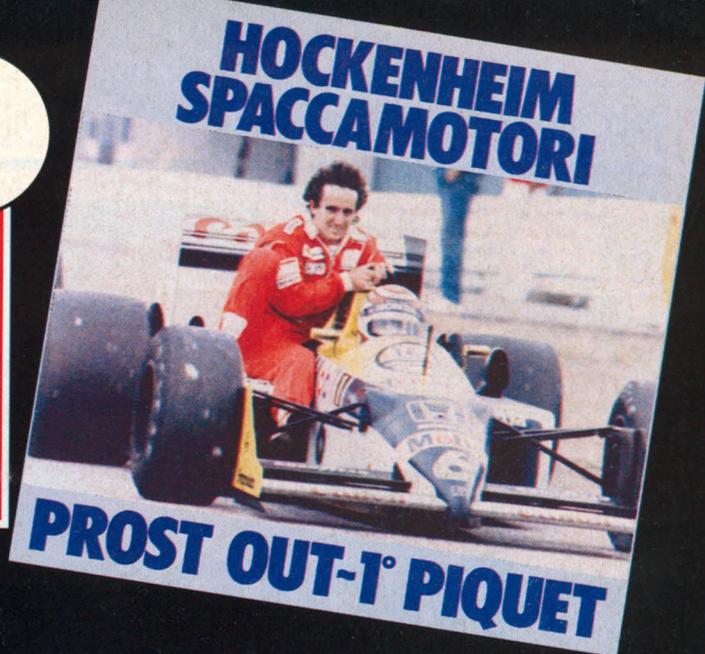


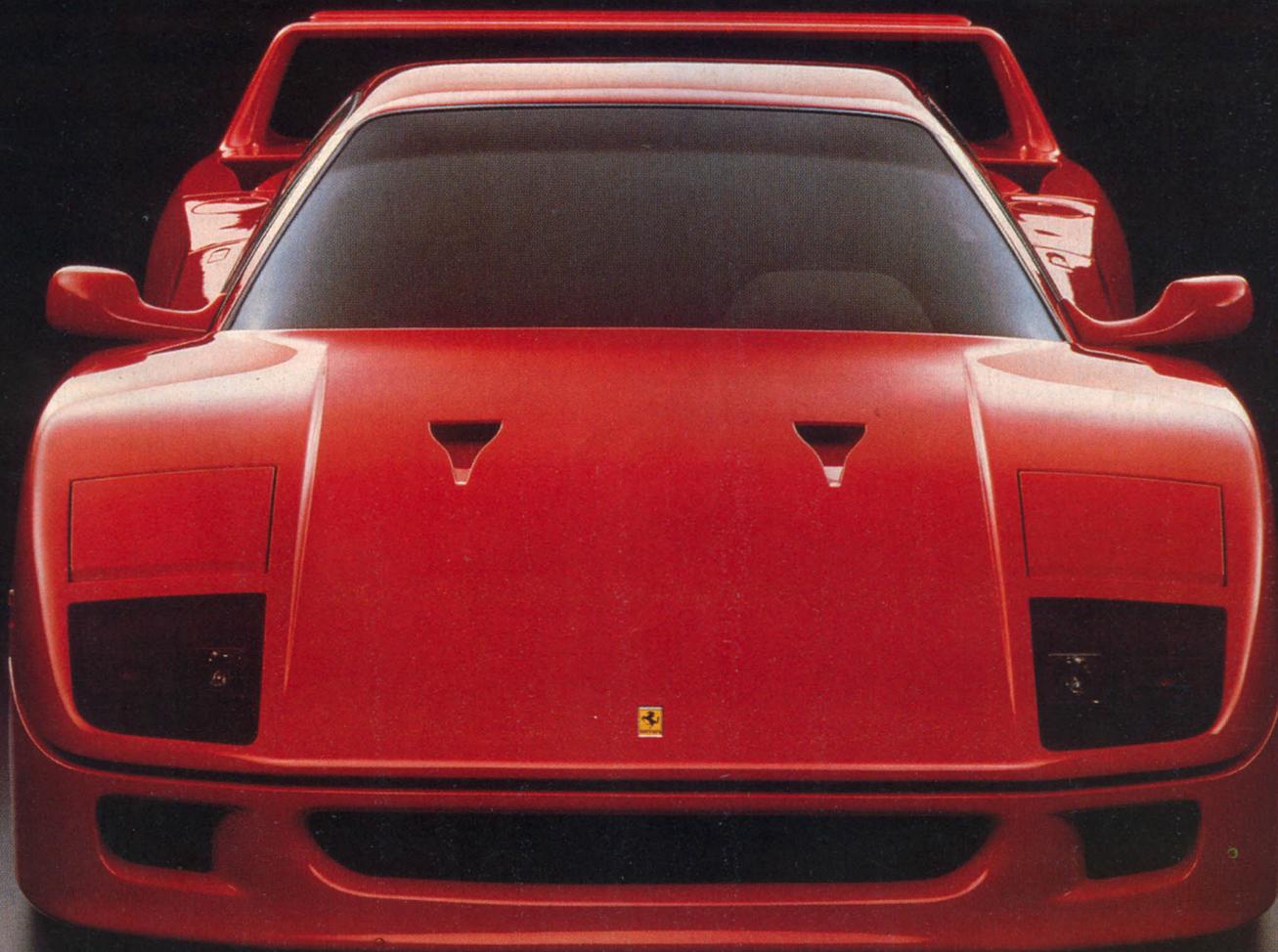
Anno XXVII - N. 31 - 28 luglio - 3 agosto 1987
L. 2.000 - Sped. in abb. postale gr. II/70

AUTO **31** SPRINT

**IN ATTESA
DELLA F1
DI BARNARD
È NATA LA F40**



VOGLIA DI FERRARI



La lezione del Gp tedesco

Motori a scoppio



OSSERVEREBBE il comico Ferrini: lo dice la parola stessa. Sono motori a scoppio e pertanto... scoppiano. Metà dei tanti ritiri sulla pista di Hockenheim sono stati causati da rotture meccaniche dei propulsori e se non sono state di più è perché, negli ultimi giri, i pochi superstiti hanno tirato i remi in barca cercando in ogni modo di raggiungere il traguardo perché per tutti, ormai, c'erano punti utili da conquistare. Lo andiamo dicendo da tempo che adesso la differenza è fortemente condizionata dalle potenze dei diversi propulsori. In Germania questo si è visto bene con le McLaren rigenerate nel cuore dalla cura Porsche e con la stessa Ferrari improvvisamente «competitiva» fin che i cavalli hanno risposto alle attese. Sì, proprio quella Ferrari che prima di ammutolirsi colpita da mal di turbine aveva girato con Alboreto al passo del leader della corsa. A sostenere questa tesi parlano i numeri: dopo 8 giri (60 km.) Alboreto era quinto staccato di 5" e 610 millesimi, normale considerando che cinque vetture in fila non potranno mai essere tutte attaccatissime. Quindi, o Barnard aveva improvvisamente indovinato la messa a punto della vettura, l'assetto, il bilanciamento, cioè tutte cose che non andavano nei Gran Premi precedenti, o piuttosto da Maranello sono arrivati dei motori più rabbiosi, quelli che latitano da tempo e che fanno sembrare le vetture spinte dagli Honda dei veri siluri. Se è così ecco che tutti i mali di cui si vuol far colpa alla Ferrari '87 non vengono solo dal tanto svillaneggiato reparto corse nascente in Inghilterra quanto piuttosto dal reparto motoristico modene-

se. Un'analisi poco popolare ultimamente essendo di moda la caccia allo straniero sgradito. Ma alla luce dei fatti, Gran Premio dopo Gran Premio si va rivelando la più corretta.

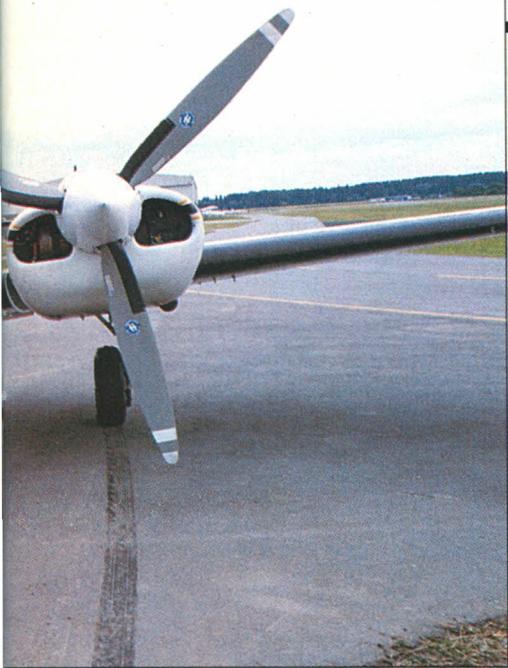
DA UN PO' di tempo a questa parte Nelson Piquet non è più di moda. L'indiscusso numero uno è stato messo da parte. Soffre, si dice, di sindrome da Mansell, sbaglia il momento di entrare ai box, i cambi di gomme, la tattica di gara. A giudicare da quanto si è letto sul suo conto oggi lui, non più considerato prima guida, alla ricerca di una squadra per il prossimo anno, demotivato e preoccupato, dovrebbe essere molto in basso nella graduatoria mondiale. Invece, al giro di boa, ecco il brasiliano solo al comando, come negli anni migliori, anzi meglio perché mai in passato Piquet si è trovato davanti a tutti a metà stagione. Questa soddisfazione gli è venuta proprio a Hockenheim dove nel '78 debuttò in F. 1 con l'Ensign. Ci sono

voluti nove anni interi per raggiungere questo traguardo, molti di più che per arrivare al titolo iridato, ma adesso c'è da credere che sarà molto difficile spodestarlo. A fine gara lo hanno visto di nuovo sorridere di gusto, soddisfatto in cuor suo probabilmente più che della vittoria conquistata sul campo dell'aver contraddetto tutti quelli che lo volevano, anche nel suo stesso team, in secondo piano. Qualcuno ha scritto che l'uomo più forte è quello che resiste di più da solo. Nelson, contro lo scetticismo di tutti, lo sta dimostrando.

QUAL È la squadra che sta rendendo di più in questa stagione di F. 1? La Williams, viene subito da rispondere. Ed è indubbiamente vero se si parla in termini assoluti, ma di certo, nelle dovute proporzioni, la Tyrrell non è da meno. La squadra del «boscaiolo» era partita in punta di piedi in Brasile. Disponendo di motori aspirati non poteva avere grosse ambizioni quindi poteva solo sperare di



Festa grande per il team Tyrrell in Germania con entrambe le monoposto al traguardo e a punti (fotoOrsi). In alto, decisamente i nostri fotografi il pane se lo debbono guadagnare fino in fondo. Ecco Poli dell'Agencia Photo 4 e Amaduzzi disimpannare il nostro aereo arrivato lungo è finito nel fango. Il secondo decollo è riuscito e le foto sono arrivate (Attualfoto)



arrivare in fondo alla gara. L'impresa riuscì in pieno e tutte e due le bianche monoposto tagliarono il traguardo. Da allora, però, è stato tutto un crescendo e oggi il bilancio di questo team è entusiasmante. In tutti i Gp almeno una vettura è arrivata in fondo, tre volte sono arrivate tutte e due, tre volte i suoi piloti sono andati a punti e, proprio in Germania si è toccato il massimo con il miglior piazzamento raggiunto (4. Streiff) e tutte e due le auto a punti (5. è arrivato Palmer). Il vecchio Ken avrebbe mille ragioni per gridare la sua soddisfazione e fare paragoni con tanti altri che parlano, parlano e combinano tanto di meno. Invece se ne guarda bene e si limita a dispensare il suo sorriso alla Don Camillo. Ed è un piacere ascoltare il silenzio di quest'uomo.

PER LA SERIE «incredibile, ma...» merita di essere riportata la denuncia al Procuratore della Repubblica di Roma presentata da Massimo Cerofolini come legale della Lega Ambiente contro le Case automobilistiche che reclamizzano prestazioni velocistiche delle proprie vetture. Essa dice testualmente: «È inutile versare lacrime di cocodrilli, così come stanno facendo in questi giorni i responsabili della sicurezza sulle nostre strade. Il problema è culturale: finché non crolla il mito della velocità a tutti i costi ogni misura di sicurezza sarà solo un ridicolo palliativo. E per prima cosa bisogna colpire i profeti di questo assurdo culto: la pubblicità che ora denunciamo». È vero che McLuhan ha scritto che oggi la moderna Cappuccetto Rosso, allevata a suon di canzoncine pubblicitarie, non ha nulla in contrario a lasciarsi mangiare dal lupo, però forse quelli della Lega Ambiente si sono fatti prendere la mano e loro si hanno corso un po' troppo in fretta. Per... farsi pubblicità?

Carlo Cavicchi

SOMMARIO



56
Pikes Peak:
le immagini
più emozionanti
della pazza
corsa americana

FORMULA 1

Il Gp di Germania dai nostri inviati 4

IL PERSONAGGIO

Chris Amon 36

SPECIALI

F. Indy: la serie al giro di boa 42

Mondiale Turismo:
arriva la 24 Ore di Spa Francorchamps 46

Pikes Peak salita infernale 56

F. 3000: i test di Imola 92

Mondiale Sport Prototipi:
Jaguar a Brands Hatch 100

RALLY

Cir: il punto a metà stagione 102

92
F. 3000: a Imola
i test
per preparare
la corsa
del 13 settembre



SULLA STRADA

Tutto sulla Ferrari F40 Le Mans 66

Arriva la Fiat Tipo 75

RUBRICHE

Lettere 26

Modellismo 28

Tutteproduzione 72

L'altra domenica 76-87

Compravendita 88

Domenica sprint 91

Tuttevelocità 96

Tuttestero 98

Tutterally 109

Dove corriamo 110

102
Rally: il Cir
è giunto
al suo giro
di boa. Ecco
cosa succederà



IL **1637** CHIAMATE
Se utente del distretto
di Bologna, Milano, Genova,
Roma, Torino, Modena, Parma,
Reggio Emilia, Rimini e Pescara
Servizio quotidiano d'informazione sull'attività motoristica in collaborazione con la SIP
OPPURE
(051) **997997**
Se di altro distretto

**AUTO
SPRINT**

n. 31 - Anno XXVII
28 luglio-3 agosto 1987

Direttore responsabile
CARLO CAVICCHI

Caporedattore

Roberto Guglielmi

Capo servizio

Alfredo Maria Rossi

Inviati speciali

Roberto Boccafogli

Giancarlo Cevenini

Cesare Maria Mannucci

Carlo Massagrande

Redattori

Gianni Antoniella, Diego Forti

Ettore Mingardi (segreteria)

Franco Nugnes

Angelo Orsi (fotoreporter)

Maurizio Ravaglia

Guldo Schiltone

Servizi speciali

Daniele Buzzonetti, Lino Manocchia

Giorgio Piola, Alessandro Stefanini,

Eugenio Zigliotto

Impaginazione

Morena Albertini, Giordano Capelli

Franco Rossi

Segreteria di Redazione:

Marisa Imbrogno

Segreteria esteri: **F. Gigi Rueckert**

Archivio: **Mirco Lazzari**

Collaboratori: Roberto Argenti, Luca Bartolini, Lino Ceccarelli, Paolo Ciccarone, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Gianni Cogni, Bob Constanduros, Gérard Crombac, Cesare De Agostini, Mike Doodson, Andrea Ficarelli, Giorgio Gianuzzi, Martin Holmes, Thomas M. Imhof, Jeff Hutchinson, Walter Leverone, Pietro Libro, Wolfgang Monsehr, Maurizio Masini, Doug Nye, Ian Phillips, Ezio Pirazzini, Charles G. Proche, Sergio Remondino, Nigel Roebuck, Gianni Rogliatti, Tommaso Tommasi, H. Jürgen Tücherer, Grahame Ward

Il nostro indirizzo: 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Via del Lavoro 7, telefono: 051/45.55.11, casella postale AD 1734 - 40100 Bologna, telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I, telecopier: 051/455418.

Ufficio relazioni esterne: Milano Via Pantano 2, tel. 02/ 875610-865781 - Federico D'Amore - Francesco Stissi

Distribuzione: Italia, Concessionario Esclusivo A&G Marco S.p.A. - 20126 Milano, via Fortezza 27, tel. 02/25.26. All'estero, Messaggerie Internazionali s.r.l., 20138 Milano, via Rogoredo 55, tel. 51.52.26/7/8/9, telex 312597 Mexint-I

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

Fotocomposizione e stampa: Poligrafici Il Borgo S.p.A., 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria, 6, tel. 051/45.70.18



AUTOSPRINT
IL SETTIMANALE DA CORSA
FONDATO NEL 1961



CONTI EDITORE
Direttore Editoriale
Adolfo Galleazzi



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 990

GP GERMANIA

Piquet vince a

NELSON



Hockenheim senza strumentazione di bordo

N A VISTA

Dopo nove mesi il brasiliano torna sul gradino più alto del podio e conquista il vertice della classifica mondiale nonostante un contatto gli abbia «oscurato» il computer. In un Gp caratterizzato dalle rotture di motore, ritrova competitività il Tag-Porsche della McLaren, seconda con Johansson, mentre la Lotus si deve accontentare del terzo posto di Senna. Ancora in altomare la Ferrari di Cesare Maria Mannucci

HOCKENHEIM — Nelson Piquet, ex campione del mondo e attualmente pilota in «crisi di identità», torna alla vittoria dopo nove mesi di lungo digiuno, conquista la leadership del campionato del mondo, ma riparte dal circuito di Hockenheim con la consapevolezza che oggi la fortuna ha avuto con lui un occhio di tale riguardo, da sconfiggere persino gli sforzi in pista di Mansell e Prost. Prima del via, tutti temevano i lunghi rettilinei del tracciato tedesco che, mantenendo il motore a pieno regime per molti secondi, avrebbero provocato un inevitabile falcidia. Come al solito le previsioni si sono, poi, rivelate più ottimistiche della realtà: è una gara che poteva essere esaltata da un duello testa a

segue



Nelson a vista

segue

testa tra Mansell e Prost, ha finito per trasformarsi in una lenta processione ai box o ai lati della pista, con quelli rimasti in gara ad attendere con apprensione lo sventolio della bandiera a scacchi.

LA McLAREN in Germania, si giocava forse le ultime possibilità di arginare il ciclone Williams-Honda e i propulsori modificati appositamente dall'ingegner Mezger sembravano proprio poter ribaltare la situazione. Quando Prost si è ritirato a metà del quarantesimo giro per la rottura della cinghia dell'alternatore, disponeva di quasi una ventina di secondi di vantaggio su un tranquillo Piquet. In realtà il Gp di Germania si era già chiuso molto prima, esattamente al venticinquesimo giro quando Mansell, ormai in scia a Prost dopo aver effettuato il cambio gomme, si era dovuto ritirare per la rottura del motore. Sino a quel momento il pilota della Williams aveva dato l'impressione di controllare la McLaren del campione del mondo. Quando Prost era passato al comando, Nigel via radio, aveva detto a Patrick Head: **«Lo lascio andare sino al cambio gomme. Resto in scia così risparmio benzina».**

In effetti l'eccessivo consumo di carburante pendeva come una spada di Damocle sulle sorti di questa gara. Il dubbio era circa l'elevato ritmo imposto da Prost: avrebbe consentito al motore Tag di terminare la gara rispetto al più parco propulsore Honda? Il giro prima di ritirarsi, Mansell aveva ottenuto il tempo più veloce di tutta la gara, inferiore di oltre a un secondo al passaggio più veloce di Prost, dimostrazione che la tattica annunciata via radio da Mansell stava prendendo consistenza in tutte le sue componenti e quando la Williams dell'inglese si è fermata all'interno del motodromo, il Gp di Germania aveva ormai detto tutto. Il motore Porsche dimostrava di aver ritrovato competitività, con lo stesso Johansson che rinveniva spavalidamente dalle retrovie, Senna alle prese con una macchina sempre più inguidabile, ma soprattutto Piquet che continuava a rivestire i poco agevoli panni del secondo pilota, tutto sommato rinunciatario, che pensava a portare la macchina al traguardo. In realtà, anche il brasiliano aveva alcuni problemi da risolvere. Dal secondo giro, tutti gli strumenti di bordo della sua Williams avevano smesso di funzionare, probabilmente per un contatto elettrico. Piquet guidava così alla «cieca» senza aver alcun riferimento dal contagiri, dal manometro dell'olio, ma soprattutto dal computer di bordo, non sapendo quindi di quanta benzina potesse ancora disporre. Nelson restava in contatto radio con i box, poi a diciannove giri dalla fine anche questo inconveniente si era risolto, con Piquet ormai rassegnato nel ricoprire ancora una volta il ruolo del comprimario. Quando a cinque giri dalla fine è sopravvenuto l'improvviso ritiro di Prost, ai box Hans Mezger non si è meravigliato più di tanto. Sul motore Porsche non c'era infatti il rischio di terminare la benzina (con lo stesso Johan-



sson che via radio offriva le informazioni più rassicuranti) quanto quello che si ripetessero gli ormai continui problemi di natura elettrica, Alain Prost è stato costretto al ritiro per lo stesso guasto già evidenziatosi a Imola e a Detroit sulla vettura di Johansson.

PIQUET ha ottenuto comunque la vittoria più fortunata della sua carriera. Un dato è sufficiente per dimostrare la superiorità di Mansell e Prost. Nigel ha ottenuto il suo giro più veloce in 1'45"716, Prost in 1'46"807, Piquet non è andato oltre l'1'47"517, come dire che, ancora una volta, il brasiliano non è riuscito a tenere il passo là dove una volta era il suo punto di forza: la velocità. Alla fine Mansell non recriminava più di tanto per l'occasione perduta, mentre Prost, che aveva calcolato tutto alla perfezione, non riusciva a darsi pace per questa vittoria sfuggita proprio nelle ultime battute. La classifica, anche in virtù degli scarti, concede comunque ancora ampie garanzie alle ambizioni sia di

Nigel Mansell sia di Alain Prost.

IN UNA GIORNATA dove i motori Honda hanno dimostrato di essere «vulnerabili», sono continuate le scialbe prestazioni di Lotus e Ferrari. La corsa di Senna è stata bloccata dall'unico particolare del telaio che sino a questo momento non aveva creato problemi: le sospensioni elettroniche. Sulla macchina di Senna, partito con il mulletto, si è formata a poco a poco una perdita nel circuito del liquido delle sospensioni con il risultato di avere una monoposto via via sempre più inguidabile. Per rimediare, Senna ha fatto di tutto: ha cambiato due volte le gomme, il musetto, poi ha pensato solamente a concludere una giornata che certamente avrà peggiorato i già precari rapporti tra Lotus e Honda, vuoi per la mancanza di competitività della macchina di Ducarouge, vuoi per il potenziale messo in evidenza dalla McLaren, candidata a sostituirsi alla Lotus nel futuro dell'Honda. Sulla corsa della

Sursum cordola

QUESTO GP di Germania, è sembrato proprio una sfida all'Hockenheim Corral, almeno a giudicare dal numero delle «vittime», anche se la corsa in sé non dev'essere poi stata tanto impegnativa, come dimostra il fatto che Johansson ha ottenuto il secondo posto con un... triciclo. Ovviamente, i diciannove che hanno chiuso anzitempo la gara non erano molto soddisfatti e il direttore di corsa, Horst Wilhelm, ha avuto il suo bel daffare per chiarire con tutti che era il Gp di Germania e non un Gp di m... Fra i tanti ritirati, uno dei più colpiti è stato Capelli: dopo un warm-uppercut la mattina, un paio di diretti nel pomeriggio lo hanno steso per il conto totale. Lui, comunque, l'ha presa con filosofia: «I risultati, si sa, Ivan e ivengon». Nella giornata di sabato 25 luglio, la Ferrari ha tenuto un gran consiglio, dal quale sono usciti grandi ordini del giorno. Piccinini ha anticipato che la Ferrari, dopo aver fatto la F40 per ricordare i 40 anni dalla prima gran turismo del Cavallino, ha in preparazione la FI/31 per commemorare i 31 Gp trascorsi dall'ultima vittoria. Prima della corsa, Alboreto era molto ottimista: «Ho fatto degli acquisti interessanti sul catalogo Postlethwaite e spero che vadano bene». Dopo la gara, invece, Barnard ha rotto il suo tradizionale riserbo: «Spero che ora la finiranno con le storie dei favoritismi: Michele e Gerhard hanno rotto lo stesso pezzo». Patrese ha avuto dei fastidi di comunicazione: «Ho chiamato a lungo ma ho sempre trovato la centralina occupata».

Alfredo Maria Rossi

Hockenheim vede una gran partenza di Senna che brucia Mansell partito in pole. È svelto anche Prost, ma Nigel gli resiste. Dietro sfilano Piquet, Boutsen e Alboreto, De Cesaris, Fabi, Berger e via via tutti gli altri. Sopra, il tentativo di Alboreto di passare Senna: un attacco che fa sperare in una giornata finalmente positiva per la Ferrari, ma i sogni verranno cancellati con i guai alla turbina (FotoGrafieOrsi). Nell'altra pagina il fuoco che cancella anche le speranze di Warwick, autore, fino al 23. giro, di una bellissima gara. (FotoAmaduzzi). Giornata positiva, invece, per Johansson che, grazie anche alla serie dei ritiri, riesce ad agguantare il secondo posto (FotoColombo)



Ferrari c'è veramente poco da dire. Alboreto è riuscito all'inizio a tenere il passo dei primi, poi ha abbandonato per la rottura del motore. Berger, abulico e rinunciatario come non mai, si è fermato per la rottura di una turbina mentre occupava la settima posizione. I lunghi rettilinei di Hockenheim hanno messo nuovamente in crisi di potenza il motore Ferrari e adesso viene persino da rimpiangere l'ultima versione del vecchio motore a 120°, forse con qualche cavallo di potenza in meno rispetto all'attuale a 90°, ma certamente con una affidabilità maggiore. Le uniche gioie di questo Gp — Piquet a parte — sono venute per la scuderia di Ken Tyrrell che, partita all'inizio dell'anno come «cenerentola» disponendo del motore aspirato, si ritrova adesso al quinto posto del campionato costruttori, precedendo team dotati di maggior potenziale ma evidentemente privi dello stesso talento dello «storico» team manager inglese. □





IL MOMENTO CHIAVE/Lo stop di Prost durante il 40 giro **Alternatore di sfortuna**

HOCKENHEIM — Un ritiro che vale una gara, o forse un campionato. Quando si ferma con il motore rotto, al 26. giro, sotto lo sguardo di tutto il Motodrom, Mansell ha davanti agli occhi un film che si blocca all'improvviso perché si è rotta la pellicola. «Non avevo nessun problema — ha detto poi l'inglese nei box, prima della solita immediata fuga dal circuito —. Tutto andava bene e sapevo che non avrei avuto problemi di consumo. Sì, era in testa Prost, ma penso che avrei potuto giocarmela. Peccato. Ora, con la McLaren così in forma, si mette tutto al meglio per Prost». E Alain, da parte sua, quando impara del ritiro della Williams inizia a vedere il finale «buono» del suo team personale. Non sa che meno di mezz'ora più tardi, a meno di cinque tornate

dalla terza vittoria stagionale che lo rilancerebbe in quota perfetta per la seconda metà del mondiale, il destino sgamberà anche lui. Ancora una volta l'alternatore, come accadde già quando vide sfumare la vittoria a Imola. «Senza questo guasto non avrei avuto problemi a vincere — dirà poi il campione del mondo —. Ma va bene lo stesso. Qui non solo abbiamo annullato lo svantaggio sulla Williams, ma li abbiamo forse superati. E alla Porsche ci sono ancora cartucce per migliorare ulteriormente». Sfumate le due possibili vittorie annunciate il successo è andato al signor Nelson Piquet, cinque volte secondo prima di Hockenheim. Ora in beata solitudine in testa a un mondiale che nessuno gli ha ancora tolto. (r. b.)

In alto, Mansell si ritira e fa passare il compagno Piquet (FotoColombo). Sopra, Ghinzani si arrende dopo esser stato quinto con la Ligier. Sotto, Prost entra ai box mentre Mansell passa a condurre: poco dopo la situazione è invertita



LA CRONACA/Mansell e Prost fermi quando erano in testa

Eliminazione diretta

Piquet si è trovato la vittoria su un piatto d'argento negli ultimi quattro giri dopo che i dominatori della corsa sono spariti di scena per noie meccaniche. Solo sette piloti sono arrivati sotto la bandiera a scacchi: Johansson ha concluso secondo su tre ruote

di Roberto Boccafogli

HOCKENHEIM — Niente pioggia, ed è già un buon motivo per rallegrarsi. Le condizioni del sabato, con l'acqua bloccata in sospensione a togliere ogni visibilità fra gli alti pini del bosco di Hockenheim, sono scongiurate. La visuale è, quindi, ottima quando parte il Gran Premio. Ma bisogna fare un passo indietro per capire il valzer di cambi di vettura fatti da Senna e Capelli. Il brasiliano, nei guai nel warm-up con il motore della sua vettura, prova a fare un giro dopo una regolazione ma poi decide di schierarsi comunque con il muletto. Nel giro di formazione della griglia si ferma

anche Capelli: ha ceduto l'iniezione della sua vettura da gara e Ivan deve tornare ai box di corsa — come fece già a Spa — da dove prenderà il via con il muletto. Partenza. Mansell si pianta dieci metri dopo il via e lascia passare in testa la Lotus di Senna. Ma nemmeno Prost dorme. Il francese, galvanizzato dal suo miglior tempo nel warm-up del mattino proprio davanti a Mansell e a un euforico Alboreto con la Ferrari, affianca la Williams all'interno del curvone. Ma l'inglese gli resiste su una traiettoria difficilissima e riesce a conservare il suo secondo posto alla staccata della

prima chicane. La tornata d'apertura si chiude con Senna in testa davanti a Mansell, Prost, Piquet, Boutsen, Alboreto, Johansson. Ottavo è Berger, partito bene dalla decima fila, tanto da scavalcare d'un colpo De Cesaris e Fabi. Ma quello di Senna è un sogno dorato. Noie di assetto affannano ancora la sua Lotus: Ayrton stringe i denti, ma Mansell lo supera al secondo giro appena iniziato; Prost, grintosissimo, gli strappa il secondo posto all'entrata del Motodrom. Sogna anche

Alboreto. La sua Ferrari va come un cronometro e lui ha facilmente ragione di Boutsen a cui ruba la quinta piazza. Senna ha proprio il fiato grosso: Piquet gli rapina il terzo posto nel corso del terzo passaggio, quando anche Alboreto attacca la Lotus e Mansell fissa un giro più veloce in 1'49"180. Dopo quattro tornate Mansell conduce con 1"4 su Prost, 2"7 su Piquet, 4"0 su Senna, 5"0 su Boutsen e 5"5 su Alboreto che è appena stato superato. Ed è qui che inizia il grande momento di Prost. Il francese rompe gli indugi e abbassa due volte il primato sul giro, scendendo a 1'48"983 nella sesta tornata. Un altro passaggio e sembra attaccare Mansell all'entrata del Motodrom. Lo passerà dopo un altro giro, all'esterno della staccata per la prima chica-

ne. Nuovo record sul giro, al nono, in 1'48"129. La McLaren sembra andare sul velluto: dopo dieci passaggi comanda con 1"0 su Mansell, 3"7 su Piquet, 5"6 su Senna, 13"8 su Boutsen, 17"0 su Johansson, 21"1 su De Cesaris, 23"0 su Fabi e 30"3 su Warwick. E gli altri? La lista dei ritirati è già lunga. Ha iniziato Patrese, bloccato dalla centralina — accensioni irregolari incorreggibili — dopo 4 passaggi. Lo hanno imitato, uno per tornata, Arnoux per blackout elettrico della sua Ligier, Capelli con il motore ammutolito dalla iniezione, Nakajima con una sospensione rotta, Cheever con il comando dell'acceleratore bloccato sulla sua Arrows, Fabre con il motore rotto — è il primo ritiro stagionale per la Ags! —. E, dulcis in fundo per noi italiani ormai ottimisti, Alboreto con una turbina rotta sulla sua Ferrari che stava andando alla perfezione. Noie anche per l'altra F. 1/87. I residui entusiasmi di Berger svaniscono quando la Brabham di De Cesaris gli strappa senza patemi la settima posizione. Ma i non troppi spettatori dell'Hockenheim-ring hanno occhi solo per il duello di testa. Giro più veloce per Prost: il 14. in 1'48"080; risposta di Mansell: 1'47"932 due passaggi più tardi. Nuovo primato per l'inglese: 1'47"095 al 19. passaggio, alla fine del quale Prost si ferma a cambiare le gomme lasciandogli così la testa della corsa. Piquet le cambia al 20. giro; Mansell due tornate dopo e Senna dopo un'altra ancora. L'avvicendamento si arresta con Prost di 4"5 in vantaggio su Mansell, tornata numero 23. È la fase acuta del Gran Premio. Al 24. passaggio Prost e Mansell fissano un nuovo giro più veloce: 1'46"807 il francese; addirittura Mansell segna 1'45"716, che rimarrà il record della corsa. Ma le emozioni non sono finite. Mansell abbandona al 26. giro con il motore rotto in pieno Motodrom. Nigel lascia in eredità a Prost una gara vinta: Piquet, secondo, è a 35"8; Johansson a 1'16"2 e Senna è addirittura doppiato. La sua Lotus ha dovuto sopportare altre due soste ai box: la prima per verificare se si erano otturati i tubi di Pitot, la seconda per cambiare alettone anteriore, ed è qui che alla Lotus ci si accorge di una grossa perdita di liquido del sistema attivo della sospensione. Scatta il 30. passaggio: Prost, Piquet a 36"3 e Johansson a 1'19"9 sono gli unici a giri pieni. Senna è a un giro. Ghinzani anche. Poi vengono addirittura le due Tyrrell

segue

A lato, Johansson, secondo, e Senna, terzo; festeggiano la prima vittoria stagionale di Piquet (FotoAnsa). Sotto, Prost ha avuto un primo momento di paura durante il pit-stop: quando stava per ripartire non si è staccato un cavalletto, tolto poi prontamente. La vera delusione è arrivata dopo con il ritiro (Attualfoto)



Eliminazione diretta

segue

di Streiff e di Palmer, davanti ad Alliot e a Campos. Ormai è chilometrica la lista dei ritiri. All'elenco si sono aggiunti De Cesaris, Caffi e Fabi (tutti e tre con il motore rotto); Berger bloccato dal turbo al 19. giro; Danner per l'impianto elettrico. Poi Warwick, Nannini — era stato anche sesto —, Mansell e Boutsen anch'essi con il motore «out». Propulsore che fregherà anche Campos e Ghinzani, rispettivamente a 16 e 12 giri dalla fine. Ormai la corsa è finita. Prost, al comando, gira su tempi da addormentar-

si e il solo Piquet, ora di nuovo a posto dopo che il suo computer di bordo non ha funzionato per un bel po', ottiene tempi decenti dalla sua seconda piazza. Ma i colpi di scena non sono finiti. Prost si blocca a metà del 40. giro: lo tradisce l'alternatore. Addio successo. Bertornata vittoria per Piquet, che conclude in calma assoluta, mentre Johansson salva la seconda posizione raggiungendo il traguardo davanti al doppiato Senna e con la gomma anteriore destra scoppiata. Una clamorosa doppietta al 4. e 5. posto sorride alle Tyrrell, con Streiff davanti a Palmer e alla Lola di Alliot che precede la ferma ma, comunque, classificata McLaren di Prost. Arrivato ma non classificato, invece, Brundle, di oltre otto giri in ritardo dopo mille soste ai box. □



LA NOVITÀ/La McLaren potrebbe soffiare i motori alla Lotus

Dennis tratta gli Honda

Il discorso fra il team manager e i giapponesi si è aperto lo scorso anno, ma solo adesso si può concretizzare. Se non saranno tre le squadre appoggiate ci rimetterà Peter Warr

HOCKENHEIM — È cominciata l'ora delle grandi manovre. A polarizzare l'attenzione non sono questa volta le trattative relative al mercato piloti, quanto l'azione della McLaren nell'aggiudicarsi il contratto di fornitura dei motori Honda, molto probabilmente a scapito della Lotus. È una storia lunga, contorta, che è nata lo scorso anno, all'epoca della prima trattativa Honda-McLaren, è ripresa a Montecarlo quando la Porsche ha richiesto alla Tag una cifra definita «folle» per lo sviluppo dell'attuale motore a 2.5 atmosfere di pressione e per l'allestimento di una nuova unità aspirata. La questione si è rafforzata in questi ultimi Gp, in concomitanza con il difficile momento Lotus. Attualmente sia Williams che Lotus dispongono per il 1988 di un contratto di fornitura con la Honda. Mentre per la Williams non c'è nessun problema, e anche per il futuro il team di Didcot continuerà a ricevere i motori gratuitamente, la situazione in casa Lotus è sensibilmente differente. Il contratto che lega i giapponesi al team inglese prevede, infatti, come condizione indispensabile la presenza di Ayrton Senna. Se il brasiliano — legato alla Lotus da un contratto che scade alla fine dell'88, ma che prevede l'utilizzo del motore Honda — se ne va, il team Lotus rischia di sgretolarsi. La stessa presenza Camel è vincolata ai nomi dell'Honda e di Senna.

Valutando questa situazione Ron Dennis è passato all'attacco. Pur dichiarando di non prendere in considerazione la possibilità di un pilota giapponese, Dennis ha proposto all'Honda l'accoppiata Prost e Senna, tutto il potenziale della McLaren, dichiarandosi anche disponibile a pagare i motori a un prezzo «accettabile» che gli verrebbero comunque a costare meno del preventivo fatto dalla Porsche. La stessa conferma di Prost per altri due anni rafforza l'ipotesi che tra McLaren e Honda l'accordo sia in fase di conclusione. Il campione del mondo aveva sempre dichiarato che prima di rinnovare l'accordo con la McLaren, voleva verificare il potenziale del motore Porsche a 2.5 atmosfere di pressione. Ebbene queste prove non si sono ancora fatte, e come ha detto lo stesso ingegner Mezger, difficilmente si faranno. In realtà si trattava di una scusa buttata lì per calmare le acque all'epoca della trattativa tra Prost e la Ferrari. Prost ha firmato per altri due anni proprio perché Ron Dennis ha saputo offrirgli garanzie più che concrete per il futuro, tanto che il campione del mondo ha rifiutato persino proposte Williams. McLaren e Porsche sembrano, dunque, giunte alla fine della loro storia. Il team inglese avrebbe già pianificato il suo futuro con la Honda. La Casa tedesca da parte sua si dedicherebbe completamente al programma Indy che inizierà quest'anno con

la corsa in programma a Nazareth alla fine di settembre. E nei piani della Porsche ci sarebbe la commercializzazione di questo modello, in concorrenza con March e Lola. In una storia dalle tinte «gialle», quella a essere messa peggio è comunque la Lotus. Il team di Peter Warr avrebbe già richiesto la consulenza di un avvocato per esaminare la presenza di possibili penali da far pagare all'Honda per un eventuale rottura dell'accordo. Il problema è però Senna. Il brasiliano se ne vuole andare. Rimprovera alla sua squadra di aver dato priorità assoluta al programma delle sospensioni elettroniche, a scapito dello sviluppo del telaio e della aerodinamica. In realtà dietro lo studio delle sospensioni elettroniche ci sarebbe soprattutto un'operazione commerciale. La Lotus ha ricevuto dalla Gm un forte aiuto economico (si parla di oltre 10 milioni di dollari) per sviluppare questa soluzione, da applicare poi anche alla produzione di serie, non solo Lotus. Sarebbe dunque Senna a volersene andare, dichiarandosi disponibile persino ad accettare la convivenza con Prost, lui che ha sempre preferito avere in squadra dei Dumfries o dei Nakajima. La Honda sta esaminando comunque, l'eventualità di fornire per il prossimo anno tre squadre. La cosa sarebbe fattibile in quanto esistono sufficienti unità del motore turbo per fornire tre team.

Per il 1989 il motore aspirato dovrebbe essere esclusivo appannaggio di Williams e McLaren. La Lotus sta anche pensando ad altre soluzioni, soprattutto in funzione del motore aspirato. La Gm, proprietaria della Lotus che produce vetture di serie, potrebbe approntare attraverso la Ilmor, la società che costruisce il motore Chevrolet di F. Cart, anche un motore per la F. 1 progettato da Mario Illien, che per anni aveva ricoperto un ruolo di primo piano alla stessa Cosworth. L'altra soluzione viene dalla Toyota, che per anni ha avuto un consistente pacchetto azionario della Lotus cars. La Casa giapponese modificherebbe per la F. 1 il propulsore realizzato alla Cosworth con il nome Yamaka che debutterà presto in F. 3000. La presenza stessa di Ducarouge diventa incerta, sebbene il progettista francese si trovi adesso in una situazione meno solida dello scorso anno, quando a volerlo erano sia Ferrari che McLaren. Alla fine del mese di agosto, tutte le trattative saranno rese pubbliche. Williams e McLaren disporranno per il futuro del motore Honda, mentre la Lotus spera che in Giappone si decidano in favore di una terza squadra. È l'ultima spiaggia per Peter Warr e Ducarouge per continuare ad avere in squadra Ayrton Senna. Il colpo grosso ancora una volta sembra averlo fatto Ron Dennis. (c. m. m.)



In alto, Ron Dennis della McLaren discute con Peter Warr: sta forse smentendo al collega Lotus le voci secondo cui gli starebbe soffiando i motori Honda? (FotoGiovannelli).

A lato, ecco come tagliano le scarpe i piloti Ligier per non aver problemi di abitabilità: nell'88 questo problema sarà risolto, la pedaliera sarà arretrata dietro l'asse della ruota. (FotoColombo)



IL MERCATO/Mentre Piquet tratta con la Benetton

Senna alla McLaren al fianco di Prost?

HOCKENHEIM — Senna e Piquet: attorno a questi nomi ruota il destino di tutti gli altri piloti. Senna ha ricevuto proposte sia dalla Williams che dalla McLaren: e probabilmente deciderà in favore del team di Ron Dennis, se l'Honda romperà il contratto con la Lotus. Alla Lotus Senna percepisce un ingaggio di quattro mi-

lioni e mezzo di dollari. La Williams non è disposta a pagare quella cifra. La McLaren sì, attraverso la Marlboro, anche perché la Casa di sigarette svizzere strapperebbe alla Camel un pilota prestigioso e di immagine come il brasiliano della Lotus. I destini di Piquet e della Williams intanto sono sempre più lontani. Anche

Nelson tratta con la McLaren, tuttavia al team di Ron Dennis potrebbe approdare solo se la Lotus riuscirà a conservare il contratto con l'Honda e, quindi, anche Senna e la Camel. Come seconda possibilità Piquet ha la trattativa con la Benetton. In questo caso contribuirebbe anche la Ford a pagare l'elevato ingaggio del brasiliano. Boutsen ha rinnovato l'accordo con il team italo-inglese, mentre in una posizione estremamente difficile è Fabi. Piquet parte di sicuro, ma Teo dovrebbe cedere ugualmente il suo volante anche se la trattativa con Piquet non dovesse andare in porto. In questo caso sulla seconda Benetton salirebbe Alessandro Nannini che alla fine dell'anno abbandonerà la Minardi o Emanuele Pirro, mentre Fabi andrà in F. Indy. Il sostituto di Piquet alla Williams dovrà essere necessariamente un pilota di esperienza. È da escludere ancora l'utilizzo di Nakajima se la Lotus venisse privata del motore Honda. Il pilota giapponese potrebbe addirittura trovare un volante su una terza McLaren con motore Honda, che Ron Dennis schiererebbe per ringraziarsi i favori dei giapponesi. Questa vettura sarebbe però privata e appoggiata da sponsor giapponesi. La Lotus ha contattato sia Johansson sia Warwick nel caso partisse Senna. Per quanto riguarda le monoposto a motore aspirato, anche la Ligier dovrebbe disporre di un propulsore atmosferico: inizialmente il Ford Cosworth, poi il propulsore che Bernard Dudot sta realizzando con la collaborazione della Mechacrome e della Elf. Sia Arnoux che Ghinzani dovrebbero abbandonare il team francese. Campos ha rinnovato l'accordo con la Minardi. La March, che ha confermato Ivan Capelli, intende schierare una seconda macchina. Situazione di grande incertezza anche alla Brabham. Riccardo Patrese ha ricevuto due proposte, una da un top team. La trattativa procede in grande segretezza, ma per Riccardo potrebbero esserci piacevoli sorprese. De Cesaris potrebbe restare alla Brabham, sebbene il team di Ecclestone non abbia ancora deciso quale motore utilizzare il prossimo anno. Per le altre squadre regna una grande incertezza. (c. m. m.)

