ

Le corse dei camion	55
Tuttoturismo	60
Al volante della Volvo 240 Turbo Gr.A	64
F.Panda: cadetto infelice	72
Le finali Peugeot-Talbot	84

RALLY

Addio al Monte?	90
Agguato alla Lancia	92
Il Valle d'Aosta	96

LE GARE DELLA DOMENICA

Il Gp di Macao	14
Il Gp di Australia	15

SULLA STRADA

Con la Panda 4x4 al Circolo Polare	106
------------------------------------	-----

RUBRICHE

Tuttevelocità	16
Self service (posta)	78
Autocompravendita	81
Tuttoralmente	88
Ultimo giro: l'immagine non fa fumo	110
Dove corriamo	111

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

**TELE
SPRI
NT**

Servizio
quotidiano
d'informazione
motoristica
in collaborazione
con la SIP



ITALIA CHE VINCE

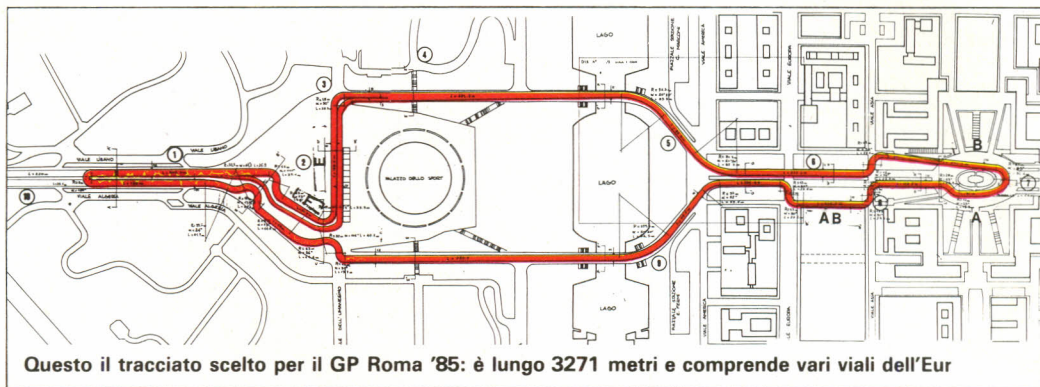
Le ripicche e i fatti personali hanno finito per mettere in crisi il GP e il rally del Principato: due tra i più attesi avvenimenti dell'anno. Per fortuna da Maranello, con la spinta per il sempre più possibile GP Roma, è arrivato un altro intervento...

Solo Ferrari può salvare Montecarlo



di Daniele Buzzonetti

RABBIA E AMAREZZA: questi i sentimenti che il presidente della Fisa, Jean-Marie Balestre, è riuscito a rimestare nel cuore degli appassionati dopo la sua arrogante impuntatura legata alla organizzazione del GP di Monaco e del Rally di Montecarlo. L'arroganza che ha caratterizzato gli incontri diretti tra Balestre e il presidente dell'AC Monaco Boeri ha finito per fare interrompere i negoziati tra il Principato e la Fisa e in pratica a rinunciare per il 1985 a due corse che hanno fatto la storia della F.1 e dei rally. Un vero dispetto per gli appassionati che annualmente erano abituati a fissare sul loro taccuino i due spettacolari avvenimenti. Due feste sportive che erano tra l'altro molto sentite dai tifosi italiani, sono state annullate per ripicche personali e solo in parte il concomitante annuncio sulla sempre maggiore possibilità di vedere un GP a Roma nella seconda metà dell'anno prossimo, riesce a mitigare il dispetto. Ormai è chiaro che il presidente Balestre è deciso a condurre fino in fondo la sua battaglia personale contro l'AC Monaco, con il rischio (tutt'altro che remoto, come vedremo) di perdere la



Questo il tracciato scelto per il GP Roma '85: è lungo 3271 metri e comprende vari viali dell'Eur

faccia e di portare Fisa e Fia ad una crisi gravissima. Le speranze di un tardivo ripensamento non sembrano francamente molte ma per fortuna sull'ingarbugliata vicenda ha preso posizione l'ingegnere Enzo Ferrari che probabilmente ha trovato la chiave giusta per permettere almeno una rivisitazione delle posizioni tenute dalle due parti: AC Monaco e Balestre. Ancora una volta il grande «Patriarca» dell'automobilismo mondiale ha dunque influenzato due importanti avvenimenti legati alla F.1, dal momento che anche il GP di Roma è in pratica nato a Maranello. Infatti, il sindaco della Capitale, Ugo Vetere, in occasione di una visita a Maranello

un paio di anni fa, aveva chiesto a Ferrari un suggerimento sul modo di rinverdire i fasti dello scudetto conquistato dalla Roma. Senza esitazioni Ferrari aveva suggerito un GP cittadino e da allora l'idea ha preso corpo sempre più concretamente. Un Ferrari insomma in veste di «ambasciatore viaggiante» della F.1.

DOMANDA LEGITTIMA. Nell'intero mese e mezzo di «botte e risposte» tra AC Monaco e Balestre, Ferrari non era mai intervenuto. Poi venerdì scorso, all'indomani della ufficializzazione della rottura delle trattative, ha parlato e molto chiaramente: «Nel dicembre '83 — questa la sua dichiarazione —

incontrai a Maranello Balestre e Boeri, presidente dell'AC Monaco. Ne ricavai l'impressione che per l'84 tutto sarebbe andato come contrattualmente stabilito. Per l'85 suggerii che la Foca e l'AC monegasco mettessero a punto una soluzione per superare il contrasto in materia di diritti televisivi. Mi risulta che in seguito nel gennaio di quest'anno, gli organizzatori di Monaco hanno effettivamente concluso un accordo con Ecclestone. Allora mi domando: che portata ha il mandato conferito dalla Federazione alla Foca in fatto di diritti televisivi? Confido che la tradizionale rilevanza della corsa di Monaco porti ad un positivo superamento dell'attuale situazione finita in



tribunale». Pur nella necessaria stringatezza, il comunicato di Ferrari è dunque preciso: l'AC Monaco non ha mai agito contro il «Patto della Concordia» nel cedere i diritti televisivi del proprio GP alla rete americana ABC e a questo punto appare quasi incredibile che da parte monegasca non siano stati ben chiariti i dettagli fin dall'inizio. Ecco, in un certo senso, il torto dell'AC Monaco e di Boeri soprattutto è quello di non avere fatto notare che nell'ingarbugliata vicenda era proprio lo scatenato Balestre ad avere torto.

BATTAGLIA POLITICA. Ma per quale motivo dunque il presidente della Fisa è andato fino in fondo nella sua opera di censura contro l'AC Monaco? Per chiarire i dettagli di questa vicenda ormai perfino surreale, occorre andare indietro nel tempo, fino al 1979. In quell'anno l'AC Monaco stipula un contratto con la rete ABC, valido fino al 31-12-1984. Nel marzo '81 viene invece stipulato il «Patto della Concordia» che pone fine alla guerra Fisa-Foca e che assegna a quest'ultima associazione (su mandato della Fisa), la gestione dei «diritti di immagine». Per il periodo '81-'84, dunque, la Foca gestisce tutti gli accordi televisivi legati ai

GP, con l'eccezione di Monaco che aveva un accordo precedente al Patto della Concordia. Successivamente, nel giugno '83 (e dunque molto prima della scadenza del «Patto»), l'AC Monaco sigla un nuovo accordo con la ABC e la cosa apparve legittima perché allora non era possibile intuire se e in quali termini il «Concorde» sarebbe stato rinnovato. Ancora prima, nell'aprile '82, c'era stato un primo scontro tra Balestre e l'AC Monaco. A quel tempo il presidente Fisa si era alleato con Ecclestone (Congresso di Casablanca) perché entrambi temevano che la F.1 sarebbe stata rovinata dal turbo. Monaco si schierò contro Balestre che per «vendicarsi» iniziò a fare la guerra al presidente Boeri per via della TV, «istigato» in questo anche da Ecclestone che da un lato si vedeva decurtato del 7,5 per cento i diritti TV (percentuale ceduta alla FIA), senza peraltro poter contare sul «succulento» GP di Monaco. Nel dicembre '83, in occasione del Congresso Fisa a Parigi, Ecclestone preme ancora per «entrare» nell'accordo ABC-Monaco ed infatti subito dopo si registra l'incontro a Maranello a cui fa riferimento l'ingegnere Ferrari. Balestre, poi, continua nella sua «crociata» contro Monaco, mi-

nacciando sfracelli se l'AC del Principato non regolerà la propria posizione. Questo, quando già nel gennaio '84 c'era stato un patto tra Monaco e Ecclestone che aveva dato per scontato l'accordo con la ABC: a questo punto il Patto della Concordia era pienamente rispettato, visto che la Foca ha il mandato di gestire i diritti TV. Altro dubbio, quindi, giustamente sollevato da Ferrari: perché Ecclestone in tutta la questione non è mai stato menzionato, quando da sempre è una delle parti in causa? Un vero mistero, come non si spiega la pervicacia con cui Balestre ha continuato a fare guerra a Monaco. Perfino un tribunale ordinario ha dato torto alla Fisa che pretendeva di fare pagare una penale a Monaco per il GP '84 e forse è stata questa la molla che ha fatto scattare Balestre. Prima, il «tradimento» dell'82, poi uno smacco con il Tribunale delle Grandi Istanze. Nel tentativo di non perdere la faccia, il presidente ha insistito nella sua azione, andando fino alle estreme conseguenze. Quasi un «muoia Sansone con tutti i filistei». E questo è strano per un uomo che in molte occasioni aveva preferito la strada della diplomazia per risolvere le crisi. Un calendario mondiale senza GP di Monaco e senza Rally di Montecarlo non fa piacere a nessuno e tanto meno alla Fisa, considerando l'estrema popolarità delle due gare. Ma c'è di peggio: la seconda causa civile intentata da Monaco alla Fisa finirà molto probabilmente in un ennesimo smacco per Balestre. A quel punto, chi pagherà i miliardi perduti da Monaco per la mancata effettuazione del GP e del rally? Dovrebbe essere compito della Fia, coinvolta in una operazione disastrosa. E a quel punto sarebbe la fine per l'intero Governo automobilistico mondiale.

MARCIA SU ROMA. Al momento dunque non resta che consolarsi con il GP Roma che ha sempre maggiori possibilità di essere effettuato. Nel calendario '85 è stato ora confermato anche il GP d'Olanda mentre Dallas e New York hanno tempo fino al 30 novembre per una risposta. Almeno uno dei due sicuramente non si farà e Roma avrà la strada aperta. Sabato 17 novembre, in occasione della inaugurazione della Rassegna Motoristica Romana, il sindaco Vetere ha parlato soprattutto del GP che è stato «sposato» anche dall'AC Roma e da altri politici della Capitale. Ora manca solo il sì della Fisa.

(hanno collaborato Gérard Crombac e Gaetano Dima)

Una grave sentenza

L'incubo di Magione

L'AMARA vicenda legata al GP di Monaco e al Rally di Montecarlo, nonché la ben più felice possibilità di vedere un terzo GP Italia, nel 1985, hanno caratterizzato l'intera terza settimana di novembre. Con molto meno clamore una vicenda interamente italiana ha contemporaneamente gettato parecchie ombre sullo svolgimento della attività minore, quella caratterizzata soprattutto dai piloti dilettanti, ma che resta comunque il perno dell'intera struttura dell'automobilismo agonistico. Senza quegli appassionati che sfogano la loro passione sui circuiti di Magione o di Varano, non esisterebbe probabilmente nemmeno la F.1 ed è per questo che la vicenda giudiziaria che ha trascinato in tribunale i responsabili del piccolo autodromo umbro, crea parecchi dubbi e incertezze. A pagina 98 di questo stesso numero di AS, i fatti successivi e comunque legati all'incidente in cui persero la vita Gianfranco Riccitelli durante una gara a Magione, sono analizzati in tutti i dettagli. In questa sede ci preme però sottolineare che la condanna di un direttore di corsa, nonché dei responsabili di un autodromo per un fatto luttuoso ma comunque non legato a un errore concretamente valutabile, pesa come una vera spada di Damocle per gli organizzatori di decine di gare, sia in circuito che su strada; rally ovviamente copresi. Autosprint si è sempre battuto in favore della sicurezza e contro le gare organizzate senza un adeguato numero di commissari e addetti ma nessuna misura drastica avrebbe potuto salvare la vita al povero Riccitelli, vittima di una incredibile serie di circostanze. I sottili cavilli giudiziari hanno invece portato a stabilire che una gara deve essere organizzata con un dispiego di forze al di fuori delle reali possibilità di chiunque. I responsabili della Scuderia Carpine di Magione, hanno già fatto sapere che rinunceranno all'intero calendario dell'85 dopo l'amarezza della condanna. Non si può dare loro torto ma una importante fetta di quell'automobilismo che solo per convenzione viene definito minore, viene di colpo cancellata. E non sarà esempio contagioso dopo un simile precedente? Da parte della Csaì sarà bene trovare in fretta risposte convincenti se non vorremo trovare tra breve piloti impossibilitati a scendere in pista per mancanza di corse.

(d.b.)



Foto Giglio

ITALIA CHE VINCE/Salone di Torino

La sfida

Ha cominciato l'avvocato Gianni Agnelli nel suo discorso alla vigilia poi il Presidente Pertini ha ancor più elettrizzato l'ambiente in occasione della sua visita inaugurale e l'entusiasmo generale ha caratterizzato il 60. Salone dell'Automobile trasformando Torino nel vero festival del made in Italy

a cura di Carlo Massagrande

Servizi di Marcello Pirovano, Sergio Remondino, Gianni Rogliatti e Tommaso Tommasi

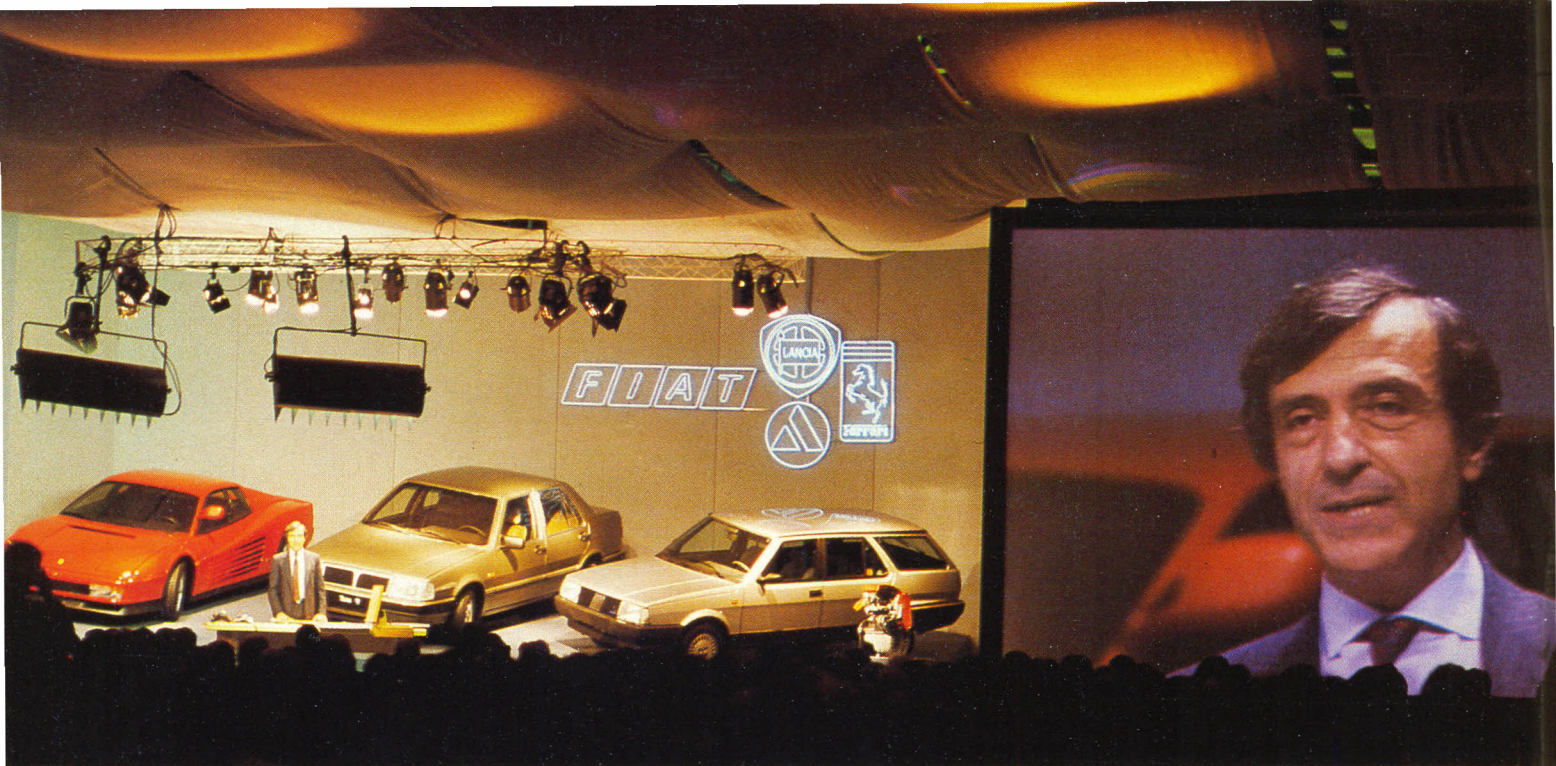
TORINO — Sono arrivati separatamente, prima Gianni Agnelli poi Sandro Pertini, i due «presidentissimi»: ma c'è voluto poco tempo per riunirli e quindi assistere ad un loro giro trionfale per il Lingotto fino a che il presidente della Repubblica, dopo tanti anni

ospite d'onore del Salone, ha proseguito da solo (si fa per dire: pareva che volasse, Pertini, sollevato da una marea umana che lo stringeva con affetto) per cogliere i meritati applausi di manager e popolo. Era circa il mezzogiorno di mercoledì 14 novembre, vor-

remmo quasi parlare di data storica non solo per il Salone, il sessantesimo, ma per l'industria automobilistica italiana. Pertini, appena entrato al «Lingotto», si è subito imbattuto nella R5, la «mademoiselle française» che il giorno

segue





La sfida

segue

prima era stata oggetto di uno scontro fra Renault-Hannon da una parte e Fiat-Agnelli dall'altra per una non banale questione di prezzi. Un passo avanti, e il saluto del Presidente era andato — insieme alla sua sincera ammirazione — all'Audi. E finalmente, l'impatto con l'Italia: prima con De Tomaso, che mostrava i suoi gioielli Maserati, quindi con l'Avvocato che, circondato dallo stato maggiore Fiat, dava inizio alla «hit-parade» del Salone presentando a Pertini la Lancia Thema che gli era peraltro già nota e che, con l'Alfa 90 e la splendida «Testarossa» Ferrari, ammirata più tardi, l'avrebbe riempito di gioia e d'orgoglio. Il Presidente ha desiderato precisare che ammira le vetture straniere ma preferisce i prodotti nazionali, interpretando con le sue parole lo spirito di questa rassegna, dove si assiste al trionfo del «Made in Italy».

DALLA INNOCENTI Minidue alla Lancia Thema, il filo conduttore della ripresa italiana passa attraverso la Fiat Regata Week-end e l'Alfa Romeo 90, per non citare che le ultime prestigiose realizzazioni che coprono tutti i principali segmenti del mercato automobilistico. I modelli di automobili esposti al Lingotto sono ben 423 e, esaminati uno per uno, permettono di scoprire quali siano oggi le tendenze della clientela. Ne risulta un quadro sorprendente: la

maggior parte di queste vetture è di lunghezza fra 4 e 4,5 metri (sono 172) mentre la classifica per potenza vede in testa vetture che dispongono di potenza fra i 60 e i 90 cavalli (sono 76). Per quanto riguarda la velocità, sono più numerosi i modelli della fascia che va da 150 a 180 chilometri l'ora (ne abbiamo contati 178). Quattro chiacchiere con i rappresentanti delle maggiori Case offrono poi un quadro esatto del cliente tipo, grazie al quale si scopre che tra le varie versioni di un modello, la scelta va sempre a quella più completa di accessori e più di lusso. Particolarmente significativa è stata, quest'anno, la presenza dei nostri carrozzieri, a dimostrazione anche nel loro caso, di una rinnovata vitalità e fiducia nel futuro. Il Gruppo Carrozzeri associato all'Anfia comprende 45 aziende suddivise in tre sottogruppi (vetture, autobus e veicoli commerciali-promiscui) che con il loro qualificato lavoro contribuiscono al successo mondiale di quella «linea italiana» che non è solo un bel biglietto da visita, ma soprattutto una realtà economico-industriale di notevole portata. Queste aziende, tanto per quantificare la loro importanza, nel 1983 hanno prodotto oltre 23.000 carrozzerie di tutti i tipi e al Salone hanno esposto oltre settanta modelli.

NELLO STAND FIAT troneggia la Regata Week-end. Di linea classica, è una versatile station wagon prodotta in quattro versioni: la 70, con motore monoalbero a camme in testa di

1301 cmc, con 68 cavalli e velocità di 155 km/ora (prezzo chiavi in mano 13.063.200 lire); la 100 S, con motore di 1585 cmc, 100 cavalli, 180 km/ora (prezzo 16.543.200 lire); la Diesel, di 1714 cmc, 58 cavalli, 150 km/ora (prezzo 15.907.200 lire); la Diesel Super, di 1929 cmc, 65 cavalli, 155 km/ora (prezzo 17.935.200 lire). La commercializzazione inizierà da metà dicembre. La **Nuova Innocenti** ha portato al debutto ufficiale la piccola Minidue, con motore Daihatsu bicilindrico di 617 cmc, con 31 cavalli, cinque marce, 120 km l'ora. Due i modelli in produzione: 650 e 650 SE, con migliori finiture interne. Il prezzo non è ancora noto. La **Ford** è entrata anche lei nel club della sovralimentazione con una Escort RS Turbo di 1597 cmc che, grazie al turbocompressore Garret con intercooler, sviluppa una potenza di 132 cavalli a 6000 giri, supera i 200 all'ora (arriverà in Italia all'inizio del 1985 e costerà poco meno di 20 milioni) ed è la prima trazione anteriore con differenziale autobloccante di serie. Altra novità Ford, la Sierra con motore di 1796 cmc da 90 cavalli che ha nuova testata e un nuovo carburatore a doppio corpo. Sarà in vendita entro novembre nella versione GL, Ghia, e GL station wagon con prezzi da definire. Il gruppo **Austin Rover** ha portato a Torino la Metro cinque porte, già presentata a Birmingham, che per l'occasione inaugura la nuova mascherina e i nuovi paracolpi (estesi su tutta la gamma Metro 1985). Accan-

to a questo popolare modello troviamo la Montego, che è una novità per il nostro mercato. Verrà importata nelle versioni 1.3 LS, con motore di 1275 cmc, 68 cavalli, 154 km l'ora e 1.6 HL, di 1598 cmc con 86 cavalli e 165 km/ora di velocità massima.

LA OPEL ha introdotto la gamma Ascona con restyling al frontale (simile a quello delle grosse Senator e Monza) e interni rifatti, con sedili più anatomici e una dotazione di serie più completa. La gamma comprende i modelli LS, GL, GLS e CD. Sulle Senator CD e Monza GSE è montato ora di serie il sistema antibloccaggio Abs e la strumentazione a cristalli liquidi. La berlina dispone anche del nuovo cambio automatico a quattro rapporti. Ora la Senator è disponibile anche nella versione TD cioè con il motore turbodiesel di 2260 cmc della Rekord, con 86 cavalli a 4200 giri: velocità massima 170 all'ora. Altra novità già vista a Parigi, ma nuova per noi è la **Citröen BX 19 GT** con il brillante motore di 1905 cmc da 105 cavalli (185 km l'ora). Per i visitatori «sportivi» segnaliamo la **BMW M 535i** (vedi Autosprint n. 45), la **Porsche 911 gruppo B** (2850 cmc, sei cilindri, boxer turbo, oltre 400 cavalli e 300 km/ora) e la **Ford RS 200** a quattro ruote motrici con tre differenziali autobloccanti, preparata per i rally. Ma non dimenticate la **Maserati Biturbo spider**, davanti alla quale il nostro Presidente ha sognato. (c.m.)

ITALIA CHE VINCE/Salone di Torino: i retroscena

Il mistero UnoMatic

La versione automatica della «piccola» Fiat è in ritardo per problemi tecnici. Intanto nella corsa al «cambio continuo» si sono inseriti anche la GM e i giapponesi

TORINO - Il mistero del cambio continuo si infittisce. Fiat (con la Uno) e Ford (con la Fiesta) avrebbero dovuto commercializzare già da qualche mese il nuovo sistema di cambio automatico che, in linea per ora puramente teorica, consente di avere i vantaggi del cambio automatico classico senza l'aumento del consumo di carburante che accompagna l'uso di questo tipo di trasmissione. I mesi trascorsi nell'infuocata attesa del lancio commerciale della UnoMatic e della Fiesta CTX ci hanno suggerito di cercare di capire cosa fosse successo, visto che il sistema — in base a una breve prova della UnoMatic — ci aveva ampiamente convinto, almeno per quanto riguarda l'ottimo comportamento del meccanismo. Vittorio Ghidella, amministratore delegato di Fiat Auto, ha dato una sua versione del ritardo nel corso della conferenza-stampa organizzata dalla Fiat in occasione del Salone.

«È colpa della società che produce il sistema di pulegge e di cinghie — ha affermato — cioè la olandese Van Doorne. Abbiamo cercato di aiutare l'azienda, poiché essendo convinti della validità del sistema vogliamo arrivare in tempi possibilmente brevi all'avvio produttivo della Uno Matic. Ritengo in ogni caso che in alcuni mesi il problema sarà risolto. Se dovessero insorgere altre difficoltà troveremo noi la soluzione». Quel che è apparso subito chiaro, è che Ghidella non poteva e non voleva dire tutto sul problema, che non è assolutamente secondario e che rischia di trasformare il cambio continuo CVT in un nuovo «caso-Wankel», il motore a pistone rotante sul quale alcune aziende hanno fatto negli anni '60e '70 enormi investimenti, con il risultato finale dell'abbandono del progetto di impiego del propulsore. Il brevetto del cambio continuo, tanto per chiarire e subito le idee e gli interessi in campo, è di proprietà della olandese Van Doorne. La società appartiene per il 39,5% alla Volvo Car BV (il cui pacchetto è in buona parte nelle mani dello stato olandese), per il 24% alla Fiat, per il 24% alla Borg Warner e per il restante 12,5% direttamente allo stato olandese. Ford e General Motors sono pesantemente impegnate come acquirenti del sistema prima e come produttori in un secondo momento, visto che la Ford vuole produrre il CVT nel suo stabilimento francese di Bordeaux, mentre la GM ha addirittura investito 360 miliardi per una fabbrica in Europa con l'intenzione di effettuare analogo investimento per una



LO STAND FIAT (FotoAnsa)

seconda fabbrica di cambi continui in USA. Come si vede, l'operazione è grossa e si capisce bene perché Fiat — che nell'operazione è coinvolta anche in termini di partecipazione diretta nella Van Doorne — è disposta anche a un intervento di salvataggio per arrivare presto alla soluzione del problema e all'avvio produttivo.

IL TUTTO è aggravato dal fatto che la società olandese, a settembre, non era ancora in grado di stabilire una data di inizio della produzione di massa del CVT. E la cosa appariva così vaga che i soci si videro costretti a incaricare una società di controllo di andare a vedere come stavano effettivamente le cose. La verifica, a quanto si sa, ha dato esito deludente, con gravissimi ritardi nella pianificazione del lavoro. A tal punto, che ora la data di consegna dei primi CVT è stata fatta slittare a metà del prossimo anno. Tutte queste cose ovviamente, Ghidella non ha ritenuto di doverle comunicare in forma ufficiale. Tuttavia a

noi risulta che la situazione è grave non solo per i tempi di avvio produttivo, ma anche per quanto attiene l'affidabilità del sistema.

«IL CAMBIO CONTINUO — ci ha detto recentemente Peter Hanenberger, vice-direttore tecnico della Opel — è molto buono per quanto riguarda il rumore, i consumi e l'inquinamento. Però le cinghie non hanno ancora la necessaria affidabilità. Secondo i nostri standard di prova, devono durare almeno per 75.000 chilometri: i test non ci hanno ancora dato i risultati attesi. A tal punto, che abbiamo avviato la ricerca di soluzioni alternative, fermo restando il sistema che nel suo insieme ci convince in pieno. Abbiamo avuto contatti con la P.I.V. una azienda tedesca che produce delle cinghie come quelle che servono a noi. La settimana scorsa (15 giorni fa n.d.r.) abbiamo avuto a Londra un incontro sull'argomento con rappresentanti della Ford e della Fiat. Siamo tutti interessati ad arrivare presto a una conclusione. Di fatto — ha concluso Hanenberger — è

impossibile indicare delle date di commercializzazione».

In aggiunta, c'è da dire che in Giappone la Fuji Industries aveva preannunciato l'introduzione di una piccola berlina dotata di cambio continuo per questo autunno, ma anche dal Giappone le notizie parlano di rinvio ad altra data. A questo punto, insomma, c'è una corsa a tre verso l'avvio produttivo del cambio continuo: vincerà la Van Doorne (e quindi la Fiat), la GM (con il progetto che si basa sulla cinghia tedesca e che è allo studio alla Opel) o i giapponesi?

SE IL MISTERO del cambio continuo ha acceso la curiosità dei giornalisti, la relazione tenuta da Vittorio Ghidella sul grande ritorno della Fiat ha suscitato ammirazione e interesse. L'amministratore delegato di Fiat Auto, in sintesi, ha ricordato che nel volgere di 4 anni, andando controcorrente, la Fiat è tornata a produrre utili grazie a un serie di azioni integrantesi fra loro. Eccolo. Abbassamento dal break even point, cioè del punto di pareggio produttivo da 1.654.000 unità del 1980 al 1.275.000 unità del 1984, con il parallelo passaggio della produttività da 19,6 auto per addetto del 1981 alle 26,2 auto per addetto del 1984. La robotizzazione ha ovviamente giocato un ruolo determinante in termini di tempi e costi di produzione (3 motori FIRE 1000 contro 1 motore della 127) e di flessibilità (con il robogate una fabbrica da 1500 unità al giorno può variare il mix di modelli anche dell'80%). Altra azione, quella della riduzione degli stock: 501.000 unità erano in giacenza (4 mesi di fatturato) fra Fiat (370.000) e rete dei concessionari (131.000) nel 1980, 283.000 (2 mesi di fatturato) fra Fiat (122.000) e rete (161.000) nel 1984. E infine, cosa più importante di tutte, la capacità di autofinanziamento alla quale Fiat Auto è arrivata: nel 1980 il 69% era capitale di funzionamento e 31% capitale di investimento; nel 1984 la situazione si è drasticamente e positivamente ribaltata, spingendo la Fiat verso traguardi invidiati dalla concorrenza: 10% capitale di finanziamento e 90% capitale destinato all'investimento. Solo così, nel volgere di quattro anni, Fiat Auto ha potuto capovolgere la sua posizione nello scacchiere mondiale dell'automobile.

Tommaso Tommasi

Le novità del salone

PICCOLE

- Austin Metro 1000 cinque porte
- Fiat Panda nuova gamma
- Innocenti Mini 2 cilindri
- Renault Supercinque
- Ford Fiesta Hi-Fi

MEDIE

- Alfa Romeo 33 1,3 Super
- Alfa Romeo 33 Giardinetta
- Audi 90 Turbodiesel
- Austin Montego
- Citroën BX Gt
- Fiat Regata Weekend
- Ford Escort Turbo
- Opel Kadett nuova serie

- Seat Ibiza
- Skoda 130L
- Peugeot 305 «S5», «GTX», «Automatica»
- Opel Ascona nuova gamma

GRANDI

- Alfa Romeo 90
- Bmw M 535
- Bmw 518i
- Ferrari Testarossa
- Ford RS 200
- Lancia Thema
- Maserati Biturbo spider
- Saab 9000
- Renault Espace
- Ford Sierra 1800

ITALIA CHE VINCE/Salone di Torino: la tecnica

Primo, lotta ai consumi

Fare economia di carburante è diventato il primo comandamento dei costruttori, assieme alla riduzione dei gas nocivi. La nuova iniezione Weber e il cambio elettronico Ital Design

TORINO — Forse qualcuno si sente deluso perché in questi tempi ai Saloni non ci sono novità sensazionali, tipo motore Wankel o turbina a gas: in effetti, la grande industria automobilistica sta lavorando più sul terreno della automazione in fabbrica che su quello della innovazione, o almeno così appare all'osservatore superficiale. In realtà in progresso c'è ed è continuo, prova ne sia il fatto che i consumi di carburante sono stati ridotti in modo sensazionale (una utilitaria consuma oggi la metà del carburante che un modello analogo consumava vent'anni fa) pur avendo migliorato prestazioni e comfort in

novità possibili, ma si parli già di quelle a venire: così nel campo dei Diesel si parla di una realizzazione della GM con un nuovo tipo di compressore, più efficiente del turbo e che darebbe maggior potenza; nel campo dei motori a benzina si riparla del tipo a cilindrata variabile (di cui Autosprint aveva già dato notizia mesi or sono) e che potrebbe essere pronto per Ginevra. E la Fiat propone alla attenzione dei visitatori quel suo nuovo motore F.I.R.E. annunciato un mese fa e che presenta eccezionali caratteristiche di basso peso, basso consumo ma soprattutto una struttura che consente il montaggio auto-

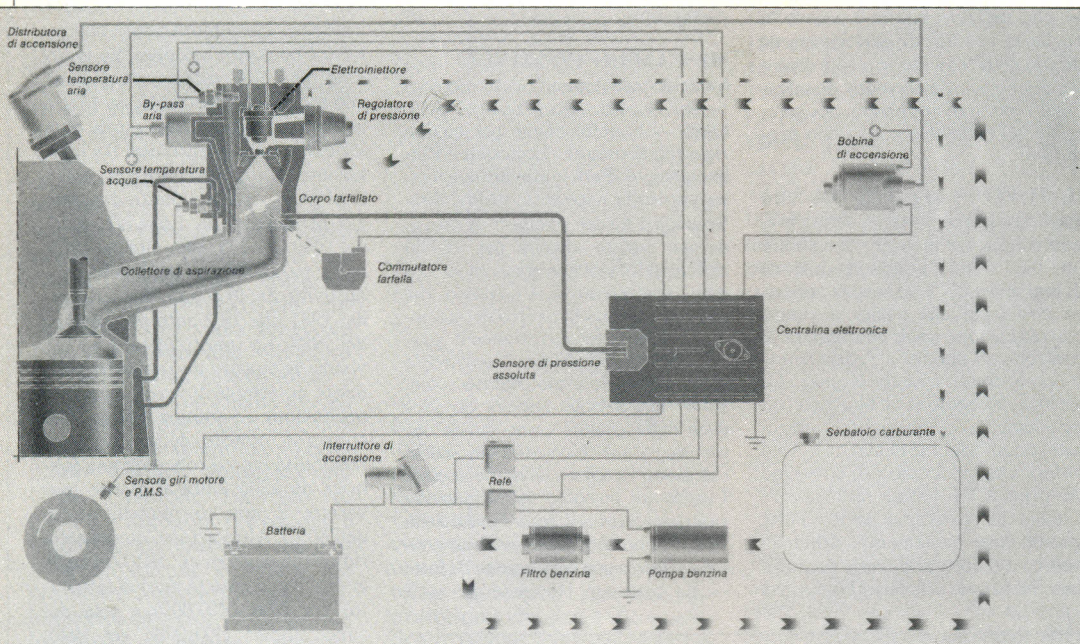
e un certo tipo di benzina (senza piombo) si possono convertire nei catalizzatori.

WEBER. L'industria sta lavorando però su sistemi che, in assoluto, possano dare la massima economia e il minimo di gas nocivi: un esempio è dato dalla presentazione, da parte della Weber, di un nuovo sistema di iniezione elettronica, detto a punto singolo o monoiniettore. Questo sistema consente di avere tutte le regolazioni possibili con i moderni sistemi di iniezione, e anche di associarsi all'accensione per la «gestione» completa del motore, ma è più semplice e quindi più economico dei

con tutto il sistema propulsore: ecco quindi che molta attenzione è rivolta ai cambi di velocità, per utilizzare al meglio la potenza del motore. La Bmw propone il suo cambio automatico a convertitore con un sistema elettronico di pilotaggio che consente prestazioni diverse secondo l'esigenza del guidatore e blocca il convertitore idraulico quando non è assolutamente indispensabile, eliminando le perdite (e quindi i consumi) dovuti a questo dispositivo. Ma la novità di spicco in questo settore ci viene addirittura da un carrozziere: la Ital Design di Giugiaro e Mantovani ben nota per aver «vestito» numerose auto di grande successo in questi ultimi anni, allarga le sue attività di ricerca nel campo della meccanica e presenta una trasmissione dove oltre al cambio a 4 marce, esiste un moltiplicatore inserito nella corona del differenziale. Mediante un sistema elettronico (naturalmente!) il cambio viene ad avere otto marce.

ELETTRONICA. Non c'è dubbio che, stabilizzata la meccanica su schemi ormai ben collaudati, sarà l'elettronica a dare i maggiori sviluppi futuri, consentendo di ottenere migliori risultati con gli stessi dispositivi, opportunamente pilotati e controllati. Si pensi per esempio alle sospensioni autolivellanti e autoregolanti a seconda della velocità (più dure a maggior velocità), ai freni antibloccaggio, alla regolazione del motore antisaltellamento in accelerazione (sistema già offerto dalla Volvo) per non parlare degli innumerevoli modi con cui il guidatore potrà dialogare con la sua auto.

Gianni Rogliatti



Lo schema di funzionamento della nuova iniezione elettronica Weber a monoiniettore

modo notevole, per non parlare della sicurezza. Se non ci sono motori nuovi è perché quello classico a pistoni ha dimostrato di essere affidabile, economico e suscettibile di ulteriori miglioramenti; il motore a benzina con un raffinato sistema di gestione elettronica e quello Diesel con sovralimentazione a turbocompressore offrono prestazioni molto simili tra loro e promettono ulteriori miglioramenti.

NOVITÀ. Spesso accade che in un Salone non ci siano «tutte» le

componenti del motore stesso. Oggi il sistema tecnico principale è quello della riduzione dei consumi, cui si sovrappone, deviando un poco, quello della riduzione dei gas nocivi allo scarico: in effetti, la ben nota presa di posizione del governo tedesco occidentale obbliga i costruttori a partire tutti con il sistema dei catalizzatori nel tubo di scarico per eliminare certi gas. Così facendo si aumenta il consumo, perché solo un certo tipo di gas

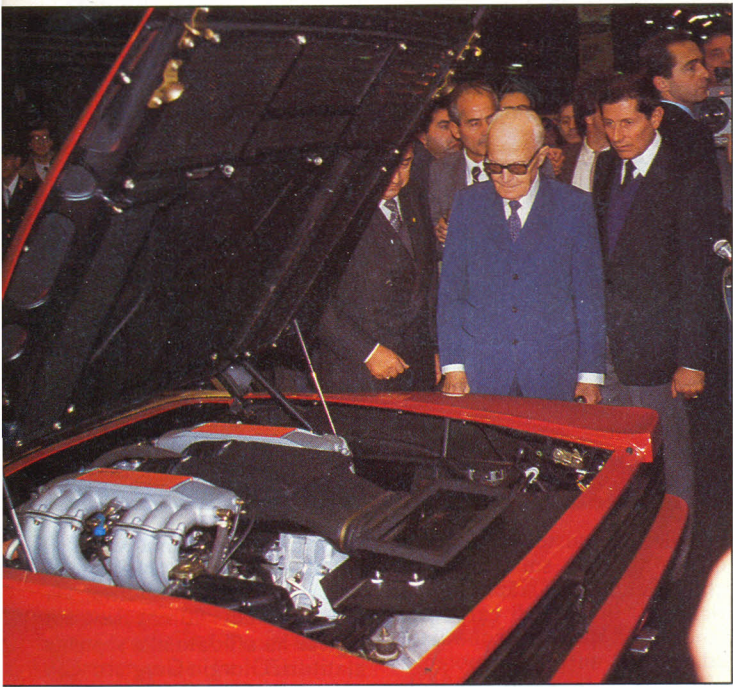
sistemi multiniettori e si presta per vetture di minor costo. Anche il Diesel si adatta ad ogni tipo di vettura: nella vasta gamma della Vm c'è anche un tre cilindri turbo che potrà essere utilizzato sulle Alfa Romeo più piccole, alla pari degli altri motori Vm che ormai da anni equipaggiano le auto del Casa milanese.

ECONOMIA. L'economia di carburante non si ottiene solo con motori più efficienti, bensì

Test AS al Tg 1

AUTOSPRINT che ha realizzato in esclusiva il servizio apparso sul numero scorso sulle ruote gemellate Speedline-Goodyear, aveva invitato la RAI ad assistere al test. Il filmato relativo va in onda sul 1. canale, mercoledì 21 novembre ore 13,50 circa in coda al telegiornale delle 13,30 sul TGI nella rubrica «Tre minuti di motori».

(FotoGiovannelli)



(FotoGiovannelli)

Pertini e Ferrari

SANDRO PERTINI è rimasto affascinato dalla Testarossa. Il presidente della Repubblica, nel suo giro durante l'inaugurazione del 60° Salone dell'Auto a Torino, s'è soffermato a lungo nello stand della Ferrari (sopra mentre osserva il poderoso motore dell'ultima creazione di Maranello) elogiando l'intelligenza dei tecnici italiani. Pertini, rispondendo alle domande dei giornalisti che gli chiedevano se Enzo Ferrari sarebbe stato fatto senatore, ha risposto secco: «Non faccio più senatori, io. Eppoi Ferrari se ne infischia di diventare senatore, sta bene a casa sua, e del resto io gli ho già dato le più alte onoreficenze». Detto ciò, Pertini ha ripreso il discorso sulla Testarossa: «Che macchina! Credetemi, se ci fosse Alboreto al volante, lo farei volentieri un giretto accanto a lui... L'ho visto correre, Michele, va davvero forte. Peccato che non sia qui, oggi».

Ottobre, mercato in rialzo

L'ANFIA E L'UNRAE comunicano i dati statistici provvisori relativi alle consegne a clienti di autovetture in ottobre e primi 10 mesi 1984, forniti dalle Case costruttrici e importatrici loro associate e inoltre da Ford e General Motors.

ottobre 1984: 147.661
ottobre 1983: 123.835
variazione %: + 19,24

gennaio/ottobre 1984: 1.405.917
gennaio/ottobre 1983: 1.354.354
variazione %: + 3,81

	ottobre	%	gennaio/ottobre	%
Marche nazionali	90.724	61,44	890.297	63,33
Alfa Romeo	11.010	7,46	104.683	7,45
FIAT	64.730	43,84	644.904	45,87
Lancia/Autobianchi	13.093	8,87	120.062	8,54
Nuova Innocenti	1.529	1,03	15.084	1,07
Maserati	220	0,15	2.357	0,17
Ferrari	42	0,03	517	0,04
Altre nazionali	100	0,07	2.690	0,19
Marche importate	56.937	38,56	515.620	36,67
Audi	1.672	1,13	13.288	0,94
Austin Rover	1.318	0,89	18.541	1,32
BMW	2.174	1,47	24.692	1,76
Citroën	6.732	4,56	53.176	3,78
Ford	7.390	5,00	62.443	4,44
Mercedes	1.703	1,15	12.118	0,86
Opel/GM	3.667	2,48	44.857	3,19
Peugeot/Talbot	4.463	3,02	43.688	3,11
Porsche	54	0,04	785	0,06
Renault	13.944	9,44	127.600	9,08
Volkswagen	8.255	5,59	61.315	4,36
Volvo	1.655	1,12	18.086	1,29
Seat	3.003	2,03	26.899	1,91
Datsun	25	0,02	143	0,01
Honda	26	0,02	224	0,02
Mazda	9	0,01	57	—
Suzuki	164	0,11	1.127	0,08
Subaru	16	0,01	220	0,02
Mitsubishi	28	0,02	256	0,02
Toyota	—	—	361	0,03
Hyundai	47	0,03	615	0,04
Lada	46	0,03	219	0,02
Moskvitch	4	—	23	—
ZAZ	—	—	6	—
UAZ	54	0,04	285	0,02
ARO	73	0,05	894	0,06
Mini Moke	—	—	12	—
Chrysler	2	—	44	—
Jeep	42	0,03	366	0,03
Saab	170	0,11	1.734	0,12
Skoda	201	0,14	1.530	0,11
Rolls Royce	—	—	13	—
UMM	—	—	3	—
Totali	147.661	100,00	1.405.917	100,00

ITALIA CHE VINCE/Salone di Torino: le sprint

Sportive da sogno

Accanto alle vetture da competizione, spiccano le «stradali» come Ferrari Testarossa e Gto, Lotus Etna, De Tomaso Pantera GT5 S

TORINO — Quella del Lingotto è una sessantesima edizione del Salone di Torino che, pur presentando poche novità assolute, trova comunque il modo, soprattutto nel settore delle sportive, di schierare vetture interessanti e — in qualche caso — mostrate al pubblico per la prima volta. La reginetta fra le sportive da corsa è la Ford RS 200, vettura già presentata da AS, nuova arma per i rally della Ford disegnata dagli uomini della Ghia ed alla cui progettazione ha contribuito un bravo progettista di Formula Uno

l'Europeo Turismo da Armin Hahne e Marc Duez, l'MG Metro vincitrice del monomarca italiano con Pace, l'R5 Turbo Coppa. Nel settore riservato alla componentistica troviamo la Lancia LC 2 Endurance, la Fiat Panda 4x4 che ha partecipato alla Parigi-Dakar, la Ritmo gruppo A della West e l'Alfetta GTV con la quale Giorgio Francia e Lella Lombardi hanno contribuito a portare all'Alfa un altro titolo nell'Europeo Turismo.

QUALCHE PAROLA in più

Stirling Moss, Michèle Mouton ed altri.

TRA LE SPORTIVE stradali, parecchie le vetture interessanti, a cominciare da una De Tomaso grintosissima sia nell'aspetto che nella meccanica. La vettura, evoluzione della GT 5, reca la sigla GT 5 S ed è dotata del solito Otto cilindri a V di 90° di 5700 cc sul quale sono stati però montati due turbocompressori Garret che portano la potenza al ragguardevole tetto di 570 CV. Esternamente le modifiche principali riguardano l'adozione di passaruota allargati e di un



quale Tony Southgate. Tra le vetture da competizione allineate nei vari stand, spicca la Brabham BT 53 campione del mondo '83 con Nelson Piquet, che fa bella mostra di sé nello stand Bmw in una inconsueta ma riuscita posizione verticale che ne evidenzia la linea a freccia.

Troviamo poi la Jaguar D vincitrice a Le Mans, la Peugeot 205 Turbo prima al rally «1000 Laghi» di quest'anno con Vatanen-Harryman, le Opel Manta 400, Kadett GSi gruppo A e Corsa Sprint, l'Audi Sport (in versione di serie), la nuova e bellissima Porsche 959 in odore di rally per il 1985, la Rover 3500 Vitesse preparata dal TWR Racing e condotta nel-

merita la Seat Ibiza esposta nello stand della Casa spagnola e preparata dalla Francois Migault Sport (si tratta dell'ex pilota di F.1) su richiesta dell'importatore francese Sonauto. Questa vettura, nella versione 1500 GLX, è stata elaborata secondo le specifiche del campionato di produzione francese per far parte dello «Stars Racing Team». Un certo numero di Seat allestite prenderà parte, in occasione di tutte le più importanti manifestazioni francesi, ad una serie di sfide condotte da personaggi famosi dello spettacolo e piloti del passato prestigioso. È già certa la partecipazione di Claude Brasseur, Guy Marchand, Veronique Janet, Remy Julienne, Marianne Hoepfener, Jean Luis Trintignant,

bell'alettone posteriore simile a quello montato sulla Lamborghini Countach e realizzato (su richiesta) in fibra di carbonio. Anche le sospensioni sono state adattate al surplus di potenza mediante la sostituzione di molle e ammortizzatori e l'adozione di barre antirullo (regolabili). I freni sono quelli della gruppo 4 di qualche anno fa. Nello stand Lamborghini molto ammirate sono sempre la bellissima Countach LP 500 e la Jalpa 3500, proprio di fronte ad una delle novità più attese: la Ferrari Testarossa. L'erede della BB ha veramente catalizzato l'interesse dei visitatori, così come la GTO, posizionata quasi in verticale alle sue spalle. Superfluo dire quanto siano stati presi di mira i gioielli Ferrari, entrambi



esposti per la prima volta al pubblico in Italia. Non meno ammirata la Lotus Etna, la sportiva anni '90 che la Casa inglese ha affidato alla sapiente matita di Giorgio Giugiaro. Già presentata a Birmingham, la Etna ha riscosso i favori del pubblico italiano, attirato dalla sua linea a cuneo e dall'avveniristica soluzione delle superfici vetrate con montanti a scomparsa e tettuccio anch'esso vetrato. Sempre dall'Ital Design anche una proposta di coupé da costruire in cinquanta pezzi giornalieri per la Ford e dotata, oltre che di una linea decisamente aggressiva, di un otto cilindri tre litri da 250 CV in grado di conferirle prestazioni più che notevoli.



In alto la seducente Maserati Biturbo spider, una delle vetture più ammirate (FotoMauri). All'estrema sinistra la Rover Vitesse di Hahne-Duez protagonista del campionato europeo turismo (FotoMauri). Qui a sinistra la Peugeot 205 Turbo 16 a quattro ruote motrici, parente strettissima della 205 gruppo B mattatrice delle ultime gare del mondiale rally (FotoGiovannelli). A destra in alto il prototipo Quasar sempre della Peugeot, un progetto avveniristico con motore della 205 Turbo 16 ulteriormente potenziato (FotoGiovannelli). Qui a destra la grintosissima Uno Turbo presentata dalla Giannini di Roma (FotoMauri). In basso a destra l'interessante Espace della Renault che arriverà anche in Italia (FotoMauri)



NELLO STAND della International Automotive Design ha ricosso indubbe simpatie il primo della Panther Solo. Con un telaio progettato da un tecnico sportivo quale Len Bailey, la Panther Solo è una biposto dalle linee decisamente sportive, che in qualche modo ricordano quelle della nuova Ford RS 200.

Presentata a Torino in anteprima, questa vettura dovrebbe essere costruita in piccola serie.

Esposte dalla Casa romana Giannini c'erano poi alcune elaborazioni sportive di vetture Fiat fra le quali spiccavano, in una immacolata livrea bianca, Fiat Uno e Regata decisamente grintose.

Sergio Remondino

I prezzi della Supercinque

LA RENAULT ha presentato al Salone di Torino la gamma della sua Supercinque, per il momento limitata ai modelli a tre porte in attesa di poter offrire anche le versioni cinque porte, la sportiva, la diesel e l'automatica. Ecco comunque i prezzi (Iva compresa) dei quattro modelli della nuova R5 attualmente disponibili in Italia:

Renault 5 TC	L. 7.676.400
Renault 5 TL	L. 8.325.000
Renault 5 GTL	L. 8.925.000
Renault 5 TSE	L. 10.326.000



Saltati con onore i big della Formula Uno nel Gp d'Australia

Moreno canguro

Il brasiliano ha dominato la corsa fin dall'inizio ma Andrea De Cesaris ha da recriminare per una penalizzazione ricevuta dai commissari. Rosberg dopo una bella rimonta finisce al secondo posto. Sfortunato Lauda al quale va la soddisfazione del giro più veloce

di **Grahame Ward**

CALDER - Gli australiani aspettavano impazientemente la vittoria di uno dei protagonisti del mondiale di F.1. Invece dalla lista dei favoriti del 49. Gp d'Australia di F. Atlantic è spuntato fuori il nome di Roberto Moreno, un pilota di scuola europea ma non certo uno di quelli più popolari convenuti a Calder per questa corsa che aveva calamitato nel «nuovo continente» gente del calibro di Niki Lauda, Andrea De Cesaris, Keke Rosberg e Francois Hesnault. I «grandi» della F.1 sono stati quindi battuti dal giovane brasiliano, che dopo una stagione positiva trascorsa nel team Ralt Honda di F.2, si è permesso il lusso di comandare il Gp d'Australia dal 10 al 100. giro, ovvero fino al termine di questa corsa che la gente dell'Oceania attendeva con impazienza da inizio stagione. Per i grandi, comunque, non si è trattato di una disfatta. Keke Rosberg è ritornato alla guida della monoposto di F. Atlantic conquistando un secondo posto di tutto rispetto, considerando anche il fatto che il finlandese era retrocesso in ultima posizione per poi rimontare furiosamente nelle zone alte della classifica. Velocissimo come Rosberg è andato anche Andrea De Cesaris, al quale spetta la palma del più sfortunato del Gran Premio. Il romano è giunto al terzo posto ma ha corso la gara con un'assillante

penalizzazione di un giro, piovutagli addosso perché era rientrato ai box dopo il giro di ricognizione con accensioni irregolari ed era ripartito nel momento in cui il semaforo da rosso stava diventando verde. De Cesaris è riuscito persino a sdoppiarsi, dimostrando di non aver perso per strada quella che è la sua arma migliore, la capacità di non arrendersi mai. Pure Niki Lauda ha avuto un week end da dimenticare. L'austriaco ha deluso gli australiani nelle prove, finendo addirittura in terza ultima fila sulla griglia di partenza. A sua scusante va il fatto di avere dovuto correre le sessioni di qualificazione con un motore che andava a tre cilindri. In gara ha rimontato benissimo, riuscendo anche a stabilire il nuovo record dell'autodromo di Calder.