I REGOLAMENTI/Per l'88 non si cambiano i programmi della Fisa Imposta la pedaliera arretrata

HOCKENHEIM — Ennesima riunione, probabilmente l'ultima dei costruttori per decidere se confermare le decisioni adottate dall'Esecutivo Fisa in merito all'arretramento della pedaliera rispetto all'asse anteriore. Assenti sia Balestre, sia Cadringer, Ecclestone, in qualità di vice presidente Fisa, ha convocato tutti i team manager per firmare un documento da presentare al prossimo Esecutivo. Il documento, se firmato all'unanimità, avrebbe invalidato questa nuova disposizione. Per mantenere l'attuale regolamento tecnico, con le pedaliera davanti all'asse anteriore si sono dichiarati favorevoli tutti i concorrenti aspirati oltre a Williams, Lotus e McLaren (a ulteriore dimostrazione dell'accordo avvenuto tra Honda e McLaren). La Ferrari ha dichiarato di ritenersi indifferente a questa decisione, ma che comunque, in caso di conferma o abrogazione, la decisione doveva essere presa adesso, in quanto Barnard è già al lavoro per approntare la macchina

in versione '88. Gli altri team si sono dichiarati, invece, aperti alla nuova regola. In sostituzione, Ecclestone aveva proposto l'effettuazione di un test anti-crash più rigoroso: un'idea questa sconcertante. Sarebbe stato logico, infatti, sopporre che già l'attuale test venisse svolto con tutte le più ampie garanzie in fatto di sicurezza. Invece è saltato fuori che compiacenti laboratori di Londra, hanno rilasciato dichiarazioni di comprovata efficacia all'urto; dietro la modica somma di duemila sterline. Il test effettuato alla Pininfarina, svolto secondo i requisiti richiesti è costato circa 19 milioni: evidentemente il lavoro svolto non era lo stesso di quello eseguito in maniera più superficiale nei laboratori inglesi. In concomitanza con questa riunione, Coloni ha spedito alla Fisa un telex di protesta: nel testo si diceva che in caso di abrogazione della nuova regola, la Coloni, che ha già costruito due scocche in funzione del nuovo regolamento di F. 1, avrebbe citato per danni la Federazione. Poi tutto è rientrato. (c. m. m.)

LE PROVE/La sorpresa non è la prima fila Honda

Rispunta la Ferrari

Mentre Mansell ha conquistato la sesta pole stagionale, Alboreto ha portato al quinto posto la F.1/87 limitando il distacco dalle imprevedibili Williams

HOCKENHEIM — I tedeschi non brillano certo per la loro fantasia. Lo confermano le prove del Gp di Germania, concluse con un'altra pole position di Mansell e della sua Williams-Honda: la sesta del pilota, la settima della monoposto e la ottava del motore giapponese su otto Gran Premi finora disputati. Il solito risultato; e dire che i contenuti delle qualificazioni tedesche erano state ben diverse dal come ci si era abituati. A Mansell è bastata la sessione valida del venerdì per garantirsi la pole: sotto il diluvio del sabato né lui, né i suoi avversari avrebbero mai potuto fare di meglio. Ma stavolta le Williams non hanno dominato. Afflitte da problemi di sovrasterzo — a dire dei tecnici inglesi — e con Piquet costretto al muletto da un problema a un manicotto, il vincitore degli ultimi due Gp di Francia e Gran Bretagna ha centrato il miglior tempo, ma non è riuscito né a battere la pole position '86 (1'42"013 di Rosberg con la McLaren), né a staccarsi gli inseguitori dalle calcagna. Con una Lotus molto migliorata dai test disputati a Hockenheim due settimane prima della gara, Senna ha visto la pole nel mirino: se l'ha mancata deve anche «ringraziare» una escursione sull'erba, con danneggiamento del fondo della vettura alla chicane della Ost Kurve dopo un problema al cambio. Ad altri quattro decimi dal brasiliano, e quindi «solo» a sei da Mansell, Prost ha portato una McLaren migliorata sensibilmente nell'elettronica e, quindi, nel rendimento di quel motore Porsche che nelle recenti uscite era sembrato molto giù di tono. Solo quarto Piquet, a disagio con il suo muletto. Ecco, quindi, che fra gli abeti di Hockenheim, sotto un sole che non faceva credere di essere in Germania, il venerdì sera si respirava aria di attacco alle Williams. Ma dopo una prima, consistente, spruzzata il sabato mattina, un vero e proprio allagamento ha mandato in alto mare le speranze di chiunque intendeva attaccare una pole position che appare ormai un trofeo monomarca.

MA LA VERA sorpresa delle qualificazioni di Hockenheim si chiama Ferrari. Le rosse sono scese in Germania con nuovi scivoli posteriori e nuovi alettoni: una nuova veste aerodinamica in cui il team affondava ormai le unghie nella scalata a una parete sempre più ripida e scivolosa.



E le modifiche hanno colpito nel segno. Con una vettura non più sottosterzante e molto migliorata nella trazione, Alboreto ha addirittura fatto segnare il quinto tempo del venerdì — e quindi sulla griglia —. E, soprattutto, a soli 1"3 dalla pole position: un diminuito distacco che assume ulteriore importanza se si considera che a Hockenheim si gira sull'1'40" e non sull'1'10"-1'15" di Silverstone e del Castellet. Berger non è andato più in là del decimo tempo. Ma sulla sua strada ha anche trovato un'uscita a 280 all'ora, alla staccata dopo i box, per il cedimento di un'altra sospensione: l'ennesima di una allucinante serie di rotture che a Maranello non si era mai vista e che ha soffocato

il nascere tutto il lavoro fatto nei Gran Premi più recenti. In scia alla Ferrari è dunque finita la Benetton di Boutsen, rilanciato da turbine maggiorate adottate per recuperare il disastro di motore di Silverstone. Solo nono Teo Fabi, che avrebbe dovuto avere le stesse turbine il sabato, ma che è rimasto bloccato dalla pioggia. Ottimo settimo si è piazzato De Cesaris: pur con svariati problemini, non poteva fare regalo migliore a Ecclestone nel 25. anniversario della prima uscita del team Brabham nel mondiale F. 1. Alliot e la Lola sono stati ancora una volta i più veloci fra gli aspirati.

Roberto Boccafogli



Sotto la pioggia Solo Caffi si migliora il sabato

WILLIAMS — Sempre più veloce di tutti, ma con un po' d'affanno la Williams. Nelle condizioni quasi ideali del venerdì, Nigel Mansell ha lamentato un ricorrente sovrasterzo, soprattutto nel misto del Motodrom, oltre al fatto che entrambe le monoposto toccavano più di tutte le altre sulle gobbe disseminate sul circuito. L'inglese ha a lungo battagliato con Senna per il miglior tempo del venerdì e si è trovato la pole in pugno solo dopo la «quasi» uscita di strada della Lotus nel forcing finale della sessione. Solo quarto Piquet, costretto al muletto dopo una perdita di pressione sulla vettura da gara a causa del distacco di un manicotto del turbo. Nel

prima curva dopo i box in seguito al cedimento, in frenata, della sospensione anteriore sinistra con l'alettone finito fra il pubblico — e relativo cazzatione Ferrari al direttore di corsa —, pilota illeso ma choccato e, muletto a lui riadattato — era sulle misure di Alboreto — la seconda Ferrari non ha migliorato l'45"902 che è valso la decima posizione sulla griglia di partenza.

LOTUS. Alla Lotus hanno fatto molto bene i test disputati da Senna a Hockenheim due settimane prima della gara. Ayrton ha lamentato, il venerdì, solo il problema della quarta marcia che usciva. Questo inconveniente lo ha portato sull'erba all'ingresso della seconda chicane proprio quando stava attaccando il miglior tempo di Mansell. Risultato: danneggiato il fondo. Senna è passato al muletto che non gli ha però permesso di materializzare una pole ormai vicinissima.

McLAREN. Grosse novità in fatto di elettronica e, quindi, di motore per le McLaren. Con una vettura pressoché perfetta, Prost ha provato diverse soluzioni di turbine e ha centrato senza patemi il terzo tempo del venerdì. Johansson ha rotto il motore sulla sua vettura da gara e ha fatto solo l'8. tempo con un muletto in crisi di potenza massima. Per il sabato in McLaren si attendevano due nuovi motori ancora più potenti, ma la pioggia ne ha bloccato l'adozione rimandandola alla corsa.

LIGIER. Tre motori rotti in casa Ligier. Ha iniziato Arnoux il venerdì mattina, imitato da Ghinzani che si è visto scoppiare quello del muletto. René ha poi centrato il 12. tempo pur con un testacoda, per mancanza dei freni anteriori all'ingresso del Motodrom; l'italiano ha anche accusato accensioni irregolari al motore del suo muletto nel pomeriggio. Ma per lui non era finita. Il sabato mattina, infatti, Ghinzani ha rotto il motore appena montato sulla vettura da gara — gliene è restato uno solo per il Gp — e nel pomeriggio ha effettuato test sul bagnato.

BENETTON. Venerdì ottimo per Boutsen, sesto nonostante il traffico incontrato nei suoi giri veloci e molto soddisfatto delle nuove, più grandi turbine provate a Silverstone giovedì scorso. Con turbine più piccole, Fabi ha rotto un motore il venerdì mattina restando attardato al nono posto sulla griglia. La pioggia intermittente nel sabato mattina e scrosciante nel

segue

In alto a sinistra, Mansell insegue la pole il venerdì in piena... solitudine: gli spalti sono vuoti (FotoAmaduzzi). Sopra, Berger dopo l'incidente dovuto al cedimento di una sospensione (FotoColombo). A destra, Caffi sotto la pioggia è stato l'unico a migliorare il sabato (FotoGiovannelli). A sinistra, Campos in difficoltà (FotoStudio). Sotto, Alliot in testa-coda (FotoAmaduzzi).



diluvio di sabato ha girato il solo Mansell, alla ricerca di un assetto da bagnato.

FERRARI. Aveva iniziato male Alboreto. Bloccato dal motore sulla vettura da gara, Michele era passato al muletto il venerdì mattina. Nella sessione valida non sono emersi altri problemi: il quinto tempo avrebbe anche potuto essere un quarto se Michele non avesse trovato l'ostacolo della più lenta Lotus di Nakajima proprio in un tentativo di giro veloce. Grosso brivido per Berger. La sua Ferrari è partita in testacoda e, quindi, si è piantata nei pneumatici all'esterno della



Solo Caffi si migliora...

segue

pomeriggio non gli ha permesso di beneficiare delle turbine migliorate adottate solo quel giorno.

BRABHAM. Un motore cambiato per troppi pochi cavalli da Patrese e uno per rottura da De Cesaris — passato al muletto — hanno segnato il venerdì del team Brabham. Andrea è anche incappato in una «quasi» uscita alla seconda chicane nella sessione di prove valide che ha determinato la griglia, riuscendo comunque a centrare uno stupendo settimo tempo. I guai di Patrese, solo 11. sullo schieramento sono continuati il sabato mattina, per un guasto elettrico.

ARROWS. Assenza totale di grip sulle Arrows il venerdì. Warwick ha poi rotto una turbina dopo un solo giro della sessione valida, mentre Cheever ha prima rotto la wastegate sulla vettura da gara e, quindi, ha visto scoppiare il motore del suo muletto per poi riprendere l'altra vettura in evidenti e incorreggibili guai di assetto. La pioggia del sabato ha fatto come al solito bene a Eddie, quinto nell'alternanza acquasciutto del sabato mattina pur trovandosi con un principio d'incendio che lo ha costretto ai box.

ZAKSPEED. Nemmeno l'aria di casa ha fatto bene alle Zakspeed. Le vetture tedesche sono apparse anche a Hockenheim ben lontane da una forma almeno accettabile. Il venerdì, Brundle ha avuto problemi al cambio ed elettrici al mattino, poi ha rotto il motore. Gliel'hanno cambiato in tempo per la sessione valida, quando si è trovato il cambio bloccato. Anche Danner ha rotto un motore, al mattino; al pomeriggio, con il muletto, ha patito continue accensioni irregolari e solo il sabato, sotto il diluvio, ce l'ha fatta a fare qualche chilometro.

MINARDI. Sembrano non volere finire le noie del team faentino. Il venerdì, solo a sera si è scoperto che il motore di Campos era da cambiare, mentre Nannini ha dapprima rotto il giunto destro e poi il motore, non prima però di avere conquistato un buon 16. tempo sulla griglia. Il sabato le due vetture non hanno praticamente girato.

OSELLA. Sono durate pochi secondi le speranze della Osella e di Alex Caffi di trovare un parziale riscatto a Hockenheim. Una val-



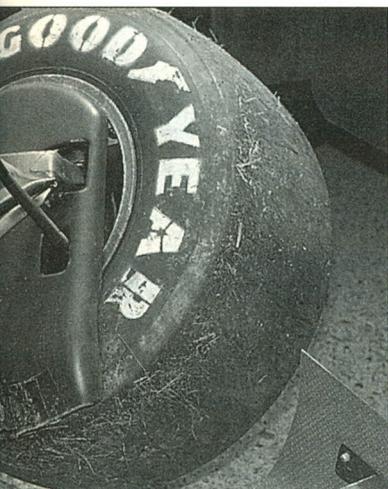
In alto, De Cesaris ha brillato ottenendo un ottimo settimo posto con la Brabham (FotoColombo). Sopra, Streiff ha fatto un «dritto» alla seconda chicane il venerdì pomeriggio danneggiando il fondo piatto della sua Tyrrell (FotoAmaduzzi). In alto a destra, la sospensione che ha ceduto sulla Ferrari di Berger (FotoColombo). A destra, Frank Williams informa Piquet che sarà lui il pilota che porterà al debutto la Fw 11B «intelligente» (FotoAmaduzzi). Sotto, Postlethwaite riapparso ai box con Barnard (FotoOrsi)



vola rotta subito, il mattino del venerdì, sulla vettura da gara e un'altra immediatamente nel pomeriggio sul muletto, hanno lasciato Caffi praticamente senza tempo valido, quindi ultimo dei ventisei presenti in qualifica. Il sabato, sotto il diluvio, Alex è stato l'unico pilota riuscito a migliorare il suo tempo del venerdì: peccato che questo fosse superiore ai sei minuti e anche il 2'07"753 dell'ultima sessione non gli abbia fatto migliorare il suo 26. posto al via.

TYRRELL. Scarsa velocità massima e un assetto sostanzialmente molto lontano dal soddisfare i piloti hanno ancora una volta bloccato le sempre più deludenti Tyrrell, che avrebbero dovuto dominare il mondiale fra le vetture aspirate. Il venerdì, Palmer ha avuto il suo daffare per correggere un sovrasterzo che rendeva la Dg016 inguidabile. Solita, ormai, uscita di strada per Streiff: questa volta il lungo francese ha tirato





FERRARI/Il tecnico punta sul motore atmosferico

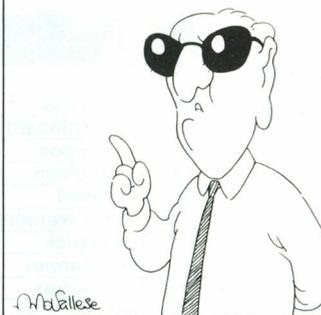
Aspirazioni di Barnard

Il progettista è convinto che per i consumi sia meglio lasciar perdere subito il turbo. Molti gli interrogativi sui cedimenti della F. 1/87

HOCKENHEIM — Fra la luce di un sorriso e l'ombra di una smorfia di paura passa un millesimo di secondo: il tempo di una scintilla sprigionata dal fondo della Ferrari al contatto con l'asfalto a 280 all'ora della staccata dopo i box. Sono passati 18 minuti della sessione valida del venerdì quando la monoposto di Berger perde la testa. Il pilota alleggerisce e tocca il freno nella staccata per la veloce curva a destra che punta alla prima chicane: la sospensione anteriore sinistra cede di netto e il povero Berger, dopo un testacoda e mezzo, finisce di retrotreno contro le protezioni. Un'altra rottura. Un'altra perla dopo quelle fin troppo brillanti della già lunga catena iniziata, sempre con Berger, nei test liberi di Jerez, a febbraio, e proseguita con i ritiri a ripetizione dei Gp di Francia e Gran Bretagna. Ma cosa hanno

L'IMMAGINE FERRARI È INFLAZIONATA?

HANNO DA RIDERE PERCHÉ LE NOSTRE MACCHINE APPAIONO IN TELEFILM COME "MAGNUM P.I." E "MIAMI VICE"... IO COMINCERÒ A PREOCCUPARMI IL GIORNO CHE CI VEDRÒ SOPRA IL TENENTE COLOMBO



queste Ferrari che si rompono come non avevano mai fatto prima, come era successo in passato a più di una squadra poi messa senza tanti complimenti sotto inquisizione? «**Ha ceduto il braccio inferiore della sospensione** — recita la spiegazione ufficiale arrivata nel seguito del week-end tedesco —. **Non un difetto strutturale: di affaticamento neppure parlarne: il pezzo era perfettamente dentro i limiti di durata previsti dal nostro scadenzario tecnico**». E allora è uscito il sospetto, ammesso dal team, di un qualche invisibile ma importante danneggiamento occorso al pezzo, magari durante un trasporto. Colpa di nessuno, insomma.

È STATA, questa del cedimento della sospensione di Berger, l'ombra numero uno di questo Gp tedesco in casa Ferrari. Poi sono venute le due turbine rotte in gara. Un Gp che ha visto l'apertura ufficiale dell'operazione «Porte aperte alla Ferrari», con tanto di John Barnard «invitato» cordialmente a prender parte all'ormai rituale colazione offerta il sabato mattina, prima delle prove, dalla squadra ai giornalisti. Fra un sorriso e l'altro è stato lo stesso Barnard a spiegare senza esitazioni che se anche questa volta, come già in Francia, è mancato alle prove del venerdì, ciò è da imputarsi al lavoro «**molto più importante**» che ha da fare in ufficio, cioè di progettazione per la vettura dell'88. L'irrinunciabile impegno di Barnard «in ufficio» significa che a Maranello è arrivato l'ordine di stringere i tempi nel definire le scelte in ottica '88. Aspirato 12 cilindri o turbo a 2,5 atmosfere? Quest'ultima soluzione ha dato buoni risultati nei test imolesi di tre settimane fa, ma resta il dramma dei consumi. Il motore atmosferico ha dalla sua una tradizione che in Ferrari è da sempre perticolosamente radicata. Ma i tempi sono cambiati: elettronica e consumi non sono più quelli di una volta e a Maranello c'è la paura di regalare troppo ai turbo in fatto di cavalli. Voci di corridoio sostengono comunque che Barnard «penderebbe» verso la soluzione aspirata. Riuscirà, con i suoi calcoli di Guildford, a dimostrare la bontà delle sue ragioni?... (r. b.)

Williams a sospensioni elettroniche Debutto in Spagna

HOCKENHEIM — La Williams guarda avanti: nonostante disponga ora di una superiorità indiscussa, entro la fine dell'anno avrà in serbo un'ulteriore sorpresa. La settimana prima del Gp di Germania, infatti, Piquet è sceso in pista al Castellet per una importantissima sessione di prove. Da verificare c'era nuovamente la sospensione a controllo elettronico, profondamente modificata da Frank Dernie, dopo le deludenti prove a Croix en Ternois del mese di maggio. Dopo alcuni giri Piquet ha ottenuto dei risultati sbalorditivi. Il brasiliano ha ottenuto il miglior tempo in 1'05"30, un rilevamento inferiore di oltre un secondo alla pole position che Mansell ha registrato durante il recente Gp di Francia in 1'06"45, Piquet ha percorso quaranta giri del circuito francese senza che si evidenziasse il benché minimo problema, dimostrando di aver risolto tutte le difficoltà che impedivano di mantenere un assetto costante. Frank Williams avrebbe così preso la decisione di debuttare con la sospensione a controllo elettronico nel Gp di Spagna. A portare al debutto questa soluzione sarà proprio Piquet. La scelta del brasiliano sarebbe motivata non tanto da ragioni di classifica di campionato o per ordini di scuderia, ma perché Piquet ha svolto tutti i test finora e conosce perfettamente il funzionamento delle sospensioni elettroniche. C'è anche da dire che Piquet si era lamentato — ed è anche questo uno dei motivi di frattura con la squadra — di aver dedicato tutto l'inverno a girare con la macchina «sperimentale», mentre Mansell poteva concentrarsi con la macchina che avrebbe poi usato in gara. Anche per sdebitarsi Williams ha deciso, che a prescindere dalla posizione in classifica nel campionato del mondo, il primo a usare in gara la sospensione a controllo elettronico, sarà Piquet. Se tutti i risultati saranno positivi per il Gp del Messico la Williams elettronica sarà anche a disposizione di Mansell. (c. m. m.)

dritto alla seconda chicane danneggiando il fondo della sua vettura il venerdì pomeriggio.

MARCH. Capelli non aveva mai corso a Hockenheim e la March, rinnovata per questa gara negli scarichi, non gli ha certo dato una mano. Venerdì mattina, infatti, ha ceduto il motore della vettura da gara e Ivan si è qualificato con il muletto.

LOLA. Un solo inconveniente per la Lola del team Larrousse: è stato venerdì pomeriggio, quando Alliot si è trovato il pedale del gas bloccato a zero e ha dovuto attendere una lunga sosta perché glielo aggiustassero.

AGS. Nuove ali, più arretrate sul musetto, per la Ags, sempre ultima fra le vetture aspirate, ma con distacchi praticamente annullati dalle avversarie. Il venerdì, la velocità massima di Fabre era addirittura migliore di quella di Alliot e di Palmer. □

GP GERMANIA

In 26 al via

(fra parentesi la media)

5	Nigel Mansell (Williams Fw 11B) 1'42"616 (238,454)	1. FILA	12	Ayrton Senna (Lotus 99T) 1'42"873 (237,858)
1	Alain Prost (McLaren Mp4/3) 1'43"202 (237,100)	2. FILA	6	Nelson Piquet (Williams Fw 11B) 1'43"705 (235,950)
27	Michele Alboreto (Ferrari F1/87) 1'43"921 (235,460)	3. FILA	20	Thierry Boutsen (Benetton Bn 187) 1'45"066 (232,894)
8	Andrea De Cesaris (Brabham Bt 56) 1'45"411 (232,131)	4. FILA	2	Stefan Johansson (McLaren Mp4/3) 1'45"428 (232,094)
19	Teo Fabi (Benetton Bn 187) 1'45"497 (231,942)	5. FILA	28	Gerhard Berger (Ferrari F1/87) 1'45"902 (231,055)
7	Riccardo Patrese (Brabham Bt 56) 1'46"096 (230,633)	6. FILA	25	René Arnoux (Ligier Js29C) 1'46"323 (230,140)
17	Derek Warwick (Arrows A10) 1'46"525 (229,704)	7. FILA	11	Satoru Nakajima (Lotus 99T) 1'46"760 (229,198)
18	Eddie Cheever (Arrows A10) 1'47"780 (227,029)	8. FILA	24	Alessandro Nannini (Minardi Mn187) 1'47"887 (226,804)
26	Piercarlo Ghinzani (Ligier Js29C) 1'49"236 (224,003)	9. FILA	23	Adrian Campos (Minardi Mn187) 1'49"668 (223,121)
9	Martin Brundle (Zakspeed Zk 871) 1'51"062 (220,320)	10. FILA	10	Christian Danner (Zakspeed Zk 871) 1'51"448 (219,557)
30	Philippe Alliot (Lola LC87) 1'52"760 (217,002)	11. FILA	4	Philippe Streiff (Tyrrell Dg 016) 1'53"528 (215,535)
3	Jonathan Palmer (Tyrrell Dg 016) 1'54"491 (213,722)	12. FILA	16	Ivan Capelli (March 871) 1'54"616 (213,489)
14	Pascal Fabre (Ags Jh22) 1'54"997 (212,781)	13. FILA	21	Alex Caffi (Osella FA/11) 2'07"753 (191,535)



Ottava gara del mondiale F. 1 26 luglio 1987

Circuito: Hockenheim ● Distanza: 44 giri pari a km 299,068 ● Organizzatore: Ac von Deutschlant, Lyonerstr. 16, 6000 Frankfurt 71, Germania Occidentale ● Direttore di gara: Horst Wilhelm ● Partenza: ore 14,30 ● Spettatori: 40.000 ● Organizzazione: 9 ● Sicurezza: 8 ● Condizioni atmosferiche: in prova sole il venerdì e pioggia il sabato. In gara coperto.

In 7 al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Nelson Piquet	Williams Fw 11B	44	1.21'25"091	220.394	-
2. Stefan Johansson	McLaren Mp4/3	44	1.23'04"682	215.991	1'39"591
3. Ayrton Senna	Lotus 99T	43	1.22'52"066	211.617	a 1 giro
4. Philippe Streiff	Tyrrell Dg 016	43	1.23'05"134	211.063	a 1 giro
5. Jonathan Palmer	Tyrrell Dg 016	43	1.23'06"022	211.025	a 1 giro
6. Philippe Alliot	Lola LC87	42	1.23'17"334	205.651	a 2 giri
7. Alain Prost	McLaren Mp4/3	39	1.11'33"332	222.275	a 5 giri

19 i ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
Martin Brundle	Zakspeed Zk 871	34	Non classificato
Piercarlo Ghinzani	Ligier Js29 C	32	Motore
Adrian Campos	Minardi Mn187	28	Motore
Thierry Boutsen	Benetton Bn 187	26	Motore
Nigel Mansell	Williams Fw 11B	25	Motore
Alessandro Nannini	Minardi Mn187	25	Motore
Derek Warwick	Arrows A10	23	Motore
Christian Danner	Zakspeed Zk 871	21	Impianto elettrico
Gerhard Berger	Ferrari F1/87	19	Turbocompressore
Teo Fabi	Benetton Bn 187	18	Motore
Alex Caffi	Osella FA/11	17	Motore
Andrea De Cesaris	Brabham Bt 56	12	Motore
Michele Alboreto	Ferrari F1/87	10	Turbocompressore
Pascal Fabre	Ags Jh22	10	Motore
Eddie Cheever	Arrows A10	9	Acceleratore
Satoru Nakajima	Lotus 99T	9	Sospensione
Ivan Capelli	March 871	7	Iniezione
René Arnoux	Ligier Js29 C	6	Impianto elettrico
Riccardo Patrese	Brabham Bt 56	5	Centralina

I primati

SUL GIRO IN PROVA: IMBATTUTO

Appartiene a Rosberg (25-7-86 McLaren Mp4/2C in 1'42"013 alla media di 239.864 kmh).

SUL GIRO IN GARA: NUOVO

Nigel Mansell (Williams Fw 11B) ha ottenuto il nuovo record percorrendo il suo 24. in 1'45"716 alla media di 231.462 kmh. Il vecchio record apparteneva a Berger (25-7-86 Benetton B 186 in 1'46"604 alla media di 229.534 kmh).

SULLA DISTANZA: NUOVO

Nelson Piquet (Williams Fw 11B) ha ottenuto il nuovo record percorrendo 44 giri pari a 299.068 km in 1.21'25"091 alla media di 220.394 kmh. Il vecchio record apparteneva allo stesso Piquet (27-7-86 Williams Fw 011 44 giri in 1.22'08"263, media 218.463 kmh).

L'altalena della corsa

COSÌ DOPO 10 GIRI

1. **Prost** in 18'23"625 (221.717 kmh); 2. **Mansell** a 01"014; 3. **Piquet** a 03"798; 4. **Senna** a 05"610; 5. **Boutsen** a 13"820; 6. **Johansson** a 17"044; 7. **De Cesaris** a 21"115; 8. **Berger** a 21"720; 9. **Fabi** a 23"080; 10. **Warwick** a 30"318; 11. **Alboreto** a 32"351; 12. **Ghinzani** a 41"789; 13. **Nannini** a 42"720; 14. **Danner** a 1'00"330; 15. **Campos** a 1'06"590; 16. **Alliot** a 1'09"594; 17. **Streiff** a 1'10"132; 18. **Palmer** a 1'11"295; 19. **Brundle** a 1'22"779; 20. **Fabre** a 1 giro; 21. **Caffi** a 1 giro.

COSÌ DOPO 20 GIRI

1. **Mansell** in .36"30"849 (223.376 kmh); 2.

Con
Ayrton
Senna
in F1

Reporter
Italian Men's Wear

Classifiche iridate dopo 8 gare



BRASILE 12/4	SAN MARINO 3/5	BELGIO 17/5	MONACO 31/5	DETROIT 21/6	FRANCIA 5/7	G. BRETAGNA 12/7	GERMANIA 26/7	UNGHERIA 9/8	AUSTRIA 16/8	ITALIA 6/9	PORTOGALLO 20/9	SPAGNA 27/9	MESSICO 18/10	GIAPPONE 1/11	AUSTRALIA 15/11	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
--------------	----------------	-------------	-------------	--------------	-------------	------------------	---------------	--------------	--------------	------------	-----------------	-------------	---------------	---------------	-----------------	--------------	-------------

MONDIALE PILOTI

1. Piquet	6	-	-	6	6	6	6	9								39	39
2. Senna	-	6	-	9	9	3	4	4								35	35
3. Mansell	1	9	-	-	2	9	9	-								30	30
4. Prost	9	-	9	-	4	4	-	-								26	26
5. Johansson	4	3	6	-	-	-	-	6								19	19
6. Berger	3	-	-	3	3	-	-	-								9	9
7. Alboreto	-	4	-	4	-	-	-	-								8	8
8. Nakajima	-	1	2	-	-	-	3	-								6	6
9. De Cesaris	-	-	4	-	-	-	-	-								4	4
Streiff	-	-	-	-	-	1	-	3								4	4
Cheever	-	-	3	-	1	-	-	-								4	4
Palmer	-	-	-	2	-	-	2	-								4	4
13. Fabi	-	-	-	-	-	2	1	-								3	3
14. Warwick	-	-	-	-	-	-	2	-								2	2
Brundle	-	2	-	-	-	-	-	-								2	2
Boutsen	2	-	-	-	-	-	-	-								2	2
17. Capelli	-	-	-	1	-	-	-	-								1	1
Arnoux	-	-	1	-	-	-	-	-								1	1
Alliot	-	-	-	-	-	-	-	1								1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. Williams	7	9	-	6	8	15	15	9								69	69
2. McLaren	13	3	15	-	4	4	-	6								45	45
3. Lotus	-	7	2	9	9	3	7	4								41	41
4. Ferrari	3	4	-	7	3	-	-	-								17	17
5. Tyrrell	-	-	-	2	-	1	-	5								8	8
6. Arrows	-	-	3	-	1	-	2	-								6	6
7. Benetton	2	-	-	-	-	2	1	-								5	5
8. Brabham	-	-	4	-	-	-	-	-								4	4
9. Zakspeed	-	2	-	-	-	-	-	-								2	2
10. Larrousse Calmels	-	-	-	-	-	-	-	1								1	1
Ligier	-	-	1	-	-	-	-	-								1	1
March	-	-	-	1	-	-	-	-								1	1

Prost a 18"821; 3. Piquet a 20"084; 4. Senna a 29"923; 5. Boutsen a 35"904; 6. Johansson a 1'09"775; 7. Warwick a 1'25"038; 8. Nannini a 1'30"022; 9. Ghinzani a 1'34"071; 10. Campos a 1 giro; 11. Palmer a 1 giro; 12. Streiff a 1 giro; 13. Alliot a 1 giro; 14. Danner a 1 giro; 15. Brundle a 7 giri.

COSÌ DOPO 30 GIRI

1. Prost in .54'54"620 (222.811 kmh); 2. Piquet a 36"535; 3. Johansson a 1'19"951; 4. Senna a 1 giro; 5. Ghinzani a 1 giro; 6. Streiff a 1 giro; 7. Palmer a 1 giro; 8. Alliot a 2 giri.

COSÌ DOPO 40 GIRI

1. Piquet in .13'41"958 (221.343 kmh); 2. Johansson a 1'10"364; 3. Senna a 1 giro; 4. Streiff a 1 giro; 5. Palmer a 1 giro; 6. Alliot a 2 giri.

Trofeo motori aspirati dopo 8 gare

JIM CLARK (pilota)

1. Palmer p. 48; 2. Streiff 39; 3. Fabre 32; 4. Alliot 19; 5. Capelli 6.

COLIN CHAPMAN

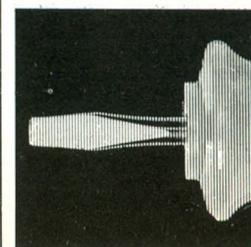
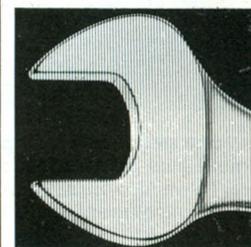
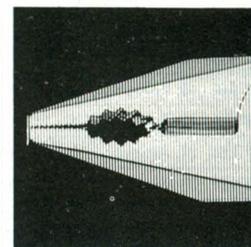
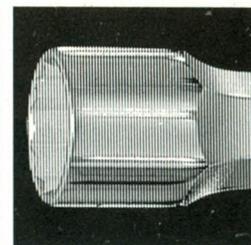
1. Tyrrell p. 87; 2. Ags 32; 3. Lola 19; 4. March 6.

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KMH
Mansell (Williams Fw 11B)	24	1'45"716	231.462
Prost (McLaren Mp4/3)	24	1'46"807	229.097
Piquet (Williams Fw 11B)	39	1'47"517	227.584
Senna (Lotus 99T)	5	1'49"187	224.104
Alboreto (Ferrari F1/87)	5	1'49"509	223.445
Brundle (Zakspeed Zk 871)	34	1'49"742	222.970
Johansson (McLaren Mp4/3)	22	1'49"778	222.897
Boutsen (Benetton Bn 187)	4	1'49"864	222.723
De Cesaris (Brabham Bt 56)	7	1'50"436	221.569
Warwick (Arrows A10)	17	1'50"608	221.225
Berger (Ferrari F1/87)	6	1'50"667	221.107
Fabi (Benetton Bn 187)	8	1'50"758	220.925
Cheever (Arrows A10)	8	1'51"014	220.415
Nakajima (Lotus 99T)	6	1'51"054	220.336
Nannini (Minardi Mn187)	6	1'52"382	217.732
Ghinzani (Ligier Js29 C)	5	1'52"512	217.481
Patrese (Brabham Bt 56)	3	1'53"002	216.538
Arnoux (Ligier Js29 C)	2	1'53"433	215.715
Streiff (Tyrrell Dg 016)	20	1'54"228	214.214
Palmer (Tyrrell Dg 016)	20	1'54"294	214.090
Danner (Zakspeed Zk 871)	7	1'54"464	213.772
Campos (Minardi Mn187)	23	1'54"705	213.323
Alliot (Lola LC87)	7	1'54"771	213.200
Caffi (Osella FA/11)	5	1'55"549	211.765
Capelli (March 871)	6	1'57"292	208.618
Fabre (Ags Jh22)	2	1'58"770	206.022

Beta

anche ai box Benetton, Brabham, Williams



Tutti i tempi delle prove

MIGLIORE TEMPO 1985	PILOTA	VETTURA	MOTORE	VENERDI		SABATO		DOMEN.	
				I	II	III	IV	WARM UP	
1'42"696	6. Williams	Mansell	Williams Fw 11B	Honda	1'44"351	1'42"616	1'44"630	2'00"832	1'48"216
1'42"329	3. Lotus	Senna	Lotus 99T	Honda	1'46"018	1'42"873	1'43"872	1.01"19"245	1'49"718
1'42"166	2. McLaren	Prost	McLaren Mp4/3	Tag Porsche	1'44"977	1'43"202	1'48"319	D	1'48"207
1'42"545	5. Williams	Piquet	Williams Fw 11B	Honda	1'45"814	1'43"705	1'44"912	D	1'49"038
1'44"308	10. Ferrari	Alboreto	Ferrari F1/87	Ferrari	1'46"759	1'43"921	1'49"852	2'05"139	1'48"851
1'49"240	21. Arrows	Boutsen	Benetton Bn 187	Ford Turbo	1'47"140	1'45"066	1'47"275	2'02"981	1'49"484
1'50"066	23. Minardi	De Cesaris	Brabham Bt 56	Bmw M 13	1'49"124	1'45"411	1'49"750	D	1'50"417
1'44"346	11. Ferrari	Johansson	McLaren Mp4/3	Tag Porsche	1'45"854	1'45"428	1'46"798	D	1'50"021
1'44"001	9. Benetton	Fabi	Benetton Bn 187	Ford Turbo	1'46"322	1'45"497	1'44"732	2'06"857	1'49"047
1'42"541	4. Benetton	Berger	Ferrari F1/87	Ferrari	1'48"710	1'45"902	1'49"689	2'03"172	1'49"838
1'46"094	7. Brabham	Patrese	Brabham Bt 56	Bmw M 13	1'48"538	1'46"096	1'51"197	D	1'50"347
1'43"693	8. Ligier	Arnoux	Ligier Js29 C	Megatron	1'47"481	1'46"323	1'50"072	D	1'51"291
1'48"206	20. Brabham	Warwick	Arrows A10	Megatron	1'48"522	1'46"525	1'50"705	D	1'50"561
	Non presente	Nakajima	Lotus 99T	Honda	1'49"634	1'46"760	1'48"275	D	1'50"702
	Non presente	Cheever	Arrows A10	Megatron	1'48"912	1'47"780	1'46"468	2'04"003	1'50"646
1'49"369	22. Minardi	Nannini	Minardi Mn187	Motori Moderni	1'49"341	1'47"887	1'52"020	D	1'52"299
1'56"468	25. Osella	Ghinzani	Ligier Js29 C	Megatron	1'49"861	1'49"236	1'59"116	2'09"440	1'51"796
	Non presente	Campos	Minardi Mn187	Motori Moderni	1'53"754	1'49"668	1'54"867	D	1'56"020
1'45"432	15. Tyrrell	Brundle	Zakspeed Zk 871	Zakspeed	1'50"207	1'51"062	1'49"587	2'12"913	1'53"142
1'46"355	17. Arrows	Danner	Zakspeed Zk 871	Zakspeed	1'50"072	1'51"448	1'52"644	2'11"115	1'53"434
1'45"047	14. Ligier	Alliot	Lola LC87	Ford Cosworth	1'54"736	1'52"760	1'53"265	2'11"588	1'54"574
1'47"371	18. Tyrrell	Streiff	Tyrrell Dg 016	Ford Cosworth	1'54"930	1'53"528	1'52"805	2'10"404	1'56"000
1'45"887	16. Zakspeed	Palmer	Tyrrell Dg 016	Ford Cosworth	1'55"763	1'54"491	1'53"673	2'06"769	1'55"637
	Non presente	Capelli	March 871	Ford Cosworth	1'55"987	1'54"616	1'55"076	2'09"992	1'57"126
	Non presente	Fabre	Ags Jh22	Ford Cosworth	1'56"134	1'54"997	1'58"006	D	1'57"975
	Non presente	Caffi	Osella FA/11	Alfa Romeo	1'52"915	6'04"561	1'56"856	2'07"753	2'07"093

VELOCITÀ IN PROVA

VENERDI	
N. PILOTA	KM/H
6. Piquet	273.154
12. Senna	271.851
8. De Cesaris	271.783
5. Mansell	270.832
20. Boutsen	268.284
2. Johansson	268.085
1. Prost	267.556
27. Alboreto	267.490
11. Nakajima	266.110
19. Fabi	264.809
25. Arnoux	261.423
17. Warwick	261.360
18. Cheever	261.297
28. Berger	260.920
7. Patrese	260.920
24. Nannini	257.509
26. Ghinzani	256.777
23. Campos	249.046
9. Brundle	247.793
10. Danner	242.960
3. Palmer	238.154
30. Alliot	234.698
16. Capelli	234.698
4. Streiff	233.082
14. Fabre	232.283
21. Caffi	227.934

SABATO	
N. PILOTA	KM/H
20. Boutsen	248.875
8. De Cesaris	247.284
5. Mansell	247.228
26. Ghinzani	244.937
19. Fabi	240.160
21. Caffi	238.049
27. Alboreto	237.112
28. Berger	234.241
9. Brundle	230.946
3. Palmer	229.576
10. Danner	227.122
4. Streiff	223.331
16. Capelli	222.459
30. Alliot	218.072
12. Senna	201.750

DOMENICA	
N. PILOTA	KM/H
5. Mansell	257.693
1. Prost	254.486
20. Boutsen	254.128
2. Johansson	254.068
6. Piquet	253.178
19. Fabi	252.176
7. Patrese	251.474
27. Alboreto	250.950
25. Arnoux	250.891
8. De Cesaris	250.254
18. Cheever	250.196
12. Senna	249.677
11. Nakajima	249.390
17. Warwick	248.020
26. Ghinzani	247.963
24. Nannini	247.003
28. Berger	244.660
10. Danner	242.145
9. Brundle	240.213
23. Campos	238.154
21. Caffi	237.997
3. Palmer	232.982
30. Alliot	232.183
4. Streiff	230.848
16. Capelli	229.576
14. Fabre	226.221

Il ritorno di Nelson

■ **FINALMENTE** dopo 10 gare con 6 secondi posti (compreso quello in Australia l'anno scorso), è tornato alla vittoria Nelson Piquet, passato così al comando della classifica provvisoria alla media di 4,87 punti/gara. Il suo successo, il 18. per l'asso di Rio de Janeiro in 134 Gran Premi, porta il totale delle vittorie dei piloti brasiliani a 39 consentendo il sorpasso nei confronti dei vicini-rivali argentini, fermi a 38 vittorie dal 1981. Il più alto numero di successi è per i britannici con 126, seguiti dai francesi con 53 e dai brasiliani.

■ **QUELLA** nel 48. Gran Premio di Germania è stata la 35. vittoria per la Williams che ha raggiunto la Brabham al 4. posto di questa graduatoria, capeggiata dalla Ferrari (81), con la Lotus (79) e la McLaren (54) ai posti d'onore. La Williams ha aumentato il suo vantaggio nella classifica del campionato costruttori, che la vede 1. con 4,60 punti/partecipazione.

■ **NEGLI ULTIMI** 3 anni, come questa volta, il campionato si è disputato su 16 corse e a metà del cammino sono così possibili alcuni confronti. Nel 1984 erano al comando Prost fra i piloti (34,5 punti) e la McLaren fra i costruttori (58,5); i titoli andarono a Lauda — che a metà stagione era distaccato di 10,5 punti — e alla McLaren. L'anno dopo primeggiavano Alboreto (37) e la Ferrari (56) ma gli allori toccarono a Prost, distanziato di 2 lunghezze, e alla McLaren che era distaccata di 6 punti. Nel 1986 infine erano in testa Prost (39) e la Williams (61) e la classifica finale rimase invariata. Quest'anno a metà campionato sono al comando Piquet (39) e la Williams (69) ma la strada è ancora lunga e, come abbiamo visto, le rimonte sono sempre possibili.