AL VIA è scattato al comando John Bowe, autore del secondo miglior tempo delle prove, che si è posto davanti a Moreno e al gruppo. Davanti a Bowe, però, c'era De Cesaris che era ripartito dai box proprio nel momento del passaggio dal rosso al verde del semaforo. «Mi hanno rubato la corsa! — ha detto poi il romano — Non c'è stato nessuno che mi abbia segnalato la penalizzazione nei primi giri. Non appena mi sono accorto di quello che stava accadendo mi sono fatto da parte e ho lasciato passare i primi». Ha proseguito correndo assieme ai battistrada. Al 10. passaggio con una staccata

mozzafiato Roberto Moreno ha infilato la Ralt Rt 4 di Bowe e si è portato in testa. Niki Lauda stava invece compiendo una rimonta eccezionale portandosi in breve fino al quarto posto. Un'impresa notevole, considerando che il campione del mondo era partito col 20. tempo. Altro «funambolo» è stato Keke Rosberg, che al contrario di Lauda era retrocesso nei primi giri al 20. posto per testa coda. Ma l'ex campione iridato è riuscito a risalire la china e quando Lauda si è ritirato ha potuto conquistare la terza piazza. Al 33. giro, poi, è salito in seconda posizione, dopo che Bowe è stato costretto ai box per alcune noie. De Cesaris ha continuato a marciare assieme al leader e all'89 tornata si è sdoppiato conquistando il terzo gradino del podio. □

Così in 24 al via

19 Roberto Moreno (Ralt Rt 4) 40"45	4 John Bowe (Ralt Rt 4) 40"66
3 Alfredo Costanzo (Tiga Fa 81) 40"68	9 Keke Rosberg (Ralt Rt 4) 40"83
8 Andrea De Cesaris (Ralt Rt 4) 40"86	5 Francois Hesnault (Ralt Rt 4) 41"17
30 Lucio Cesario (Ralt Rt 4) 41"33	6 Richard Davison (Ralt Rt 4) 41"45
21 Keith McLelland (Ralt Rt 4) 41"75	51 Bruce Connolly (Ralt Rt 4) 41"85
41 Dave McMillan (Ralt Rt 4) 41"89	10 Paul Radisich (Ralt Rt 4) 41"98
74 Chris Hocking (Ralt Rt 4) 42"09	22 Peter Hopwood (Ralt Rt 4) 42"10
25 Peter Macrow (Cheetah) 42"13	36 Terry Ryan (Ralt Rt 4) 42"13
13 Brett Fisher (Liston Bf 2) 42"33	78 Brian Sampson (Cheetah) 42"47
16 Bob Creasy (Ralt Rt 4) 42"62	18 Niki Lauda (Ralt Rt 4) 42"68
3 Chas Talbot (Ralt Rt 4) 42"74	15 Tom Brickley (Kaditcha Fa 82) 43"15
26 Neil Cunningham (Ralt Rt 4) 43"86	68 Peter Jones (Ralt Rt 4) 44"03



Ancora oro per Niki Lauda

PRIMA di partire per l'Australia Niki Lauda è stato premiato dalla Diadora che gli ha conferito un premio speciale per la conquista del terzo titolo mondiale di F.1. È stata una manifestazione molto interessante perché gli organizzatori dell'Atleta d'Oro 1984 sono riusciti a calamitare a Castelfranco Veneto i massimi protagonisti di molti sport. Con Lauda, infatti, sono stati premiati anche Francesco Moser, Michel Platini, che vediamo nella foto sopra a destra assieme al campione austriaco, Alberto Cova, Gabriella

Dorio, Sara Simeoni, Giovanni Evangelisti, Daniele Masala e Mauro Numa. Soprattutto i primi quattro hanno grande successo, ed era logico che finisse così visto le imprese di Moser al Giro d'Italia, di Michel Platini, che quest'anno è diventato stella assoluta del panorama calcistico mondiale e di Cova, vincitore della medaglia d'oro olimpica sui 5000 m. Nel corso della manifestazione ha ottenuto un premio anche il nostro collaboratore Franco Villani sopra, a sinistra, per una foto di soggetto motociclistico.

GP AUSTRALIA

18 novembre 1984 - Gara di F. Atlantic

La classifica: 1. Roberto Moreno (Ralt Rt 4) 100 giri in 1.10'51"39; 2. Keke Rosberg (Ralt Rt 4) 1.11'20"97; 3. Andrea De Cesaris (Ralt Rt 4) 1.11'27"63; 4. Alfredo Costanzo (Toga Fa 81) a 1 giro; 5. Dave McMillan (Ralt Rt 4) a 1 giro; 6. John Bowe (Ralt Rt 4) a 2 giri; 7. Richard Davison (Ralt Rt 4) a 2 giri; 8. Bruce Connolly (Ralt Rt 4) a 3 giri.

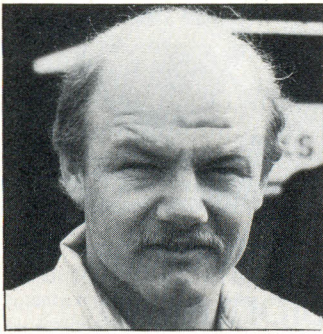
□ Giro più veloce: Niki Lauda (Ralt Rt 4) in 41"27.

Gli incidenti non frenano Nielsen a Macao

Vento del nord

La corsa è stata dominata dal danese che ha battuto di pochi secondi lo svedese Johansson. Sfortunati gli italiani: Pirro è stato in testa prima di accusare noie al motore e alle gomme. Quinto Capelli

di **Bob Constanduros**



JOHN NIELSEN (FOTO SUTTON)

MACAO — Per pochi secondi il danese John Nielsen si è aggiudicato il Gran Premio di Macao di F. 3 battendo lo svedese Stefan Johansson. La gara asiatica, che è riuscita a raccogliere al via il meglio dell'automobilismo mondiale, almeno a livello di F. 3 e F. 2, ha vissuto su due gare, una disputata il sabato, l'altra la domenica, ugualmente tirate e spettacolari che hanno messo in luce parecchi piloti, tra i quali anche Mike Thackwell, terzo alla fine, Ivan Capelli, quinto e Emanuele Pirro, grande protagonista della prima corsa ma sfortunato nella seconda e per questo fuori dalla classifica finale. È stata, quella di Macao, una gara al fulmicotone che ha imposto alla direzione corsa una seconda partenza nella prima manche. È accaduto infatti che la Ralt di Ross Cheever abbia toccato violentemente quella di Johnny Dumfries. David Hunt e Michel Fertè che erano dietro loro sono arrivati a spron battuto e non hanno potuto evitare il mucchio. La corsa è stata sospesa mentre Cheever è stato portato precauzionalmente in ospedale per poi essere dimesso subito dopo. Sempre nella prima partenza anche la Ralt di Ruggero Melgrati è stata costretta al ritiro per la rottura del motore. Al via buono è scattato al comando Emanuele Piro, approfittando dell'indecisione di Slim Borgudd, rimasto in prima fila con la frizione in panne. Il romano è stato al comando solo per il primo giro dopodiché Thackwell lo ha superato in frenata andando in testa davanti a un trio composto da Pirro, Johansson e Nielsen.

Purtroppo il motore della Ralt di Pirro non era al massimo e così Thackwell non ha faticato molto per superare l'italiano, cosa che ha fatto anche Nielsen. Al quinto posto, intanto, viaggiava Langes mentre Michel Fertè, sesto, stava tenendo a freno le ambizioni di Roberto Guerrero. All'ottava tornata Nielsen ha iniziato a minacciare la seconda posizione di Thackwell mentre Johansson accusava problemi alla frizione. Langes si era ritirato dopo aver urtato violentemente un muro, favorendo così al quinto posto Roberto Guerrero che si era liberato di Fertè, ora in lotta con il tedesco Weidler e con Ivan Capelli. Proprio questo gruppetto ha infuocato la corsa nelle ultime battute. Fertè è uscito fuori pista e Weidler, con una staccata lunga, ha frenato troppo bruscamente. L'incolpevole Ivan Capelli lo ha tamponato, danneggiando un baffo del musetto mentre il tedesco ha proseguito mantenendo la sesta piazza. L'arrivo è stato emozionante: Johansson sempre più in difficoltà con la frizione si è fatto raggiungere da Nielsen ma ha mantenuto la testa per 0,28"

LA SECONDA CORSA ha visto una partenza stranamente tranquilla anche se Paul Belmondo si è toccato con qualcuno rimettendoci il musetto. Nielsen è partito al comando e non commettendo errori si è ben presto staccato dagli inseguitori, che erano comandati da Johansson e Thackwell. Pirro ha occupato il quarto posto ma Guerrero, in forma brillante dopo la sua esperienza nella F. Cart americana, lo ha raggiunto a poco a poco e ha cercato di infilarlo alla prima curva dopo i box. Nel tentativo di conquistare la traiettoria ideale Guerrero è salito sulla parte posteriore della Ralt di Pirro e questo incidente ha fatto retrocedere i due campioncini. Così Pirro è stato costretto ai box per la sostituzione della gomma posteriore destra, permettendo di regalare a Weidler il quarto posto. Capelli, pur con problemi di gomme, si è classificato alla fine al quinto posto, anche nell'assoluto. Nielsen non ha avuto problemi a concludere in testa la seconda corsa e poiché il suo margine è stato superiore a quello che Johansson aveva conquistato su di lui nella prima batteria si è aggiudicato la vittoria assoluta. □

LE INTERVISTE

Pirro, sfortuna e poca potenza

IL DOPO corsa è contrassegnato dai volti sereni del vincitore Nielsen e di Johansson, che forse si attendeva qualcosina in più da questa gara. Deluso è invece Emanuele Pirro. «Nella prima corsa ho fatto una buona partenza ma poi tutti mi hanno passato sul rettilineo. Nella seconda Guerrero mi ha tamponato e sono stato costretto ai box per cambiare una gomma. Un vero peccato, perché potevo arrivare tra i primi». Il vincitore John Nielsen spera, dopo questa vittoria di poter provare una F. 1: «Non ho commesso errori nella seconda corsa e questo mi ha consolato della prestazione sfortunata della gara di sabato». Per Johansson c'è la convinzione di aver fatto tutto il possibile: «Mi sono reso conto — dice subito dopo l'arrivo — che la Ralt di Nielsen era troppo veloce. Imprendibile». Per finire Ivan Capelli, che a Macao ha concluso al quinto posto assoluto: «Un risultato questo quinto posto — ha riferito il campione europeo — sostanzialmente giusto anche se le gomme mi hanno creato qualche problema».

In 31 al via

6 Slim Borgudd (Ralt Rt 3 Vw) 2'23"24	1 Stefan Johansson (Ralt Rt 3 Toyota) 2'22"95
10 John Nielsen (Ralt Rt 3 Vw) 2'23"57	8 Mike Thackwell (Ralt Rt 3 Vw) 2'23"53
7 Roberto Guerrero (Ralt Rt 3 Vw) 2'23"83	3 Emanuele Pirro (Ralt Toyota Rt 3) 2'23"59
21 Ruggero Melgrati (Ralt Rt 3 Alfa) 2'24"36	17 Claudio Langes (Ralt Rt 3 Toyota) 2'23"90
2 Ivan Capelli (Ralt Rt 3 Toyota) 2'24"89	19 Mario Hytten (Ralt Rt 3 Vw) 2'24"76
20 Tommy Byrne (Anson Sa 4 Vw) 2'25"04	12 Michel Fertè (Martini Mk41 Alfa) 2'24"99
15 Ross Cheever (Ralt Rt 3 Vw) 2'25"65	66 Allen Berg (Ralt Rt 3 Vw) 2'25"20
26 Jo Zeller (Ralt Rt 3 Toyota) 2'25"81	9 Johnny Dumfries (Ralt Rt 3 Vw) 2'25"68
28 Bob Earl (Ralt Rt 3 Toyota) 2'26"16	11 Volker Weidler (Ralt Rt 3 Vw) 2'26"09
5 Andrew Gilbert Scott (Ralt Rt 3 Alfa) 2'26"46	18 Dave Scott (Ralt Rt 3 Vw) 2'26"19
27 Eje Elgh (Ralt Rt 3 Toyota) 2'26"78	30 Dave Hunt (Ralt Rt 3 Toyota) 2'26"57
25 Harald Brutschin (Ralt Rt 3 Toyota) 2'27"82	27 Thomas Kaiser (Ralt Rt 3 Toyota) 2'27"25
24 Franz Konrad (Anson Alfa) 2'28"51	29 Eric Lang (Ralt Rt 3 Toyota) 2'28"30
35 Paul Jackson (Ralt Rt 3 Toyota) 2'29"95	14 Paul Belmondo (Martini Mk41 Alfa) 2'29"54
22 Hideshi Matsuda (March 793 Nissan) 2'39"44	23 Eiji Iwata (March 813 Toyota) 2'34"32
	31 Hiroshi Nakayama (March 783 Toyota) 2'49"54

GP MACAO

Macao, 17-18 novembre 1984

Gara internazionale di F.3

Le classifiche

1. corsa: 1. Stefan Johansson (Ralt-Toyota) 36'19"61; 2. Nielsen (Ralt-Vw) 36'19"89; 3. Thackwell (Ralt-Vw) 36'20"50; 4. Pirro (Ralt-Toyota) 36'24"26; 5. Guerrero (Ralt-Vw) 36'36"93; 6. Weidler (Ralt-Vw) 36'50"84; 7. Capelli (Ralt-Toyota) 36'58"14; 8. Byrne (AnsoniVw) 37'04"95; 9. Earl (Ralt-Toyota) 37'16"85; 10. Borgudd (Ralt-Vw).

2. corsa: 1. John Nielsen (Ralt-Vw) 36'06"59; 2. Johansson (Ralt-Toyota) 36'09"02; 3. Thackwell (Ralt-Vw) 36'09"27; 4. Weidler (Ralt-Vw) 36'27"99; 5. Capelli (Ralt-Toyota) 36'27"84; 6. Gilbert-Scott (Ralt-Alfa) 36'34"01; 7. Borgudd (Ralt-Vw) 36'34"39; 8. Hytten (Ralt-Vw) 36'34"81; 9. Byrne (Anson-Vw) 36'52"03; 10. Melgrati (Ralt-Alfa) 36'52"39.

Finale: 1. Nielsen; 2. Johansson; 3. Thackwell; 4. Weidler; 5. Capelli; 6. Borgudd; 7. Gilbert-Scott; 8. Byrne; 9. Guerrero; 10. Scott.

□ Giro più veloce: John Nielsen (Ralt-Vw) 2'22"93.

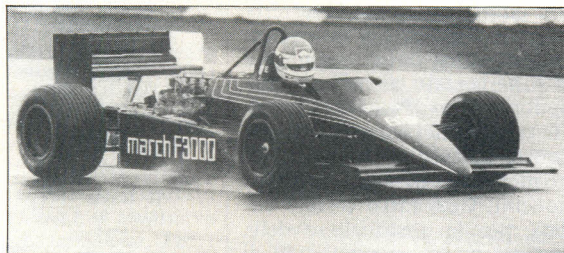
Con Dumfries primo pilota del team Price

Rothmans entra in F.3000

COSÌ come in Italia anche in Gran Bretagna le voci sulla F.3000 si sprecano. L'ultima in ordine di tempo, destinata a suscitare grande sorpresa, riguarda il recente vincitore del campionato Marlboro di F.3 Johnny Dumfries. Il giovane scozzese, che recentemente ha pilotato come premio per la sua vittoria la McLaren-Tag Mp 4, potrebbe correre tutto il campionato europeo con una squadra gestita da Dave Price. La vettura è ancora sconosciuta ma potrebbe trattarsi o di Ralt o di McLaren. Piuttosto è interessante notare che ad appoggiare l'iniziativa sarà la Rothmans, che farebbe così il suo rientro nel mondo delle monoposto dopo la sfortunata esperienza con il team March agli inizi degli anni 80. Dumfries e la Rothmans sono due



Sopra, Johnny Dumfries, a Silverstone con la McLaren Tag, correrà in F.3000 con il team Price. Sotto, il prototipo della March 858 guidato da Pirro (FotoSutton)



nomi molto importanti che dovrebbero dare lustro alla nuova formula, ancora in cerca del suo assetto definitivo sia come piloti che come squadra. Dalla Francia, intanto, si stanno mettendo a punto i piani di

alcuni team. Di sicuro il team Oreca sarà alla via del campionato europeo con Michel Ferté in veste di pilota. Piuttosto non si sa se la monoposto utilizzata sarà una Martini, la vettura che da sempre ha abbinato il suo nome con quello della scuderia diretta da Hugues De Chaunac. Anche Pierre Petit dovrebbe correre in F.3000 alla guida di una delle due March del team Onyx di Mike Earle, assieme al nostro Emanuele Pirro che recentemente ha portato al debutto il prototipo della vettura inglese. Per quanto riguarda l'Ags è sicuro che verrà realizzata entro breve la monoposto. Philippe Streiff, se non concluderà in F.1, la porterà al collaudo nei prossimi mesi sull'autodromo del Paul Ricard.



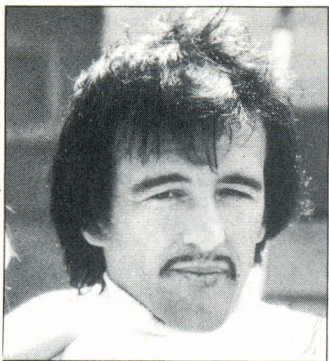
A. SANTIN (Teso)

Motocross sfortunato per Santin

IL CAMPIONE italiano di F.3 Alessandro Santin non ha festeggiato nel migliore dei modi la recente conquista del titolo tricolore. Domenica 4 novembre, mentre stava provando una moto da cross sull'Altopiano di Asiago, il pilota trentino è caduto procurandosi la frattura dell'ulna del braccio sinistro. Immediatamente ricoverato in ospedale Santin è stato ingessato. Ora dovrà portare il gesso per altri dieci giorni. In dicembre, poi, Santin si sottoporrà a sedute di fisioterapia americana per riacquistare la totale funzionalità dell'arto lesa.

Per quanto riguarda i programmi della prossima stagione è certo che il campione di F.3 parteciperà al campionato europeo di F.3000, se non tutto almeno alle corse principali, al volante di una monoposto che sarà gestita dal team di Enzo Coloni che potrebbe essere o una Ralt o una nuova Martini.

Grohs e Brun in prigione!



WALTER BRUN (Cockpit)



HARALD GROHS (IPA)

IL MONDO delle corse svizzero è stato messo a soqquadro la settimana scorsa dalla notizia degli arresti di Harald Grohs e Walter Brun. I due, infatti, sono stati arrestati dalla polizia in merito a un sospetto giro di ragazze squillo, e sebbene le loro posizioni processuali siano differenti è ben difficile che possano cavarsela a buon partito, anche perché in Svizzera questi reati sono puniti con pene notevoli. Harald Grohs, vice campione del mondo endurance nel 1981 e vincitore del campionato produzione tedesco quest'anno, è finito in carcere il 6 novembre dopo che la polizia di Zurigo aveva scoperto un grosso giro di «squillo», il cui artefice sarebbe appunto il pilota. Grohs che, gestisce ad Essen un istituto di saune erotiche, rischia da 6 mesi a 5 anni di carcerazione. Walter Brun, invece, dovrebbe cavarsela. Il pilota svizzero proprietario del team che gestisce le Porsche 956 di Hans Stuck, Massimo Sigala, Oscar Larrauri e Leopoldi di Baviera, con le quali ha anche corso Stefan Bellof, è stato arrestato perché aveva messo a disposizione di Grohs alcuni appartamenti, dove si è scoperto avvenivano gli incontri tra i clienti e le ragazze. Brun, che deve la sua fortuna alla gestione di impianti di slotmachine, è uno dei personaggi più noti dell'endurance, dove si schiera regolarmente da diversi anni ottenendo buoni risultati.

Giacomelli in Cart col Genoa racing?

CON MOLTA probabilità Bruno Giacomelli potrebbe correre in un team «italiano» nelle prossime stagioni di F.Cart. Dopo l'esperienza sfortunata di quest'anno, nel quale il pilota bresciano aveva raggiunto un accordo col team Theodre che poi si era ritirato dalla serie, Giacomelli ha avuto dei colloqui molto stretti con diversi personaggi del mondo automobilistico statunitense. Interessato alle prestazioni del bresciano pare essere il team Provi mi e soprattutto il Genoa Racing, dell'industriale italo-americano Angelo Ferro. Ferro, che gestisce vetture della serie Can Am, potrebbe acquistare, nel caso arrivassero degli sponsor, una monoposto di F.Cart da affidare alle sapienti mani di Cesare Gariboldi il preparatore di F.3 che in passato curò la monoposto, tra gli altri, di Oscar Larrauri e Ivan Capelli. Gariboldi, non a caso, era a Las Vegas in occasione dell'ultima prova di campionato Cart e non ha avuto difficoltà ad affermare che per l'iniziativa manca solo l'appoggio di un sponsor, forse italiano.

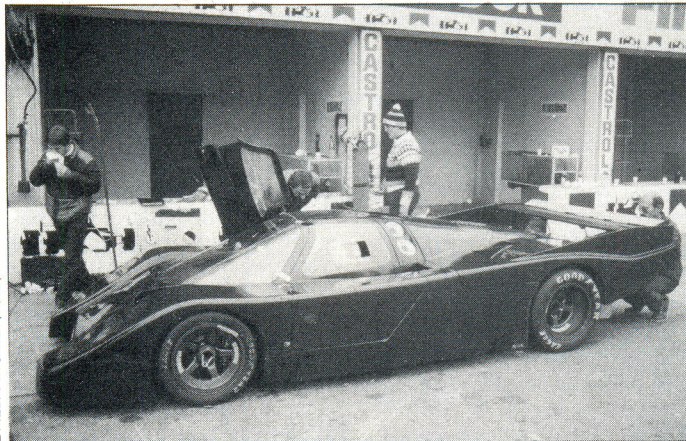
Piloti vogliono un Trofeo Escort

L'ARRIVO sul nostro mercato della Ford Escort Rs ha destato parecchio interesse tra i piloti e i preparatori. Come è noto la vettura ha delle caratteristiche tipicamente sportive e presto riceverà l'omologazione in gr.A. Tutti questi fattori hanno spinto il preparatore Luciano Culotta, titolare dell'Autotecnica Veloce di Napoli, l'azienda che cura la preparazione di Mg Metro per lo challenge italiano, ad inviare una lettera alla Ford Italiana, domandando, a nome di colleghi di lavoro e piloti, l'istituzione di un trofeo monomarca Escort Rs in Italia a partire dal prossimo anno. Nella lettera si dice tra l'altro che un'indagine svolta dallo stesso Culotta nell'ambiente dei trofei di marca ha visto «non meno di 45 piloti pronti a prendere in considerazione la vettura». Francamente non sappiamo quale risposta potrà dare la Ford, visto il tribolato rapporto con le corse della Casa americana in Italia, ma è certo che queste iniziative, che partono dalla base, ovvero da coloro che quotidianamente vivono di automobilismo, fanno piacere.

Debutto sfortunato per la nuova Imsa di Moretti

Una spugna frena la Momo

LA SETTIMANA scorsa la nuova Momo, dotata del motore Cosworth Dfl di 3900 cc giudicato più potente e adatto per le corse Imsa, ha sostenuto una serie di test a Misano, pilotata da Giorgio Francia, e a Monza, condotta da Giampiero Moretti. Purtroppo le sedute non hanno potuto mostrare alcunché di interessante poiché la Momo ha palesato difficoltà di pescaggio del carburante. Così, una volta riportata in officina, si è scoperto che una spugna aveva ostruito i condotti di uscita del serbatoio. I primi test veri, quindi, sono rimandati alle giornate di venerdì e sabato a Daytona, quando la Momo, esordirà nella sua nuova veste nell'ultima prova del campionato Imsa statunitense. Come As aveva già anticipato, la nuova Momo è differente dall'esemplare che l'ha preceduta. La livrea aerodinamica può contare su di un musetto di foggia diversa, di una parte centrale più pulita e di una coda filante, sulla quale è stata installata un'ala dalle alte capacità deportanti. L'installazione di un motore più potente ha infatti obbligato l'ingegner Giorgio Stirano a



L'ALBA MOMO (Teso)

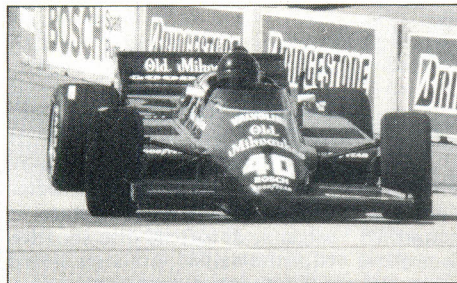
questa soluzione, che permette di favorire il fenomeno dello schiacciamento. A livello meccanico e elastico la seconda versione della Momo presenta alcune interessanti novità. Sebbene mantenga lo stesso disegno, la sospensione anteriore è stata rinforzata mentre quella posteriore è radicalmente diversa. Il cambio, come annunciato, è di deri-

vazione Lancia Lc 2. Con queste modifiche la Momo dovrebbe essere più competitiva nel campionato statunitense. La riprova l'avremo domenica, quando la vettura dovrà confrontarsi con Porsche 962, Zakspeed Ford e le nuove March, che proprio sul circuito della Florida faranno il loro esordio nella versione dell'anno prossimo.

Quasi definito il mercato di Formula Cart

ANCHE il mercato di F. Cart, come quello della F. 1, è in via di definizione. L'ambiente americano, subito dopo la disputa della corsa di Las Vegas, è stato messo in subbuglio da alcune notizie che se confermate potrebbero modificare sensibilmente l'attuale assetto delle squadre. In particolare Roger Penske, il manager e costruttore che, come As ha annunciato nello scorso numero realizzerà una monoposto totalmente progettata al computer, sta contattando l'ex pilota della Tyrrell F. 1 Danny Sullivan, il quale quest'anno ha corso con una Lola T800 in F. Cart. Sullivan potrebbe quindi finire alla Penske che si annuncia come una delle squadre da battere nella prossima stagione e sicuramente quella con il maggior potenziale tecnico, visto il complesso programma che Penske ha imbastito con la Chevrolet per far esordire in corsa un otto cilindri turbo della Casa costruito dalla Illmor. Per quanto riguarda altri trasferimenti John Paul jr ha concluso un accordo con il team Provimi che schiererà una monoposto March-Cosworth di nuovo modello. Suo compagno di squadra sarà l'irlandese Derek Daly, il quale sta rimettendosi dalle fratture riportate nell'incidente avvenuto nelle qualificazioni della 500 miglia del Michigan l'estate scorsa. Daly dovrebbe sostenere una seduta di test con la March-Provimi al Paul Ricard il prossimo inverno così

D. SULLIVAN (Manocchia)



come Al Unser jr, che porterà al debutto la nuova Lotus del team Winkelmann. Questa, comunque, la probabile lista delle squadre e dei piloti che parteciperanno al campionato Cart 1985:

Hraco-March: Michael Andretti-Kevin Cogan; **Beatrice-Lola:** Mario Andretti; **Seven eleven-March:** Bob-

by Rahal; **Galles-Lola:** Geoff Brabham; **Stp-March:** Emerson Fittipaldi-Gordon Johncock; **Penske-Lola:** Rick Mears-Danny Sullivan; **Budweiser-Lotus:** Al Unser jr; **Provimi-March:** John Paul jr-Derek Daly; **Mecanich-March:** Roberto Guerrero; **Interscope-March:** Danny Ongais; **Forsyth-Lola:** Corrado Fabi; **Arciero-March:** Pete Halsmer; **Gariboldi-March:** Bruno Giacomelli; **Machinist-March:** Joesek Garza; **Gurney-Eagle:** Tom Sneva; **Gilmore-March:** A. J. Foyt; **Canadian-March:** Jacques Villeneuve; **Vds-march:** Kenny Acheson.

Rosche e Mezger premiati

È STATO assegnato per la prima volta il premio Principe di Metternich, che viene dato a chi si distingue maggiormente nella realizzazione tecnica nello sport automobilistico. Quest'anno il riconoscimento è andato a Paul Rosche, progettista del motore Bmw turbocompresso e ad Hans Mezger, il padre dell'invincibile Tag Porsche turbo installato sulla McLaren. È questo il secondo premio che Mezger ha già vinto quest'anno, dopo il trofeo Colin Chapman, messo in palio dalla Saima e da Autosprint, che gli è stato consegnato tre settimane fa in occasione della festa Saima al «Vogue» di Milano.

Senna tutto okay

NON DESTANO preoccupazioni le condizioni di salute di Ayrton Senna, il pilota brasiliano della Lotus che lunedì della settimana scorsa era stato colpito da una lieve paresi facciale sinistra al Paul Ricard, dove si trovava per iniziare le prove Goodyear. Rientrato precipitosamente in Brasile, si è fatto sottoporre ad accurati esami clinici e i sanitari gli hanno prescritto una cura a base di antibiotici che ha risolto favorevolmente e rapidamente il decorso della malattia. Senna dunque sta benissimo e la sua attività futura non è assolutamente in discussione.

■ **VENTURINI.** Il team e i piloti di Lello Venturini sono stati premiati al Can Am di Medesano dall'associazione Amici del Motore, che comprende gli ufficiali di gara dell'Ac Parma. Franco Forini e Barbazza, i due piloti che hanno guidato le Dallara-Venturini nel campionato italiano di F. 3, hanno ricevuto targhe d'oro così come Ermanno Alboreto, che ha ritirato una targa in sostituzione del fratello Michele assente dalla serata per precedenti impegni.

■ **GAGGIA.** Massimo Sigala e Oscar Larrauri correranno ufficialmente in Imsa nel 1985. La notizia è confermata dall'acquisto che Walter Bun ha fatto di una Porsche 962 con le specifiche statunitensi, pochi giorni prima del suo arresto.

■ **COUCHET.** Il ventenne pilota francese Philippe Couchet è il vincitore della «Volante Avia-La Chatre» per il 1984. Come è noto la scuola è specializzata nella formazione di giovani piloti da lanciare nel mondo della F. 3. Per questa ragione l'anno prossimo Couchet parteciperà al campionato transalpino al volante di una monoposto messa a disposizione direttamente dalla scuola di pilotaggio. Proprio come in Italia.

■ **COLOMBO.** Il nostro Ercole Colombo è stato premiato nel corso della serata «mondiale» organizzata dalla Saima a Milano per l'attività svolta nel settore della fotografia nel mondiale di quest'anno un premio è andato anche al giornalista Silvio Baccini. La giuria era composta da Niki Lauda, Alain Prost e dai rappresentanti di sette sponsor italiani che operano nella massima formula.

■ **MONO SEAT.** Anche la Seat come la Leyland, la Peugeot-Talbot e la Renault organizzerà un campionato monomarca a livello europeo. La vettura in gara sarà l'Ibiza, mentre non sono ancora state decise le modalità e le nazioni che vi parteciperanno.

Hanno collaborato: **René Alezra, Thomas M Imhof, Lino Manocchia, Mario Simoni, Roberto Teso.**

TEST GOODYEAR AL RICARD/McLaren in allarme È di nuovo Ferrari

Con Arnoux miglior tempo, la «rossa» torna ai vertici. I campioni del mondo, con le nuove gomme e le diverse disposizioni aerodinamiche tornano invece ad essere «terrestri». Preoccupati alla Renault e all'Alfa Romeo che devono fare i conti con i soliti problemi di potenza

Testo e foto di **Cesare Maria Mannucci**

LA CAMP — Sta cambiando qualcosa nella gerarchia dei valori della F. 1. Dalla prima sessione di prove programmata dalla Goodyear sul circuito del Paul Ricard per definire al meglio le gomme in proiezione '85, emerge la risultanza che per la McLaren il futuro sarà certamente meno agevole e soprattutto si dovrà lavorare a fondo per mantenere la superiorità attuale. Le nuove limitazioni aerodinamiche, con la soppressione delle appendici a sbalzo dell'alettone posteriore, hanno creato svariati problemi a tutti i team presenti al Ricard, tranne la Lotus che ha sempre girato con le configurazioni aerodinamiche dell'84. Se vi è stato un leggero incremento per quanto riguarda il coefficiente di penetrazione, quantificabile con un aumento di trecento giri motore, ottenibili in fondo al rettilineo del Mistral, tutti i piloti hanno lamentato una considerevole perdita di aderenza nei tratti medio-lenti, tant'è che il record del circuito piccolo, detenuto da Elio De Angelis in l'01''00, è rimasto inattaccabile. Indubbiamente la pioggia ha svolto un ruolo determinante, condizionando quattro delle cinque giornate a disposizione. I tecnici della Goodyear avevano portato venticinque costruzioni differenti di pneumatici, tutti su miscela del tipo C. A causa del maltempo non tutte le soluzioni sono state provate, rimandando il tutto alla prossima sessione programmata sempre al Ricard per il mese di dicembre.

UN GIORNO di prove con la pista asciutta è stato comunque sufficiente a mettere in mostra che per la McLaren molti sono i parametri cambiati rispetto alla trionfale stagione appena conclusasi. Il cambio di pneumatici, dalle Michelin alle Goodyear, ha creato notevoli scompensi, soprattutto per le gomme anteriori, che usurandosi rapidamente, provocavano un fastidioso sottosterzo. Probabilmente solo adesso Barnard e compagni si rendono conto, di

quanto fosse legata l'efficienza aerodinamica della vettura alle gomme Michelin. Per funzionare in maniera ottimale, le Goodyear necessitano di un maggior carico aerodinamico, il proverbiale equilibrio deportanza-penetrazione che aveva caratterizzato la McLaren nell'84, inevitabilmente con le nuove coperture americane è venuto ad alterarsi. Le prove di Silverstone, che avevano inaugurato ufficialmente il binomio McLaren-Goodyear, non avevano messo in evidenza questo aspetto, ma è certo che col cambio di gomme, il livello di competitività della McLaren, torna ad essere a livelli più «terrestri». Sarebbe ingiusto attribuire il secondo e mezzo che alla fine delle prove, ha diviso il miglior tempo della Ferrari di Arnoux dalla McLaren di Prost, solamente ad un' inferiorità del team inglese ad usare in maniera ottimale le Goodyear, ma è certo che le problematiche legate alla rapida usura, o all'eccessivo carico aerodinamico, sino ad oggi tormento di Ferrari, Lotus e Williams, dovranno per l'85 essere risolte anche dalla McLaren. Altro parametro mutato rispetto all'84, che già è stato preso in considerazione durante le prove del Ricard: la proibizione della benzina congelata. All'uopo la Bosch ha ampiamente modificato il sistema di iniezione elettronica, programmandola in funzione di una ulteriore ridu-

zione del carburante a disposizione.

PER QUANTO riguarda la Ferrari, l'immaginaria pole position ottenuta da Arnoux, è la testimonianza che a Maranello hanno imboccato in maniera decisa la strada del miglioramento. Dopo aver sfiorato il record a Fiorano, Arnoux si è presentato al Ricard motivato come non mai, essendosi gettato definitivamente alle spalle la crisi portoghese e la sua possibile fuga da Maranello. Presto sulla C.4, nel continuo processo evolutivo, arriveranno le turbine posizionate in basso, così come gli scarichi, in rispetto di quel processo di «McLarenizzazione» avviato con il restringimento della coda posteriore. La Ferrari prima in una sessione di prove, era un fatto che non accadeva da tempo. Molto è stato guadagnato di motore, come dimostra l'innalzamento della pressione di sovralimentazione, passata in condizione di gara, da 2,4 atmosfere, a 2,8, ma è certo che il fatto di essere in condizioni di pari-gomme con la McLaren, fa vedere l'imminente stagione sotto un'ottica decisamente positiva. Il problema che adesso assilla tutti i tecnici dei team legati alla Goodyear, è se la Casa americana sarà in grado di soddisfare le esigenze di tutte le otto squadre rifornite nell'85, ma a giudicare dalla quantità di coperture portate per queste prove, mai come

quest'anno la Goodyear profonderà energie per tornare ad assurgere al ruolo di leader in F. 1.

AD UNDICI centesimi da Arnoux, uno stupefacente Mansell. Per il pilota inglese si trattava della prima uscita ufficiale con la Williams. Assente Rosberg, impegnato in Florida per ottenere un miglioramento del brevetto di volo, Mansell ha svolto con estrema professionalità il ruolo del collaudatore. Unico problema l'utilizzazione del motore Honda, non uniforme e troppo brusco nell'erogazione della potenza, diventando praticamente inguidabile in condizioni di pista bagnata. La Honda sta intervenendo in maniera massiccia per cambiare molte caratteristiche del suo sei cilindri, lavorando sulla configurazione delle camere di scoppio e sulle turbine, ma alla fine Mansell era più preoccupato della non uniformità del motore che del proverbiale sottosterzo della FW 09. Novità alla Lotus per quanto riguarda gli sponsor, con l'Olympy che il prossimo anno tornerà ad affiancare la JPS come nel 1978. Assente Senna, perché colpito da lieve paresi facciale, tutto il lavoro di sviluppo legato alle gomme, è stato svolto con estrema professionalità da Elio De Angelis. Ducarouge ha volutamente girato con gli alettoni in configurazione '84, ritenendo inutile

Le velocità massime

Prost	289
Arnoux	287
Mansell	287
Alboreto	282
Tambay	280
Warwick	276
De Angelis	275
Cheever	275
Patrese	269

I tempi dei quattro giorni

Pilota	vettura	lunedì	martedì	mercoledì	giovedì
ARNOUX	Ferrari	—	1'03''12	1'22''15	—
MANSELL	Williams-Honda	1'07''46	1'03''23	1'25''75	1'11''23
DE ANGELIS	Lotus-Renault	1'07''80	1'03''60	—	1'13''54
TAMBAY	Renault	—	1'04''18	1'27''30	—
PROST	McLaren-Tag	1'22''92	1'04''51	1'21''75	1'10''53
WARWICK	Renault	—	1'04''85	—	—
PATRESE	Euroracing-A.R.	—	1'05''85	—	—
ALBORETO	Ferrari	—	—	—	1'13''22
CHEEVER	Euroracing-A.R.	—	—	—	1'14''66

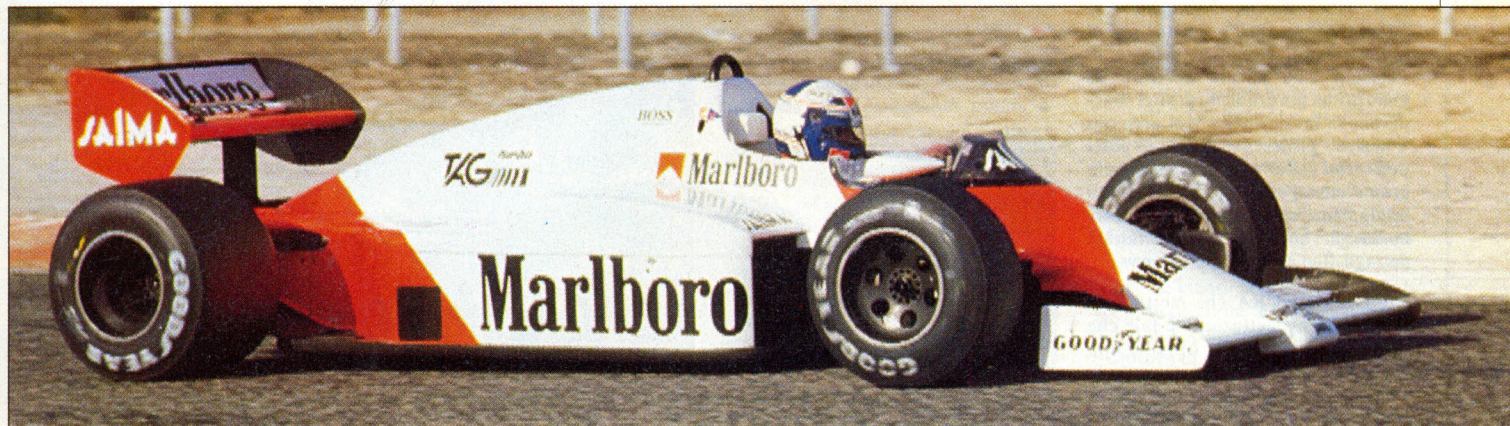
modificare una vettura destinata ormai al pensionamento, ma se si considera che già quest'anno la Lotus in alcune occasioni era stata l'unica vettura a tenere il passo della McLaren, il fatto di essere adesso in condizioni di pari gomme, e soprattutto pensando al nuovo motore che la Renault ha ormai terminato, e che dovrebbe assicurare un notevole miglioramento sia in fatto di potenza che di riduzione dei consumi, ecco che Elio De Angelis, e lo stesso Senna, che debutterà sulla Lotus a Daytona, per le prove programmate per la prima settimana di dicembre, si candidano con autorevolezza alla corsa al titolo.

BATTESIMO della collaborazione Goodyear anche per la Renault. Il dopo Larrousse è già iniziato. Le prove, svoltesi in estrema segretezza nel nuovo box-factory realizzato a metà del rettilineo del Mistral, hanno indicato che anche per la Régie la strada è decisamente in salita. Warwick ha svolto essenzialmente test di telemetria legati al corretto funzionamento della nuova iniezione elettronica, mentre Tambay ha faticato non poco per adattare la macchina alle nuove esigenze Goodyear, rimpiangendo comunque le Michelin.

PER ULTIMA l'Alfa Romeo Euroracing, ben lungi dall'aver risolto i problemi di mancanza di velocità che ne hanno caratterizzato tutta la stagione. A suo vantaggio potrà pesare di essere già abituati alle Goodyear, ma è cosa di ben poco conto. Tutte le speranze per l'85 sono legate alla nuova monoposto progettata da John Gentry e all'evoluzione del motore otto cilindri, essendo il quattro cilindri sempre più lontano e di improbabile utilizzazione per il prossimo anno. □



I test voluti dalla Goodyear al Paul Ricard sono stati tormentati dalla pioggia tanto che è stato deciso di abbreviarli di una giornata. Battesimo con le nuove gomme per molti team, fra i quali la squadra campione del mondo, la McLaren. Prost (sotto) non è riuscito ad andare al di là del quinto miglior tempo: ha fatto registrare un 1'04'51 contro l'1'03'12 di Arnoux



Parla il progettista McLaren

Barnard: sì al passato

«Inizieremo la stagione '85 con la macchina attuale opportunamente modificata»

LE CAMP - Una giornata piovosa, uguale alle altre abbattutesi sul circuito del Paul Ricard, una gran voglia di oziare come stan facendo alcune squadre venute per i test voluti dalla Goodyear, solo alla McLaren come alla Ferrari il lavoro procede a buon ritmo. Nascosto all'interno del primo box, l'unico che ha una ampia finestra che permette una vista sul tratto corto del circuito, John Barnard, progettista della McLaren segue le evoluzioni di Alain Prost. Quando il pilota rientra ai box e Alan Jenkins, l'ingegnere abituale di Lauda che si avvicina al francese per trascrivere dati ed informazioni, Barnard osserva la sua creatura con soddisfazione poi di colpo arrossisce il naso. Come mai? Cos'ha visto? **«Sono quelle brutte paratie laterali del nuovo alettone posteriore — bisbiglia il taciturno ingegnere inglese — le abbiamo fatte in fretta e sono in alluminio, e tenute insieme da rivetti».** Quasi una deturpazione in una macchina in cui ogni particolare, che non sia elemento del motore o delle sospensioni, è costruito in fibra di carbonio: dal telaio, alla carrozzeria ai vari supporti e le prese d'aria. Barnard è un perfezionista, ama curare i dettagli, un po' come il suo vecchio compagno Patrick Head alla Lola quando entrambi erano alle prime armi. Ma se le Williams di Head erano stupendamente realizzate (non l'ultima FW09) ma senza grosse novità, Barnard ha saputo conciliare la cura particolare con soluzioni inedite **«Mi piace lavorare con calma — ammette — fare un progetto e poi studiarlo a lungo prima che venga fuori dalle officine. È successo così con la prima MP4 quella con il motore Ford. Il nostro debutto in Formula Uno doveva avvenire un anno prima ma problemi pratici ritardarono la fusione della McLaren con il nostro "project four" così io potei dedicarmi alla realizzazione della prima monoposto di Formula Uno interamente costruita in fibra di carbonio, in un anno studiai tutti i dettagli fino alla esasperazione».**

LA GRAN CURA che mette Barnard nella progettazione è tale che una volta uscita dalle officine una sua creatura ha bisogno durante la stagione di pochissime modifiche. **«La nostra MP4/2 quest'anno —**

ammette fiero — si è adattata benissimo a qualsiasi tipo di circuito. Ho dovuto apportare solo piccole modifiche di dettaglio». La McLaren ha praticamente lo stesso telaio da quattro anni e non segue la nuova moda della scocca che funge da carrozzeria nella parte centrale. **«Il risparmio nel peso di tale tecnica costruttiva non è così grande come alcuni progettisti vogliono far credere — precisa Barnard — personalmente preferisco avere un telaio in fibra ed una carrozzeria separata per essere più libero di adottare una forma aerodinamica ottimale. Con il sistema introdotto dalla Ats si è troppo vincolati dalla forma della scocca».**

— Quindi la nuova McLaren seguirà ancora questa via?

«Penso di sì, anche se nulla è stato deciso. Credo che inizieremo la stagione con la macchina attuale opportunamente modificata. Quest'anno la nostra vettura ha denunciato due soli problemi al cambio e alla sospensione anteriore. Con le attuali potenze a disposizione le trasmissioni sono diventate troppo fragili. Bisogna quindi fare qualcosa di nuovo. Ho già disegnato un cambio più robusto e con diverse caratteristiche». Da rilevare che la McLaren quest'anno ha usato un nuovo differenziale della americana Gledson.

— Sarà un cambio trasversale?

«No non vedo la necessità per la configurazione aerodinamica che ho in mente di realizzare un cambio trasversale, sarà longitudinale ma molto diverso. Ho realizzato un cambio trasversale in precedenza ma era per una vettura da Indianapolis».

— La nuova macchina sarà molto diversa dalla attuale?

«È presto per dirlo, al momento sto pensando alle modifiche da apportare a questa monoposto. Vedremo che risultati avremo e poi deciderò. Per fortuna all'inizio del Mondiale c'è molto tempo, non c'è nessuna fretta. Mi piace lavorare con calma. D'altronde dobbiamo anche capire meglio il comportamento delle nuove gomme radiali Goodyear per poterle poi sfruttare al massimo. Il prossimo anno saremo quasi tutti con le Goodyear e quindi sarà estremamente importante avere un vantaggio di macchina per poter emergere».

Giorgio Piola



In queste pagine alcuni momenti delle prove al Ricard. Sopra, Mansell alla prima uscita ufficiale con il nuovo team Williams. La vettura anglo-giapponese ha evidenziato molti problemi soprattutto per la brutalità del motore Honda.

Qui sotto, Arnoux che ha realizzato il miglior tempo. A sinistra, l'Alfa di Patrese ancora in debito di potenza e (in basso) la Lotus di Elio De Angelis che in quest'occasione ha provato soltanto le gomme in quanto la vettura è apparsa invariata





I francesi ci provano ma...

Forghieri: no alla Renault

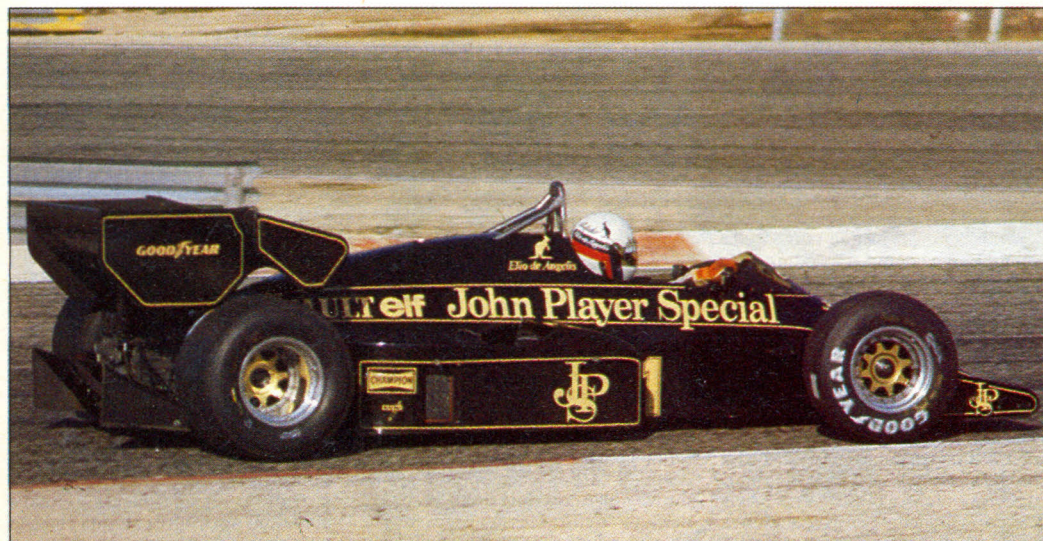
L'operazione, legata al passaggio di Tetu e Larrousse alla Ligier, è stata bloccata dalla Fiat

LE CAMP — La «fuga» di Gerard Larrousse e Michel Tetu dalla Renault alla Ligier, ha gettato la Régie in una situazione estremamente difficile. Durante le prove del Ricard si è visto il nuovo direttore del reparto competizioni, Gerard Toth, che ha preso visione del nuovo reparto corse costruito all'interno del circuito, e che d'ora in avanti servirà come base per tutto il lavoro di sviluppo. Toth si è incontrato con Marco Piccinini della Ferrari per concordare le basi di una politica comune che da sempre ha contraddistinto il rapporto Ferrari-Renault. Restano ancora incomprensibili i motivi della fuga di Tetu. In tutti gli anni di permanenza alla Renault, Tetu si era costantemente lamentato delle interferenze di Larrousse nella gestione tecnica. Adesso che per l'ingegnere francese potevano aprirsi le porte della direzione del team, il passaggio a sorpresa alla Ligier, motivato forse dal possibile ritiro della Renault per l'86 in forma diretta ha creato un vuoto in seno alla squadra francese dove rimpiangono di non avere inserito una clausola specifica nel contratto di Tetu. Per impedire al tecnico di trasmettere tutto il patrimonio di informazioni tecniche da un team all'altro, è consuetudine, infatti, inserire una condizione per cui, in caso di abbandono del team, il

progettista è costretto a non prendere impegni nello stesso campo per un periodo di due-tre anni. Con Tetu questo non si è verificato, creando notevoli problemi alla Renault, dal momento che Tetu aveva già progettato la nuova RE 60, e che si presume riporterà in molti aspetti sulla nuova Ligier.

PER SOSTITUIRE Tetu la settimana scorsa stava prendendo corpo un'operazione clamorosa. Resosi conto che affrontare l'imminente stagione senza direzione tecnica equivaleva a rinunciare ad ogni velleità, Patrick Tambay, con l'assenso della Renault, aveva contattato l'ingegner Mauro Forghieri. Il passaggio di Forghieri alla Renault avrebbe costituito certo un problema per la Ferrari, dal momento che inevitabilmente il tecnico modenese avrebbe portato con sé tutto il bagaglio conoscitivo legato soprattutto alle tecnologie del turbo. A bloccare l'operazione sarebbe intervenuto l'amministratore delegato della Fiat, e presidente della Ferrari auto, Vittorio Ghidella, richiamando una clausola del contratto di Forghieri che lo lega a doppio filo alla Fiat; il passaggio di Forghieri alla Renault avrebbe poi guastato i tradizionali ottimi rapporti tra le due Case. Svanita la possibilità Forghieri, la Renault sta pensando di pescare il sostituto di Tetu nel settore produzione, ma è anche stata presa in considerazione la possibilità di richiamare dagli stati uniti l'ingegner Francois Castaing, il principale artefice dell'ingresso della Renault in F.1, trasferitosi poi al settore produzione a causa di disaccordi con Larrousse. Il progetto della RE 60 è già terminato, così come lo sviluppo del motore, ampiamente modificato, sotto la direzione di Bernard Dudot, mentre restano incertezze per quanto riguarda la direzione tecnica. Al Ricard il clima all'interno della squadra era estremamente pesante. Per Toth si tratterà di ricostruire quasi da zero un intero team, a meno che anche lui non veda la stagione '85 come il canto del cigno, pensando solamente alla fornitura di motori alla Lotus e alla Ligier per il 1986.

Cesare Maria Mannucci



TEST GOODYEAR AL RICARD/Le novità tecniche

Un ballo in maschera

Sulle monoposto della stagione '84 sono stati montati soprattutto nuovi profili aerodinamici in vista delle variazioni regolamentari che entreranno in vigore nel prossimo campionato. Nessuna particolare sorpresa quindi ma tanta sperimentazione

di Giorgio Piola

LE CAMP - Ecco i dettagli tecnici della cinque giorni al Ricard per le prove volute dalla Goodyear.