■ **DAL PUNTO** di vista qualitativo quest'anno la partecipazione dei piloti italiani è di assoluto rilievo: su di un totale di 200 presenze/gara i nostri connazionali ne contano infatti 62 e su 27 piloti che hanno preso parte alla prima metà del campionato 1987 ben 9 sono italiani. Diversa è la situazione se consideriamo i punti ottenuti: su di un totale di 200 a disposizione, i nostri se ne sono attribuiti soltanto 16; c'è da augurarsi che la 2. parte dell'annata sia più favorevole ai nostri portacolori, il cui numero è destinato ad aumentare.

■ **PROPRIO** in Germania 25 anni fa debuttava in F. 1 la Brabham; da allora la Casa ha disputato 335 gare iridate con questi risultati: 2 titoli costruttori, 4 titoli piloti e 35 vittorie. I piloti della Brabham hanno totalizzato 916 punti, con il 1967 quale anno migliore (97) e 1986 quale peggiore (2).

Mauro Mori

Ancora una gara sfortunata per la Minardi: entrambi i suoi piloti sono stati traditi dal motore. Nannini (sopra, FotoOrsi) si è ritirato (25. giro) mentre era ben piazzato

Trofeo «Piedone»

TURBO: 1. Mansell p. 47; 2. Piquet 40; 3. Senna 31; 4. Prost 27; 5. Johansson 17; 6. Fabi 12; 7. Alboreto 10; 8. Cheever 6; 9. Berger 5; 10. Boutsen 2; 11. De Cesaris, Nakajima e Brundle 1.

ASPIRATO: 1. Palmer 49; 2. Alliot 45; 3. Streiff 41; 4. Capelli 31; 5. Fabre 19.

■ La classifica di questo trofeo, indetta dal club Riccardo Patrese di Padova, viene stilata attribuendo ai sei giri più veloci in gara (per vetture turbo e aspirate) l'identico punteggio in uso nel mondiale, vale a dire 9, 6, 4, 3, 2, 1.



DRIVER HIT PARADE/Piquet solo terzo

Premiata la sfortuna

LEGENDA:
Il «non classificato» (nc)
viene valutato 5 punti



NAZIONALITA'	Italia			Gran Bretagna		Francia		Svizzera	Portogallo	Germania	Totale punti Gp Germania
GIORNALISTI	Mannucci	Morosini	Marincovich	Roebuck	Henry	Camus	Rives	Brunner	Barros	Schlang	
PILOTI											
Prost	10	10	10	10	10	10	10	9	10	10	99
Mansell	10	8	8	9	10	9	10	8	9	10	91
Piquet	8	9	9	8	8	9	9	9	9	9	87
Johansson	9	9	8	9	9	8	8	8	9	8	85
Boutsen	8	7	8	8	8	8	9	8	8	8	80
Alboreto	8	8	8	8	8	7	8	7	8	8	78
Senna	7	8	8	8	8	7	7	8	8	8	77
Streff	8	7	7	7	7	8	9	8	8	7	76
Palmer	7	6	7	7	8	7	8	8	8	7	73
Ghinzani	7	8	7	7	7	7	7	7	7	6	70
Nannini	7	6	7	7	7	7	7	7	7	7	69
Alliot	7	7	7	7	6	7	7	7	7	6	68
Warwick	6	6	6	7	8	7	8	7	7	6	68
De Cesaris	7	6	6	7	6	7	8	6	7	7	67
Fabi	6	6	6	7	6	7	8	6	7	6	65
Berger	5	6	6	7	7	6	7	7	6	7	64
Cheever	5	6	6	6	7	7	7	7	6	5	62
Brundle	5	5	5	6	7	6	6	7	8	6	61
Danner	5	5	5	6	6	5	5	5	6	6	54
Nakajima	5	4	5	6	6	5	5	4	NC	5	50
Patrese	4	5	5	4	5	6	7	5	NC	4	50
Arnoux	3	4	4	4	5	6	6	5	5	6	48
Campos	3	3	4	4	4	5	4	7	6	4	44
Caffi	3	4	4	3	4	5	5	5	5	4	42
Capelli	3	3	6	3	4	4	5	4	NC	3	40
Fabre	3	1	3	2	2	4	5	5	NC	3	33

PROST HA FATTO come Martin, ma lui, per un punto, non ha perso la cappa ma l'en plein. Nella classifica di giornata, il solo Mansell, oltre, ovviamente, al pilota della McLaren, ha superato la media del 9, anche se l'inglese c'è riuscito per un solo punto, mentre Piquet, Johansson e Alboreto hanno dovuto accontentarsi, più o meno della media dell'otto. Poche novità nella classifica generale, dove le prime sei posizioni sono rimaste immutate, sia pure con lievi variazioni nella media, in virtù delle quali Prost ha rinsaldato la sua posizione di leader, rosicchiando 1,09 punti al suo più immediato inseguitore, Nelson Piquet. Il capitolombolo maggiore è quello di Capelli (nella foto Amaduzzi il suo ritiro) che è sceso dalla 15. alla 21. posizione, mentre il miglioramento maggiore è stato di Streiff e Nannini.

La situazione resta immutata

POSIZIONE ATTUALE	POSIZIONE PRECEDENTE	PILOTA	PUNTI TOTALI	GP DISPUTATI	MEDIA PUNTI GP
= 1. (1.)		Prost	696	8	87.00
= 2. (2.)		Piquet	583	7	83.29
= 3. (3.)		Mansell	663	8	82.88
= 4. (4.)		Senna	644	8	80.50
= 5. (5.)		Alboreto	613	8	76.63
= 6. (6.)		Johansson	595	8	74.38
▲ 7. (9.)		Boutsen	573	8	71.63
▲ 8. (10.)		Palmer	564	8	70.50
▽ 9. (8.)		Warwick	563	8	70.38
▽ 10. (7.)		Cheever	560	8	70.00
▲ 11. (12.)		Fabi	535	8	66.88
▽ 12. (11.)		Patrese	534	8	66.75
= 13. (13.)		Berger	515	8	64.38
▲ 14. (17.)		Streff	490	8	61.25
▲ 15. (18.)		Nannini	482	8	60.25
▽ 14. (14.)		Caffi	482	8	60.25
▽ 17. (16.)		Brundle	481	8	60.13
▲ 18. (19.)		Alliot	420	7	60.00
▲ 19. (20.)		De Cesaris	474	8	59.25
▲ 20. (21.)		Ghinzani	352	6	58.67
▽ 21. (15.)		Capelli	468	8	58.50
= 22. (22.)		Nakajima	444	8	55.50
= 23. (23.)		Danner	381	7	54.43
= 24. (24.)		Arnoux	319	6	53.17
= 25. (25.)		Tarquini	51	1	51.00
= 26. (26.)		Fabre	374	8	46.75
= 27. (27.)		Campos	315	7	45.00

Legenda

▲ IN SALITA ▽ IN DISCESA
= STAZIONARIO * NUOVO ENTRATO

EL CHARRO

Finito per l'89 il nuovo Zandvoort

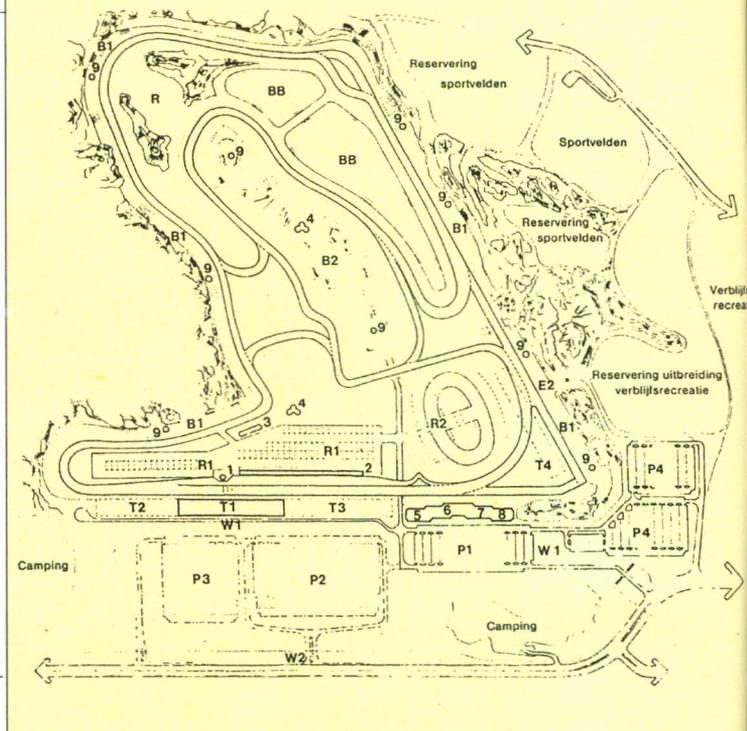
Resterà solo la «Tarzan»

HOCKENHEIM — Stando a quanto assicura la Fisa, pare proprio che il nuovo circuito di Zandvoort abbia concrete possibilità di ospitare il Gp d'Olanda F. 1 già dal 1989. A Hockenheim era presente un comitato di promozione dei lavori che daranno un nuovo volto al tracciato fra le dune vicino ad Amsterdam. Come si sa — e As ha anticipato qualche settimana fa — una società privata olandese e la municipalità di Zandvoort hanno ufficialmente varato, il 30 giugno scorso, il progetto di ristrutturazione del vecchio impianto. Il nuovo tracciato (nel disegno) conserverà solo la famosissima curva Tarzan: l'insidiosa piega a destra a 180 gradi subito dopo i box. Per il resto tutto sarà rinnovato. Dal percorso, che grazie a numerose «bretelle» potrà essere accorciato e modificato a seconda delle esigenze, agli impianti di ospitalità, con nuovi e funzionali box e paddock, una pista di atterraggio per elicotteri e un sistema totalmente rinnovato di vie di ingresso e uscita dal circuito. **«I lavori inizieranno nell'agosto '88 — ha dichiarato in Germania Nono Landheer, rappresentante del comitato — e saranno completati a 1990 iniziato. Ma già nel marzo 1989 la pista sarà pronta per accogliere il Gp d'Olanda. (r. b.)**

Accommodatieplan Circuit Zandvoort

Grontmij, advies- en ingenieursbureau

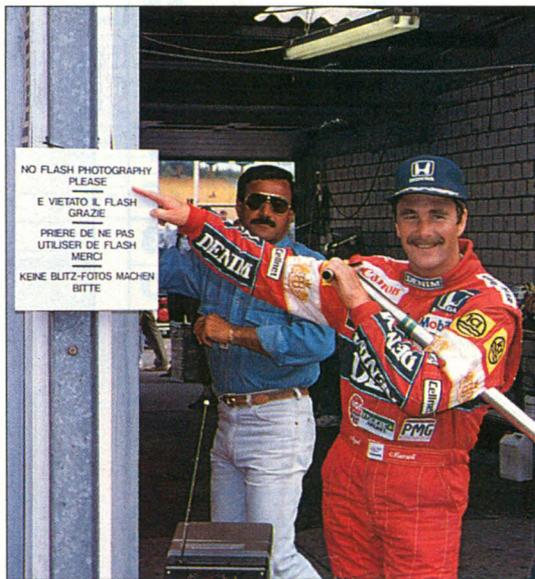
Gemeente Zandvoort



LA GOODYEAR ha annunciato a Hockenheim di essere in ritardo con il lavoro di realizzazione delle gomme a struttura più tenera, come richiesto dalle minori potenze che saranno utilizzate in gara nell'88. Pertanto i test di Imola dal 25 al 27 agosto, ai quali parteciperanno quasi tutti i team maggiori, saranno normali prove tecniche in vista delle ultime gare stagionali. I nuovi pneumatici della Goodyear scenderanno in pista solo dopo il Gp di Spagna: precisamente dal 28 al 30 settembre sul circuito di Jerez. Per dicembre la Casa di Akron sta poi organizzando un'altra sessione di prove quasi sicuramente in Portogallo. In febbraio, un mese prima del Gp del Brasile, altre prove di gomme si terranno sulla pista di Rio.

VISTO ai box anche Gustav Brunner. «Devo rifarmi, dopo che per due anni ho vissuto al di fuori delle corse» ha detto l'ingegnere austriaco, che continua a trattare sia con Brabham che con Zakspeed, Brunner si è anche incontrato con Piccinini per sistemare alcuni dettagli relativi alla chiusura del suo contratto con le Ferrari.

DIMOSTRAZIONE di grande forza fisica da parte di Eddie Cheever. Durante la prima sessione al pilota dell'Arrows si è rotto il motore. Senza perdersi d'animo, Cheever ha staccato il sedile e ha percorso di corsa, senza mai fermarsi, i quasi tre chilometri che lo dividevano dal suo box, per andare a prendere il muletto.



SCARSISSIMA l'affluenza di pubblico a questo Gp. Il motivo va ricercato nel fatto che in concomitanza al Gp si è disputata al Nürburgring, una prova di campionato tedesco di motociclismo, specialità in Germania estremamente popolare. Abbinato alle gare di moto c'era poi un concerto di Joe Cocker e Tina Turner. Un motivo in più per disertare gli spalti di Hockenheim.

FIORI D'ARANCIO in casa Ferrari. Il 2 agosto Antonella, la giovane figlia di Piero Lardi e nipotina di Enzo Ferrari, convolerà a nozze. Auguri.

A sinistra, Mansell se la ride mostrando il cartello che lo prende in giro per le «accuse» lanciate ai fotografi in occasione del testa-coda delle prove di Silverstone da lui attribuito a un abbigliamento da flash (FotoAmaduzzi). Campos, a fianco, a sua volta è piuttosto soddisfatto per l'assalto delle miss. Alboreto, a destra, probabilmente sperava di poter festeggiare un buon risultato, magari dando un piccolo party, così si è dato al barbecue. E invece... (FotoOrsi)



ALL'INTERNO del motor-home della McLaren campeggiava un ritratto di Prost con sotto lo stemma della Casa d'aste di Christie. Sotto i meccanici avevano scritto «Aggiudicato prima del trenta luglio» con evidente riferimento alla conferma di Prost alla McLaren per altri due anni avvenuta subito dopo il Gp di Inghilterra.

SI PREVEDE un grande successo di pubblico per il Gp di Ungheria. I biglietti sono ormai esauriti, sebbene l'Organizzazione abbia aumentato la capienza delle tribune. Alla gara dovrebbero assistere quasi duecentomila spettatori.

ORAMA! tra i falsari di pass e la Fisa è guerra aperta. Mentre i pass studiati dalla Foca per il personale della F.1 e la stampa si sono rivelati difficilissimi da duplicare, il lasciapassare per la vettura, studiato dalla Fisa, è già stato falsificato due volte, questo nonostante la Federazione abbia predisposto dei differenti colori. I posteggi infatti, pullulano sempre di più, di vetture estranee.

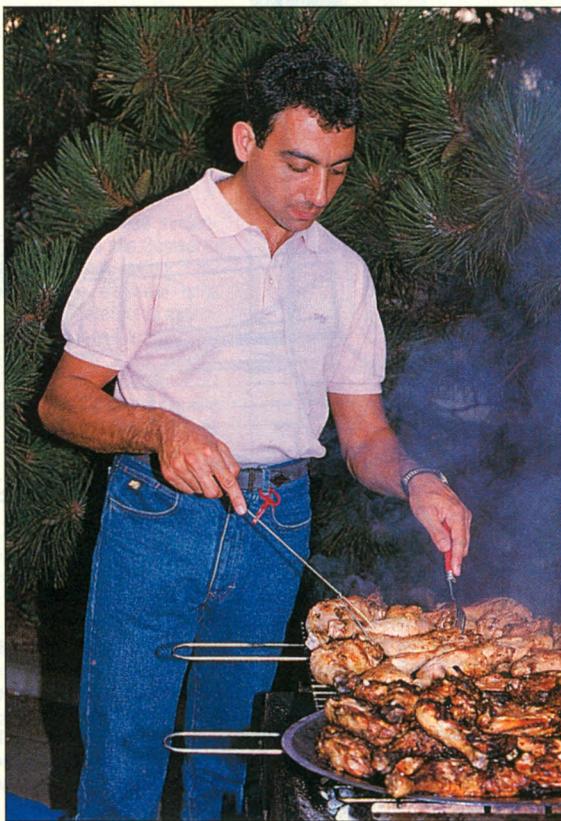
IN CONCOMITANZA con il Gp di Germania, la Brabham ha festeggiato i suoi venticinque anni di presenza ininterrotta in F.1. Dopo Ferrari e Lotus, è la scuderia in attività più vecchia.

Pianta del circuito di Zandvoort '89

1. Torre direzione corsa; 2. Corsia box; 3. Uffici commissione tecnica; 4. Punto ristorazione; 5. Sala stampa; 6. Ristorante e centro multifunzionale; 7. Alloggi; 8. Centro servizi; 9. Centro sanitario e centro vendite; R1. Alloggi per i piloti; R2. Area di atterraggio per elicotteri; B1 Punto di osservazione per i visitatori; B2. Area accessibile ai visitatori; R. Area per fuoristrada; BB. Laghetto artificiale; P1-4 Parcheggio; P2-3 Parcheggio (a richiesta); W1. Ingresso pagamento tasse gara; W2. Strada di accesso principale; E1. Entrata principale del circuito; E2. Ingresso sud; T1. Mostra permanente e Ospedale; T2-4. Area destinata a mostre temporanee.



Che atleta Cheever! Si è fatto mezzo circuito di corsa per recuperare il muletto ai box quando la sua vettura si è fermata nelle prove
(FotoStudio83)



CONTINUA la «moria» di sospensioni alla Ferrari. Se ne sono rotte una ad Alboreto durante il Gp di Inghilterra e una a Berger, in Francia e durante queste prove di Hockenheim. Un meccanico di vecchia data della Ferrari ha commentato: «Se fosse successo ai tempi di Forghieri, in pista non ci veniva più nessuno».

IL TIFO non conosce ostacoli. Un gruppo di appassionati svizzeri ha noleggiato un vecchissimo Dc 3, un aereo progettato prima del 1950, per arrivare ad Hockenheim. Appena atterrati all'aeroporto, in molti hanno baciato il terreno.

APPENA comparsa la Ferrari Le Mans, al secolo F 40, ha catalizzato l'interesse di tutti i vip della F.1. Alboreto è riuscito ad aggiudicarsi il primo esemplare, mentre il più preoccupato è Piccinini. Difficilmente riuscirà a farsi regalare da Enzo Ferrari una di queste vetture, come invece era successo in passato per la Gto.

È DURATO molto poco il matrimonio tra la Trussardi e l'Arrows. Il logotipo del levriero, che aveva fatto la sua comparsa al Gp di Francia, è completamente scomparso. Pare che alla base della rottura ci siano disaccordi di natura economica.

JEAN SAGE ha abbandonato la Renault. Il simpatico addetto stampa della casa francese ha dato le dimissioni, esasperato dalla attuale situazione sportiva della Regie. Per il futuro Sage dovrebbe svolgere il ruolo di consulente per la casa cinematografica Paramount che pare intenda realizzare il film sulla F.1 nel 1988.

ALAIN PROST a Hockenheim ha trascorso tutte le sere antecedenti il Gp di Germania a giocare a carte in compagnia di un fotografo francese e di Jabouille. Johansson invece si è limitato a guardare. Pare che, pur di vincere, Prost sia disposto a tutto.

CI SONO tante maniere per affrontare una crisi in una squadra, ma quella di Peter Warr è certamente insolita. Queste infatti le dichiarazioni in merito al difficile momento della Lotus, del team manager inglese: «**Rispetto alla Williams, siamo inferiori di un due per cento, per quanto riguarda il telaio**». Come dire che sui cinquanta giri del Gp di Silverstone, il giro di distacco che si è preso Senna rientrava in questa proporzione matematica. Adesso spera anche l'Ags: In fondo loro sono distaccati di solo un cinque per cento...

CURIOSO appello lanciato dalla Ferrari. In conseguenza dell'incidente di Berger, il nuovo alettone triplano sia volato in una zona pubblica. Uno spettatore se ne è impossessato e i commissari non sono più riusciti a rintracciarlo e a recuperare il pezzo. Il giorno dopo gli altoparlanti di Hockenheim hanno diffuso in inglese e tedesco il seguente comunicato: «**La Ferrari chiede a chi è entrato in possesso del nuovo alettone, di riconsegnarlo ai box. In cambio gli verrà dato un altro alettone, più la possibilità di assistere alla gara direttamente dentro ai box Ferrari**». Nessuno però si è presentato, temendo che dietro alle promesse si nascondesse una trappola.

TRA I DANNEGGIATI della alluvione in Valtellina anche Teo Fabi. Il pilota milanese possiede in quella zona una miniera di talco. Fortunatamente l'alluvione ha risparmiato tutte le strutture elettroniche, con grande gioia del fratello Corrado, che adesso dirige a tempo pieno l'impresa della famiglia Fabi. Teo, ha comunque dato la sua opera, a bordo di una ruspa, per liberare dai detriti un'ampia parte della miniera rimasta danneggiata.

DI CONTORNO al Gp di Germania si sono svolte anche gare valedoli per il Campionato Europeo di F. Ford 2000 e del Trofeo Peugeot 505. Nella gara riservata alla monoposto, ha vinto il finlandese Lehto davanti ai tedeschi Kramer e Frentzen. Quinto Paul Warwick. Nella Coppa Peugeot il successo è andato al francese Maisonneuve.

ALL'INTERNO del box Williams ha campeggiato la scritta «Vietato fotografare con il flash». Una maniera scherzosa per prendere in giro Nigel Mansell che, quando aveva compiuto il testacoda alla chichane di Silverstone, durante le prove, aveva detto di essere rimasto accecato dal flash dei fotografi, arrivando alla frenata praticamente «al buio».

LA TECNICA/Numerose le novità adottate dalla Ferrari

Cavallino modificato

Si è lavorato soprattutto sull'aerodinamica della parte posteriore. Nuovi alettoni, sia davanti sia dietro, sono stati portati in gara, con scelte differenti, dai due piloti. Tanto lavoro anche sulla Lotus, ma molto di inedito si vedrà in Ungheria

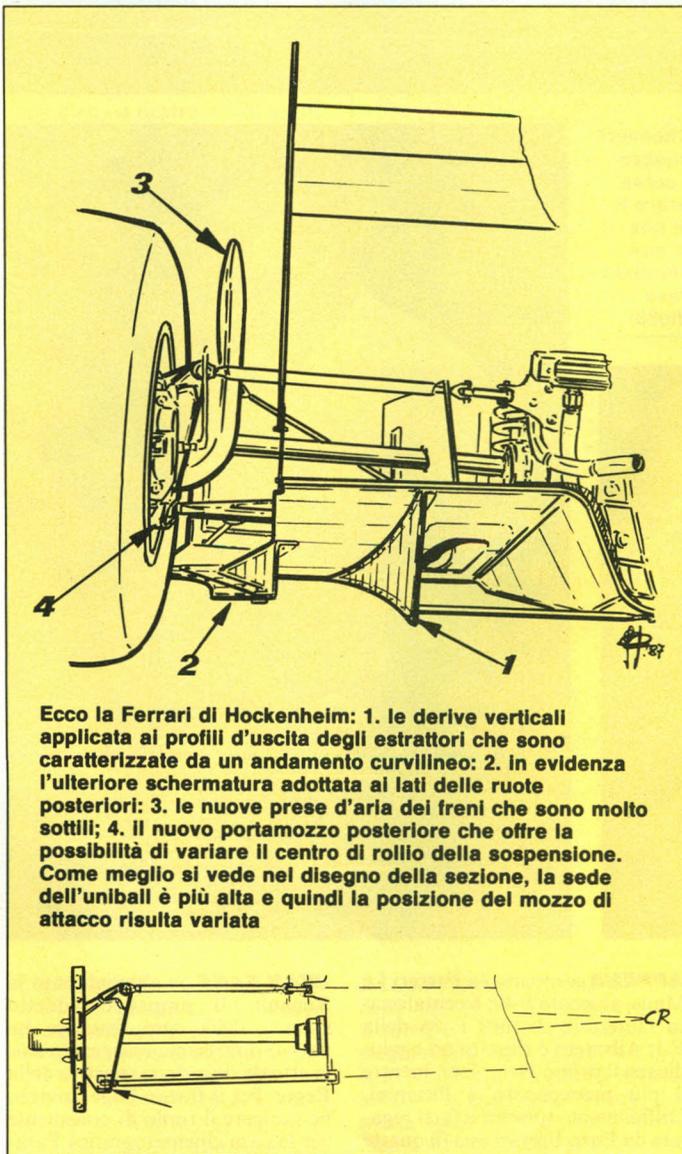
Testi e foto di **Giorgio Piola**

HOCKENHEIM — Diverse le novità che si sono viste in Germania. Di spicco quelle riguardanti Ferrari e la Lotus. Molti però gli aggiornamenti attesi ma che non hanno debuttato. Probabilmente faranno il loro «esordio» in occasione del Gp d'Ungheria, in programma la seconda domenica di agosto.

FERRARI

F1/87/98 Michele Alboreto
F1/87/99 Gerhard Berger
F1/87/97 «muletto»

Molte novità sulle Ferrari, specialmente per quanto riguarda la aerodinamica della parte posteriore. Nuovi alettoni di diversi profili e di corda ancora ridotta a disposizione delle due vetture da gara. Per la gara ne è arrivato uno di scorta per sostituire quello danneggiato nell'incidente di Berger venerdì. Nuove anche le derive verticali applicate nella parte terminale dei profili estrattori ai lati del cambio. Queste paratie ora hanno un andamento accentuatamente curvilineo mentre prima erano dritte. Nuove su tutte le vetture le prese di raffreddamento dei freni ancora più sottili di quelle precedenti. Sono state aggiunte poi due piccole «labbra» orizzontali di maggior dimensioni ai lati delle ruote posteriori. Sempre a disposizione dei piloti i nuovi alettoni anteriori di corda minore, già introdotti a Silverstone. Sulla vettura di Alboreto c'erano inoltre altre due modifiche. La prima riguardava il ritorno alle prese di alimentazione a periscopio, inventate dalla Ferrari anni fa e trascurate sulla F1/87 in omaggio a quelle molto basse e profilate che ricevono sempre l'aria dalla parte superiore delle fiancate. Le prese d'aria snorkel per le turbine non sono state impiegate in gara. La seconda riguarda un nuovo portamozzo posteriore più robusto del precedente e con un diverso attacco del triangolo inferiore. In pratica ora vi sono almeno due diversi punti di attacco in modo da poter variare il centro di rollio. Sulle altre due vetture c'erano invece i portamozzi rinforzati già apparsi a Silverstone. Nuovi anche gli ammortizzatori a gas del tipo con il cilindretto separato messo sopra il cambio. Forniti dalla Koni questi ammortizzatori si sono rivelati di gradimento di entrambi i piloti. I meccanici hanno lavorato durante la notte del sabato per rinforzare i triangoli inferiori delle sospensioni anteriori, con l'applicazione di uno strato di fibra di carbonio. Da rilevare che in gara i piloti hanno



Ecco la Ferrari di Hockenheim: 1. le derive verticali applicata ai profili d'uscita degli estrattori che sono caratterizzate da un andamento curvilineo; 2. in evidenza l'ulteriore schermatura adottata ai lati delle ruote posteriori; 3. le nuove prese d'aria dei freni che sono molto sottili; 4. il nuovo portamozzo posteriore che offre la possibilità di variare il centro di rollio della sospensione. Come meglio si vede nel disegno della sezione, la sede dell'uniball è più alta e quindi la posizione del mozzo di attacco risulta variata

utilizzato un assetto aerodinamico diverso l'uno dall'altro. Alboreto anteriormente ha utilizzato il nuovo alettone posteriore (più piccolo), mentre anteriormente ha adottato quello vecchio (più grande). Il contrario ha invece fatto Berger: quello vecchio, più grande, posteriormente davanti quello nuovo di dimensioni minori rispetto al precedente.

MARCH

871/1 Ivan Capelli
871/3 «muletto»

L'unica modifica applicata da Gordon Coppuck alla vettura da gara di Capelli riguardava la parte terminale degli scarichi, ora fissata con una saldatura ai profili estrattori posteriori.

ZAKSPEED

Zk871/3 Martin Brundle
Zk871/2 Cristian Danner
Zk871/1 «muletto»

Sulla vettura di scorta, arrivata solo venerdì, è stata montata la nuova sospensione posteriore che avevamo anticipato al Gp di Francia. Nuovo il portamozzo scatolato e non più in fusione e nuovi i triangoli della sospensione a forma ellissoidale e non più in tubi tondi. Diversa, naturalmente, la geometria, mentre lo schema è rimasto lo stesso, vale a dire: bull-rod. Sulla vettura di Brundle vi era un nuovo alettone anteriore, mentre modifiche di montaggio erano presenti anche in quello posteriore.

MINARDI

Mn187/3 Alessandro Nannini
Mn187/2 Adrian Campos
Mn187/1 «muletto»

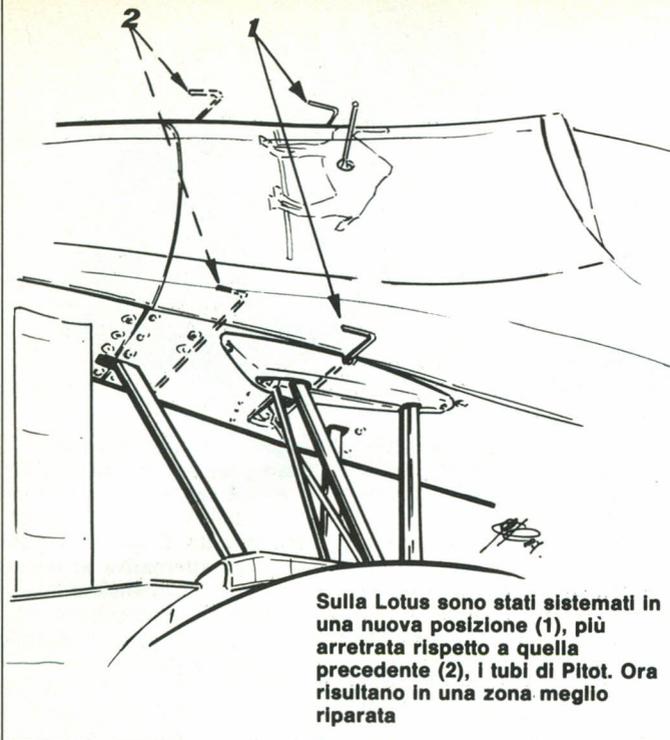
Sabato è stato provato un alettone posteriore nuovo, subito scartato da Nannini, che è ritornato a quello abituale. La squadra di Faenza aveva a disposizione 4 motori di scorta.

WILLIAMS

Fw11/B/4 Nelson Piquet
Fw11/B/3 Nigel Mansell
Fw11/B/1 «muletto»

La Williams aveva in Germania, come sempre, la quarta scocca nuda a disposizione in caso di necessità (la n. 6). Non è stata portata qui in Germania la soluzione col passo diverso rispetto alla versione standard. In gara tutte e due le vetture hanno usato le prese «snorkel» per le turbine. Positive erano poi risultate le prove effettuate con la monoposto dotata delle sospensioni elettroniche, al Paul Ricard nella settimana precedente il Gp di Germania.

Sulle due vetture da corsa vi era anche la possibilità di intervento sulle rigidità degli ammortizzatori da parte del pilota introdotta a Silverstone (con l'ausilio di una elettrovalvola collegata all'ammortizzatore). Piquet però non l'ha adottata in gara per la sua vettura. Sempre sulla vettura di Piquet, che è meno alta di Mansell, è stato montato un roll-bar molto più basso, che dovrebbe migliorare molto il flusso d'aria verso l'alettone posteriore.

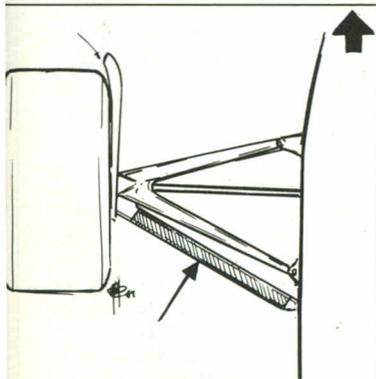


Sulla Lotus sono stati sistemati in una nuova posizione (1), più arretrata rispetto a quella precedente (2), i tubi di Pitot. Ora risultano in una zona meglio riparata

BRABHAM

Bt56/4 Riccardo Patrese
Bt56/1 Andrea De Cesaris
Bt56/3 «muletto»

Nuovo telaio per Patrese, ma soprattutto tante piccole modifiche provate la settimana scorsa a Silverstone dopo il Gp. Innanzitutto è ritornata la grossa presa d'aria a periscopio sulla fiancata di sinistra che era già stata utilizzata lo scorso anno sulla monoposto «sogliola» nelle ultime due gare. Nuovo l'alettone posteriore con delle diverse paratie. Inedito pure quelle all'avantreno. Sono del tipo alto introdotto dalle Williams. Venerdì sulle monoposto di Patrese e De Cesaris c'erano due piccoli spoiler ai lati del telaio nella zona davanti alle pance laterali. Sono state levate per il turno di prove ufficiali. Tutti questi accorgimenti sono stati studiati nella galleria del vento della Brabham che ora funziona a pieno ritmo. Novità anche sui motori Bmw, apparsi migliorati rispetto a Silverstone. In Ungheria dovrebbe esserci una nuova carrozzeria inferiore.



Il disegno evidenzia il triangolo delle sospensioni irrobustite della Ferrari. La freccia indica dove è avvenuta l'operazione di rinforzo

BENETTON

Bn187/7 Teo Fabi
Bn187/6 Thierry Boutsen
Bn187/4 «muletto»

Dopo le prestazioni disastrose evidenziate in gara a Silverstone alla Cosworth hanno lavorato molto sui motori, scoprendo fra l'altro delle anomalie nella trasmissione delle temperature di esercizio, che rendevano impossibile utilizzare una pressione adeguata. Sulla vettura nulla di nuovo. Con gli stessi alettoni usati già a Silverstone. Sono state anche provate delle nuove frizioni al carbonio della Tilton.

LOTUS

99T/4 Ayrton Senna
99T/3 Satoru Nakajima
99T/5 «muletto»

Insieme alla Ferrari, la Lotus è la squadra che ha presentato più novità. Tutte e tre le vetture avevano a disposizione i nuovi alettoni posteriori introdotti a Silverstone. Qui in Germania c'erano però un flap aggiuntivo assieme al largo profilo inferiore che funge anche da supporto del gruppo alettone. Nuove le prese d'aria dei freni posteriori, molto simili a quelle utilizzate sulla Ferrari prima del Gp di Germania. Diversa l'uscita dell'aria dai radiatori laterali in cui il bordo inferiore è stato rialzato. Nuova infine, fra le cose più visibili, la posizione dei tubi Pitot arretrati rispetto alla versione standard per essere meno disturbati da turbolenze nocive. In Ungheria, anche se Ducarouge nega, dovrebbe apparire una Lotus molto modificata, tanto che potrebbe essere considerata una nuova vettura.

LIGIER

Js29C/5 René Arnoux
Js29C/4 Piercarlo Ghinzani
Js29C/2 «muletto»

Nulla di nuovo sulle Ligier il cui obiettivo principale è quello di perdere qualche chilo di troppo.

ARROWS

A10/2 Eddie Cheever
A10/4 Derek Warwick
A10/3 «muletto»

L'unica novità evidente sulle Arrows era rappresentata da nuove paratie laterali dell'alettone posteriore fissate alla carrozzeria inferiore, di forma simile però a quelle precedenti. Ritardi nella costruzione di pezzi non hanno permesso di portare la nuova carrozzeria che dovrebbe quindi apparire in Ungheria.

AGS EL CHARRO

Js22/32 Pascal Fabre
Jh22/33 «muletto»

Nuovo muso per la Ags di Pascal Fabre con gli alettoni anteriori arretrati di circa 15/20 cm, per il resto la vettura francese era analoga a quella che ha corso a Silverstone.

OSELLA

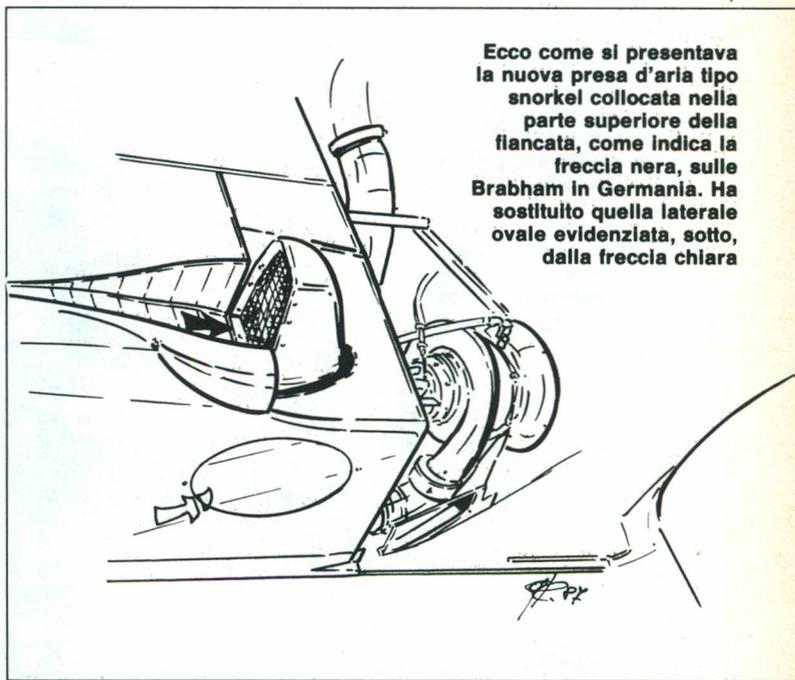
Fa1/1/1 Alex Caffi
Fa1/F/3 «muletto»

Nessuna grossa modifica sulle Osella a parte le paratie degli alettoni anteriori più grandi già utilizzate a Silverstone. Caffi ha distrutto, di nuovo venerdì la versione potenziata dell'8 cilindri Alfa Romeo modificato dallo stesso Osella.

LOLA

Lc87/3 Philippe Alliot
Lc87/2 «muletto»

Nuovo telaio per Alliot più leggero non solo nella scocca, ma un po' in tutte le parti della vettura. La squadra diretta da Ramph Bellamy ha già iniziato la sperimentazione in galleria del vento di alcune possibili configurazioni della monoposto per il 1988, con la pedaliera dietro l'asse delle ruote.



Ecco come si presentava la nuova presa d'aria tipo snorkel collocata nella parte superiore della fiancata, come indica la freccia nera, sulle Brabham in Germania. Ha sostituito quella laterale ovale evidenziata, sotto, dalla freccia chiara

McLAREN

Mp4/3/4 Alain Prost
Mp4/3/2 Stephan Johansson
Mp4/3/1 «muletto»

Nulla di nuovo sulle McLaren a livello vettura. Molto lavoro invece è stato fatto sui motori e sugli organi accessori. Sono stati irrobustiti gli scarichi della wastegate che si crepavano a causa di vibrazioni derivate anche dai lavori di sviluppo fatti sui propulsori negli ultimi Gp. Le stesse vibrazioni avevano causato anche starature alla centralina elettronica. Sabato mattina Prost ha collaudato felicemente una versione modificata del 6 cilindri Tag-Porsche realizzato per garantire una maggiore affidabilità e minori consumi a scapito però di una leggera diminuzione nella erogazione della potenza massima. Per la gara tutte e tre le vetture erano dotate di questi propulsori.

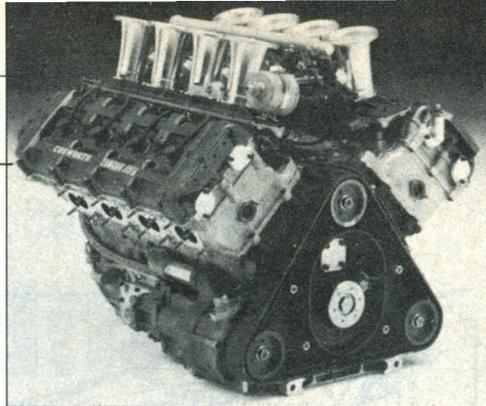
TYRRELL

Dg016/2 Jonathan Palmer
Dg016/3 Philippe Streiff
Dg016/5 «muletto»

La Tyrrell è di sicuro la squadra, fra quelle con motori aspirati, che presenta sempre il maggior numero di novità. Questa volta la lista era lunga ed interessante. A parte la nuova carenatura all'interno della presa d'aria per il motore (già vista a Silverstone solo su una vettura) vi sono state interessanti modifiche all'aerodinamica. Vi erano, infatti, dei nuovi profili inferiori con la parte più esterna dal curioso andamento sinuoso, separato dal resto del profilo anche da due generose paratie verticali. Portato anche un nuovo alettone posteriore. Venerdì, sulla vettura di scorta, adottata una carreggiata posteriore più stretta di circa 10 cm. È stata però scartata da Palmer.

Prende consistenza una interessante ipotesi

Yamaha per Ford attraverso Cosworth



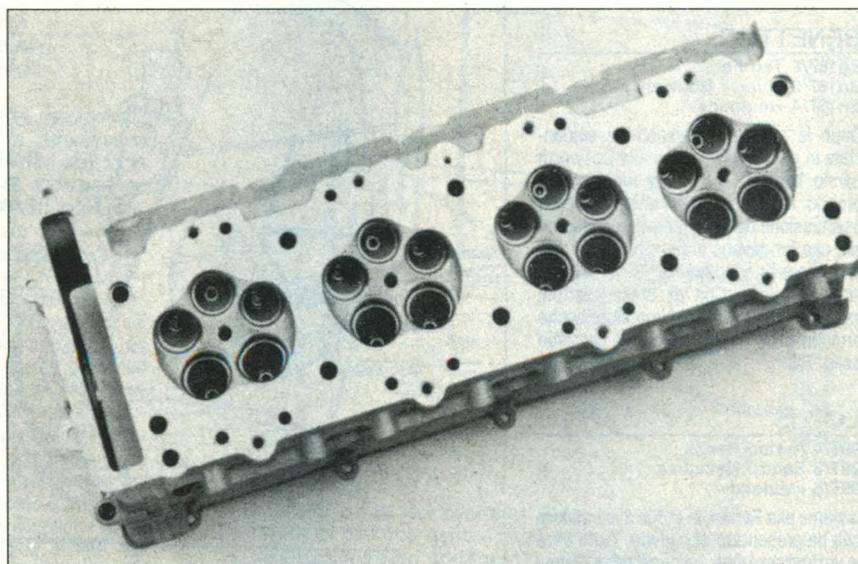
HOCKENHEIM — Il futuro della Ford è sempre più proiettato verso il Sol Levante. Il futuro prossimo, quantomeno. In attesa del nuovo propulsore aspirato che la Casa americana schiererà nel 1989 — e che la Benetton avrà in esclusiva — si aggiungono ora nuove possibilità in vista del 1988. Come si sa, la Benetton inizierà presto i test con il turbo Ford limitato a due

atmosfera e mezzo di pressione. Ma, anche se i rilievi saranno positivi, non è detto che la Casa decida di sviluppare questa soluzione in vista del prossimo anno. L'alternativa sposa il nome Cosworth a quello della Yamaha. Si tratta di un propulsore aspirato realizzato in Giappone sul basamento dell'otto cilindri e con nuova testata Yamaha a cinque valvole per

cilindro. A Hockenheim circolano le foto dell'esemplare di 3000 cc di questa unità anglo-giapponese: il motore è stato provato sui circuiti nipponici di Sugo e di Suzuka e ha esordito l'ultimo fine-settimana proprio su quest'ultimo circuito, in F. 3000. Cosworth e Yamaha attendono i primi risultati della presenza nella Formula cadetta per dare il via definitivo al

progetto di realizzazione dello stesso propulsore, ma di 3500 cc, e cioè calibrato per la Formula 1 della prossima stagione. «Attualmente è questa l'unica possibilità alternativa al nostro turbo con 2,5 atmosfere — ha ammesso a Hockenheim Michael Kranefuss, responsabile delle attività sportive Ford —. La nostra attenzione si divide equamente fra i due progetti. I tempi stringono e i test della Benetton con il turbo a pressione limitata inizieranno presto; ma, in Giappone, Yamaha e Cosworth stanno lavorando con la nostra piena fiducia sul progetto "misto" di F. 3000. Se i rilievi di questa attività nipponica saranno positivi, metteremo presto a confronto le due realtà e sceglieremo, in tempi brevi, quale motorizzazione adottare il prossimo anno». A questo punto scattano numerose possibili soluzioni che vedrebbero il nuovo motore Cosworth-Yamaha contesissimo. Se il turbo e il futuro aspirato Ford sono, infatti, concessi in esclusiva alla Benetton, le cose starebbero diversamente per l'«ibrido» a cinque valvole per cilindro. In fila per il nuovo propulsore sono infatti la March — ne leggete dettagli a parte — e probabilmente anche la Arrows, che nel Megatron non ravvisa, ma si guarda bene dall'ammetterlo, prospettive serie per l'88. Pare anche un occhio in Giappone l'abbia nientemeno che Bernie Ecclestone. L'attuale proprietario della Brabham, che viene offerta in vendita a un prezzo — si parla di quasi 30 milioni di dollari (quasi 40 miliardi di lire) — ma che non sembra trovare facilmente acquirenti, si sta guardando attorno per trovare l'alternativa alla Bmw che si ritirerà a fine stagione. Sia la Brabham sia la Ford — o la Cosworth che in questo caso fa lo stesso — smentiscono di avere avuto contatti in merito al nuovo propulsore con testata Yamaha, ma a Hockenheim radio-box assicurava la fondatezza di queste voci. Dai prossimi Gp la conferma. (r. b.)

In alto l'otto cilindri Yamaha, che attualmente viene utilizzato in F. 3000 e che dispone dell'esclusiva testata a cinque valvole per cilindro (a fianco)



Certa solo la collaborazione per l'88 con la Leyton House

Quale motore per la March?

HOCKENHEIM — È ancora confusa la situazione del team March in vista della stagione '88. L'ultimo Gp ha dato segnali per cui appare quasi certa la prosecuzione della collaborazione fra il team inglese e lo sponsor giapponese Leyton House. Ma per definire l'attuale quadro del team bisogna fare un passo indietro. Si deve andare a prima del Gp di Francia, quando la Leyton House, «spaventata» dalle richieste della March per il prossimo anno, ha sondato la via per costituire un team proprio. All'epoca era stato contattato Gustav Brunner, il progettista ex-Ferrari, che aveva dato la sua disponibilità a realizzare una nuova vettura per la quale avrebbe lui stesso portato un «misterioso» motore 12 cilindri aspirato. Ma questo progetto è saltato definitivamente, non da ultimo per problemi economici legati al bisogno di anticipare, da subito, la prima parte degli investimenti necessari. Ecco che allora March e Leyton House

sembrano marciare insieme verso l'88, ma con quale motore? Sfumata la possibilità di schierare sin da quest'anno il nuovo Honda aspirato preparato da John Judd, la squadra potrà forse averlo per i primi test e quindi schierarlo in gara l'anno prossimo. Ma la March è molto vicina al progetto Cosworth-Yamaha, cioè all'otto cilindri 40 valvole attualmente impegnato nella F. 3000 nipponica e già destinato, a meno di tonfi clamorosi in questa serie, a un aumento a 3500 cc per la F.1. Questa del motore con testata Yamaha sembra attualmente la scelta tecnica che più affascina in March, dopo che sempre meno probabile appare un accordo per avere, in futuro, il nuovo aspirato Lamborghini realizzato da Forghieri. Ciò che appare quasi certo è che la March correrà nell'88 con due monoposto: oltre al confermatissimo (se non se ne andrà lui) Capelli, principali «indiziati» sono ora Fabrizio Barbazza e Mauricio Gugelmin. (r. b.)

Attenzione: non forniamo indirizzi privati e non rispondiamo a domicilio. Inoltre non disponiamo di adesivi (eccetto i nostri) o poster che non siano stati pubblicati sul giornale

I vantaggi dei club

DA UN PAIO d'anni seguo la F. 1 e in particolare la Benetton di cui io e il mio gruppo siamo grandissimi sostenitori. Visto il comune interesse verso la squadra di Fabi e Boutsen, ho proposto di legalizzare il nostro club ma mi è stata posta una domanda che lo giro a voi: quali vantaggi offre la legalizzazione di club? Qualcuno dovrà pur esercitare, vista la marea di Club Ferrari in tutta Italia. Vorrei inoltre conoscere l'indirizzo inglese della Benetton per avere informazioni riguardo il giornale redatto dai meccanici del team.

Pasquale Ricchetti, Pescara

TEMIAMO DI DOVERLA deludere: in effetti, un club non gode di diritti particolari né può contare su vantaggi di alcun tipo. La marea di club Ferrari si giustifica con la marea di tifosi Ferrari. Tuttavia, qualche vantaggio i soci di un club possono procurarselo da soli, per esempio organizzando trasferte al seguito delle corse, usufruendo delle facilitazioni di viaggio che spettano a tutti i gruppi organizzati o, magari, acquistando libri e altro materiale che, per il singolo, sarebbero troppo costosi. L'indirizzo della Benetton in Inghilterra è il seguente: Benetton Formula Ltd, Unit 9, Witney Trading Estate, Station Lane, Witney, Oxon.

Gli esordi dei motori

CARO AUTOSPRINT, vorrei sapere in quale anno e in quale Gran Premio è avvenuto l'esordio dei motori Porsche-Tag e in quale gara di quale anno la Lotus ha iniziato a usare il propulsore Renault turbo.

Giuseppe Tamorri, Pomezia (Roma)

IL TURBO TAG, ha esordito al Gp d'Olanda il 29 agosto 1983 sulla McLaren Mp4 1E di Lauda che si ritirò proprio per rottura del motore al 25. dei 72 giri previsti, mentre era in 14. posizione. In prova aveva ottenuto il 19. tempo con 1'20"169. In gara il suo miglior giro, in 1'22"462, era stato solo il 15. nella graduatoria.

L'altra McLaren, guidata da Watson, aveva girato con il motore Ford-Cosworth. Per la cronaca, la prima vittoria del Turbo Tag è stata al Gp di Brasile, con Prost, nel 1984. Per quanto riguarda la Lotus e il Renault Turbo, le cose sono un po' più complesse. Nelle prove, tale esordio avvenne al Gp del Brasile 1983 sulla Lotus 93T/1 di De Angelis che però, in gara, usò il motore Ford e fu per questo squalificato. In griglia aveva ottenuto la 13. posizione con 1'36"454. L'effettivo esordio dell'accoppiata Lotus-Renault Turbo, quindi, avvenne solamente alla gara successiva, il Gp Usa West a Long Beach, il 27 marzo 1983. Ancora Elio De Angelis prima qualificò la sua Lotus 93/1 al quinto posto di griglia in 1'27"982 e poi si dovette ritirare per noie ai pneumatici, al 30. dei 76 giri previsti mentre era in 14. posizione. In entrambi i casi, l'altra Lotus, affidata a Mansell, era scesa in pista con il Ford-Cosworth.

Nelle fotografie Amaduzzi, Lauda fermo ai box nel Gp d'Olanda del 1983 e Elio de Angelis a Long Beach in quello stesso anno.

Gli indirizzi dei team Usa

MI PIACEREBBE molto conoscere gli indirizzi dei principali team che disputano negli Stati Uniti il campionato Cart, nonché quelli della Lola, della Ralt e della March.

Stefano Fornara, Modena

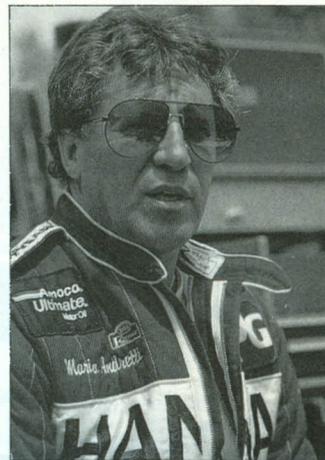
ECCO i principali indirizzi da lei richiesti: Arciero Racing/950 North Tustin Ave. Anaheim, CA 92807; Mike Curb Motorsport/948 Tourmaline Drive, Newbury Park-CA 91320; Domino's Pizza Shiersen/4650 W. US 223, BOX 177 Adrian, MI 49221; Galles Racing/2725 'C' Broadbent PKWY.NE. Albuquerque. NM 87107; Foyt Racing/6415 Toledo Street. Houston TX 77008; Granatelli Racing/130 North Roena Strett/Indianapolis IN 46222; Hemelgarn Racing/8225 Country Club Place/Indianapolis IN 46224; Kraco Racing/505 E. Euclid Avenue. Compton CA 90224; Newman-Haas Racing/500 Tower Parkway. Lincolnshire, IL 60015; Patrick Racing/3821 Industrial Drive, Indianapolis IN 46254; Penske Racing/366 Penske Plaza, PO Box 301, Reading, PA 19603; Porsche Motorsport/1425 Easton road, Warrington, PA 18976; Truesport/4601 Lyman Drive, Hilliard, OH 43016; Lola Cars LTD/Glebe Road, St Peters Hill, Huntingdon-Cambridgeshire, PE18 7 DS ENGLAND; March Engineering LTD/Murdock Road, OX6 7 PW ENGLAND; Ralt Cars LTD/Weylock Works, Byfleet Road, New Haw, Weybridge, Surrey, KT15 3JE/ENGLAND.

Pellegrinaggio a Nazareth

CARO AUTOSPRINT, finalmente in settembre si realizzerà un mio sogno: andrò in Usa, a Nazareth, a vedere una prova del campionato Cart. Ormai il «mio» grande Mario Andretti non verrà più a correre in Europa, e quindi andrò io e proprio nella sua città natale. Vorrei, quindi, qualche indicazione per facilitare questo mio viaggio.

Enrico Somenzi, Cremona

PER RAGGIUNGERE NAZARETH, dove il prossimo 20 settembre si disputerà la gara di F. Indy, ci sono due possibilità, dopo aver raggiunto New York dall'Italia. La prima consiste nel proseguire in aereo per Allentown in Pennsylvania, da dove, con una macchina a noleggio o un pullman, si raggiunge Nazareth percorrendo circa 7 km della «Interstate» 78/22, poi ancora circa 6 km sull'autostrada 191 e si esce a «Nazareth Pike» e qui c'è il circuito. Un altro modo interessante di raggiungere Nazareth è quello di prendere un'auto a noleggio a New York. Ci si porta nella West Side (la parte di New York che è alla destra della Quinta Strada), si attraversa il George Washington Bridge e si prende la 78 per attraversare il New Jersey. Al confine con la Pennsylvania si imbocca la 22 poi la 191 per Nazareth. Per il viaggio le consiglia-



mo di prenotare in anticipo alla Twa un viaggio (come minimo 10 giorni) e avrà sconti consistenti. Per quanto riguarda la macchina, se si rivolge con anticipo all'Autonoleggio Avis, una macchina media Usa le costerà circa 300.000 lire per una settimana con chilometraggio illimitato. Se andrà a Nazareth quest'anno oltre a seguire Mario Andretti, e lo potrà vedere da vicino perché alla F. Indy finite le prove si può andare ai box e i piloti sono tutti lì, avrà la fortuna di assistere anche al debutto della Porsche-Indy con Al Unser Sr.

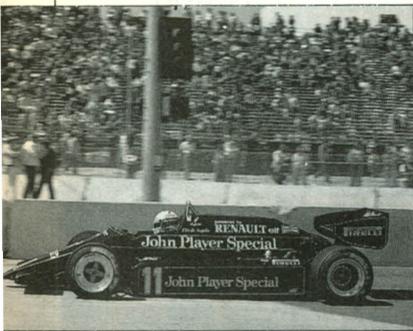
LA FOTO

L'acchiappa sponsor

CARO AUTOSPRINT sono un giovane di 17 anni grande appassionato di automobilismo e in particolare di Formula 1. Vorrei vedere pubblicata nella rubrica «La Foto» un'immagine di Guy Edwards e conoscere alcuni dati della sua carriera

Marcello Trevisan - Vicenza

È DIVENTATO famoso più per le sue grandi capacità di trovare degli sponsor che per le indubbie capacità di guida, grazie alle quali è comunque riuscito a correre stabilmente anche in Formula 1 negli Anni Settanta. Guy Edwards, nato a Liverpool il 30 dicembre 1942, è entrato nel mondo delle corse dopo aver ultimato gli studi universitari con la laurea in psicologia a Durham. Ha debuttato nel 1966 guidando una Mini-Cooper nelle gare club britanniche. Ha cominciato a fare sul serio nel '69 quando è passato alle gare di durata: con la Chevron ha vinto la 12 Ore di Barcellona e si è imposto nella classe due litri anche a Spa. Nel 1971 è arrivato in Formula 5000: ha conquistato con la Lola il terzo posto nella serie sudafricana. Ha suscitato scalpore perché è riuscito a ottenere l'appoggio della Barclays Bank. Nel '73 ha proseguito in F. 5000 ottenendo ben sei vittorie. L'anno successivo era in Formula 1: è entrato a far parte del team Embassy gestito da Graham Hill che fa correre una Lola. Come migliori risultati stagionali ha ottenuto il settimo posto a Monaco (nella **Attualità** davanti alla Brm di Pescarolo) e il sesto, che gli è valso un punto mondiale, ad Anderstorp in Svezia. È passato nel '76 alla Hesketh: in quell'anno è stato premiato con una medaglia al valore dalla regina Elisabetta per aver contribuito al salvataggio di Niki Lauda, imprigionato fra le fiamme nella sua Ferrari durante il Gp di Germania al Nürburgring. Nel '77 è uscito dal «Circus» ma ha continuato a guidare monoposto di F.1 correndo nella F. Aurora: ha vinto in quattro anni dodici corse al volante di monoposto come Brabham, March, Fittipaldi e Arrows. Nell'80 ha chiuso il campionato al quarto posto dopo aver vinto la corsa di apertura a Oulton Park. Nell'81 ha dato vita alla «Racing for Charities», una specie di congregazione di carità da lui presieduta che, al termine di ogni gara, devolveva i premi degli organizzatori e degli sponsor a degli enti di beneficenza. Ha fatto qualche apparizione in Formula 2 con una Chevron B 40 a motore Hart prima di dedicarsi all'Endurance con la Porsche. Poi è uscito di scena, anche se non disdegna di tanto in tanto qualche apparizione nelle gare club inglesi.



fermoposta

SALVATORE TAMBARO - Settimo Torinese (Torino) — L'indirizzo del reparto corse della Ferrari è via Ascari 55, 41053 Maranello (Modena). Per gli adesivi, occorre inviarmi un francobollo da 600 lire e l'indirizzo completo.

MAURO PUPPO - Certosa (Genova) e **DANIELE GAMBARO** - Genova — Per ricevere numeri arretrati di Autosprint, occorre pagare il doppio del prezzo di copertina, vale a dire 4.000 lire, o con vaglia postale, o con conto corrente postale intestato alla Conti Editore, numero 244400 o, ancora, con assegno circolare, ovviamente specificando quale numero della rivista interessa.

BARBARA MATTAVELLI desidera corrispondere con appassionati di automobilismo in generale e di F. 1 in particolare. Ecco il suo indirizzo: via Paullo, 3, 43100 Parma.

ADRIANO ZAMBELLI - Tuna di Gazzola (Piacenza) — Le sue classifiche sono corrette. Ce ne siamo accorti anche noi in ritardo, dopo che avevamo prese per buone quelle ufficialmente diramate dalla Fisa. Dopo il Gp di Germania le vedrà corrette, grazie comunque per la tempestiva segnalazione.

DAVIDE FIACCHINI - Ostra Vetere (Ancona) — Esiste il Club Riccardo Patrese cui può scrivere presso il ristorante Al Falconiere, Via Umberto I, n. 31, Padova.

MYRIAM DEL VITTO - Besozzo (Varese) — Tutto si può dire del suo pilota (che è anche nostro carissimo amico), ma non che non abbia alle spalle una famiglia ricchissima, beato lui. Adesso si stabilirà, da solo, in Costa Azzurra.

SALVATORE DI BELLA - Terrasini (Palermo) — Noi abbiamo da tempo abolito quel servizio perché non era corretto nei confronti dei fotografi. Per l'immagine che le interessa deve rivolgersi direttamente all'agenzia PHOTO 4, via Gagarin, 6 - 40044 Sasso Marconi (Bologna).

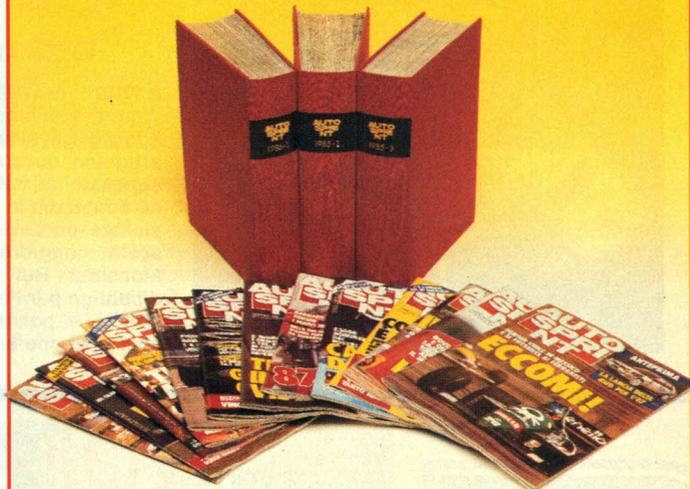
MONICA TORRIANI - Vimodrone (Milano) — Grazie di cuore per le belle parole in quanto ai complimenti per il Sursum Cordola, il suo autore, Alfredo Maria Rossi, è impegnato a offrirle una bottiglia di champagne alla prima occasione.

UN GRUPPO di tifosi del pilota svizzero Franco Forini, anche in vista dell'impegno del loro beniamino sulla seconda Osella al Gp di Monza, ha dato vita a un club dedicato all'ex campione italiano di F. 3. Gli interessati possono mettersi in contatto con il «3 Effe Club» casella postale 47, 6611, Arcegno, Svizzera.

MARCO BALDUCCI - Firenze — Come tutti gli anni, faremo certamente un'ampia presentazione del rally di Sanremo, che conterà l'elenco delle prove speciali e il loro sviluppo. Tale servizio, presumibilmente, sarà nel numero di As che precederà il rally, vale a dire sul numero 41. Possiamo comunque anticiparle che la prova speciale di Greve in Chianti non fa parte del tracciato 1987.

PAOLO ROSSI - Genova — Jacky Ickx arrivò alla Ferrari nel 1968 e vi restò fino al Gp d'Italia del 1973. Il suo esordio fu il 1° gennaio al Gp del Sud Africa e si ritirò dopo 52 giri per noie alla lubrificazione. Sulla griglia aveva ottenuto la 11° posizione con 1'24".

CONSERVATE LA VOSTRA COLLEZIONE DI AUTO SPRINT RILEGANDOLA CON LE APPOSITE ELEGANTI E FUNZIONALI COPERTINE



Le copie arretrate sono disponibili dal 1980 in poi e possono essere richieste versando anticipatamente la cifra di **L. 4.000** cadauna, ad esclusione delle seguenti, già esaurite. ANNO 1981: 16/22/23 - ANNO 1982: 8/9/11/13/14/15/16/17/20/22/30/32 - ANNO 1985: 16 (a disposizione solo dispensa GP)

Ogni copertina serve per un trimestre e costa **L. 3.000** più **L. 2.000** di spese postali per ogni ordinazione. Per raccogliere una intera annata occorrono quattro copertine (**L. 12.000** più **L. 2.000** di spedizione).

Compilate questo tagliando e spedite a Conti Editore
Via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO)

Inviatemi all'indirizzo indicato n. copertine di Autosprint al prezzo di **L. 3.000** l'una più **2.000** per spese postali. Pago anticipatamente in uno dei seguenti modi:

- allego assegno bancario o circolare
- allego ricevuta di vaglia postale
- allego ricevuta di versamento sul conto corrente postale n. 244400 intestato a **Conti Editore S.p.A.** via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna). (È obbligatorio indicare la causale del versamento)

Nome e cognome _____

Via _____ numero _____

cap _____ città _____ provincia _____

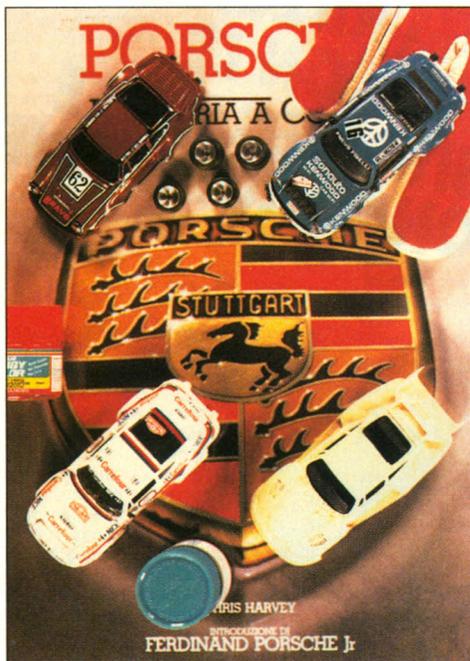
Si prega di non inviare denaro contante.
NON SI EFFETTUANO SPEDIZIONI CONTRASSEGNO



MODELLISMO

Dalla Gamma modelli in resina a livello dei maestri francesi

Le novità dell'estate



DOPO UN PERIODO di stasi, la ditta Gamma, praticamente l'unica in Italia in grado di produrre modelli in resina al livello dei maestri francesi, ha immesso sul mercato una serie di novità. Si tratta, come si vede nella foto, partendo dall'alto e da sinistra verso destra, dei seguenti modelli. L'inedita Porsche 930 nella versione Le Mans '78 coi colori dei supermercati Bravo, le 911 Kenwood e Carrefour che nel 1982 disputarono il rally di Montecarlo. Chiude la parata il prototipo Porsche 935 prodotto dalla Rockbills, realizzato in quattro diverse colorazioni e posto in vendita a lire 35.000.

Ruf non produrrà più

ANDRÉ MARIE RUF, uno dei capostipiti dell'automodellismo speciale in scala 1:43, ha purtroppo appeso gli strumenti al fatidico chiodo. Il geniale artigiano, questa è certo una brutta notizia per tutti gli appassionati del settore, cesserà la produzione dei kit di montaggio in scala 1:43 dedicandosi, d'ora in poi, a piccole produzioni in serie montate e a modelli in scala maggiore per le Case automobilistiche. Per Monsieur Ruf un grazie, pur nel rammarico, è d'obbligo per l'impulso dato al settore in dieci anni di attività e poi, neppur tanto segreta, c'è anche la speranza che sia solo un arrivederci...



Pressofuse le Ferrari 250 Le Mans

IMMESSE sul mercato di recente, dalla ditta italiana Box, sono le Ferrari 250 Le Mans in varie versioni, sia «corsaiole» che stradali. Si tratta di pressofusi che si avvalgono di una buona riproduzione. Unico motivo poco convincente, nonostante la buona fattura, è la linea del frontale. Molto buono il prezzo di sole lire 17.500. Nella foto, dall'alto in basso: le versioni Nürburgring '64, Le Mans '65 e Monza '66.

con **Malizia**

GRANDE CONCORSO

INVENTA

una sola coppia, abbinando un personaggio femminile ed uno maschile, o tra quelli qui elencati, oppure inserendo a piacere una coppia di personaggi celebri tra quelli che tu preferisci.

Eros Ramazzotti
Giovanni Spadolini
Christopher Lambert
Diego Maradona
Carlo d'Inghilterra
Fabio Testi
Simon Le Bon
Silvio Berlusconi
Tom Cruise
Beppe Grillo

Stephanie di Monaco
Tracy Spencer
Paola Borboni
Grace Jones
Serena Grandi
Franca Falcucci
Ornella Muti
Madonna
Dalila di Lazzaro
Lorella Cuccarini

INDICA

la tua preferenza tra le profumazioni MALIZIA UOMO o MALIZIA DONNA.

INVIA

il coupon entro e non oltre il **31 agosto 87**. Il nome del vincitore che avrà diritto al magnifico viaggio per 2 persone, sarà comunicato durante la finalissima di FESTIVALBAR a Verona.

Ritaglia, compila in stampatello e spedisce in busta chiusa a:
Concorso Malizia «inventa la coppia d'intesa» presso M.P.S. Casella Postale 1834 • 20101 MILANO

COGNOME

NOME

VIA

CITTA'

C.A.P.

PROV.

La coppia d'intesa da me scelta è:

La profumazione Malizia Donna o Malizia Uomo da me preferita è:



e vinci
INcredibili emozioni
INtorno al mondo

- al Palladium di New York con le stars dello spettacolo per passare una «nottata a tutto ritmo»
- negli U.S.A. per partecipare al concerto più atteso dell'anno, con i bigs del rock mondiale
- a Londra, per vivere in prima fila, il «musical» più famoso di tutti i tempi
- in King's Road per uno shopping gratuito con la moda più IN di Londra

Malizia
profumo d'intesa

Prodotti in grande serie ma di grande qualità

Omaggio a Ferrari

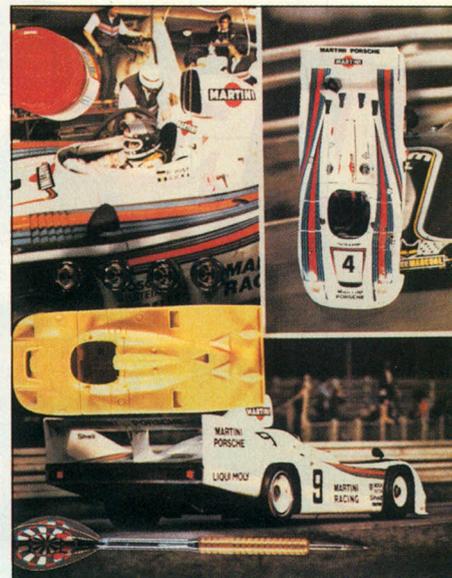
FACILMENTE reperibili, questi modelli Ferrari, solo perché prodotti in grande serie e in chiave industriale, si avvalgono comunque di una grande qualità nella loro fattura. È ancora un omaggio a Ferrari, che nei giorni scorsi ha presentato il suo ultimo modello in scala uno a uno: la F40. A sinistra in alto nella foto, è riconoscibile la Ferrari 275 Gtb che partecipò al rally di Montecarlo del 1966, sotto la 250 Gto numero 24 in versione Le Mans e, in basso, la 250 Lm che disputò col numero 134 la 1000 chilometri del Nürburgring nel 1964. Il costo di ciascun mo-



dello è di lire 17.500. A destra, dall'alto in basso, la Ferrari 250 Tr numero 15 che gareggiò a Sebring nel 1958; di lire 19.500 il suo costo. A lire 12.000 ciascuno,

sono invece venduti gli ultimi due modelli: la 246 e la 156 di F.1 utilizzata da Olivier Gendebien nel campionato mondiale di Formula Uno. Questi modelli, ve-

ramente interessanti, possono essere acquistati nell'ultimo punto vendita aperto da Paolo Tron a Milano in via G. Boeri, 11. Il negozio si chiama Milano 43.



Due mitiche 936

ANCORA due veri gioielli della ditta Gamma: la Porsche 936 Le Mans '77, vettura che si è classificata prima nella manifestazione francese e la 936 sempre in versione Le Mans però del '78 (2. e 3. arrivate). Si notano moltissimi particolari fotoincisi.



16162 Genova Bolzaneto
(ITALY) Via Albisola, 48-50
tel. 010 / 720331 / 720355 / 720337
fax 010 / 720358
telex 286527 OMPRAC I

- ① art. 716 tuta JUNIOR 2 strati omologata karting
- ② art. 715 tuta JUNIOR 1 strato omologata karting
- ③ art. 708 tuta MASTER 3 3 strati omologata nuove norme
- ④ art. 697 tuta LEADER 3 3 strati omologata nuove norme
- ⑤ art. 709 MASTER 3 COLOUR 9 colori omologata nuove norme
- ⑥ art. 669 GRAND PRIX scocca in Kevlar-carbonio
- ⑦ art. 661 SANREMO 87 telaio acciaio più robusto 5 fori
- ⑧ art. 657 WALDEGARD scocca in vetroresina
- ⑨ art. 668 SANREMO reclinabile nuova registrazione 5 fori

**RICHIEDETE I
NOSTRI PRODOTTI
NEI NEGOZI
SPECIALIZZATI**

SPARCO CAMBA

DAL 1°

SPARCO®

SETTEMBRE 1987

GLI SPECIALISTI IN ABBIGLIAMENTO, SEDILI E ACCESSORI PER LO SPORT AUTOMOBILISTICO SARANNO IN:

Via Lombardia, 5/7 - 10071 Borgaro T.se - Tel. 011/4702343 - Telex 212572 SPARCO I

NOTIZIARIO CSAI

Repechage in F. 2000

Su richiesta della F.I.S.A. è stato espresso parere favorevole alla modifica del regolamento del Trofeo Fisa F. 2000, consentendo l'effettuazione, in luogo delle batterie, della gara di «repechage». Si approva, pertanto, la modifica dell'attuale normativa come segue: «Alla gara di finale sarà ammesso, sulla base della classifica delle prove ufficiali di qualificazione, un numero di conduttori pari a quello massimo previsto per il circuito, meno 4 (quattro). Tutti gli altri conduttori dovranno disputare un «repechage» (gara degli esclusi). I primi quattro classificati nel «repechage» saranno ammessi alla gara finale dove occuperanno nella griglia di partenza gli ultimi posti. Ogni conduttore deve effettuare almeno 3 (tre) giri cronometrati e deve realizzare un tempo che lo qualifichi per partecipare alla gara. Tuttavia, i commissari sportivi hanno la facoltà di ammettere alla partenza del «repechage» un massimo di tre vetture che non abbiano realizzato i tempi di qualificazione previsti per ragioni indipendenti dalla volontà dei conduttori, a condizione però che queste vetture non ne eliminino altre già qualificate, che siano giudicate in grado di conseguire i minimi di qualificazione e che i conduttori rispondano alle condizioni di sicurezza (conoscenza del circuito ecc.). Le vetture così ammesse partiranno agli ultimi posti della griglia di partenza del «repechage».

VELOCITÀ IN SALITA

Verifiche d'ufficio obbligatorie in gare valide per la Coppa Csaì della Montagna

Con riferimento a quanto previsto dalla N.S. 9, articolo 8.1 (Annuario Csaì) sono state designate, per l'effettuazione delle verifiche tecniche d'ufficio obbligatorie, le tre gare valide per la Coppa Csaì della Montagna 87:

9 agosto - Tredozio/Monte Busca (Gruppo Piloti Bandini)

27 settembre - Cala Gonone/Galleria (Ac Nuoro)

4 ottobre - Vald'Anapo/Sortino (Ac Siracusa)

RALLY

Assegnazione validità

È stata assegnata la validità per la Coppa Italia Rally 4. zona, con coefficiente 3, al 12. Rally del Carso, organizzato dall'AC. Trieste, in programma il 19 e 20 settembre 1987.

Conduttori Promotion:

Nell'art. 2.3, capitolo 4 della Norma Speciale 1 (Annuario Csaì), vengono definiti i Conduttori Promotion. Questo articolo è stato così integrato:

«Rientrano nella definizione di Promotion i conduttori che al 1. gennaio dell'anno cui si fa riferimento non risultano compresi o essere stati compresi negli elenchi prioritari Fisa e Csaì (1. e 2. elenco internazionale).

I conduttori che nel corso dell'anno sono inseriti nei predetti elenchi, non importa se in base ai risultati acquisiti o, gara per gara, in base a valutazione discrezionale della Commissione, perdono lo status di Promotion dal giorno della concessione della priorità».

Rally Marca Trevigiana

Per problemi di autorizzazione da parte della Prefettura, il rally Marca Trevigiana, in programma il 24-25 luglio, è stato rimandato al 6-8 novembre. È stato espresso parere favorevole al mantenimento della validità (Coppa Italia 4. zona coeff. 5), ciò in deroga all'art. 3.1.2, capitolo 4, norma speciale 1, che prevede l'effettuazione delle gare di Coppa Italia entro il mese di ottobre.

FUORISTRADA

Squadra Nazionale Challenge Europeo 4x4:

È stata costituita la Squadra nazionale Challenge Europeo 4x4, che parteciperà alle 4 prove rimaste in calendario (su un totale 5), in Francia il 26/7, in Italia il 30/8, in Belgio il 5-6/9, in Spagna il 27/9. La Squadra è stata costituita dalla Palagano Club Fuoristrada. Il rappresentante ufficiale Csaì nella Squadra è il dottor Renato Berio.

SERVIZIO MEDICO

Funzioni e competenze medico federale regionale

È stato deciso che la funzione del medico di gara nei settori rally-marathon e fuoristrada qualora venga ravvisata l'opportunità di effettuare il servizio medico, analogamente a quanto avviene per i rally, e in attesa di una precisa normativa, sia solo consultiva nei confronti dell'organizzatore. La sottocommissione medica dichiara nel contempo la sua più ampia disponibilità a collaborare alla stesura della normativa stessa.

AUTOSTORICHE

Normativa roll bar

La Federazione Internazionale non ha ancora deciso nulla per ciò che riguarda i roll bar. Il Comitato Esecutivo Csaì ha approvato la proposta di deroga della normativa 1986 fino al 31/12/87.

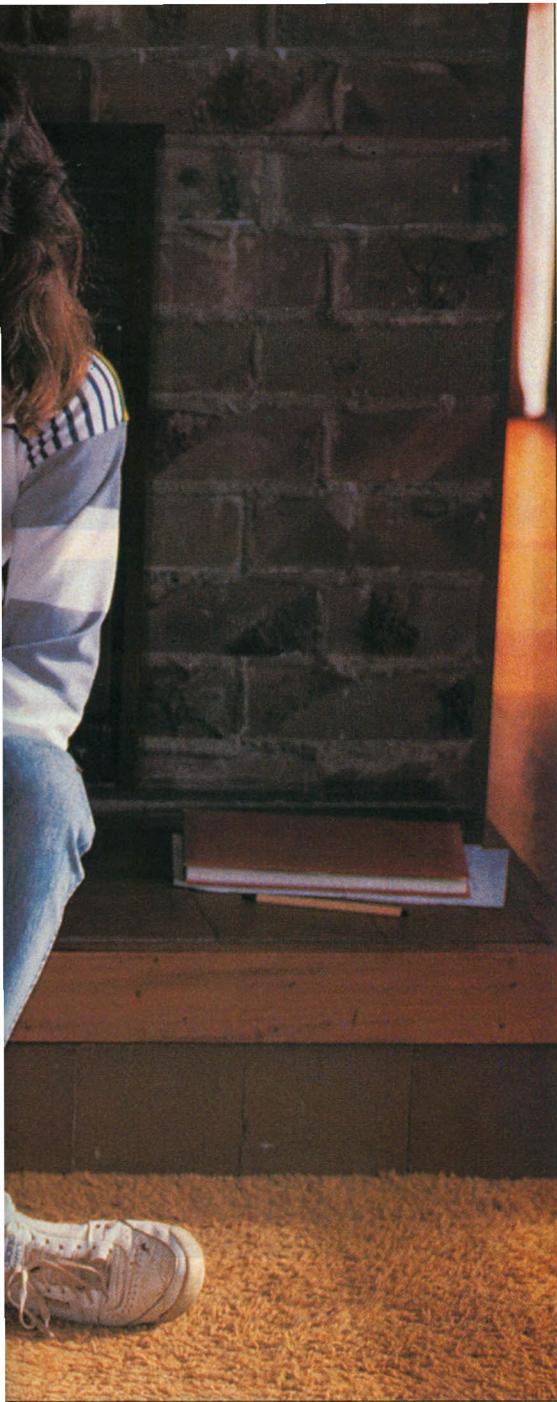


Siamo stati in Nuova Zelanda a intervistare Amon, un grande d

CHRIS DI NOSTA

Sbarcato in Europa giovanissimo, esordì che non aveva ancora vent'anni. In carriera ha disputato 96 Gp iridati; non è riuscito mai a vincerne uno tuttavia, nel periodo a cavallo degli Anni Sessanta-Settanta, è stato pilota tra i più apprezzati, anche in virtù delle sue grandi doti di collaudatore. Oggi prepara le Toyota per il campionato turismo. Ricorda l'Italia con nostalgia e ha un rimpianto: aver lasciato la Ferrari

Testo di **Diego Forti** - Foto **Cse**



A fianco, Chris Amon con la compagna della sua vita, «This», nel salotto di casa. Il pilota tiene in mano un volante mal ridotto, è quello della Lola di F. 1 con cui ebbe un incidente durante le qualificazioni del Gp d'Italia del 1963. A fianco è con il suo cane davanti alla casa di Bulls. Sopra e sotto, rispettivamente a Monaco e al Montjuich sulla Ferrari nel 1969



ella F. 1

ALGIA

BULLS — «Sono dieci anni che non vengo in Italia. L'ultima volta che ci sono stato avevo un appuntamento con l'ingegner Dallara per parlare di una vettura Can-Am per il team Wolf. Ma ho tanta voglia di tornare, di rivedere i posti, le persone. In Italia io mi sono trovato bene, veramente bene». Chi parla è Chris Amon, un pilota che a sua volta, non è stato dimenticato nonostante i dieci anni di lontananza dal nostro Paese. Lo ha ricordato come «il più abile pilota collaudatore mai passato dalla

Ferrari», giusto qualche mese fa, l'ingegner Mauro Forghieri che ha avuto parole di elogio sulla sua capacità di capire e di mettere a punto le vetture da corsa. Su di lui come pilota, invece, ci sono sempre state due correnti. Una gli ha attribuito attitudini da «grande» e una sfortunata assoluta a perseguirlo; l'altra, invece, lo ha sempre considerato un pilota di medio calibro per il fatto che mai gli è riuscito di vincere un Gp.

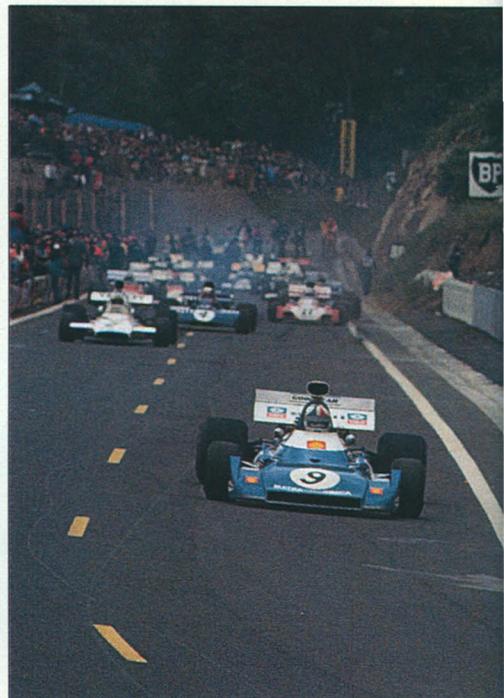
segue

Chris di nostalgia

segue

Analizzando la sua carriera fatta di importanti e numerose vittorie con le sport prototipo, di eccellenti piazzamenti in F.1, ma anche di innumerevoli ritiri per i guasti più assurdi quando era in testa a Gp praticamente già vinti, è quasi impossibile non propendere per la prima ipotesi. Sulla nomea di sfortunato però Amon ha qualcosa da puntualizzare. Sereno, ma sufficientemente duro, come del resto sono i neozelandesi, ci tiene a precisare che i piloti veramente sfortunati

A fianco, scena di famiglia: Amon con la moglie This e la figlia Georgie, di 9 anni. Mancano James e Alexander, gemelli di 6 anni. Sotto, Amon nella sua fattoria con le pecore sullo sfondo. L'allevamento è una delle attività principali della Nuova Zelanda con circa 70 milioni di capi ovini



«Sono solo quelli che non possono raccontare le loro sfortune».

OGGI CHRIS AMON ha 44 anni, ma sembra appartenere a un passato lontanissimo e le sue stagioni in Ferrari dei reperti archeologici. Invece, quando gli parli, ti accorgi che appartiene non alla storia dell'automobilismo, ma al suo presente. Che la straordinaria vitalità che lo animava a 19 anni quando dall'emisfero australe avevo preso la strada dell'Europa, non si è logorata. Scopri infatti che l'automobile invade ancora le sue fantasie, gli fornisce interessi ed energie vitali anche se si è staccato dal grande «Circus» della F.1. Il suo amore per i motori è «naturale», non influenzato dalla vanità di appartenere al mondo vip della F.1. E forse proprio da questo suo «istinto» gli viene la sensibilità di grande collaudatore, che come detto, gli è universalmente riconosciuta. Non a caso, anche oggi almeno il 50 per cento della sua vita è dedicata all'automobile come lui stesso non ha difficoltà ad ammettere.

Infatti Chris Amon, ex-pilota di F.1, ex-vincitore di gare del calibro della 24 Ore di Le Mans, attualmente allevatore di pecore in Nuova Zelanda, in realtà è anche responsabile del team Toyota del suo Paese. Una attività tutt'altro che marginale: «Metà del mio tempo lo passo tra l'officina del team, dove prepariamo le auto per il campionato turismo, e le prove che effettuo per conto della Toyota. Queste ultime servono alla casa giapponese per adattare le vetture alle strade e al tipo di guida apprezzato dai neo-zelandesi. Per intenderci in Nuova Zelanda non amano le vetture troppo morbide o super servoassistite, preferiscono sentire la loro vettura».

TROVARE CHRIS Amon non è difficile. O meglio rintracciarlo telefonicamente è semplice. Tutti, in Nuova Zelanda, lo conoscono. In questa meravigliosa e incontaminata terra, popolata da poco più di 3 milioni di anime, la passione per i motori è veramente tanta. Più difficile invece arrivare alla sua «farm» situata in prossimità del paese di Bulls, un piccolo

centro abitato a poco meno di tre ore di macchina dalla capitale, Wellington, in prossimità del litorale bagnato del Mar di Tasmania. È stato possibile arrivarci solo grazie alle dettagliate e precise informazioni «topografiche» fornite telefonicamente da Chris. Gentile, preciso, magari un tantino sorpreso che un «europeo» si interessasse a lui dopo tanti anni, si è messo a disposizione per un'intera mattinata. Ha raccontato un po' del suo presente e un po' del suo passato, fornendo qua e là interessanti anticipazioni sul futuro, automobilistico, si intende. «Quando, dieci anni fa decisi di tornare a casa, in Nuova Zelanda, era già da un po' di tempo che sentivo nostalgia della mia terra. In questi anni ho avuto molto da fare, prima per avviare la mia azienda agricola, un lavoro che mi ha impegnato a fondo e che ancora richiede la mia presenza. Non sono né un grande allevatore, ho 3000 pecore e 400 vacche, né un grande agricoltore, anche se gli impianti di mais mi stanno dando delle belle soddisfazioni. Adesso, comunque, ho due persone che



Sopra, la Amon-Ford che il pilota realizzò nel 1974. Non fu mai competitiva e disputò il solo Gp di Spagna. A sinistra, la partenza del Gp di Francia del '72 a Clermont Ferrand. Dopo aver fatto la pole, Amon rimase a lungo in testa quando, a pochi giri dal termine, si forò una gomma della sua Matra. Dovette così accontentarsi di un 3. posto pieno di rabbia (Attualfoto). A fianco, Amon oggi mentre scende da una Corolla, il modello della Toyota che elabora per le gare turismo. A fianco, uno dei cartelli stradali per arrivare alla sua fattoria



lavorano per me. In questo modo posso dedicarmi all'altro 50% delle mie attività: vale a dire alla collaborazione con la Toyota N.Z.».