FERRARI

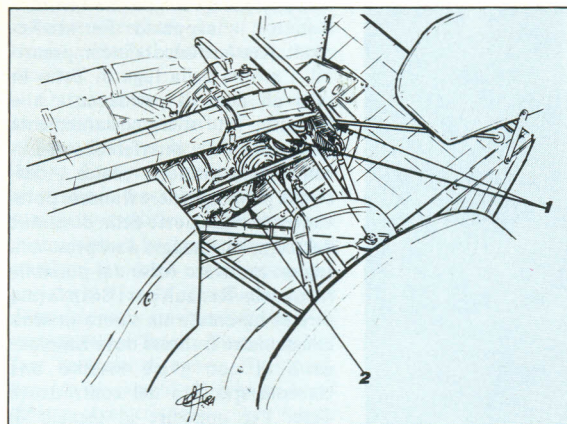
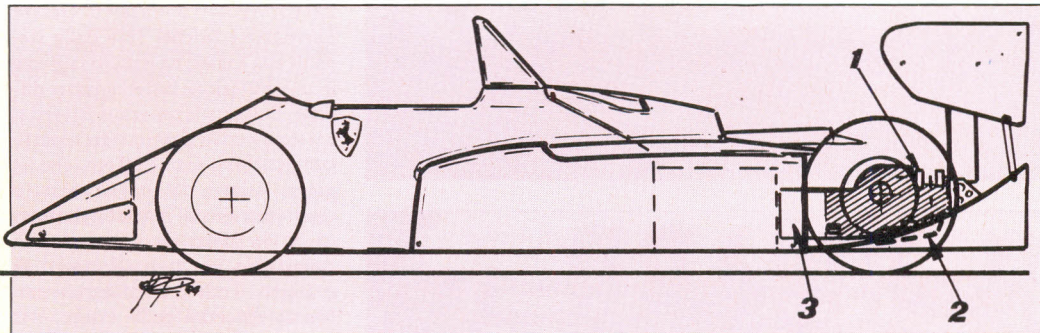
126 C2/M2-77 - 126C2/M2-74

Una monoposto era praticamente quella che ha concluso il mondiale all'Estoril (la «77»). Unica differenza tecnica rilevante, il diverso assetto degli alettoni posteriori su entrambe le vetture già in versione '85, cioè senza i flap laterali. L'altra macchina invece aveva il nuovo cambio, i dischi al carbonio con le nuove pinze della Brembo e da mercoledì un motore modificato per dare maggiore potenza. La nuova trasmissione è la stessa vista brevemente nelle prove libere del Nurburgring prima del Gran Premio d'Europa. Rispetto al cambio tradizionale è stata spostata la coppa dell'olio mentre l'interasse fra gli alberi dovrebbe essere rimasto lo stesso. Questa trasmissione nella parte dietro l'uscita dei semiassi è decisamente più alta da terra e permette quindi di avere un migliore ed uniforme disegno del profilo estrattore della parte posteriore della vettura. Alla Ferrari stanno curando molto l'aerodinamica della parte inferiore posteriore, per questo motivo a Maranello sono state fatte delle prove con gli scarichi prolungati per uscire dal basso allo scopo di cercare di soffiare aria calda nella zona estrattrice con un leggero recupero di effetto suolo ed una maggiore efficiente aerodinamica. Questo lavoro va visto nell'ottica del rinnovato sei cilindri che dovrebbe avere gli scarichi ed aspirazione invertiti in modo da poter avere quindi gli scarichi che escono dal basso senza essere obbligati a nocivi e tortuosi giri. Il nuovo cambio inoltre permette un diverso e più semplice ancoraggio della sospensione posteriore con una maggiore pulizia della intera zona ed un leggero guadagno di peso. Sempre su questa vettura vi erano i dischi al carbonio con le nuove pinze della Brembo a doppi pompanti. Gli alettoni posteriori erano del tipo senza le appendici laterali con tre profili soffiati.

MCLAREN

MP4/3 - MP4/2-4

Due vetture a disposizione del solo Prost. La «numero quattro» è la monoposto laboratorio che è stata portata durante la stagione solamente alle prove private e non si è mai vista in occasione dei gran premi. Entrambe le macchine come



Con l'adozione del nuovo cambio il profilo estrattore posteriore non ha interruzioni. ① Attacco superiore delle sospensioni incorporato nella fusione del cambio. La vecchia trasmissione fuoriusciva nella parte inferiore come è indicato nel disegno. ② distanziale tra cambio e motore.

La Ferrari ha continuato le prove del nuovo cambio trasversale con la coppa dell'olio spostata. Questa trasmissione ha permesso un fissaggio più semplice della sospensione posteriore dato che ha incluso nella fusione i punti di attacco ① superiori del triangolo e del puntone. Inoltre questo cambio risulta più alto da terra nella parte a monte del semiassi in modo da poter avere un profilo inferiore senza interruzione ②.

le Ferrari, avevano gli alettoni tipo '85, con profili nuovi e soprattutto incidenze decisamente superiori. Diverse invece le paratie laterali, alcune piccole e altre grandi quasi come quelle della Williams e che arrivano fino a collegarsi con i profili estrattori inferiori. Queste ultime erano state realizzate in fretta in Avional. Sulla macchina laboratorio è comparsa la nuova iniezione elettronica della Bosch che avevamo annunciato sin dal Gran Premio di Sallaz. Questo apparato permette di racchiudere tutto il cervello del sistema in una sola scatola dietro il roll-bar e non in due come nella versione precedente. Diversi inoltre gli iniettori e la posizione del comando elettronico.

EURORACING-ALFA ROMEO

184T/4 - 184T/2

Due monoposto portate al Castellet. La numero quattro ha provato con gli alettoni come nella stagione conclusa, mentre l'altra era priva dei flap laterali ed aveva nuovi profili e diverse incidenze. Dalle

prime prove risulta che non vi sono state grosse differenze anche se l'alettone centrale può talvolta essere messo «in ombra» dalla zona del serbatoio e del roll-bar, mentre i flap laterali avevano il vantaggio di poter lavorare in una zona d'aria pulita e senza grosse variazioni in imbardata. Anche sulle Euroracing sono state provate delle novità riguardanti il motore. John Gentry non era della partita al Paul Ricard impegnato ad ultimare i disegni della nuova macchina che dovrebbe apparire a febbraio.

LOTUS

195T/4 - 95T/2

La Lotus è stata l'unica squadra a girare solo in assetto '84 e per quanto riguarda gli alettoni posteriori dato che ha collaudato solo gomme. Nel frattempo, in attesa del nuovo motore Renault e del nuovo telaio sono state fatte prove di freni. Sulla vettura numero 4 vi erano i dischi al carbonio accoppiati con le nuove pinze costruite dalla Tarox su disegno dello stesso Ducarouge. Queste pinze sono più rigide di

quelle della Brembo montate sull'altra vettura, ma non permettono di adottare pastiglie di sufficiente spessore essendo notevolmente più piccole.

RENAULT

Prove semisegrete per la Renault che ha portato due vetture per i due piloti, chiuse sempre nella loro nuova base prima della curva di Signes (è stato impossibile vedere i numeri telaio ed osservare da vicino le due monoposto francesi). È stata provata ancora la nuova iniezione elettronica integrale su una macchina mentre diversi erano gli assetti aerodinamici con prove comparative con le appendici laterali.

WILLIAMS

FM09/8

Una sola vettura con i nuovi alettoni posteriori di corda molto contenuta ma usati con un notevole angolo di incidenza. Oltre che di prove di gomme per la squadra di Williams si è trattato di sperimentare nuove soluzioni nei motori Honda rimaste comunque misteriose.

TECNICA/Dai motori aeronautici a quelli automobilistici

Il cielo in terra

Parechie soluzioni ideate in origine per i propulsori avio, sono poi state trasferite sulle vetture e sulle moto da competizione, soprattutto fra il 1930 e il 1960. Iniezione, turbocompressore, valvole al sodio le principali «eredità»

di Massimo Clarke

LA RECENTE lettera di un appassionato che chiedeva informazioni relative alle valvole al sodio richiama alla memoria i non pochi vantaggi che i motori per autotrazione hanno avuto per molti anni per via dei loro rapporti di parentela con i motori aeronautici. Ci riferiamo sia a risultati di studi ed esperienze sia a soluzioni tecniche che sono state sviluppate nel campo aeronautico per essere poi adottate su larga scala in quello automobilistico. Naturalmente parliamo di motori d'aviazione di tipo alternativo (cioè a pistoni) e ci riferiamo in particolare al loro periodo di maggior fulgore, ovvero agli anni che vanno all'incirca dal 1908 al 1945. Benché il motore a scoppio sia nato in pratica assieme alla automobile e benché esso abbia raggiunto proprio in campo automobilistico dei vertici di assoluta eccellenza tecnica (ci riferiamo in particolare ad alcune vetture da competizione), è innegabile che il suo sviluppo è stato grandemente influenzato dalle ricerche effettuate in campo aeronautico. I costruttori di motori auto-

mobilitici sono sempre stati assai più numerosi di quelli di motori per aerei: inoltre è ovvio che costruire un propulsore per auto è assai meno costoso. Alla luce di queste due considerazioni appaiono chiari i motivi del grandissimo numero di soluzioni proposte e da quell'enorme quantità di prototipi e di esemplari unici realizzati in campo automobilistico. Occorre però considerare, unitamente alla complessità costruttiva enormemente maggiore che un motore avio presenta rispetto a un motore per auto, (e questa differenza è divenuta sempre più marcata a partire dall'inizio della prima guerra mondiale), che i fondi stanziati per la ricerca tecnica relativa ai motori aeronautici sono stati enormi, in particolare attorno agli anni '30 e nei periodi delle due guerre mondiali, durante i quali gli studi e le sperimentazioni in campo motoristico ebbero un impulso eccezionale. In varie nazioni vennero fondati degli istituti di ricerca destinati ad operare in grandissima misura proprio in questo campo, come la NACA

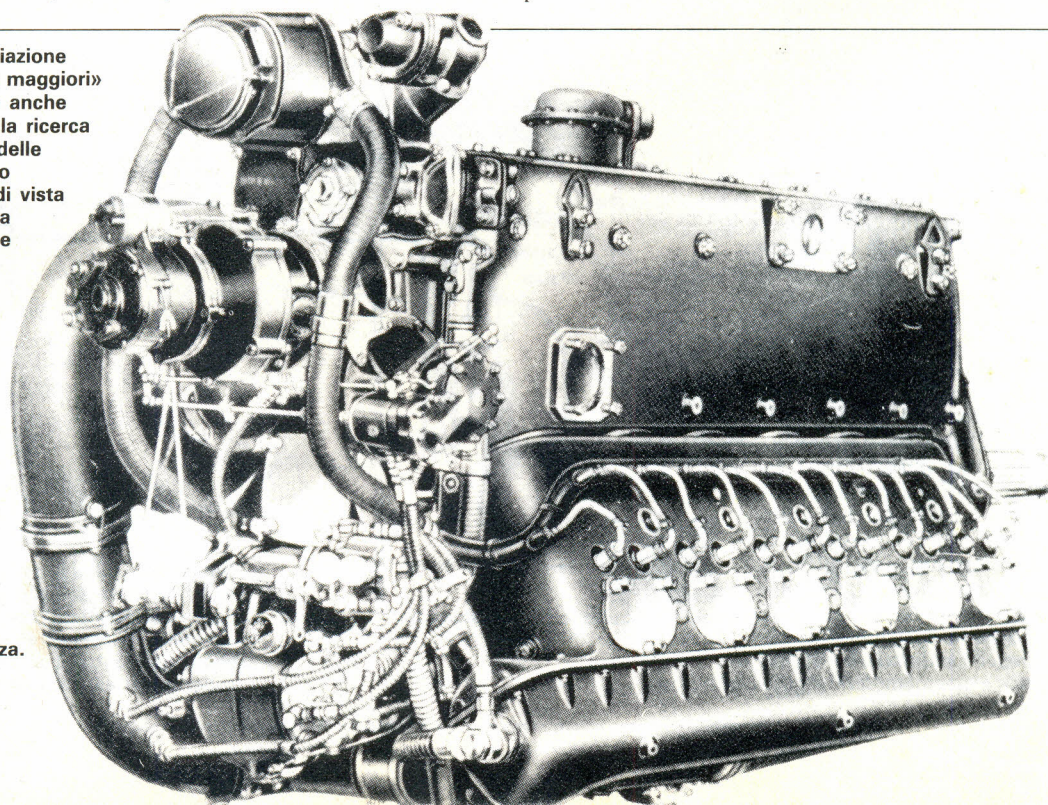
(oggi NASA) negli USA, il DVL in Germania e altri, interamente sovvenzionati dal governo. È infatti chiaro quale poteva essere l'importanza dei progressi effettuati in questo settore dal punto di vista militare. Naturalmente le esigenze dei motori d'aviazione erano considerevolmente diverse da quelle che avevano i motori automobilistici; le dimensioni in gioco erano ben differenti (tra l'altro i grandi alesaggi dei motori aeronautici portarono alla necessità di superare non pochi problemi relativi a combustione, raffreddamento, eccetera). Anche l'impiego era sostanzialmente assai diverso; nei motori per aereo infatti non si ha un susseguirsi di considerevoli e spesso repentine variazioni di carico e di regime di rotazione, e d'altro canto nelle autovetture in linea di massima non si sentivano certamente esigenze come quella di ottenere consumi ridottissimi durante il funzionamento in crociera o di potere disporre di una certa superpotenza in fase di decollo e di combattimento! Un'altra importantissima diffe-

renza è costituita dal fatto che per i motori automobilistici non si deve certo tenere conto del calo di potenza che si verifica all'aumentare della quota a causa della rarefazione dell'aria! Grazie anche al fatto che l'economia costruttiva era una delle ultime voci da tenere in considerazione in campo aeronautico, si sono così sviluppate molte soluzioni estremamente raffinate e costose. Logicamente i diversi problemi da affrontare e le diverse condizioni di impiego hanno portato più volte all'adozione di differenti soluzioni tecniche.

LA «SCUOLA aeronautica ha avuto una considerevole influenza sulla tecnica dei motori per auto e moto da competizione negli anni compresi all'incirca tra il 1930 e il 1960 (giò rammentare che nel settore delle corse il costo di fabbricazione spesso non ha una grandissima importanza, al contrario di quanto si verifica per le costruzioni automobilistiche di serie).

segue

❶ Per molti anni i motori d'aviazione sono veramente stati i «fratelli maggiori» di quelli automobilistici. Grazie anche alle enormi cifre stanziati per la ricerca in campo aeronautico per via delle esigenze militari, si raggiunsero risultati eccezionali dal punto di vista tecnico, e si contribuì in misura tutt'altro che trascurabile anche al progresso dei motori per autovetture. Nella foto un motore a dodici cilindri a V invertito Daimler-Benz (DB 601) che durante l'ultima guerra venne prodotto su licenza anche in Italia. La sovralimentazione era assicurata da un compressore centrifugo azionato meccanicamente. Questi motori erano dotati di quattro valvole per cilindro, di iniezione diretta e di doppia accensione. Quest'ultima era d'obbligo in campo aeronautico, per comprensibili motivi di sicurezza. (foto gentilmente concessa dall'Alfa Romeo)



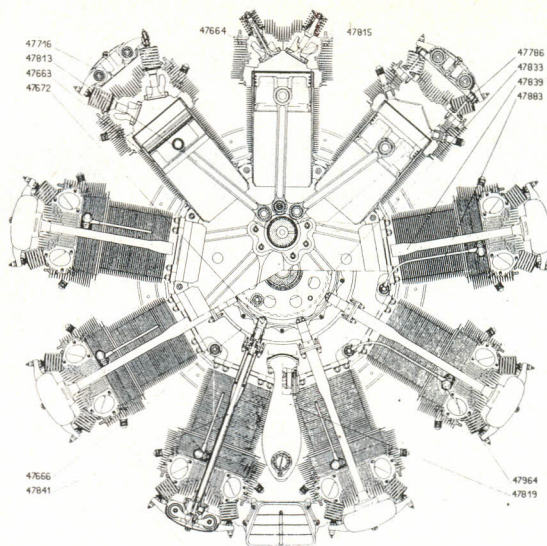
Il cielo in terra

segue

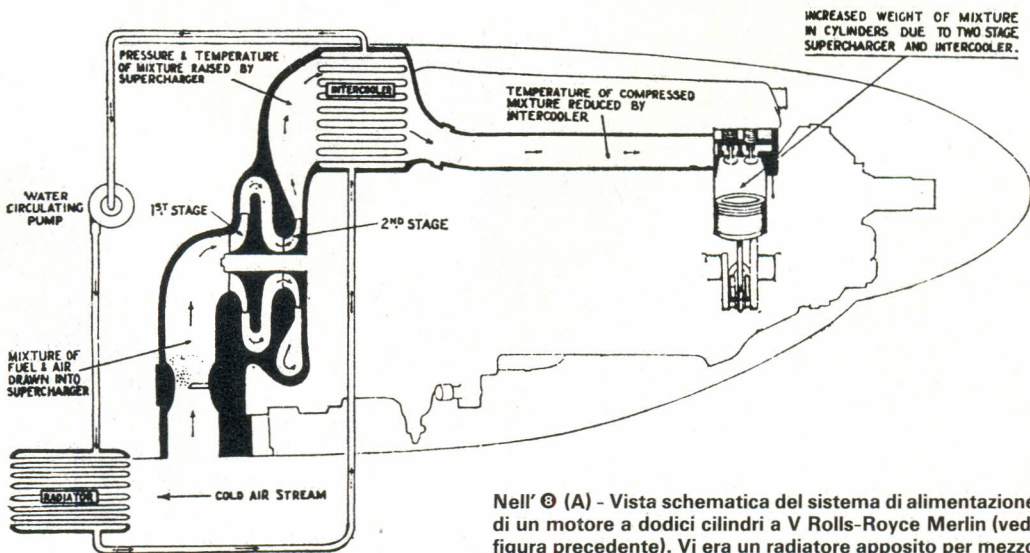
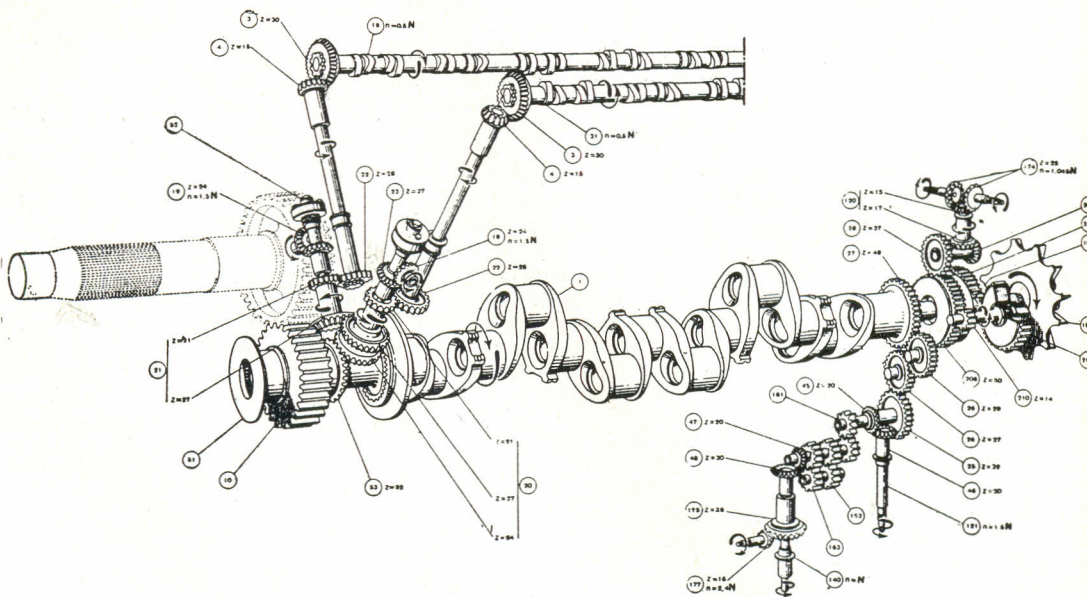
Anche i motori per aerei, comunque, devono non poco alla tecnica automobilistica dato che hanno ripreso e sviluppato varie soluzioni impiegate originariamente in propulsori per autovetture. È questo ad esempio il caso dei pistoni in lega di alluminio, che vennero per la prima volta impiegati dalla Casa automobilistica Aquila Italiana (il cui progettista era il grande tecnico Giulio Cesare Cappa) nel 1906. Ancora più curiosa è la storia della sovralimentazione. L'idea di «pompare» la miscela aria-benzina all'interno dei cilindri per mezzo di un dispositivo a lobi o centrifugo risale ai primissimi anni del secolo e naturalmente è nata in campo auto; anche il primo motore dotato di un compressore (centrifugo azionato meccanicamente) era automobilistico (ne era dotata una auto da competizione, la Chadwick, che vinse la prima gara alla quale prese parte, in Pennsylvania nel 1908. Dove però la sovralimentazione raggiunse la massima sofisticatezza tecnica fu nei motori aeronautici, particolarmente nel periodo della seconda guerra mondiale, quando venne addirittura in più casi adottata di serie l'iniezione di acqua (come su alcuni attuali motori di Formula uno) e addirittura alcuni costruttori fecero ampiamente ricorso a «sovralimentazione chimica» (iniezione di N_2O); anche gli intercoolers sono «nati» sugli aerei. I turbocompressori per i motori a scoppio (per i diesel la faccenda è ben diversa) sono stati sviluppati essenzialmente in campo aeronautico, nel quale sono divenuti «operativi» con successo verso l'inizio degli anni quaranta. Inizialmente quasi tutti i costruttori di motori d'azione erano costituiti da case automobilistiche; all'incirca durante la prima guerra mondiale, però, nacque un svariato fabbriche destinate alla sola produzione dei motori avio (tra le quali la Bmw, il cui simbolo è ispirato proprio a un comune effetto visivo provocato dalla rotazione dell'elica). In seguito sopravvissero e si ingrandirono enormemente varie case che producevano esclusivamente motori aeronautici (Pratt & Whitney, Bristol, Curtiss-Wright, Piaggio) mentre solo alcuni grandi costruttori automobilistici continuarono la fab-

segue

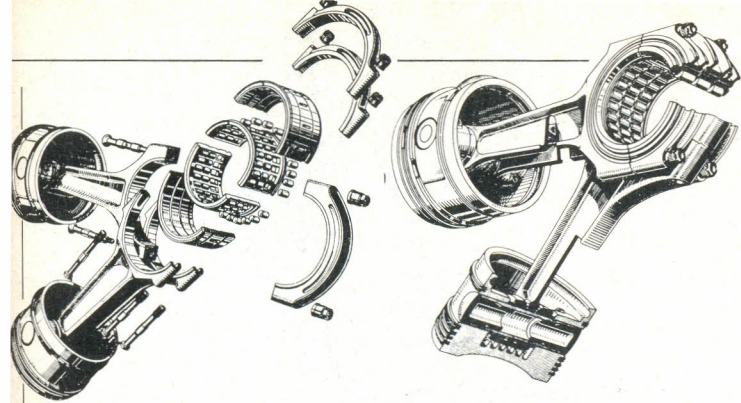
⊗ Molto sofisticati dal punto di vista meccanico erano anche i motori stellari, dotati di una «biella madre» sulla testa della quale andavano ad articolarsi le bielle degli altri pistoni. Nei nostri motori di maggiore potenza il basamento era in alluminio fucinato o anche in acciaio. Di norma i cilindri in acciaio erano ricavati dal pieno mediante lavorazione alle macchine utensili. Nel disegno è visibile un motore Alfa Romeo 126 RC (anno 1935, potenza 750 CV).



⊗ Le soluzioni impiegate in campo aeronautico erano sovente assai sofisticate. Il vasto impiego di motori a dodici cilindri a V rese necessario risolvere non pochi problemi, come quelli legati alle vibrazioni torsionali e flessionali negli alberi così lunghi. Il disegno (sotto) dà un'idea della complessità meccanica di un motore d'aviazione Isotta Fraschini Asso XI (anno 1935)

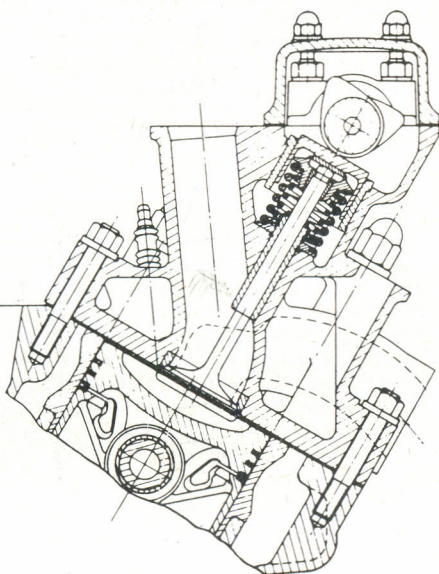


Nell'⊗ (A) - Vista schematica del sistema di alimentazione di un motore a dodici cilindri a V Rolls-Royce Merlin (vedi figura precedente). Vi era un radiatore appeso per mezzo del quale veniva raffreddata l'acqua proveniente dall'intercooler posto tra il secondo stadio del compressore e i collettori di aspirazione del motore.

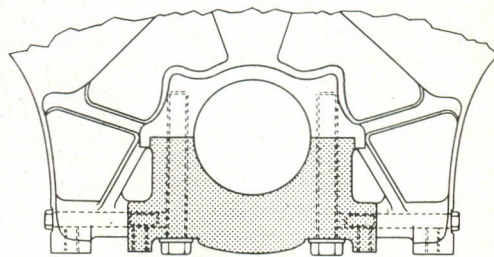


④ Una soluzione (che non è stata ripresa in campo auto) comunemente impiegata nei motori a dodici cilindri a V consisteva nell'impiego di due bielle lavoranti sullo stesso piano; una di esse era dotata di testa e forchetta, all'interno della quale lavorava la testa dell'altra biella. Nell'esempio illustrato (Daimler-Benz) veniva impiegato un cuscinetto di biella a tripla fila di rullini, ma la biella «interna» lavorava su cuscinetto liscio! I pistoni erano fucinati in lega di alluminio. Molto spesso lo spinotto era dotato di due pasticche in lega di alluminio inserite a pressione alle due estremità; questa soluzione consentiva di fare a meno degli anelli in filo di acciaio per il fissaggio assiale dello spinotto.

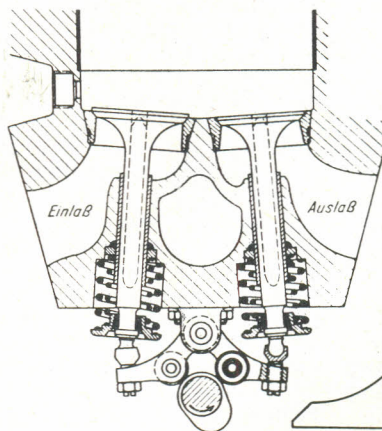
⑤ Le camere di combustione ricavate interamente nel cielo del pistone furono studiate e sviluppate dal grande tecnico S. Heron (che è anche il padre delle valvole al sodio). Esse trovano comune impiego attualmente in campo automobilistico, ma la loro prima apparizione si è avuta nei motori d'aviazione verso la metà degli anni Trenta.



⑥ Nel disegno è visibile una soluzione tecnica, inizialmente impiegata sui grossi motori d'aviazione con dodici cilindri a V, che recentemente è stata ripresa in diversi motori per autocarro e anche per autovettura (ad esempio in alcuni 8V prodotti dalla Chrysler). Come si può osservare, ciascun cappello di banco, fissato come di consueto con due viti verticali di rilevanti dimensioni, è anche collegato alle pareti laterali del basamento per mezzo di altre due viti, disposte orizzontalmente. In questo modo si migliora considerevolmente la rigidità del «banco».



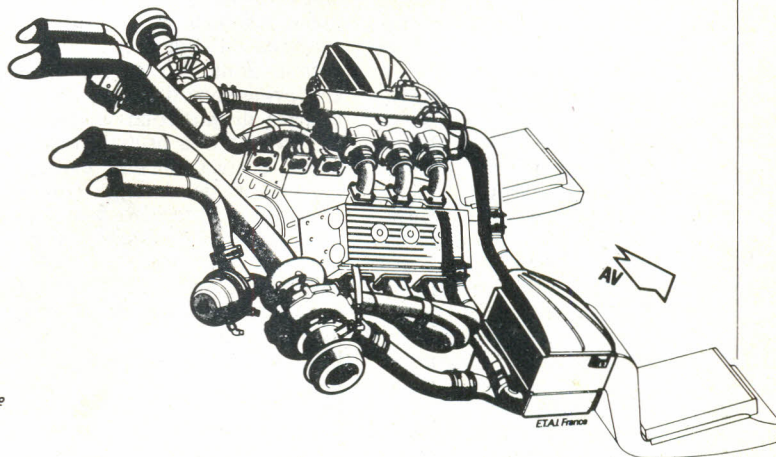
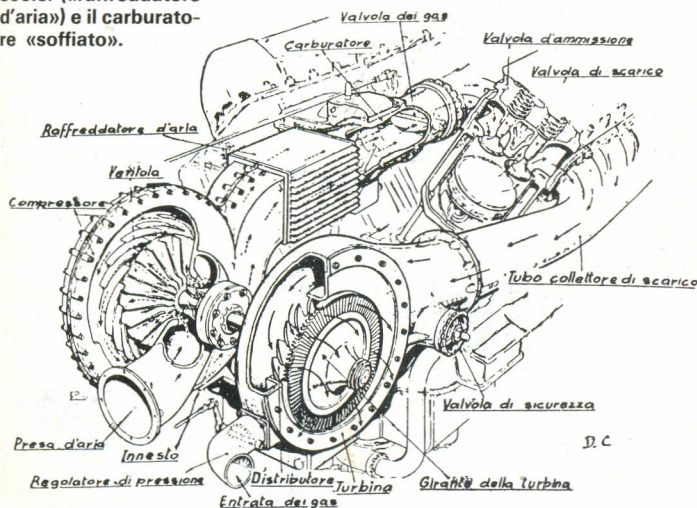
⑦ (A) - In questa sezione trasversale di una testa di motore aeronautico Daimler-Benz a dodici cilindri a V invertito si possono notare le valvole, sia di aspirazione che di scarico, al sodio e le sedi-valvola riportate (fissaggio mediante avvitaemento a caldo). L'albero a camme aziona le valvole tramite bilancieri a dito dotati di rullino e di registro a vite per la regolazione del gioco. L'angolo tra le valvole è estremamente ridotto.



⑦ (B) - Dopo essere apparse in campo aeronautico, le valvole al sodio (la cavità interna è riempita all'incirca per il 50% di sodio metallico) non hanno tardato a diffondersi anche in campo automobilistico (motori da competizione e, dalla metà anni '50 in poi, anche motori di serie di elevate prestazioni). La diminuzione di temperatura che si ottiene può essere anche sensibilmente superiore a 100° C.



⑧ (B) - I primi motori a benzina a impiegare di serie e con successo i turbocompressori furono i motori d'aviazione (inizio anni '40). Il disegno mostra il sistema di alimentazione con un turbo di dimensioni assai rilevanti, di un motore a dodici cilindri a V raffreddato ad acqua. Si osservino l'intercooler («raffreddatore d'aria») e il carburatore «soffiato».



⑧ (C) - In questo disegno è ben visibile la disposizione dei componenti del sistema di alimentazione di un moderno motore da competizione (Renault Formula Uno) dotato di due turbocompressori (si notino anche le wastegates) e di due grossi intercoolers aria-aria.

Il cielo in terra

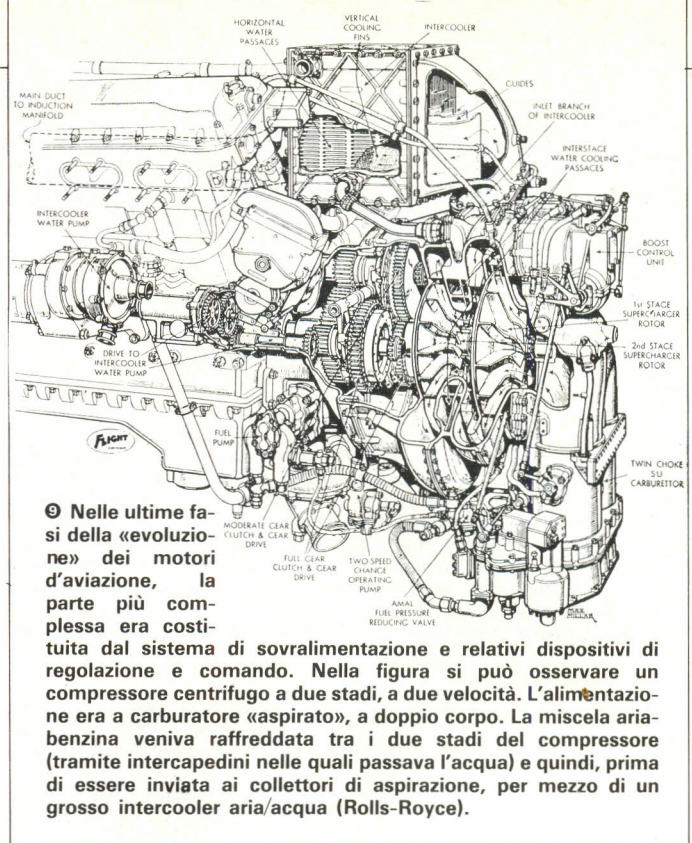
segue

bricazione di motori per aerei, creando però dei reparti che in pratica erano completamente separati da quelli dal settore auto (BMW, Rolls-Royce, Daimler-Benz, Fiat).

ESAMINIAMO ora brevemente alcune delle principali soluzioni tecniche che abbiamo ereditato dai motori aeronautici. Delle valvole al sodio abbiamo parlato di recente nella rubrica dedicata alle lettere tecniche. Ricordiamo in questa sede che esse vengono da molti anni impiegate in moltissimi motori da competizione (Formula Uno, prototipi) ed anche su non pochi motori di serie di elevate prestazioni. Recentemente esse hanno avuto una sorta di «rilancio» per via della sempre maggiore diffusione della sovralimentazione. L'adozione di questa soluzione tecnica consente di abbassare considerevolmente (100÷120°C) la temperatura di funzionamento delle valvole di scarico, che sono i componenti del motore più sollecitati dal punto di vista termico. Sempre per rimanere nel campo delle valvole, non si può non parlare in questa sede di una «superlega» sviluppata inizialmente per impiego in campo aeronautico (e più precisamente per le palette delle turbine), ovvero il Nimonic. Per l'esattezza con questo nome si indica una «famiglia» di leghe non ferrose (la più impiegata delle quali è il Nimonic 80 A) a base di nichel e cromo, con considerevoli percentuali di cobalto e titanio, caratterizzate dall'essere in grado di mantenere elevate caratteristiche meccaniche anche in presenza di altissime temperature. Le valvole (non solo di scarico ma talvolta anche di aspirazione) di molti motori automobilistici assai sollecitati, vengono realizzate in questo materiale. Tra gli altri materiali che, sviluppati originariamente per l'impiego in campo aeronautico, non tardarono a trovare applicazione anche sulle vetture sia da competizione che, in non pochi casi, anche prodotte in grande serie, vi sono naturalmente svariate leghe leggere. Non si deve infatti dimenticare che nella tecnica aeronautica la riduzione dei pesi è un fattore assolutamente essenziale. Per la produzione di particolari come ad esempio pistoni (molto sollecitati nei motori d'aviazione a causa dei considerevoli alesaggi

e dell'impiego della sovralimentazione), si realizzarono delle leghe di alluminio dotate di caratteristiche meccaniche molto superiori rispetto a quelle che esistevano in precedenza. Alcune di queste leghe richiedevano particolari tecniche di fonderia. Ricordiamo così le ben note RR-50, RR-53, RR-59. Per ottenere una elevata rigidità del «banco» senza rinunciare a un peso ridotto, nei motori aeronautici di grandi dimensioni si adottarono soluzioni come quella che prevede l'impiego di viti trasversali che vanno dalle pareti laterali del basamento ai cappelli di banco. Questa soluzione è stata poi ripresa nei motori per autocarro, ove gode attualmente di una buona diffusione.

LO SVILUPPO delle leghe leggere per le testate portò alla necessità di risolvere problemi come quello della installazione e del saldo fissaggio delle sedi valvola riportate. In particolare nel campo dei grossi motori stellari raffreddati ad aria vennero effettuati accuratissimi studi relativi alla migliore conformazione e disposizione delle alette di raffreddamento e al flusso di aria che le investe. Si pensi che in alcuni motori di elevata potenza, addirittura si fece ricorso a teste in lega di alluminio fucinate, con alettatura (fittissima) ricavata interamente da macchina utensile. Per quanto riguarda la combustione furono effettuati, nel campo dei motori avio, degli studi e delle esperienze di importanza fondamentale. I grandi alesaggi rendevano impossibile la realizzazione di camere compatte e creavano dei problemi di non facile risoluzione per quanto riguarda l'andamento della combustione. Lo studio della conformazione delle camere fu oggetto di particolari attenzioni; tra l'altro la prima applicazione pratica di una camera Heron (così denominata in onore del grande tecnico Sam Heron, al quale dobbiamo anche varie altre interessanti soluzioni) si ebbe appunto in campo aeronautico, nel 1936. Giova anche ricordare, a questo punto, che benché siano apparse inizialmente in campo automobilistico, le teste a quattro valvole per cilindro vennero adottate universalmente nei motori d'aviazione con cilindri in linea o a V (gli stellari erano quasi tutti a due valvole quando sulle autovetture erano divenute una autentica rarità. Di importanza fondamentale sono le esperienze accumulate nel settore aereo-



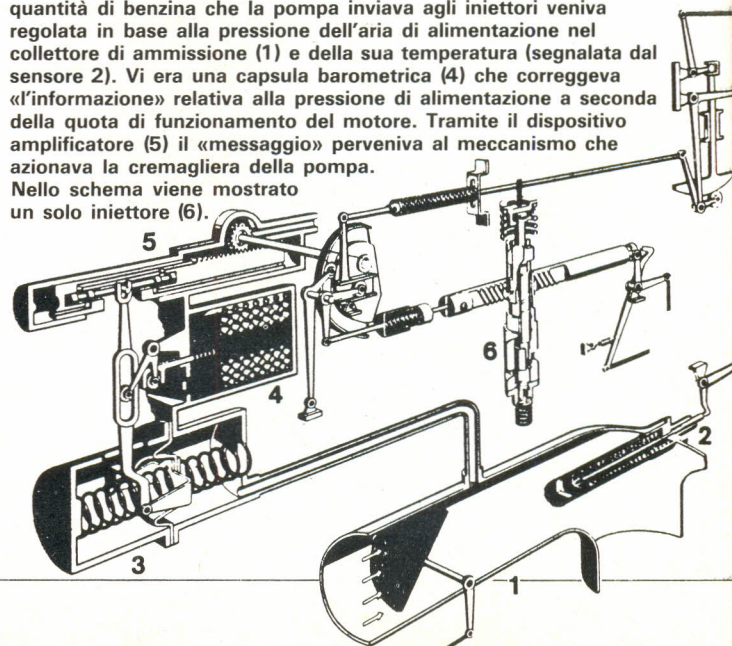
● Nelle ultime fasi della «evoluzione» dei motori d'aviazione, la parte più complessa era costituita dal sistema di sovralimentazione e relativi dispositivi di regolazione e comando. Nella figura si può osservare un compressore centrifugo a due stadi, a due velocità. L'alimentazione era a carburatore «aspirato», a doppio corpo. La miscela aria-benzina veniva raffreddata tra i due stadi del compressore (tramite intercapedini nelle quali passava l'acqua) e quindi, prima di essere inviata ai collettori di aspirazione, per mezzo di un grosso intercooler aria/acqua (Rolls-Royce).

nautico per quanto riguarda l'alimentazione del motore. A parte i complessi dispositivi di controllo della pressione di sovralimentazione, i compressori a due velocità, quelli azionati mediante giunto idraulico, le capsule barometriche, una «conquista» di eccezionale rilievo dal punto di vista tecnico fu l'adozione dell'iniezione di carburante nei motori a ciclo Otto, che in aviazione venne impiegata con «solo» una ventina d'anni di

anticipo rispetto al settore automobilistico! Nel 1936 in Germania gli stellari Bmw e i 12 cilindri a V invertiti Daimler-Benz e Junkers furono infatti dotati di alimentazione a iniezione diretta. La benzina veniva spruzzata all'interno delle camere di combustione per mezzo di due iniettori per ogni cilindro. È interessante ricordare che per molti anni l'iniezione rimase una esclusiva dei motori tedeschi.

Massimo Clarke

● (A) - Tra le soluzioni tecniche più importanti ereditate dai motori d'aviazione, vi è l'alimentazione a iniezione di carburante. In Germania essa venne impiegata molto prima che in qualunque altra nazione. Nel disegno lo schema del sistema di regolazione dell'apparato di iniezione di un motore Daimler-Benz 601. La quantità di benzina che la pompa inviava agli iniettori veniva regolata in base alla pressione dell'aria di alimentazione nel collettore di ammissione (1) e della sua temperatura (segnalata dal sensore 2). Vi era una capsula barometrica (4) che correggeva «l'informazione» relativa alla pressione di alimentazione a seconda della quota di funzionamento del motore. Tramite il dispositivo amplificatore (5) il «messaggio» perveniva al meccanismo che azionava la cremagliera della pompa. Nello schema viene mostrato un solo iniettore (6).





L'INTERVISTA/Piquet volta le spalle al 1984 e avverte...

Più di me non c'è nessuno

«Vado sempre al limite, ed è per questo che è difficile essere più veloci del sottoscritto». «Lauda mi ha sempre trattato bene, ha un ottimo carattere». «Prost è bravo, ma corre troppi rischi». «Alla Brabham sto benissimo: perché dovrei cambiare?»

di Mike Doodson

PER DUE VOLTE è salito sul trono. Per due volte ne è sceso. Adesso, dopo aver abdicato a favore dell'amico-rivale Lauda, prepara la stagione del riscatto confidando nella regola degli anni dispari: mondiale nel 1981, undicesimo nel 1982; di nuovo mondiale nel 1983, quinto quest'anno. E se la regola dovesse funzionare davvero, il 1985 lo inserirebbe di prepotenza fra i più grandi assi del volante. Ritenuto il miglior talento in circolazione (Jackie Stewart ha detto: «È

più forte di Lauda e di Prost»), Nelson Piquet ha trovato modo, in un mondiale '84 letteralmente «ucciso» dalla McLaren, per emergere ugualmente. È stato l'unico pilota — Lauda e Prost esclusi, naturalmente — a conquistare due vittorie (Montreal e Detroit) ed è partito in pole position per ben nove volte ugualando il record di Peterson (1973) e Lauda (1975). In questa intervista Nelson si sofferma sul problema delle sessioni di prova, parla di Lauda, di

Prost e della McLaren, esamina il suo futuro con la Brabham e racconta qualche piccolo particolare della sua vita privata. Ascoltiamolo. — Al Gp del Portogallo, con quel testacoda al primo giro, hai perso un'occasione: quella di essere arbitro della sfida conclusiva fra Lauda e Prost. Senza quell'errore, infatti, ti saresti potuto trovare al 2. posto dietro Prost e con Niki forse troppo indietro per raggiungerli. Considerando il tuo rapporto di amicizia col campione austriaco,

pensi che in una simile situazione saresti stato tentato di rallentare per farlo passare? «È molto difficile da dire, ora. Non lo so. Non ci ho veramente pensato prima della corsa. Vedi, col secondo posto avrei ottenuto sei punti e quindi il terzo posto finale nel campionato; e per me il campionato è più importante che aiutare un altro pilota. Comunque sono contento di non essermi trovato nella condizione di dover prendere una decisione in merito».

segue

Più di me non c'è nessuno

segue

— C'è un motivo particolare per cui ti senti più vicino a Lauda che a qualunque altro pilota?

«Tutto risale al periodo in cui eravamo insieme alla Brabham. Mi ha sempre trattato molto bene. Inoltre con lui posso parlare di qualsiasi argomento: barche, aerei, la vita, tutto insom-

anche potuto perdere il titolo. Forse non quello costruttori, ma quello piloti certamente sì. Ricordate? Nel 1980 persi il titolo perché Reutemann mi tolse parecchi punti, mentre nel 1981 vinsi il mondiale perché Alan Jones fece altrettanto ai danni di Carlos. In seno a un team (a meno che uno dei due piloti sia disposto ad aiutare il compagno) ciò può mandare all'aria l'intero campionato. La McLaren invece è stata fortunata. Ad esempio, in tutte le corse in cui mi trovavo davanti a loro, ho rotto. Se avessi avuto una chance e se Murray non avesse smesso di sviluppare

be dire che è stato fortunato a finire nel miglior team di F1 dopo essere stato mandato via dalla Renault l'anno prima».

— Che tipo di pilota è Prost? «È un ottimo pilota, ma corre un sacco di rischi. È per questo che ha perso il mondiale l'anno scorso e in questa stagione. Non c'è dubbio che sia molto veloce: in alcune corse è stato molto superiore a Niki, ma in altre Lauda è stato più bravo. Quando lo si osserva in gara, non si vedono tutti i rischi che corre. Per esempio, perché al Nürburgring ha voluto vincere con 35 secondi di vantaggio? Per avere un tale

vedersi rovinare un giro veloce da un pilota più lento. La Bmw quest'anno si è impegnata molto per produrre motori da qualificazione, e ciò ha dato i suoi frutti».

— Che sensazioni prova un pilota quando deve fare un giro di qualificazione super veloce con una vettura che è ben differente da quella che usa in gara? «Nelle sessioni non cronometrate dei mattino, quando hai già fatto parecchi giri, è abbastanza facile entrare ai box, montare le gomme da qualifica, aumentare la pressione del turbo e tornare in pista per realizzare un giro velocissimo. È difficile, invece, pro-



La Brabham Bmw di Nelson su tre ruote alla chicane di Hockenheim, nel Gp di Germania di quest'anno (FotoFormulaOnePictures)

ma. Ritengo Niki una persona molto sincera, che non ha niente da nascondere, che non parla male degli assenti. Ha un ottimo carattere».

— Lauda ha detto che si è sentito molto stimolato avendo come compagno un pilota bravo come Prost. Quale sarebbe la tua reazione se ti trovassi un altro pilota molto veloce nel team Brabham?

«Posso dire soltanto una cosa: la McLaren è stata molto fortunata perché quest'anno non c'è stato nessun altro team competitivo al suo livello. Altrimenti avrebbe

la macchina, per la McLaren non sarebbe stato così facile».

— Il campionato del mondo permette che un pilota con sette vittorie come Prost venga battuto da un altro con solo cinque vittorie. Lo ritieni giusto?

«Sì, il sistema è giusto. Bisogna fare più punti, è chiaro. Tutto ciò che posso dire a Prost è che in questo gioco ci vuole anche fortuna. Certo non deve essere molto confortante per lui constatare che Rosberg ha conquistato il titolo con una sola vittoria e che a lui invece non sono bastati sette successi! D'altro canto si potreb-

marginare ha sicuramente rischiato, ed è una cosa che io non ho mai fatto e che non farei mai».

— Quest'anno sei stato il re delle pole position. Ha avuto un significato particolare per te questo exploit?

«In realtà no, ma credo che realizzare un buon tempo durante le qualificazioni sia piuttosto difficile. In primo luogo abbiamo solo due treni di gomme; secondariamente, ogni qualvolta si aumenta la pressione del turbo, si rischia di fondere il motore; infine c'è il problema delle altre macchine in pista: non è difficile

vare alla mattina poi sedersi nel motorhome, mangiare qualcosa, rilassarsi e quindi tornare al volante per fare il tempo. Questo è veramente difficile. Bisogna imparare a farlo e mi ci sono voluti molti anni per accumulare questo tipo di esperienza. Non è facile convincere se stessi che ciò che si sta per fare è possibile, che si può arrivare a una staccata più veloci di 35 kmh e che si può percorrere la curva 20 kmh in più che in corsa perché le gomme sono migliori. E maledettamente difficile».

segue

Più di me non c'è nessuno

segue

— Lauda dice che oggi è troppo pericoloso cercare di fare dei gran tempi in prova. Che cosa si può fare per rendere le qualificazioni più sicure?

«La Fisa sta cercando di elaborare un sistema diverso per l'anno prossimo. Ho già parlato con Balestre e gli ho detto che secondo me loro non pensano alla sicurezza del pilota ma allo spettacolo per il pubblico. Adesso facciamo soltanto due giri veloci in ogni sessione e la Fisa vorrebbe che ne effettuassimo cinque con ogni treno di gomme. Il che significa moltiplicare il rischio per cinque. Se desiderano rendere le prove più emozionanti per il pubblico, dovranno permetterci di usare più treni da qualificazione, non costringerci a fare più giri. La cosa più pericolosa nelle prove è il traffico in pista. Quando arrivi velocemente alle spalle di un'altra macchina nel tuo giro veloce, il pilota che ti è davanti non vuole uscire dalla traiettoria perché rischierebbe di raccogliere terriccio sulle gomme nuove, che sarebbero poi difficili da pulire. C'è un gran numero di piloti molto stupidi: non si rendono conto di quanto sia facile provocare un grave incidente. In conclusione, secondo me non ci potrebbe essere un sistema migliore per la sicurezza, tranne forse la soluzione di ridurre le gomme di qualifica a un solo treno».

— Adesso ti attende un lungo lavoro invernale...

«La verità è che la stagione 1985 per me è già iniziata: abbiamo già provato molte cose per la nuova macchina senza preoccuparci troppo, negli ultimi mesi del campionato, dell'attuale vettura, la Bt53. È anche per questo che le nostre prestazioni sono peggiorate nel finale. Ora abbiamo le nuove gomme Pirelli e un intenso programma di prove che può rivelarsi determinante ma anche creare una grande confusione. Certo dovremo lavorare a pieno ritmo per trovare le soluzioni che ci consentano di battere la McLaren».

— Avete avuto problemi aerodinamici a causa del sistema di scarico del Bmw che vi ha impedito di imitare la carrozzeria posteriore della McLaren, a forma di bottiglia di Coca-Cola. Che soluzione adotterete?

«Ci stiamo lavorando sopra. Penso che Gordon Murray rea-

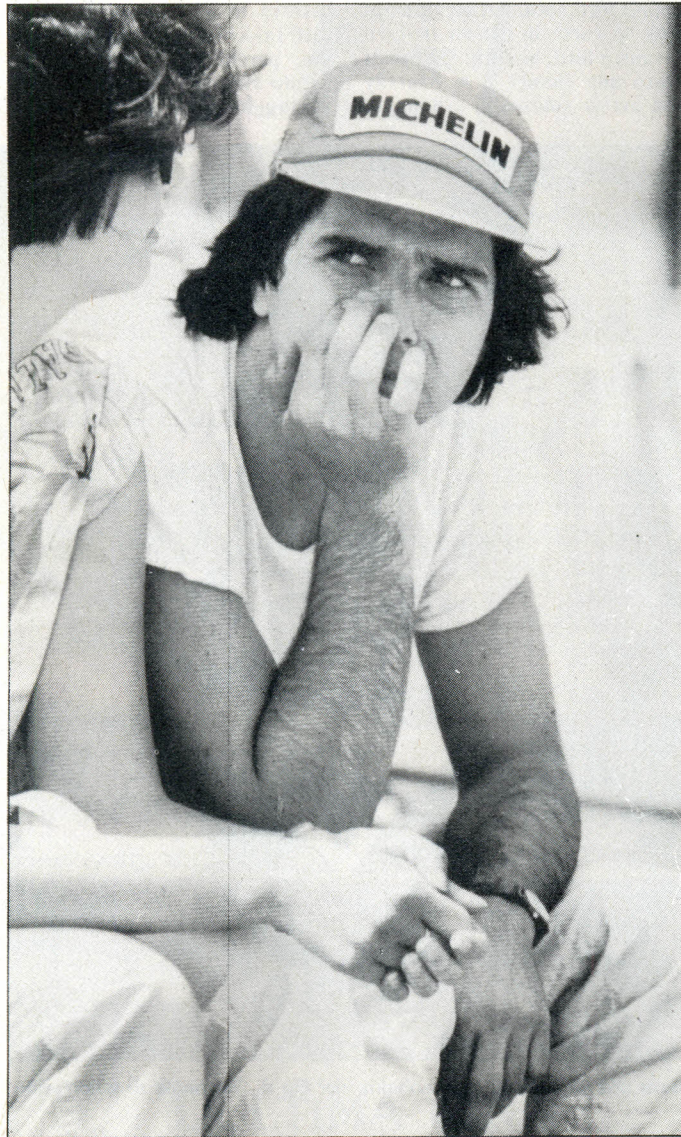
lizzerà qualcosa tipo... bottiglia di latte!».

— Come hai gestito promozionalmente il tuo titolo mondiale nel corso del 1984?

«Devo sottolineare una cosa: dopo aver vinto il mondiale, non si può vivere di rendita. Quando ho vinto il titolo 1983, ho sfruttato la mia posizione fino al dicembre dello stesso anno, poi basta. Ho firmato un accordo con una so-

— Se ti dovessi ritirare dalle corse, di che cosa ti vorresti occupare?

«Gesù! Prima dovrei spiegarmi i motivi di un mio eventuale ritiro. Cuore debole, gamba fratturata? È brutto pensarci, perché ogni cosa che faccio è legata alle corse. Oggi mi piace volare, andare fuori in barca perché mi aiuta a rilassarmi e posso nuotare per tenermi in forma. Guardo



Piquet penseroso ai box: il 1985 sarà più fortunato? (FotoAP)

cietà italiana che mi gestisce ogni contratto e che non mi impone di essere presente di qua e di là per le pubbliche relazioni. Così non ho guadagnato molti soldi, ma in compenso ho avuto tempo libero. Sto godendomi la vita sempre di più ogni anno. Quando non corro, mi piace uscire in barca, pilotare il mio aereo o andare a sciare. Sparisco letteralmente. E così, quando torno in pista, sono freschissimo. Ma le corse restano il mio grande amore».

molto la Tv, sto sdraiato da qualche parte senza far niente. Perché? Perché corro in automobile. Se smettessi di correre, non saprei cosa fare».

— Nel 1981 dichiarasti che volevi correre per altri dieci anni. Sei ancora dello stesso avviso?

«Sì, finché sono veloce. Ovviamente se non fossi più in un top-team come la Brabham, oppure se le mie prestazioni iniziassero a peggiorare, credo che non desidererei continuare».

— Dopo più di sei anni alla Brabham, se avessi l'occasione di passare a un altro team, magari attratto dal denaro, saresti disposto a lavorare con gente nuova?

«No. Forse un giorno alla Brabham arriverà un pilota capace di effettuare un maggior numero di giri in modo più efficace di me, ma credo che sia difficile essere più veloci del sottoscritto. Perché sono sempre al limite».

— Sei forse troppo pigro per cambiare squadra?

«No, non è questo. Innanzitutto la Brabham è una vettura molto sicura, Gordon cura molto questo aspetto; poi conosco bene tutto il team e tutti i meccanici, credono in ciò che dico. Non commetto spesso degli errori, ma quando ne faccio uno, posso ammettere tranquillamente che è stata colpa mia. Non c'è problema. È molto divertente il fatto che quando sbaglio (come mi è capitato all'Estoril), i giornalisti vengono da me e dicono: "Sei uscito di pista perché hai dovuto frenare per evitare qualcuno". E io rispondo invece che ho commesso un errore. Non ho bisogno di trovare delle scuse, come fanno altri piloti di grossi team. Non mi lamento perché la mia visiera vibrava o perché il cambio non funzionava bene. Ammetto di aver sbagliato e basta. Sono fatto così».

— Non ti capita mai di litigare con Murray?

«No, Gordon mi conosce molto bene e si accorge quando sto per andare su di giri. Se arrivo ai box e mi metto a urlare perché uno dei meccanici è troppo lento, lui mi sopporta. O almeno spero».

— Qualche momento memorabile, in senso positivo o negativo, durante la stagione?

«Un momento negativo è stato quello iniziale, quando non sono arrivato al traguardo nelle prime sei corse. Un momento culminante è stato quando ho vinto i due Gran Premi di Montreal e di Detroit, su circuiti molto impegnativi».

— Sembra che questo sia stato proprio l'anno giusto per conquistare tutte quelle pole position, visto che la ragazza Piaggio è diventata la tua fidanzata...

«Beh, è stata una fortuna che la Bmw abbia preparato motori da qualifica così eccellenti nell'anno in cui la Piaggio ha messo in palio il trofeo per le pole position e una simpatica ragazza per consegnare gli scooter. Però non ho ottenuto soltanto la ragazza: ho guadagnato anche 47.000 dollari!».

Mike Dodson

A TU PER TU/Bob Wollek dopo una stagione con la Lancia

Il braccio e la mente

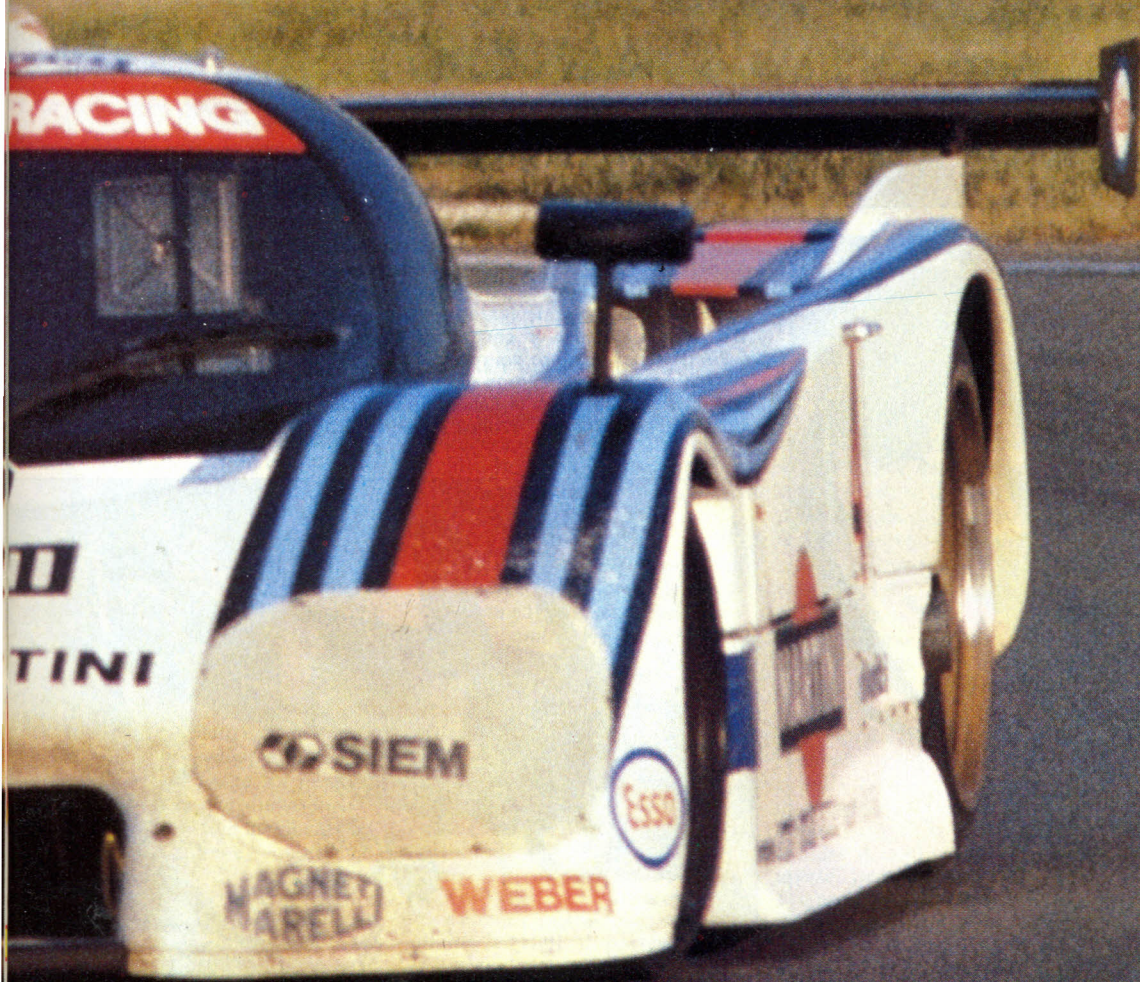
Il pilota alsaziano non si è limitato a guidare la gruppo C torinese ma si è accollato un lungo lavoro di sviluppo, sfruttando le sue precedenti esperienze con la Porsche 956, dominatrice in endurance. Ecco il suo giudizio sulle due vetture

di Daniele Buzzonetti



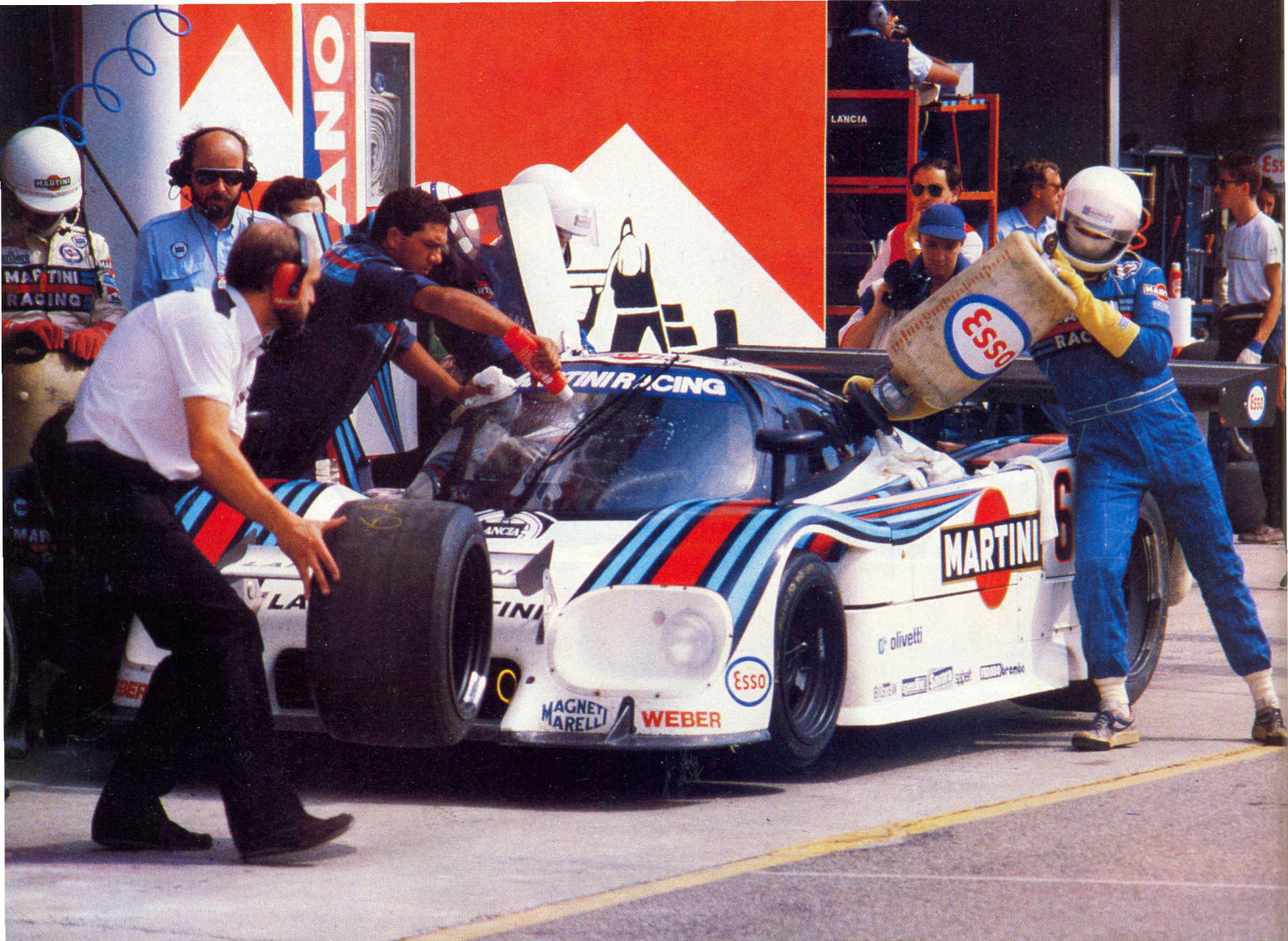


Bob Wollek a colloquio con Cesare Fiorio: è stato proprio il responsabile dei programmi sportivi del Gruppo Fiat a volere l'alsaziano nel team endurance Lancia. Wollek infatti si è rivelato un collaudatore molto esperto e i suoi giudizi hanno permesso di sviluppare positivamente la LC2. (Foto Villani). Sotto: Wollek impegnato alla 24 Ore di Le Mans con la Lancia-Martini; dietro si nota la Porsche 956 di Needell-Sutherland-French (Attualfoto)



A VEDERLO impegnato in prova o in corsa, lo si direbbe un tipo introverso e piuttosto chiuso. E invece Bob Wollek, pilota ufficiale del team Lancia endurance, ha solo una doppia personalità che gli deriva dalla sua origine alsaziana. È francese di passaporto e di sentimenti ma sul lavoro è un vero tedesco: non ammette la disattenzione e partecipa allo sviluppo della vettura con una dedizione ormai rara anche tra i piloti professionisti. Fuori dalle corse è invece un altro: abbandona la sua ben nota grinta e ritrova un sorriso disteso. Ha una conversazione interessante e niente affatto settoriale, ama la buona cucina ed ha gusti ben precisi. Le corse restano però

segue



Rifornimento della Lancia di Wollek-Patrese a Imola (sopra). All'estrema sinistra si nota il pilota francese pronto a dare il cambio al padovano. (Foto Amaduzzi) A lato Wollek con l'ingegnere Giampaolo Dallara che come consulente ha seguito varie corse del team Lancia. Tra i due si è creato un costruttivo sodalizio che ha permesso di sviluppare nel migliore dei modi la LC2 torinese (Foto IPA). Sotto Wollek «al posto di lavoro» (Foto Villani). Nella pagina accanto il podio di Kyalami dove la Lancia ha vinto la 1000 Km iridata: da sin. sono Patrese, Nannini, Wollek e Barilla (Foto Velasco)



Il braccio e la mente

segue

la sua grande passione ma non solo per la gioia di guidare o di confrontarsi con gli avversari. A 41 anni (compiuti il 4 novembre scorso) ha ancora gli stimoli di un debuttante che vuole scoprire fino in fondo un mondo che adora. Per questo da tempo è considerato un collaudatore preziosissimo ed in grado di sfruttare al meglio le precedenti esperienze. Gli abbiamo proposto un confronto tra la Lancia LC2 e la Porsche 956: ne è venuta fuori una analisi attenta e decisamente indicativa. Bob era però anche un pilota abituato a vincere molto negli anni scorsi. Con la Lancia questo non è stato ancora possibile ma secondo lui l'appuntamento è solo rimandato. «È vero, è la prima volta dopo dieci anni che non ho vinto nulla in una stagione. È duro ma nel primo anno con la Lancia avrei potuto al massimo sperare di vincere una o due corse. Non è successo ma il mio lavoro si è basato soprattutto sulla scoperta: le esperienze negative e positive saranno utilizzate nel corso dell'inverno per realizzare una nuova vettura, per migliorare il motore; non c'è dunque ragione di pensare che l'anno prossimo non possa tornare a vincere. Questo è stato un anno di transizione, lo sapevo fin dall'inizio: doveva essere una stagione di preparazione per arrivare ai limiti della Porsche».

— Ecco, appunto la Porsche, macchina che conosci bene... «In effetti non ho mai lavorato allo sviluppo di una Porsche, tranne che nell'81 quando corsi con i Kremer e loro realizzarono la 917-replica. Però conosco bene il materiale Porsche e ho guidato tutte le vetture da corsa di Stoccarda degli ultimi anni».

— Dunque, quali sono le differenze tra la Porsche e la Lancia? «La differenza più vistosa è che con la Porsche, soprattutto con la 956 ma anche con tutte le consorelle da corsa più recenti, sembra di avere tra le mani una vettura da turismo estremamente efficace, vale a dire una vettura confortevole, facile da guidare, docile in qualsiasi situazione. Una vettura che non ha vibrazioni, dove tutto va bene: volante, comandi, pedali. L'assetto per esempio è molto dolce, non si sentono le reazioni delle sospensioni. La Lancia è più una belva da corsa, cioè una vettura nervosa, brutale, dalle reazioni imprevedibili, dove tutto vibra e dove

tutto funziona con qualche difficoltà in più».

— È un problema serio o semplicemente una diversa filosofia costruttiva?

«Credo che sulla Porsche tutto funzioni alla perfezione perché hanno la possibilità di arrivare a un dimensionamento dei particolari che la Lancia non ha ancora raggiunto. Ma in definitiva non è un vero handicap per la Lancia anche se il pilota della Porsche può guidare più rilassato. L'effetto-comfort che si ha sulla Porsche dipende comunque da una particolare scelta tecnica: la Lancia infatti ha optato per un gruppo C sensibilmente più stretto della Porsche, tanto che il centro di rollio è piuttosto alto anche perché l'altezza della car-

un'ora perdevamo mediamente una decina di secondi che in gran parte dipendevano dalla maggiore difficoltà di guida. Ad esempio, in uscita dalle curve occorre fare molta attenzione perché non sempre è garantita la giusta trazione. Nelle curve paraboliche, dove occorre schiacciare a fondo in uscita, si sente la mancanza di grip: la macchina patina e occorre attendere che le ruote siano allineate per ridare gas. Ovvio che entrando troppo forte in curva, manca la tenuta posteriore e la macchina si mette di traverso. Per lo spettatore può essere un fatto piacevole ma dopo due o tre giri si scaldano le gomme posteriori, manca il grip e non resta che rallentare».

— In fatto di motori, quale è



rozzeria è in pratica dettata dal regolamento. Per controllare il rollio, l'unico sistema è adottare barre stabilizzatrici molto grosse. La macchina però diventa nervosa e brutale, soprattutto se l'asfalto non è perfetto. La Porsche invece è più larga e può utilizzare delle sospensioni meno rigide. In quanto alla tenuta di strada vera e propria, ho una mia impressione personale ma mi è stata confermata dai fatti: si ha la sensazione che le sospensioni anteriori e posteriori della Lancia siano caratterizzate da variazioni di camber che fanno sì che la vettura non sia sempre affidabile. Non è un grave problema ma certo la Lancia non è una macchina facile da guidare e di sicuro è molto più impegnativa della Porsche. In endurance è un limite: per andare forte dobbiamo essere sempre attenti e concentrati ma, andando al limite, si possono perdere decimi nelle curve. Questa è la vera differenza tra la Lancia e la Porsche: se guardiamo le griglie di partenza, non c'è mai stata una vera supremazia tedesca. In corsa invece si notavano piccole differenze: in

invece la differenza?

«Il 6 cilindri Porsche è di sicuro più elastico a basso regime, riprende cioè meglio soprattutto in uscita delle curve lente. Parte fin dai 4000 giri mentre il Lancia non è che abbia esitazioni ma è un po' meno potente in basso. Poi le cose cambiano e l'8 cilindri Ferrari montato dalla Lancia ha il sopravvento a partire dai 5000 giri e a pieno regime resta ugualmente leggermente più potente».

— Confrontiamo il cambio delle due vetture, un organo fondamentale in endurance...

«Non cambia la musica: quello della Porsche è più dolce, i rapporti si ingranano senza difficoltà e non si sentono rumori strani. La velocità di passaggio tra un rapporto e l'altro è invece migliore sulla Lancia che comunque ha un cambio spigoloso: ingranare una marcia senza sentire un gran rumore di ingranaggi è praticamente impossibile. Nelle mille Km non è un problema e d'altronde non ho mai accusato rotture di cambio quest'anno ma in una 24 ore la cosa cambia aspetto: dovremmo cambiare con dolcezza per cercare di allontanare la pos-

sibilità di rotture; visto che non è possibile, gli ingranaggi ne soffrono: i denti si mangiano e i rapporti non si inseriscono».

— La macchina sembra comunque piuttosto progredita, soprattutto per il lavoro di sviluppo che ti sei accollato...

«Ho guidato per la prima volta la Lancia in febbraio e non sta certo a me dire se è cambiata con i miei consigli: comunque è migliorata parecchio anche perché c'è stato un grosso sforzo da parte della Casa. Già nell'inverno '83-'84 i tecnici avevano risolto molto bene il problema della rigidità, soprattutto per quanto riguarda l'accoppiamento motore-telaio. Io ho lavorato in particolare sull'assetto con modifiche a molle e ammortizzatori. La LC2 era nata partendo dal principio che una vettura ad effetto suolo deve essere il più possibile bassa e deve avere una distanza dal suolo costante. Cosa in teoria giusta ma in pratica irrealizzabile. Cambiato radicalmente il tipo di ammortizzatori, abbiamo poi fatto un lavoro sistematico con tutti i particolari, molle più o meno dure, barre stabilizzatrici ecc. La vettura è molto migliorata, anzi penso che ora siamo arrivati ad avere il massimo in funzione degli elementi che sono a nostra disposizione: sospensioni, carrozzeria e aerodinamica. Ora non credo che sia migliorabile a meno di non cambiare cose importanti, tipo l'effetto suolo il disegno delle sospensioni. Nella configurazione attuale è al top».

— Il lavoro di quest'inverno come dovrà dunque essere impostato?

«Dovrebbe essere rivista la scelta della vettura stretta perché corrisponde a un limite tecnico. Il fatto di cercare un'alta velocità in rettilineo va infatti a scapito del carico aerodinamico. Una vettura così può andare bene a Le Mans o a Silverstone dove la velocità è importante e senza contare che la Porsche ha dimostrato di essere comunque superiore anche in rettilineo. E in ogni caso la Lancia è penalizzata in curva».

— Tutto da rifare dunque?

«No, non è una macchina da rifare. Telaio e motore vanno benissimo; credo però che occorrerebbero nuove sospensioni e un lungo lavoro di aerodinamica. Dal mio punto di vista, una vettura stretta significa una penalizzazione del 20 per cento in fatto di carico aerodinamico».

— Con l'organizzazione del team hai accusato problemi?

segue

Il braccio e la mente

segue

«Devo dire che la partenza di Tonti si è sentita perché Fiorio è stato costretto a mettere in piedi un'altra organizzazione. Tonti infatti aveva la responsabilità assoluta su tutto, dal telaio al motore. Le prove quindi sono state rallentate anche se sono poi arrivati dei tecnici capaci ed entusiasti. Come tutti gli uomini sono stati però costretti a farsi dell'esperienza affrontando un problema nuovo».

— Rispetto alle tue esperienze com'è il team Lancia?

«Ecco, questo è stato un po' un problema. Da tempo ho fatto notare a Fiorio che in Lancia manca un responsabile della vettura. È il sistema adottato dalla Porsche e funziona. È necessario insomma un tecnico che segua passo-passo la preparazione della vettura dall'inizio al termine. E naturalmente con due vetture, i tecnici sarebbe due e così via, sopra questi personaggi dovrebbe esserci poi un solo capo a dare gli ordini mentre in Lancia di capi ce ne sono troppi. Io ho cuore francese ma, essendo di Strasburgo, mi sento anche un po' tedesco e senza contare che ho lavorato molto con team tedeschi e inglesi. Insomma, apprezzo il lavoro fatto con rigore e in modo sistematico. Quando sono arrivato in Lancia sono rimasto stupito, non dico dal lassismo ma indubbiamente da una certa mancanza di rigore in certe occasioni. È un problema che in parte dipende dalla natura dei latini. Non si risolve facilmente, credo; non si tratta solo di trovare uomini validi...».

— Come giudichi questa esperienza di un anno?

«Molto positiva in tutti i sensi. Ho trovato una équipe simpatica e piena di calore oltre che decisa ad arrivare al successo. Non sono arrivati i risultati, è vero, ma la corsa per me è un insieme di cose che vanno al di là della pura classifica. Per me è un fatto che contribuisce a sentirmi vivo oltre che un lavoro di équipe. Io adoro occuparmi dello sviluppo per mettere a frutto una esperienza di quasi vent'anni di corse. Adoro applicarmi e constatare che sono stati fatti dei progressi. È chiaro che sarebbe stato più bello terminare la stagione con una vittoria clamorosa ma sono soddisfatto ugualmente».

— Nel 1985 quindi sarai ancora Lancia?

«Con soddisfazione perché c'è un

lavoro di sviluppo che deve essere terminato. Da parte mia non mi sono certo dato da fare per cercare un'altra scuderia. Se l'84 è stato un anno di investimento per me, nel 1985 dovrò trarre i benefici di una certa scelta di lavoro».

— Il tuo nome è famoso anche negli Usa, correrai ancora in Imsa?

«Dunque, il discorso è un po' complicato. Quest'anno ho fatto qualche corsa con una Porsche e credo che ripeterò l'esperienza nell'85 ma senza un programma ben definito. Però avevo anche ricevuto una offerta dalla Ford per l'intera serie Imsa ma ho rifiutato. Infatti sarebbe stato un problema dover soggiornare negli Usa per troppo tempo anche perché gli americani sono molto esigenti: tra presentazioni, con-

ferenze e televisione, non sarei mai tornato a casa. Poi il programma Ford non è che sia chiarissimo: hanno i mezzi ma le decisioni a volte sono contraddittorie e non si capisce mai bene chi debba comandare. Troppo lontani dalla mia mentalità».

— Che è quella di un 41 enne molto esigente con se stesso...

«Ma no, il mio fisico non ha niente di eccezionale. Ho iniziato a gareggiare con gli sci quando avevo dieci anni e da allora non ho smesso di allenarmi: mi dedico alla corsa a piedi, gioco a calcio con la squadra universitaria di Strasburgo, faccio ginnastica tutti i giorni e l'estate scorsa ho percorso più di 3000 Km in bicicletta con altri amici amatori. Questo perché voglio correre ancora per 10 anni. È ovvio che



L'arrivo delle due Lancia alla 1000 Km di Kyalami (Foto Velasco)

Con la Porsche dodici successi iridati

Bob Wollek è nato a Strasburgo il 4 novembre 1943 ed ha iniziato a correre in auto nel 1967 su una Renault 8 Gordini. Inizialmente si è dedicato ai rally ma già nel '68 era alla 24 Ore di Le Mans su una Alpine 1300. Fino al '69 ha corso in F. France (monoposto con motore Renault), poi nel '70 il salto in F. 2 dove si è messo subito in luce. Bloccato da un grave incidente a Rouen, ha poi ripreso con la F. 2, correndo per il team Rondel nel corso di tre stagioni. Nel '73 ha corso per la Matra in endurance e per la BMW nell'euroturismo ma nel '75 ha iniziato il suo lungo rapporto con la Porsche. Fino al '78 ha corso con il team Kremer e nel '76 si è classificato per tre volte secondo in gare mondiali di durata, con una Porsche 936 davanti alle «gemelle» ufficiali. In altre occasioni ha corso con Porsche ufficiali e nel '78 è finito secondo a Le Mans assieme a Ickx e non la 936-Kremer ha vinto le gare mondiali di Misano, Vallelunga e Digione. Nel '79 altri tre successi iridati con la Porsche-Loos ma nel 1981 è tornato con i Kremer e nel 1982 ha vinto il prestigioso campionato tedesco sport. Nel 1983 ha corso in endurance con il team Joest che ha schierato una Porsche 956; ha vinto a Monza e al Mugello (arrivando a quota 12 nei successi endurance) laureandosi campione europeo delle gare di durata.

non posso sapere se fra tre o quattro anni sarò ancora in grado di guidare in modo competitivo ma faccio di tutto per mantenere la forma e la carica agonistica non mi manca di certo. Poi, lo sport non è solo una questione di condizione fisica; se uno è motivato può avere 40/45 anni oppure 20 e la cosa non cambia molto. Certo, con alcuni sport come la corsa o il calcio non basta la motivazione: a 50 anni non si può giocare come Platini ma con le corse d'auto il problema è diverso».

— Tu hai una grossa rappresentanza della Mercedes a Strasburgo: non è un problema conciliare il lavoro con le corse?

«No, perché l'impresa è abbastanza grossa: ha più di 80 impiegati, cioè ha una organizzazione molto strutturata, con dipartimenti e vari responsabili. Quindi mi posso assentare anche 10 giorni di fila, non è un grande problema: tutto sommato occupo con le corse non più di 45 giorni lavorativi, come se prendessi delle vacanze insomma. Ecco, le mie vacanze sono le corse: se non corressi non prenderei 30 giorni di ferie? Insomma, «sballo» ma di poco».

— Torniamo alle corse: preferisci quelle di durata o quelle corte?

«Io amo soprattutto le «corse», sia con le monoposto che con qualsiasi altra cosa. Dunque amo le kermesse di un'ora come le gare sulle lunghe distanze. Potendo scegliere, opto per le corse di 24 ore e non solo perché posso guidare di più. Ci sono delle sensazioni che posso apprezzare solo a Le Mans: le prove molto anticipate rispetto alla corsa, rivedere gli amici, i giornalisti e passare con loro un periodo più lungo del normale, è tutto un contorno che apprezzo molto. Le corse sono la mia vita, dunque più tempo trascorro nelle corse, più sono felice».

— Una 24 Ore di Le Mans però presenta anche altri problemi...

«Sì, certo. A Le Mans il problema della sicurezza esiste e io lo sento particolarmente. Il rettilineo delle Hunaudières va affrontato nella consapevolezza che possa diventare una trappola molto pericolosa. Le corse però sono fatte anche di rischio e con il tempo ho imparato a essere fatalista. Vale a dire che se è scritto da qualche parte chi io debba avere un incidente, non posso farci niente. Bisogna solo correre con la testa sulle spalle e osservare certe norme. In caso contrario non si è piloti!». (d.b.)

La storia di Mike Thackwell, campione «controcorrente»

Professione pericolo

La prima volta che corse al Nürburgring, con la March F2 nel 1980, in cinque tornate consecutive stabilì altrettanti record sul giro. Adesso il neozelandese dice: «lo amo il rischio e l'incertezza: oggi invece le piste sono troppo sicure e le macchine vanno su binari»

di Ian Phillips

ERA il 28 settembre 1980 e il circuito "Notre Dame" di Montreal ospitava il Gp del Canada. Sulla linea di partenza un ragazzino biondo dagli occhi celesti

stringeva forte il volante della sua Tyrrell. All'età di 19 anni e 182 giorni Mike Thackwell iscriveva il suo nome nel "guinness" dei primati. Aveva battuto il

record di Ricardo Rodriguez, ovvero quello del più giovane pilota di F.1 di tutte le epoche. Il debutto del neozelan-

segue



PIRELLI PNEUMATICS

[White square sticker on visor]

THE SALVATION ARMY

THE SALVATION ARMY

Mike Thackwell

Professione pericolo

segue

durò appena un centinaio di metri. Lassù nelle prime file un groviglio pazzesco, innescato dalla Williams di Alan Jones, costrinse gli organizzatori a fermare la corsa. La Tyrrell di Thackwell fu una delle poche vetture ad uscire indenne dall'ammucchiata ma, per ragioni di carenza di muletti, Ken Tyrrell fece scendere Mike dalla monoposto per cederla alla prima guida Jean Pierre Jarier, che si allineò regolarmente alla seconda partenza. Quattro anni più tardi, sempre nello stesso circuito, Mike Thackwell è salito nuovamente su una monoposto di F. 1, la poco competitiva Ram-Hart lasciata libera per l'occasione da Jonathan Palmer, impegnato alla 24 Ore di Le Mans.

COSA È accaduto in questo quadriennio nella vita di Thackwell? Il ragazzino ha avuto momenti travagliati, il suo nome per un certo periodo di tempo cadde addirittura nel dimenticatoio. Ma alla fine la

classe è stata premiata. È diventato pilota ufficiale della Ralt-Honda in F. 2, arrivando secondo nell'europeo del 1983 e primo in quello di quest'anno. Ha avuto anche l'occasione di cimentarsi alla guida di una March in F. Cart, proprio nelle scorse settimane. Ma anche momenti meno lieti, decisamente drammatici come nei mesi nei quali Thackwell rimase lontano dalle corse a seguito di un grave incidente occorsogli nella formula cadetta. È stato proprio quello il momento chiave della sua carriera, della sua stessa vita. Mike ebbe modo di riflettere sul suo destino, su se stesso, sui suoi desideri, aspirazioni. Le corse si stagliarono sul suo futuro in modo chiaro, limpido, cristallino. E lui, Mike, il ragazzino, è diventato uomo e grande pilota. La sua abilità è riconosciuta universalmente. Ma quello che caratterizza Thackwell dagli altri piloti professionisti, è il suo carattere, il modo di affrontare la discussione. Contrariamente ai suoi colleghi, Thackwell non ha fiducia illimitata nelle sue possibilità. «Come potrei pretendere — dice spesso — che il mio nome sia considerato più importante di Ralt o di Honda? Corrono per vincere come faccio io. Sono

contento di aver fatto parte di una grande squadra e di avere fatto del mio meglio per contribuire al successo nel campionato europeo di F. 2».

NON AMA parlare di sé, lo abbiamo già detto. I suoi commenti sono schietti, centrati, ridotti all'essenziale. Forse è l'origine australiana, la cultura della sua terra a renderlo così simile alle sceneggiature della «new wave» cinematografica di quel Paese. Ora è molto differente dal ragazzo che esordì nel 1980 al Gp del Canada di F. 1. Sotto un aspetto «casual» nasconde una determinazione e una maturità che ne hanno fatto un professionista serio, stimato. La gente della Ralt che ha lavorato con lui nell'europeo di quest'anno gli porta un rispetto superiore alla media, anche perché proprio Mike ha saputo creare nella squadra un'armonia che prima non esisteva. Il fatto di avere avuto tante esperienze in giovane età gli è servito. Spesso, a 19 anni, la vita può essere problematica. Adolescenza e popolarità possono combinarsi in maniera pericolosa. Chi sta all'esterno può non capire i traumi che una mente così inesperta riceve quotidianamente. Quel 28 settembre a Montreal signifi-

cò la realizzazione di un sogno per Mike ma il gravissimo incidente successivo a quel momento riportò, e bruscamente, Thackwell alla realtà della vita. «Correre a Montreal — spiega Mike — significò moltissimo per me. Era il mio sogno poter guidare una F. 1, fin dall'età di 9 anni quando ancora pilotavo i kart. Quei 30, erano considerati alla stregua di divinità. Poi tutto ad un tratto mi trovai accanto a loro, nell'ambiente del circus. E tutto, improvvisamente si modificò. Non era come un sogno, la gente della massima formula, l'ambiente si capovolsero e il sogno cadde, pesantemente. Non ho mai riflettuto sul fatto dell'età, se a 19 anni ero più o meno pronto al debutto. Probabilmente ero ingenuo, troppo giovane per stare in quel mondo. Ma non intimorito».

«**LA GENTE** mi aveva classificato come ragazzo e per cui, recitavo quella parte. La disillusione è venuta proprio da questo: la gente pensava a me solo come ragazzo, non mi dava l'opportunità di essere me stesso. Ora le cose sono cambiate. Capisco sia una cosa naturale che esistano pregiudizi. Io ne ho come tutti gli altri. Ma non mi sentirei in grado di salire in cattedra unicamente





Mike Thackwell ieri e oggi. Sopra, durante le prove del Gp Canada 1980 al volante della Tyrrell. Fu quello un esordio sfortunato perché Mike dovette cedere la vettura al compagno Jarier. Fu anche la fine di un sogno; l'ambiente della F. 1 lo ha deluso profondamente (FotoCevenini). In basso, il ritorno nella massima formula con la poco competitiva Ram-Hart al Gp del Canada di quest'anno (FotoAmaduzzi)

perché ho di fronte a me una persona di 19 anni. Conosco il fastidio che ti procura un atteggiamento di questo genere». Il lungo cammino di Thackwell verso la notorietà è iniziato nel campionato Dunlop-Autosport «Campioni del domani» nel 1978. L'anno successivo Thackwell entrò a far parte del team ufficiale March in F. 3 e solamente un certo Alain Prost fece registrare più vittorie di lui in quell'anno. A questo proposito è interessante ricordare che occasioni di scontro tra i due, il Gp Lotteria di Monza e il Gp di Silverstone, si risolsero a favore del nostro, che ottenne una sorprendente vittoria a Monza, ripetuta poi nella gara concomitante al Gp di Silverstone. Poi per Thackwell arrivò l'inizio dell'esperienza in F. 2. Fece squadra con Teo Fabi nel team March, ma il 1980 fu un anno contrassegnato dalla netta superiorità tecnica delle Toleman-Hart di Brian Henton e Derek Warwick. Mike non si perse d'animo e quasi costantemente si mise in luce per le sue prestazioni. Al Nürburgring riuscì a compiere solo un giro in prova. Si allineò sulla griglia di partenza in ultima posizione. Non

segue



Esordio in F.1 a 19 anni

LA SCALATA di Mike Thackwell verso le posizioni che contano nell'automobile è stata rapida. Nato ad Auckland in Australia il 30-3-1961 ma residente in Nuova Zelanda, Thackwell esordisce in F. Ford in Inghilterra nel 1978 dove vince molte gare passando l'anno successivo in F.3 nel campionato Vandervell alla guida di una March ufficiale. Vince il Gp Lotteria di Monza e si classifica 3. nel campionato. Nell'80 è ufficiale March in F.2, conclude all'8. posto l'europeo e tenta a soli 19 anni l'esordio in F.1 prima con una Arrows al Gp d'Olanda, dove non si qualifica e poi con una Tyrrell al Gp del Canada, dove pur qualificandosi non parte al secondo via perché sulla sua monoposto sale la prima guida Jarier. Nel 1981 è alla Ralt-Honda in F.2. Inizia alla grande vincendo la prima corsa, poi un incidente a Thruxton lo ferma. Rientra a stagione inoltrata ma le sue precarie condizioni fisiche gli impediscono di ben figurare. Nel 1982 è brillante con una March privata di Markus Hotz tanto che per il 1983 ritorna alla Ralt Honda. È secondo nell'europeo dietro al compagno Palmer e si allinea all'europeo di quest'anno con i favori del pronostico. Così Thackwell corona il suo sogno diventando campione di F.2, vincendo ben sette gare. □



Professione pericolo

segue

conosceva il circuito e le prime due tornate servirono unicamente a fargli prendere confidenza con quelle terribili curve. Poi Thackwell decise che era giunto il momento di attaccare. Recuperò in modo strabiliante. In cinque giri stabili cinque nuovi record e alla fine raggiunse il podio, classificandosi in terza posizione. Ormai anche la F.1 guardava a lui come un possibile campione. Già prima di quella gara il team Ensign gli aveva offerto un contratto, ma Thackwell rifiutò, non ritenendo l'opportunità sufficientemente competitiva. Quando accettò l'offerta di Ken Tyrrell ci si chiese se Mike fosse convinto di essere ormai entrato definitivamente nella massima formula. «Non so rispondere a questa domanda nemmeno ora — dice Thackwell —. Dopo che ho firmato mi sono convinto del contrario, cioè che quella non fosse stata la cosa giusta per me. Non riesco a comprendere perché la F.1 si disinteressasse di tutto quello che accadeva al di fuori di essa e non prendesse in considerazione alcunchè».

FU NEL 1981 che Ron Tauranac catturò Thackwell per legarlo al progetto Ralt Honda in F.3. Mike venne assunto dal team favorito per la conquista del titolo europeo. Suo compagno di squadra era l'inglese Geoff Lees. Mike vinse la corsa d'apertura in modo superlativo, considerate anche le cattive condizioni dell'autodromo di Silverstone, bagnato in ogni punto, e la non ancora perfetta organizzazione della squadra. Nella seconda gara, ad Hockenheim, rimase al comando fino a due giri dal termine prima che la Ralt-Honda restasse senza carburante. Poi, durante la prima sessione di prove ufficiali, a Thruxton accadde l'episodio fondamentale della vita di Mike. «Stavo guidando molto bene in quel momento. Ero più veloce che mai. Ma purtroppo, dopo l'esperienza di Montreal, avevo perduto un certo interesse per questo sport. Il mio atteggiamento nei confronti delle corse mi aveva portato a una sorta di non convincimento in ciò che facevo. Arrivai a Thruxton sicuro della vittoria, di essere di gran lunga superiore a tutti gli altri concorrenti in pista. Nessuno avrebbe potuto battermi. Feci un errore,



non so di quale tipo, accadde l'incidente. Il 95% di questi accadono per colpa nostra, anche se molti di noi piloti non vogliono mai ammettere di avere sbagliato. Ma gli errori ci sono e in quella occasione ne commisi uno, inutile negarlo». La Ralt-Honda uscì a sinistra da un'ampia curva, andando poi a cozzare contro una postazione di commissari di percorso. Thackwell uscì dalla monoposto con un tallone fratturato, praticamente distrutto. «Non fu un incidente particolarmente grave ma l'urto fu violento e il mio tallone si ruppe. In più venni assalito da fortissimi dubbi di ordine psicologico. Mi domandavo quale fosse la ragione dell'accaduto. Ma a parte il fatto che ancora adesso non posso compiere lunghe distanze a causa del mio tallone, l'incidente fu normale. Ora sono qui, campione europeo di F.2 e sono felice di essere impegnato con tutto il mio essere nelle corse. Ho capito che a quel tempo ero troppo giovane per la F.1, non ero maturo per affrontare quel mondo. Avrei dovuto rimanere me stesso, invece di recitare la parte del ragazzino. Ma se avessi agito in altro modo, avrei probabilmente smesso di correre. Non è stato un vero e proprio momento di crisi, ma quello di inizio della maturità. Ora sono cambiato grazie a quella esperienza».

PERSE TRE gare a causa dell'incidente, e la testa del campionato europeo di F.2. Camminava con le stampelle e per entrare ed uscire dalla Ralt-Honda, il giorno del suo rientro, doveva essere sollevato dai

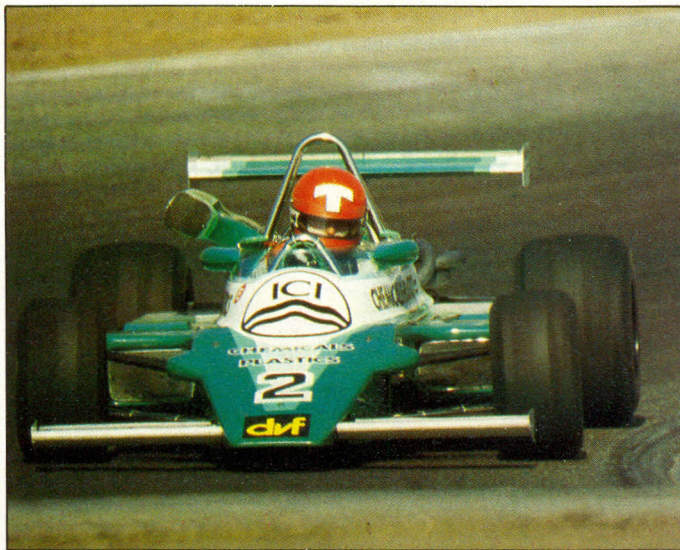
meccanici. Malgrado i dolori, le sofferenze Thackwell arrivò sesto. Ma non era lo stesso, sia in pista che fuori. Era tornato a correre troppo presto? «Probabilmente fu così. Comunque non sto mai a rimpiangere sul latte versato, non guardo indietro a quello che è accaduto. Cerco di proiettare la mia visione del mondo sempre avanti. In quel momento ritenevo che quella scelta fosse la cosa più naturale». Geoff Lees vinse alla fine il campionato e Ron Tauranac rinunciò a Thackwell per la stagione successiva, preferendo prendere in squadra Jonathan Palmer e Kenny Acheson. Mike aveva speso ormai tutto il patrimonio familiare ed improvvisamente colui che l'anno prima era stato considerato la grande speranza mondiale delle corse di monoposto si trovò virtualmente messo nella galleria delle meteore. Thackwell non aveva ancora compiuto i 21 anni. Fu l'aiuto di alcuni amici che permise a Thackwell di restare in quel mondo. Gli diedero una mano procurandogli una sorta di mini-programma con la squadra dello svizzero Markus Hotz, un pilota e manager privato che disponeva di un budget insufficiente persino per una stagione completa in F. Ford! Ad ogni corsa la March di Hotz disponeva di gomme differenti. Si cercava di scroccare le gomme buone ovunque fosse possibile. Thackwell guidava il camion del team per permettere ai due meccanici che lo seguivano di riposare. La concorrenza era fortissima quell'anno: Ralt, Spirit, Maurer, March, Ags, Minardi

erano guidate da piloti che in breve sarebbero passati in F.1. Come si sentiva Mike a guidare una March vecchia e non troppo competitiva al cospetto di tale concorrenza? «Ci fu un cambiamento nella mia personalità. Avevo capito che correre mi deveva felice. Dopo l'allontanamento dalla Ralt avevo ragionato sull'ipotesi del ritiro. Ma fu un breve momento. Mi resi conto di non desiderare altro che le corse. Per quel che mi riguarda ancora adesso la penso così. Purtroppo sarà l'automobilismo che prima o poi mi abbandonerà. Ritornando all'esperienza con Hotz la ricordo con piacere immenso. Con Markus ho gareggiato nell'anno in cui mi sono divertito di più tra tutti quelli trascorsi nell'automobilismo. E poi mi sentivo davvero coinvolto nella squadra».

Un pilota d'altri tempi

«ERA difficile pronosticare ad inizio stagione un annata di successo. Hotz però era tremendo. Aveva le corse nel sangue. Per questa ragione riuscii a tirare fuori il meglio di me stesso, perché sentivo le stesse identiche cose di Hotz. In pratica non possedevamo nulla. Si trattava di improvvisare l'organizzazione sul luogo della corsa. Ma i risultati ottenuti equivalsero a delle vittorie, anzi valevano più di queste. I terzi posti di Spa e di Pau per noi valevano come un campionato del mondo». Furono le prestazioni di Mike a rendere sicuro Ron Tauranac che Thackwell aveva ormai riconquistato il suo smalto originario e

A sinistra, Thackwell a Pau sulla March del team Hotz nel 1982. Fu quella la stagione della resurrezione morale del neozelandese, che trovò nella piccola scuderia svizzera la forza di risalire la china (FotoSutton). Sotto, Thackwell ad Hockenheim 1980 con la March 802 del team Ici (FotoKeller)



prima della fine dell'anno gli fece sapere che nel 1983 la Ralt Honda si sarebbe ancora servita di lui. «Devo essere grato a Ron. Ma più che gratitudine quello che gli porto è ammirazione, rispetto. Ha una dedizione assoluta per il suo lavoro. Non prende nulla allo sport, ma piuttosto offre qualcosa e nell'automobilismo sono poche le persone di cui si possa dire altrettanto». La posizione di Thackwell all'interno del team Ralt non è comune ad altri piloti. Mike non è uno stipendiato, o una semplice guida sotto contratto. Per Tauranac e la gente della squadra Mike è un figlio adottivo. Negli ultimi quattro anni Thackwell e la Ralt sono cresciuti insieme e c'è un insolito rispetto reciproco fra tutti i componenti. Nel 1983 Mike ebbe come compagno di team Jonathan Palmer. In pista erano entrambi eccezionali anche se i loro caratteri erano e sono diametralmente opposti. Palmer è un grande parlatore, ama le pubbliche relazioni. Thackwell invece se ne sta nel suo angolino, apparendo talvolta persino disinteressato.

«IL NOSTRO modo di affrontare i problemi era molto diverso. Io sentivo di potere esprimere in poche parole quello che sentivo; Jonathan, invece, era capace di scrivervi un libro sopra. Il telaio della Ralt non era buono come quello di quest'anno e c'era molto da lavorare in proposito. Jonathan era molto bravo nel fare questo. La stagione 1983 è stata molto bella, piacevole». Ma a metà dell'anno con le due guide separate da appena due punti,

con una vittoria a testa, Tauranac dovette prendere una decisione, che aveva temuto in precedenza. Doveva domandare a uno dei due di sacrificare le proprie ambizioni e di far vincere il campionato all'altro. Thackwell ebbe la peggio: «Ho sempre pensato di poter battere Palmer e ne sono sicuro ancora adesso. Non ero certo contento di quello che Tauranac mi aveva domandato ma proprio io non dovevo lamentarmi. Facevo parte di una squadra che doveva vincere il titolo europeo ad ogni costo. Il titolo arrivò e io diedi il mio contributo in questa impresa. Correre e dare tutto me stesso è la cosa più importante per me. I titoli sono poi il risultato dell'impegno che uno pone. È chiaro che le esigenze di Ralt e Honda siano prioritarie a quelle del signor Mike Thackwell. Il titolo di quest'anno è un premio per la produzione di tutta la squadra, qualcosa di cui può essere fiero chiunque lavori nella fabbrica Ralt o alla Honda e naturalmente che lavora nel team. Sono particolarmente felice per Ron, perché ha realizzato la migliore vettura di F. 2 che sia mai esistita, meglio anche della March 782 con la quale corse Bruno Giacomelli. Il 1984 ha concluso l'era della F. 2 e credo che l'ultimo sigillo sia il giusto riconoscimento al genio creativo di Tauranac. Una parte non piccola di merito va anche ascritta a Alan Howell e ai miei meccanici Ian Dyer e Steve Toogood».

QUEST'ANNO Thackwell ha coronato il suo sogno. Ha vinto il titolo europeo in maniera

inequivocabile, dimostrando una netta superiorità su tutti gli altri. Ha conquistato sette successi, arrivando una volta in nona posizione, perché, mentre era al comando con 17" sugli altri, una foratura lo fece rientrare ai box. Quando parla dei risultati ottenuti nel 1984 pare che tutto sia trascorso nella più assoluta normalità. Ma i suoi grandi occhi blu, quelli che fanno impazzire le ragazze, s'illuminano quando sente parlare della sua vittoria a Pau: «È l'unico circuito della F. 2 nel quale bisogna sapere realmente quello che si fa, metro dopo metro, secondo dopo secondo. Con le moderne vetture da corsa è diventato troppo facile correre a Pau rispetto agli anni passati, ma la guida a Pau o al vecchio Nürburgring offre molte più sensazioni che in tutti gli altri circuiti messi assieme». Parlando dei circuiti simili a Pau, Thackwell fa una considerazione: «Se avessi gareggiato 30 o 40 fa, può darsi che avrei avuto modo di mettere in risalto le mie qualità in modo migliore rispetto ad oggi. Le cose che mi piacciono tremendamente di questo sport sono il rischio e l'incertezza, come ti dava il vecchio Nürburgring. Ed oggi tra piste troppo sicure e vetture che sembrano viaggiare su binari manca indubbiamente quel quid che solo le corse dei tempi passati riuscivano a darti». Subito dopo la gara di Pau, Mike è tornato in Inghilterra pilotando lui stesso l'aereo per poi trasferirsi a Montreal, per il suo ritorno in F. 1 nel team Ram, un'altra occasione che secondo alcuni critici avrebbe fatto meglio a perdere. «Sono un pilota e se credo che il mio atteggiamento sia giusto non c'è alcun commento negativo che mi possa smuovere dalla decisione. Ho il dovere d'impegnarmi fino in fondo e così ho fatto in quella gara. L'invito di recarmi a Montreal per me ha avuto il significato di un diversivo dalla mia abituale professione di pilota di F. 2. Ovviamente la Ram non era la monoposto più veloce in pista ma John Mac Donald e Mick Ralph, assieme a tutto il team hanno fatto il possibile per permettermi di ben figurare. Avevano messo tutte le loro capacità, la loro volontà nel preparare la monoposto e mi è piaciuto lavorare con questa gente. Dopo quattro anni d'assenza da quel mondo ho trovato la F. 1 completamente cambiata. Anche il mio atteggiamento verso il circus era cambiato. Credo comunque che esistano ancora certe incongruenze nella F. 1 attuale. Ad esempio è assurdo che si debbano spendere tanti

soldi cosiccome si debbano utilizzare treni di gomme da qualifica. Pensi che in F. 2 per le prove ho sempre utilizzato i pneumatici con la mescola da gara, per di più un solo treno. Ho sempre considerato un'assurdità questa delle gomme da qualifica».

L'importanza dei momenti difficili

MA COSA farà ora il neo campione europeo di F. 2? Il team Ram l'ha apprezzato parecchio per come ha condotto la vettura al Gp del Canada. Ma Thackwell è il tipo che non si sbilancia e resta coi piedi per terra: «Non credo di essere una super star o un campione del mondo. Semplicemente mi piace correre e voglio impegnarmi il più possibile in questo. La mia ambizione è quella di andare avanti. Ma non c'è fretta. È inutile arrabattarsi nella ricerca immediata di una guida in un grande team. No questo è sbagliato. L'importante, come nella vita, è fare le cose con il massimo della professionalità, nel migliore modo possibile. Il resto viene da solo. La ragione vera della mia ammirazione per Ron Tauranac e Gilles Villeneuve è che entrambi hanno saputo tirare fuori il loro massimo nei momenti difficili. È stata una grande lezione di vita per me». Lontano dai circuiti Mike Thackwell occupa il proprio tempo con un hobby alquanto costoso. È infatti un esperto pilota d'aeroplani e negli ultimi due anni ha portato i componenti del team Ralt da un circuito all'altro: «Volare mi serve — fa Thackwell — per rilassarmi e se non avessi corso in auto sono sicuro che avrei trovato posto in qualche compagnia aerea». Alla Ralt dicono che il volare ha maturato Mike e che la ferrea volontà di vincere le corse deriva dal fatto che Thackwell fosse oberato dai debiti all'epoca dell'acquisto di un Twin Comanche: «Se continua così — dicevano — dobbiamo trovargli un Concorde da comprare prima della fine dell'anno, perché, pagato il Comanche, non si sentirà più incentivato». Così disse il manager Alan Howell prima delle ultime corse stagionali. Ma Mike ha continuato a vincere, con stile, intelligenza e abilità. In giro hanno detto che Thackwell ha trionfato grazie all'uso della migliore vettura del lotto. Può anche essere vero, ma state sicuri, che grazie alle sue qualità il signor Mike Thackwell emergerà ben presto diventando uno dei migliori piloti del mondo. Con stile, maturità e intelligenza.

Ian Phillips



AUTOCARRI/Verso un campionato di Formula Uno

Un giorno da camion

Gli inglesi vorrebbero organizzare corse di velocità pura, mentre olandesi e francesi sono più favorevoli ad un torneo dove regolarità e accelerazione abbiano un ruolo fondamentale. Tra i piloti emerge il nostro Duilio Ghislotti recente vincitore a Donington

I PRIMI a scoprire le corse con i camion in Europa sono stati gli olandesi: da alcuni anni organizzano infatti un «Truck Festival» durante il mese di agosto sul circuito di Zandvoort. Il successo della manifestazione non ha tardato a richiamare l'attenzione degli stranieri e soprattutto dei francesi: l'«Automobile Club de l'Ouest», con la sua notevole esperienza nel settore delle gare automobilistiche (organizza la 24 Ore di Le Mans), è stato pronto a capire quanto grandi fossero le possibilità di «montare» uno show basato soltanto sui veicoli industriali. È nata così la 24 Ore Camion, che si tiene ogni due anni nel mese di ottobre. Il suo successo fu subito enorme: centomila spettatori hanno assistito all'edizione '83. L'idea è stata presto ripresa da un altro organizzatore francese, Gilles Barissat, editore delle due più importanti riviste europee di autotrasporto, «France Rou-

tiers» e «La revue du Camion». Nell'arco di breve tempo ha indetto il primo «G.P. Camion», tenutosi sul circuito di Le Castellet, nel mese di maggio. In poche settimane si è messa in moto una macchina organizzativa, in tutta Europa, che ha avuto immediati effetti: la pubblicazione inglese «Truck» ha annunciato la disputa di una gara sul circuito di Donington (1° Multipart Truck Grand Prix), imitata in Olanda dal mensile «Truckstar», cui è stato affidato il rilancio «Truck Festival» di Zandvoort, e in Svezia dalla rivista «Trailer» con il suo «Trucking Festival».

PER IL 1985 i programmi sono ancora più ambiziosi: già si parla con insistenza della possibilità che vengano organizzate competizioni anche in Belgio, Germania e Italia (circuito di Monza). Si sta discutendo in Olanda per creare un campionato europeo della categoria, con

una classifica a punti uguale a quella in vigore nella Formula Uno. L'idea si scontra però con notevoli problemi di natura regolamentare. Gli organizzatori francesi e olandesi sono favorevoli a corse in cui la componente «velocità» non sia la principale. A fianco, infatti, della gara vera e propria su circuito saranno disputate prove di abilità di guida (slalom fra i birilli, accelerazione su una certa distanza, sostituzione di una ruota nel tempo più breve, ecc.). Gli inglesi puntano invece alla formula della velocità pura, con corse di qualificazione e finali varie (assoluta e relativa alle diverse categorie di veicoli in rapporto alla potenza del motore).