— Allora il lupo perde il pelo, ma non il vizio? Sorride e risponde
«Sono quattro anni che lavoro con i giapponesi, come consulente per tutti gli aggiornamenti necessari alle vetture assemblate da loro in Nuova Zelanda e ho anche una scuderia: il "Toyota Team New Zealand". Con alcuni soci abbiamo allestito una officina specializzata in cui prepariamo vetture da corsa, soprattutto per il campionato turismo. Lo staff è di 8 persone e le difficoltà maggiori le troviamo con la parte elettronica. In questo campo non è che l'aiuto diretto della Toyota sia molto. Per questo dobbiamo arrangiarci con componenti elettronici che acquistiamo in Giappone. Per fortuna possiamo contare su un ottimo esperto di elettronica: Graham Selwood. Sono ottimi i risultati che siamo riusciti ad ottenere sia sulla Toyota Corolla Gt 1.6 di Gr A che sulle Celica 2.0 sulle quali stiamo lavorando. Lo

sviluppo di questa vettura ci ha preso del tempo ma credo che in ottobre saremo pronti, anche se in Giappone preferiscono che si promuova la Corolla che è il modello di punta commercialmente parlando».

— Scusi Amon, ma oltre a preparare le vetture di serie con opportuni accorgimenti lei non fa altro al volante? Insomma, non gareggia mai?

«No, io non corro in campionato, il mio compito si esaurisce con la messa a punto delle vetture, con il collaudo. C'è un circuito a Manfeild. È vicino a Bulls, circa una trentina di km ed è abbastanza valido per i test. Gran parte del lavoro lo facciamo qui. Per me è comodo, anche se, in verità, non è vicino all'officina che è in prossimità di Wellington, 200 km più a sud. Altri test li effettuiamo poi a Auckland dove ci sono due differenti percorsi di 3 km circa ciascuno. Qui in Nuova Zelanda sono solo 6 i circuiti permanenti e dobbiamo, in ogni caso, adattarci».

— Proprio non le viene mai voglia di scendere in pista per cimentarsi in gara? «A volte un po', ma mi trovo bene così. Mi

piace il tipo di lavoro che faccio. I progressi che riusciamo ad ottenere con le nostre vetture turismo mi danno veramente una grande soddisfazione. Credo che se potrò lavorare sullo sviluppo della Celica 2.0 Turbo mi diventerò veramente tanto...».

— Scusi, Celica Turbo...?

«È una notizia abbastanza riservata e nemmeno del tutto certa poiché ancora i giapponesi non hanno dato l'ok, ma io credo che con il loro aiuto potremo veramente dare vita ad una turismo di interesse assoluto anche per il mondiale. Bisogna solo vedere che interessi commerciali una operazione del genere può supportare. I giapponesi in Nuova Zelanda, dapprima lentamente poi sempre di più, sono riusciti a conquistare una fetta di mercato questo, anche se la vettura top, nella mente della gente, è sempre europea. Ora il modello che "tira" è la Corolla e lavorare sulla Celica potrebbe non essere considerato vantaggioso. Da un punto di vista sportivo, però, si tratta veramente di una vettura dalle grandi potenzialità. Vedremo che cosa ci riserva il futuro».



È IL MOMENTO di fare un salto a ritroso: alla fine degli Anni Sessanta, quando il giovane neozelandese varcò il cancello di Maranello ingaggiato per guidare le vetture del Cavallino Rampante. Aveva iniziato la sua carriera a soli 17 anni con la Maserati 250 F con cui Fangio aveva spopolato a metà degli Anni Cinquanta in F.1 e in pochi anni si era guadagnato fama e credibilità grazie a doti di pilota veramente superiori alla media. Quando approda alla Ferrari ha già vinto una 24 ore di Le Mans e disputato 17 Gp, più giovane pilota di F.1 mai sceso in pista (un record che, per pochi mesi, gli è stato tolto solo molti anni dopo da un'altro neozelandese, Thackwell. A Maranello rimane 3 anni dal '67 sino al giugno del 1969, quando, dopo il Gp d'Inghilterra, decide di divorziare.

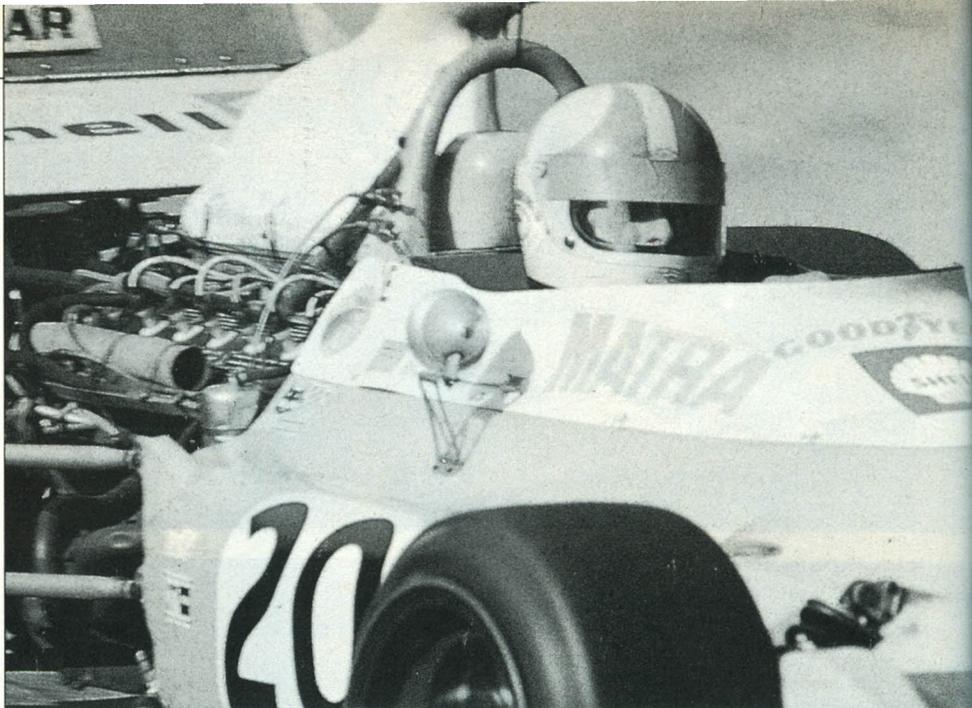
«Avevamo avuto molti problemi, sia con il motore sia con la vettura» ricorda Amon «Forghieri stava lavorando al 12 cilindri e non veniva alle gare. La mia Ferrari non era competitiva e io disputai una corsa

Chris di nostalgia

segue

abbastanza buona solo in Olanda. A Montecarlo la vittoria sembrava a portata di mano ma si ruppe la trasmissione a pochi giri dal termine, mentre in Spagna, al Montjuich quando era nettamente davanti a Stewart, mi cedette il motore a meno di 10 giri dalla fine. Dopo il Gp d'Inghilterra del 1969, ennesima gara-no, decisi di smettere. La vettura non andava e io ero frustrato, avvilito. La decisione di lasciare la Ferrari, in ogni caso, fu molto sofferta e contrastata».

— C'erano dei malumori con Enzo Ferrari, i rapporti umani erano difficili? «No, assolutamente. Con l'ingegner Ferrari le mie relazioni erano buone. Con Forghieri, poi, era veramente fantastico lavorare. Forse se nel 1969 Mauro fosse stato presente alle gare non mi sarei



ritrovato tanto avvilito da lasciare la Ferrari. Con la scuderia Italiana, del resto, ho avuto grandi soddisfazioni, anche se non sono mai riuscito a vincere un Gp iridato. A me piacevano molto anche le sport e di "gioie" da queste vetture ne ho avute molte. In Ferrari mi sono trovato bene anche con i compagni di squadra, da Scarfiotti, a Parkes, da Ickx a Rodriguez. Anche con Bandini c'era un rapporto molto bello e la sua tragedia mi ha lasciato il segno, dentro, per molto tempo».

— Un addio dunque difficile il suo da Maranello?

«Certo. Soprattutto una scelta che poi si è rivelata sbagliata. Penso veramente che sia stato un grande errore quello di lasciare la Ferrari. Ma mi sentivo avvilito, l'ho detto, tante cose erano andate per il verso sbagliato. Devo dire che ho avuto più problemi e questioni in un anno di March che non in tre di Ferrari. Dirò di più: dopo aver lasciato la Ferrari il mio interesse per la F.1 è andato via via scemando. Anche

Sopra, Chris Amon è sulla spiaggia che chiude da un lato la sua fattoria nella campagna attorno al paese di Bulls. Il vento in questa zona è spesso impetuoso, ma l'aria è tersa e l'inquinamento praticamente sconosciuto. Sotto, Amon compila un libro mastro della sua fattoria nel salotto della sua bella casa



la nostalgia per la Nuova Zelanda da allora, cominciò a diventare sempre più pressante. Stavo sempre in Europa e ci vivevo bene. Alla Ferrari non guadagnavo moltissimo soprattutto in rapporto agli ingaggi attuali: circa 40.000 dollari all'anno. Le spese erano tante ma mi trovavo, tutto sommato, più che bene. Dopo, le cose divennero sempre più difficili e anche meno serene. Con la March nel '70 i problemi furono tanti, andò meglio alla Matra dove c'era anche Beltoise nel '71-'72 ma senza particolari soddisfazioni. Nel 1973 con la Tecno Martini disputai solo 4 Gp, tant'è che decisi l'anno successivo di costruirmi la mia vettura. Un solo Gp con la Amon-Ford e molte difficoltà. La realizzazione della vettura era complessa, soprattutto esageratamente costosa. In pratica non avevo soldi sufficienti per completare lo sviluppo. Gli ultimi due anni europei li ho trascorsi all'Ensign. Due corse nel 1975, Austria e Monza, e qualcuna di più nel 1976, ma molti incidenti e la sensazione che la vettura fosse inaffidabile. Ormai, comunque, la nostalgia per la mia terra aveva preso il sopravvento. Così tornai a casa ed eccomi qui».

— Dopo dieci anni si è magari fatta avanti un po' di nostalgia alla rovescia? «Oh sì! Avrei voglia di rivedere l'Italia, le persone, le città. Anche la F.1 mi incuriosisce. Non ho mai visto dal vero una vettura con il motore Turbo e se anche quest'anno, come temo, non potrò andare in Australia per il Gp credo proprio che non riuscirò più ad averne una da ammirare. Ma come faccio?! Ho l'azienda da mandare avanti e poi ci sono delle corse di campionato turismo in coincidenza con il Gp di Adelaide, non so proprio come fare...».

Già il lupo perde il pelo ma non il vizio, e le sue vetture Amon vuole sistemarle personalmente anche se non si sente più un pilota attivo. Evidentemente l'arte del collaudatore in lui è qualcosa di irrinunciabile. □



Alla 24 ore di Le Mans nel '66 il suo massimo successo

Gli è mancata la fortuna

CHRISTOPHER ARTUR AMON è nato a Bulls, nell'isola Nord della Nuova Zelanda, il 20 luglio 1943. A 16 anni, ottenuta la patente di guida, debutta in corsa con una Austin A40 e, successivamente, corre con una MG Midget. Nel '62 corre con una Maserati 250 F (una F.1 campione del mondo nel '57) e vince il campionato della Nuova Zelanda: è il passaporto per disputare le gare australi nell'inverno '62-'63, alle quali prendono parte, con vetture di F. Intercontinentale (una specie di F.1), tutti i migliori piloti del «circus» iridato. È 4. a Brisbane e viene ingaggiato dal manager inglese Reg Parnell che schiera delle Lola nel mondiale F.1. Corre prima in gare non titolate (5. a Goodwood) per debuttare poi al Gp del Belgio a Spa il 9 giugno del '63, a soli 19 anni. Si ritira per rottura di una valvola e non è fortunato perché il team non è di prima grandezza. Nel '64 ottiene i primi punti iridati con la Lotus-Brm; inizia poi un fruttuoso sodalizio con il connazionale Bruce McLaren, appena diventato costruttore: con le grosse vetture di Gr.7 (quelle che poi verranno chiamate Can-Am) vince molte corse ma McLaren lo aiuta anche ad entrare nel formidabile squadrone della

Ford per le gare di durata. Con la Ford e proprio in coppia con McLaren, vince nel 1966 la «storica» 24 Ore di Le Mans. Alla fine del '66 entra alla Ferrari e diventa presto prima guida, grazie anche a doti di collaudatore che non finiscono di stupire l'ingegnere Forghieri. Con la Ferrari resta tre anni, vince con i prototipi e si aggiudica il campionato di F. Tasmania (monoposto di 2500 cmc), ottiene tre pole-position ed è 4. nel mondiale '67. Non vince però alcun Gp, sia per sfortune incredibili, sia perché fino al '69 la Ferrari attraversa un periodo non proprio positivo. Nel '70 passa alla March ed è 7. nel mondiale; accetta poi l'offerta della Matra ('71 e '72) ed è sempre tra i protagonisti ma, sia a causa dei mezzi non eccelsi, sia per la solita incredibile mala sorte, non riesce a vincere. Nel '73 disputa quattro Gp con la Tecno: sembra in declino e invece dimostra ancora classe con un 6. posto in Belgio e molti giri in quinta posizione a Monaco: situazioni eccellenti per la privatissima vettura bolognese. Si lascia tentare dalla voglia di realizzare una vettura di F.1 ma è una pessima idea, tanto che nel '75 e '76 chiude la carriera con la comunque poco competitiva Ensign. □

Alla fine della carriera, Amon ha guidato l'Ensign; l'immagine sopra si riferisce al Gp di Monaco del '76. Nel '73 a Monaco guidò invece la Tecno (in basso a sinistra), riuscendo a inserirsi tra i principali protagonisti prima di fermarsi per guasto. Sopra a sinistra: Amon con la Matra, team per il quale ha guidato nel '71 e '72. Sotto: è con la March-Ford nel '70, una stagione complicata dalla vettura poco competitiva. In basso è con l'ingegnere Forghieri, la macchina è la Ferrari 312 del '68. Con Forghieri Amon legò molto grazie anche alle sue grandi doti di collaudatore



F. INDY/Campionato al giro di boa

UNO SU TUTTI

Dopo otto gare, quando ne mancano altrettante alla conclusione la classifica ha già dato se non dei responsi, almeno delle indicazioni. Il più serio pretendente alla vittoria finale è il campione in carica, Bobby Rahal, ma dietro di lui il quartetto formato dai due Andretti, Guerrero e Fittipaldi può ancora riservare delle sorprese

di Giancarlo Cevenini



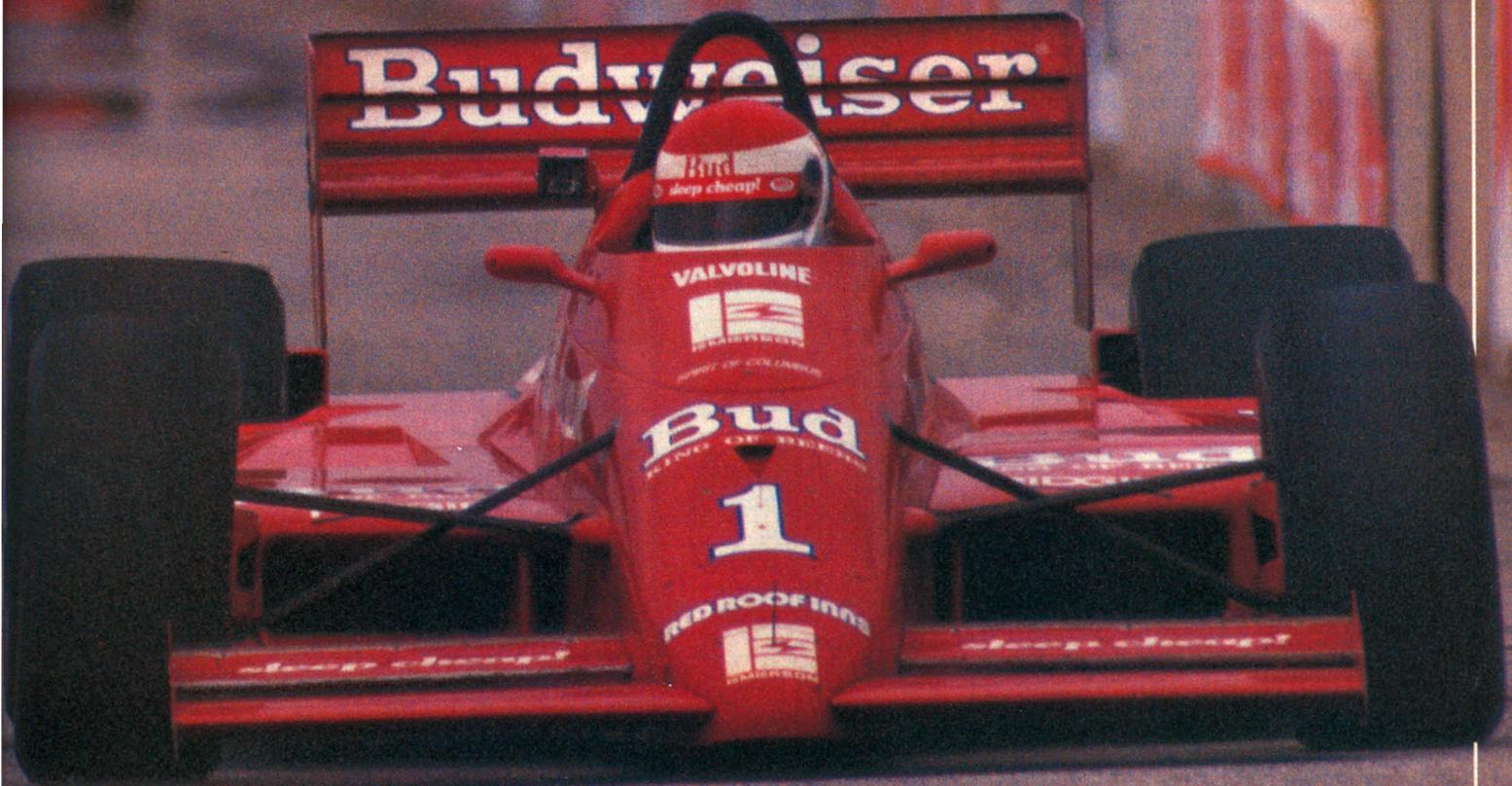
Un'immagine emblematica della prima parte della stagione: la Lola numero 1 di Bobby Rahal, campione in carica, spicca solitaria sul gruppo dei concorrenti al titolo 1987 (Photo4)

IL CAMPIONATO di F. Indy, è al giro di boa della stagione 1987, e, come lo scorso anno, sta emergendo il campione in carica, Bobby Rahal, che guida la classifica del campionato con 105 punti. Rahal, che è un pilota che non esalta le folle come Mario Andretti o Emerson Fittipaldi, ha il vantaggio rispetto alla concorrenza di saper mettere a punto la macchina senza distanziarsi troppo dagli standard che la casa costruttrice, in questo caso la Lola, dà per la vettura. Bobby, che all'inizio della stagione ha meravigliato tutti abbandonando la March con cui aveva vinto Indianapolis e il campionato per la Lola, riuscendo nel

«colpaccio» di avere anche il nuovo motore Chevy, ha portato il complesso della vettura, che guidava per la prima volta, a una ottimizzazione tale da essere sempre fra i primi. Ha vinto due gare e, soprattutto, si è quasi sempre piazzato: solo due ritiri hanno caratterizzato questa sua prima parte della stagione che lo vede con 17 punti di vantaggio su Michael Andretti. Il figlio di Mario, che lo scorso anno ha perso il titolo per pochissimo, quest'anno si deve affannare di più per ottenere punti. Non ha per ora vinto nessuna gara e, nonostante il suo team disponga di un budget di quasi 5

segue

TTI



Uno su tutti

segue

miliardi, non riesce ad essere competitivo come vorrebbe, di certo gli manca un ingegnere come Adrian Newey, che lo scorso anno lo ha abbandonato per passare al team di Newman-Hass e con Mario Andretti. Mario, «Piedone» non si smentisce mai, 48 anni, decine e decine di miliardi guadagnati, il prossimo anno saranno 30 anni che corre, ma la voglia è sempre intatta come il primo giorno. Vederlo in pista con l'accanimento con cui macina chilometri e chilometri di prove per rendere la sua macchina sempre più competitiva, lo fa sembrare più a un giovane pilota al suo debutto che a un veterano che ha vinto tutto. Dopo un inizio di stagione al fulmicotone e dopo aver dominato per 171 giri su 200 quella mitica Indianapolis che la sorte continua a negargli Mario, nonostante abbia fatto quattro pole su otto gare sino ad ora disputate, ha vinto una sola gara quella d'apertura di Long Beach, un po' poco se si pensa a tutte le volte che è stato in testa e che si sarebbe meritato di salire sul podio. Chi, al contrario di Mario, è invece partito in sordina ed ora sta andando a gonfie vele, è Emerson Fittipaldi, l'unico assieme a Bobby Rahal ad aver fatto una doppietta durante questa stagione. «Emo» come lo chiamano i fans Usa ha vinto due gare disputate: ora è quinto nella classifica del campionato e sta dimostrando di aver ben messo a punto la macchina, a un livello di competitività pari a quella di Rahal. È interessante notare come ambedue utilizzino il motore «Chevy» che sta dimostrando, globalmente, di essere più competitivo del vecchio Cosworth anche se questo continua a comportarsi egregiamente e a vincere, ma indubbiamente il motore del futuro per contrastare il temuto Porsche in arrivo è il Chevy. Guerrero sta dimostrando in questa prima metà di stagione di aver raggiunto una forma perfetta e una conoscenza del mezzo e dei circuiti che, sommate alle sue doti di pilota, la hanno portato a essere se non il migliore in assoluto, certamente il pilota che sta più in compagnia dei «Big». Il Colombiano gode, però, di un poco invidiabile primato, quello della sfortuna, quasi sempre in testa o fra i primi è sempre stato bersagliato dalla sfortuna, come rimanere senza benzina a poche centinaia di metri dal traguardo o rompere quando è solitario in testa a pochi giri dalla fine. Rahal, i due Andretti, Guerrero e Fittipaldi, sono questi i nomi che in questa prima metà di stagione sono emersi fra i 42 piloti che hanno partecipato, più o meno regolarmente, al campionato e da questo quintetto dovrebbe emergere il campione per il 1987. Una lieta

conferma per noi italiani è venuta da Barbazza, il giovane pilota monzese mescolosi in luce lo scorso anno in Usa vincendo il titolo della Mini-Indy, che ha dimostrato, passando alla formula maggiore, di essere un pilota veloce e lo testimonia il suo terzo posto a Indianapolis; anche globalmente, a parte qualche piccola sfortuna, Barbazza ha dimostrato di essere un pilota di valore. Da domenica prossima il campionato di F. Indy, dopo una parentesi sui circuiti misti-stradali, passa agli ovali superveloci tipo Indianapolis. Il primo appuntamento è a Michigan, una pista micidiale per le alte medie che si ottengono, oltre 340 kmh sul giro, che non perdona nulla né alle macchine, né ai piloti, poi ci sarà un altro ovale, Pocono, tanto veloce quanto difficile. □



La situazione dopo otto gare

PILOTA	PUNTI	GARE DISPUTATE	GARE CONCLUSE	QUANTE VOLTE IN TESTA ALLA CORSA	GIRI IN TESTA	GIRI PERCORSI (TOTALE 1982)	PREMI INCASSATI
1. Bobby Rahal	105	8	6	8	217	849	632.195.550
2. Michael Andretti	88	8	7	6	72	903	495.481.050
3. Roberto Guerrero	65	8	4	13	242	925	664.744.050
4. Mario Andretti	62	8	3	11	356	908	861.009.750
5. Emerson Fittipaldi	61	8	4	5	149	846	462.244.050
6. Al Unser Jr.	57	8	5	0	0	860	464.944.050
7. Arle Luyendyk	40	8	4	1	3	848	357.868.800
8. Danny Sullivan	34	8	4	2	5	865	391.142.250
9. Tom Sneva	33	8	4	0	0	859	418.315.050
10. Fabrizio Barbazza	29	8	4	0	0	889	462.289.950
11. Rick Mears	27	8	3	0	0	658	361.690.950
12. Josele Garza	26	8	5	0	0	728	345.276.000
13. Johnny Rutherford	22	8	6	0	0	859	318.541.950
14. Geoff Brabham	22	8	3	0	0	720	323.167.050
15. Derek Daly	20	6	3	2	6	573	278.392.950
16. Al Unser	20	1	1	1	18	200	711.130.050
17. Randy Lewis	15	8	4	0	0	592	304.653.150
18. Scott Brayton	14	3	2	0	0	366	217.267.650
19. Jeff MacPherson	13	8	4	0	0	810	323.789.400
20. Dick Simon	11	8	3	0	0	636	294.717.150
21. Gary Bettenhausen	10	3	3	0	0	550	218.002.050
22. A.J. Foyt Jr.	8	2	1	1	1	313	159.682.050
23. Chip Robinson	8	2	1	0	0	111	52.435.000
24. Dennis Firestone	6	2	1	0	0	229	47.587.500
25. Stan Fox	6	1	1	0	0	192	150.205.050
26. Didier Theys	6	1	1	0	0	91	34.560.000
27. Tony Bettenhausen	5	5	4	0	0	545	214.281.450
28. Scott Goodyear	5	3	2	0	0	202	75.384.000
29. Ludwig Helmuth Jr.	4	8	1	0	0	515	302.769.900
30. Kevin Cogan	1	7	1	1	13	428	259.258.050
31. Rick Miskiewicz	1	3	1	0	0	152	67.716.000
32. Dale Coyne	0	4	1	0	0	122	103.491.000
33. John Richards	0	3	1	0	0	133	39.703.500
34. Rocky Moran	0	1	1	0	0	86	30.105.000
35. Rich Vogler	0	1	0	0	0	109	132.655.050
36. Ed Pimm	0	1	0	0	0	109	129.482.550
37. Gordon Johncock	0	1	0	0	0	76	128.131.200
38. Steve Chassey	0	1	0	0	0	68	132.182.550
39. Pancho Carter	0	1	0	0	0	45	125.905.050
40. Davy Jones	0	1	0	0	0	34	155.875.050
41. George Snider	0	1	0	0	0	0	125.162.550
42. Mike Nish	0	0	0	0	0	0	18.900.000



Tutte le cifre dei protagonisti

Ecco i dati relativi ai piloti. Oltre alle vittorie e alle pole position, si possono trovare la classifica dei giri in testa, dei giri percorsi sui 1082 totali e delle miglia coperte sul totale di 1807,750 delle otto gare fin qui disputate.

VITTORIE

1. Emerson Fittipaldi	2
Bobby Rahal	2
3. Mario Andretti	1
Michael Andretti	1
Roberto Guerrero	1
Al Unser	1

POLE POSITIONS

1. Mario Andretti	4
2. Roberto Guerrero	3
3. Bobby Rahal	1

GIRI IN TESTA

1. Mario Andretti	356
2. Roberto Guerrero	242
3. Bobby Rahal	217
4. Emerson Fittipaldi	149
5. Michael Andretti	72
6. Al Unser	18
7. Kevin Cogan	13
8. Derek Daly	6
9. Danny Sullivan	5
10. Arie Luyendyk	3
11. A.J. Foyt Jr.	1

GIRI PERCORSI

1. Roberto Guerrero	925
2. Mario Andretti	908
3. Michael Andretti	903
4. Fabrizio Barbazza	889
5. Danny Sullivan	865
6. Al Unser Jr.	860
7. Johnny Rutherford	859
Tom Sneva	859
9. Bobby Rahal	849
10. Arie Luyendyk	848
11. Emerson Fittipaldi	846
12. Jeff MacPherson	810
13. Josele Garza	728
14. Geoff Brabham	720
15. Rick Mears	658
16. Dick Simon	636
17. Randy Lewis	592
18. Derek Daly	573
19. Gary Bettenhausen	550
20. Tony Bettenhausen	545
21. Ludwig Heimrath	515
22. Kevin Cogan	428
23. Scott Brayton	366
24. A.J. Foyt Jr.	313
25. Dennis Firestone	229
26. Scott Goodyear	202

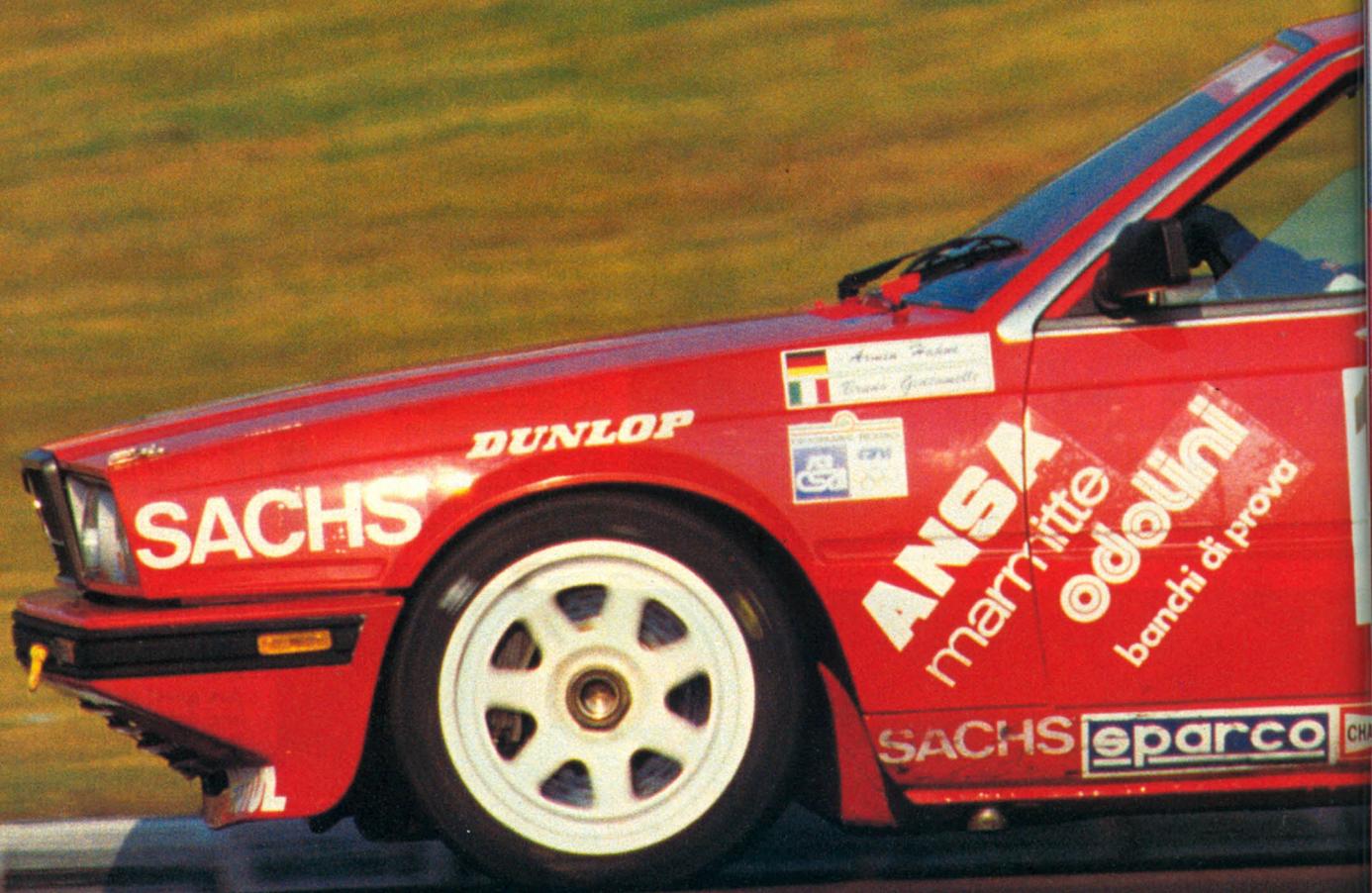
MIGLIA PERCORSE

1. Roberto Guerrero	1536.666
2. Mario Andretti	1516.205
3. Fabrizio Barbazza	1438.890
4. Al Unser Jr.	1418.859
5. Danny Sullivan	1416.291
6. Johnny Rutherford	1405.234
7. Tom Sneva	1400.901
8. Emerson Fittipaldi	1388.200
9. Michael Andretti	1388.388
10. Jeff MacPherson	1309.468
11. Bobby Rahal	1299.950
12. Arie Luyendyk	1291.808
13. Josele Garza	1221.800
14. Rick Mears	1154.212
15. Dick Simon	1040.167
16. Geoff Brabham	1039.630
17. Derek Daly	1007.334
18. Tony Bettenhausen	950.514
19. Randy Lewis	948.409
20. Gary Bettenhausen	842.500
21. Ludwig Heimrath	793.357
22. Scott Brayton	775.984
23. Kevin Cogan	634.452
24. Al Unser	500.000
25. A.J. Foyt Jr.	488.500
26. Stan Fox	480.000
27. Scott Goodyear	404.038
28. Rick Miskiewicz	320.370
29. John Richards	285.754
30. Rich Vogler	272.500
Ed Pimm	272.500
32. Dennis Firestone	251.780
33. Dale Coyne	211.064
34. Gordon Johncock	190.000
35. Chip Robinson	185.598
36. Steve Chassey	170.000
37. Didier Theys	151.970
38. Rocky Moran	143.620
39. Pancho Carter	112.500
40. Davy Jones	85.000



In alto, Emerson Fittipaldi in macchina e sul podio della sua prima vittoria, a Cleveland. Il brasiliano, vincendo le ultime due gare, si è segnalato come uno dei principali inseguitori di Bobby Rahal (Photo4). Al centro, il via della gara di Cleveland. A sinistra, Mario Andretti, il popolare «Piedone», che, con il figlio Michael e Roberto Guerrero, completa il quintetto dal quale, quasi sicuramente, uscirà il campione 1987 (FotoAngeloOrsi)

A... GRUP



MONDIALE TURISMO/Il punto prima della 24 Ore di Spa

PO COMPATTO

L'equilibrio della serie iridata è stato per il momento assoluto: Bmw M3 e Ford Sierra si sono divise le vittorie e cercheranno di imporsi nella corsa più difficile della stagione. Intanto stanno spuntando nuovi protagonisti: Alfa e Maserati sono tra questi

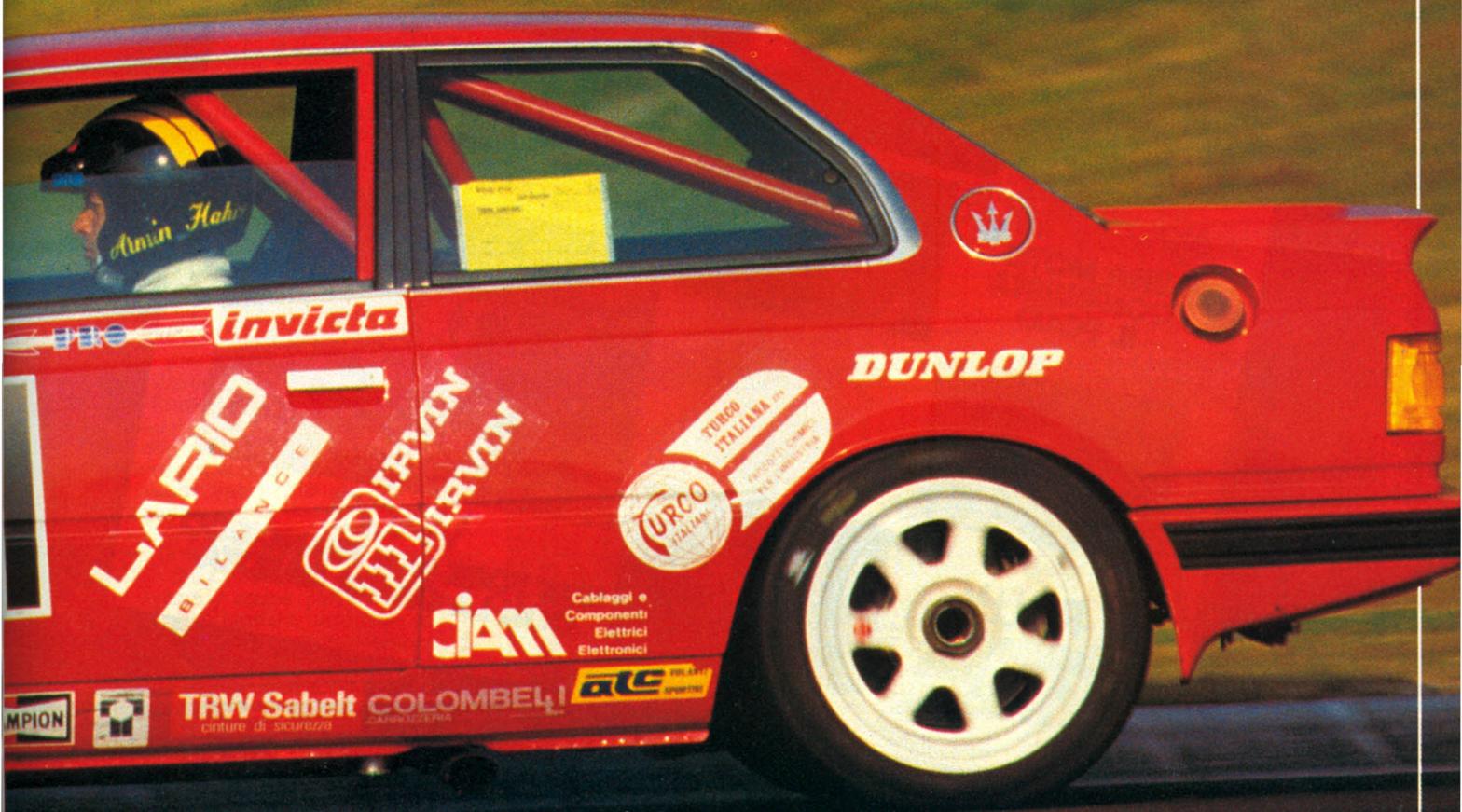
di Andrea Ficarelli

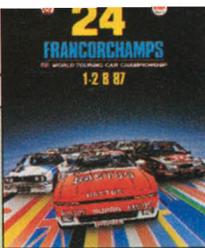
La Maserati Biturbo, dopo gli iniziali problemi, sembra essere risorta: al Nürburgring, sede dell'ultima corsa disputata, la vettura del Tridente ha dimostrato innegabili passi avanti, riuscendo a battagliaire con le Bmw M3 private (Photo4)

E VENNE l'ora del riscatto da parte di coloro che in questo campionato mondiale turismo hanno finora raccolto più delusioni che gioie, speso parecchio in investimenti e ricavato solo le briciole. Dietro alle Sierra Rs Cosworth, potenti e maestose, e alle Bmw

M3, piccole e... prepotenti, i colori italiani iniziano a scalpitare. La 24 Ore di Spa, infatti, nelle previsioni della vigilia potrebbe riservare non poche sorprese positive per Maserati e Alfa Romeo. Giorgio Pianta le aspet-

segue





A... Gruppo compatto

segue

ta da mesi. Il responsabile tecnico della Alfa Corse non ha mai fatto mistero che il suo obiettivo '87 per la 75 Turbo era raggiungere un'affidabilità che permettesse, almeno a Francorchamps, di battere la Bmw M3. All'Alfa ne parlano come di un sogno, ma i lunghi test svolti sulla distanza delle 24 ore (leggete il pezzo a pagina 51) confermano che Pianta e colleghi ci sperano davvero. Vincere una 24 Ore di Francorchamps forse non è meno importante che vincere il campionato del mondo turismo. La classica belga è una corsa a sé. Potrebbe anche non fare parte di un campionato, cambierebbe poco. E il fatto che la corsa sia circa 7 volte più lunga di tutte le altre gare della stagione turismo riapre ogni pronostico, anche in una stagione nella quale i giochi sembrano ormai fatti e i ruoli già prestabiliti da un copione. Come nel confronto tra Bmw M3 e Alfa 75 Turbo. La recente 500 km del Nürburgring ha messo in risalto i progressi delle macchine italiane, ma ha anche sancito ciò che tutti sapevano: le M3 sono le regine della classe fino a 2500 cc, possono essere avvicinate ma non sorpassate. Questo almeno sulla distanza dei 500 km...

COSA ACCADRÀ nel corso degli oltre 3 mila chilometri da percorrere sul circuito delle Ardenne tra l'1 e il 2 di agosto? Le probabilità di pioggia sono superiori all'80 per cento. Da quelle parti si ricordano poche «24 ore» del tutto asciutte. All'alba non è raro che compaia la nebbia. Un po' di nevischio o di grandine lascierebbero del tutto indifferenti i 200 mila spettatori — più di quelli del Gran Premio — che tradizionalmente affollano Francorchamps. Con queste premesse può accadere davvero di tutto. Anche i «gommisti» avranno il loro daffare. Così come l'Alfa Romeo spera di battere la Bmw, vede nelle «24 ore» l'ultima possibilità di spuntarla sulle Ford Sierra RS Cosworth preparate da Eggenberger. Le macchine del tecnico svizzero hanno ormai tolto alla Bmw la possibilità di puntare alla vittoria assoluta nelle gare di 500 km. Ciò non sarebbe tanto drammatico se a Monaco di Baviera si accontentassero di vincere nella divisione fino a 2500 cc, ma fin da inizio campionato la casa tedesca si è riproposta di puntare alla vetta delle classifiche. Per farlo hanno accantonato le gloriose 635 — ma a Francorchamps l'affidabilità dei «vecchi» coupé potrebbe tornare utile — e hanno puntato tutto sulla M3. Il team Schnitzer, con la vettura «italiana» di Ravaglia, Capelli e Pirro e quella «austriaca» di Ratzenberger, Quester e Östreich, gode dei favori del pronostico, non solo perché è di fatto la squadra ufficiale della Bmw, ma soprattutto in virtù delle due vittorie nelle due ultime edizioni di questa gara. La italianissima M3 Ci.Bi. Emme di Brancatelli, Cecotto e Baldi non dovrebbe essere da meno.