LE DIFFERENZE sono anche altre. I francesi e gli inglesi sono favorevoli alla partecipazione alle «truck races» di piloti dell'automobilismo agonistico e di altre «star» del mondo dello spettacolo. Olandesi e svedesi

propongono invece la presenza soltanto di camionisti di professione. A Le Mans e a Zandvoort sono state indette corse con semirimorchi, che offrono un motivo di spettacolo in più, sebbene venga così rallentata la velocità di inserimento nelle curve dei veicoli industriali. Concorrenti e organizzatori si pongono poi da tempo un quesito: è meglio correre con camion di serie o con camion «speciali»? Italiani, francesi e inglesi sono quasi tutti d'accordo sulla necessità di mantenere inalterati gli automezzi. Gli olandesi invece — lo hanno imparato dagli americani — propendono per la seconda alternativa. Giungono così sui campi di gara con una struttura organizzativa in grado di modificare i veicoli in funzione delle caratteristiche del percorso. I loro camion sono infatti dei «prototi-

Renzo Ratti

segue a pagina 58



Duilio Ghislotti (nella foto durante la vittoriosa gara a Donington) è fra i più forti piloti in Europa. Suoi maggiori antagonisti, il francese Gaillard, gli inglesi Bacon e Walker e gli altri italiani Bettinelli e Recaldini



Un giorno da camion

segue da pagina 55

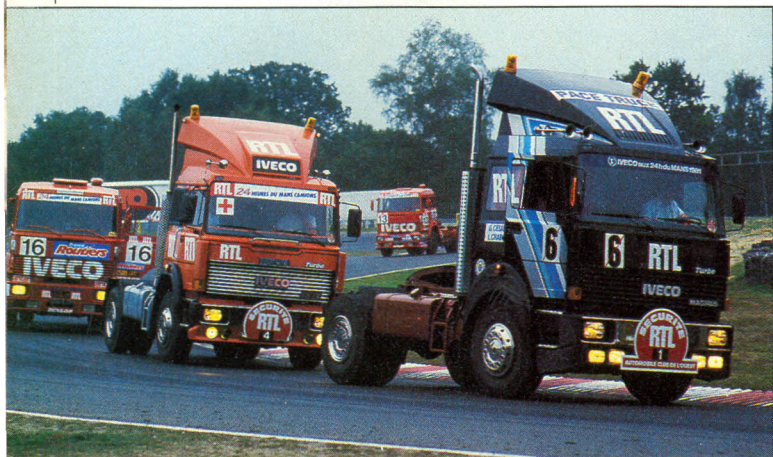
pi», del tutto diversi da quelli normalmente impiegati sulle strade per effettuare i trasporti.

AL «G.P. CAMION» di Le Castellet era per esempio presente un potente Chevrolet con motore a benzina, protagonista assoluto della gara di velocità. A Zandvoort il numero degli «special trucks» è addirittura stato preponderante in confronto a quello dei «normal trucks»; la dimostrazione più evidente della specificità di tali veicoli è venuta da un Ford subito so-

ad arte, allo scopo di confondere le idee. I verificatori hanno però scoperto il «trucco», facendo correre il veicolo fuori classifica. I due costruttori, che hanno finora ottenuto i migliori risultati nel settore delle gare, sono la svedese Volvo e la britannica Leyland. Nel primo caso la partecipazione non è mai stata ufficiale, mentre per la Casa britannica la presenza sui campi di corsa è legata a un'operazione di rilancio in grande stile della sua immagine nel settore dei mezzi da trasporto. La Casa tedesca M.A.N. ha preferito negli ultimi tempi ridurre l'impegno agonistico, perché soddisfatta dei successi ottenuti (1. alla 24 Ore di Le Mans '83 e al G.P. Camion '84). Re-



Sopra i «mostri» effettuano una specie di giro di ricognizione con un battistrada del tutto speciale. Contento lui... A sinistra un momento della gara di Donington: sfilano nella curva tre Iveco. A destra, l'amico camionista ha tentato una curva a velocità troppo elevata: il risultato è stato fin troppo severo, fortunatamente i danni si sono limitati al camion



prannominato «camion volante»: adottava un grande spoiler posteriore, del tutto simile a quello delle vetture di «formula».

ALLA GARA di Donington il regolamento stabiliva invece l'impossibilità di modificare componenti meccaniche degli automezzi iscritti in rapporto a quanto omologato dalle Case costruttrici. Qualcuno tuttavia ha cercato di trovare scappatoie che permettessero di migliorare le prestazioni. Hanno sorpreso non poco alcuni camion della categoria con potenza fino a 300 Cv, che riuscivano tranquillamente a tenere il passo di veicoli delle serie superiori. Gli olandesi non si sono poi voluti smentire una volta di più: hanno iscritto uno Scania «140» a cabina arretrata, che in realtà non era un trattore (cioè un veicolo atto ad agganciare semirimorchi), come richiesto dal regolamento, ma un autocarro (cioè allestibile con una carrozzeria per il trasporto delle merci). Sul suo telaio era stata montata una ralla

nault e Iveco sono, invece, incerte sull'atteggiamento da prendere: cercano di seguire il fenomeno delle gare da lontano, anche se già circolano voci di una loro presenza ufficiale alle manifestazioni del prossimo anno. La Scania starebbe approntando una squadra che parteciperebbe soltanto ad alcune competizioni (Olanda, Francia e Svezia), mentre la Mercedes-Benz è l'unica che si dichiara del tutto contraria a iniziare l'attività agonistica.

LA SITUAZIONE è molto più chiara a livello di piloti: soltanto tre o quattro hanno dimostrato innegabili doti di campioni. Fra questi l'italiano Duilio Ghislotti, che ha ormai maturato un'esperienza notevole in questo settore. Ha infatti partecipato a quasi tutte le gare finora disputate in Europa, vincendo spesso le prove di velocità o di accelerazione, dove emergono le qualità del conducente. Il successo più recente lo ha ottenuto a Donington, corsa in

cui ha letteralmente dominato, sempre in testa in tutte le varie «manches». Il francese Gaillard e gli inglesi Bacon e Walker si sono dimostrati protagonisti di primo piano delle «truck races», sebbene con alterne vicende e con una minore regolarità di risultati di quanto abbia dimostrato Ghislotti. La scuola italiana sta rivelando altri personaggi di spicco delle gare dei camion: sono Pietro Bettinelli (3. assoluto a Donington) e Alfonso Recaldini, fra i più veloci in senso assoluto sul circuito inglese in cui si è disputato il Multipart Truck Grand Prix. Sulla base dei risultati ottenuti nella corsa britannica, è stata lanciata l'idea di creare una squadra tutta italiana che dovrebbe partecipare all'intera stagione di gare '85. Anche gli stranieri non perdono però tempo: in Francia alcuni concessionari Renault hanno deciso di creare un team, mentre in Olanda si sta cercando di rafforzare la squadra già esistente. In Gran Bretagna il «Team 45» Leyland,

cui aderiscono i trasportatori proprietari di veicoli del tipo «Road train», assicurerà la sua presenza alle gare europee. Tutto quest'insieme di iniziative fa correre il rischio che si giunga a una troppo elevata professionalizzazione delle gare riservate ai camion. Il successo di pubblico riscosso da tali manifestazioni (centomila spettatori a Donington) dipende dalla spettacolarità delle corse ma soprattutto dalla varietà dei risultati. Le «truck races» devono restare inserite in più grandi feste del camion, quali quelle organizzate in occasione della «24 Ore di Le Mans» e del «G.P. Camion» (parate dei veicoli meglio decorati, presenza di «stuntmen», mostre di automezzi, ecc.) che richiamano il grande pubblico per la coreografia che assicurano. Soltanto così i Gran Premi riservati ai veicoli industriali manterranno inalterato il significato per cui sono stati creati in Europa, quello di rendere sempre più popolare l'immagine del camion. □

GSi. La nuova Kadett da 203 Km/h.



**L'auto nella sua forma migliore.
Nuova Kadett GSi.**



Solo una cosa può darti più emozioni della nuova Kadett GSi: volare. Motore 1800 cc ad iniezione elettronica, 115 CV, 203 Km/h, da 0 a 100 in 9 secondi, il più basso coefficiente di resistenza all'aria nella categoria: CX 0,30.

Kadett GSi. Solo volare è meglio.

Solo un mezzo può vantare un cruscotto più sofisticato della nuova Kadett GSi: per spiarlo, devi volare. Strumentazione a cristalli liquidi, check control, computer di bordo, dispositivo "cut-off" per la

riduzione dei consumi nel traffico cittadino, cambio sportivo a 5 marce.

E per atterrare sempre sul morbido, la Kadett GSi ti offre di serie pneumatici allargati 175/70 HR 13, ammortizzatori a gas, sedili sportivi avvolgenti, insonorizzazione speciale. Kadett GSi. Solo volare è meglio.

OPEL 
IDEE IN MOVIMENTO.

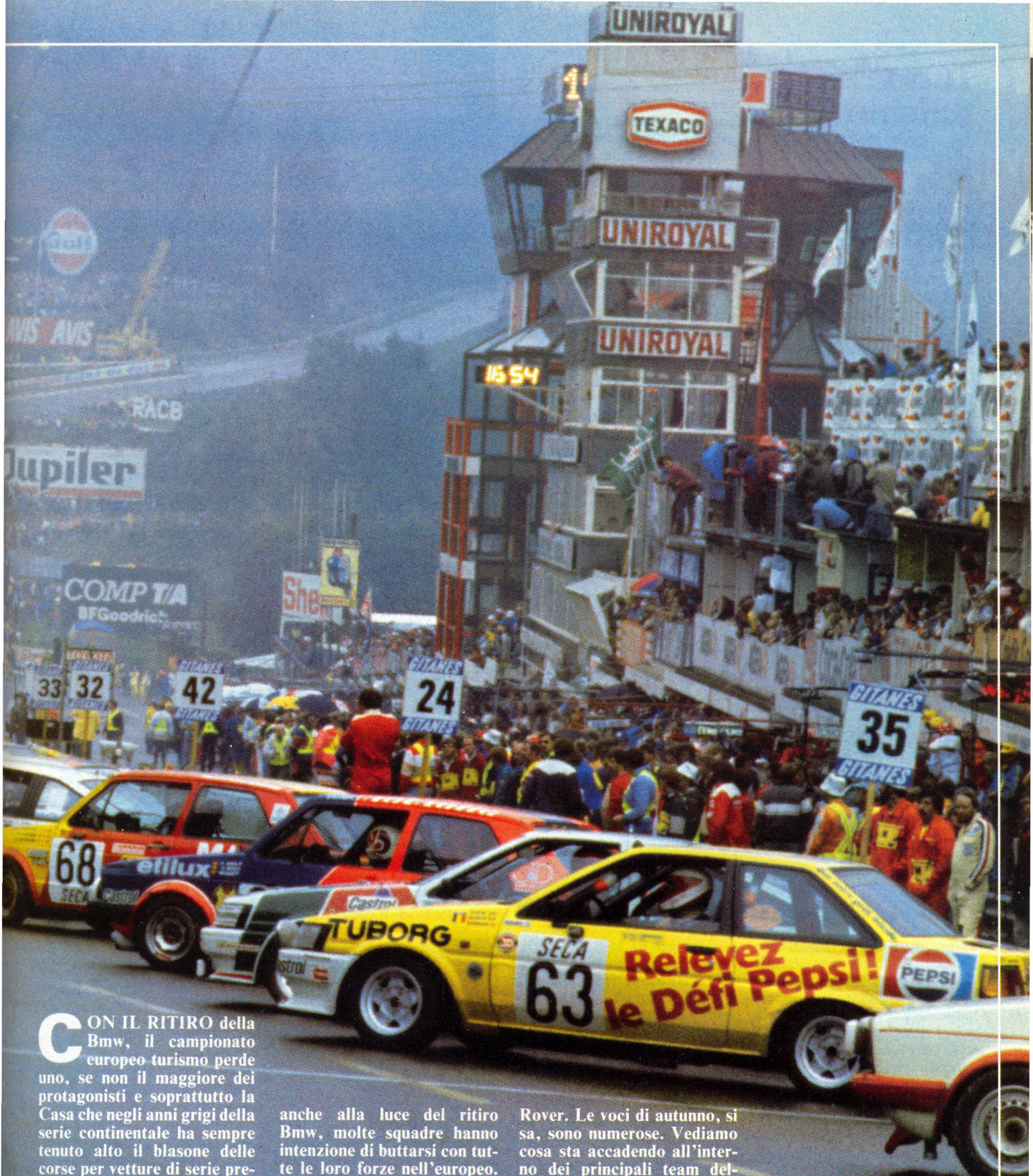


Il campionato europeo gr. A promette un 1985 memorabile

Tuttoturismo

Il ritiro della Bmw sarà bilanciato dagli ambiziosi programmi di alcune Case come Jaguar, Volvo e Rover che si annunciano presenti in forze. Datsun e Toyota il pericolo giapponese. E l'Alfa Romeo? Si parla della Giulietta Turbo in proiezione 1986

di Thomas M. Imhof



CON IL RITIRO della Bmw, il campionato europeo turismo perde uno, se non il maggiore dei protagonisti e soprattutto la Casa che negli anni grigi della serie continentale ha sempre tenuto alto il blasone delle corse per vetture di serie preparate. Quale sarà il peso di questa assenza nelle corse del prossimo anno? Difficile rispondere al quesito; ancora i programmi per il 1985 non sono stati varati, molti piloti stanno trovando sistemazione

anche alla luce del ritiro Bmw, molte squadre hanno intenzione di buttarsi con tutte le loro forze nell'europeo. È il caso della Volvo che dopo un anno di apprendistato, culminato nella clamorosa vittoria di Zolder, ha deciso di partecipare con un impegno ancora maggiore. Come del resto faranno sia Jaguar che

Rover. Le voci di autunno, si sa, sono numerose. Vediamo cosa sta accadendo all'interno dei principali team dell'europeo gr. A.

JAGUAR. La squadra diretta da Tom Walkinshaw ha raccolto nelle ultime due edi-

Lo schieramento di partenza della 24 Ore di Spa, la «classica» dell'Euroturismo (CondorCamera)

segue

Tutto turismo

segue

zioni quanto voleva. Nel 1983, gara dopo gara, ha compiuto una stagione d'esperienza, vincendo quanto bastava per recitare il ruolo di favorita nel 1984. Così è stato: Tom Walkinshaw ha vinto il titolo continentale. Per l'anno prossimo i piani sono ambiziosi. In Jaguar si cercano piloti, possibilmente giovani, da inserire nell'assetto della squadra già esistente perché la Casa inglese, tramite il Twr, si schiererà al via del campionato mondiale ednurance con due vetture sulle quali dovrebbero salire Heyer, Walkinshaw e forse Martin Brundle. Nell'euroturismo dovrebbero restare sia Heyer che Walkinshaw, oltre a

modifiche verranno apportate al retrotreno, che quest'anno ha causato notevoli inconvenienti, con l'introduzione di un nuovo gruppo differenziale. Per l'anno prossimo si monteranno cerchi da 16" adatti ad ospitare le gomme Dunlop Denloc.

VOLVO - Si attendono grandi cose dalle velocissime turbo della Casa svedese. Sebbene i responsabili non lo ammettano ufficialmente, pressoché certo che sarà Eggenberger a preparare le vetture. In dicembre il preparatore svizzero si trasferirà i nuovi locali, situati accanto all'importatore svizzero della Volvo. I team dovrebbero essere due, quello già citato di Eggenberger e un altro svedese, dove Ulf Granberg sarà il pilota di punta. Eggenberger, invece, dovrebbe portarsi Gianfranco Brancatelli che quest'anno ha



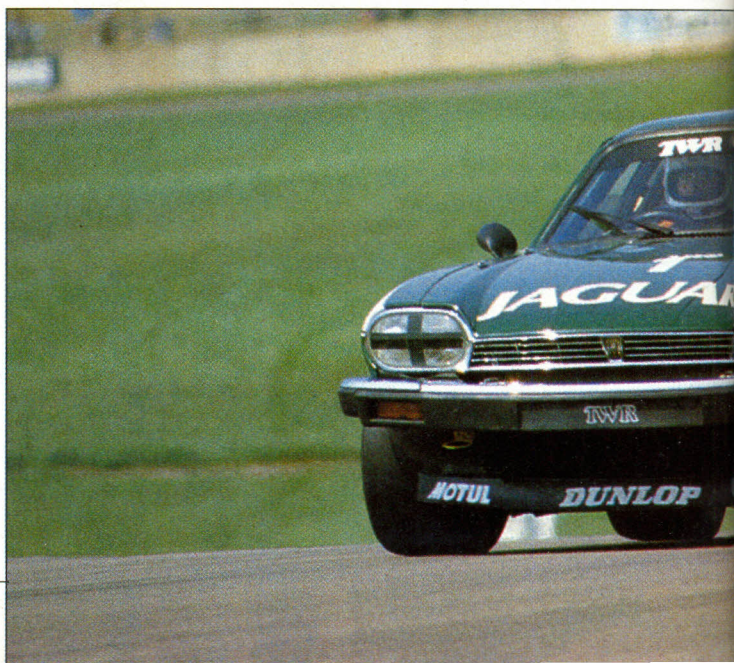
ALFA ROMEO - È molto incerto il futuro dei preparatori che nel 1984 hanno contribuito alla vittoria delle Gtv 6 nell'europeo marche. Imberti è interessato alla Volvo, mentre il belga Luigi Cimarosti è in predicato di curare vetture di altre marche, come leggerete più avanti. Prima di prendere ogni decisione, i due stanno premendo sull'Alfa affinché venga omologata una testata a quattro valvole per cilindro, che porterebbe la Gtv 6 ad essere competitiva anche per la vittoria assoluta nelle gare del 1985. È comunque molto difficile che ad Arese possano accettare un piano del genere. Frattanto spunta all'orizzonte la possibilità di un'Alfa Romeo Giulietta turbo di 1800 cc per le corse del 1986. Il peso contenu-



Percy. Ai tre potrebbero affiancarsi il francese Jean Louis Schlessler oppure Roberto Ravaglia per disputare il campionato tedesco produzione.

ROVER - Potrebbe costituire la sorpresa stagionale. La squadra intende schierarsi nel campionato con vetture totalmente nuove preparate dal Twr di Tom Walkinshaw. I piloti verranno decisi dal direttore sportivo dell'Austin Rover John Davenport e forse verrà fatta una scelta nazionalista, con soli conduttori inglesi. Il tedesco Armin Hahne e il belga Marc Duez, che hanno guidato la Vitesse nel 1984, sono quindi incerti in seno al team. Tecnicamente grosse

guidato per lui la Bmw Csi in coppia con Kelleners. A fianco del romano ci potrebbe essere lo svedese Thomas Lindström. Probabilmente le Volvo si schiereranno con i modelli 740 turbo ad intercooler. Al fronte della Casa svedese stanno avvicinandosi anche molti nomi italiani, sia preparatori che piloti. Cipolli, che al Mugello ha corso con la Volvo di Stureson, vorrebbe farne preparare una con l'appoggio diretto della filiale italiana, dato che questo pilota è concessionario Volvo. Altri potenziali interessati sono Finotto, Facetti, il rallista Tognana, i fratelli Micangeli, Anna Cambiaghi, Lella Lombardi e il preparatore Imberti.





In alto le Bmw 635 del team Wurth in azione a Monza. Alcune vetture tedesche correranno privatamente nel 1985 (FotoAlquati). A sinistra la Volvo rivelazione di quest'anno (Attualfoto). Al centro le Alfetta Gtv6 che non dovrebbero subire modifiche l'anno prossimo (Attualfoto). A destra la Rover Vitesse accreditata dei favori del pronostico (FotoSutton). In basso la poderosa Jaguar XJ-S che ha dato a Walkinshaw il titolo piloti (FotoSutton)



to (960 kg) e la potenza elevata (320 cv) permetterebbe ai preparatori di partecipare alla prossima stagione con le solite Gtv in attesa di questa vettura che, se realizzata, sarebbe un'autentica bomba e potrebbe dare all'Alfa Romeo l'opportunità di lottare anche per le vittorie assolute.

DATSUN - La 300 ZX sembra essere la vettura ideale per il preparatore belga Luigi, il quale ha optato per questo modello che in versione gr. A potrebbe fornire circa 450 cv, grazie al suo favorevole «biglietto di presentazione» in versione commerciale, ovvero 3000 cc, motore a 6 cilindri, turbocompressore e 228 cv. L'unico problema viene dall'abitacolo della vettura, che per dimensioni ricorda più una gruppo B che una turismo.

FORD - Ancora nulla è trapelato circa un eventuale impiego della Sierra a motore 2300 turbocompresso. Con molta probabilità la vettura correrà solo nel campionato tedesco produzione, affidata alle cure del preparatore Ringhausen. Interessato alle quattro cilindri inglese è anche il cecoslovacco Enge, uno dei piloti Bmw di queste ultime stagioni.

BMW - Fuori dalla mischia le vetture ufficiali, i coupé 635 Csi continueranno a correre nell'europeo, seppur con poche prospettive di vittoria. Alcune squadre private si affideranno ancora alla resistenza e all'affidabilità del motore sei cilindri della Motorsport, nelle sue diverse preparazioni. Tra le squadre intenzionate a continuare a correre con le Csi vi è quella belga finanziata dalla Bastos,



TOYOTA - Sulla carta è sfavorita rispetto alla Datsun, eppure è più appoggiata dalla Casa madre. Dopo la vittoria di Wim Percy nella corsa turismo anteprima del Gp d'Inghilterra di F. 1 e il 5. posto alla 24 ore di Spa, è possibile che la Celica Supra 2.8 ad iniezione possa partecipare a tutte le corse continentali nel 1985. A prepararle sarebbe il team inglese Hughes of Beaconfield. La Toyota, comunque, non ha sulla carta grosse possibilità di vittoria. Il suo motore a due valvole è infatti al massimo dello sviluppo e più di tanto non può fornire sia in potenza massima sia in regime di coppia. Parte quindi sfavorita contro le potenti Volvo e Jaguar.

che parteciperà alla 24 ore di Spa più un'altra corsa da stabilire. Dall'Inghilterra giungeranno in Europa due Bmw curate dal grande rivale di Tom Walkinshaw Frank Sytner, il rivenditore Bmw di Nottingham. Negli ultimi due anni tra il responsabile del Twr e quello della Casa tedesca è accaduto di tutto. Sytner è l'uomo che ha voluto mettere fuori legge nelle corse «saloon» inglesi le Rover preparate dal Twr. Così le due parti s'incontreranno nell'europeo. Siamo convinti che Sytner l'abbia fatto apposta per mettere i bastoni tra le ruote al suo odiato compatriota.

Thomas M. Imhof
(ha collaborato Gaetano Dima)

SPRINTEST / Al volante di

STELLA

La vettura più interessante della stagione '84 nel campionato europeo turismo raccontata da uno che ci ha corso

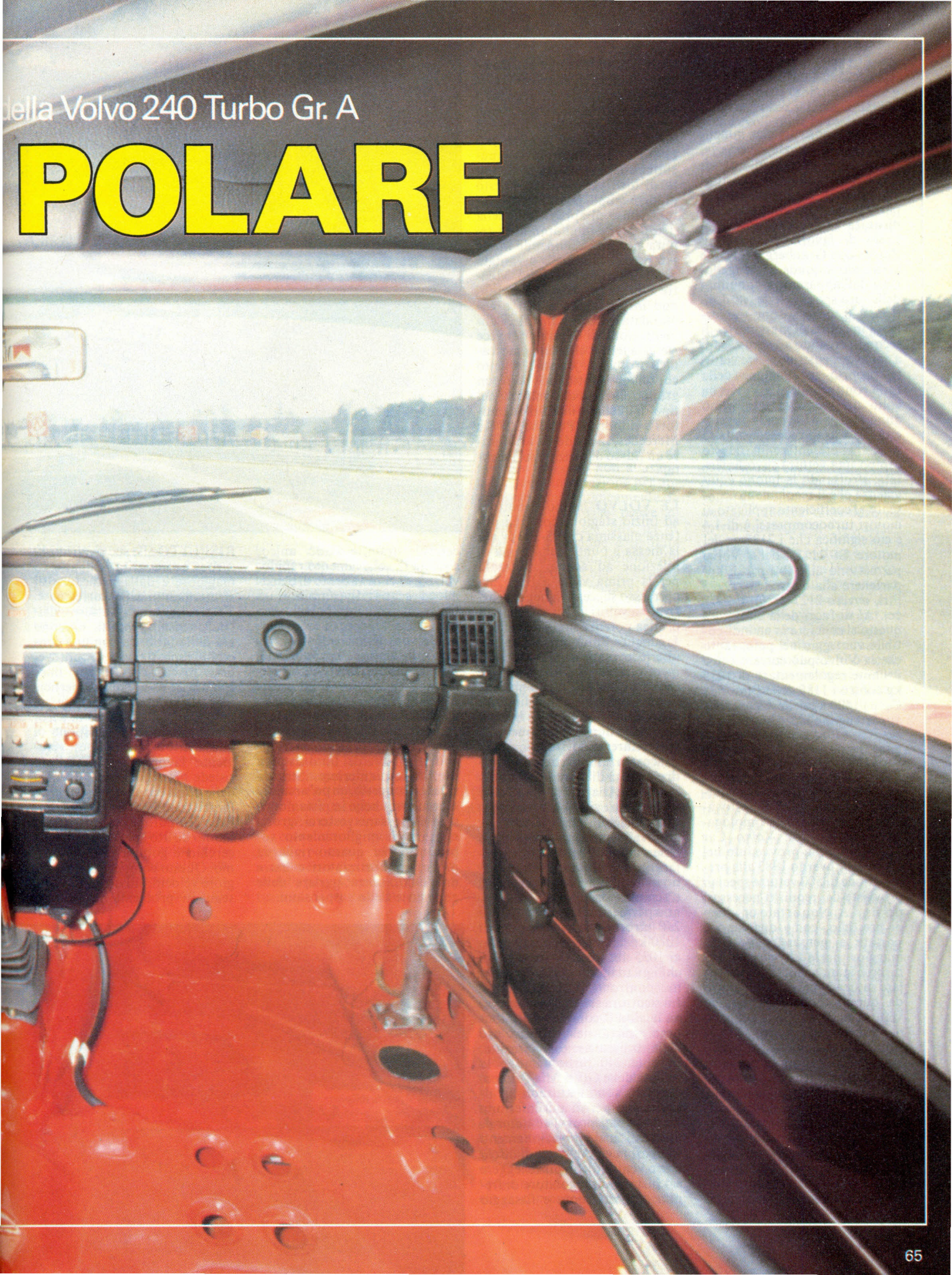
GÖTEBORG — A vederle così, berlinone di famiglia, dall'aspetto innocuo, è difficile immaginarle sulla scia di filanti Jaguar o potentissime Bmw coupé. Eppure in pista accade anche questo. Il turbo, chiave che apre alle grandi velocità, ha operato, come dire, il miracolo, tant'è che la Casa svedese è stata incontestabilmente la grande sorpresa del campionato europeo turismo 1984. Fino dalla gara di apertura, a Monza, sotto una pioggia impietosa la gente osservava stupita la Volvo di

Pierre Dieudonné

segue

della Volvo 240 Turbo Gr. A

POLARE



Stella Polare

segue

Thomas Lindstrom che, noncurante delle blasonate avversarie, filava docile in testa alla corsa. La settimana dopo, a Vallelunga, la scena si ripeteva. Nella parte finale del campionato addirittura la Volvo recitava il ruolo di favorita vincendo a Zolder con Granberg e Kvist, e arrivando seconda al Mugello. Così dall'apparente tranquillità delle loro spoglie, le mastodontiche 240 turbo si sono trasformate in colossali mangiatrici di secondi, creando seri grattacapi a chi aveva costruito altre vetture proprio in funzione della serie continentale. La Volvo ha colto nel segno al suo primo anno «vero» nelle corse di velocità. La Casa Svedese è stata la prima a presentare in questo campo una vettura sovralimentata, sfruttando la buona equivalenza che il regolamento consente. Il coefficiente applicato ai motori turbocompressi è di 1,4 e ciò significa che i 2127 cc del motore Bt 21 Et della Volvo permettono alla vettura di appartenere alla classe tra 2,5 e 3 litri, ovvero 2127 cc, (1,4=2978 cc). Al di fuori della cilindrata questo si concretava in un indiscutibile vantaggio nel peso, tanto che la Volvo può correre entro il limite regolamentare di 1035 kg contro i 1185 delle Bmw 635 Csi e i 1400 kg delle Jaguar, che appartengono ad altre categorie.

PARTENDO da queste basi la Volvo si trovava in posizione invidiabile rispetto alla concorrenza, perché tutto il resto avrebbe guardato le omologazioni speciali. La Volvo Car Corporation ha provveduto nel corso dell'inverno 1983 alla preparazione di 500 vetture speciali provviste dei requisiti necessari per il gr. A. Non è stato un gioco di prestigio, come qualcuno è portata a pensare, poiché la maggior parte di queste 240 turbo è stata venduta per circolare su strada negli Usa. Proprio da questo modello è nata la vettura da corsa con la quale ho partecipato all'europeo. Tra le principali modifiche a livello motoristico si nota la presenza di uno scambiatore di calore per raffreddare l'aria di emissione dopo la compressione, dell'adozione di un turbocompressore Garrett leggermente modificato e un dispositivo d'acqua per l'ammissione. Quest'ultimo è costituito da un apparato elettronico la cui logica risponde ad

una programmazione particolare in funzione di numerosi parametri. In pratica gli ingegneri della Volvo hanno seguito con attenzione i problemi derivanti dal controllo del rendimento termico favorendo la combustione che si svolge sotto l'effetto di forti pressioni. In questo modo è quindi possibile arretrare il punto di apparizione della detonazione migliorando la tenuta meccanica rendendo infine più povera la miscela a vantaggio di un minor consumo. Mentre l'iniezione ad acqua è dunque intermittente a fasi e comandata elettronicamente, l'alimentazione di benzina è invece rimasta fedele al sistema meccanico Bosch K jetronic a getto continuo, adottando però un gruppo di controllo miscela del tipo di quello utilizzato dai motori 8 cilindri di Porsche 928 S e Mercedes, in modo da assicurare un flusso di benzina sufficiente.

LE VOLVO hanno debuttato ad inizio stagione con una potenza massima di 295-300 cv ma la messa a punto del sistema di iniezione ad acqua, utilizzato per la prima volta a Brno, ha permesso successivamente di arrivare a valori vicini a 325 cv. In pratica potenze simili a quelle di Jaguar e Bmw forse con un ulteriore margine di miglioramento in più. È però al volante che le Volvo 240 turbo gr. A si fanno conoscere meglio. La coppia motrice è molto buona, tanto che in accelerazione queste vetture sono superiori alla concorrenza così come in fatto di elasticità di marcia e di utilizzazione. Alla guida le Volvo mettono in evidenza le loro qualità principali, che spesso sfuggono alla maggior parte degli osservatori. Il vero fatto stupefacente è che queste vetture sono incredibilmente maneggevoli e semplici da pilotare. Il gr. A non permette alleggerimenti e le 240 turbo accusano un peso di 1070 kg-1100 kg, di più rispetto ai 1035 autorizzati. Sono cento chili guadagnati già in partenza nei confronti dei concorrenti. La struttura stessa della macchina facilita il compito del pilota negli scarti, nel corretto uso delle traiettorie e in frenata, dove le 240 turbo temono la rivalità delle Gtv 6 Alfa Romeo, che però sono vetture di un'altra classe, per di più inferiore. Le 240 sono provviste naturalmente di tutti i perfezionamenti correnti in gr. A: 4 grandi dischi freno ventilati con pinze leggere e 4 pistoncini, regolatore di frenata, mozzo ruota e fissaggio



centrale tramite dado unico, sistema di sollevamento rapido, valvole di rifornimento di benzina ed acqua. Il cambio è un Getrag a cinque rapporti invece di quello a 4 marce di costruzione Volvo originariamente montato sulle vetture di produzione. Le sospensioni sono molto rudimentali nei confronti ad esempio di quelle delle Jaguar e delle 635 Csi Bmw. Sono stati rinforzati soltanto il braccio guida del ponte posteriore rigido e i triangoli in lamiera del finto sistema McPherson anteriore. Stranamente il concetto, un po' arcaico, si comporta bene in pista nonostante possano esserci grossi margini di miglioramento soprattutto per quanto riguarda molle, ammortizzatori e barre antirollio, senza parlare delle geometrie delle sospensioni.

RISPETTO alle sue rivali la 240 turbo è sfavorita dall'altezza maggiore e dalla mancanza di sfruttamento delle carreggiate. Tutte le altre vetture dell'euroturismo, infatti, nascono già dalla fabbrica con una concezione sportiva. La vettura svedese invece con le sue linee spigolose e la sua superficie frontale non è certamente un modello ideale in fatto di aerodinamica, anche se dispone di una distribuzione dei pesi veramente favorevole. L'handicap risiede nel regolamento tecnico delle corse europee. Visto che la larghezza è limitata in funzione della cilindrata, le 240 turbo hanno diritto solo a 10 pollici di cerchio e gomme come massimo. Questo comporta una maggiore velocità sul dritto ma conseguenti problemi nelle curve,





dove per forza di cose vi è una superficie di aderenza minore rispetto ad altre concorrenti. Inoltre questo fattore che possiamo considerare negativo costringe i tecnici e i preparatori ad effettuare delle scelte di pneumatici prudenti, onde evitare l'eccessivo riscaldamento della gomma. Ma addentriamoci all'interno della vettura, iniziando dall'abitacolo di una delle macchine del «Delcourt racing» preparate da Guy Trigaux e dai suoi uomini con cura certosina.

LA GABBIA di protezione ha richiesto parecchio tempo per l'installazione. Questo roll-bar estende i suoi molteplici tentacoli di alluminio fino alle campane del McPherson anteriore. L'installazione è molto uti-

le per due ragioni: la prima risiede nella migliore rigidità telaistica che si ottiene, la seconda invece è specifica del roll-bar, che è di una solidità incredibile. Ne sa qualcosa il pilota ufficiale Robert Kvist, che a Brno dopo una serie di capottamenti è uscito dalla vettura sano e salvo proprio grazie alla protezione a gabbia dell'abitacolo. L'allestimento interno sfoggia gli accessori tipici delle corse, come contagiri, indicatore di temperatura e della pressione olio e acqua, interruttore dei circuiti elettrici, estintore, sedile avvolgente integrale, cinture di sicurezza ed ogni altro accessorio corsaiolo. Si nota soprattutto l'importanza attribuita al manometro che informa il pilota della pressione di sovralimentazione. Si tratta effettivamente

di una informazione essenziale per chi guida, perché tramite questo strumento è più agevole comprendere le prestazioni e la buona tenuta della meccanica. Il ruolo del contagiri è invece meno cruciale rispetto ad altre vetture, grazie alla coppia estesa e perché quest'ultima diminuisce prima del raggiungimento di un regime pericoloso per il propulsore. Benché sia stata installata nei primi esemplari una manopola di regolazione della valvola di scarico del turbocompressore, questa è diventata ormai inutile. Con il sistema di iniezione ad acqua, infatti, gestito elettronicamente, la pressione di sovralimentazione viene controllata tramite un microcalcolatore; per modificare la pressione bisogna agire non già sulla manopola quanto sulla programmazione, cambiando un «chip» nell'unità di controllo. Contrariamente a quello che si crede le Volvo non abusano della sovralimentazione per aumentare momentaneamente la potenza durante le prove di qualificazione. Da una parte, infatti, la pressione è limitata dal rischio di detonazione. Poi al di sopra di 1,5 bar, si osserva nettamente un fenomeno di saturazione, legato alla capacità del turbocompressore.

IL NEMICO della Volvo è il silenzio. Non stiamo scherzando. Contrariamente alle altre vetture di gr. A le 240 turbo emettono un rumore smorzato. Vedendole in corsa sembrano essere prive di quel fascino che hanno Jaguar, Bmw, Alfa Romeo, pluricilindriche di una riconosciuta «nobiltà». Ma il pilota non ha veramente alcun motivo di lagnarsi di questa «civiltà» che se non altro lo rende forse più fresco al termine di corse lunghe come quelle dell'euroturismo. Il motore turbo rende la guida differente, ma non quanto si possa pensare. Ci si abitua facilmente allo sfruttamento di un propulsore del genere. Ciò che sorprende al primo colpo è la forza della coppia motrice che si manifesta già a partire dai 4000 giri. Nulla di più eccitante, invece, si manifesta al di sopra dei 6000 giri. Con una coppia quasi costante in un campo che supera largamente la caduta di regime, passando da un rapporto all'altro, il pilota ha spesso la scelta nell'affrontare una curva. Spiegandoci meglio, possiamo scalare in 2. marcia piuttosto che in 3., o usare quest'ultima al posto della 4., senza che il tempo sul giro venga modificato di molto. Presto si comprende che è meglio

mantenere un rapporto superiore. Sviluppato dal reparto Motorsport della fabbrica svedese il motore Volvo si trova in fase di piena evoluzione e la stessa cosa si può dire del suo comportamento. Ad inizio stagione il propulsore aveva una risposta brutale, improvvisa. Ora questa sua tendenza è stata mitigata a favore di una maggiore regolarità di erogazione della potenza. Le sue prestazioni erano meno costanti e spesso si palesavano difetti dovuti al surriscaldamento e al fragile livello delle guarnizioni delle testate, delle quali sono state provate diverse soluzioni e versioni. Il turbocompressore cedeva con facilità e i tecnici erano angustiati dal dovere esaminare quale tipo di benzina era stato usato. L'introduzione del sistema d'iniezione ad acqua ha permesso di tenere sotto controllo la maggior parte di queste difficoltà e a giudicare dalla fiducia che i dirigenti della Motorsport stanno dando alla vettura possiamo stare certi che abbiano ancora tante idee da sperimentare.

GUIDANDO il motore ad iniezione ad acqua si ha la sensazione di trovarsi di fronte a un propulsore più docile ma allo stesso tempo più vigoroso ed effettivamente l'impressione è suffragata dalle prestazioni, tanto che la guida è molto vicina a quella di una qualsiasi vettura di gr. A alimentata da un normale apparato atmosferico. A questo punto c'è da domandarsi se questo sistema potrà in futuro essere installato anche sulle vetture di serie della Volvo. A priori ciò è poco probabile ma la questione merita di essere trattata ampiamente per la sua influenza favorevole in merito ai problemi di consumi. Nel clan Volvo non vogliono sbilanciarsi sui risultati ottenuti dall'esperimento, né sulle prospettive, né sulla qualità dell'acqua che viene introdotta nei tubi d'ammissione, immediatamente a monte della valvola e in prossimità degli iniettori di benzina. Precisiamo solo che il serbatoio supplementare installato al posto del passeggero nella vettura da corsa può contenere al massimo una trentina di litri d'acqua. Ancora più importante è lo sviluppo dell'apparato elettronico che comanda questo sistema di iniezione ad acqua. La messa a punto di questa unità centrale di gestione elettronica, capace di risolvere tutti i parametri di funzionamento potrà in seguito permettere molte altre

segue



Sopra, la Volvo 240 turbo è stata la grande rivelazione dell'europeo turismo gr. A vincendo la gara di Zolder ed arrivando in seconda posizione al Mugello. Nel corso del 1984 le vetture svedesi hanno dimostrato progressivi miglioramenti e ora sono da considerare le favorite del prossimo campionato (FotoAlquati) Sotto, Pierre Dieudonné, uno dei piloti Volvo

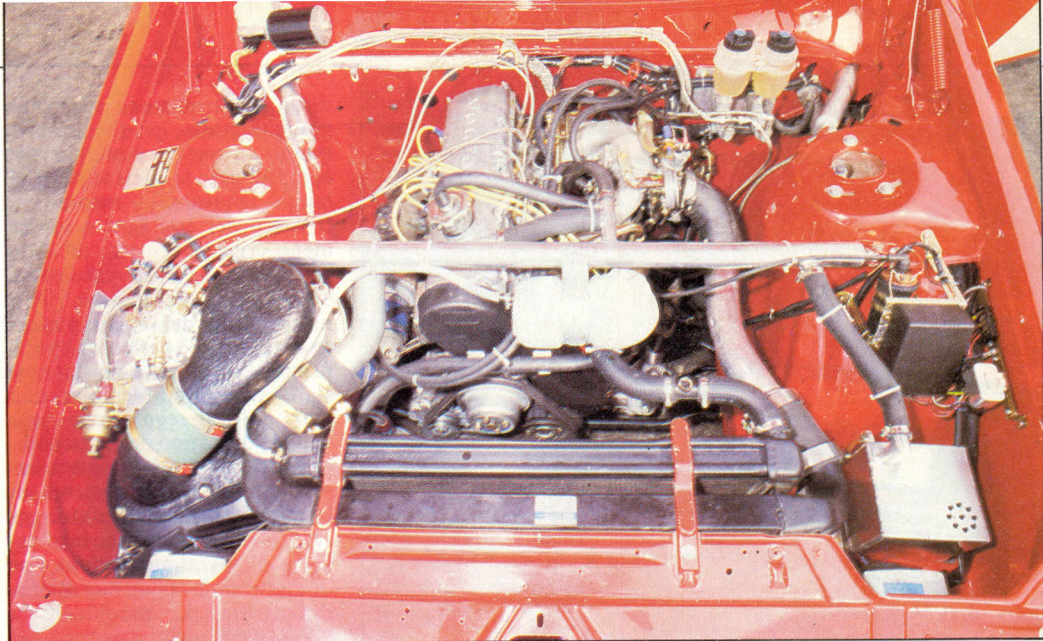
Stella Polare

segue

applicazioni. È evidente che lo sviluppo di una tale intelligenza artificiale sotto il cofano delle macchine traccia la via del futuro sia per la produzione di serie che per le competizioni. Tutti i costruttori ne sono coscienti e la Volvo conta di proseguire in gr. A proprio per mettere alla prova queste soluzioni originali.

CHE QUESTA sia la strada interessante e giusta lo hanno compreso anche gli altri costruttori dell'euroturismo. Ma il tempo stringe sia per la Volvo che per gli altri. Fino ad oggi la Casa svedese si è accontentata di sviluppare una tecnologia che ha messo a disposizione di alcune squadre selezionate, prive però di quei mezzi necessari per competere con i team ufficiali Jaguar e Bmw. È impossibile sperare di raggiungere il massimo livello nell'europeo con squadre private perché i rivali sfruttano la serie continentale per sfidarsi fra loro anche in termini di vendite. Non possono fallire. Ora che il potenziale tecnico delle Volvo in gr. A non lascia spazio a dubbi di sorta, la qualità dei risultati sportivi dipenderà in futuro dall'impegno che la Casa madre metterà direttamente nelle corse. Fino ad ora tutto si è svolto nella più perfetta regolarità. Nel 1983 le Volvo entrarono timidamente nell'europeo, partecipando, con scarsa fortuna, ad alcune gare. La più assidua tra le vetture di allora fu quella di Thomas Lindstrom. Nessuno sapeva all'epoca che quella piccola squadra che pareva annegare in mezzo al grande spiegamento di team ufficiali contava sul lavoro di tecnici direttamente inviati dalla Casa madre. Poi nelle ultime corse dell'europeo 1983 le prestazioni della vettura migliorarono di colpo e a Lindstrom si affiancò una vecchia volpe, il pilota svedese di monoposto Anders Oloffson, ovvero il conduttore che sfiorò alla fine degli anni settanta il titolo continentale di F. 3. Era un indizio che qualcosa stava muovendosi. Ora ci troviamo più o meno nella stessa identica situazione. La Volvo sta uscendo allo scoperto proprio mentre la Bmw si ritira dalle corse. Forse la Casa svedese sarà la sostituta ideale come forza trainante di un campionato ormai molto più competitivo e tecnico di quello che si crede.

Pierre Dieudonné



Tanta potenza sotto il cofano

MOTORE: anteriore; disposizione: longitudinale, inclinato di 20° verso destra, tipo: Volvo B21 ET, 4 tempi, 4 cilindri in linea sovralimentato con turbocompressore; raffreddamento: ad acqua, radiatore anteriore, senza ventilatore.

MATERIALI: basamento: in ghisa; testate: in lega di alluminio; pistoni: Mahle, fucinati in alluminio; bielle: di serie in acciaio; albero a gomiti: di serie in acciaio fucinato; numero cuscinetti dell'albero a gomiti: 5; distribuzione: 1 Act in testa (trainato da cinghia dentata) a 2 valvole in linea per cilindro; alimentazione: iniezione indiretta meccanica continua Bosch K-Jetronic, 1 turbocompressore Garrett Airesearch T3 con scambiatore di calore; sistema elettronico di iniezione d'acqua nei condotti di ammissione. apertura dei gas tramite farfalla unica; accensione: Volvo, elettronica integrale: 1 candela per cilindro; scarico: collettore originale in ghisa, turbocompressore con «waste-gate», condotto unico in acciaio con uscita laterale destra sotto la portiera; lubrificazione: a carter umido con radiatore anteriore.

DATI IN CIFRE: cilindrata reale: 2.141 cc; cilindrata equivalente (x 1,4 per sovralimentazione): 2.998 cc; alesaggio x corsa: 92,3 x 80 mm²; cilindrata unitaria 535,28 cc; diametro massimo delle valvole: ammissione 44mm/scarico 35 mm; altezza delle valvole: 9,94 mm (tolleranza 0,3 mm); peso minimo dell'albero a gomiti: 16,4 lg; pressione di sovralimentazione: 1,45 bar; potenza massima: 325 CV a 6.000 giri; coppia massima: 42,8 mkg (420 Nm) da 4.000 a 6.000 giri; potenza specifica reale: 152 CV/l; velocità lineare media dei pistoni al regime di potenza massima: 16 m/sec.

TRASMISSIONE: posteriore; cambio manuale Getrag a 5 rapporti sincronizzati + retromarcia; frizione: Borg & Beck monodisco a secco. Disco in metallo sinterizzato; comando meccanico; differenziale: a slittamente limita-

to Dana-Spicer; rapporti usati per il test (circuito di Zolder):

velocità corrispondente a 6.500 giri
— 1. marcia: 2,328 a 1 (89 kmh);
— 2. marcia: 1,675 a 1 (123 kmh);
— 3. marcia: 1,353 a 1 (153 kmh);
— 4. marcia: 1,145 a 1 (180 kmh);
— 5. marcia: 1,000 a 1 (206 kmh);
— retromarcia: 2,651 a 1
rapporto al ponte: 3,73 a 1 (41 x 11).

TELAIO: carrozzeria autoportante in acciaio, berlina a tre volumi a 2 porte e 4-5 posti; sospensioni: anteriore: a ruote indipendenti del tipo falso McPherson con triangolo inferiore in lamiera in acciaio, montante elastico a molla elicoidale in acciaio e ammortizzatore telescopico Bilstein a pressione a gas, stabilizzatore antirollio; posteriore: assale rigido a ponte non sospeso, guidato da 4 bracci longitudinali e barra Panhard, molle elicoidali in acciaio e ammortizzatori telescopici Bilstein a pressione a gas, antirollio; sterzo: a cremagliera, senza servo, 4,3 giri di volante da un arresto all'altro; freni: 4 dischi ventilati sistemati nelle ruote con pinze AP-Lockheed in alluminio a doppio circuito senza servo. Distribuzione anteriore-posteriore regolabile dal pilota. Diametro dei dischi anteriori: 315 mm; posteriori: 305 mm; spessore anteriore: 28 mm; posteriore: 25,4 mm; guarnizione delle pastiglie: Ferodo DS11.

DIMENSIONI: passo: 2.650 mm; carreggiata anteriore: 1.430 mm, posteriore: 1.360 mm; lunghezza fuori tutto: 4.787 mm; larghezza: 1.710 mm;

CAPACITÀ: benzina: 120 litri; olio motore: 6 litri (con radiatore); liquido di raffreddamento: circa 10 litri; serbatoio d'acqua di iniezione: 38 litri; cerchi: BBS in lega leggera smontabili in tre parti, fissaggio tramite dado centrale unico; dimensioni: 8,5x16"; pneumatici: Pirelli P7 Corsa (3 qualità di gomme slick) dimensioni 245/45 VR 16; peso in ordine di marcia: 1.070 a 1.100 kg (minimo regolamentare: 1.035 kg).

EQUIPAGGIAMENTO E ACCESSORI: guida a destra; strumenti principali: contagiri elettronico VDO, barometro Wika di pressione di sovralimentazione e dell'olio motore, termometro del liquido di raffreddamento, d'olio motore e d'olio di ponte; interruttori di accensione, delle pompe di alimentazione, del circolatore d'olio di ponte; comandi originali per luci, tergicristallo, lavacrystallo, e indicatore di direzione; volante Momo nero; un sedile avvolgente in poliestere rivestito di tessuto, poggiatesta integrato; cinture di sicurezza Luke a 4 punti, a chiusura di aviazione; gabbia rollbar di protezione Rubi in tubi di alluminio bullonati e saldati; estintori regolamentari, bombola OMP fissata al pavimento; sistema di comunicazione Autophon; sistema di sollevamento rapido con 4 martinetti pneumatici Ap; serbatoio di benzina di sicurezza sotto il cofano; serbatoio d'acqua di iniezione al posto del sedile per il passeggero; sistema di riempimento rapido per valvole Premier posteriore per benzina e sul fianco destro per l'acqua; 1 batteria umida nel cofano; radiatore dell'acqua, dell'olio motore e scambiatore di calore in alluminio dietro la calandra anteriore; 1 radiatore dell'olio di ponte sotto la coda.

PRESTAZIONI: accelerazione: 0 - 60 kmh: 3,4 sec; 0 - 80: 4,3 sec; 0 - 100 kmh: 6,0 sec; 0 - 120 kmh: 7,7 sec; 0 - 140 kmh: 9,8 sec; 0 - 160 kmh: 12,5 sec; 0 - 180 kmh: 16,4 sec; 0 - 200 kmh: 23,5 sec; 400 m con partenza da fermo: 14,2 sec; 1 km con partenza da fermo: 25,6 sec; velocità massima: oltre 250 kmh.

PREPARATORE DELLA MACCHINA PROVATA: Gtm Engineering (Guy Trigaux) - rue Vanderkinderen 201 - 1180 Bruxelles/Belgio - tel. 3473435 - telex: 269886 Tomaso B

SPONSOR: Volvo Dealers Belgium, Castrol, Pirelli, Sun, Bilstein, Champion



Quartero rischia l'appiedamento nella prossima stagione

Cadetto infelice

Il dominatore della F.Panda non potrà più correre nella categoria. Sta cercando uno sponsor per passare a formule superiori. Quest'anno il suo team era composto dalla moglie e dai suoi tre figli. La storia di un pilota che corre per divertimento da dieci anni

di Paolo Ciccarone

QUEST'ANNO Adriano Quartero ha vinto tutto quello che si era proposto ad inizio stagione, il trofeo Cadetti Agip e il campionato italiano di F. Panda. Ma non è un pilota felice. A 39 anni suonati il piemontese, è in procinto di dare l'addio a quelle corse che dal 1973 lo hanno impegnato settimanalmente. E non sa a che Santo votarsi per trovare altri sbocchi: «Si non potrò correre nel "Cadetti" nella prossima stagione — dice ora Quartero — ed è un fatto che mi rattrista. Io abito a Casale, un luogo dove si è lontano dai giri delle sponsorizzazioni. Avrei preferito restare in questo ambiente dove ho vissuto per undici anni, divertendomi o togliendomi le giuste soddisfazioni. Ora sono costretto a passare ad altre categorie e sinceramente non so se



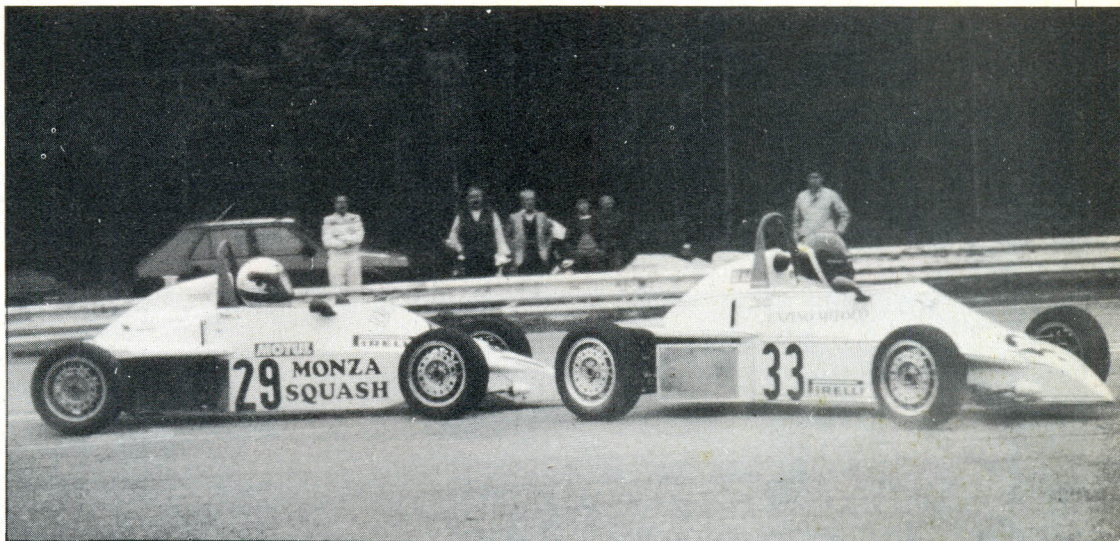
riuscirò nell'impresa. E poi anche ammesso e non concesso che possa trovare un contatto con uno sponsor cosa gli vado a dire? Che a 39 anni sono una giovane speranza?».

— Pensa che il «Cadetti Agip» del 1984 sia stato un buon torneo?

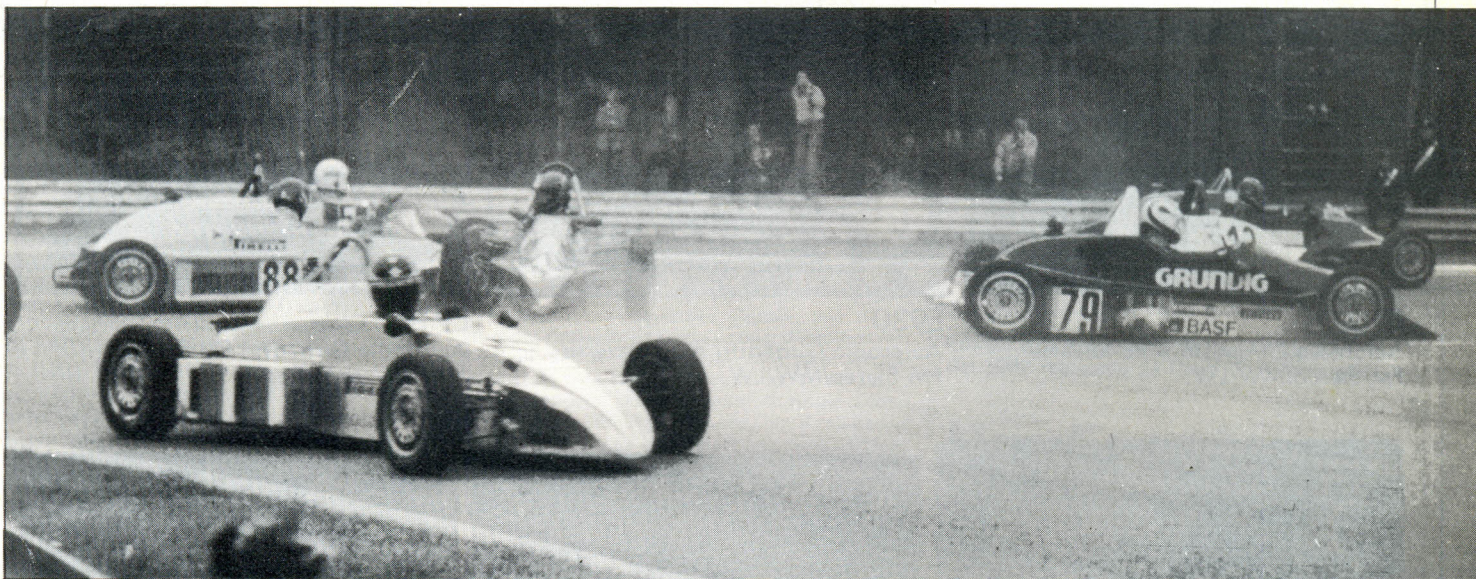
«Sì, senz'altro. Il campionato è buono, ci vorrebbero solo delle piccole correzioni per renderlo interessante al massimo. La prima riguarda l'eccessivo agonismo che spesso porta a situazioni pericolose, come nell'ultima gara monzese quando io e Ottini abbiamo richiesto l'osso del collo a cento metri dal traguardo finale. Il secondo punto sul quale intervenire è quello dei propulsori. Francamente sono troppo cari come manutenzione e gestione. Con questo non voglio

Una passione che dura da undici anni

È NATO a Casale Monferrato il 17-12-1945. Ha iniziato a correre nel trofeo Cadetti Agip nel 1973 su una monoposto Repetto, passando successivamente ad una Santandrea che spesso ha portato alla vittoria. Dalla seconda metà della stagione 1983 partecipa al trofeo di F.Panda, con una monoposto Dama, costruita artigianalmente da Davide Martinotti. Dopo un inizio in sordina, Quartero è esploso in questa stagione vincendo il Trofeo nazionale Csai e il Cadetti Agip e succedendo nell'albo d'oro a Luca Melgrati.



A sinistra, impegnati in parabolica Maestri (n.13), il vincitore del trofeo Quartero e Ottini. Sopra, il paroliere Minellono (33) davanti ad Avanzini. Sotto, uno degli aspetti di queste gare è rappresentato dai mucchi in variante. Vediamo in posizione «innaturale» Valori (n. 79), Radaelli (n. 88), Cazzaniga (n. 34) mentre Notarnicola (n. 11) prende la via di fuga. L'agonismo dei piloti è spesso eccessivo (FotoCiccarone)



lamentarmi della mia situazione personale. In Garavello ho trovato un ottimo preparatore che ha curato dei propulsori davvero potenti».

— Quali soluzioni ha da proporre in merito a questo problema?

«Di non rovinare la F. Panda. È una serie di gare che ha dalla sua degli spunti interessanti e il fatto stesso che abbia vinto con un piccolo team dietro alle spalle contro squadre certamente più organizzate, significa che esistono possibilità di battersi ad armi pari. Con l'appoggio diretto da parte della Csai le cose potrebbero andare decisamente meglio».

— Ha vinto due campionati. Ritieni di avere la possibilità di trovare qualche sponsorizzazione di buon livello?

«No, perché oggi è il giovane che

va di moda. Se mi forniscono un mezzo competitivo non ho paura di nessuno, quest'anno credo di averlo dimostrato. Ma vorrei sottolineare che corro per divertimento».

— Il suo team, come ha già accennato, è stato molto efficiente quest'anno. Quale è stata la composizione?

«Davide Martinotti ha realizzato la monoposto Dama con la quale ho corso. I motori sono stati

preparati e messi a punto da Garavello e Pisano. Poi mi hanno costantemente seguito in pista mia moglie, i miei tre figli e mio fratello. Tutto in famiglia, quindi».

— Dicono che lei abbia vinto in virtù di una tattica basata sul controllo degli avversari. È vero?

«Non del tutto. In categorie come questa conta arrivare alla fine

ed ho sempre cercato di lasciare agli altri la prima mossa, impostando le corse sulla regolarità. Passare i primi giri diventa più agevole rimontare, ci sono meno piloti in pista. Inoltre avevo solo questa monoposto. O correvo stando attento a non rovinarla oppure dovevo smettere la mia carriera. Fortunatamente la vettura si è rotta all'ultima gara».

— Quale è stato il suo rivale più agguerrito?

«Ottini, fino al termine del campionato ma non devo escludere né Aghemio né Sandonà con la Tatuus».

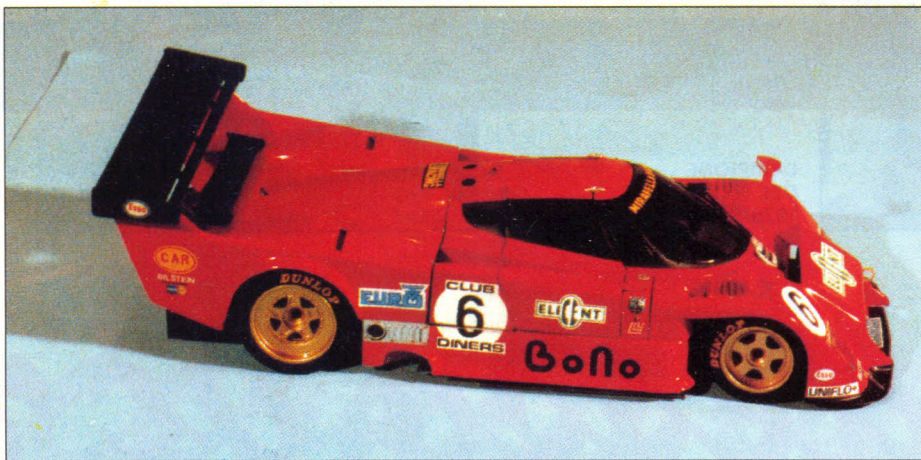
— Si può sapere cosa farà la prossima stagione?

«Non so. L'unica certezza è che voglio correre, non importa con cosa. L'importante è che non sia caro!».

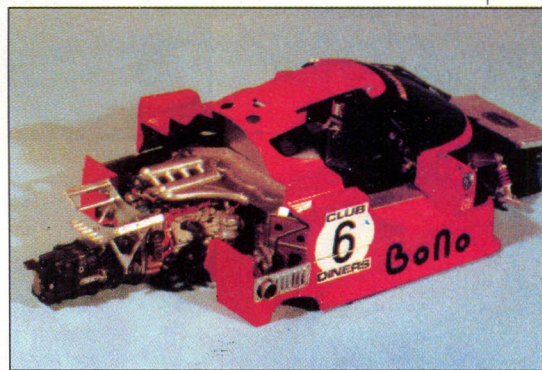
Così il Cadetti Agip 1984

PILOTA	PUNTI
1. Adriano Quartero	40
2. Bruno Ottini	34
3. Alex Aghemio	29
4. Daniele Mercatelli	23
5. Egidio Madonnini	20

PILOTA	PUNTI
6. Romeo Maestri	15
Artico Sandonà	15
8. Rocco Verduci	9
Stefano Modena	9
10. Alberto Formica	8



Sotto e a sinistra due immagini della nuova Lancia LC/2 realizzata da Paolo Devodier in scala 1/12 (FotografieAlfonzetti)



Devodier ha chiesto aiuto a Dallara e Barilla Così una piccola Lancia fa grande un costruttore

DOPO l'Osella F. 1, ecco un'altra magnifica realizzazione, di Paolo Devodier, il modellista «scoperto» da AS e che da elaboratore di modelli in kit è passato alla realizzazione di pezzi unici ed ora, a seguito delle richieste, ha anche deciso di commercializzare le sue realizzazioni così come fanno i suoi colleghi Michele Conti e Carlo Brianza. Sempre in scala 1/12, questa Lancia LC/2 riproduce la versione che partecipò nell'83 alla 1000 Km di Imola con i colori della scuderia Mirabella. È realizzato interamente a mano, con la consulenza dell'ingegner. Dallara e del pilota Paolo Barilla. Le basi di partenza sono stati i disegni originali della vettura e centinaia di fotografie scattate da Devodier a tutti i particolari della vettura; nel modello, infatti non manca assolutamente nulla. Quello delle nostre foto, per la cronaca non è ancora completo, ma Devodier ci ha voluto concedere lo stesso questa «anteprima». La carrozzeria è realizzata in resina e questo

è molto importante: infatti, si chiede il nostro modellista, a che pro costruire in lamierino di rame la carrozzeria del modello quando la vettura vera ce l'ha in resina? In metallo sono invece i cerchi delle ruote, alcuni particolari del telaio e del motore; altri particolari sono in ottone. Interessante la tecnica usata per riprodurre i vetri «fumé»: è plexiglass stampato successivamente verniciato con trasparente «fumé»: può essere utile per riprodurre i vetri atermici di molti nostri modelli. Scritte e decals sono tutte fatte artigianalmente, così come i pneumatici e, del resto, tutto il modello, come già detto. In totale ci sono volute oltre 1000 ore di lavoro, ma il risultato è al di fuori di ogni commento: perfetto; difficile fare di meglio. Le ordinazioni sono già numerose, ma chi volesse tentare di acquistare un modello da Paolo Devodier può scrivergli a Parma, via E. Ravà 26 (CP 43100) o telefonargli allo 0521/53672.

Valerio Alfonzetti



Questa è la Ferrari 365 Spider California del 1967 realizzata da Conti (FotoAlfonzetti)

Una Ferrari in 3000 ore di lavoro

È DA TEMPO che non sentivamo parlare di Michele Conti, uno dei più noti modellisti del mondo intero e riproduttore di Ferrari in esemplari unici, scala 1/10, realizzati in lamierino di rame ribattuto su un «manichino» di legno, con interni in vera pelle (la stessa della vettura vera), ruote a raggi con mozzo centrale, ed ogni minimo particolare riprodotto con la massima perfezione. Il tutto eseguito esclusivamente a mano nel piccolo laboratorio di Corso Casale a Torino. L'ultima «opera» di Conti, che ha richiesto quasi tremila ore di lavoro è la Ferrari 365 Spider California del 1967, eseguita con la solita maestria per «il solito» collezionista di Ferrari «vere» che gli ha commissionato i modellini di tutte le sue vetture, assicurando a Conti lavoro per tutta la vita! Per il resto, la migliore descrizione per questo modello sono le immagini, ed a loro la lasciamo. Le uniche parole che si possono aggiungere sono l'invito ad ammirare la perfetta esecuzione della borsa attrezzi, tenendo conto che ciascun pezzo è lungo in media un centimetro e mezzo e la sbalorditiva precisione nel disegno dei sedili e della capote ripiegata, che conferiscono alla pelle lo stesso identico effetto «di usato» che c'è sulla vettura vera (v.a.)

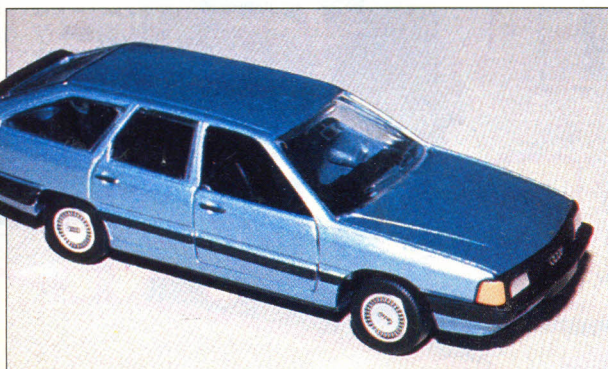
Ultime novità dalla Hi-Fi e dalla ditta tedesca

Conrad batte Avant Quattro

IN DISTRIBUZIONE le ultime novità della Hi-Fi, riproducenti, in scala 1/43, numerose formula Uno della stagione appena conclusa. Come al solito si tratta di ottimi Kit in metallo bianco che

si montano facilmente, seguendo le chiare istruzioni, e molto ben dettagliati. I modelli appena presentati — dei quali torneremo ad occuparci più dettagliatamente, sono: Ferrari C4 M2

(l'ultimissima!), Brabham BT 54, Osella FA 1F, Renault RE50; Alfa Romeo Euroracing 184 T, ATS BMW D7, Lotus Renault 95 T. Sono disponibili presso tutti i negozi specializzati: chi non riuscisse a trovarli potrà scrivere alla stessa Hi-Fi a Loano (SV) Casella Postale 106. Fra i modelli di vetture da turismo segnaliamo una splendida Audi Avant Quattro, in scala 1/43, opera della tedesca Conrad, molto ben riprodotta ed in vendita al prezzo di 14.000 lire.



Vuda - Jolly: guardiamoci dentro

VORREI SAPERNE qualcosa di più sul licenziamento di Adartico Vudafieri da parte del Jolly Club. Stessa sorte era capitata a Cunico lo scorso anno, dopo avere vinto quattro rally ed essere arrivato secondo in campionato. Secondo me Vuda non meritava questa sorte, perché è sicuramente uno dei più forti piloti italiani. Io spero (e credo di non essere il solo) che lui riesca a trovare un posto in una squadra competitiva, in modo da far vedere a chi l'ha licenziato che non era da scartare.

Paolo Clerico - Sandigliano (Vicenza)

PER PRIMA COSA occorre precisare che lo scorso anno Cunico non era del Jolly Club e pertanto i discorsi sono diversi. Poi quest'anno nessuno ha «licenziato» Vudafieri bensì lo stesso Vuda si è «autoliceenziato» chiedendo una cifra che Angiolini, anche per quello che il mercato quest'anno offriva, non aveva nessuna intenzione di spendere (sulla piazza c'era gente come Bettega, Pregliasco e Cerrato a condizioni molto più abbordabili...). Comunque la buona fede di Angiolini si è dimostrata con l'offerta di «recupero» di cui avrà certamente letto nel numero scorso, questo nel caso che la possibilità Porsche non vada a buon fine. Tutto questo va sottolineato perché non si deve sempre ragionare con l'ottica secondo la quale i piloti hanno sempre ragione: da molto tempo i team semiufficiali in Italia stanno veramente facendo tanto per loro, e se oggi a livello internazionale ci sono degli italiani è anche grazie a questo impegno delle scuderie, capaci, per di più, di garantire compensi un tempo sognati anche da gente come Munari...

Più sicurezza per i Minikart

VI INVIAMO una copia della lettera da noi fatta pervenire alla Federazione Italiana Karting per ottenere una modifica del regolamento relativo alle partenze delle gare riservate ai Minikart. Una richiesta analoga era stata avanzata mesi fa, ma non aveva avuto esito. «Siamo un gruppo di genitori, concordi nel richiedere quanto segue. In conseguenza al continuo verificarsi di incidenti durante le competizioni (e non esibizioni) di Minikart, dovuti a nostro avviso alla mancanza dei tempi di qualificazione, in quanto i piloti sono costretti a una rincorsa per la posizione che gli è toccata in sorte, ma non sempre consona alla loro perizia o al loro mezzo, chiediamo che vengano presi provvedimenti in tal senso, soprattutto per rendere più sicura questa categoria che oramai è diventata tale e reale in tutti i sensi. Chiediamo inoltre una codificazione meno blanda per le verifiche post-gara, ora praticamente inesistenti».

Vincenzo Cazzago - Brescia
(Seguono altre 23 firme di genitori dei piloti)

MENTRE rispondiamo a questa lettera il comitato esecutivo della Csaik dovrebbe prendere in esame il problema e giungere a una soluzione che soddisfi le richieste sopra elencate. Come avevamo già risposto nei mesi passati a una precedente lettera sul problema, condividiamo il punto di vista sulle

griglie di partenza in base al tempo di qualificazione e della cosa sembrano essersene resi conto anche alla Fik che ha compreso come questa categoria non può essere considerata alla stregua di un «gioco» fra ragazzini ma abbia visto emergere una maggiore professionalità dei giovani concorrenti. Non sappiamo fino a che punto questo sia un bene, certo è che anche quelle con i Minikart sono vere e proprie gare, con una carica di agonismo notevole, e in fondo questa è una cosa normale nelle competizioni, qualunque sia l'età dei partecipanti. Se questo può essere positivo il lato negativo è rappresentato, come sempre, dal lievitare dei costi e dalle immancabili polemiche sulla regolarità o meno dei mezzi, ma questo oramai è un elemento inscindibile con il mondo delle competizioni automobilistiche, a qualunque livello.

Ultimi appunti su Lauda e Prost

CREDO che in questa stagione Prost sia cambiato molto e si sia rivelato finalmente in campione, forse perché libero dalle pressioni a cui era sottoposto alla Renault, è riuscito a essere sé stesso e, credo, a farsi ben volere da molti. Io sono tra questi e credetemi ora come ora mi sento un verme per

avergli gridato scemo con il coro delle tribune di Monza nel 1983 (ricordate!), sobtano perché era avversario della Ferrari. Vorrei chiedere ai tifosi italiani di non trattarlo più ingiustamente come è successo a Monza quest'anno perché, non dimentichiamolo, è un ragazzo come gli altri che, oltre a fare il suo lavoro, rischia la vita a ogni gran premio.

Laila Orlandi - Fontaneto (Novara)

NON VOGLIO entrare nel merito della polemica su Lauda e Prost, cioè se Lauda ha meritato o meno di vincere il titolo, anche perché sono del parere che «chi vince ha sempre ragione». Vorrei però mettere in evidenza un fattore di cui finora non si è parlato. Si è sempre detto che la F. 1 è importante, poiché con essa vengono collaudate soluzioni tecniche «trasferite» poi sulle vetture di serie. Ma se ciò è vero per le macchine, non potrebbe accadere altrettanto per i piloti, e cioè che i conduttori di F. 1 possono insegnare qualcosa agli automobilisti? Personalmente percorro annualmente migliaia di chilometri, eppure da Lauda ho imparato cose che sarebbe interessante che anche altri automobilisti apprendessero, e precisamente:

1) È inutile sorpassare e tentare di superare un veicolo più veloce, insomma è inutile «concorrere» con chi è più forte, anzi è preferibile «accordarsi».

LA FOTO Il debutto di Michele

SONO UN appassionato di F. 1 e vorrei vedere nella rubrica «La foto» un'immagine di Michele Alboreto al suo debutto in F. 1, oltre ad alcuni dati sulla sua carriera.

Flavio Dini - Borgopace (Pesaro)



DALLA F. 3, alla F. 2 e infine ai gran premi iridati per Michele Alboreto il passo è stato breve. Nell'arco di pochi mesi è passato dalla serie cadetta alla massima formula, soprattutto grazie a due scopritori di talenti come Giancarlo Minardi e Ken Tyrrell che lo hanno lanciato, uno in F. 2 e l'altro in F. 1, nel GP di San Marino del 1981. Al suo esordio in prova Michele è riuscito subito a fare meglio di Eddie Cheever, suo compagno di squadra, ma in gara si è dovuto ritirare per un incidente con Gabbiani. Nel complesso la sua prestazione fu però eccellente e quello che alla vigilia poteva restare un esordio isolato nei GP è divenuto il primo tassello della sua carriera iridata. In quella stagione, pur partecipando a tutti i restanti gran premi, non è mai entrato in zona punti, mentre in F. 2 con la Minardi ha concluso in crescendo il campionato, vincendo fra l'altro la gara di Misano. In precedenza Alboreto, che aveva debuttato in F. Monza nel 1976, aveva conquistato il titolo continentale di F. 3 nel 1980. Nel 1983 ha ottenuto la prima vittoria iridata nel GP di Las Vegas e in quello stesso anno si è classificato fra i primi in varie occasioni, terminando settimo nel mondiale. Dopo avere gareggiato anche nel 1983 con la Tyrrell, vincendo a Detroit, è stato ingaggiato dalla Ferrari con cui ha ottenuto quest'anno 31,5 punti nel mondiale.

Nella foto: Michele Alboreto con la Tyrrell-Ford 010 nel GP di San Marino del 1981.

2) La vita umana è il bene più prezioso, perché sacrificarla azzardando una manovra pericolosa e non attendere una manciata di secondi, guadagnando così in sicurezza? Il sorpasso è meglio farlo in rettilineo che in curva.

3) Bisogna guidare con attenzione, serenità e giudizio il proprio mezzo. Non si possono pretendere da un'utilitaria prestazioni da fuoriserie. Ebbene, soprattutto questo mi ha insegnato Lauda.

Antonio Ferragamo - Avellino

CON QUESTE due lettere, che vanno oltre la polemica su Lauda e Prost, si conclude il dibattito fra i lettori sui due dominatori del mondiale. In questi giorni ci sono giunte numerosissime altre lettere a favore dei rispettivi beniamini, ciascuna con argomenti interessanti ma che riprendevano i temi già trattati esaurientemente in questa rubrica nelle scorse settimane. Fra coloro che hanno commentato favorevolmente la vittoria di Lauda nel mondiale ringraziamo: Roberto Chinchero - Milano, Stella Papa - Settimo Torinese (Torino), Alessandro Maresca - Montecastello (Alessandria), Daniele Fidanza - Varese, Maurizio Fadini - Udine, Marino Gianelli - Pavullo (Modena), Alessandra Cipollone - Roma, Carlo Neri - Bologna. A favore di Prost hanno invece scritto: Nadia Straticò - Pavullo (Modena), Francesco Di Sarcina - Contemplazione (Messina), Massimiliano Menozzi - Brescia, Pasquale Mileti - Roccasecca (Frosinone), Antonio B. - Rivoli (Torino), Aldo Denaro - Avola (Siracusa), Cristiano Ferlazzo - Catania, Giuseppe Cicchiello - Benevento, Dimitrios Papaikononou - Pianura (Napoli).

Per contattare club e tifosi

VORREI che mi aiutasse a diffondere il neo nato Club amici di Patrick Tambay. Conto sul vostro aiuto per potere raccogliere molti soci e assicurare il successo all'iniziativa. Chi è interessato può scrivere a Marta Galtarossa, via Alberto Mario 6, 35100 Padova. Marta Galtarossa - Padova

DESIDEREREI fondare un club dedicato a Niki Lauda e Nelson Piquet e prego tutti i fans dei due piloti di scrivere a Francesco Vannucci, via Villafranca 32, 90141 Palermo.

Francesco Vannucci - Palermo

SONO UNA tifosa di Patrick Tambay e vorrei fondare un club dedicato al campione francese. Invito tutti gli appassionati a contattarmi, scrivendo o telefonando a Monica Ravaioli, via Ferraris 6, 47100 Forlì, tel. 0543/720358.

Monica Ravaioli - Forlì

VORREI che pubblicaste questo appello: tutti i tifosi ferraristi che vogliono corrispondere con un'appassionata della squadra di Maranello possono scrivere a Greta Vittori, via Teatro Vecchio 9, 25087 Salò (Brescia).

Greta Vittori - Salò (Brescia)

VI INVIO questo appello nella speranza che lo pubblicate: una super tifosa di Nelson Piquet cerca amici brasiliani di ogni età. Prometto di rispondere, in italiano o francese, a tutti coloro che scriveranno a Monica Capacci, via A. Vivaldi 14, 52100 Arezzo.

Monica Capacci - Arezzo

IL DITO SULLA PIAGA

Quale futuro per le Sport?

VI INVIAMO una copia della lettera da noi inoltrata al comitato esecutivo della Csaì, relativa alla regolamentazione della categoria Sport, certi che riserverete al problema lo spazio e l'attenzione che merita.

Giunti al termine del Campionato Italiano Sport 1984 è doveroso un ringraziamento e un consuntivo. Un ringraziamento ai piloti che gli hanno dato vita e al comitato esecutivo che, con una coraggiosa apertura, ci ha fatto correre praticamente tutti. Di fatto si è dimostrato che le richieste avanzate da alcuni piloti di Gr. 6 e approvate dalla Csaì si sono ritorte a svantaggio proprio del Gr. 6. Nella 2. Divisione l'introduzione della flangia, che ha purtroppo determinato la sua ghettizzazione, avrebbe dovuto diminuire i costi e pertanto invogliare un maggior numero di piloti a correre nella categoria, ma questo non è avvenuto. Non è avvenuto, secondo noi, a causa di due errori di impostazione: primo, avere creduto che la flangia riducesse i costi, cosa che non è avvenuta in quanto, lavorando i preparatori per ottenere il miglior rendimento dei motori flangiati, hanno finito per ingracciarli e pertanto le revisioni sono state effettuate con la stessa frequenza di prima, se non addirittura maggiore, inoltre la messa a punto di cui sopra e la relativa sperimentazione continuata durante tutta la stagione hanno comportato costi supplementari e non indifferenti. È evidente altresì che la stessa cosa accadrebbe con la centralina per limitare i giri. Secondo, avere creduto che la scarsa partecipazione alle gare Sport fosse dovuta a problemi di costi; ma finché ci sarà gente che ripone lo Sport «in naftalina» per andare a correre al Fuji con un Gr. C il problema evidentemente non sarà quello dei costi. È a questo punto che ci avviciniamo al vivo della questione: il Gr. 6 non è in crisi per problemi di costi, bensì per due ragioni fondamentali: prima, per essere stato relegato al ruolo di Cenerentola e snobbato dalla stampa specializzata probabilmente per motivi di interesse, perché sicuramente i responsabili della stampa hanno trovato maggior fonte di profitto nel curare, per esempio, i vari trofei monarca che portano i soldi delle Case. Seconda ragione, per non essere stato amministrato al meglio e ci riferiamo alla mancanza assoluta di un minimo di continuità regolamentare che permettesse a preparatori, piloti e operatori del settore non diciamo di pianificare lo sviluppo di vetture nuove, ma almeno di decidere tranquillamente per l'acquisto di una vettura senza correre il rischio di doverla buttare appena l'anno successivo perché non più ammessa dal regolamento. Tutto ciò premesso, e considerando che i regolamenti definitivi per l'85 e gli anni successivi non sono ancora stati varati, sarebbe importante che la Csaì, per mezzo degli organi competenti, esaminasse la proposta che presenteremo a formulare. In definitiva chiediamo soltanto di lasciare in vita la categoria degli Sport Prototipi dotati di motore libero; infatti cosa c'è di meglio dello Sport? Soltanto la Formula 3 e la Formula 1. Ma è giunto il momento di formulare la nostra proposta:

1) Confermare l'attuale regolamentazione della 1. divisione Sport Nazionale. Infatti, se l'obiettivo era quello di recuperare vetture valide e permettere al numero maggiore possibile di

piloti di effettuare un campionato di velocità (velocità per modo di dire) in pista con cifre accessibili, l'obiettivo, dicevamo, è sicuramente stato centrato. Ciò premesso sarebbe ingiusto voler considerare la 1. divisione come l'unica rappresentante delle vetture Sport perché chi ha assistito alle gare di quest'anno ha dovuto purtroppo constatare una certa carenza di spettacolo dovuta sia a un livello agonistico non eccezionale, sia alla scarsa spettacolarità di vetture che, con la tara dei 160 cavalli del motore di serie, anche se ben guidate, non hanno niente a che vedere con le Sport dotate dei vari BMW, Ferrari, Brian Hart e Carma.

2) Comprendere nella 2. divisione le vetture aspirate di 2.000 cc con peso minimo di 600 kg senza alcuna limitazione al di fuori della cilindrata e quelle di 1.420 cc turbo (coefficiente 1,4) con l'handicap del peso, imponendo cioè alle vetture turbo un peso minimo di 700 kg. Siamo divenuti a questa soluzione perché convinti che sia l'unica possibile per salvare e addirittura rilanciare il gr. 6. Per quanto riguarda, poi, eventuali considerazioni sui costi, premesso che non è certo dei costi la totale responsabilità della crisi del Gr. 6, e che centraline e strozzature non li riducono mentre invece riescono a peggiorare le vetture rendendole meno veloci e spettacolari, c'è un fatto nuovo da considerare. Prossimamente infatti, in seguito alla cessazione della Formula 2, si troveranno sul mercato motori BMW ed affini a un prezzo sicuramente più basso e questo sarà un valido incentivo a correre con le Sport.

3) Riservare la 3. divisione esclusivamente alle vetture dei gruppi C1 e C2.

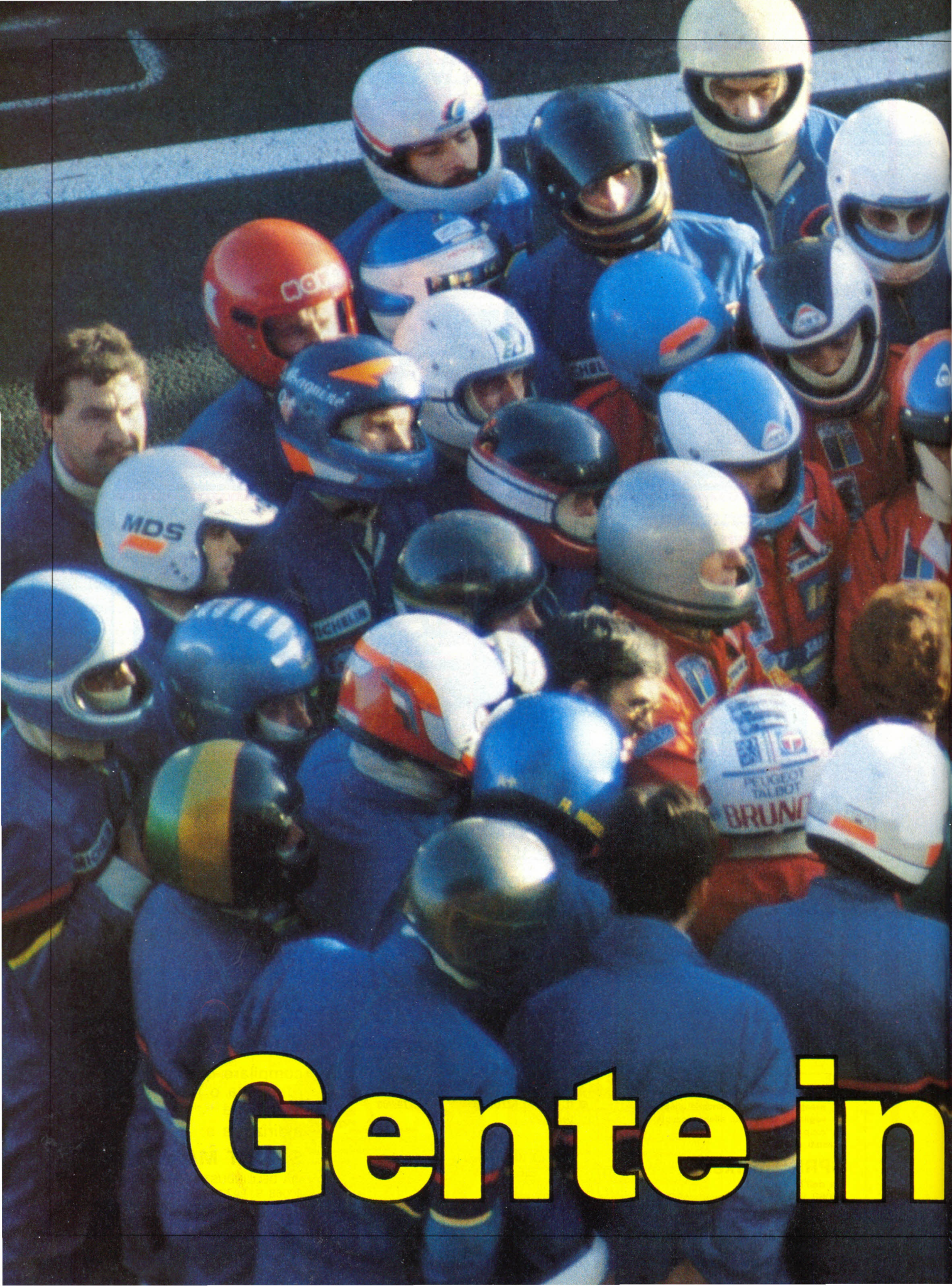
4) Conferire alla presente regolamentazione proposta la massima durata possibile, così da permettere agli interessati di effettuare i necessari investimenti con un minimo di tranquillità.

5) Studiare un calendario ricco di gare, almeno 12, ben distanziate fra loro. Così facendo si formeranno in pratica due sole divisioni, anziché tre. Per finire desideriamo precisare che «Gimax» rappresenta ufficialmente altri piloti e preparatori.

Stefano Sanesi - «Gimax» - Francesco Landi
Montecatini (Pistoia)

SI RIPRESENTA, come oramai accade ogni stagione, a fine o inizio campionato, il problema delle Sport, regine delle piste fino agli anni Settanta e oggi costrette all'esilio nelle manifestazioni minori e dimenticate completamente dal pubblico. A chi ha amato l'automobilismo fin da quando non era ancora un fenomeno di massa dispiace la sorte toccata a questa categoria ma, senza lasciarsi andare a sentimentalismi, bisogna ammettere la realtà dei fatti, senza cercare colpe e colpevoli, semplicemente ammettendo che gli anni Ottanta hanno segnato la definitiva consacrazione delle monoposto e dei trofei monarca. Quali sono le ragioni di questo declino? La risposta è complessa, anche se i motivi sono facilmente individuabili. In primo luogo i costi. È inutile cercare di negarlo, oggi un campionato Sport costa come uno di F. 3, se non di più, ma con un ben differente interesse di pubblico, stampa, televisione e sponsor. Chi corre per salire ai vertici internazionali non pensa nemmeno lontanamente a gareggiare con le Sport, chi invece

continua ad amare le gare con «le ruote coperte» preferisce, se può, passare al mondiale endurance (il riferimento a Barberio - Gellini - Vatielli che hanno corso in Giappone con l'Alba-Ford è evidente), dove i costi sono sì maggiori, ma vanno divisi fra i componenti dell'equipaggio e, inutile dirlo, fra il correre a Magione e al Fuji passa un bel po' di differenza. Inoltre nell'endurance i premi di partenza e di arrivo non sono indifferenti. I piloti gentlemen che invece non possono permettersi queste spese vanno a finire nei trofei monarca, dove le cifre sono più contenute e la promozione operata dalle Case permette di essere veri protagonisti sulle piste, senza poi parlare del divertimento e agonismo tipico di queste gare. Altro motivo della crisi delle Sport è la mancanza di uno sbocco internazionale, quindi senza confronti con piloti e vetture di altri Paesi. (Fin dal 1981 la categoria per la FISA non esiste più). Questi sono i problemi che hanno afflitto le Sport negli ultimi anni e per cercare di risolverli si è cercato di varare nuovi regolamenti, molte volte sulla spinta delle proposte dei piloti, che hanno portato all'instabilità regolamentare lamentata nella lettera. La flangia non ha risolto i problemi e altrettanto accadrebbe col limitatore di giri? La soluzione di far rientrare gli aspirati nella 2. divisione aumentando nel contempo il peso delle vetture turbo, non rischierebbe poi di portare a nuove discussioni (e quindi nuove modifiche regolamentari) una volta dimostrato che non c'è più equilibrio fra i due tipi di vetture a causa del continuo, progresso dei motori turbocompressi. Come si vede è una spirale che rischia di non avere fine, ci sembra però inutile scagliarsi contro la 1. divisione, che non è certamente da disprezzare sotto il profilo agonistico e comunque ha avuto il merito di portare in pista un buon numero di vetture a costi tutto sommato contenuti. E non è certo il caso di muovere accuse contro la stampa, perché è un dato di fatto che i giornali, specializzati e non, seguono gli avvenimenti che interessano al pubblico per la loro spettacolarità, per la fama dei piloti impegnati, eccetera, cosa che proprio non accade con Sport. Inutile poi pensare ai motori di F. 2 se si vuole mantenere un minimo di ragionevolezza per quanto riguarda i costi: può darsi che i BMW 2.000 siano ora deprezzati ma non certo a livello di svendita. Questa l'analisi, dobbiamo ammetterlo, abbastanza critica, della situazione. Bisogna ora vedere come e cosa fare per risolvere dalla crisi le Sport. Inutile dire che è un'impresa difficile, in mancanza di decisioni a livello internazionale e senza una precisa volontà della Csaì (o dei piloti) di studiare iniziative promozionali. Siamo pienamente d'accordo sul fatto che occorra un regolamento stabile e che sia necessario richiamare i piloti delle salite, scegliendo fra l'altro date e concomitanze che non relegano le Sport al ruolo di «riempitivo» delle manifestazioni. Non pensiamo però che il rientro degli aspirati nella 2. divisione con le nuove norme proposte soddisfi molto i piloti di queste vetture. Il sasso comunque è stato lanciato e vedremo gli effetti che produrrà a livello dei concorrenti e della Csaì. Alle future decisioni del comitato esecutivo e al responso delle prossime edizioni del Campionato Italiano Sport la parola.



Gente in



In occasione delle finali della Coppa Peugeot Talbot, dominata dai piloti italiani, i dirigenti del Gruppo hanno confermato per il prossimo anno l'impegno ralistico. Nicolas si occuperà dello sviluppo della Turbo 16 e della promozione sportiva

Testo di
Roberta Gremignani

Foto
Oliver

CLERMONT FERRAND — Che la Peugeot-Talbot abbia scelto come teatro del suo festival di fine stagione Clermont Ferrand è facilmente comprensibile, stante il cementato rapporto di collaborazione che lega il settore competizioni della casa automobilistica con la Michelin che ha appunto la propria sede nella città francese. In più, Clermont offre un circuito, Charade, fra i più impegnativi e guidati d'Europa, soprannominato «piccolo Nürburgring», (vi sono perfino due tornanti), in grado quindi di rendere spettacolare anche la più banale delle gare su pista. Fin qui l'evidenza dei fatti. Poi, vagando per la città alla ricerca di souvenir per gli amici, abbiamo scoperto una simpatica coincidenza: Clermont è gemellato con Regensburg, luogo che ha dato i natali a Walter Röhrl che ancora vi abita. Quasi una sfida iniziale di Jean Todt, scaltrissimo Rommel della Peugeot Talbot Sport, a colui che il prossimo anno, dall'alto della sua fama di ralista più forte del mondo, cercherà di ostacolare le ambizioni mondiali della squadra francese. Todt è stato ospite perfetto ed accattivante, benché enigmatico con chi cercava di strappargli anticipazioni sulla squadra rally iridata ed i programmi mondiali 1985: «Saprete tutto a Montecarlo il 10 dicembre», tagliava corto. Poi, subito, cambiava discorso, andando ad incensare Jean Pierre Nicolas,

segue

Samba



Gente in Samba

segue

presentato ufficialmente a Clermont come responsabile della «Peugeot-Talbot Promotion», ovvero il settore che cura le formule promozionali e le attività dei clienti sportivi. Ed è da questo settore che è nata l'idea di sostituire in Francia il trofeo Samba con un analogo programma basato sull'utilizzo delle Peugeot 505 T a iniezione, vetture che con un kit in vendita a 30.000 franchi francesi (circa 6 milioni di lire) possono essere portate ad una potenza di 200. Un trofeo monomarca piuttosto costoso, ma in Francia l'età

migliorare ulteriormente questa automobile». Così, come Todt ha tenuto a gratificare e lodare Nicolas per il lavoro svolto negli ultimi due anni, il presidente della Peugeot Talbot, Jean Boilot ha a sua volta espresso parole di elogio nei confronti dello stesso Todt: «Grazie a lui — ha detto — e alle sue scelte sono certo di riuscire a spendere meno di quanto non facciamo le altre grandi squadre impegnate nel mondiale rally. Inoltre posso dire che il budget in questione è nettamente inferiore a quello che sarebbe stato se avessimo continuato la presenza in formula 1. Con Ligier c'è stato un ottimo rapporto personale ed io tengo a sottolineare che non discuto l'uomo che continuo a stimare profondamente. Purtroppo il programma di formula 1 si è rivelato troppo costoso in proporzione ai risultati che poteva dare ed ha dato». Prima di accomiarsi dalla stampa internazionale presente, il presidente Boilot ha dichiarato che il programma sportivo Peugeot-Talbot Rally è iniziato e non ha fine, il che significa che è prevista una continuità di sviluppo tecnologico che porterà alla realizzazione di «eredi» della 205 turbo 16 nel tempo, indipendentemente da quelli che potranno essere i risultati. Né più né meno quanto accade da anni alla Lancia ed alla Fiat, senza l'incertezza che ha portato altre case, come Ford o Opel a sospendere più o meno temporaneamente le attività sportive ufficiali.



In alto, Luciano Galluzzo mostra raggiante la Coppa delle Nazioni vinta in virtù del dominio pressoché totale nella finale europea della Coppa Peugeot Talbot disputata a Clermont Ferrand. Al centro, la partenza della corsa sullo stesso circuito che un tempo ospitava il Gp di Francia di F. 1. Sopra, una 205 a fuoco

media di chi partecipa a questo tipo di competizioni è molto più alta rispetto all'Italia e c'è inoltre un considerevole interesse per le gare su pista con grosse vetture di derivazione di serie, ne è un esempio il seguitissimo campionato vetture produzione.

LA FINALE europea delle Coppe Peugeot-Talbot si è quindi trasformata anche in festa d'addio di Nicolas dalla competizione vera e propria, visto che il simpatico «Jumbo» è ormai assorbito da molteplici impegni che fanno di lui il braccio destro dello stratega Todt. «Jean Pierre — ha detto infatti Todt — rimane anche il responsabile della messa a punto della 205 Turbo 16 perché noi, se oggi possiamo disporre di una vettura tanto competitiva, lo dobbiamo anche a lui che ha dato molto all'équipe tecnica e molto ancora darà per

QUESTA CERTEZZA di continuità nell'impegno sportivo è stata accolta con entusiasmo dalla Peugeot-Talbot Italia, rappresentata a Clermont Ferrand da Umberto Chiarappa, dato che la filiale italiana della marca francese, pur continuando l'organizzazione della Coppa Samba in pista (che al primo anno di attività ha suscitato interesse — record per un trofeo monomarca) guarda con molto entusiasmo ai rally, perché grazie alle competizioni svolte negli ultimi anni, seppure con vetture diesel o di piccola cilindrata, ha potuto «ringiovanire» la propria immagine commerciale. Una operazione destinata ad avere ancora maggiore riscontro ora che Peugeot si trova a poter schierare, anche in Italia, una vettura considerata vincente a livello assoluto. Chiarappa è stato il vero mattatore di Clermont perché gli italiani, malgrado gli sforzi della tifoseria loca-

le, sono riusciti a ferire il nazionalismo dei transalpini, andando a vincere in casa loro, su di una pista ostica a chi non ne conosce perfettamente i segreti e con gomme imposte loro all'ultimo minuto, che mal si sposavano agli assetti studiati per pneumatici convenzionali. Dopo un antipasto offertogli da Cantarelli-Cantarelli, vincitore a sorpresa della classifica gruppo N del rally internazionale, già si mormora che i due potrebbero avere a disposizione il prossimo anno una 205 gruppo N Chiarappa si è trasferito in pista ed ha sofferto dal primo all'ultimo giro, quando la vittoria di Galluzzo gli ha permesso di portare in Italia anche la Coppa delle Nazioni. Todt, con lo stile di sempre, si è complimentato con i nostri, ripromettendosi però di portare i francesi a vincere in Italia, giusto per pareggiare i colpi. Galluzzo, Bacchelli e compagni hanno accettato con entusiasmo la sfida, ma chissà che la sorpresa non venga invece al prossimo rally di Sanremo, dove il nostro Del Zoppo gareggerà a fianco (ma anche platonicamente «contro») delle vetture ufficiali di «Rommel-Todt». □



La 505 turbo che farà la Coppa francese nel 1985 (FotoSimoni)

La Peugeot fa esordire le nuove 505 turbo Un trofeo da 200 cavalli

NEL 1985 il campionato promozionale francese del Gruppo Peugeot Talbot sarà riservato alla 505 Turbo equipaggiata di un particolare kit che permette alla vettura di superare i 200 CV. Il campionato si disputerà su dieci gare e sarà dotato di un montepremi di 300 milioni di lire. È abbastanza inconsueta l'iniziativa della Casa francese, dato che solitamente i trofei monomarca nazionali vengono disputati con piccole berline tipo la R5, la MG Metro e, finora, la Samba per la Peugeot Talbot. La 505 Turbo completa del kit verrà a costare una trentina di milioni, mentre ne dovrebbero occorrere circa cinquanta per l'intera stagione di gare.

Già velocissima la 205 Gti gr. N

A CLERMONT Ferrand si è disputata anche una gara di 3 ore riservata alle 205 GTI, nella foto Simoni vinta dall'equipaggio Robert-Lionel. Nel 1985 alle berline francesi non sarà riservato alcun trofeo monomarca in pista, ma parteciperanno solamente agli Challenge Peugeot Talbot nei rally, in salita e negli slalom. Preparate secondo il regolamento del gr. N, le 205 GTI non hanno sfigurato nei confronti delle Samba dotate del kit Coppa, ottenendo in prova il miglior tempo di 4'10"18 contro il 4'01"78 stabilito da Galluzzo con gomme slick Michelin.



Foto Simoni

TIQUA

4 NUOVI MODELLI SPORTIVI ED ELEGANTI
Tutti gli orologi TIQUA sono forniti con certificato di garanzia e astuccio

TIQUA



Mod. 92.826

78.000

CHRONO MELODY
al quarzo LCD

sub. 100 m., cassa e cinturino acciaio, sveglia con melodia

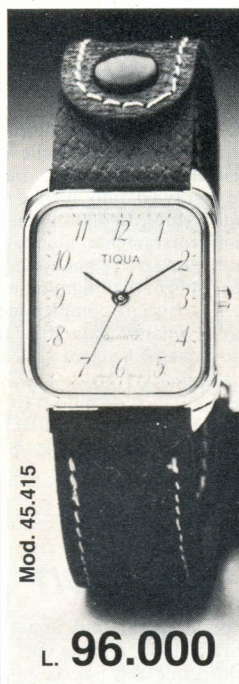


Mod. 43.407

L. 56.000

SPORTIVO
al quarzo

cassa e cinturino acciaio



Mod. 45.415

L. 96.000

CLASSICO ELEGANTE
al quarzo

cassa placcata con cinturino pelle



Mod. 44.414

L. 68.000

SUB SPORT 30 m.
al quarzo

cassa e cint. acc., cal. giorno, quadrante luminoso

Spedire tagliando d'ordine a:

CENTRO OROFA ITALIANO (concessionario TIQUA)

Via Visconti di Modrone 7 - 20123 Milano - Tel. 02/791890 - 791934

Desidero ricevere, con diritto di reso se non di mio gradimento, il seguente orologio:

(indicare modello e prezzo)

Pagherò contrassegno alla consegna (segnare crocetta nel riquadro)

oppure con Bankamericard (indicare n° e scadenza della carta)

Nominativo _____

Firma _____

Indirizzo _____

Balestre la vuole e manda Serena in ricognizione

Pechino-Parigi forse nell'86

NEL CORSO dell'ultimo incontro della Fisa, il presidente neorieletto Jean-Marie Balestre si è soffermato, oltre che sui soliti argomenti inerenti alla Formula Uno, anche sui rally. Dopo aver commentato quanto accaduto al rally mondiale corso in Costa d'Avorio all'inizio di novembre, sottolineando gli inconvenienti riscontrati e dichiarando che è stata promossa una inchiesta per accertare le cause e per stabilire le eventuali conseguenze, Balestre ha poi parlato anche del Rally di Montecarlo e della sua ancora possibile cancellazione (anche se si sa ormai che le trattative con l'Ac Monaco sono ora a buon punto),

confermando che in questo caso sarebbe quasi sicuramente il Rally di Svezia a ottenere la validità anche per il mondiale marche. Ma il punto più interessante (perché sicuramente il meno atteso) del discorso di Balestre ha toccato la Pechino-Parigi che «potrebbe» avere luogo nel 1986. Come si sa, da parecchio tempo si discute la possibilità di effettuazione di questa gara, disputata una sola volta nel 1907 e vinta dal principe Scipione Borghese in coppia con Luigi Barzini. Balestre ha dato infatti incarico al presidente della Csaì Fabrizio Serena, attualmente in Cina, di discutere la possibilità di organizzazione della gara

con le autorità locali. Recentemente si è più volte parlato di includere addirittura la gara (il cui percorso sarebbe di circa diecimila chilometri) nel calendario dei rally mondiali, progetto poi scartato perché troppo impegnativo sia per questioni tecniche sia burocratiche. Ma anche se non con alcuna validità ai fini di campionato, la Pechino-Parigi potrebbe ora trasformarsi in realtà: l'avallo di Balestre ha ridato infatti credibilità a quella che era considerata una gara inorganizzabile, tanto che pare ci siano già due gruppi offertisi di condurre in porto il difficile progetto.



Mc Rae confermato in GM

IL PILOTA scozzese Jimmy McRae gareggerà sicuramente anche l'anno prossimo per la General Motors. Disputerà il campionato Open Sponsorizzato dalla Shell Oils, e se riuscirà a migliorare la sua situazione con gli sponsor (dovrebbe confermare l'Ac Delco), si vedrà anche in alcune gare dell'europeo. Se McRae ha già un programma certo, lo stesso non si può dire per Russel Brookes, che non ha ancora una sistemazione sicura per l'85 e che si trova ora ad avere tre sole possibilità: General Motors, Ford e Austin Rover.

Snyers da Porsche a Lancia

ANCHE se ritirato al Rally Condroz di due settimane fa, Patrick Snyers si è laureato campione rally belga 1984. Alle spalle di Snyers si è classificato Robert Droogmans, vincitore del Condroz, precedendo Guy Colsoul che era giunto dietro di lui anche al Condroz. È ormai certo che nel 1985 Snyers non gareggerà più con la Porsche 911, avrà invece a disposizione una Lancia 037, che avrà sempre i colori dello sponsor Bastos e che sarà portata in gara dagli importatori Lancia per il Belgio.

Chardonnet stop per l'85

IL 1985 per forza di cose limitato del settore rally di Casa Lancia non affligge solo il team ufficiale, che come si sa si troverà il prossimo anno a disputare solo qualche gara con la 037 prima della omologazione e l'esordio della nuova Delta Rally. Anche il celebre team di Chardonnet si trova ora a chiudere (temporaneamente) i battenti in vista della prossima stagione: non disputerà infatti alcun rally, in attesa della nuova Lancia «038» con la quale imposterà un programma in vista dell'86. La conseguenza più immediata della inattività di Chardonnet è l'appiattamento di Jean-Claude Andruet, per il quale si impone ora la necessità di trovarsi una nuova sistemazione.

Audi Italia chi con Demuth?

LA BUONA prestazione di Demuth e della sua Audi Quattro al Rally di San Marino di due settimane fa ha dato un'ottima spinta ai progetti e alle speranze dell'Italian Team Audi di Emilio Radaelli. Confermatissimo Demuth per la prima delle due Quattro che disputeranno gare in Italia e nel campionato europeo, si attende per venerdì di questa settimana per la definizione dei restanti particolari della attività del team. Emilio Radaelli si incontrerà infatti venerdì con Roland Gumpert, a Ingolstadt, dove insieme al boss tedesco darà gli ultimi tocchi all'aspetto del team italiano Audi '85.

Possibile pilota numero uno della seconda vettura è sempre Michele Cinotto, incappato a San Marino in un capotamento solo alla prima speciale. Radaelli vorrebbe fare gareggiare Cinotto in virtù della sua ormai consolidata esperienza al volante della Quattro, ma non è ancora certo se il pilota deciderà o meno di impegnarsi in una stagione da professionista. Se la candidatura Cinotto cadrà, due piloti italiani sono pronti a prendere il suo posto: sono Gabriele Noberasco e Vittorio Caneva. Il primo ha già provato la Quattro dopo il San Marino, in un test che ha offerto la stessa possibilità anche a Tonino Tognana che però tornerà molto difficilmente a gareggiare. Caneva non ha invece ancora provato la vettura, ma gode ugualmente di buone possibilità di assicurarsene la guida. Nella decisione avrà ovviamente il suo peso la questione sponsor, ed è anche per questo che il quadro si può considerare ancora del tutto aperto.



Peugeot a fuoco in Kenia

NEL CORSO delle prove che la Peugeot ha sostenuto per dieci giorni sugli sterrati del Safari, in Kenya, una delle vetture impegnate è stata completamente distrutta dopo essersi incendiata. Ma non è stato un incidente a causare il grave danno: tutto è successo dopo che Ari Vatanen, fermatosi, ha spento il motore della vettura, causando così un ritorno di fiamma che ha immediatamente mandato a fuoco il vano motore. I meccanici sono intervenuti velocemente, ma non avendo lì a disposizione i mezzi necessari per spegnere le fiamme non hanno potuto fare nulla per impedire alla vettura di bruciare completamente. Ari ha poi proseguito nella parte finale dei test al volante della 205 Turbo 16 di Jean-Pierre Nicolas. È la seconda vettura che la Peugeot si vede distruggere quest'anno dalle fiamme: la prima è stata al Tour de Corse dello scorso aprile, in seguito all'uscita di strada di Vatanen quando si trovava in testa con buon margine e mancavano solo poche speciali alla fine. Oltre allo spavento causato, la Peugeot ricava da un incidente come questo un danno valutabile sui trecentoventi milioni di lire.

Toyota 4x4: non sarà la Mr2

SI PARLA da tempo del progetto di una nuova vettura 4x4 portata avanti dalla Toyota per i rally 1985. Alcune voci hanno più volte riportato che la Toyota a trazione integrale sarà basata sulla nuova Mr2, vettura che è stata presentata al Salone di Birmingham dello scorso ottobre, ma Ove Andersson, boss della Toyota europea, ha dichiarato che non è sicuro che sia proprio questa vettura a presentare la sfida Toyota a quattro ruote motrici nei rally. Andersson ha però confermato che molto poco è finora trapelato dal Giappone, dove la Toyota sta ora lavorando alla nuova 4x4, e che quindi l'annuncio ufficiale creerà non poca sorpresa...