SARANNO sei i piloti di Formula 1 impegnati nella «24 ore»: Boutsen (Ford Sierra), Streiff (Ford Sierra), Capelli (Bmw M3),

segue

Questi i protagonisti sulla pista delle Ardenne

N. TEAM VETTURA EQUIPAGGIO

1. DIVISIONE

1	Proteam	Maserati Biturbo	Giacomelli-Hanhe-Gunnella
2	Proteam	Maserati Biturbo	Hyttén-Naddeo-Tesini
3	Holden Dealer	Holden Commodore	Brock-Crichton-Parsons
4	Wolf Racing	Ford Sierra Rs	Winkelhock-De Dryver-Burkat
5	Moffat Ent.	Holden Commodore	Moffat-Harvey-Mulvihill
6	Ford Texaco	Ford Sierra Rs	Niedzwiedz-Soper-Streiff
7	Ford Texaco	Ford Sierra Rs	Ludwig-Dieudonne-Boutsen
8	Rouse Racing	Ford Sierra Rs	Tassin-Rouse-Percy
11	Wolf Racing	Ford Sierra Rs	Nurminen-Malherbe-Deletraz
13	Zeus Racing	Rover Vitesse	Bouy-Maillien
14	Bastos Toyota	Toyota Supra	Heyer-Joosen-Jelinski
15	Bastos Toyota	Toyota Supra	Olofsson-Thibaut-Bachelart
16	Bavaria	Bmw 635 Cs	Metge-Jausaud
17	Rouse Racing	Ford Sierra Rs	Semoulin-Pareja
18	Waterloo Motors	Bmw 635 Csi	Duez-Verellen-Witmeur
19	Waterloo Motors	Bmw 635 Csi	Castagna-Orlandi
21	Jumet Racing	Bmw 635 Csi	Raes-Verhaegen
22	Goser Team	Bmw 635 Csi	Goser-Camthias
24	F.1 investements	Holden Commodore	Delcourt-Moore-Guyaux
28	Ford Luxembourg	Ford Sierra Rs	Feltier-Santal
29	Jumet Racing	Bmw 635 Csi	Maljean-Wansart
30	Jumet Racing	Bmw 635 Csi	Tant-Duponchel
31	Cms	Volvo 240 Turbo	Simonsen-Simonsen
32	Ford Luxembourg	Ford Sierra Rs	Wolf-Neve
33	Bavaria	Bmw 635 Csi	De Tholsy-Hazebroek
34	Power Pacing	Holden Commodore	Hin-Vermeulen-Cohen
35	Garage Du Bac	Bmw 635 Csi	Morin-De Lesseps
36	Bassaler	Bmw 635 Csi	Bassaler-Peslot
37	Waterloo Motors	Bmw 635 Csi	Schinkel-«David»-Van Hove

2. DIVISIONE

40	Bmw Motorsport	Bmw M3	Ravaglia-Pirro-Capelli
41	Bmw Linder	Bmw M3	Danner-Heger-Van Kouwen
42	Bmw Motorsport	Bmw M3	Cecotto-Brancatelli-Baldi
43	Bmw Schnitzer	Bmw M3	Grice-Moreno-Siller
44	Bastos Racing	Bmw M3	Bleyne-Guittény
45	Budde Team	Bmw 325	Strycek-Tilke-Bronling
46	Bmw Schnitzer	Bmw M3	Ratzenberger-Quester-Oestreich
47	Bmw Linder	Bmw M3	Stermitz-Meeuvsen
48	Waterloo Motorsport	Bmw M3	Van de Poele-Martin
49	Autohaus	Bmw M3	Walterscheid-Hammelman
55	Ecurie Motul	Mercedes 190	Cudini-Destic-Salam
56	Ecurie Motul	Mercedes 190	Perrier-Dermagne-Deleener
57	Amg	Mercedes 190	Weidier-Oberndorfen
58	Bastos	Bmw M3	Micangeli-Calderari-Voytech
59	Bastos	Bmw M3	Fontanesi-Micangeli
61	Ecurie Chardon	Bmw 325 i	Van Mol-Van d. Eckout-Van Hooydonok
63	Garage du Bac	Bmw M3	Giroix-Fabre-Raphanel
66	Jms	Bmw M3	Ballot Lena-Smadja-Malcher
70	Luigi Racing	Alfa 75 Turbo	«Jean Hex»-Sorell
71	Luigi Racing	Alfa 75 Turbo	Cremer-«Spiffiero»
75	Alfa Corse	Alfa 75 Turbo	Laffite-Barilla-Larini
76	Alfa Corse	Alfa 75 Turbo	Voulaz-Cipriani-D'Avanzo
77	Alfa Corse	Alfa 75 Turbo	Drovandi-Tarquini-Langes
78	Alfa Corse	Alfa 75 Turbo	Rossi-Santin
79	Alfa Corse	Alfa 75 Turbo	Nannini-Francia-Schlesser
80	Q8 Racing	Alfa 75 Turbo	Lindstrom-Nabrink-Lindstrom
84	Mazda Dealer	Mazda 929 Rotary	Van der Beek-Coronel-Vermeulen

3. DIVISIONE

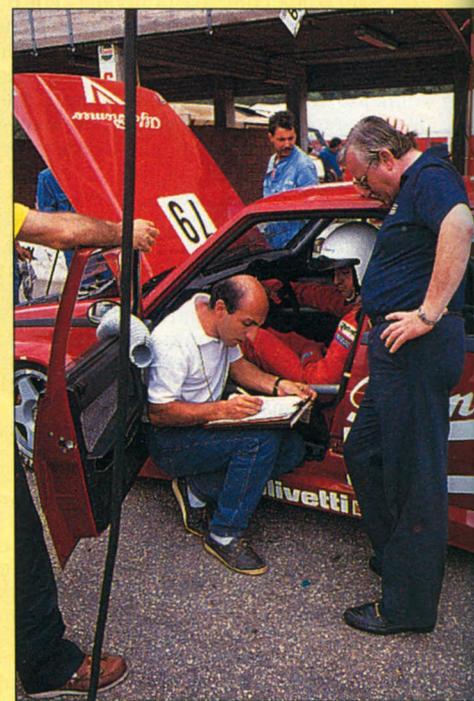
90	Benami Toyota	Toyota Corolla	Lingmann-Hoelzl
92	Toyota GB	Toyota Corolla	Hodgetts-Bagnell
100	Alfa Corse	Alfa 33	«Toby»-Maggiorelli-Thibaut
103	Imc Toyota	Toyota Corolla	Fermine-De Liedekerke-Mevius
104	Imc Toyota	Toyota Corolla	Katsers-Burton-Vandewauver
112	Amk Auto	Toyota Corolla	Charouz-Grasetto-Toffoli
113	Tom's Toyota	Toyota Corolla	Needell-Dowsett-Sekiya
114	Tom's Toyota	Toyota Corolla	Okamoto-Matsuda
115	Belgian Audi	Vw Golf Gti	Menage-Schenk
116	Crudginton	Toyota Corolla	Grudginton-Maher-Taylor
117	Imc Toyota	Toyota Corolla	Close-Hardy-Remion
119	Imc Toyota	Toyota Corolla	Nielsen-Luxen-Verreyot
120	Imc Toyota	Toyota Corolla	Holvoet-Bruno-Noirhomme
121	Imc Toyota	Toyota Corolla	Rutten-Van Esch-Dries
122	Chapelle	Honda Civic	Pirnay-Koentges-Meirsschaet
123	Excelsior	Honda Civic	«Vabueti»-Lessenes-Debie

A... Gruppo compatto

segue

Danner (Bmw M3), Nannini (Alfa 75) e Fabre (Bmw M3). Molto più lunga è la serie degli ex, tra i quali un ruolo importante potrebbe averlo anche Giacomelli, al volante della Maserati Biturbo. Le vetture del Tridente hanno compiuto un grande balzo in avanti grazie all'iniezione elettronica omologata dal primo di luglio. Al Nürburgring abbiamo avuto il primo assaggio di quello che le Maserati potrebbero fare. Una gara di 24 ore non è certo la sede migliore per attendersi miracoli da una vettura che ha soprattutto problemi di affidabilità, ma visto che parliamo di miracoli, è inutile porre limiti alla divina provvidenza. Nel panorama ormai assestato del campionato mondiale turismo, proprio la Maserati rappresenta l'incognita più interessante.

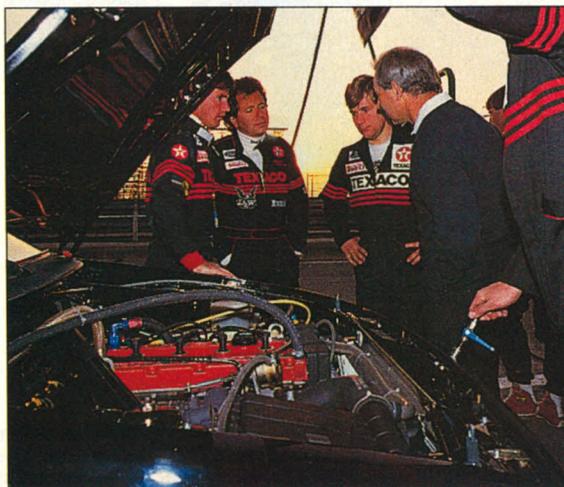
DOPO SPA, nelle prossime 500 km, le Ford Sierra potranno forse continuare a vincere le corse. Le Bmw M3 saranno le loro avversarie più temibili e continueranno a dominare la loro classe. Le Alfa reciteranno il ruolo di vettura outsider della classe 2500 cc. E mentre le Toyota Supra 3000 cominciano a deludere i loro più convinti sostenitori, saranno proprio le Maserati Biturbo le uniche vetture dalle quali potremo attenderci sorprese. Ma intanto tutti sono già a Fracorchamps: lì le carte si rimescoleranno. □



Il test di durata svolto dall'Alfa al Mugello si è concluso con successo. Francia, sopra, ha trovato la 75 Turbo molto migliorata nell'affidabilità. A destra, un momento della prova (Foto Bartolini)

LA TECNICA/Analisi delle protagoniste

Fior di Sierra ma le M3 incalzano



La potente Holden Commodore, a lato, sarà una delle vedette della corsa, pur se i favori del pronostico vanno alle Sierra-Cosworth, dotate delle nuove omologazioni che hanno portato il team Eggenberger, sopra, alla massima competitività (FotoStudio 83). In basso, nell'altra pagina, le vetture tedesche in lotta con le Bmw M3 (Photo4)

ALLA VIGILIA della 24 Ore di Francorchamps, il Gruppo A presenta un quadro tecnico ben definito. Ecco, in rapida sintesi, la situazione marca per marca, senza dimenticare i pneumatici.

ALFA ROMEO — È la grande (e unica) occasione delle vetture milanesi. Le nuove sospensioni e gli altri particolari omologati dal primo luglio hanno fatto un positivo esordio al Nürburgring. Le Alfa 75 hanno dimezzato il ritardo nei confronti delle Bmw M3. Sul piano dell'affidabilità molta strada è stata fatta. I cambi non si rompono più, le turbine resistono più a lungo. Prima di partire per il Belgio, Pianta ha ordinato lunghi ed estenuanti test di durata. Con le Bmw che sembrano diventare sempre più fragili, le Alfa possono sperare. Certo però che le M3 in pista saranno davvero tante...

BMW — I motori delle M3 si rompono un po' troppo, soprattutto quelli montati sulle vetture della Ci.Bi.Emme. Non mancano i sospetti che la Motorsport preferisca veder vincere le vetture ufficiali schierate dal team Schnitzer al posto di quella dei cugini italiani. Se anche fosse, a Francorchamps la casa di Monaco di Baviera dovrà fare affidamento totale anche sul trio Brancatelli-Cecotto-Baldi, oltre che sulle due vetture di punta. Il team Schnitzer ha vinto le due ultime edizioni della «24 ore» belga. Nelle gare di durata niente vale più dell'esperienza, ma il calcolo delle probabilità fa pensare alla successione e la straordinaria affidabilità finora mostrata dalle Ford di Eggenberger riduce ancor di più le speranze delle M3 in generale anche se non bisogna dimenticare le robustissime Bmw 635.

FORD — Non sono servite nuove omologazioni a rendere competitive le Ford Sierra RS Cosworth. Ci riferiamo a quelle ufficiali, portate in gara dal «mago» svizzero Eggenberger, le quali, dopo aver già vinto la gara «europea» di Zolder, hanno inflitto un'altra solenne le-

segue

Al Mugello l'Alfa ha trovato la resistenza

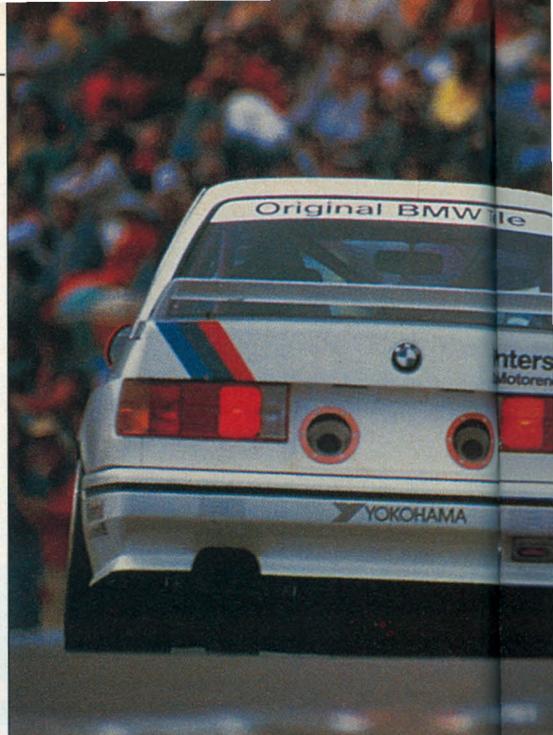
I ragazzi della 75

SCARPERIA — In vista della prossima 24 Ore di Spa l'Alfa Romeo è scesa sabato 18 al gran completo sull'autodromo internazionale del Mugello per sottoporre le proprie 75 Turbo Gr. A ad un duro test di durata, una 24 Ore corsa a ritmi da gara. Due le macchine in prova, una affidata a Nannini-Laffite e Voulaz e l'altra a Francia-Drovandi e Cipriani, questi ultimi due in sostituzione di Barilla e Larini assenti perché impegnati a Pergusa in F. 3000. Particolarmente soddisfatto dell'esito delle prove e della crescita della vettura si è dimostrato Giorgio Pianta. «Le vetture sono quelle dotate delle ultime omologazioni, già sperimentate al Nürburgring con risultati che si possono dire soddisfacenti. Anche in queste prove abbiamo provato qualche novità solamente per quanto riguar-

da l'assetto, mentre il motore non ci ha mai dato problemi. Le vetture di oggi erano già nella veste definitiva per Spa. Alla 24 Ore belga ci vogliamo andare con la massima sicurezza puntando tutto sulla affidabilità della vettura. Abbiamo fatto anche dei test di pneumatici, con alcune soluzioni nuove approntate dalla Pirelli. La vettura sta progredendo notevolmente e solo lavorando, sull'assetto siamo riusciti a dimezzare i distacchi rispetto alle migliori Bmw. Ultimamente abbiamo ritoccato qualche cosa per diminuire il peso della vettura che ora pesa circa 35 kg. in meno rispetto a quella vista a Digione». Le prove al Mugello sono andate nel migliore dei modi ed entrambe le vetture hanno dimostrato una notevole affidabilità.

Luca Bartolini





Fior di Sierra ma le M3...

segue

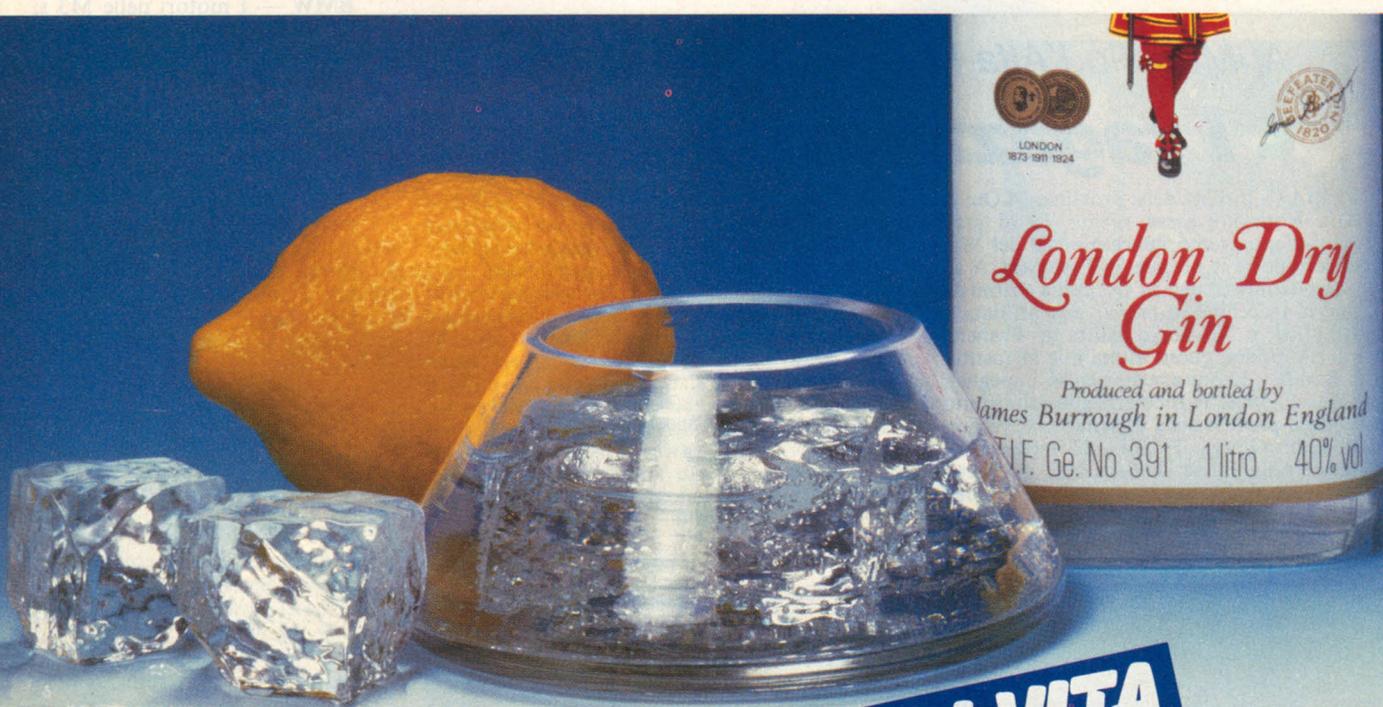
gnata alle M3 nella prova «mondiale» del Nürburgring. Superiori in accelerazione e co-

munque più veloci sui rettilinei, nessuno avrebbe niente da ridire nel vedere queste vetture e i loro cavalli vincere indisturbate le corse. Le Sierra gareggiano nella divisione superiore a quella della Bmw M3. Tolte le due Sierra del team Texaco (Eggenberger), le altre delle squadre

Rouse e Würth hanno avuto anche troppi problemi di affidabilità nelle gare di 500 km per poter essere prese sul serio nel pronostico tecnico di una 24 ore. Ma le due Sierra di Eggenberger si sono finora dimostrate precise come orologi svizzeri e l'esperienza della squadra in

gare di durata potrebbe fare il resto. Contro le Ford gioca però il fattore numerico: le macchine competitive sono solo due.

HOLDEN — A Francorchamps non ci sarà il team Twr. Si potrebbe pensare che Tom



UN COLPO DI VITA

La solita bibita,
il solito succo di frutta...
Dagli un guizzo
di sapore, dagli un
colpo di vita.
Con Beefeater Gin.



La Toyota Supra, nell'altra pagina, è attesa al pronto riscatto dopo le incolori prestazioni d'esordio. La vettura giapponese è in attesa del motore turbo (Photo4). Sul fronte gomme a Spa ci sarà la sfida tra le Yokohama e le Pirelli. Le prime equipaggiano le Bmw ufficiali, le seconde gli esemplari del team Ci.bi.emme. La sfida, come si nota a sinistra, è molto equilibrata e la 24 Ore belga rappresenterà un test molto probante per entrambe le Case (FotoDppi)

Walkinshaw ne abbia avuto abbastanza del non felicissimo esordio del Nürburgring, ma, a onor del vero, la squadra inglese aveva annunciato prima della corsa tedesca che la Holden «made in Twr» si sarebbe rivista solo in settembre a Silverstone. Le altre due Holden Commodore viste finora nel campionato possono solo puntare al piazzamento. La macchina pesa troppo per la sua potenza, l'affidabilità è apparsa finora buona ma non troppo e gli australiani non hanno molta esperienza in una gara così difficile.

MASERATI — Dopo la sorpresa del Nürburgring (14. in prova), la Biturbo del Pro Team è chiamata al miracolo sulle Ardenne. Con l'iniezione elettronica la vettura preparata da Imberti ha fatto un grosso passo avanti. Qualificarsi davanti alla Holden di Walkinshaw — seppur esordiente — ha ricaricato il morale della squadra, ma la mancanza di affidabilità lascia prevedere che la 24 ore di Francorchamps dovrà essere archiviata solo come un'altra esperienza del team. Speriamo che le due Biturbo sappiano sorprenderci ancora e che possano trarre il massimo da questa esperienza in vista delle prossime 500 km. Secondo Tony Palma, boss del Pro Team, la Maserati è una vettura potenzialmente vincente. Con l'iniezione elettronica pare essere stato superato l'ostacolo maggiore allo sviluppo della vettura.

TOYOTA — Il team Bastos dovrà spettare ancora prima di vincere un'altra 24 ore di Fran-

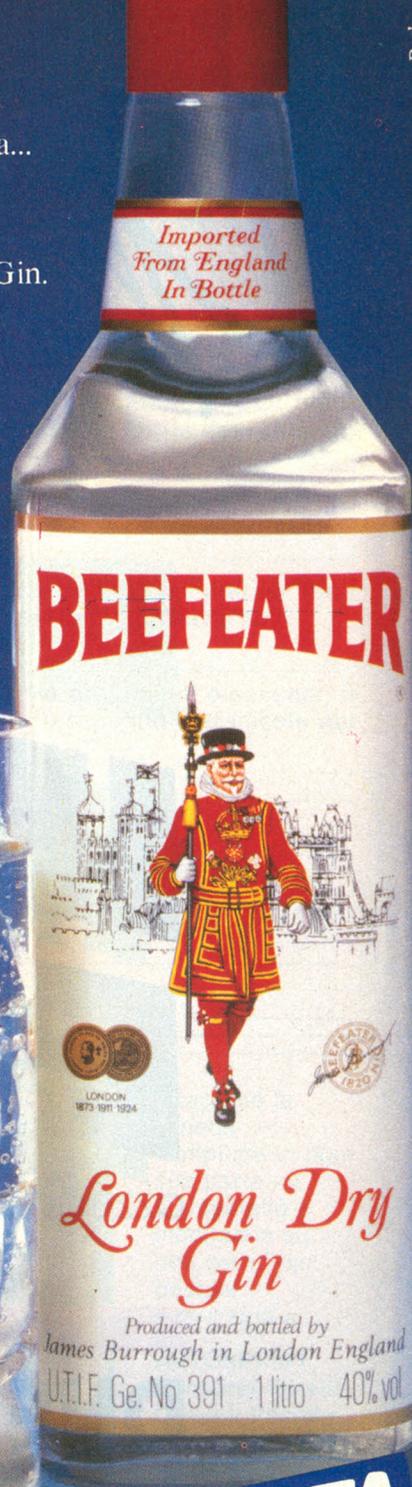
corchamps. La squadra belga avrà il suo daffare a qualificare le Toyota Supra 3000, finora rimaste miseramente fuori dalla griglia di partenza a Zolder, Zeltweg e Nürburgring. C'è ancora tanto lavoro da svolgere sulla vettura giapponese e la totale mancanza di affidabilità ha finora impedito di procedere nello sviluppo. Qualcosa di più potrebbe forse mostrare la Supra del team svizzero Bemani, che ha finora preferito lavorare in sordina lontano dalle gare invece che lanciarsi nell'avventura come hanno fatto i belgi. Nella classe fino a 1600 cc le Toyota Corolla GT sono invece le grandi favorite. Le macchine del Fina Racing team, che ha in Fermine-De Liedekerke l'equipaggio di punta, non si fermano mai e, oltre alla vittoria nella classe potranno puntare alla classifica Coppa del Re.

PNEUMATICI — Nel panorama tecnico della 24 Ore di Francorchamps, è d'obbligo parlare di gomme. La prima parte della stagione del Gruppo A è stata contrassegnata dal confronto Pirelli-Yokohama. La casa italiana, fornisce pneumatici all'80 per cento delle vetture che corrono in questo campionato ed è stata colta di sorpresa dai giapponesi che hanno concluso un accordo di esclusiva con il team Schnitzer. La Pirelli ha reagito e in Belgio ci sarà modo di assistere a un confronto in condizioni molto variabili tra le due marche, alle quali si aggiungerà senz'altro la Michelin. La Dunlop ha invece il monopolio o quasi nella classe fino a 1600 cc. □

La solita bibita, il solito succo di frutta...

Dagli un guizzo di sapore, dagli un colpo di vita.

Con Beefeater Gin. Beefeater Gin con il suo gusto raffinato e inconfondibile trasforma che è una meraviglia ogni tuo drink.



**UN COLPO DI VITA
AI TUOI DRINK**

BEEFEATER

Gin originale
imbottigliato a Londra.

Uno spettacolare «sbandone»
dell'Audi Sport Quattro S1 di
Rohrl sullo sfondo delle
montagne del Colorado. Il
tedesco ha vinto la
cronoscalata in 10'47"85
fissando il nuovo record della
competizione (Photo4)



ZEBULON PIKE non avrebbe mai potuto immaginarlo. Correva il 1806. Fresco tenente dell'esercito americano, Pike fu incaricato di condurre la prima esplorazione della zona circostante l'attuale città di Colorado Springs. Allora, questa città era poco

più di un borgo di minatori e cercatori d'oro: un centro di vita incassato fra le altissime montagne di una delle più belle zone naturali degli Stati Uniti. La cima più alta respinse ogni assalto: da qui il nome Pike's Peak — cioè il

segue

PIKE'S PEAK/Un'Audi sul tetto dell'automobilismo

Nata nel 1916 come iniziativa promozionale, la cronoscalata americana è oggi un importantissimo appuntamento per le Case. Quest'anno il traguardo a 4300 metri d'altitudine ha visto la vittoria di Walter Röhrl con una Sport Quattro S1. Battute Peugeot, Lancia e Ford, presenti con i «mostri» Gr. B radiati dai rally, in una eccezionale sfida tecnologica

di André Marzoli

PARADISO SOLO ANDATA

Una stupenda immagine panoramica mostra l'andamento del percorso del Pike's Peak (FotoSipa), riassunto, nel disegno pubblicato nell'altra pagina, con le principali località toccate dai quasi 21 chilometri che vanno dai 2850 metri di Colorado Springs ai quasi 4300 della vetta. Sul versanti delle Montagne Rocciose non ha avuto fortuna Ari Vatanen. La sua Peugeot 205 T16 «evoluzione 2», in basso (Photo 4), ha patito una perdita di pressione del turbo ed è stata battuta di quasi sette secondi



Paradiso solo andata

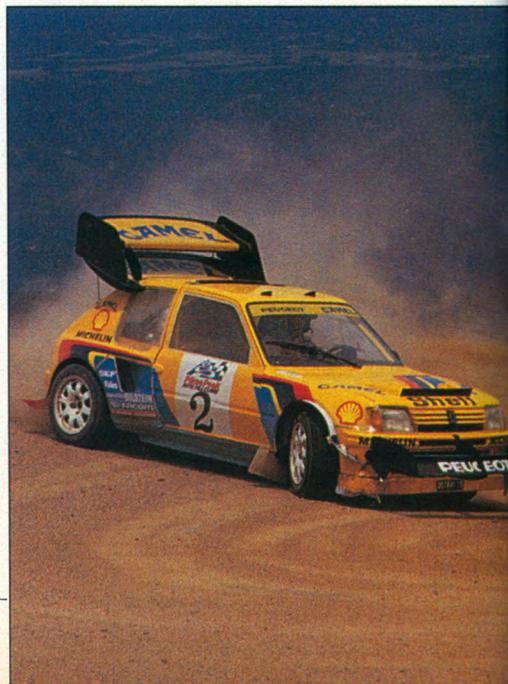
segue

picco di Pike, e non senza ironia —, che resiste ancora oggi. Quella che nel 1806 fu una ascensione fallita, oggi è una gara automobilistica. Il 12 luglio scorso Walter Röhrl ha raggiunto la cima della cronoscata vincendola con la sua Audi Sport Quattro S1 in 10'47"85: roba da fare rivoltare nella tomba il povero Zebulon Pike, che 181 anni fa definì la cima «impossibile da conquistare». Ma fra Pike e Röhrl, ne è passata di acqua sotto i ponti. Risale al 1916 la prima gara automobilistica con la cima del Pike's Peak per traguardo: Rea Lentz, guidando la sua Romano Special, vinse in 20'55": un tempo giudicato allora come incredibile eppure battuto, 71 anni più tardi, di oltre dieci minuti... Questi quasi tre quarti di storia della gara portano soprat-

tutto il nome degli Unser. Tutti i membri della più conosciuta famiglia americana da corsa hanno, almeno una volta, imboccato la strada che porta sul Pike's Peak. Nel 1986, Bobby mise la ciliegina sulla torta di famiglia vincendo con la sua Audi Sport Quattro «quasi» ufficiale e fissando il nuovo record in 11'09"22, battendo di circa 1" il primato centrato un anno prima da Michèle Mouton con la stessa vettura. In tutto, casa Unser ha ottenuto nella corsa ventidue successi, più sei vittorie di categoria.

ANNUNCIATE da tempo e varie volte presenti a spizzichi e bocconi, quest'anno in gara sono arrivate le Case. Oltre all'Audi, vincitrice con Röhrl e felicissima per questo successo centrato su un mercato rilevante come quello Usa, c'era anche la Peugeot. Il team francese preparava la salita dall'inizio dell'anno. È sceso in gara con tre 205 Turbo 16 «evoluzione 2» — la vettura iridata nei

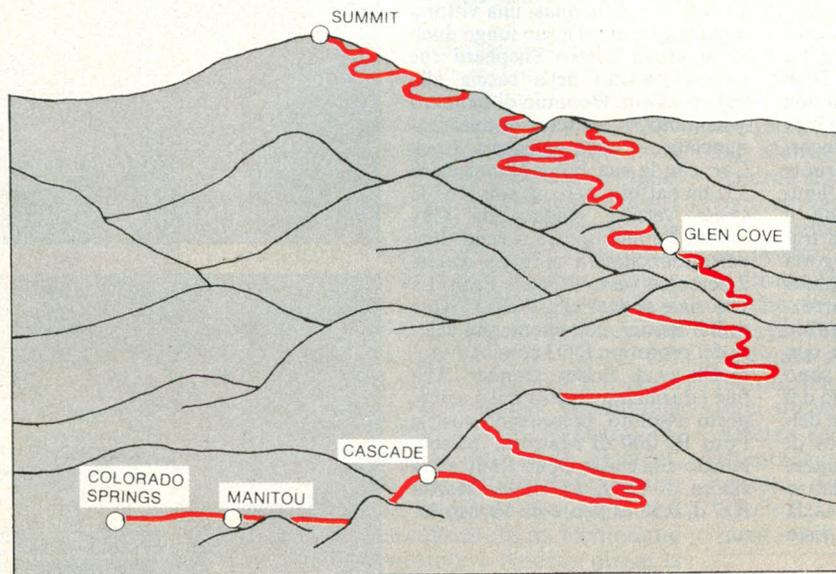
segue





Spettacolo anche in prova **Ricognizione in tre turni**

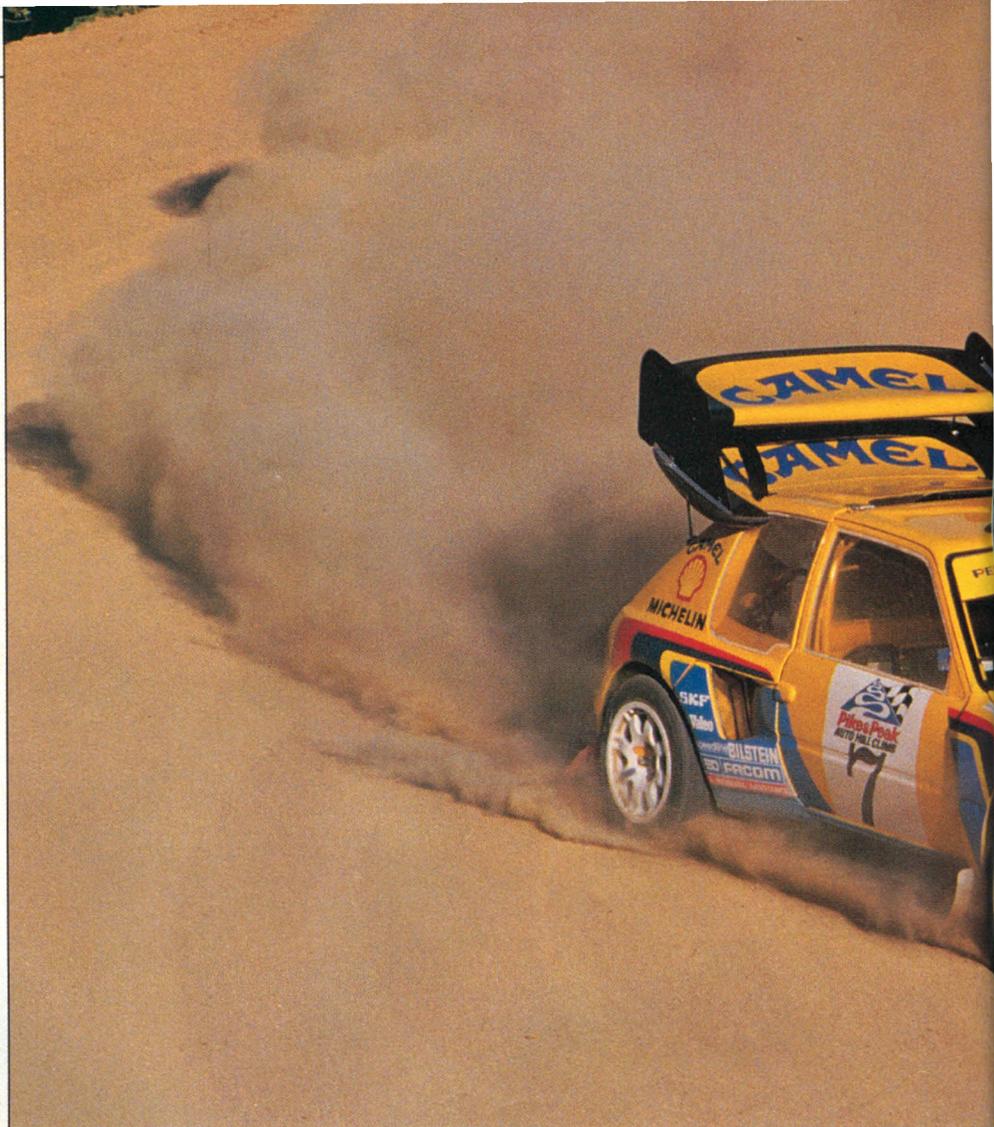
NEL 1806 Zebulon Pike fallì la prima scalata alla montagna più alta del Colorado e solo 94 anni più tardi, nel 1900, fu tracciato un sentiero fino alla cima. Questo diventò una strada vera e propria nel 1915: realizzatore dell'impresa fu un certo Spencer Penrose che, un anno dopo, per farla conoscere, decise di organizzare la prima cronoscalata del Pike's Peak. Al volante di una Romano Special, Rea Lentz effettuò la salita in 20'55": 71 anni più tardi, ci sono voluti 10' di meno a Walter Röhrl per raggiungere la cima. Solo la famosa corsa di Indianapolis è stata organizzata più volte di quella del Pike's Peak negli Usa: le 65 edizioni della «corsa verso le nuvole» sono cariche di storia. L'apparizione, nella gara, di una categoria riservata alle vetture da rally risale al 1981 e, fino al 1985, questa non fu in grado di infastidire gli intoccabili piloti locali, al volante dei loro strani congegni ideati specialmente per questa corsa così specifica. Fu dunque Michèle Mouton la prima a rompere questa egemonia e a fare vincere una vettura a quattro ruote motrici. Sulla strada del Pike's Peak per lungo tempo non sono state ammesse vetture 4x4. Le monoposto Open Wheel, cioè a ruote scoperte, usuali dominatrici della gara fino a sei anni fa, non potevano infatti avere trazione integrale e solo l'aumentata partecipazione di concorrenti nella categoria Vetture da rally ha immesso in gara le 4x4. E oggi, è ovvio, nessuno pensa più di vincere il Pike's Peak senza le quattro ruote motrici. 156 curve su un dislivello totale di quasi 1500 metri, dai 1850 metri d'altitudine di Colorado Springs ai circa 4300 del traguardo finale: queste le caratteristiche di una gara resa eccezionalmente difficile, oltre che dal duro e regolare sterrato che costituisce il percorso, anche dalla spaventosa inclinazione della strada. Ecco perché Audi, Peugeot, ma anche la privatissima Lancia Delta S4 di Alessandrini e la Ford Rs200 di Malcolm Wilson, erano considerate le facili dominatrici di una gara che alla fine ha premiato solo le due squadre ufficiali. Ed ecco perché tutti i concorrenti — quelli europei soprattutto — hanno disputato con grandissima concentrazione le prove libere che hanno preceduto quelle di qualificazione. Quello delle prove della salita di Pike's Peak, è uno spettacolo nello spettacolo. Si inizia con tre giorni, dal lunedì al mercoledì precedenti la competizione, con i concorrenti suddivisi in tre gruppi. Ogni gruppo può provare su un terzo del percorso, con alternanza sul totale dei tre giorni. Il giovedì è dedicato alle qualificazioni e il più veloce di ognuna delle quattro categorie — Open Rally, Production Rally, Open Wheel e Stock Car — può scegliere in quale momento prendere il via della corsa, sfruttando così al meglio l'eventuale variazione delle condizioni climatiche e di percorso. □



Paradiso solo andata

segue

rally 1986, subito prima della radiazione delle vetture Gr.B dalla specialità — potenziate e considerevolmente alleggerite. La guidavano Ari Vatanen, Andrea Zanussi e il kenyota Shekhar Mehta. Nuove all'esperienza del Pike's Peak, mentre le Audi sapevano benissimo con quali problemi avrebbero avuto a che fare, le 4x4 francesi hanno fin dalle prove evidenziato problemi di eccessiva potenza. Anche abbassando la pressione del turbo a 3 atmosfere, le Turbo 16 hanno lamentato una preoccupante carenza nella tenuta di strada, solo corretta ma mai risolta a fondo anche ricorrendo a un gigantesco doppio spoiler posteriore. E così, mentre la salita del vincitore Röhrl con l'Audi è stata una perfetta serie di traiettorie impeccabili e di sbandate controllate al millimetro, Vatanen si è avventato sui 21 chilometri scarsi del percorso di gara con furia tutta finlandese. Alla fine, se ha perduto di 6"98, Ari ha dovuto «ringraziare» la caduta di potenza che lo ha afflitto fin quasi dal via: si era allentato un manicotto del turbo della sua Turbo 16 e ha finito la cronoscalata con due sole atmosfere di sovralimentazione. Pur con questi problemi, Vatanen ha preceduto di 1"22 l'altra Peugeot di Zanussi, partito con un turbo più piccolo e quindi con circa 40 cavalli in meno di potenza massima. Quello del team di Jean Todt, quarto con Mehta, è quindi da considerarsi un successo: almeno in proiezione futura per il 1988, quando la squadra tornerà certamente alla carica. I tornanti del Colorado attendono già il prossimo scontro. □

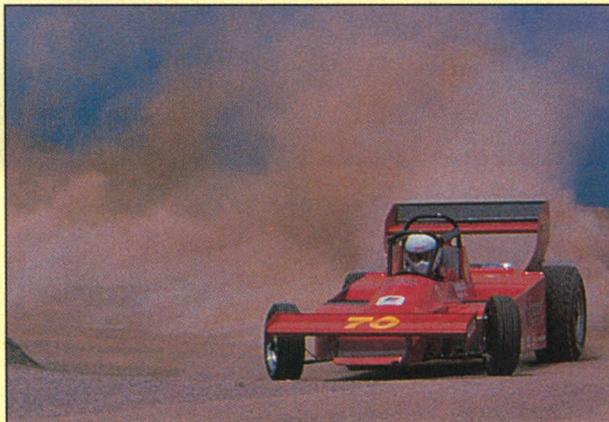


La Wells di Brister, 1. a ruote scoperte

L'urlo della Coyote

SONO QUATTRO le classi di vetture ammesse alla cronoscalata del Pike's Peak. La prima e più importante, cioè quella che ha regolarmente visto la vittoria assoluta nelle ultime tre edizioni, è la categoria Open Rally, aperta a vetture Gr.B e prototipi. La classe Production Rally ammette al via vetture Gr.N e Gr.A. Fra le Open Wheel concorrono monoposto e prototipi a ruote scoperte, senza alcuna precisa limitazione regolamentare se non il divieto assoluto di adottare la trazione 4x4. Resta poi la categoria Stock Car: vetture con meccanica libera — o quasi — ma con carrozzeria identica a quelle delle vetture di serie dalle quali derivano e con porte sigillate, così che i piloti sono costretti a entrare nell'abitacolo dai finestrini. Detto della classifica delle Open Rally — con l'Audi di Röhrl e le tre Peugeot di Vatanen, Zanussi e Mehta ai primi quattro posti della classifica assoluta —, la categoria Production Rally ha visto

un poker di Dodge, con John Crawford primo davanti a Shepherd, Gooch e Krolikowski. Quella di Crawford è stata quasi una vittoria annunciata, dopo il suo lungo duello in prova contro Shepherd che l'aveva battuto nella caccia alla pole position. Dominio di Leonard Washholtz — un'altra vittoria annunciata — nella categoria Stock Car: con la sua Ford Thunderbird 351 ha battuto, però, di soli 1"61 la stessa vettura guidata da Gay Smith. Le monoposto a ruote scoperte sono state le ultime a scalare il percorso verso il Pike's Peak. La vittoria è andata alla Wells Coyote di Bill Brister, nettamente più veloce del prototipo DD3 con un motore Chevy di Bobby Donner. Alla fine i due hanno centrato il 5. e il 6. posto assoluto, precedendo così la Ford Rs 200 di Malcolm Wilson, iscritto alla classe Open Rally e più veloce di quasi 15" della Mazda Rx7 di Rod Millen, solo 10. assoluto. □



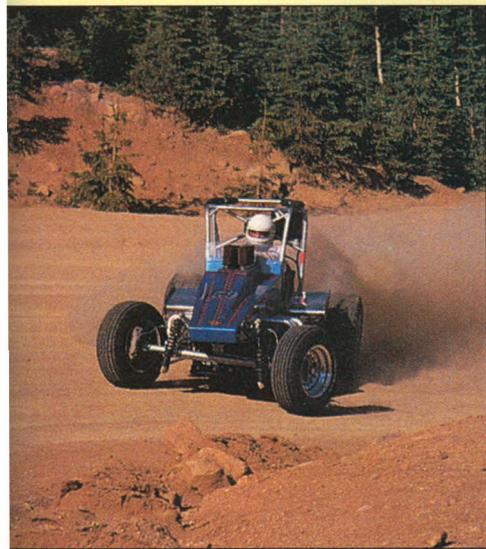


Con una Peugeot 205 dotata di turbo più piccolo e quindi con minore potenza della vettura gemella affidata a Vatanen, Andrea Zanussi ha concluso la sua prima esperienza al Pike's, Peak con un ottimo terzo posto (Photo4). Durante le prove libere ha anche permesso all'autore di sedere al suo fianco per una salita indimenticabile

IN VETTURA/Una salita a fianco di Zanussi

Grazie, alberi...