Nell'85 potremmo vedere una 190 nel mondiale

Mercedes rientra in privato

LA NOTIZIA è ghiottissima: la Mercedes starebbe per tornare ai rally mondiali. L'hanno riferita la scorsa settimana alcune pubblicazioni francesi, in seguito a una dichiarazione di Jean-Marie Balestre e la notizia è stata prontamente ripresa da alcuni giornali di casa nostra. La Mercedes tornerà alle gare, è vero, ma non in forma ufficiale: lo confermano affermazioni provenienti direttamente dalla Casa tedesca, che si è dichiarata non interessata a un coinvolgimento in tempi brevi nel rallyismo mondiale.

Saranno però alcuni privati a ottenere l'omologazione di una vettura Mercedes per i rally. Si tratta della Mercedes 190 2.3 sedici valvole, che dovrebbe essere omologata con le caratteristiche di gruppo A fra pochi mesi. Ma si parla anche di una omologazione in gruppo B: se ne sta interessando la Amg, lavorando sempre sulla 190 2.3 a sedici valvole. Ma sono, come si diceva, programmi non ufficiali, per i quali non si è neppure a conoscenza di tempi precisi, né di quali saranno i piloti

prescelti e per i quali programmi agonistici. Ufficiale o no, è comunque possibile che già il prossimo anno vedremo una Mercedes in un rally mondiale: cinque anni dopo, quindi, l'ultima affermazione iridata di una vettura tedesca. Fu Waldegaard l'ultimo vincitore Mercedes nel mondiale, al Rally Costa d'Avorio 1980; alle sue spalle si classificò l'argentino Recalde mentre Mikko-la, vincitore della stessa gara un anno prima, fu costretto al ritiro.

Super Monza con 6 Ferrari e Bettega

SARÀ UN RALLY particolarmente interessante quello che il Parco dell'Autodromo di Monza ospiterà domenica 2 dicembre. La gara, tradizionale appuntamento di fine stagione che si disputa nei vialetti attorno all'autodromo, avrà infatti quasi sicuramente al via due Lancia Rally di provenienza Abarth. Una sarà quella guidata da Giorgio Pianta (presente anche quest'anno al suo tradizionale impegno di pilota) e sarà equipaggiata con pneumatici posteriori più larghi secondo quanto consentito dal regolamento internazionale valido dal prossimo gennaio, mentre la seconda sarà affidata nientemeno che ad Attilio Bettega, che si troverà così a disputare l'ultimo impegno del 1984. Oltre alle due 037 ufficiali, il Rally di Monza vedrà poi al via ben sei Ferrari 308 Gtb, che verranno affidate a un parco piloti di eccezionale rilievo. Al volante di una di esse sarà infatti il campione svedese Björn Waldegaard, mentre un'altra 308 sarà guidata da Andrea Zanussi, al rientro agonistico (limitato a questa gara?) dopo un intero anno di inattività. Tre Ferrari andranno poi a Ercolani (ottimo con la 308 al Rally di San Marino due settimane fa), Guggiari e Martinelli, mentre Lele Pinto avrà a disposizione una Ferrari del tutto particolare. Si tratta di una 308 prototipo di provenienza Michelotto, con telaio modificato e carrozzeria conforme ai regolamenti Imsa, anche se con la luce porte e il cristallo anteriore del tutto uguali alla normale 308. Disporrà di motore longitudinale, con cambio posizionato nella parte posteriore e che erogherà circa 380 cavalli grazie alla iniezione Kugelfischer. Il circuito di Monza ospiterà poi, martedì di questa settimana, la Lancia 037 impegnata in test di gomme.

Bentivogli anche Marlboro

NON SI È accontentato di vincere la gara e quindi anche il campionato di gruppo A, allo scorso Rally San Marino, Bruno Bentivogli, ma si è imposto anche nella speciale classifica dello Challenge Marlboro riservato ai piloti privati impegnati nei rally internazionali. Concludendo al comando fra i privati tutte e tre le tappe della gara, Bentivogli si è imposto con un vantaggio di 9'34" su Alessandrini, secondo classificato e 11'38" su Chiti, che ha concluso al terzo posto. Quarto nello challenge ha concluso Cravero, precedendo Comelli e il neo campione di gruppo N Stefano Fabbri.

Bibendum vuole la Lancia

SONO della scorsa settimana alcune voci di contatti fra Lancia e Michelin in relazione a un possibile accordo di fornitura pneumatici per l'85. Pare che la Casa torinese abbia sondato l'ambiente soprattutto in relazione alla fornitura per il campionato mondiale di durata, dopo che la stagione passata le vetture Martini hanno gareggiato con coperture Dunlop. D'altra parte, può darsi che la Pirelli, dall'anno prossimo molto più impegnata sul fronte della Formula Uno, riesca a dedicarsi in misura solo minore ai rally, mentre la Michelin, proprio in ragione dell'impegno interrotto in F. 1, potrebbe estendere la sua presenza nei rally equipaggiando altri team oltre a quelli con i quali già collabora, ovvero Audi, Peugeot, Renault e Citroën.

Titolo Usa Buffum si avvicina

TUALATIN - John Buffum si è avvicinato di un altro passo al titolo statunitense vincendo l'Oregon Trail Rally alla guida della sua Audi Quattro, battendo Rod Millen e la sua Mazda RX-7 4x4 di oltre due minuti. Questo risultato significa che Buffum deve classificarsi almeno 6. in occasione dell'ultima gara della stagione, il Carson City International in programma nel Nevada l'8-9 dicembre. Al terzo posto assoluto si è classificato John Woodner alla guida di una Peugeot 505 Turbo, mentre la classe vetture di produzione è andata a Doug Sheperd. t. c.

Sarrazin raddoppio africano



REPLICANDO il successo del mese scorso al Rally dei Faraoni, il francese Gérard Sarrazin si è imposto nel 4. Rally d'Algeria, conclusosi martedì della scorsa settimana a El Galea. Sarrazin e il suo compagno Etienne erano in gara con un prototipo Aro 4x4, e si sono imposti in 5 ore 58'43"12 distanziando di oltre due ore la Citroën di Philippe-Hanssens. Terza si è classificata la Citroën di Cavallo-Bertrand, precedendo gli italiani Sorghini-Bardini che hanno concluso con un ottimo quarto posto. Solo diciassette equipaggi hanno concluso la gara.

■ **TRE GAZZELLE.** Gabriele Noberasco disputerà il Rally del Sestriere (ultimo appuntamento Cir in programma l'8-9 dicembre) assieme a Sergio Cresto con una 037 del team Tre Gazzelle. Frattanto il team di Leonetti sta definendo anche i programmi '85 per il gruppo A: a guidare la seconda Ritmo, accanto a quella di Harri Toivonen, sarà al 90 per cento Stefano Fabbri, neocampione Open gr.N.

■ **WEBER ANCORA OPEL.** Erwin Weber, campione tedesco rally '83 e pilota ufficiale Opel gareggerà anche nell'85 per il gruppo A: l'Opel gli ha offerto un programma interessante che non si limita solo al campionato tedesco, ma che comprende anche la partecipazione alla Parigi-Dakar.

■ **EKLUND TOYOTA.** Per Eklund e il suo navigatore Dave Whittock quasi sicuramente firmeranno anche per il 1985 per la Toyota britannica. I vincitori delle passate due stagioni di gruppo A nel campionato Open Rac britannico non avranno con la Toyota alcun impegno in campionato mondiale, ma dovrebbero disputare alcune gare (fra cui il Rally di Svezia) con la solita Quattro sponsorizzata Clarion.

■ **MATTINATA CORSE.** Presente Mauro Pregliasco, è stata ufficialmente presentata la nuova scuderia Mattinata Corse, con sede nella omonima cittadina in provincia di Foggia. Il sodalizio schiererà la prossima stagione cinque equipaggi, fra cui Taromma-La Torre con la Peugeot 205 Gti, Coccia-De Mitis con la Ritmo 105 e Mazzone-De Filippo con la Ritmo 130.

■ **«CICCA» A MONZA.** «Cicca» Cuccirelli prenderà parte al Rally di Monza del 2 dicembre prossimo al volante di una Porsche 3.3 Turbo del team Tamauto che porterà i colori dello sponsor Pastorino-Utensili.

■ **DIMESSO WANGER.** Gunter Wanger, copilota del pilota ufficiale Opel e campione tedesco 1983 Erwin Weber, è stato dimesso la scorsa settimana dall'ospedale in cui era stato ricoverato in seguito all'incidente sulle Alpi Bavaresi dove osserverà un periodo di recupero di quattro mesi.

■ **MARCHE TEDESCHE.** L'anno prossimo il campionato tedesco rally comprenderà forse anche l'attribuzione di un titolo marche, oltre a quello piloti. Dal calendario '85 sono stati tolti i Rally Trifels ed Esslingen, mentre è stato reinserito il Rally Metz.

■ **RECORD AOSTA.** Il Rally della Valle d'Aosta ha avuto il record di partenze per il campionato Cir. La gara, diretta abilmente da Ciccio Rossi, ha visto infatti ben 139 vetture verificate.

MONDIALE RALLY/La Svezia al posto del Montecarlo

La fine del Monte

La specialità ralistica perde la sua gara più prestigiosa dopo la decisione della Fisa di penalizzare l'AC di Monaco. La notizia ha shockato l'ambiente anche perché ormai la gara era alle porte. Per le Case automobilistiche è un vero danno

I BENE informati dicono che ormai non c'è proprio alcuna speranza di recuperare, almeno per l'85, il rally di Montecarlo. Forse per il Gran Premio si potrà arrivare a un compromesso, ma il «Monte» è troppo vicino. Non c'è più nulla da fare. Così il rally più vecchio e più famoso del mondo sta per pagare, incolpevole, più duramente di tutti. Il braccio di ferro, politico e assurdo, ha preteso dei vincenti e degli sconfitti, ma se Balestre può dirsi felice di aver vinto su Boeri e tutto l'AC Monaco, lo sport è uscito gobbo come già era successo anni fa, ancora con Balestre protagonista, in occasione della guerra tra la Fisa e la Foca per il potere in F. I.

MA SI PUÒ uccidere un rally come quello di Montecarlo? È possibile permettere che degli uomini con il potere nelle mani cancellino uno degli ultimi baluardi della storia automobilistica su strada? Già si rimpiangono continuamente la Carrera Messicana, la Mille Miglia, la Targa Florio, tutte corse mitiche morte per necessità, da oggi dovremo rimpiangere anche il rally di Montecarlo morto invece per «sete di potere». Il danno per tutta l'attività ralistica è incalcolabile; a gennaio la gara monegasca apriva la stagione e lo faceva nel modo migliore. Adesso prendere il suo posto toccherà al rally di Svezia, ma non sarà la stessa cosa anche se la gara scandinava è ben organizzata ed a sua volta recuperata dopo essere stata in passato ingiustamente estromessa dal calendario, sacrificata sull'altare del «mondialismo» da sempre voluto da Balestre per costruirvi sopra il suo impero. Niente rally di Montecarlo vuol dire per le Case, che già tanto spendono, la perdita di una occasione colossale per giustificare i loro sforzi in quanto vincere nel Principato equivale a una eco da dieci miliardi così che oggi può diventare difficile giustificare certi investimenti con una occasione di questa portata andata in fumo. Problemi reali che si sommano a quelli sentimentali e lasciano davvero sgomenti.

IL RALLY di Montecarlo ha creato la sua fortuna, oltre che sulla tradizione, nell'aver sempre saputo mettere assieme i piloti migliori, le Case più prestigiose, ai privati con meno ambizioni, quelli che più che la performance sportiva volevano la «targa» attestante la partecipazione. Già, perché De Coubertin era proprio di casa tra questi concorrenti dove il «non è importante vincere, ma partecipare» trovava la sua logica naturale. Non era in sé un bel rally: un percorso di avvicinamento anacronistico,

trasferimenti troppo lunghi, prove speciali confinate quasi sempre la notte. Eppure era il rally per eccellenza. Il simbolo, la quintessenza della specialità. D'altronde il suo albo d'oro ne testimonia indiscutibilmente la validità perché su quelle strade vi hanno vinto piloti di ogni nazione a riprova che non è mai stata una gara specialistica ma

alla portata di tutti purché campioni veri. E di mezze tacche davvero non ne figurano perché un Monte si poteva vincere anche in extremis, ma mai di pura fortuna. Davvero si stenta a credere che non debba più esistere, ma se sarà così è proprio il caso di parlare di scandalo. E non solo di scandalo sportivo... □

LE PRIME REAZIONI NELL'AMBIENTE



SANDRO MUNARI

Quattro volte vincitore del Rally di Montecarlo

«ANCHE al di là di un ovvio amore personale per la gara, ritengo che la perdita del Rally di Montecarlo costituisca un grosso svantaggio per il ralismo in quanto gran parte del contenuto del campionato mondiale poggia sulle spalle della gara d'apertura. Credo comunque che difficilmente non si troverà un rimedio al litigio di questi giorni: non capisco come le autorità sportive automobilistiche monegasche possano rinunciare alle due uniche gare di rilevanza mondiale da loro organizzate».



MARKKU ALEN

Campione mondiale 1978 e pilota ufficiale Lancia

NON HA mai vinto un Montecarlo, pur essendo una gara che ormai rimane il suo sogno proibito. «Ancora una volta la politica ha avuto la meglio sullo sport. Poco importa se il Rally di Montecarlo è l'appuntamento più immancabile del mondiale: basta un litigio qualsiasi fra l'autorità sportiva e gli organizzatori, ed ecco che la gara più affascinante della stagione viene buttata via, così, come se niente fosse. Personalmente, non credo che il litigio si ricompierà tanto facilmente: se il Monte '85 non si farà, difficilmente la gara verrà recuperata in futuro. E sarebbe davvero un gran peccato».



JEAN TODT

Direttore della Peugeot Talbot Sport

«SI SA che il Rally di Montecarlo è la gara del mondiale che più interessa i costruttori e l'edizione '85 sarebbe stata ancora più importante, grazie al collegamento in diretta della televisione in occasione di alcune prove speciali. Per noi della Peugeot Talbot si tratta poi di uno svantaggio anche per altri motivi: il Monte sarebbe stato, oltre al Tour de Corse, l'unica possibilità di sviluppare la nostra vettura sulle strade di casa nostra. Ma anche al di là di questi fattori, la mancanza di una gara come il Monte procura un dispiacere particolare: si tratta di una gara stupenda, specialmente in presenza di neve».



CESARE FIORIO

Responsabile dei programmi sportivi Fiat e Lancia

È RIMASTO molto colpito dalla decisione di cancellare il Monte dal campionato mondiale. «Avevamo intenzione di andare a Montecarlo con quattro vetture: tre ufficiali e una per Bionon. Non potremo recuperare la mancanza della gara monegasca gareggiando in Svezia: si tratta di un rally troppo specifico e per noi quasi impossibile. D'altra parte, non ho capito molto bene quali siano state le cause dei dissapori che hanno portato a questa decisione: ma è certo che si tratta di una gara troppo importante, sia per i costruttori quanto per il pubblico, che lo ritiene il rally più conosciuto e amato di tutta la stagione».



Un parco chiuso con tante auto di prestigio non lo si vedrà più in un rally invernale di campionato del mondo (foto Dppi) se il Montecarlo sarà cancellato



BERNARD DARNICHE

Vincitore a Montecarlo nel 1979

NON VUOLE credere a quanto è accaduto. «Il campionato mondiale non sa cosa perde. Il Rally di Montecarlo è la più difficile combinazione per un pilota: per vincere serve prendere subito il giusto ritmo, non sbagliare la scelta dei pneumatici su una vettura che deve essere perfetta, abituarsi velocemente ai cambiamenti del tempo. Proprio per questo molti piloti preferiscono vincere a Montecarlo che vincere il titolo mondiale. Non so bene cosa abbia portato alla decisione, ma spero che i responsabili si fermino ancora un po' a meditare prima di sposare una scelta che sarà carica di conseguenze negative».



JEAN RAGNOTTI

Vincitore del Rally di Montecarlo nel 1981

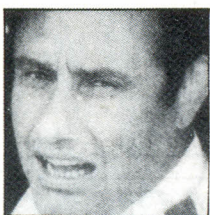
«SPERO che l'esclusione del Montecarlo dal mondiale abbia solo carattere provvisorio. Si tratta di una gara di massimo livello, pari forse solo all'Acropoli e al Tour de Corse. Molti piloti avrebbero scambiato un titolo iridato per una vittoria al Montecarlo, e anche per i costruttori la gara monegasca ha importanza del tutto particolare. Si tratta veramente di una grande perdita, e per questo dobbiamo ringraziare la politica...».



MIKI BIASION

Campione europeo rally 1983

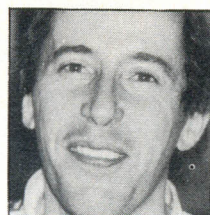
PROPRIO al «Monte» dello scorso anno stupì, con uno splendido sesto posto, l'ambiente rallistico mondiale che ancora poco lo conosceva. «Per un pilota è davvero brutto pensare che il Montecarlo non si disputerà più: fin dagli inizi della attività, il sogno più grande di ogni "apprendista" pilota è di vincere questo rally. Personalmente, sapevo che mi sarebbe stato quasi impossibile vincere il Monte del prossimo gennaio, ma ce l'avrei voluta fare assolutamente in futuro: una carriera rallistica, anche se formidabile, non può essere completa senza un successo a Montecarlo».



GUY VERRIER

Direttore del reparto competizioni della Citroën

«TROVO molto discutibili le ragioni che hanno portato alla cancellazione del Rally di Montecarlo dal calendario del campionato mondiale. Si tratta di una gara di importanza speciale: non tanto per i costruttori, a causa della sua notorietà, quanto per i piloti, che difficilmente troveranno una gara che unirà tanti tipi di difficoltà. Cosa ne sarà poi di quei giovani piloti per i quali il solo fatto di fare il Montecarlo è tanto importante nella ricerca degli sponsor?».



ATTILIO BETTEGA

Pilota ufficiale Lancia

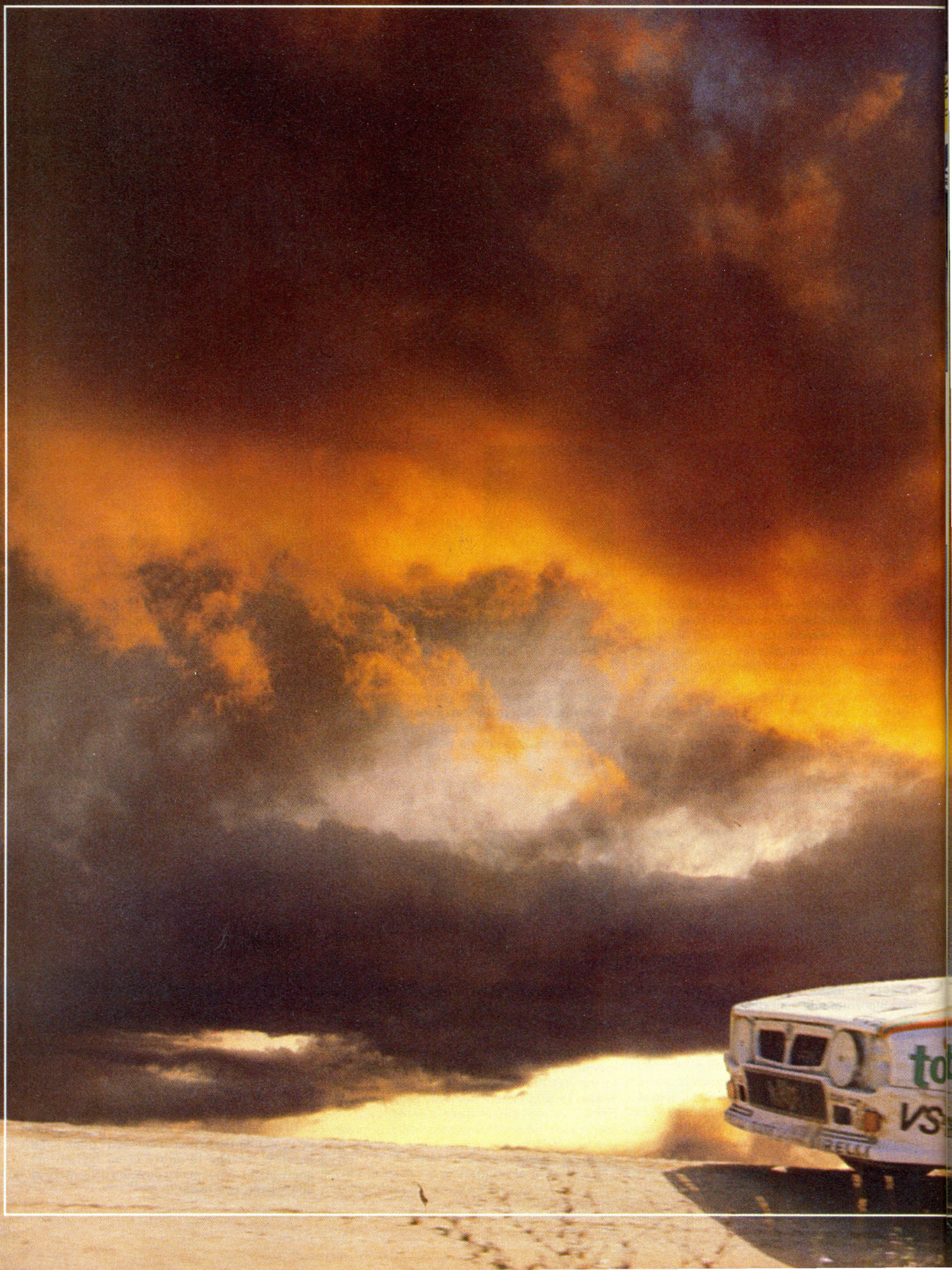
AMA IL Rally di Montecarlo, e lo difende a spada tratta. «Si tratta senza dubbio della gara più importante per un rallista, quella a cui si tiene di più ma è anche il rally più importante e conosciuto dell'intero arco del mondiale. Non è da trascurare anche l'importanza "tecnica" che avrebbe la sua cancellazione: se il mondiale inizierà, come pare, in Svezia, Case come Lancia e Renault si troveranno ad avere una possibilità in meno per combattere le quattro ruote motrici di Audi e Peugeot».



ADARTICO VUDAFIERI

Campione europeo rally 1981

NON HA mai disputato il Rally di Montecarlo: lo avrebbe potuto correre in gennaio, o con la terza 037 del Jolly Club, in appoggio a Biasion, o con la Porsche Rothmans con la quale potrebbe ancora stringere un accordo per il prossimo anno. «Mi dispiace molto non disputare questo rally "storico" ma mi fa un effetto ancora più negativo per il rallismo in genere: un campionato mondiale "deve" iniziare a Montecarlo, ne va di una tradizione a cui tutti i piloti sono legati e sarebbe la morte di un fascino nel quale pochi di noi penso possano affermare di non essere coinvolti».



RALLY '85 / La minaccia straniera si è potenziata

Agguato alla Lancia

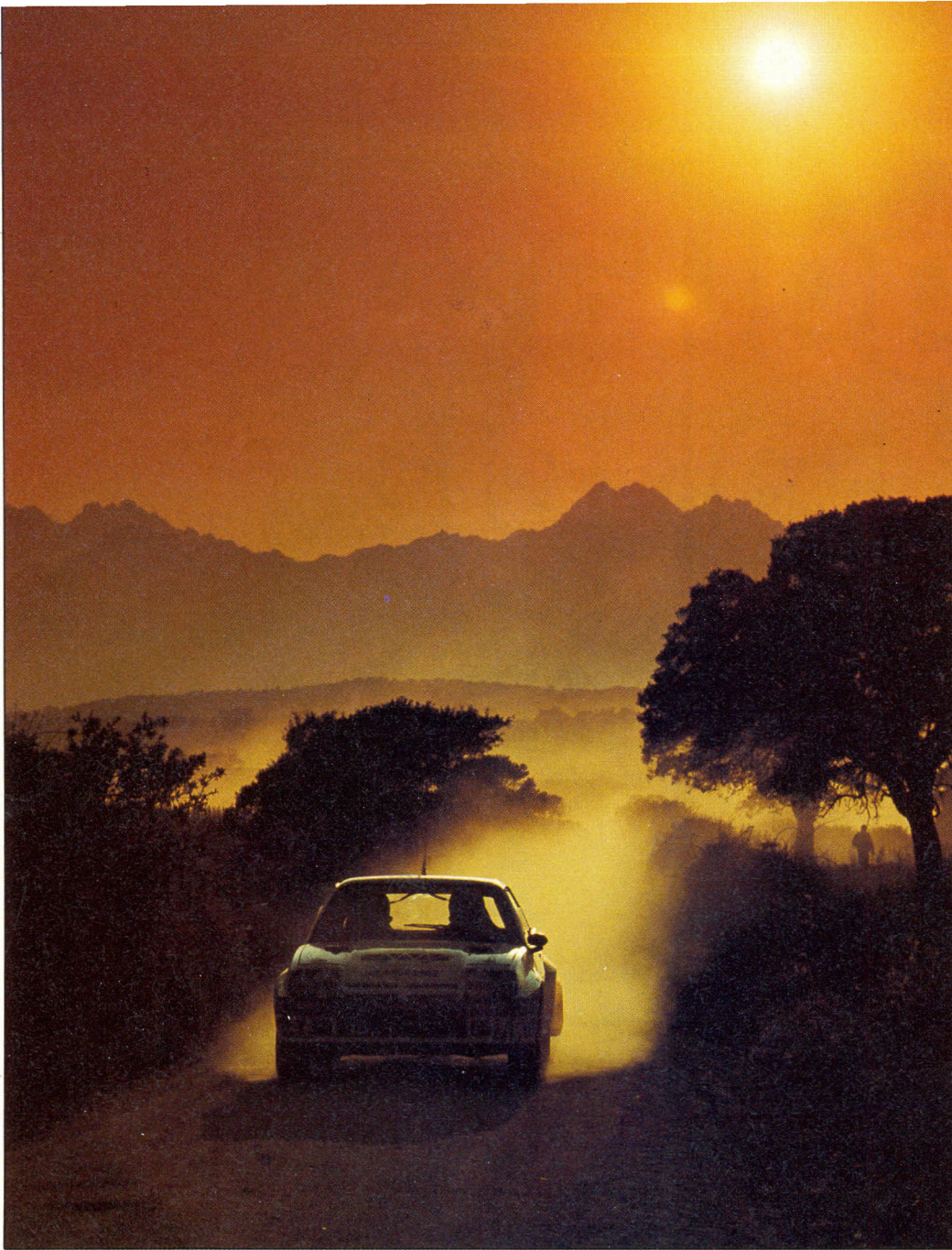
La Casa torinese ora non può dormire sonni tranquilli nemmeno in casa sua. Nell'europeo, ma anche in Italia, subirà infatti l'anno prossimo la massiccia onda d'urto di Peugeot e Audi. Ne abbiamo parlato con Cesare Fiorio, ds del team più «attaccato» del momento

di Roberto Boccafogli

NEMMENO I sacri confini della imbattibilità casalinga — il calcio ci perdoni per il termine preso a prestito — vengono ora più rispettati. Forte, fino a ieri, di una superiorità indiscussa nei confronti della rara e non sempre validissima concorrenza straniera che la veniva ad attaccare nelle nostre gare, la Lancia si troverà il prossimo anno minacciata anche in casa da avversari di oltre confine. Ma chi c'è dietro a questo attacco alla regina dei rally di casa nostra? Innanzitutto la comparsa sulla nostra scena della nuova ammazzarally in campo mondiale: quella Peugeot 205 Turbo 16 che si è imposta alla attenzione a suon di vittorie nelle ultime due uscite iridate. Già fortissima sul finire di questa stagione che era considerata di «rodaggio», la 205 è ora attesa da un '85 che sancirà o meno la sua definitiva consacrazione, e per l'anno del suo atteso boom la Peugeot ha scelto anche la verifica che la attende in campo italiano. Così facendo, la Casa francese ha imitato la decisione presa anche dalla Audi, che l'anno prossimo scenderà sul nostro terreno con due vetture affidate sì a un team di casa nostra, ma controllate direttamente da Ingolstadt,

segue





In compenso l'Opel è al tramonto

ARRIVANO Audi e Peugeot, ma c'è anche chi se ne va, pur non definitivamente, perlomeno a livello assoluto. Si tratta della Opel, una Casa che in Italia ha dato veramente tanto negli ultimi dieci anni. Tutto era cominciato nel già lontano '72 quasi per scherzo e tanto per merito di Salvatore Brai che riuscì a vincere il Gr. 1 nei rallies nazionali con una Kadett Rally. Di lì l'appetito è venuto mangiando. Il salto negli internazionali, un dominio totale nel turismo di serie per ben sette volte di fila, il lancio di piloti che hanno dato l'impronta agli anni '70; il già citato Brai, poi Presotto, Svizzero, Ormezzano, Cerrato, «Lucky», Biasion, per arrivare ai Ballestrieri e ai «Tony» che alla squadra italiana della General Motors hanno messo piede già da professionisti affermati. Una presenza importante che ha firmato anche un titolo tricolore nell'82 (che si è

aggiunto a quello prestigioso nel campionato europeo) ma che è andata ben al di là di quello che le cifre possono riassumere perché non è tanto di vittorie davanti alla Lancia o alla Fiat che è il caso di parlare quanto di sprone per la Lancia o la Fiat durante gli ultimi anni. Infatti proprio perché esisteva la Opel, con i suoi mezzi, con i suoi piloti, con l'assistenza di quel mago che è Conrero tutti gli altri hanno dovuto prendere le giuste contromisure e questo ha tenuto alto il livello qualitativo a tutto vantaggio della specialità e dei piloti nazionali. Purtroppo la mancanza di una vettura ora competitiva nel Gr. B ha portato a un ridimensionamento dell'attività, ma c'è da credere che non appena dalla Germania arriverà la nuova arma da rally di nuovo anche le gare italiane ritroveranno una Casa protagonista e per la Lancia l'agguato si farà ancora più minaccioso e allo stesso tempo più stimolante. □

Agguato alla Lancia

segue

dove alla buona riuscita dell'impegno italiano si è particolarmente interessati. E la Lancia non può — per ora — rispondere all'attacco a quattro ruote motrici di Peugeot e Audi se non affidandosi ancora una volta alla vecchia — si dice — e quasi impotente — si teme — Lancia Rally. Sarà quindi una battaglia persa in partenza? Anche nella speranza di sentirci rispondere di no abbiamo interpellato Cesare Fiorio, direttore sportivo delle attività sportive Lancia e personaggio essenziale del rallismo italiano.

«Certo che c'è da preoccuparsi — ha risposto — ma d'altra parte non si può che essere contenti dei nuovi contenuti che la sfida rallistica italiana proporrà l'anno prossimo. Le Peugeot e le Audi che gareggeranno da noi saranno affidate a team privati, ma con programmi seri, e quindi in grado di costituire un attacco temibile alla Lancia. Ce la faremo? Avremo l'energia e i mezzi per contrastare gli sforzi degli altri, galvanizzati probabilmente dall'obiettivo di vincere in casa nostra? Ce lo chiediamo, ovviamente, anche noi, ma dare una risposta ora è impossibile. L'unico aspetto certo della questione è l'indubbio vantaggio che il nostro panorama rallistico guadagna dalla presenza dei nuovi concorrenti».

— L'aspetto che più colpisce di questo agguato teso alla Lancia in casa sua da Peugeot e Audi è che queste vetture avranno dalla loro i vantaggi delle quattro ruote motrici, mentre voi non sarete nella stessa condizione che fra qualche mese, a stagione ormai avviata.

«D'accordo: la trazione integrale è la soluzione tecnica senza la quale non si potrà più vincere nei rally, in futuro. Noi, come si sa, non potremo contare sulla Delta Rally — la già famosa 038 — che sul finire della prossima stagione, e comunque non prima della omologazione, che non sarà prima di luglio '85. Ma chi ha detto che la 037 sarà sicuramente perdente? A quanto mi risulta, la stagione passata non ci ha mai visto perdenti in partenza nei confronti delle Quattro che hanno poi vinto il mondiale. Se non mi sbaglio, le abbiamo battute in

Finlandia, dove si gareggiava proprio sullo sterrato. E anche in Nuova Zelanda, e sugli sterrati del Sanremo, ci siamo battuti praticamente alla pari. E sull'asfalto? Non mi pare che a tutt'oggi nessuno, nemmeno la eccezionale 205 Turbo 16, abbia ancora dimostrato di poterci battere sull'asfalto. Non dimentichiamo che dopo le prime sei prove di asfalto del Sanremo eravamo nettamente in testa, così come eravamo davanti dopo le prime sette prove del Tour de Corse, che la Peugeot ha poi rischiato di vincere soprattutto grazie alla sfortuna accusata da noi. Non mi sembra quindi che la 037 parta battuta nei campionati '85».

— Non sarà battuta, ma è indubbio che si troverà a fronteggiare una sfida straniera che, per dimensioni e contenuti tecnici, sarà maggiore di quanto è accaduto in un passato recente. Bene o male, la Lancia si può considerare la dominatrice assoluta dei rally italiani, e recentemente ha quasi monopolizzato il campionato europeo...

«È chiaro, ed è facilmente spiegabile. Anche le Case straniere hanno finito per realizzare quanto importante sia il nostro panorama rallistico. Non è un caso che la Peugeot, la quale ha affidato alla nuova 205 pochi impegni nazionali, abbia scelto di disputare le più importanti gare italiane. Anche l'Audi, mi dicono, affiderà un programma impegnativo al team di Radaelli, facendovi addirittura gareggiare un pilota come Demuth che è chiaramente nei programmi futuri della Casa di Ingolstadt. Ma questo è un fatto positivo, non c'è dubbio. La considerazione delle Case straniere indica chiaramente che il rallismo italiano è vivo, ed è più che in buona salute. Un programma ad alto livello di vetture straniere presso di noi potenzialmente vincenti offre poi ad alcuni nostri piloti la possibilità di farsi una esperienza che, chissà, un giorno potrebbe anche venire buona sulle nostre vetture. Faccio un esempio: Del Zoppo quest'anno ha dimostrato ottime cose con la Samba e con i suoi pochi cavalli: se risponderà positivamente anche alla tanta potenza in più, verrà a trovarsi con una maggior esperienza che ne farà un pilota molto importante nel parco di casa nostra».

— Sembra quasi che la venuta in Italia della Peugeot 205 Turbo 16 e i programmi più intensi delle Audi Quattro facciano solo una cortesia alla Lancia...



Nella foto a sinistra (FotoCockpit) la Peugeot 205 Turbo 16 di Ari Vatanen in Corsica. L'anno prossimo guiderà la vettura francese nelle gare italiane Gianni Del Zoppo, ed è possibile che si decida anche di schierare una seconda vettura. Michele Cinotto, in basso (Attualfoto) durante il Rally San Marino potrebbe guidare la seconda Quattro del team Audi Italia di Radaelli a fianco di Demuth la prossima stagione

«Da un certo punto di vista, sì. Non sarà più un favore quando, e se, inizieranno a "bastonarci" regolarmente. Ma non penso proprio che le cose finiranno così. Oltre alla 037, che sono sicuro non sarà inferiore a nessuno, almeno non così nettamente, abbiamo anche a disposizione un parco piloti di estremo valore. Piloti schierati in gara da team privati, sì, ma con una formazione e con una esperienza che li rendono praticamente ufficiali, almeno dal punto di vista della efficacia. E questi piloti sono da considerarsi quanto meno allo stesso livello dei migliori piloti

stranieri, fatta eccezione per i mostri sacri a livello di Röhl e Alen. Le gare, e i campionati, si vincono e si perdono anche grazie ai piloti, e su questo versante sia la Peugeot sia l'Audi che gareggeranno in Italia non possono che ammirare i piloti che saranno al volante delle 037 impegnate in Italia e nel campionato europeo».

— Ci sarà della lotta, quindi. «A conti fatti, penso proprio di sì. Ammesso che la 205 e la Quattro si presentino in scena già potenzialmente vincenti, quindi avendo già risolto i problemi che immancabilmente si presentano a ogni vettura che af-

fronta un nuovo impegno di gare, non riesco a credere che i team che schiereranno le nostre vetture si troveranno così in ritardo di forma. E se anche dovesse accadere, non dimentichiamo che avranno a loro disposizione l'esperienza di tanti anni di gare sui nostri tracciati, di organizzazione di campionati italiani ed europei. È praticamente impossibile, quindi, pronosticare la Lancia in partenza. Pensiamo, invece, che proprio grazie alla concorrenza straniera in questi campionati ci potrebbe anche riuscire di vendicare qualche "affronto" subito in campo mondiale...» (r.b.)



RALLY CIR/Valle d'Aosta a Tabaton

Fabbri è il campione

Il pilota della Grifone si aggiudica il gruppo A e conclude matematicamente la corsa al titolo. Maneo ritirato. Splendida gara di Signori con la Visa a trazione integrale

SAINT VINCENT - Al di là di ogni previsione (visto che la data tradizionale era stata quest'anno anticipata di un mese) il Rally della Valle d'Aosta ha avuto come protagonista la neve. Neve durante le giornate di ricognizione, neve ghiacciata durante la gara. Condizioni inattese (e che hanno gettato nello scompiglio i gommisti) che non hanno però impedito che i pronostici venissero rispettati, dato che Tabaton-Tedeschini hanno portato facilmente alla vittoria la Lancia-Olio Fiat, con oltre 8 minuti di vantaggio sui locali Celesia-Vierin, anche loro su 037. Sul ghiaccio delle prime prove è emersa anche la motricità della Citroën Visa 4x4 che la Transsport aveva affidato a Signori-Montenesi, che hanno così potuto concludere una stagione travagliata con un ottimo terzo posto assoluto. Signori a fine gara ha molto sportivamente attribuito tutti i meriti all'automobile, ma bisogna riconoscere al pilota la facilità con cui si è rapidamente assuefatto a un mezzo che lo stesso Caneva definisce impegnativo.

TITOLO A FABBRI. Se ad Aosta Tabaton ha fatto sua solo la coppa di gruppo B, la scuderia Grifone ha potuto festeggiare, con una gara di anticipo, il successo assoluto CIR di Fabbri-Cecchini, che si aggiudicano anche la coppa di gruppo A. Fabbri ha condotto una gara molto saggia, vincendo il gruppo e portando la sua Ritmo al quinto posto assoluto, alle spalle della Lancia dei sardi Carlino-Dalbard. nelle prime battute della gara, il neo-campione aveva trovato un validissimo avversario nell'equipaggio Bracco-Del Buono, che con una Ritmo era di poco in testa al gruppo A quando ha dovuto rinunciare alla lotta con Fabbri per il cedimento del cambio. Il gruppo N si sono ritirati sulla stessa prova (come già a Messina) sia Maneo-Zangrandi (scatola guida) che hanno così perso ogni probabilità di contrastare fino all'ultimo Fabbri-Cecchini, sia Canobbio-Martinelli per la dissaldata di un ammortizzatore. La vittoria è così andata all'astigiano Porcellana, che è stato l'unico in gruppo N a mantenersi a stretto contatto con Maneo e Canobbio finché questi erano in gara.

CIR PER DONNE. In campo femminile, dopo che Isabella Bignardi aveva ritirato l'iscrizione, Gremignani-Larcher hanno avuto la certezza di portare un nuovo titolo stagionale al Jolly Club prima ancora della gara che hanno disputato ugualmente per fare esperienza di guida su ghiaccio e neve, nell'eventualità di possibili programmi futuri. Diversi gli iscritti che hanno

rinunciato alla gara a causa delle condizioni atmosferiche, soprattutto per la scarsa disponibilità, in questo periodo, di gomme chiodate. Fra questi il più atteso era Mauro Nocentini che doveva esordire sulla sua Lancia 037 in coppia con Scabini. Non si è presentato alla verifica neppure Gabriele Noberasco, iscritto con una Ritmo della scuderia Grifone in appoggio a Fabbri, così come a Livorno era stato iscritto Tiziano Chiti.

Roberta Gremignani

RALLY CIR

Saint Vincent, 17-18 novembre 1984

Rally Valle d'Aosta

Le classifiche

Assoluta: 1. Tabaton-Tedeschini (Lancia Rally) in 3h14'28"; 2. Celesia-Vierin (Lancia Rally) 3h22'45"; 3. Signori-Montenesi (Citroën Visa) 3h25'46"; 4. Carlino-Dalbard (Lancia Rally) 3h29'38"; 5. Fabbri-Cecchini (Ritmo 130 gr. A) 3h31'02"; 6. Saggio-Bossi (Porsche) 3h33'54"; 7. Stagni-Marconi (Opel Manta GTE) 3h35'27"; 8. Griotti-Giachino (Citroën Visa) 3h36'38"; 9. Giorgio-Gruppo (Porsche)

3h38'02"; 10. Martino-Martino (Citroën Visa) 3h39'31".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Moiso-Goppo (Visa) in 4h05'07"; 2. Baldi-Rava (Talbot) 4h07'58".
Classe 1150: 1. Ronco-Ronco (A112) in 4h05'22"; 2. Sparti-Tonanzi (A112) 4h08'19"; 3. Alberti-Meschieri (Fiat 127) 4h12'06"; 4. Marino-Rei (A112) 4h14'56"; 5. Montaldo-Bottan (A112) 4h19'37"; 6. Balestra-Ardizzone (Fiat 127) 4h22'59"; 7. Butturi-Bullio (A112) 4h35'18"; 8. Orsolani-Durante (A112) 4h43'14".
Classe 1600: 1. Ferranti-Sabadini (Escort) in 4h00'03"; 2. Trigevio-Trigevio (Alfasud) 4h03'40"; 3. Caccami-Lazzarini (Peugeot 205) 4h11'50".

Classe 2000: 1. Porcellana-Riccardi (Ritmo) in 3h40'00"; 2. Vicciardelli-Barp (Ritmo) 3h50'35"; 3. Pedemonte-Caliro (Ritmo) 3h50'49"; 4. Fiori-Bellon (Ritmo) 3h53'31"; 5. Patrucco-Soffritti (Ritmo) 3h53'37"; 6. Omnias-Pasquin (Ritmo) 3h55'59"; 7. Ferraguti-Monti (Ritmo) 4h01'54"; 8. Uberto-Derin (Ritmo) 4h07'24".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Ricotto-Sabena (Fiat 127) in 3h50'37"; 2. Dellan-Ocleppo (A112) 3h52'46"; 3. Deira-Ravagnani (Fiat 127) 3h53'08"; 4. Rossett-Farina (A112) 3h54'43"; 5. Berton-Castagno (A112)

3h59'35"; 6. Boetto-Santi (A112) 4h02'03"; 7. Besta-Cipelli (A112) 4h05'42"; 8. Fedo-Valesia (A112) 4h05'44"; 9. Colombotto-Balocco (Fiat 127) 4h13'01"; 10. Motta-Andreatta (A112) 4h17'21"; 11. Schiavo-Giuliano (A112) 4h18'20"; 12. Soletta-Soletta (A112) 4h26'39"; 13. Ollearis-Simonato (Fiat 127) 4h29'15".

Classe 1600: 1. Arietti-Fidanzia (VW Golf) 4h00'06"; 2. Amatori-Molinelli (Ritmo) 4'07'35"; 3. Donalato-Ghezzi (Alfasud) 4h10'25"; 4. Berruto-Farina (Alfasud) 4h12'06"; 5. Struyf-Bagnod (Renault 14) 4h12'07"; 6. Margaria-Cavallotto (Alfasud) 4h12'26"; 7. Berto-Carmellino (Talbot) 4h16'20"; 8. Mannarino-Vallaperta (Talbot) 4h28'46"; 9. Tarocco-Leone (VW Golf) 4h28'56"; 10. Gremignani-Larcher (Samba TLS) 4h31'50"; 11. Oprandi-Grillo (Talbot) 4h37'01"; 12. Mulargi-Assegna (Samba Rally) 5h21'40".

Classe 2000: 1. Fabbri-Cecchini (Ritmo) in 3h31'02"; 2. Stagni-Marconi (Manta) 3h35'27"; 3. Boveri-Costa 3h41'35"; 4. Gavisod-Bacchini (Manta) 3h47'22"; 5. Ferrara-Chiarlo (Kadett) 3h48'46"; 6. Zavattoni-Lurari (Kadett) 3h53'17"; 7. Dalcerri-Bolungaro (Manta) 3h53'49"; 8. Sibetti-Brenna (Kadett) 3h57'04"; 9. Barbero-Gioffrè (Ascona) 3h59'16"; 10. Agnello-Marano (Kadett) 4h03'25"; 11. D'Agostino-D'Agostino (Kadett) 4h09'45".
Classe oltre 2000: 1. Verdoia-Forti (Opel Monza) in 3h59'50".

Classe 1600: 1. Signori-Montenesi (Citroën Visa) in 3h25'46"; 2. Griotti-Giachino (Citroën Visa) 3h36'28"; 3. Martino-Martino (Visa) 3h39'31"; 4. Dall'Olio-Nachi (Visa) 3h40'54".

Classe 2000: 1. Zigliani-Daruffi (Escort) in 3h59'25"; 2. Domaine-Gorbella (Lancia Montecarlo) 4h11'31"; 3. Tidiletti-Pontecivro (Escort) 4h15'08".

Classe oltre 2000: 1. Tabaton-Tedeschini (Lancia Rally) in 3h14'28"; 2. Celesia-Vierin (Lancia Rally) 3h22'45"; 3. Carlino-Dalbard (Lancia Rally) 3h29'38"; 4. Faggio-Bossi (Porsche) 3h33'54"; 5. Giorgio-Gruppo (Porsche) 3h38'02"; 6. Vuillermin-Albanese (Ascona) 3h40'44"; 7. Ciminaghi-Pini (Ferrari) 3h42'18"; 8. Barbarigo-Ceretti (Lancia) 3h45'41"; 9. Pighese-Berzinotto (Porsche) 3h57'25".



LA VISA DI SIGNORI (Attualfoto)

IL VINCITORE/Tricolore di gr. N lo scorso anno

Salto di qualità

SAINT VINCENT — Paolo Fabrizio Fabbri e Paolo Cecchini sono i nuovi campioni italiani dei rally internazionali. Il loro è un titolo che è stato permesso dalla particolarità del regolamento (che premia il punteggio di gruppo e non quelli della classifica assoluta) ma anche un titolo meritato da questo equipaggio che si è già distinto vincendo il trofeo A 112 e la coppa gruppo N nell'83. Fabbri-Cecchini, cresciuti rallisticamente alla scuderia Grifone, rimarranno in questa squadra anche il prossimo anno con buone probabilità di disputare un programma Open (sempre in gruppo A), inseriti nei quadri dello Junior Team, quindi con una qualifica più professionistica. Paolo Fabbri è romagnolo e deve i suoi successi al volante, oltre che alle doti di guida, anche al fatto di essere nella vita un ottimo meccanico e di sapere quindi «dialogare» con la vettura, risparmiandola e mettendola a punto al meglio. Nel suo successo di questa stagione ha una grande componente di merito Nicola Albanese, preparatore genovese con l'hobby dei raid africani, che gli ha allestito una vettura affidabilissima che ha visto il traguardo senza inconvenienti in tutte le prove di campionato.

Così il Cir

Assoluta: 1. P. F. Fabbri p. 170 (140 validi se si considerano i sette migliori risultati, come da regolamento nazionale); 2. Maneo 122 (validi 112); 3. Tabaton 106; 4. Boretti 80; 5. Dalla Pozza 47; 6. Ferranti 43; 7. Egizii 42; 8. Rossi 35; 9. Lazzarini 30; 10. Bignardi 28.

Gruppo N: 1. Maneo p. 122; 2. Ferranti 43; 3. Rossi 35; 4. Cinotto e Runfola 20.
Gruppo A: 1. Fabbri p. 170; 2. Dalla Pozza 47; 3. Bignardi 28; 4. Stagni 27; 5. Galeone 24; 6. Verna 22.

Gruppo B: 1. Tabaton p. 106; 2. Boretti 80; 3. Egizii 42; 4. Cinotto e Runfola 20.
Femminile: 1. Gremignani p. 95; 2. Bignardi 60.

Marche: 1. Lancia p. 160; 2. Fiat 126; 3. Opel 86; 4. Porsche 64; 5. Citroën 36; 6. Ferrari 21; 7. Ford 20; 8. Audi 18; 9. Alfa Romeo 14; 10. Volkswagen 10; 11. Autobianchi 5.

SLALOM/«Nuova Veronauto» a Verona

Nessuno ferma Zandonà

VERONA — Sempre più nutrita la schiera dei contendenti al successo negli slalom veronesi. Ben 72 erano infatti gli iscritti al primo trofeo «Nuova Veronauto», corso nelle immediate vicinanze della città veneta. Ad arricchire il parco partenze erano le preziosissime vetture storiche dell'Historic Racing Team. Tra tutte ha meglio figurato Chiminelli, secondo di classe con la sua Fiat Osca dietro a uno scatenatissimo Ronca che con la sua Fiat X 1/9 ha cercato ogni mezzo per contrastare la vittoria assoluta a colui che ormai è designato come lo specialista degli slalom: Fausto Zandonà su Fiat 850/2000. Anche questa volta infatti il pilota della squadra corse Verona ha vinto alla grande davanti al già citato Ronca e ad Aurengi, buon terzo su A112 Abarth.

Giovanni Bevilacqua

SLALOM

Verona, 18 novembre 1984

Slalom Nuova Veronauto

Le classifiche.

Assoluta: 1. Zandonà (Fiat 850/2000) punti 81,11; 2. Ronca (Fiat X 1/9) 90,35; 3. Aurengi (A112 Abarth) 92,33; 4. Merzi (Fiat 131 R) 94,46; 5. Borghi (Opel Manta 2000) 94,99; 6. Bombieri (Simca R2) 95,62; 7. Domenichini (Simca Rally 2) 95,89; 8. Melia (Samba Rally) 96,69; 9. Mentica (Kadett GTE) 97,11; 10. Dal Corso (A112 Abarth) 97,43.

Classe N/B: 1. Magrograssi (A112 70 HP) 98,76; 2. Grazioli (A112 70 HP) 102,96; 3. Bovi (A112 70 HP) 103,18; 4. Albertini (A112 70 HP) 104,6.

Classe N/C: 1. Melia (Samba Rally) 96,69; 2. Pomozzi (Samba Rally) 100,6; 3. Lorenzetti (Samba Rally) 111,12; 4. Leone (Samba Rally) 112,36.

Classe N/E: 1. Zambitto (Alfasud TI) 105,59; 2. Sandrini (R5 Turbo) 110,08; 3. Merzi (Ritmo 130) 110,75; 4. Mantovani (Ritmo 105 TC) 132,55.

Classe S/G: 1. Grassi (A112) 100,12; 2. Baini (Fiat 127) 101,12; 3. Valbusa (Fiat 127) 104,73; 4. Fasolin (Fiat 127) 109,03; 5. Bellini (Fiat 127) 110,66; 6. L. Antolini (Fiat 127) 111,91; 7. Valbusa (Fiat 127) 131,13.

Classe S/H: 1. Aurengi (A112 Abarth) 92,33; 2. Dal Corso (A112 Abarth) 97,43; 3. Avesani (A112 70 HP) 98,56; 4. Veneri (Fiat 127) 100,14; 5. De Rossi (Fiat 127) 101,75; 6. Gennari (A112 70 HP) 104,2; 7. Sponda (A112 Abarth) 104,39; 8. Faccini (A112 Abarth) 107,89; 9. Mazzi (Fiat 127) 109,89; 10. Franchini (A112 Abarth) 114,65.

Classe S/I: 1. Bombieri (Simca Rally 2) 95,62; 2. Domenichini (Simca Rally 2) 95,89; 3. Marcer (Fiat X 1/9) 101,37; 4. Terron (Simca Rally 2) 101,46; 5. Antolini (Fiat X 1/9) 102,19; 6. Suman (Giulietta Sprint) 102,92; 7. Lonardoni (Fiat X 1/9) 102,94; 8. Cristoforetti (Simca Rally 2) 103,67; 9. Guindani (Opel Corsa SR)

107,21; 10. Pasquali (Ford Escort) 107,32; 11. Vallotto (Giulietta SS) 107,34; 12. Pace (Simca Rally 2) 111,33; 13. Gastaldelli (Samba Rally) 111,49; 14. Maresmo (Giulietta Sprint) 111,66; 15. Ciresola (Alfasud) 113,35; 16. Bazzoni (Fiat X 1/9) 117,32.

Classe F/L: 1. Ronca (Fiat X 1/9) 90,35; 2. Chiminelli (Fiat Osca) 100,5; 3. Paon (Renault 5 Alpine) 105,62; 4. Busetto (Fiat Osca) 108,2.

Classe S/M: 1. Merzi (Fiat 131 R) 94,96; 2. Borghi (Opel Manta 2000) 94,99; 3. Mantica (Kadett GTE) 97,11; 4. Mascarello (Fiat 131 Abarth) 101,05; 5. Salizzoni (Opel Kadett) 102,64; 6. Bonizzi (Opel Ascona SR) 102,73; 7. Fornaser (Alfa Romeo GT 2000) 103,32; 8. Pellizzari (Opel Manta) 109,11; 9. Zampieri (Alfa Romeo GT) 110,09; 10. Bommartini (Ritmo Abarth 125) 116,09; 11. Salerno (Kadett GTE 2000) 132,82; 12. Villa (131 Abarth) 203,74.

primo è stato costretto al ritiro per problemi al cambio e alla carburazione; il secondo è stato bloccato nel corso della seconda manche da un incidente occorso a un altro concorrente che lo precedeva e non è riuscito a completare la gara.

Bruno Duval

SLALOM

Ponte, 18 novembre 1984

Gara valida per il campionato Centro-Sud

Le classifiche

Assoluta: 1. Funaro (Fiat X 1/9) 23989; 2. Di Lillo (Kadett GTE) 24143; 3. Minghini (Fiat 500/1000) 24167; 4. Moffa (R5 Turbo) 24297; 5. De Maio (Alfasud) 24385; 6. Liguori (Fiat 500) 24475.

GRUPPO N/1/3

Classe 1150: 1. Nappo 25547; 2. Aiezza 30056; 3. Uncini 30372; 4. De Marco 31404 (tutti su A112).