La vegetazione ai lati è paradossalmente rassicurante. Se manca, il vuoto sembra volerti inghiottire a ogni sbandata



Con la sua DD3-Chevy, sopra, a sinistra, Bobby Donner ha dominato le qualificazioni ma è arrivato solo 2. fra le vetture a ruote scoperte (FotoSipa), dove ha concluso sesto Butch Hardman, sopra in controsterzo con la sua Sprinter. A lato: la Corvette di Kosley, 13. fra le Stock (Photo4)

AL PIKE'S PEAK ogni pilota ha la possibilità di partire da solo oppure con un copilota. In questo modo Shekhar Mehta, Malcolm Wilson e Paolo Alessandrini avevano deciso di prendere il via della corsa con il loro copilota abituale. Questo sistema permette di non dover memorizzare totalmente il percorso, ma c'è l'inconveniente di dover aggiungere del peso alla macchina. Andrea Zanussi (come Vatanen e Röhr) è partito solo: è stata l'occasione ideale per effettuare con lui una delle salite di prova libera. Per fare ciò bastava trovare la tuta e il casco che richiede il regolamento. Grazie alla gentilezza di Jean Claude Vaucard, responsabile tecnico del team Peugeot, tutto è stato rapidamente sistemato. Marcel Vieublé ha giusto avuto il tempo di aggiustare le cinture che mi inchiodano sul sedile avvolgente e Andrea dirige la

205 Turbo 16 verso la linea di partenza. Ha voluto effettuare la prima salita da solo per imparare il percorso ed è il secondo tentativo quello che divido con lui. Mentre la vettura è ancora immobile, Andrea si concentra e cerca di ricordarsi ogni curva. La prima parte della salita è molto veloce e l'impressione di potenza è fantastica. La presenza degli alberi lungo la strada è paradossalmente rassicurante, perché la vettura, che non è ancora dotata delle appendici aerodinamiche destinate a migliorare il suo comportamento, tenta di sfuggire al suo pilota a ogni curva. La maestria e i riflessi di Andrea sono perfetti: il pilota controlla istantaneamente le reazioni della sua vettura. Perché tutto il problema del Pike's Peak sta lì: prevedere il comportamento della vettura a anticipare le sue

segue

Grazie, alberi...

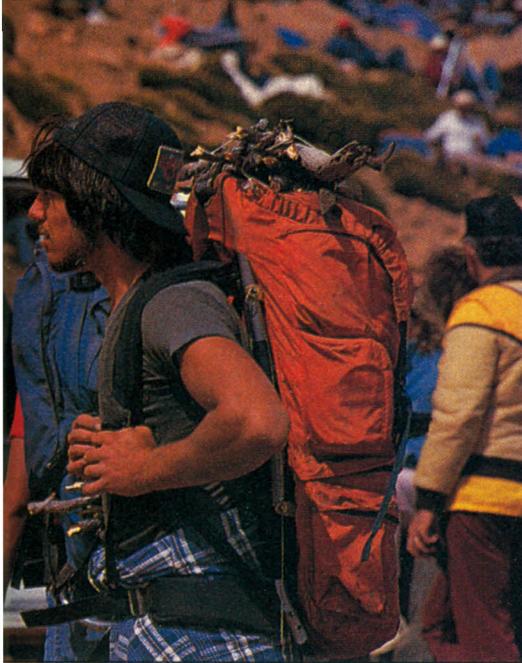
segue

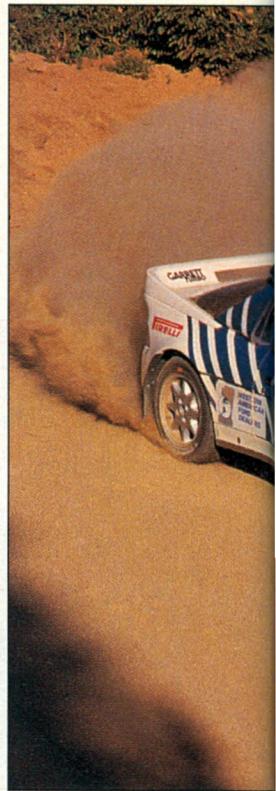
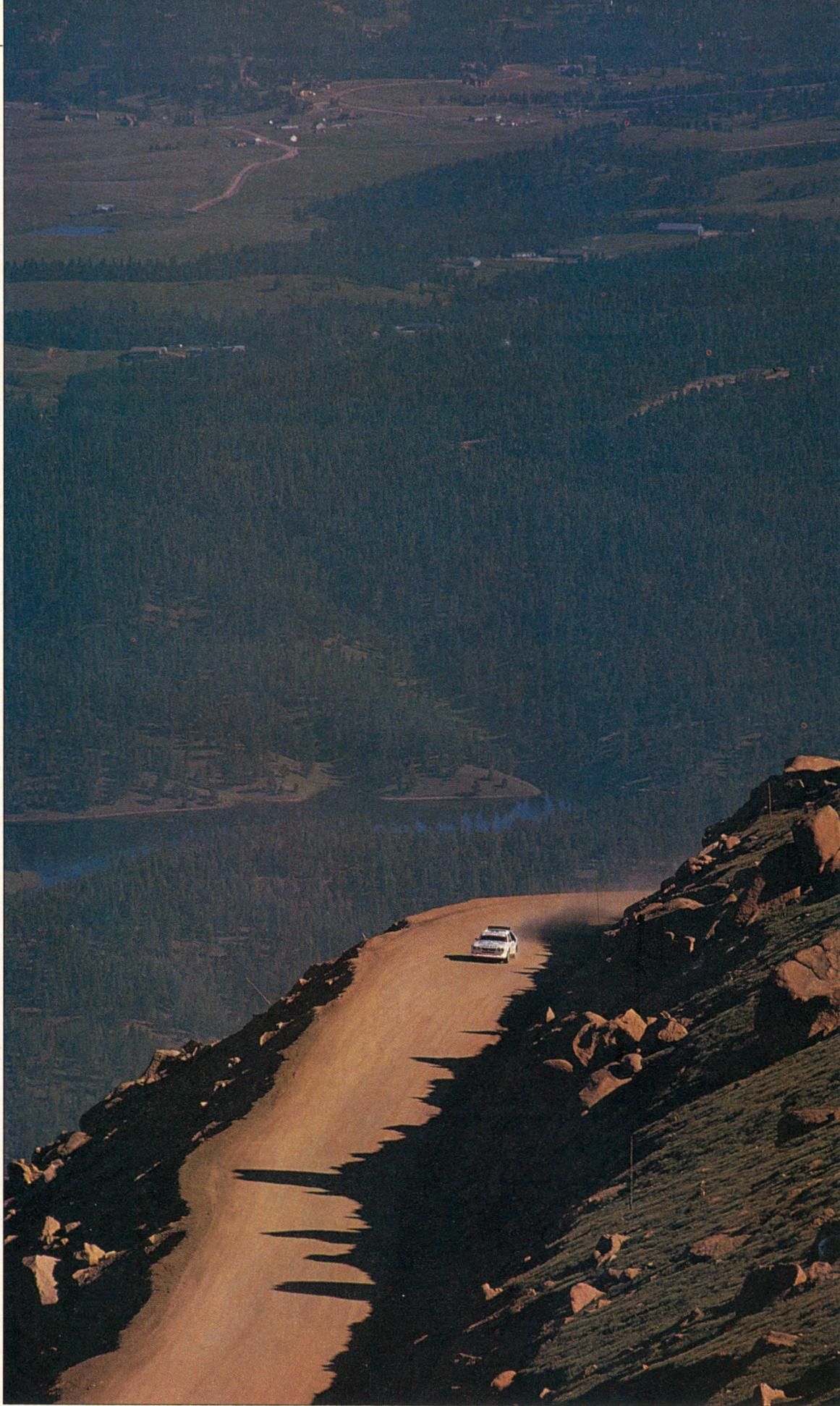
reazioni. Il ben minimo errore e le ruote si ritrovano fuori dalla traiettoria ideale, là dove la ghiaietta non è stata spazzata via dalle vetture precedenti. Il problema più spinoso sta nel fatto che la vettura non reagisce sempre nella stessa maniera. In un certo punto è nettamente sottosterzante, in un altro il retrotreno sfugge brutalmente di controllo. E poi l'aderenza cambia completamente.

IN QUESTO MODO, nell'ultima curva a sinistra, molto veloce, che precede l'arrivo del primo terzo della pista, la Peugeot ha una buona aderenza ma a un tratto parte in una lunga sbandata. Attraverso il vetro laterale vedo avvicinarsi il burrone, però Andrea non è uomo da lasciarsi impressionare e risolve tutto in un istante. Quando esco dalla vettura, cerco di riordinare, invano, i ricordi che mi hanno lasciato altre esperienze dello stesso tipo. Non ricordo di avere sentito sensazioni paragonabili e, sebbene abbia una fiducia totale nel talento del mio pilota, sono contento di avere effettuato questo primo terzo piuttosto che l'ultimo, là dove non c'è vegetazione a rassicurare e dove un vuoto vertiginoso e onnipresente senza alcun guardrail di protezione segue la strada, sia a destra sia a sinistra. Lo stile di guida di Zanussi è il contrario di quello di Vatanen. Lontano dalla brutalità con la quale il finlandese tiene la vettura in equilibrio nelle curve per poi affrontare con maestria le vistose sbandate con la vettura di traverso che ha provocato. Al contrario, il pilotaggio dell'italiano è tutto in scioltezza, le traiettorie perfettamente calcolate e, quando la vettura comincia a sfuggire di controllo, la reazione è istantanea. Il lavoro delle mani sul volante è magnifico e si avverte che è soltanto l'esperienza di questa gara che manca ad Andrea per andare ancora molto più forte. Questa esperienza che lui e gli ingegneri della Peugeot hanno ormai acquisito farà, senza dubbio, di lui ben più di uno sfidante se la squadra dovesse decidere di ritrovarsi nel 1988. □

Colore, colore: il Pike's Peak ne abbonda. La Ford Rs200 di Wilson luccica nel tramonto mentre la Coyote di John Wells sembra quasi schiacciata dal suo enorme alettone (FotoSipa). Non manca nemmeno una vera e propria monoposto «Formula»: è quella di Buck Ginley, ritirato dopo mille problemi. Noie anche per Rod Millen, solo decimo assoluto con una Mazda Rx7 a... portiera aperta. Ma i colori più belli li da il pubblico: chi è intento a incoraggiare Unser, chi si preoccupa della legna per il bivacco serale...
(Photo4)







La Lancia Delta S4 di Alessandrini sembra perdersi sul suggestivo sfondo delle Montagne Rocciose. Il pilota reggiano è stato sfortunatissimo in gara: ha concluso solo 12. nella classe Open Rally, dopo un testacoda a percorso quasi completato. In alto: primo piano per la Ford Rs 200 di Wilson, quinto della sua categoria e settimo assoluto. Nell'altra pagina, sopra: Ari Vatanen, in tuta, discute con il responsabile tecnico Vaucard l'assetto della sua Peugeot 205 T16; sotto: un particolare del complesso alettone posteriore della Audi Sport Quattro S1 del vincitore Röhrli. Ora che sono stati banditi dai rally, i «mostri» Gr. B possono mostrare tutta la loro grinta solo in gare non titolate come la salita del Pike's Peak o i raids (Photo4)



LA TECNICA/Troppo potenza per le Peugeot

E fiorirono gli alettoni

Dopo avere ridotto la pressione di sovralimentazione, si è cercato di migliorare l'aderenza delle Turbo 16 aumentando le appendici alari

L'ESPERIENZA acquisita nelle precedenti edizioni della gara dava alla Audi i favori del pronostico. Il team tedesco è sceso nel Colorado con una Sport Quattro S1 in conformazione praticamente identica a quella che gareggiava nelle ultime gare del campionato mondiale rally '86, prima della cancellazione del Gruppo B dalla specialità. La vettura con la quale Röhrl si è imposto nella cronoscalata aveva una ripartizione di trazione fissata in 60/40 fra retrotreno e avantreno.

GIÀ LE PROVE private condotte dalla Peugeot alcune settimane prima della corsa avevano messo in luce la potenza eccessiva che rendeva le Turbo 16 praticamente inguidabili. La pressione del turbo era stata così ridotta a 3 atmosfere per la prima sessione, ma queste prove preliminari non avevano fatto apparire i problemi di tenuta di strada che sono diventati evidenti sin dal lunedì e quindi si è ridotta la pressione fino a 2,7. Per tutta la durata dei primi tre giorni gli ingegneri della Peugeot si sono impegnati a rendere più stabile la 205 e a migliorare il suo comportamento, visto che le prime salite dei tre piloti ufficiali avevano rilevato delle gravi lacune a quel livello. E così si sono viste «fiorire» progressivamente appendici aerodinamiche alquanto spettacolari. Andrea Zanussi non aveva più guidato la Turbo 16 «evoluzione 2» dalla fine dell'anno scorso e ha ritrovato una vettura ben diversa da quella di cui disponeva alla Parigi-Dakar. Aveva scelto delle regolazioni leggermente differenti da quelle volute dai suoi due compagni di squadra: la 205 di Zanussi era effettivamente più vicina alla sua configurazione per l'asfalto con, soprattutto, la barra antirullo

anteriore, che in seguito, è stata adottata anche da Ari Vatanen.

ROD MILLEN, il neozelandese che vive negli Usa, aveva la sua personale Mazda Rx7 4x4, questa volta dotata di turbo. Alessandrini era al volante della Lancia Delta S4 con la quale terminò 6. all'Olympus nell'86. La vettura si trovava nella stessa configurazione dell'anno scorso e non è stata preparata specialmente per questa corsa. Inoltre l'italiano non disponeva delle gomme ideali, visto che Wilson godeva della priorità per quanto riguardava la scelta delle Pirelli.

LA CAMPAGNA americana della Volkswagen non ha incontrato più successo che nell'85 e nell'86. Soprattutto da problemi durante le prove, Jochi Kleint non ha potuto tagliare il traguardo con la sua strana Golf bimotores. Ha ceduto un attacco di braccio della sospensione e il simpatico tedesco si è ritrovato senza sterzo in una delle ultime curve del percorso. Le prove di qualificazione avevano rivelato che la Golf era meno veloce della 205 Turbo 16 di Ari di circa 4" per chilometro.

IPNEUMATICI Michelin che equipaggiavano le tre Peugeot e l'Audi erano degli Mx creati specialmente per questa corsa in funzione all'esperienza accumulata dalla Casa francese nel corso delle partecipazioni precedenti. Il profilo era quello del Trx e si trattava dunque più di una gomma «racing» che di un pneumatico da terra. Nonostante ciò le mescole delle gomme disponibili erano state ideate specialmente e corrispondevano esattamente al tipo di pista specifica di Pikes Peak. □

Pochi premi: si dimette il presidente

TUTTO IL DENARO ricevuto dagli organizzatori da parte degli sponsor viene distribuito sotto forma di premi ai concorrenti. Quest'anno l'ammontare dei premi era nettamente inferiore agli anni precedenti, il che ha portato alle dimissioni del presidente della Pikes Peak Auto Hill Climb Association, Charles Tutt, in seguito alle lamentele da parte dei piloti.

■ PAOLO ALESSANDRINI uscito di strada in una curva a destra molto veloce a 1,5 km dal traguardo, ha conosciuto qualche problema. Nella prima giornata di prove disponeva soltanto di quattro cerchi. Infatti, i cerchi inviatigli dall'Italia erano quelli della 037! Tra le prove e la corsa, Alessandrini ha deciso di modificare i rapporti del cambio, ma si è visto che questa nuova scelta non era buona. L'uscita di strada del pilota della Delta S4 è unicamente dovuta alle gomme che montava. Quest'ultime erano molto più tenere delle P700 che aveva scelto all'ultimo momento Malcolm (Ford Rs 200), mentre Alessandrini credeva di avere gli stessi del britannico.

■ AL PIKE'S PEAK alcuni commissari volontari sono piazzati ai punti strategici del percorso per misurare la velocità dei concorrenti per mezzo di una cellula di rilevamento. Nel corso delle prove, Andrea Zanussi, che si è dimostrato il più veloce sull'unico rettilineo che permetteva di raggiungere la velocità massima, è stato cronometrato a 119 mph, ossia 192 kmh. Quel rettilineo è lungo circa 200 metri, si comprende perché ci vuole un notevole coraggio per affrontare questa gara. Durante la corsa, Walter Röhrl (Audi) ha raggiunto le 120 mph ossia 193 kmh.

■ TRA IL LIVELLO del mare e la partenza della corsa (situata a 2800 metri) le vetture perdono circa 100 cavalli. Tra partenza e arrivo (a 4300 metri) ne perdono altri 50. La pressione del turbo passa, per esempio per le Peugeot, da 2,9 a 2,3 atmosfere.

■ BOBBY UNSER, dieci volte vincitore assoluto e tre volte vincitore della sua categoria, ha detto che il percorso del Pike's Peak è ogni anno più veloce e che i record si abbassano ogni anno finché i costruttori come Audi e Peugeot saranno presenti. Lo si crede tanto più facilmente in quanto Waltr Röhrl ha affermato di aver guidato al di sotto delle sue possibilità (circa al 90%, ha detto) e che avrebbe potuto essere notevolmente più veloce.

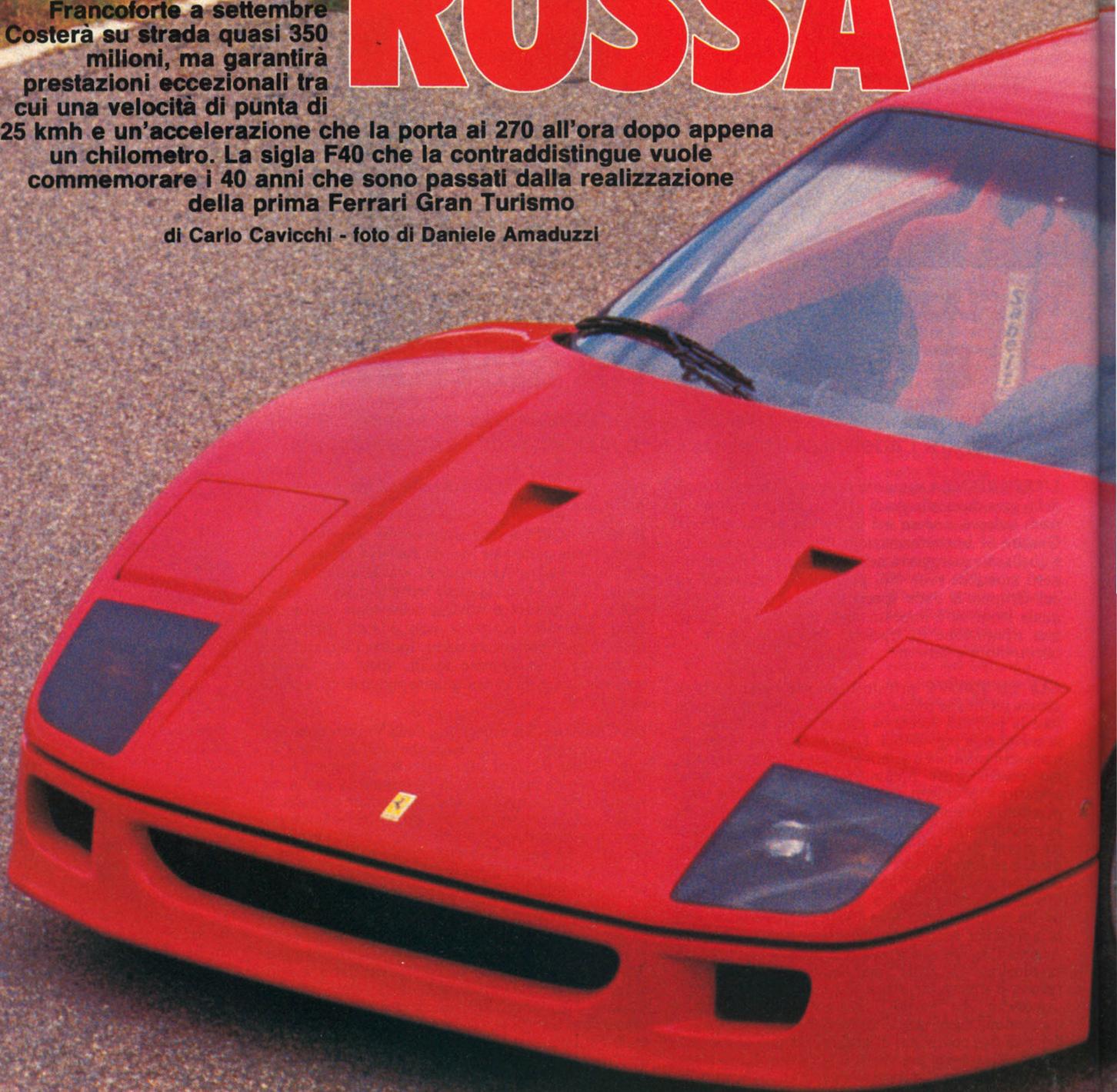
NOVITÀ/Ecco la nuova Ferrari F40 Le Mans

STELLA ROSSA

Verrà prodotta in appena 400
esemplari e farà la sua
uscita pubblica al Salone di
Francoforte a settembre
Costerà su strada quasi 350
milioni, ma garantirà
prestazioni eccezionali tra
cui una velocità di punta di

325 kmh e un'accelerazione che la porta ai 270 all'ora dopo appena
un chilometro. La sigla F40 che la contraddistingue vuole
commemorare i 40 anni che sono passati dalla realizzazione
della prima Ferrari Gran Turismo

di Carlo Cavicchi - foto di Daniele Amaduzzi



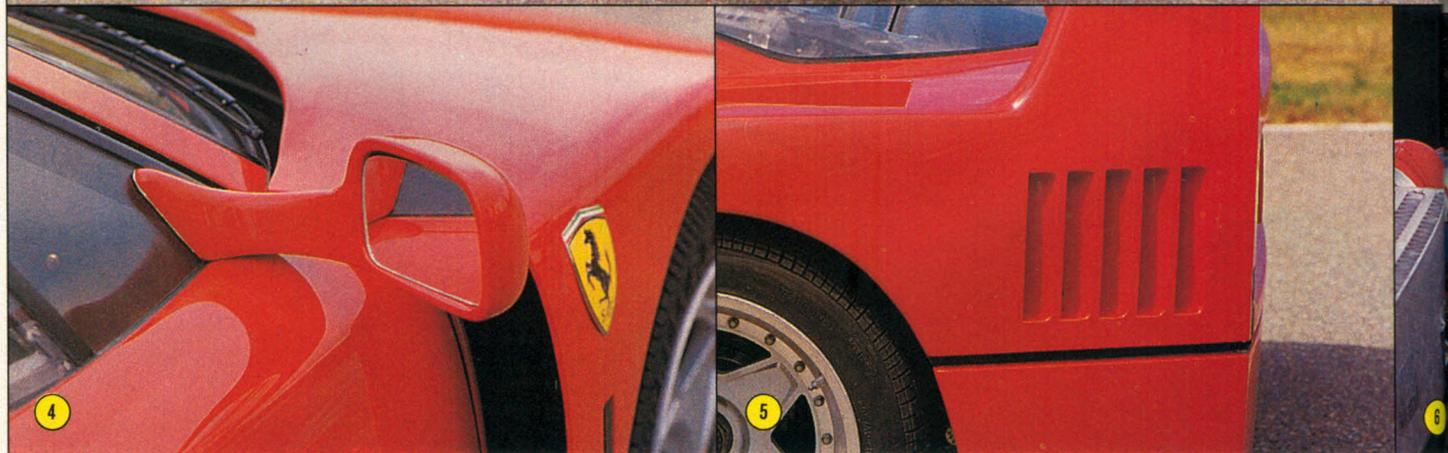
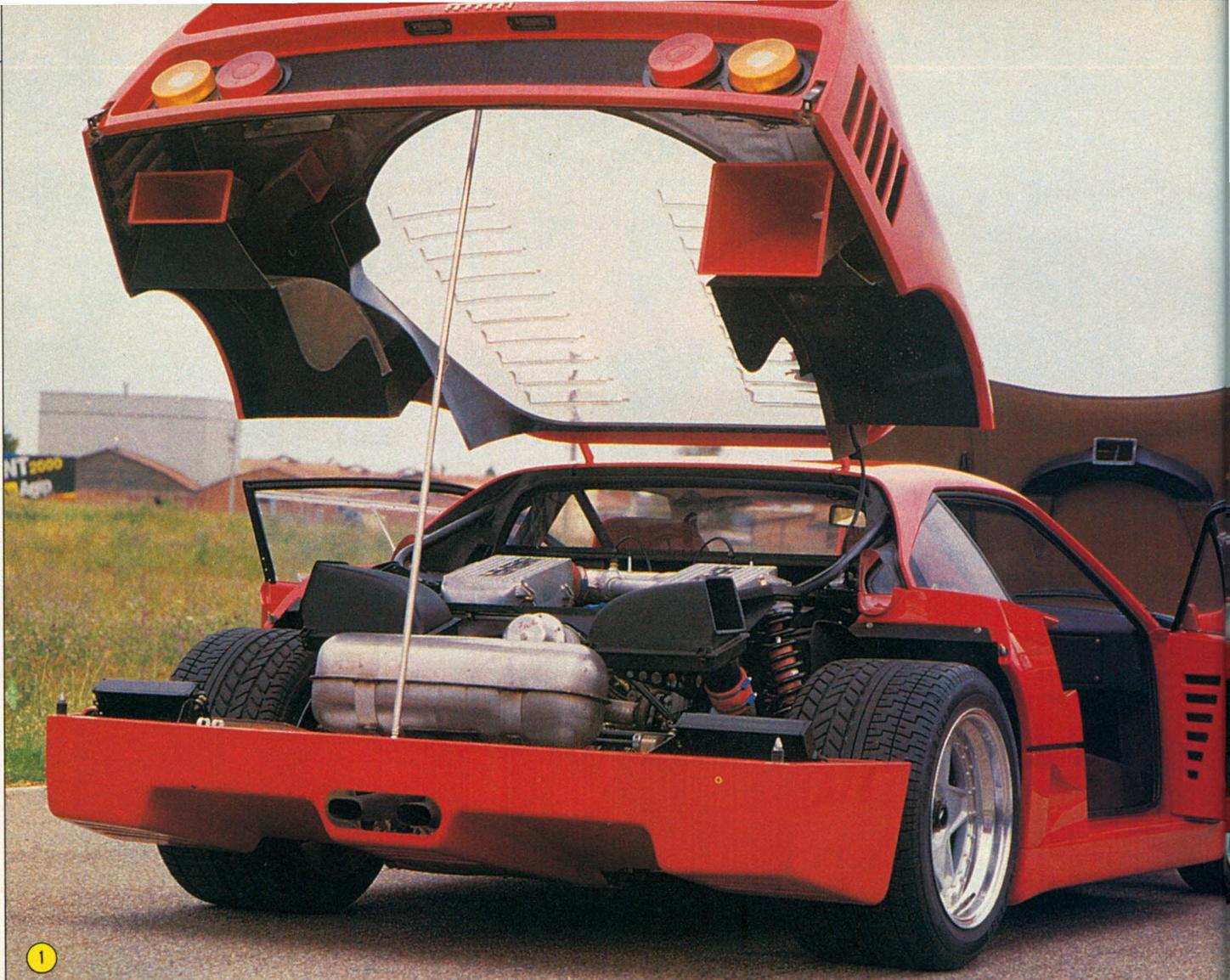


La F40 ricorda, volutamente, più una vettura da corsa che una Gran Turismo stradale.

La linea, come sempre è stata studiata dalla Pininfarina. Il motore è un otto cilindri con due turbocompressori

MARANELLO — Da ferma raggiungerà i 200 kmh in 12". Una Ferrari è sempre una Ferrari, anche in questo vezzo di parlare non più del classico «0-100» di abituale uso, bensì della inusuale velocità di 200 kmh, raggiunti, peraltro, in un tempo mostruoso per una vettura che deve girare per strada. Rossa, naturalmente, quella che per lungo tempo è stata indicata con il nome di «Le Mans» e

segue



Stella rossa

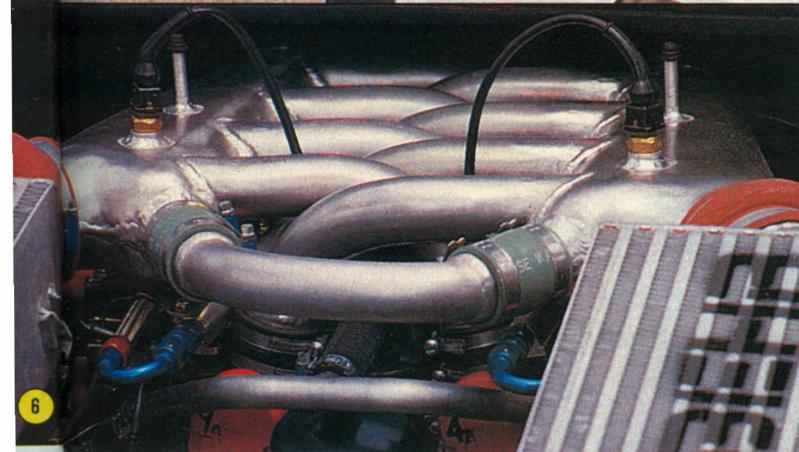
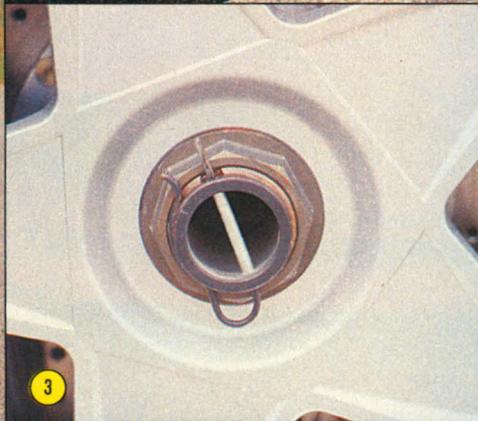
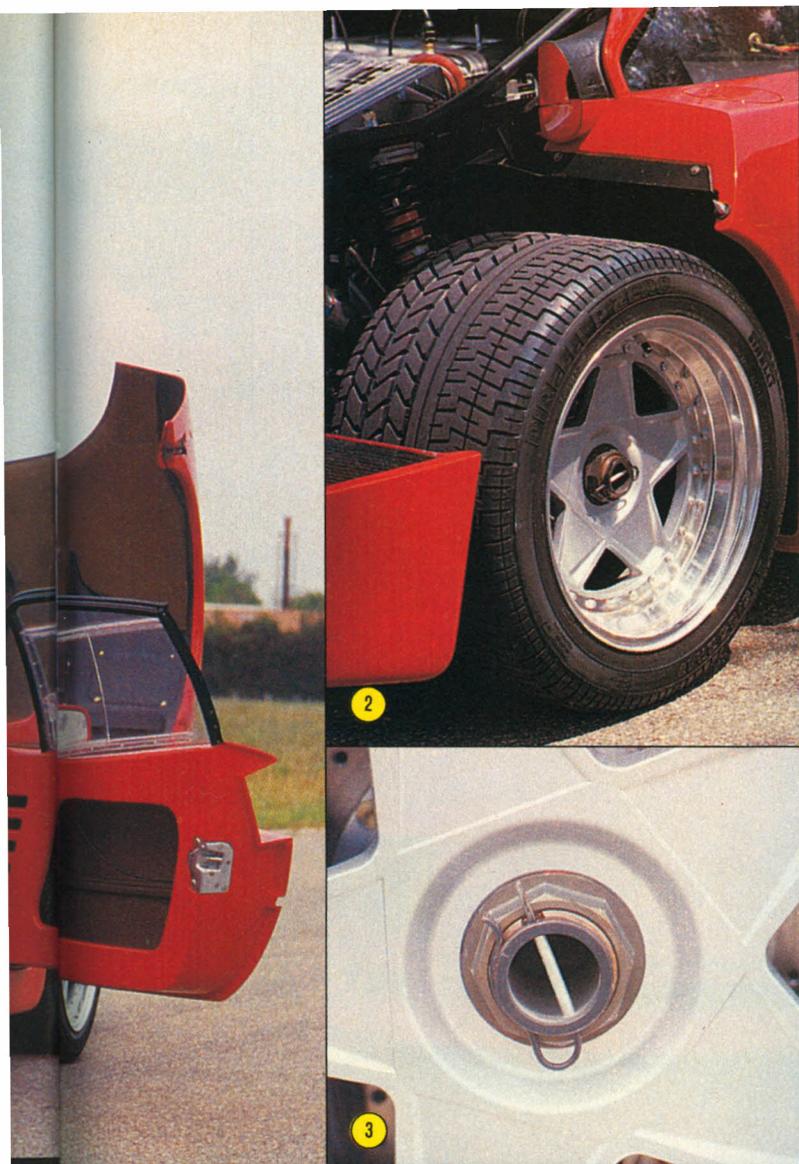
segue

che si chiama F40, è proprio una Ferrari, ma di quelle da corsa: quelle che un tempo i gentleman driver portavano sui campi di gara per mieterne successi a catena, magari contro avversari non meno capaci, ma sicuramente meno dotati di mezzo meccanico e che oggi invece solo 400 fortunatissimi in tutto il mondo potranno possedere per farne sfoggio (parco, si presume, perché ormai un

occhio va sempre alla collezione) sulle strade di tutto il mondo. Il numero infatti sarà chiuso, 400 appunto, come le opere d'arte multiple. Una all'incirca ogni 12 milioni di abitanti di questa terra. Esclusiva di automobilisti, in grado di sborsare, sull'unghia, 250 milioni più tasse (350 milioni quindi in Italia) e magari con le capacità di guidare un mostro di quasi 500 cavalli.

È BELLA? — Come si fa a rispondere a una domanda così: è come disquisire sull'estetica di una miss mondo: il rischio, criticandola, è

solo di cadere nel ridicolo. È aggressiva, questo sì, e sicuramente di sogno per un lettore di Autosprint, specie per quelli non più giovanissimi che, della Ferrari, hanno ancora negli occhi le sport prototipo dei successi a catena. Superficialmente si potrebbe dire che ricorda le auto da corsa degli aurei Anni Sessanta. Oggettivamente si deve invece notare che, pur non avendo molto di avveniristico (lo sarà la vettura di serie di prossima uscita), ha comunque molto della moderna tecnologia, ivi compreso l'uso di materiali compositi. La linea, e sarebbe forse



P Zero con lode

CON LA NUOVA berlina F40 — la più veloce e sofisticata Ferrari mai prodotta — fa il suo debutto il Pirelli «P Zero», che si pone al vertice nel settore dei pneumatici stradali per caratteristiche costruttive e contenuti tecnologici. Omologato per la F40 nelle dimensioni 245/40 ZR 17 anteriormente e 335/35 ZR 17 posteriormente, il Pirelli «P Zero» deriva in pratica dai radiali che la Casa milanese ha utilizzato nelle passate stagioni di Formula Uno. Questo nuovo pneumatico condensa infatti tutte le esperienze messe a frutto nel campo delle coperture ad altissime prestazioni sia per quanto concerne la struttura sia per quanto riguarda la miscela, che è stata adattata alle esigenze dell'impiego stradale senza dimenticare la primaria necessità di garantire la dovuta aderenza sotto sforzo. Il «P Zero» appartiene alla nuova famiglia di coperture serie «Z», adatte cioè a vetture con velocità massima superiore ai 240 kmh. Viene proposto, nelle pre-serie destinata alla Ferrari F40, in dimensioni decisamente inconsuete per l'attuale mercato automobilistico ma che stanno rapidamente diffondendosi a livello sperimentale, prefigurando l'equipaggiamento di quelle «gran turismo» degli anni '90 che richiederanno una miglior ventilazione di tutto l'impianto frenante, garantita al meglio dal dimensionamento del cerchio da 17 pollici. Concettualmente imparentato con il «P Zero Corsa», presentato nel 1985 in concomitanza con il lancio della Delta S4 da rally, il Pirelli «P Zero» è un pneumatico totalmente innovativo, con l'esclusiva suddivisione della fascia battistrada in tre zone distinte: le due esterne presentano un disegno finalizzato essenzialmente a migliorare la tenuta sull'asciutto, quella interna è caratterizzata da incavi più pronunciati per garantire un ottimo grip su asfalti umidi e bagnati. Il comportamento su strada del «P Zero» è caratterizzato inoltre, dal particolare rapporto tra larghezza del battistrada e altezza del fianco (nella gommatura per la «Le Mans», rispettivamente 0,40 per l'anteriore e 0,35 per il posteriore), raramente utilizzato in precedenza su vetture di normale produzione. Serie così ribassate, ottenute proprio con l'adozione di cerchi da 17 pollici, si traducono in un sensibile miglioramento delle caratteristiche di guida nonché in una capacità di inserimento in curva paragonabile a quella di una vettura da competizione. □

Un vero mostro con le ali

- ① Già aggressiva di suo la F40 diventa vero «mostro» con cofani e portiere aperte. Come in una vera auto da corsa tutti gli interventi sono a portata di mano
- ② Particolarmente avveniristici anche i nuovi pneumatici Pirelli P Zero montati su cerchi da 17"
- ③ Al posto dei dadi le ruote hanno il gallettone centrale bloccato da un fermo di sicurezza
- ④ Lo specchietto retrovisore è curiosamente fissato sul vetro laterale
- ⑤ Dietro la ruota posteriore ci sono delle uscite d'aria per raffreddare il vano motore
- ⑥ Gli scarichi del motore a V di 90° sono raccordati col sistema quattro in uno per ogni bancata

giusto dire: finalmente, l'ha disegnata il carrozziere e non il computer o la galleria del vento. C'era voglia di una vettura da corsa, di una vettura che fosse soprattutto una Ferrari e, pertanto, si è lavorato prima di stile, con la matita in mano, poi si è passati in galleria del vento per affinare la linea, eliminare la turbolenza e, soprattutto, per badare bene che il mostro finale (che doveva essere pensato per i 330 km orari) stesse in strada. Niente di più, e il risultato estetico è, anche sotto questo aspetto, decisamente

premiante. Quando nello specchietto retrovisore apparirà il muso di una F40 non ci saranno dubbi per nessuno: quella in arrivo è una Ferrari.

LA MECCANICA — 478 cavalli a soli 7000 giri sono una garanzia di qualità all'origine. Due turbo a soffiare nei 2936 cc. lasciano intendere che, se non cambiavano le regole si poteva pensare a una vettura Gr. B di meno di 5000 cc. (il coefficiente di sovralimentazione è 1,7) con ambizioni corsaiole. L'assetto

è duro, «vero» come si dice nel gergo della pista e il cambio prevede la soluzione a innesti frontali. Per i freni, anche se, grazie a Dio, non si è arrivati alla supersofisticazione del carbonio si ha comunque a che fare con pinze in ghisa e non c'è il servofreno. Gli «aspiranti Alboreto» sono accontentati. Se mai pensavate di regalare la F40 alla vostra ragazza, lasciate perdere questo è un cavallo che può essere domato solo con le maniere forti.

segue

Stella rossa

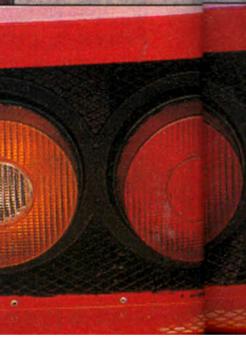
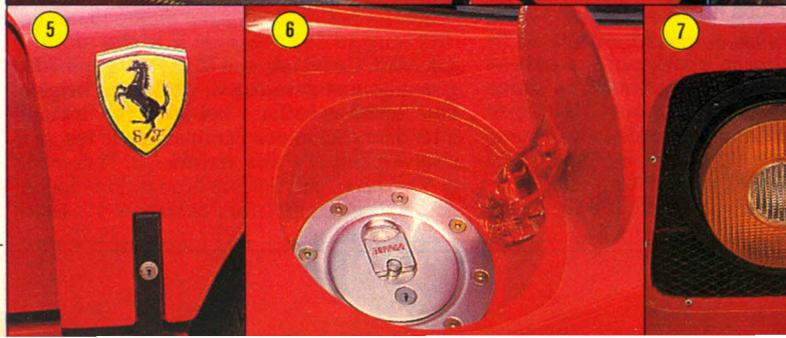
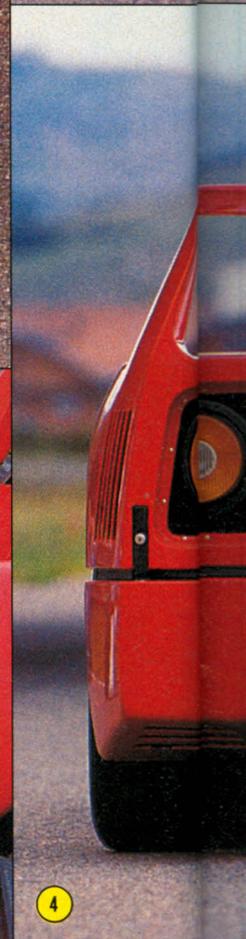
segue

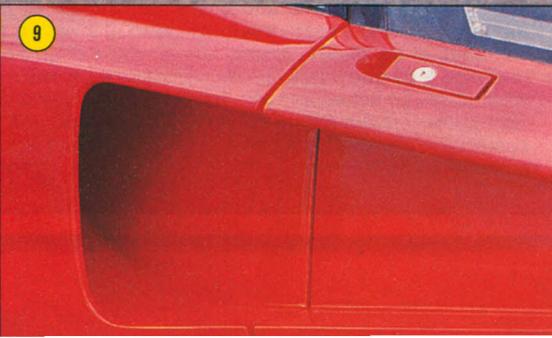
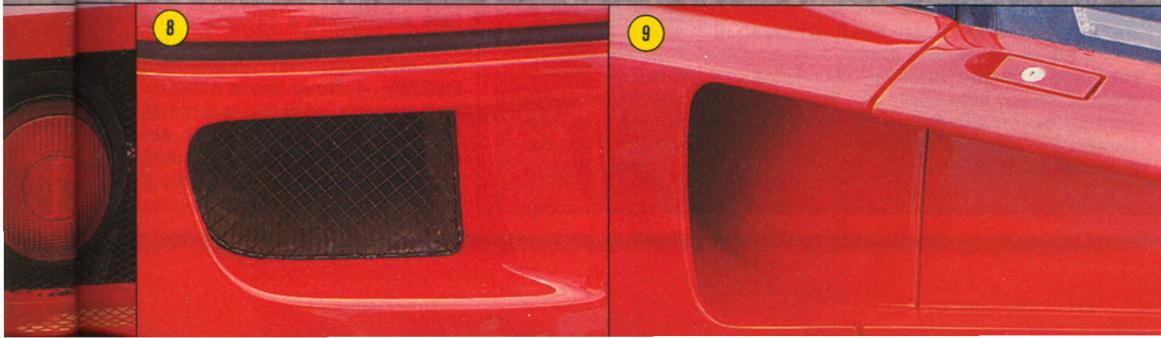
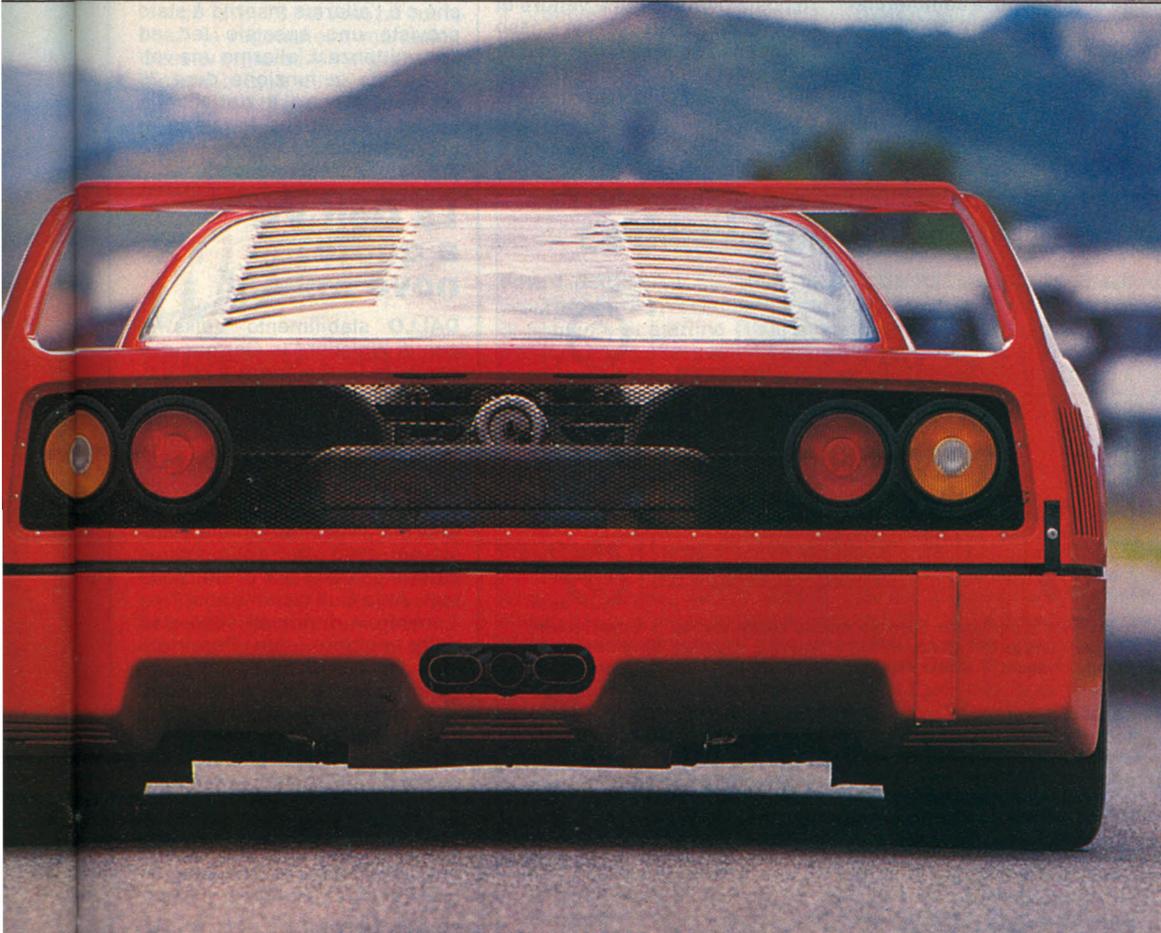
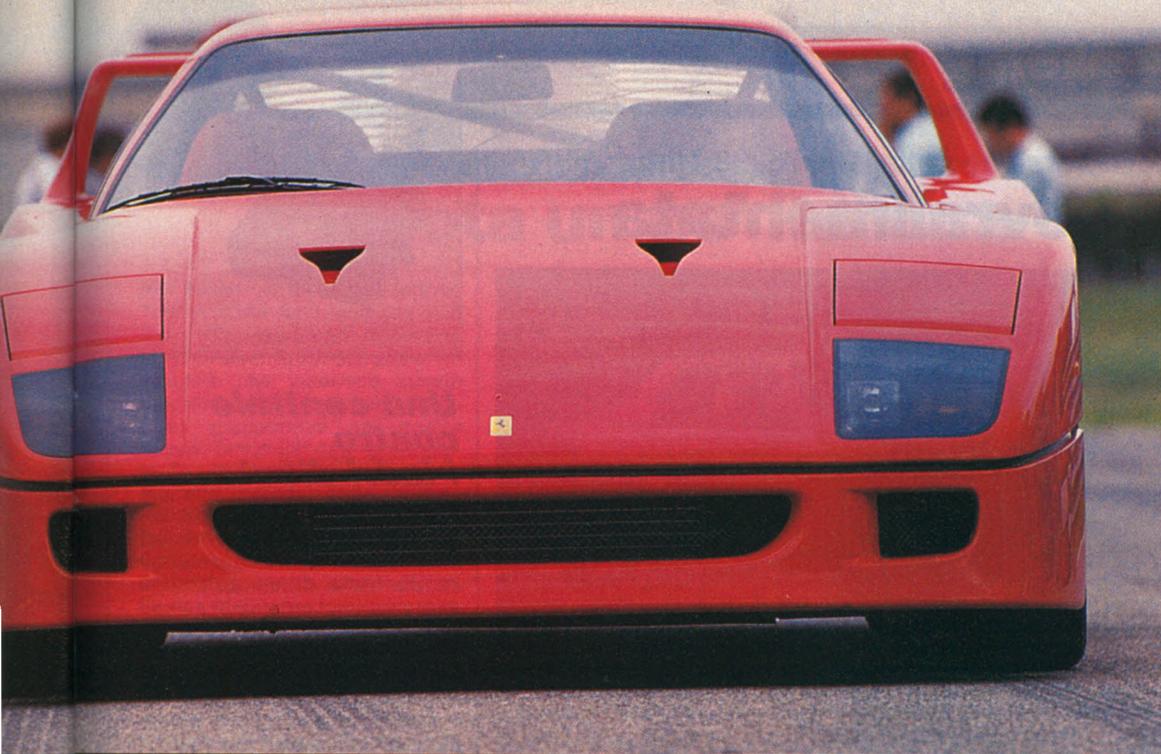
DA PISTA — Niente è lasciato al caso perché ci si possa confondere con una delle Gran Turismo cui siamo da tempo abituati, specie dai tedeschi. Il plexiglass abbonda, nei vetri laterali e nel grande cofano motore; l'interno è spartano, alleggerito al massimo, come si usa in competizione. Tutto è a vista per pronto intervento, dalla parte elettrica al cavo dell'acceleratore, quasi a metterla assieme fossero stati gli uomini di Barnard. Si ritrovano perfino i pedali tutti bucherellati come avevano imparato a fare anche i preparatori di provincia per ottenere il mezzo chilo in meno. I sedili sono anatomici, ma davvero anatomici, praticamente su misura. Sono previste tre forme (small, medium e large) tra cui bisogna scegliere all'atto dell'acquisto (così si ha anche una buona scusa per non prestarla, dopo, a nessuno...).