Classe 1300: 1. Tufilo 25745; 2. Del Pezzo (Samba) 25767; 3. Lonardo 25810; 4. Longobardi 25886; 5. Colangelo 30034; 6. Santoro (Samba) 30757 (gli altri su Simca R2).

Classe oltre 1600: 1. Cilento (Ritmo 130) 25360; 2. De Lucpa (Ritmo 130) 25811.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Liguori 24475; 2. Turco 24971; 3. Borrelli 25553; 4. De Gregori (Fiat 126) 25889; (gli altri su Fiat 500).

Classe 1000: 1. Turco (Fiat 126) 24709; 2. Covino (Fiat 126) 25294; 3. Rastelli (Panda) 25366; 4. Tosti (Fiat 500) 25406; 5. Grasso (A 112) 25645; 6. Carpenito (Fiat 127) 25915; 7. Mastrocola (Mini 90).

Classe 1150: 1. Scolaro (Fiat 128) 24590; 2. Longobardi (Fiat 127) 25430; 3. Vinaccia (A 112) 25619; 4. Sellitto (Fiat 128) 35144.

Classe 1300: 1. De Maio (Alfasud) 24385; 2. Cuomo (Simca R2) 25064; 3. Infantino (Simca R2) 25645; 4. Catalano (Simca R2) 30383; 5. Ambrosone (Alfasud) 31212; 6. Scolaro (Fiat X 1/9) 34267.

Classe 1600: 1. Funaro (Fiat X 1/9) 23989; 2. Cavone (Alfasud) 24808; 3. Santagata.

Classe 2000: 1. Di Lillo (Kadett GTE) 24143; 2. Moffa (R5 Turbo) 24297; 3. Guidotti (Beta Mc) 25554; 4. Mauriello.

Classe 3000: 1. Giordano (Ascona) 30504.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Minghini (Fiat 500/1000) 24167; 2. D'Urzo (Fiat 500/1000) 30935.

Classe 3000: 1. Laurenza (Simca R2) 25270; 2. De Rosa (Simca R2) 25339; 3. Forgione (Fiat X 1/9) 25895; 4. Barbone.

SLALOM/Benevento

La sorpresa è Moffa

BENEVENTO - Ad una settimana esatta dalla gara del Vesuvio, in cui giunse secondo alle spalle di Vincenzo Maggio, il casertano Francesco Funaro questa volta si è tolto la soddisfazione di conquistare la vittoria assoluta: ha infatti preceduto altri 19 concorrenti nel primo slalom a Ponte, gara organizzata dal locale automobile club. La gara del casertano non è stata però una semplice passeggiata: nella prima manche la sua prestazione non è stata delle migliori e, oltre a un «tempo» di scarso rilievo, ha anche pagato venti secondi di penalità causati dai soliti fatidici birilli. Alle sue spalle è giunto Filippo Di Lillo (Kadett GTE). Il capuano, dopo

aver ottenuto il terzo «tempo» dietro a Minghini nella prima manche, ha conquistato il posto d'onore precedendo lo stesso Pericle Minghini (Fiat 500 Prototipo) grazie a soli 24 centesimi di secondo. Il molisano Bruno Moffa (R5 Turbo) alla sua prima esperienza in questo tipo di gare non poteva certamente ottenere di più, è infatti giunto alle spalle di tre autentici specialisti, è riuscito a precedere il bravo Giuseppe De Maio (Alfasud) e ha anche realizzato il miglior tempo parziale nella prima manche. Non altrettanto bene sono andate le cose per Antonino De Gregorio e per Benedetto D'Innocenzo (R5 Turbo). Entrambi sono saliti solo una volta: il

- ASSISTENZA CAMPI GARA
- CONSULENZA TECNICO-SPORTIVA
- PRODUZIONE PNEUMATICO SPECIALE RINNOVATO RALLY 1-2-3-4 PER IMPIEGO SPORTIVO SU NEVE, GHIACCIO, TERRA
- SPEDIZIONE IN ITALIA E ALL'ESTERO
- DISPONIAMO A MAGAZZINO DI TUTTI I TIPI DI MESCOLE E MISURE DI PNEUMATICI DA COMPETIZIONE

DISTRIBUTORE AUTORIZZATO

kléber

COMPETIZIONE

SIEM
COMPETIZIONE



CANONIGA
Racing
Ruote Pneumatici
Equipaggiamenti Sportivi
ASTI Corso Alessandria, 201/203 - Tel. (0141) 27.40.23/52.742/52.210

PNEUMATICI IN OFFERTA

kléber

10-16-13 SLICK	L. 60.000
10-18-13 SLICK/PIOGGIA	L. 60.000
10-20-13 SLICK	L. 60.000
10-24-13 SLICK/PIOGGIA	L. 50.000
10-26-13 SLICK	L. 50.000
12-17-13 (145/165/70x13) INTERM.	L. 50.000
12-21-13 (205/60x13) INTERMEDIE	L. 60.000
12-19-14 (195/60x14) SLICK	L. 50.000
12-21-14 SLICK	L. 50.000
11-22-15 SLICK/INTERMEDIO	L. 70.000
11-25-15 SLICK	L. 70.000
11-27-15 (165x15) SLICK	L. 70.000
11-30-15 PIOGGIA	L. 60.000
11-32-15 SLICK/INTERMEDIO	L. 60.000

M - S CHIODATE - TERRA da 13-14-15 POLLICI da L. 50.000 a L. 70.000

MICHELIN

16-57-13 INTERMEDIO/PIOGGIA	L. 70.000
18-58-13 SLICK	L. 100.000
21-50-13 PIOGGIA	L. 100.000
23-57-13 PIOGGIA/SLICK	L. 100.000

24-50-13 SLICK	L. 100.000
24-53-13 SLICK	L. 100.000
205x14 SLICK	L. 50.000
17-63-15 PIOGGIA/INTERM./SLICK	L. 100.000
20-63-15 PIOGGIA/INTERM./SLICK	L. 100.000
29-61-15 PIOGGIA	L. 160.000

IRELLI

165-55-13 SLICK	L. 60.000
175-50-13 SLICK/PIOGGIA	L. 70.000
185-55-13 SLICK	L. 60.000
200-50-13 SLICK	L. 70.000
220-40-13 SLICK/INTERM./PIOGGIA	L. 70.000
235-50-13 SLICK/INTERM./PIOGGIA	L. 60.000
245-50-13 SLICK	L. 60.000
265-40-13 SLICK	L. 60.000
205-50-15 SLICK/TERMICHE	L. 70.000
235-45-15 SLICK/TERMICHE	L. 80.000
265-40-15 SLICK	L. 80.000
295-35-15 PIOGGIA/TERMICHE	L. 80.000
305-35-15 SLICK/INTERM./TERMICHE	L. 80.000

M + CHIODATE TERRA da 13-14-15 POLLICI da L. 50.000 a L. 70.000

N.B.: Le coperture sono di fine linea - IVA esclusa - inoltre disponiamo di 3000 cerchi e gomme usate

L'incredibile sentenza per la morte di Riccitelli

Organizzo, dunque uccido

Il tribunale che ha condannato Berardi e i componenti della scuderia Carpine per l'incidente di Magione 1978, mette gli organizzatori di fronte al rischio di essere colpevolizzati ingiustamente

PERUGIA — Nell'Italia del garantismo per i pentiti e superpentiti della mafia e del terrorismo, di automobilismo agonistico può capitare di essere condannati. Martedì scorso il tribunale di Perugia, nelle persone del suo presidente Tentori Montalto e dei due giudici a latere Goretti e Totato, ha condannato a sei mesi di reclusione con i benefici della condizionale, il direttore di gara Walter Berardi e i componenti della scuderia Carpine, Lorenzo Rondini, Francesco Terradura, Giulio Capolsini, Umberto Mannocci e Giovan Battista Moretti, perché ritenuti responsabili della morte del pilota marchigiano Gianfranco Riccitelli, tragicamente scomparso il 30 aprile 1978 nel corso della terza tappa del 4. giro dell'Umbria. I sei sono stati condannati anche al pagamento della provvisoria nei confronti della moglie del Riccitelli che si era costituita parte civile. I giudici hanno invece assolto con formula dubitativa l'addetto al posto di sorveglianza n. 9, Adriano Vicaroni, e con formula piena «per non aver commesso il fatto» il pilota Raffaele Sangiuolo la cui R5, senza controllo sull'olio lasciato dalla vettura di Riccitelli, aveva travolto lo stesso. La sentenza verrà emessa entro la prossima settimana con le precise e dettagliate responsabilità attribuite ai condannati. Nel caso di Sangiuolo i giudici hanno riconosciuto l'impossibilità da parte del pilota di evitare l'incidente visto che la sua vettura sull'olio era diventata ingovernabile. Nel caso di Vicaroni si è dovuto prendere atto che il commissario aveva fatto il suo dovere segnalando il pericolo e intervenendo: il pubblico ministero Fumu non è riuscito a dimostrare l'impegnatività e la segnalazione in zona successiva a quella di effettivo pericolo che gli si contestava nel capo di imputazione. Berardi e gli uomini della scuderia Carpine, invece, sono stati ritenuti responsabili di concorso nell'omicidio colposo di Riccitelli e colpevoli di imperizia, negligenza e di violazione del 1. capitolo dell'allegato H del Codice sportivo internazionale per aver organizzato una gara nell'autodromo di Magione ritenuto non idoneo nelle postazioni di sorveglianza della pista e nei servizi di emergenza dello stesso. Una decisione del genere non ha un precedente nella storia degli autodromi italiani e, per di più, nei confronti di un impianto che per diversi anni è

stato teatro di un'attività agonistica intensa e giudicato sicuro da piloti e addetti ai lavori.

IL GIUDICE ha ritenuto, in base all'allegato H che si riferisce in generale alle norme di sorveglianza e dei servizi di intervento in pista, che Magione non avesse un numero sufficiente di postazioni principali dove debbono essere presenti almeno cinque commissari, non ritenendo importante che il piccolo circuito umbro, che si snoda in un'area ristretta e pianeggiante senza ostacoli per la visibilità, è racchiuso in un rettangolo di qualche centinaio di metri per lato e che in totale la pista misura soli 1650 metri, quasi tutti visibili dagli addetti in pista se si fa eccezione per alcune postazio-

ni. A questo riguardo proprio il capitolo terzo dell'allegato H (al primo capoverso del secondo comma) in merito al numero delle postazioni e al loro dislocamento non fissa un principio rigido quando stabilisce: «**Il numero e la dislocazione delle postazioni saranno determinati in funzione delle caratteristiche del circuito**». Questo episodio mette in risalto il pericolo costante che corrono quotidianamente organizzatori, piloti, direttori di gara e commissari soprattutto quando l'autorità giudiziaria ordinaria utilizza, per giudicare in merito a un presunto delitto, le regole sportive interpretate letteralmente. Non sono pochi i casi di controversie su giudizi dei giudici sportivi, che sono nominati tra giuristi insigni i quali

trebbe dare alla dinamica di un tragico incidente. Probabilmente i piloti e i commissari, invece di associarsi alla Csai, prenderebbero parte a settimanali tornei di scacchi dove ogni rischio del genere è bandito.

ALL'ESTERO. All'ingresso dei circuiti inglesi esiste una scritta che dice all'incirca: «**Chi pratica questo sport o assiste alle competizioni è cosciente dei rischi e se ne assume la responsabilità**». Forse è chiedere troppo di assumere una massima del genere a sintesi di una matura e concreta visione della realtà dell'automobilismo agonistico in un Paese che, a ragione, potrebbe vantarsi di esserne la patria. Nell'Italia, paese di estremi opposti con un sistema giuridico macchinoso e antiquato, può capitare di trovarsi nella veste di colpevole o di imputato solamente per aver «fatto» qualcosa. È capitato per l'appunto a Berardi e al consiglio direttivo della scuderia Carpine, rei soprattutto di aver contribuito al rinascere delle attività motoristiche in Umbria, costruendo un autodromo e organizzandovi gare. Siamo sicuri che sarebbe dello stesso nostro parere lo stesso Gianfranco Riccitelli, pilota cavalleresco e coraggioso, caduto per una serie di cause e di eventi combinatisi tragicamente come capita alcune volte in sport che, proprio perché tali, hanno una componente di rischio e non per «imperizia, negligenza o violazioni» di alcun genere da parte di qualcuno.

Gaetano Dima



Ecco come Autosprint nel 1978 spiegava lo sfortunato incidente di Gianfranco Riccitelli

Nel 1985 l'autodromo resterà chiuso Magione risponde: stop alle corse

WALTER BERARDI e gli altri componenti del comitato di direzione dell'autodromo di Magione si sono riuniti dopo il processo per decidere il da farsi in attesa del futuro appello contro la condanna. Difesi dagli avvocati della Csai Aleffi e Casio sono stati tutti condannati, sia pure con il minimo della pena prevista e con il beneficio della condizionale. Le telefonate di solidarietà sono pervenute da piloti e organizzatori? Berardi si fa portavoce ufficiale dei proprietari dell'autodromo: «**Se organizzare le gare in autodromo crea problemi del genere in aggiunta a quelli economici che ci costringono a fare i salti**

mortali, la proprietà dell'autodromo ha deciso di non organizzare più corse. Purtroppo anche le coperture assicurative hanno carenze che convincono a prendere una simile decisione. Il calendario di gare coinvincino a prendere una simile decisione. Il calendario di gare per il prossimo anno verrà annullato. L'autodromo resterà aperto invece per le prove libere e per lo svolgimento della attività di Henry Morroggio».

PROTESTA. Nella serata di mercoledì Berardi si è incontrato con una rappresentanza di commissari e uf-

ficiali di gara, che in segno di protesta contro la decisione del tribunale volevano consegnare le tessere alla Csai. Berardi li ha fatti desistere dal loro intento. In ogni caso probabilmente l'automobilismo in Umbria subirà una battuta di arresto a livello di competizioni stradali. Alla notevole attività della scuderia Carpine, che nel frattempo stava cambiando ragione sociale e nome, potrebbe subentrare come organizzazione l'Automobil Club di Perugia, ma da questo punto di vista l'ente si è dimostrato piuttosto pigro e restio a prendersi questa eredità. □

Al Rally dell'Autodromo con lo sconto AS

Ultimo appuntamento stagionale con gli amici dell' **AUTOMOBILE CLUB DI MILANO** per il «7. Rally dell'Autodromo di Monza» in programma nei giorni 1 e 2 dicembre 1984. Anche in questa occasione ai **Soci del Club e ai lettori di AUTOSPRINT** saranno offerte le rituali facilitazioni, ovvero:

❶ **Soci del Club di età inferiore agli anni 14:** ingresso gratuito a presentazione della tessera 1984 alle biglietterie di Vedano e Santa Maria alle Selve;

❷ **Altri Soci e lettori:** speciale sconto di **L. 1.000** sul prezzo del biglietto d'ingresso a presentazione della tessera (Soci) o del presente tagliando (lettori) alle biglietterie di Vedano e S. Maria alle Selve.

Il biglietto d'ingresso è valido per qualsiasi ordine di posti.

Oltre alle suddette facilitazioni, ai cinque Soci del Club qui sotto elencati verranno consegnati i **TAGLIANDI BOX** che potranno essere ritirati dagli ingressi a partire dalle ore 8 di sabato 1 dicembre presso il capo servizio ai cancelli di Vedano. I soci sono: 1) **Allegrì Carlo** - Via Parini, 5 - 43100 Parma; 2) **Bonaccorsi Aldo** - Via Val Maira, 115 - 00141 Roma; 3) **Mantone Francesco** - Via Licase - 84060 Ogliastro Marina (SA); 4) **Quataroli Cinzia** - Via Geroldi, 40 - 26010 Bagnolo Cremasco (CR); 5) **Taddeo Franco** - Via Aurelia, 29 - 17029 Varigotti (SV).

DOMENICA SPRINT

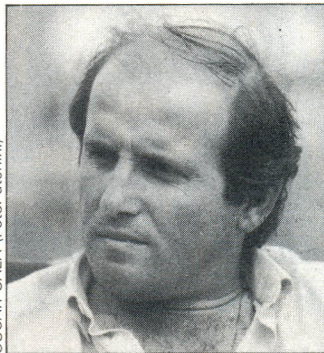
LE GARE
DEL WEEK-END

KARTING/La casa di Lissone si «ritira»

Il divorzio Birel-Iame

«Non correremo più ufficialmente» ha dichiarato il titolare Oscar Sala. La fabbrica di telai vuole farsi una nuova immagine non legata ai motori

PARMA — Dopo tanto vociferare, è giunto l'annuncio: «La Birel si ritira ufficialmente dalle corse». In questo modo si è sciolto anche il decennale abbinamento con la Iame, costruttrice di motori, alla quale la Birel era sempre rimasta fedele. Il patron della casa brianzola, Oscar Sala ha spiegato la decisione con la necessità di un momento di riflessione. Gli sforzi compiuti dalla ditta di Lissone negli ultimi 4 anni e i numerosi titoli conquistati (4 campionati del mondo, 3 europei e 2 coppe junior) non hanno fornito un ritorno commerciale come sperato, anzi la quota di mercato che essa aveva in Italia si è assottigliata. Ora quindi la Birel ha deciso di dedicare tutti i suoi sforzi alla sperimentazione e all'assistenza di tutti i privati che difenderanno i suoi colori nelle manifestazioni internazionali. Con questo Oscar Sala crede di riportare l'armonia tra i clienti che finora, a suo avviso, sono stati troppo impegnati a cercare di precedere il pilota ufficiale della casa, più che a ricercare un risultato assoluto. Con questa nuova gestione delle corse, già sperimentata a Laval in Francia



OSCAR SALA (Foto Paterlini)

nella Coppa Junior, la Birel è sicura di migliorare la sua posizione sul mercato, infatti oltre che nella 100 aumenterà l'assistenza anche nella 125, finora quasi da lei abbandonata. Alla domanda di come porteranno avanti lo sviluppo e le sperimentazioni, Sala ha risposto che i clienti saranno un ottimo banco di prova e che, se servirà, assumeranno un collaudatore, ma che questi non diventerà mai un pilota ufficiale. Molto evasiva è stata la risposta sulla durata di questa nuova gestione del reparto corse, che sarà mantenuta tale finché la casa di Lissone non riterrà necessario tornare a difendere i suoi colori con una squadra ufficiale. A suo avviso però questa decisione non potrà avvenire prima che la Birel abbia consolidato una propria immagine, slegata da ogni tipo di motore che ha adottato o che potrà adottare. Infatti alla base di questa decisione c'è anche il troppo ricorrente abbinamento Birel-Iame, che per una ditta di telai non è conveniente poiché limita il possibile acquirente.

Giovanni Paterlini

Una vittoria senza Sospiri

BOLOGNA — Con la terza e ultima prova aperta alle classi 100 e 125 si è conclusa la prima edizione del trofeo «Città di Bologna» disputatosi sulla pista Azzurra. Non vi è stata una grande presenza di piloti anche se l'entità dei premi in palio lo avrebbe meritato. Forse la troppa vicinanza dal Trofeo delle industrie appena conclusosi è stata una delle cause determinanti. Senza problemi è stata la vittoria di Sospiri nella 100 Avenir, anche se Simoni avrebbe potuto impensierirlo dopo aver guadagnato il comando al primo giro mentre il rimanente lotto dei concorrenti è risultato molto staccato dal duetto di testa. Sempre nell'Avenir, Tavano, dopo essere stato invitato dal direttore di gara ad abbandonare lo schieramento di partenza della seconda manche per una sua precedente scorrettezza, minacciava di investirlo in caso di esclusione. Al termine della gara il direttore di gara e i commissari sportivi hanno messo a verbale le affermazioni del pilota che dovrà presto vedersela con il Giudice sportivo.

Stefano Catellani

KARTING

Bologna, 18 novembre 1984

1° Trofeo Città di Bologna

Le classifiche

100 Cadetti: 1. Menghi; 2. Rangoni; 3. Novello; 4. Guerrini; 5. Zoboli; 6. Colla.
100 Nazionale: 1. Orsini; 2. Morara; 3. Cisolla; 4. Dallari; 5. Vannini; 6. Melandri.

100 Avenir: 1. Sospiri; 2. Bonini; 3. Fiandri; 4. Galli; 5. Buratti; 6. Simoni.

125 Junior: 1. Del Vecchio; 2. Friani; 3. Turci; 4. Scordari; 5. Novello; 6. Zucchini.

125 C2: 1. Bonfiglioli; 2. Magliano; 3. Paolini; 4. Marchioni; 5. Stefaneli; 6. Benni.
125 C1: 1. Marrani; 2. Capitelli; 3. Pedrini; 4. Norfo; 5. Busi; 6. Fanton Gianni.

Minikart: 1. Giosvaldo; 2. Spagni; 3. Piccioni; 4. Giustizieri; 5. Guarnieri; 6. Dalia.

125 Intercontinentale C: 1. Chirco; 2. Mainenti; 3. Maggio; 4. Maneschi; 5. Bonarrigo; 6. Sanfilippo.

125 Formula C: 1. Castro; 2. Parrinello; 3. Cottone L.; 4. Anello; 5. Gulino; 6. Cottone C.

Unificati i pool Rai

I POOL sportivi della Rai sono, dalla settimana scorsa, unificati. Lo ha annunciato il presidente Sergio Zavoli al termine di una seduta del consiglio d'amministrazione dell'Ente radiotelevisivo di Stato, che ha votato all'unanimità l'unificazione. Responsabile unico del pool sportivo Rai è stato nominato Gilberto Evangelisti. Grazie a questa evoluzione si prevede che sia nel settore radiofonico sia in quello televisivo si raggiungerà una maggiore omogeneità nel servizio delle informazioni sportive. A Gilberto Evangelisti, chiamato a ricoprire un così importante incarico vanno gli auguri di tutta la redazione di Autosprint.

Il ritorno di Robucci

PERGUSA — Ben 96 piloti hanno preso parte alla prima prova del «Trofeo Natalizio», disputatosi a Pergusa il 4 novembre scorso. Le gare si sono aperte con le due manches riservate alla 60 minikarts: dalla somma dei piazzamenti il migliore è risultato Bruno. Le altre vittorie a Robucci, Messina, Fodera, Chirico e Castro (p.l.)

KARTING

Pergusa, 4 novembre 1984

1. Prova Trofeo Natalizio

Le classifiche

60 Minikart: 1. Bruno; 2. Di Liberto; 3. Falsone; 4. De Andres; 5. Abela; 6. Riccobene.

100 Nazionale: 1. Robucci; 2. Campagna; 3. Bonanno; 4. Chiofalo; 5. Siciliano; 6. Salamone; 7. Viventi; 8. Parisi.

100 Avenir: 1. Messina; 2. Costa; 3. Cerchia; 4. Fichera; 5. Colletta; 6. Calabria, 7. Favaloro; 8. De Andres.

125 Junior: 1. Fodera; 2. Cicala; 3. Alberti; 4. Malgiotta; 5. Guerrera; 6. Amoroso; 7. Amore.

KARTING

Calendario

25 novembre 1984

Pista Azzurra Jesolo (VE) - ● A-C-60 cc.
Pista Azzurra Borgoticino (NO) - ● A-B-60 cc.

AUTO SPRINT

1-2
DICEMBRE

7. Rally dell'Autodromo



SCONTO 1000 LIRE

Inaugurata l'esposizione motoristica romana

Tutte le categorie alla nuova Rassegna

Resterà aperta fino a domenica 25 novembre

ROMA — È stata inaugurata sabato scorso alla presenza dell'on. Ugo Vetere che ha fatto il taglio del nastro, dell'on. Cutrufo presidente dell'AC Roma e dell'assessore della Regione Lazio, Ettore Ponti. La rassegna motoristica romana si ripropone al pubblico e agli appassionati del centro sud quale appuntamento inderogabile per chi ama macchine e moto e per gli operatori economici del settore per cui, sulla nuova area espositiva di circa 9.000 metri quadrati in più, è stato allestito il Marc '84 con la esposizione di attrezzature da officina presentate dalla quasi totalità delle Case nazionali Auto da corsa a parte, tra cui spiccano la Ferrari di F. 1, la Minardi di nuova costruzione e la Ram sponsorizzata dalla Skoal Bandit, l'interesse degli appassionati, che sicuramente non mancheranno di visitare il saloncino dei preparatori delle vetture da corsa dove sono rappresentate tutte le categorie sportive internazionali e nazionali, non mancherà di focalizzarsi sulle novità della Lancia che presenta la Thema e sulla nuova Mercedes 190 2,3 a 16 valvole, sulla Seat Ibiza e le nuove Opel, Peugeot e Alfa. Nel padiglione moto sono presenti tutte le Case con le novità dell'anno, ma le novità della Rassegna di quest'anno riguardano l'allestimento del «Salone dell'Eleganza» in cui spiccano i 22 modelli più pregiati di autovetture d'epoca, provenienti da prestigiose collezioni private e il reparto «Aeronautico» oltre agli ultraleggeri, che prendono sempre più piede in Italia. L'affluenza del pubblico nelle prime due giornate di apertura ripropone il successo di questa manifestazione nel difficile mercato delle attrazioni, qual è quello capitolino. Nel 1983 dei 184 mila visitatori ben il 16,8% proveniva da fuori della provincia romana. Il 70% era costituito da visitatori tra 20 e 40 anni. La mostra sarà aperta fino a domenica 25. (g.d.)

Sul Lazio tornerà l'elisoccorso

ROMA — Non si fermerà a un semplice esperimento l'elisoccorso aereo che in agosto e settembre è stato sperimentato con successo a Roma. La Regione Lazio ha deciso di stanziare 500 milioni per la prosecuzione dell'utilizzazione di un soccorso tempestivo e utile. L'on. Cutrufo, presidente dell'AC Roma, dopo aver elencato le preoccupanti statistiche di infortuni stradali che parlano di un morto al giorno solo nella capitale, ha detto che oltre i tanti rimproveri che si possono fare

al locale Automobil Club non bisogna dimenticare di ricordare, a suo favore, le strenue lotte fatte negli anni passati per introdurre questo importante mezzo di soccorso che nel corso degli interventi sperimentati ha permesso una riduzione statisticamente dimostrabile del 25% dei casi di mortalità. Dopo l'esperimento di agosto e di settembre che ha consentito, con la collaborazione dell'Ospedale S. Camillo e di 10 medici specializzati in interventi di rianimazione, di effettuare 29 interventi con 5 salvataggi da morte certa, la Regione Lazio ha stanziato 500 milioni perché questo servizio possa trasformarsi per un anno in permanente. Verrà gestito da una società di capitale misto pubblico e privato nella speranza che l'esempio valga per l'attuazione di un piano nazionale da parte del governo. nell'ambito della 8. rassegna Motoristica è visibile sia la gamma di modelli di elicotteri attrezzati per il soccorso tempestivo, sia le principali metodologie di intervento che permette questo tempestivo mezzo di trasporto. È noto che un alto indice di mortalità o l'incidenza dell'aggravarsi dei postumi di un trauma è dovuto alla intempestività dei soccorsi, gravemente penalizzati dalle condizioni di traffico intenso, e dalla non specificità degli interventi. L'elicottero è un mezzo che permette di ovviare a questi due ostacoli (g.d.)

Calcio-sfida tra piloti e schermidori

VENEZIA — Sabato 24 novembre alle ore 14,30 allo stadio comunale «Francesco Baracca» di Mestre avrà luogo un incontro di calcio tra le squadre del club Italia Piloti (della quale fanno parte rallisti e velocisti) e del circolo Scherma Mestre (nelle cui file figurano tre campioni delle recenti olimpiadi di Los Angeles). L'annuncio è stato dato dal direttore sportivo del club Italia Piloti, Mario Di Natale, nel corso di una conferenza stampa. L'intero ricavato dell'iniziativa sarà devoluto all'Aido (l'associazione donatori di organi). Il club Italia Piloti ha annunciato la seguente formazione: Mazzucato, Corrado Fabi, Zanussi, Bianco, Marchiol, Vudafieri, Cunico, Patrese, Cheever, De Angelis, Munari. Gli schermidori scenderanno in campo nella seguente formazione: Pavanello, Borella (1° Borella (2°, Bellone, Dalla Barba, Semenzato, Cipresso, Milani, Numa, Galli, Marin. L'incontro sarà diretto dall'arbitro Angonese.

Questa è la musica
della
FORMULA UNO

Un'occasione straordinaria
per tutti i ferraristi

L'INNO
DELLA FERRARI

VAI FERRARI



Dante Meschieri

LA CANZONE
DEL PILOTA

**UN ALBUM-DISCO
FANTASTICO
A UN PREZZO FANTASTICO
10.000 LIRE**

Prego inviare al sottoindicato indirizzo n. _____
copie dell'album-disco «Vai Ferrari» al prezzo di
L. 10.000 cadauna.

Ho pagato anticipatamente l'importo di L. _____

- allego assegno circolare o bancario
 allego ricevuta di vaglia postale
 allego ricevuta di versamento sul c.c. postale n. 12287405
intestato a SPRINT MARKET s.r.l.
via dell'Industria 6 - 40068 SAN LAZZARO DI SAVENA (BO)
(È obbligatorio indicare la causale del versamento)

NOME _____ COGNOME _____

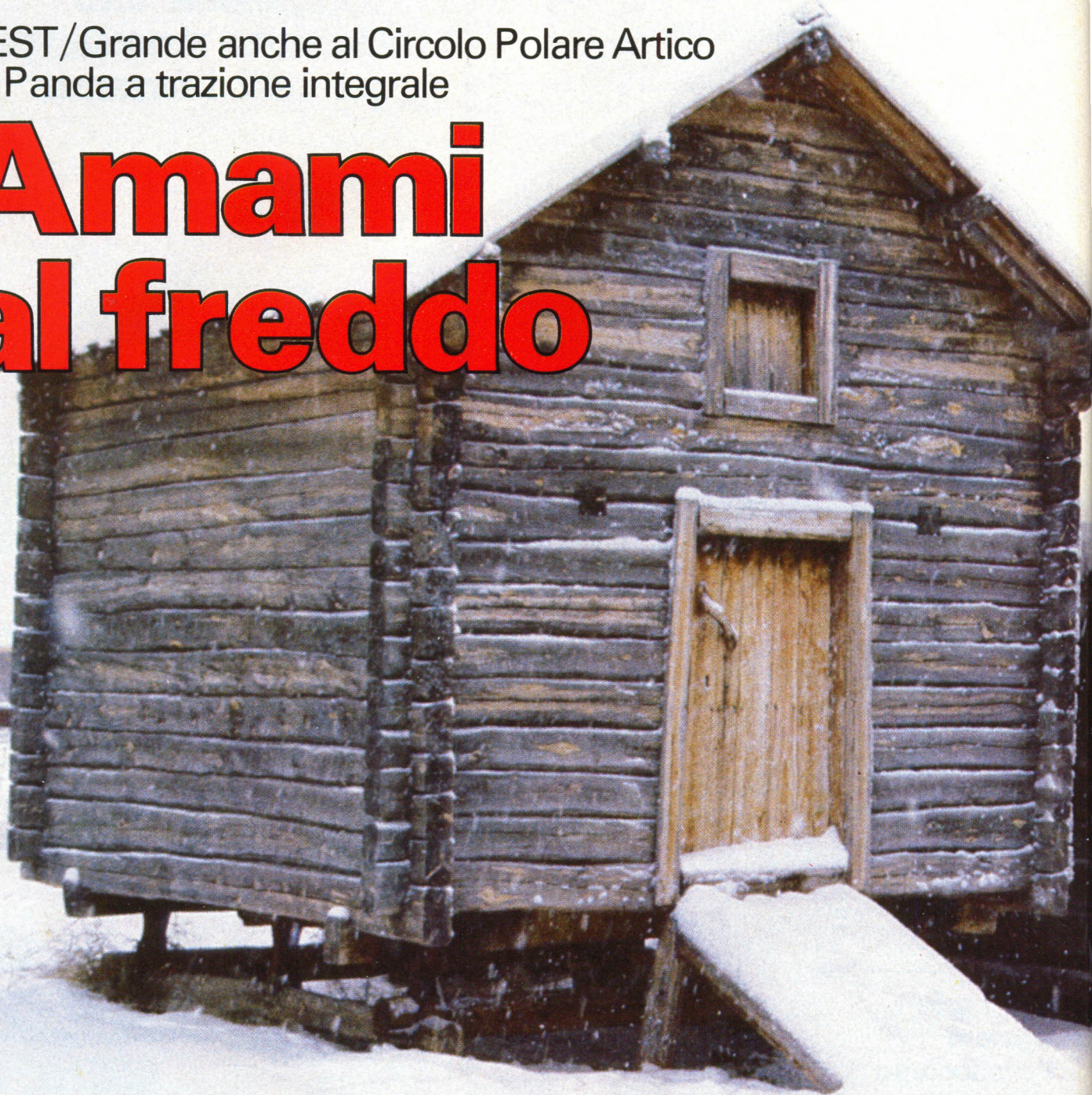
VIA E NUMERO _____

CAP _____ CITTÀ _____ PROVINCIA _____

Non inviare denaro contante - Non si effettuano spedizioni in contrassegno

TEST/Grande anche al Circolo Polare Artico
la Panda a trazione integrale

Amami al freddo



Provata a Kiruna in Svezia la «piccola» 4x4 della Fiat. Una vettura che, pur essendo stata studiata per le nostre condizioni ambientali, ha dimostrato una grande affidabilità anche in situazioni-limite. Ecco i risultati di una esperienza vissuta in una terra ai confini del mondo

Testo e foto di **Carlo Massagrande**

KIRUNA (Svezia) — A 140 chilometri a Nord del circolo Polare Artico, dove il cielo, la strada e la neve formano una cosa sola e dove le ore di pallida luce sono poche, dove un caffè alle 11 del mattino non te lo servono, dove il rifornimento carburante te lo effettui da solo o

non hai scelta, dove i parcheggi sono muniti di caricabatteria, dove i fari delle macchine sono sempre accesi — per legge — anche nelle ore di luce, dove di giorno mediamente la temperatura è di 10 gradi sottozero, ecco, dove c'è tutto questo, sorge Kiru-

segue





Amami al freddo

segue

na, una tipica cittadina nordica in Lapponia. Kiruna significa «pernice di montagna», è importantissimo centro minerario per l'estrazione del ferro con una popolazione di 27.000 abitanti che gravita tutta o quasi attorno alla miniera chiamata «Kirunavara» che è la più grande miniera sotterranea del mondo. Il filone metallifero ha una lunghezza di quattro chilometri, una larghezza da 20 a 200 metri, una profondità di 700 metri. Kiruna è il comune più grande del mondo e si estende infatti per più di 20.000 chilometri quadrati.

QUI, nel suo habitat ideale, abbiamo voluto verificare le doti della Panda 4x4, un giocattolo piacevole, economico, sbarazzino, ma che al momento giusto sa essere anche sicuro e affidabile. È la vettura ideale per la signora che ha la casa anche fuori città, per chi vuole evitare il montaggio delle catene soprattutto per brevi tratti, per il medico che a volte deve affrontare ogni condizione climatica, per chi deve superare terreni fangosi o sabbiosi per lavoro. Insomma, la 4x4 della Fiat, offre diverse possibilità in più con un sovrapprezzo rispetto alla Panda corrispondente (la

45S di 903 cc.) a trazione monoasse, di lire 3.228.000. Sia chiaro che la Panda 4x4 non è un fuoristrada e non la si può usare soltanto in questo senso: è una vettura nata a trazione monoasse alla quale è stata aggiunta la possibilità di inserire la trazione anche sul secondo asse (in questo caso sulle ruote posteriori), per renderla vettura adatta anche per il tempo libero (sciatori, cacciatori, campeggiatori, siete avvertiti) e per un uso leggero fuoristradistico. È del tipo a trazione integrale «inseribile» cioè con movimento al secondo asse inseribile quando sia necessario (da fermo o in movimento) in condizioni di fondo o di trazione difficile. Deve non essere inserita in curva ma in rettilineo dove tutte le ruote girano alla stessa velocità. La leva di comando è vicino alla leva del cambio. Sul cruscotto una spia luminosa segnala l'inserimento della trazione integrale. Il cambio è a cinque marce con la prima ridotta del 25% per superare forti pendenze (anche del 50%) tanto è vero che in un uso normale, è consigliabile partire in seconda. La quinta corrisponde alla quarta della 45. Il motore è di 965 cc. e sviluppa 48 cavalli a 5800 giri contro i 45 della Panda berlina che di cilindrata è 903 cc. Diverse le modifiche per adattarla allo scopo: il telaio è stato irrobustito nella parte anteriore della scocca, che funge anche da protezione per la coppa dell'olio, il gruppo

frizione e i semiassi. La sospensione posteriore è maggiorata nella balestra e negli ammortizzatori. I freni hanno cilindretti posteriori più grandi. Lo scarico è diverso e posizionato in modo da evitare i colpi. Il raffreddamento del motore è stato reso più efficace. Frizione con molla a carico maggiorato e mozzo con doppio parastrappi. Sono stati montati anche i paraspruzzi per le quattro ruote, ripari vano ruote, due specchi esterni regolabili dall'interno.

LE PRESTAZIONI «fuoristradistiche» sono note. Quelle stradali sono rimaste buone: con una velocità di punta di 135 orari. La rumorosità, diciamo, è contenuta, ma non si può pretendere troppo in questo senso anche perché la vettura pesa 60 chili in più per la trasmissione supplementare e relativi adattamenti ed era necessario mantenere in termini ragionevoli l'aggiunta di materiale fonoassorbente. È la più piccola vettura a trazione integrale, con motore trasversale. I consumi con trasmissione monoasse sono pressoché normali: a trasmissione sulle quattro ruote, con un uso della prima ridotta, sono superiori ma in un ordine ragionevole: in ogni caso non costituirebbero elemento fondamentale o determinante anche se fossero più elevati. All'esterno la Panda 4x4 si riconosce per il tipico colore militareggiante verde «Alpi», per i fascioni late-

Sopra due immagini della Panda 4 x 4 al Circolo: a sinistra sulle rive di un lago ghiacciato, a destra all'entrata di una miniera. Tra le due il certificato che AS è entrato nel Circolo Polare Artico. Sotto la Panda di AS in viaggio per Nikkaluokta, un posto ai confini del mondo

rali, per la scritta posteriore «Fiat Panda 4x4 Steyer-Puch» la Casa tedesca che produce la trasmissione, le sigle 4x4 lateralmente e per il frontale che richiama la Panda 45 Super. Pneumatici Winter 145 SR 13. A richiesta il grigio metallizzato e il tetto apribile.





LA PROVA. Scopo della Fiat, in questo «test» alle alte latitudini, era quello di fare provare la Panda 4x4 in condizioni difficili. In un ambiente in cui la trazione sulle quattro ruote mettesse in evidenza le effettive possibilità delle vetture. E, a questo proposito, la Casa tori-



nese non poteva essere più fortunata... Le condizioni climatiche, infatti, erano le più favorevoli per lo scopo: per tutta la notte precedente la prova, la neve era caduta abbondantemente e continuava a fioccare anche al mattino. Anche nelle poche ore di luce, sembrava notte: la visibilità era quasi nulla. In terra c'erano almeno 25/30 centimetri di neve fresca ed era molto difficile distinguere dove finiva la strada e cominciavano i campi. Le strade qui, sono costeggiate da fossati che servono a contenere la neve spostata dagli spazzaneve. Non si capotta ma se ci si porta troppo sul bordo destro, si rischia di iniziare una lenta, innocua ma inesorabile discesa verso il fondo di questo avvallamento dal quale non si esce se non con l'aiuto esterno. Di prima mattina un camionista che trasportava legname, uno della zona che conosceva bene queste strade, era già finito in questa scomoda posizione e aspettava un trattore. La nostra Panda 4x4, pneumatici invernali chiodati, si muoveva con molta agilità anche perché sulla neve fresca, essendo alta di pianale, passava con facilità. È stato un vero divertimento guidarla in queste condizioni insolite. Con un collega, ci siamo addentrati lungo una vallata su una strada che fiancheggia per circa sessanta chilometri una serie di laghi

naturalmente gelati e che porta al paese di Nikkaluokta, l'ultima zona abitata ai piedi della più alta montagna della Svezia il Kebnekaise di 2117 metri. Volevamo fare un po' di «shopping» in questo paesino, cercare qualche souvenir che non fosse troppo turistico. Avevamo prudentialmente avvertito l'albergo che in caso di mancato rientro entro una determinata ora prestabilita, venissero iniziate ricerche in quella direzione. Non ridete, perché al circolo perdersi è veramente pericoloso. La Panda ci portava sempre più all'interno della vallata, nessuna macchina, nessun segno di esseri umani: solamente numerosi branchi di renne, che vivono ancora allo stato selvaggio e che ci guardavano incuriosite, ma da lontano. A 10-15 metri fuggivano nel bosco. La neve era tanta che gli animali facevano fatica ad arrivare al terreno per trovare qualche ciuffo d'erba. Sulla neve fresca le renne saltano come gazzelle per rendere meno faticosa la loro avanzata. Spegnendo il motore, l'unico rumore che si sentiva era quello dell'urto delle ramificate corna le une contro le altre per gioco o per lotta vera. La Panda avanzava ancora sprofondando lungo quella che pensavamo fosse la strada: procedeva dritta, in quarta ed in terza anche speditamente sempre con la trazione su entrambi gli assali. Ferman-

doci ripartiva agevolmente. Persone ancora nessuna.

FINALMENTE verso le sei di sera (era già notte fatta da tempo) raggiunta Nikkaluokta, ci accorgevamo che non solo non c'erano negozi mete del nostro lungo peregrinare, ma il paese costituito da quattro case tutte ricoperte di neve e sprangate, era completamente disabitato! Solamente una luce rossa in alto su un pennone, pulsava ad intermittenza come in un aeroporto quasi a farci capire che quello era un limite invalicabile: eravamo giunti alla fine del mondo. Oltre, doveva esservi la montagna più alta, il Kebnekaise, che naturalmente non abbiamo visto. Il tempo di girare la Panda e di fuggire di nuovo verso la civiltà che abbiamo raggiunto in un paio di ore. La nostra avventura era finita bene. Tessere le lodi della Panda 4x4, questa piacevolissima vettura, ci sembra ora superfluo. Le catene che avevamo a bordo per sicurezza, sono rimaste nuove, nella loro custodia di nylon. Il consumo è stato sentito forse per un paio di litri in più sui cento chilometri, dovuti soprattutto ai rapporti corti usati per vincere un alto spessore di neve fresca. La Panda 4x4 è una vettura frizzante, fresca, per i giovani ma che fa divertire tanto anche i meno avventurosi. (c.m.)

Una importante ordinanza del Prefetto di Bologna

L'immagine non fa fumo

PUBBLICARE, nel contesto di un servizio giornalistico, la foto di un pilota che reca riprodotto sulla tuta un marchio di sigarette, non costituisce violazione di legge. Questa, dopo uno scrupoloso esame del caso, la decisione della Prefettura di Bologna in merito ad una contestazione fatta dalla Guardia di Finanza al nostro confratello «Motosprint» e che dunque ci riguarda da vicino. Sì, perché anche «Autosprint» aspetta l'esito di un ricorso proposto per un'analoga contestazione. Quella del Prefetto di Bologna è un'ordinanza limpida nelle considerazioni che la motivano, ma soprattutto è piena di buon senso: elemento che finora, da quando è in atto la cosiddetta «guerra del fumo», aveva fatto difetto. Da ora in poi l'informazione potrà svolgere il proprio compito con maggiore serenità, sentendosi garantita nel suo diritto fondamentale: quello alla libertà. La cosa è talmente importante che vale la pena ricostruire i fatti.

UNA LEGGE del 1962 vieta la propaganda pubblicitaria dei prodotti da fumo. Ma le sanzioni per chi viola la legge sono talmente risibili che nessuno se ne cura. Per cui all'inizio del 1983 si decide di fare sul serio. Un decreto legge del 10 gennaio 1983, convertito in legge il 22 febbraio 1983 (N. 52), recita: «La propaganda pubblicitaria di qualsiasi prodotto da fumo, nazionale ed estero, è vietata. Chi trasgredisce al divieto è soggetto alla sanzione amministrativa da lire 5 milioni a lire 50 milioni». È chiaro che la propaganda cui fanno riferimento sia la legge del 1962 che quella del 1983 riguarda «attività dirette ad illustrare qualità e pregi di tali prodotti». Ma è su questa espressione che incredibilmente nasce il colossale equivoco. Il primo a fare le spese della legge n. 52 è il mensile dell'Acì, «L'Automobile», reo di avere pubblicato tre foto di auto da corsa recanti scritte pubblicitarie di prodotti da fumo. Poi via via tocca ad altre pubblicazioni, quasi tutte di carattere sportivo. Il «caso» si gonfia. La Federazione degli Editori protesta vivacemente; la Guardia di Finanza, «colpevole» di redigere i

verbalisti di contestazione, in un comunicato del comando generale precisa che «l'azione del Corpo è in adempimento a precisi obblighi di legge».

CONTINUANO però a fioccare le multe. A ognuna delle quali corrisponde un ricorso alla prefettura, l'organo demandato ad esaminare le «contestazioni». Il 22 luglio 1983 il prefetto di Brescia dispone l'archiviazione degli atti relativi ad una multa

inflitta al quotidiano «Brescia oggi» per la solita infrazione: la pubblicazione di una foto di una macchina recante come sponsor un marchio di sigarette. Ma la valanga di multe non si arresta. I settimanali della Conti Editore entrano nell'occhio del ciclone dalla fine dell'agosto 1983. «Motosprint» è multato il 29 agosto per una foto (è il caso che ha originato l'ordinanza di cui all'inizio). Ma il caso più clamoroso riguarda proprio

«Autosprint». Il 13 gennaio 1984 il Nucleo Polizia Tributaria della Guardia di Finanza di Bologna eleva verbale di contestazione alla Conti Editore per fotografie pubblicate su nove numeri di «Autosprint» editi fra il maggio e il settembre 1983. «Si ravvisa — dice il verbale — pubblicità indiretta dei marchi di sigarette estere». La multa da pagare è salatissima: quasi mezzo miliardo. Ovvio il ricorso che attualmente è ancora all'esame della Prefettura di Bologna. Conforta però il fatto, come dicevamo all'inizio, che la stessa Prefettura abbia archiviato una analoga contestazione fatta tempo prima a «Motosprint» e per la quale la Conti Editore era ricorsa attraverso l'avvocato Vittorio Vaselli. Dice il Prefetto nel caso di Motosprint: «L'atto di propaganda implica la volontà di favorire l'acquisto di determinati prodotti e in particolare, nel caso di pubblicità a mezzo stampa, l'esistenza di un accordo fra l'editore e la casa interessata, volto a favorire chi produce il prodotto da sponsorizzare e chi trae profitto dalla pubblicità che compare sulle pubblicazioni». Chiaro che se «Autosprint» o un qualsiasi altro periodico pubblicano la foto di una McLaren o di Alboreto non lo fanno certo perché hanno una cointeressenza con la Marlboro. Ma il Prefetto sgombra il campo anche di ogni altro possibile elemento di colpevolezza. «Nessun rimprovero nemmeno di semplice negligenza o imprudenza può essergli mosso (all'editore, n.d.r.), se si considera l'inerenza della immagine incriminata all'avvenimento di cronaca di notevole rilevanza alla quale era legata. Pertanto l'Editore ha voluto offrirlo al pubblico con il corredo del mezzo più idoneo, la fotografia, per rendere in maniera efficace ed immediata il significato e l'importanza».



Nei Paesi ove esiste una precisa regolamentazione della pubblicità ai prodotti per fumatori, come l'Inghilterra, non possono verificarsi vicende come quelle toccate a «Motosprint» e «Autosprint». Nella foto, scattata a Brands Hatch in occasione del GP d'Inghilterra, Niki Lauda sembra far notare a Alain Prost l'assenza dello sponsor... da fumo dalla tuta. La scritta, per legge, era stata tolta anche dalle McLaren

L'INFRAZIONE contestata, conclude l'ordinanza del Prefetto, non sussiste. Si ordina l'archiviazione degli atti. Per tutto questo qualcuno ha ritirato in ballo la «civiltà del diritto». Noi preferiamo parlare di semplice buon senso. Che pure, ai giorni nostri, è merce rara. □

Calendario sportivo dal 24 novembre all'8 dicembre 1984

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 Andresien - 24 rue Marcel
Moisson - 27120 PACY SUR
EURE (Francia)

Rally delle Zolfare

R ● N-A-B
(1. serie)
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 in salita a Rossano

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 novembre

Gara club a Vallenga

VC ● tg
Salerno Corse e Scud. Apulia -
Casella Postale 155 - 84100
SALERNO

25-29 novembre

Lombard RAC Rally

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

1-2 dicembre

Northern Lights Rally

R ●●● N-A-B
Oulun Urheilutoimijat - PL 291 -
96201 ROVANIEMI 20 (Finlandia)

Rally di Monza

R ●●● N-A-B
AC Milano - Corso Venezia 43 -
20121 MILANO

2 dicembre

Endurance a Sandown Park

VC ●●● C1-C2-B
Campionato mondiale endurance
Light Car Club of Australia
(ARDC - Annagrove Road)
ANNANGROVE (Australia)

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

Lady Wigram Trophy

VC ●●● F/M-A-B-FV-FF
The Motor Racing Club - Po Box
13-104 - CHRISTCHURCH (Nuova
Zelanda)

6-7 dicembre

Dubai Rally

R ●●● N-A-B
Campionato rallies medio oriente
Automobile et Touring Club des
E.A.U. - PoBox 230 - ABU DHABI
(Emirati Arabi Uniti)

8-9 dicembre

Killarney Rally of the Lakes

R ●●● N-A-B
Killarney & District MC - Chapel
Place - KILLARNEY (Irlanda)

Rallycross British GP a Brands Hatch

R ●●● A-B-S5
RACMSA - 31 Belgrave Square -
LONDON SWIX 8QH (Gran
Bretagna)

Carson City Rally

R ●●● N-A-B
SCCA - 6750 South Emporia
Street - ENGLEWOOD Col. 80112
(USA)

Rally del Sestriere (già Rododendri) (CIR)

R ●●● N-A-B
AC Torino - Via Giolitti 15 -
10123 TORINO

Come «diventare» piloti

SCUOLA FEDERALE DI PILOTAGGIO

Autodromo di Vallenga, 00063 CAM-
PAGNANO DI ROMA - Telefono
06/9041009-9041027
I corsi si svolgono all'autodromo di Vallenga.
Hanno la durata di una settimana.

SCUOLA PILOTI MORROGH

Henry Morrogh - Autodromo di Magione
06063 MAGIONE (PG)
Tel. 075/84.03.03-84.39.93
Tutti i giorni lezioni, anche singole, dietro
appuntamento

SCUOLA ITALIANA ANTI-SBANDAMENTO ALMO COPPELLI

Sede operativa: Autodromo di Monza - Tel.
uffici: 02/20.36.31 Corsi anti-sbandamento
(8 ore), alta velocità (2 giorni), anti-seque-
stro (4 giorni).

SCUOLA PILOTI MILANO

Velocità in pista e rally
Via Palestro, 26 - 20025 LEGNANO (MI) -
Tel. 0331/59.23.95
Tutti i giorni lezioni su appuntamento. Corsi
intensivi periodici.
Sconto speciale ai lettori di AUTOSPRINT

SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO U. HENDRICKS

Strada Cantonale del S. Gottardo km 14
Nord di Bellinzona
OSOGNA (Svizzera) Tel. 0041/92/66.18.78
Tutti i giorni lezioni su appuntamento

SCUOLA DI PILOTAGGIO SIEGFRIED STOHR

Via Vega 19 - 47037 Rimini (FO)
Autodromo di Misano Adriatico - Tel.
0541/770207-615159. Corsi differenziati di
guida sicura, guida sportiva, agonismo e
perfezionamento F.3.

SCUOLA PERFEZIONAMENTO GUIDA

Autodromo Internazionale del Mugello,
Scarperia (Firenze) Corso teorico e pratico
un solo giorno sabato o domenica. Guida
sicura - veloce - pilotaggio rally e pista.
Informazioni
tel. 055/84.63.54 Autodromo Mugello
prenotazioni
tel. 055/67.26.88 Automobil Club Firenze

SCUOLA PERFEZIONAMENTO GUIDA - PIETRO SCARANI

Autodromo «Dino Ferrari» Imola, lezioni
guida-sicura-antisbandamento.
Informazioni-prenotazioni via Toscana, 26
Bologna tel. 051/47.28.19-47.44.35

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 Formula 1
F2 Formula 2
F3 Formula 3
F4 Formula 4 FIK
F2000 Formula 2000
FAt Formula Atlantic
FF Formula Ford 1600
Ffiat Formula Fiat
FL8 Formula libera
FP Formula Panda
FS Fuoristrada
FSF 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
Tt Tutti i gruppi
VC Velocità in circuito
VE Vetture d'epoca
VS Velocità in salita
VG Velocità su ghiaccio

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXIV N. 47 del 20-26 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, 2° Andar, S/22, San Paulo; 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 Sili Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue
Rémaur, 75002 Paris; Francia del 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, Illopoli-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:

Prosvea, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Bóite
Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van
Ditmar 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 Valdeparra 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: Yabancı Basın Tevziat,
Barbados Bulvarı 51, Besiktas-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. Davoles, Planta
Baja, Caracas.

PUBBLICITÀ: Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villoresi, 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 Pellizzo, 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.

POLO



Bella come una Polo, forte come una Volkswagen.

È bella, come tutto ciò che è funzionale. Lunga soltanto 366cm,
è agile nel traffico e facile da parcheggiare.
Ma è anche confortevole nei lunghi viaggi.
Con un abitacolo accogliente, cinque comodi posti

e un vano bagagli di 294 litri che può essere ampliato
fino a 1170 litri, ribaltando il divano posteriore.
E con il suo robusto elastico motore di 1050cmc a bassi consumi
e una velocità di crociera di 135 chilometri l'ora.

VOLKSWAGEN  **c'è da fidarsi.**

850 punti di Vendita e Assistenza in Italia.
Vedere negli elenchi telefonici alla seconda di copertina e nelle pagine gialle alla voce Automobili.