IL NOME — F40 può non essere comprensibile, ma è l'omaggio ai primi quarant'anni di produzione di vetture Ferrari Gran Turismo. La prima data 12 marzo 1947, era la 125 S 1500 dodici cilindri. Questa ha quattro cilindri in meno, ma due turbocompressori in più e può raggiungere i 325 orari. Tanti, indubbiamente, anche se la vera forza sta nell'accelerazione, che la porta in un solo chilometro ai 270 all'ora. Beati, quindi, quelli che potranno provare questa emozione. Per la maggioranza di noi una velocità così resterà un sogno anche se la nostra auto di tutti i giorni avrà a disposizione un lancio di non uno, ma mille chilometri e persino l'aiuto del vento a favore. □

Posteriore cattivissimo

- 1 I più nostalgici, chiudendo un po' gli occhi non faranno fatica, vedendo la linea della F40, a farsi tornare in mente l'affascinante 512, una delle Ferrari da corsa più belle, anche se non troppo vittoriosa sui campi di gara
- 2 L'interno è molto spartano come su un'auto da competizione: da notare la pedaliera tutta forata, il selettore delle marce e i sedili davvero anatomici
- 3 I proiettori di profondità sono a scomparsa sul frontale e si nota la traversa del roll-bar regolamentare installato nell'abitacolo
- 4 Una retina dà aria al vano motore, ma al momento non è previsto lo spazio per la targa e relativa illuminazione
- 5 Lo stemma Ferrari appare anche sul fermacofano
- 6 Il tappo della benzina oltre che in versione «di serie» è previsto anche per i rifornimenti a pressione
- 7 Le luci posteriori si inseriscono nella rete di protezione del vano motore
- 8 Una rete protegge anche le prese d'aria dei freni anteriori
- 9 Piccolissima è la maniglia con serratura degli sportelli





1100 chili a 324 orari

MOTORE

Posteriore, centrale, longitudinale - Numero e disposizione dei cilindri 8 a V 90° - Alesaggio e corsa 82x69,5 mm - Cilindrata 2936 cm³ - Rapporto di compressione 7,8:1 - Sovralimentazione con due turbocompressori IHI con scambiatori di calore - Pressione di sovralimentazione 1,1 bar - Giri massimi 7750 - Potenza massima DIN 351,5 kW (478 CV) a 7000 giri/min - Coppia massima 577 Nm (58,8 kgm) a 4000 giri/min - Velocità massima 324 km/h - Accelerazioni con partenza da fermo: da 0 a 200 km/h in 12,0 s; da 0 a 1000 m in 21,0 s con velocità di uscita di 270 km/h - Basamento in lega leggera, canne in alluminio con riporto di nicasil - Albero motore su 5 supporti, bielle affiancate su cuscinetti a guscio sottile - 4 valvole per cilindro in testa, inclinate a V di 33°30', comandate da 4 alberi a camme a mezzo bicchierini e pastiglie - Alberi distribuzione azionati da cinghie dentate con tenditore - Lubrificazione con pompa a ingranaggi, coppa a secco e radiatore olio - impianto elettrico 12 V con alternatore e regolatore a transistor - Sistema di iniezione-accensione elettronica Weber-Marelli-Raffreddamento ad acqua, con pompa, radiatore, serbatoio a espansione e due ventilatori elettrici automatici - Frizione da 8½ a doppio disco a comando idraulico.

AUTOTELAIO

In tubi di acciaio legato, integrato con elementi in composito - Carrozzeria berlina 2 posti disegno Pininfarina - Carreggiata ant. 1594 mm - Carreggiata post. 1610 mm - Lunghezza 4430 mm - Larghezza 1980 mm - Altezza 1130 mm - Passo 2450 mm - Diametro di sterzata 12 m - Peso a vuoto 1100 kg - Cambio meccanico longitudinale a 5 velocità sincronizzate più retromarcia con differenziale autobloccante a lamelle incorporato - Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti e quadrilateri trasversali con bracci tubolari in acciaio speciale - Ammortizzatori idraulici Koni con molle coassiali e barre stabilizzatrici - Guida a cremagliera - Freni a disco ventilato sulle 4 ruote comandati da pompa idraulica con stantuffi coassiali; freno a mano meccanico sulle ruote posteriori con pinze indipendenti - Serbatoio carburante sdoppiato in gomma con spugna antisbattimento da 120 litri - Pneumatici radiali tubeless Pirelli P 700: anteriori 245/40 ZR 17, posteriori 335/35 SR 17 - Cerchi in lega leggera componibili: anteriori 8"x17", posteriori 13"x17 - Abitacolo con roll-bar regolamentare - Ottenibile come opzionale: aria condizionata.

Disponibile la nuova versione della Alfa 75 1.8 Turbo America sovralimentata

RINNOVATA dall'Alfa la versione Turbo della 75. Questo modello particolarmente sportivo ha ricevuto tutte le migliori tecniche ed estetiche adottate dalla versione America 3000 cc e dalla Twin Spark. Invariato, invece, è rimasto il propulsore da 1779 cc in grado di sviluppare 155 cv a 5800 giri. La nuova versione, battezzata Alfa 75 1.8 Turbo America (nella foto), è caratterizzata da nuovi spoiler, da diversi coprilongheroni e turbolatori laterali. I paraurti adottati sono quelli ad assorbimento d'urto, del tipo utilizzato negli Usa. Le ruote sono in lega leggera, mentre per gli interni è stato adottato un rivestimento in velluto sia per i sedili sia per i pannelli porta. La Turbo America viene offerta a 26.000.000 di lire iva compresa. Un prezzo interessante soprattutto se si tiene conto che la vettura è equipaggiata con il differenziale autobloccante e che di serie sono gli alzacri-



stalli elettrici anteriori, la chiusura centralizzata delle portiere e il volante regolabile rivestito in pelle. I responsabili Alfa hanno anche annunciato la commercializzazione della «6 V 3000» che era stata presentata nello scorso febbraio assieme alla 75 Twin Spark. Il prezzo iva compresa è stato indicato in 33.000.000 di lire. Con la disponibilità sul mer-

cato di queste due nuove versioni la Casa di Arese conta di incrementare la sua penetrazione sul mercato, visto l'ottima risposta ottenuta dalle vetture di intonazione sportiva. Non a caso l'incidenza delle versioni ad elevate prestazioni (4 cilindri 2000, Turbo 1.8 e 6 cilindri) è passata dal 15,5% del 1986 al 20% nei primi sei mesi del 1987.



Una centrale contro i ladri d'auto

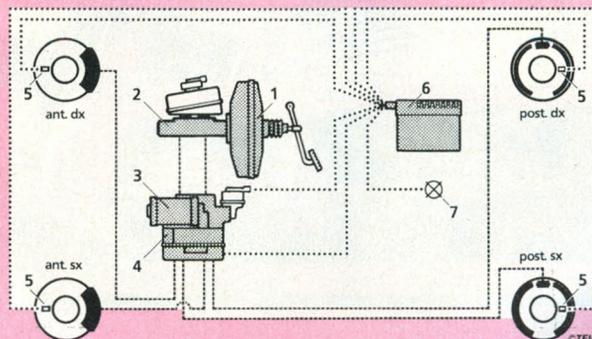
QUELLA illustrata nella foto sopra è la centrale d'allarme Gemini 1037 della Gemini Elettronica. Si tratta di un gruppo di allarme radiocomandato con sirena autoalimentata. Funziona ad assorbimento di corrente ed ha la percussione regolabile con i contatti installati anche sul cofano e sul bagagliaio. Il blinker è incorporato. Per avvertire che c'è l'allarme inserito è stato previsto uno speciale led ad intermittenza. L'allarme una volta entrato in funzione dura 30 secondi, mentre il ripristino è automatico. Anche il tempo di abbandono della vettura è stato previsto in trenta secondi.

La Golf Vw a quota nove milioni

DALLO stabilimento Volkswagen di Wolsburg in Germania, è uscita la Golf numero 9 milioni. Decisamente una bella cifra, anche se questo modello è presente sul mercato dal 1974, con due modelli che si sono successivamente avvicinati fra loro. La prima serie, infatti, è stata sostituita dalla seconda (quella attuale) nel 1983. Dei nove milioni sinora prodotti più di sei sono stati della Golf diciamo così Tipo 1 mentre i rimanenti sono stati della «numero» due. Ben 1 milione di Golf «due» è comunque stato realizzato nel corso degli ultimi 12 mesi. Attualmente la produzione giornaliera di Golf è di 4.415 unità di cui ben 2.900 prodotte nello stabilimento di Wolsburg. Molto successo sta ottenendo anche la versione diesel. Attualmente viene prodotta, per soddisfare le richieste, in 1.200 unità al giorno.

■ **GLI AUTOMOBILISTI** devono fare attenzione e ricordare che il canone di abbonamento dell'autoradio è aumentato (+22%), e che anche la differenza fra quanto pagato e quanto da pagare, secondo il nuovo aumento, deve essere versata alle casse erariali. Termine ultimo il 31 gennaio 1988.

Abs per tutte le tasche



1. Servofreno a depressione; 2. Pompa idraulica tandem dell'Abs; 3. Gruppo idraulico dell'Abs; 4. Gruppo delle valvole dell'Asr; 5. Sensori; 6. Regolatore Abs elettronico con logica Asr integrata; 7. Quadro delle spie: funzionamento dei freni, Abs, Asr

LA DITTA tedesca Teves ha messo a punto un nuovo sistema economico di Abs. Si tratta di un antibloccaggio elettronico separato con tre vie di regolazione. Le ruote anteriori sono regolate singolarmente mentre quelle posteriori sono regolate secondo il principio del «select low», ovvero è la ruota con il coefficiente di aderenza più basso al momento a determinare i valori sui quali deve funzionare l'apparecchio. Il sistema Teves è predisposto tanto per circuiti frenanti diagonali che per quelli standard. Il suo alto rendimento con regolazione sulle quattro ruote, oltre a renderlo adatto per la produzione in serie fa sì che sia adatto anche per vetture di piccola e media cilindrata. I costi, infatti, rispetto alla media sono più contenuti di un 25-30% grazie alla rinuncia di un servofreno idraulico e da una vasta standardizzazione delle componenti costruttive. Lo schema in alto fornito dalla Teves mostra una configurazione diagonale dei circuiti frenanti su una trazione posteriore, equipaggiata con Abs Mk IV con regolazione dello slittamento da trazione.

Quando c'è la spazzola aerodinamica

SI CHIAMA Spoiler la nuova spazzola tergicristallo messa a punto dalla Bosch. Studiata in funzione di una elevata potenzialità aerodinamica assicura una visibilità sensibilmente migliorata dal lato guida. Estremamente facile da montare può essere applicata senza problemi al posto della spazzola di serie. Grazie all'elemento aerodinamico integrato sul montante, che si può notare nella foto sopra, è in grado di garantire un elevato livello di tergitura anche a velocità particolarmente sostenuta. Infatti è studiata affinché tanto maggiore è il flusso contrario dell'aria, tanto maggiore sia l'adesione al parabrezza. Nella confezione in commercio c'è la spazzola tergicristallo per il lato guida ed una standard per il lato passeggero.

Sta imponendosi all'attenzione del pubblico la Bj 73 con motore Vm

Toyota un po' italiana

NEI PRIMI sei mesi dell'anno la Toyota Italia ha consegnato in Italia 400 esemplari della sua Land Cruiser Bj 73. Si tratta di un risultato che inserisce questo modello tra quelli di punta della Casa giapponese nel nostro Paese. Stando ai dati forniti dalla Toyota Italia il successo del modello risiede nelle finiture dell'abitacolo di tipo «automobilistico» e nella completezza dell'equipaggiamento, oltre che nella disponibilità di serie di un equipaggiamento molto ricco. Infatti i freni anteriori di questa fuoristrada sono ventilati e servo assistiti, mentre l'hard top è realizzato in due gusci di vetroresina termosaldati con espansione iniettata. Né si può dimenticare che la Bj 73 ha i mozzi ruota liberi (a regolazione manuale). Questo brillante 4x4 grazie al motore cinque cilindri che l'equipaggia è in grado di assicurare una velocità massima, tra l'altro molto prossima a quella



di crociera, superiore ai 140 kmh. Realizzato dall'italiana Vm il propulsore ha una cilindrata inferiore ai 2.500 cc (quindi paga l'iva al 18% e non al 35%) ed eroga ben 105 cv, grazie all'adozione di un sistema di sovralimentazione molto ben calibrato. Il prezzo con cui la Toyota com-

mercializza sul nostro mercato la Bj 43, è ritenuto dai 65 concessionari della Casa più che competitivo. Trentaseimilioni, insomma, sono considerati una giusta cifra in considerazione delle prestazioni e del confort che questa vettura è in grado di assicurare.

Hertz

Superati i disagi del fermo-tagliando

UNA INTERESSANTE iniziativa è stata promossa dalla Concessionaria Mercedes di Roma R.a.v.i. in collaborazione con la Hertz, colosso dell'autonoleggio mondiale. È stata infatti messa a punto una formula che prevede la possibilità di fornire gratuitamente una vettura Hertz ai clienti Mercedes costretti a «fermare» in officina la loro vettura per il tagliando. Inoltre, se per caso dovessero rendersi necessarie ulteriori soste per particolari interventi di manutenzione sono anche state elaborate tariffe di noleggio speciali (ed estremamente vantaggiose) riservate ai clienti della R.a.v.i.. In questo modo il tagliando di una Mercedes acquistata presso questa concessionaria romana non crea né disagi né spese.

■ **STABILITO** dalla Seat un nuovo primato di produzione. Nel primo semestre sono infatti state prodotte negli stabilimenti di questa casa ben 210.353 vetture, contro le sole 180.262 dello stesso periodo.

La Jaguar pensa alla tipo F

PER I PROSSIMI sei anni la Jaguar ha fissato un massiccio programma di investimenti. È stato infatti previsto uno stanziamento di 6 milioni di sterline (1300 miliardi di lire circa), con lo scopo di arrivare ad un allargamento della attuale gamma in produzione. Alle due linee attuali (quella della Xj 6 e della Coupé Kjs) dovrebbe infatti aggiungersi un'altra versione sportiva che con ogni probabilità sarà battezzata «F Type».

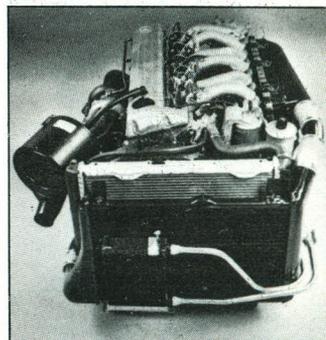
Buon momento per le Sierra

RISULTANO in netta crescita stando alle indicazioni della Casa, le vendite della Ford in Italia. Da gennaio a giugno infatti sono state commercializzate 44.972 vetture con un incremento rispetto allo stesso periodo all'anno precedente del 12,1%. Anche tenendo conto della crescita globale di tutto il mercato (+9,6%) il risultato della Ford Italia è decisamente positivo. Questa Casa occupa attualmente il 4% del mercato una fetta interessante che soddisfa i suoi responsabili grazie anche al gradimento riscontrato dalla nuova gamma Sierra (nella foto sotto la versione 3 volumi).



Giugno di crisi per le Case Usa

È IN CRISI il mercato automobilistico degli Usa. In giugno le tre principali Case di automobili americane hanno infatti registrato un calo delle vendite rispetto allo stesso periodo del 1986. Si tratta di diminuzioni sensibili che, per la General Motors e la Chrysler, sono state dell'ordine del 20% mentre per la Ford hanno sfiorato il 10%.



Superturbo per le auto con la «Stella»

LA SVEDESE Stt Turbo Teknik ha messo a punto per propulsori delle Mercedes diesel una serie di turbocompressori particolarmente interessanti. Sono disponibili tanto per le vetture della serie 190 che per quelle della 124. È poi possibile sovralimentare anche i propulsori a gasolio installati sulla 300 D 4x4 e quelli dei veicoli da trasporto 207-407 e 209-409. Stando alle indicazioni fornite dalla ditta svedese si ha un incremento di potenza del 48% e una coppia motrice superiore addirittura del 62%. Dotata di turbocompressore Stt la Mercedes 190 D viene considerata in grado di raggiungere una velocità massima di 180 kmh. Un bell'incremento rispetto ai 160 kmh di cui è accreditata la versione base. Tra l'altro sono diverse le soluzioni di sovralimentazione che si possono richiedere. Infatti è prevista anche la possibilità di montare un impianto turbo con intercooler. Questo gruppo montato, ad esempio, su una 190 D 2,5 mette la vettura in grado di realizzare prestazioni da vera sportiva: 200 kmh di velocità massima e 11"5 per passare da 0 a 100 kmh. Nella foto, il motore di una Mercedes 300 D corredato del turbocompressore Stt Turbo Teknik che consente di ottenere 162 cv.

Ecco le prime foto ufficiali della nuova media della Fiat

Non ha più il due, ma è proprio un bel Tipo

ECCO LE PRIME foto ufficiali della vettura media con cui la Fiat conta di giocare le proprie carte per gli Anni Novanta nel segmento delle medie. Indicata a lungo dalla stampa come la Fiat «Tipo 2» questo modello è stato infine battezzato come si può vedere nelle targhe di riconoscimento della vettura: «Tipo». Nelle linee, soprattutto quelle anteriori, si riaggancia allo stile Fiat ultima generazione, anche se molti dei particolari sono sicuramente innovativi ed interessanti. I responsabili della Casa Torinese hanno tenuto a sottolineare che si tratta di una vettura di concezione completamente nuova, sia sotto il punto di vista del prodotto sia relativamente alle tecnologie di costruzione. Punti forti preannunciati: la spaziosità interna, il confort e la facilità di guida. Anche per quello che riguarda le prestazioni sono stati anticipati risultati concorrenziali. Infine, sotto il profilo dei consumi pare che nulla sia stato lasciato al caso per ottenere un'economicità di esercizio di valore assoluto. Le motorizzazioni previste per la «Tipo» sono tanto benzina quanto diesel. A benzina saranno disponibili tre diverse cilindrate: 1100 cc, 1400 cc e 1600 cc mentre i motori a gasolio saranno di 1700 e 1900 cc. Probabile, anche se ancora non è stato confermato, che vengano realizzate delle versioni diesel turbocompresse. La «Tipo» potrebbe essere disponibile a partire dal prossimo anno. Come estensione di gamma, per livello di allestimento e per motorizzazioni, pare in grado di inserirsi molto bene non solo sul mercato nazionale, ma anche su quello europeo ove può lanciare una sfida a tutte le altre Case automobilistiche.



Ecco come si presenta, in versione definitiva, la nuova media della Fiat. Tre volumi, quattro porte, è stata battezzata «Tipo». Sarà sul mercato dal prossimo anno

Utilitaria Urss in ritardo

LA FABBRICA sovietica di automobili Zaporozets si appresta a lanciare sul mercato un nuovo modello di vettura economica. Lo fa però con quattro anni di ritardo rispetto alle previsioni, almeno stando alle valutazioni fatte dalla stampa sovietica. I primi prototipi erano stati infatti messi in produzione già nel 1978 e i programmi di sviluppo stimavano che sarebbero occorsi quattro anni per realizzare la vettura definitiva. Invece la nuova automobile, si parla di una produzione di 150.000 unità annue, arriverà sul mercato solo nel prossimo autunno. Le difficoltà principali sarebbero venute da numerosi problemi insorti per l'adeguamento tecnologico degli impianti e dall'approvvigionamento di parti staccate.

■ **NON CI SARÀ** un previsto accordo di collaborazione tra la giapponese Daihatsu e la canadese Bombardier. Le due Compagnie dovevano dar vita a uno stabilimento in grado di realizzare una vettura a tre cilindri a Quebec, ma il forte rialzo dello yen in questi ultimi due anni ha fatto desistere il gruppo canadese: le componenti nipponiche infatti sarebbero risultate troppo costose.

■ **È PROBABILMENTE** la Danimarca la Nazione in cui si tende a sospendere la patente con maggior facilità. Infatti in questo Paese la licenza di condurre i veicoli può essere sospesa sia quando si è trovati a infrangere i limiti di velocità per più del 50% del limite consentito sia quando si effettuano sorpassi particolarmente sostenuti. Il periodo di sospensione per queste infrazioni è di ben sei mesi.



RALLY 1. SERIE/I Nebrodi a Bosurgi

Vittoria d'orgoglio

Il messinese, in coppia con Mondello, ha portato al successo la Bmw M3. Bella gara di Giacobbe-Ballotta ancora una volta secondi

BROLO — La Bmw M3 ha colto il primo successo in un rally italiano, grazie ai messinesi Bosurgi-Mondello, vincitori dell'8. Rally dei Nebrodi, disputatosi sui monti del messinese e valevole per la Coppa Italia 7. Zona col massimo coefficiente. La coppia del Messina Sporting Club, il cui obiettivo principale quest'anno è stato il Trofeo Centro-Sud con le vetture dell'Audi Europa Sport Team, ha voluto disputare il rally di casa, già vinto nelle sue precedenti edizioni. Alla vigilia i due sembravano handicappati dalla coppia alta del motore della vettura preparata da Volta, ma con una prova d'orgoglio sono riusciti a sopravvivere i concittadini Giacobbe-Ballotta (Opel Ascona 400) che, tranne per una speciale, erano rimasti sempre in testa, proprio nella penultima prova, la «Zappa», la più tecnica del percorso. Giacobbe-Ballotta, portacolori del Turbomark Team, si sono quindi dovuti accontentare di un altro secondo posto, ma la loro prima vittoria è nell'aria. Il terzo posto assoluto è andato ai palermitani Stagno-Palazzolo, primi fra gli «assidui» della 7. Zona, con l'Opel Kadett Gsi, che hanno corso con un occhio alla Coppa Italia, nella quale hanno rafforzato la propria leadership, mettendo fra essi e Vazzana (assente al Nebrodi) 105 punti di distacco. Non hanno invece visto il traguardo Savioli (motore), Savoca (capottamento) Carrotta (alle prese con problemi elettrici) e di raffreddamento alla Escort Turbo e «Gordon» (testacoda). Ottima la gara di Barbitta, che è riuscito a sconfiggere la sfortuna che lo aveva inseguito, piazzandosi quarto con la Delta, davanti a Plano (Ascona 400). Il rally assume una sua precisa fisionomia alla quarta prova, quando Giacobbe si riporta in testa, davanti a Bosurgi, Stagno, Barbitta ed «Amphicar». Giacobbe e Bosurgi non si risparmiano, tanto che a metà gara sono primi a pari merito, mentre Stagno sta a guardare al terzo posto, riuscendo a vincere successivamente tre prove. Dalla sesta alla undicesima prova le prime otto posizioni non cambiano, con Giacobbe e Bosurgi primo e secondo (sei le vittorie in prova di Bosurgi contro le quattro di Giacobbe) davanti a

Stagno, Barbitta, Plano, «Amphicar», Tramontana e Parisi. All'undicesima prova la svolta decisiva: Bosurgi tenta l'ultima carta, riuscendo a scavalcare Giacobbe, involandosi verso il traguardo.

Pietro Libro

RALLY 1. SERIE

Brolo (Me), 18-19 luglio 1987

8. Rally dei Nebrodi
Coppa Italia 7. Zona coeff. 5

Le classifiche

Assoluta: 1. Bosurgi-Mondello (Bmw M3) in 1.25'02"; 2. Giacobbe-Ballotta (Opel Ascona 400) a 8"; 3. Stagno-Palazzolo (Opel Kadett Gsi) a 18"; 4. Barbitta-Campochiaro (Lancia Delta 4Wd) a 3'06"; 5. Plano-Di Dio (Opel Ascona 400) a 3'19"; 6. Tramontana-Rottino (R5 Gt Turbo) a 3'33"; 7. Parisi-Riggio (Opel Manta Gte) a 4'52"; 8. «Amphicar»-Schermi (Ford Sierra Cosworth) a 5'06"; 9. Oliva-Bonafede (R5 Gt Turbo) a 5'08"; 10. Di Bartolo-Indelicato (Porsche 911 Sc) a 7'.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Conti-Tappa in 1.48'35"; 2. Duca-Inferriera a 6'12"; 3. Portale-Carusò a 9'18", tutti su A 112 Abarth.

Classe 1400: 1. Denaro-Brocchio in 1.37'38"; 2. Prinzi-Valli-Gianbertoni a 1'14"; 3. Buttice-Marin a 2'; 4. «Bici»-Giunta a 2'34"; 5. Imborgia-Paleologo a 2'53"; 6. Tuminello-Di Grandi a 3'14"; 7. Russo-Insogna a 8'23"; 8. Conti-Randazzo a 13'14"; 9. Di Pietro-Pandolfino a 15'21", tutti su Opel Corsa Gt.

Classe 1600: 1. Visalli-Aprile (Peugeot 205 Gti); 2. Triolo-Salitta (Alfasud) a 2'57"; 3. Zanghi-Fortunato (Alfasud) a 3'48"; 4. De Luca-Martorana (Peugeot 205 Gti) a 7'03"; 5. Truscillo-Monastra (Fiat Ritmo 105) a 7'43"; 6. Battaglia-Cannone (Citroën Visa Gti) a 8'12"; 7. Lo Cascio-Gaziano (Peugeot 205 Gti) a 9'40"; 8. Serra-Sciotti (Alfasud Sprint) a 15'31".

Classe 2000: 1. Tramontana-Rottino (R5 Gt Turbo) in 1.28'35"; 2. Oliva-Bonafede (R5 Gt Turbo) a 1'35"; 3. Donato-Chambeyron (Opel Kadett Gsi) a 5'02"; 4. «Wood»-Granata (Opel Kadett Gsi) a 5'08"; 5. Viti-Siracusa (Peugeot 205 Gti) a 5'57"; 6. Gugliandolo-Bombaci (Vw Golf Gti 16V) a 6'11"; 7. Previtera-Romano (Peugeot 205 Gti) a 7'26"; 8. Di Maggio-Ribaudò (Fiat Ritmo 130) a 9'36"; 9. Rossitto-Consolo (Opel Kadett Gsi) a 11'29"; 10. Maggio-Broggi (Fiat Ritmo 130) a 11'0"; 11. Pepe-Di Lorenzo (R5 Gt Turbo) a 12'05"; 12. Faraone-Perino (Opel Kadett Gsi) a 12'33"; 13. Prestipino-Sparti (Fiat Ritmo 130) a 13'23"; 14. Nifosi-Battaglia (Opel Kadett Gsi) a 16'35"; 15. Pollicino-

Catalano (R5 Gt Turbo) a 16'43"; 16. Santagati-Guzzardi (R5 Gt Turbo) a 17'07"; 17. Zappulla-Giunta (Peugeot 205 Gti) a 17'05"; 18. Ricciardo-Russo (Fiat Uno Turbo) a 21'05"; 19. Siclari-Centorri (Opel Kadett Gsi) a 29'02".

Classe oltre 2000: 1. Barbitta-Campochiaro (Lancia Delta 4Wd) in 1.28'08"; 2. «Amphicar»-Schermi (Ford Sierra Cosworth) a 2'.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Cannò-Cattareggia in 1.46'41"; 2. Provenzano-Provenzano a 10'37", tutti e due su A 112 Ab.

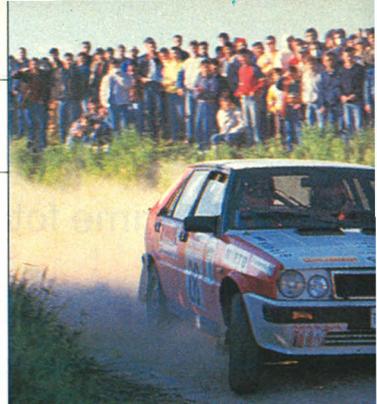
Classe 1600: 1. Pinturo-Trommino (Peugeot 205 Gti) in 1.46'33"; 2. Garuffi-Casablanca (Alfasud Ti) a 2'22"; 3. Rao-Triolo (Fiat Uno Sx) a 4'20"; 4. Ebbreo-La Monica (Alfasud Ti) a 9'23".

Classe 2000: 1. Stagno-Palazzolo (Opel Kadett Gsi) in 1.25'20"; 2. Parisi-Riggio (Opel Manta Gte) a 4'34"; 3. Palazzolo-Foti (Opel Manta Gte) a 8"; 4. Moncada-Consiglio (Peugeot 205 Gti) a 9'39"; 5. Grasso-Cavallaro (Fiat Ritmo 130) a 16'15".

Classe oltre 2000: 1. Bosurgi-Mondello (Bmw M3) in 1.25'02".

GRUPPO B

Classe 3000: 1. Giacobbe-Ballotta (Opel Ascona 400) in 1.25'10"; 2. Plano-Di Dio (Opel Ascona 400) a 3'11"; 3. Di Bartolo-Indelicato (Porsche 911 Sc) a 6'52"; 4. Gringeri-Amico (R5 Turbo) a 9'57".



Ricco di novità il «Città di Ceccano»

Sorprende Di Lillo

CECCANO — Con le novità della partenza a mezzanotte e della ottenuta validità per la Coppa Italia della sesta zona, la seconda edizione del rally «Città di Ceccano» ha rispettato le attese dei disciplinatissimi sportivi ciociari, accorsi numerosi sulle prove speciali, e spiazzato invece chi non si aspettava la vittoria assoluta da parte di una piccola Gruppo N, la Renault 5 Gt Turbo dell'equipaggio casertano Filippo Bruno Di Lillo - Luigi Sepulveres. I vincitori hanno dovuto però fare i conti, fino a tre prove dal termine, con i romani fratelli Tradico (Ritmo 130 Gr. A), alternatisi al comando con loro nelle varie tappe del rally e con soli 10 secondi di ritardo al momento del ritiro, avvenuto a quattro prove speciali dalla fine per una toccata. Senza questo colpo di scena la suspense per la vittoria assoluta si sarebbe trascinata fino al traguardo, poiché a quel momento erano ormai molto staccati sia Evangelista - Ventre con l'Opel Ascona 400 Gruppo B, sia gli avellinesi «Blu Max» - De Vito con la Lancia Delta 4Wd di Gruppo N. Due le vittorie parziali per questi

ultimi che hanno navigato costantemente al terzo posto in classifica generale, superati alla terz'ultima prova da Evangelista che nel finale, dopo il ritiro di Tradico, ha tentato il tutto per tutto, ma non è riuscito ad annullare lo svantaggio accumulato nella prima parte dovuto anche ad un'errata scelta di pneumatici. Al quarto posto assoluto, l'Opel Manta Gte Gruppo A di Cascone - Leone, ai quali resta peraltro la soddisfazione della vittoria nell'ultimo tratto cronometrato. Al via anche le autoristiche con vittoria finale per l'Alfa Romeo Ti di Tessore-Navaro.

Roberto Argenti

RALLY 1. SERIE

Ceccano (Fr), 19 luglio 1987

2. Rally Città di Ceccano
Coppa Italia 6. zona coeff. 3

Le classifiche

Assoluta: 1. Di Lillo-Sepulveres (Renault 5 Gt Turbo) 1.21'25"; 2. Evangelista-Ventre (Opel Ascona 400) a 1'49"; 3. «Blu Max»-De Vito (Lancia Delta 4Wd) a 2'01"; 4. Cascone-Leone (Opel Manta Gte) a 3'14"; 5. Scolaro-Pacifico (Renault 5 Gt Turbo) a 3'59"; 6. Biserni-Bernardini (Audi Quattro) a 4'46"; 7. Giancola-Giancola (Opel Manta Gte) a 5'20"; 8. Mastantuono-Sticia (Opel Manta Gte) a 5'31"; 9. Liguori-Incarato (Peugeot 205 Gti) a 6'49"; 10. Miele-Sardelli (Fiat Ritmo 105) a 7'20".



GRUPPO N

Classe 1400: 1. Fazio-Molentini (Opel Corsa) 1.36'49"; 2. Colnago-Pomanti (Talbot Samba Rally) a 0'6"; 3. Donzelli-Andreoli (Opel Corsa) a 1'40"; 4. Ippolito-Ippolito (Opel Corsa) a 1'44"; 5. Durante-Rossi (Opel Corsa) a 6'02"; 6. Barduagni-Fortini (A112 Abarth) a 8'36"; 7. Doti-Buglione (Opel Corsa) a 11'49".

Classe 2000: 1. Di Lillo-Sepulveres (Renault 5 Gt Turbo) 1.21'25"; 2. Scolaro-Pacifico (Renault 5 Gt Turbo) a 3'59"; 3. Liguori-Imparato (Peugeot 205 Gti) a 6'49"; 4. Miele-Sardelli (Fiat Ritmo 105) a 7'20"; 5. Centore-Battista (Opel Kadett Gsi) a 8'28"; 6. Cecere-Sellitto (Renault 5 Gt Turbo) a 10'05"; 7. Cenatiempo-Trinchieri (Peugeot 205 1.9) a 10'08"; 8. Vasetti-D'Avelli (Volkswagen Golf Gti) a 11'04"; 9. Proietti-Aloisi (Opel Kadett Gsi) a 11'20"; 10. Adamo-Droghei (Opel Kadett Gsi) a 12'01"; 11. Quarta-Leone (Renault 5 Gt Turbo) a 12'43"; 12. Ciampi-Ciampi (Opel Kadett Gsi) a 12'57"; 13. Perniconi-Bidetti (Renault 5 Gt Turbo) a 27'23".



A Lucca, Lenci rompe la serie di ritiri

Finalmente primo

In testa per quasi tutta la gara con la R. 5 Gt Turbo Gr. N si è lasciato alle spalle le più potenti Gr. B, penalizzate dal maltempo

Ottima gara di Barbitta-Campochiaro con la Lancia Delta 4Wd Gruppo N (sopra, FotoStudio '83), quarti assoluti ai Nebrodi. Lenci-Buscioni (a destra) e Di Lillo-Sepulveres (sotto), entrambi al volante di Renault 5 Gt Turbo Gruppo N, si sono imposti rispettivamente a Lucca e Ceccano (Photo4)



LUCCA — Una vittoria che vale tutta una stagione, per il resto ricca di delusioni, quella ottenuta da Mauro Lenci nella 22. Coppa Città di Lucca. Per il vincitore 1986 della classifica del Gruppo N del Trofeo Italia Nord, al suo primo successo assoluto, il 1987 era stato fino ad oggi ricco di ritiri che avevano fatto saltare tutti i traguardi sperati. Nel rally di casa Lenci, in coppia con Buscioni su una Renault 5 Gt Turbo preparata da Papini e Cambi, ha ottenuto un netto successo, comandando la classifica generale fin dall'inizio e per quasi tutta la gara. Le pessime condizioni atmosferiche, hanno senza dubbio favorito la marcia delle vetture più piccole, penalizzando sensibilmente i piloti delle più potenti Gruppo B. Questo sottolinea ancora di più la grande gara di Lucchesi che ha portato la sua Porsche Carrera 2,7 al secondo posto assoluto. Alessandro ed Ermanno Lucchesi, a un certo punto, erano riusciti anche a sopravvivere Lenci di 6". Mancavano solo due prove alla fine e per i due fratelli il gioco pareva fatto, ma una foratura sulla penultima speciale li attardava di 1". Al terzo posto si sono classificati Giusti e Tringali, su Renault 5 Gt Turbo Gruppo N, che hanno riaffermato con una gara senza rischi il loro netto successo nella 5. zona di coppa, incrementando ulteriormente il loro bottino di punti.

Stesso discorso vale per Grassini, Opel Kadett Gsi preparata da Terrosi, che con il successo in Gruppo A ed il quarto posto assoluto incrementa il suo punteggio nella classifica di gruppo, avvicinandosi decisamente a Romagnoli, Opel Kadett Gsi Conrero, qui ritiratosi nelle prime battute di gara. La Coppa città di Lucca ha visto anche all'arrivo, e per lui è un record in questa stagione, Fruzzetti, Renault 5 Gt Turbo Gruppo A, che ha dimostrato di essersi scrollato di dosso i pesanti strascichi di un anno da dimenticare. Importante, anche per la Scuderia Bologna Corse, l'ottima gara di Braccini, sesto alla fine con la sua Peugeot 205. Seguono in classifica i Luvisi, ottimi con una Ascona 400 nelle viscidie prove speciali, e le tre Renault 5 di Parra, Benifei e della Bandini. Luciana Bandini, al debutto in coppia con Cristina Conti, merita un elogio particolare. La ragazza ha dimostrato di andare veramente forte a dispetto delle condizioni climatiche non certo favorevoli ad una debuttante. Il tempo avverso ha messo in luce anche altri equipaggi, come Versari e Campomori, Peugeot 205, Berti e Grassini, Alfasud. Ottimi tredicesimi assoluti e primi di classe Giordani e Balderi che, con la piccolissima Opel Corsa Gruppo N, hanno fatto una eccellente gara. **Luca Bartolini**

RALLY 1. SERIE

Lucca, 18-19 luglio 1987

22. Coppa Città di Lucca
Coppa Italia 5. zona coeff. 3

Le classifiche

Assoluta: 1. Lenci-Buscioni (Renault 5 Gt Turbo) 1.44'17"; 2. Lucchesi-Lucchesi (Porsche 2.7 Carrera) 1.45'10"; 3. Giusti-Tringali (Renault 5 Gt Turbo) 1.45'56"; 4. Grassini-Iacuzzi (Opel Kadett Gsi) 1.46'15"; 5. Fruzzetti-Danesi (Renault 5 Gt Turbo) 1.48'08"; 6. Bracini-Bartolozzi (Peugeot 205 Gti) 1.51'00"; 7. Luvisi-Luvisi (Opel Ascona 400) 1.54'40"; 8. Parra-Del Punta (Renault 5 Gt Turbo) 1.54'54"; 9. Benifei-Zoppi (Renault 5 Gt Turbo) 1.55'54"; 10. Bandini-Conti (Renault 5 Gt Turbo) 1.56'15".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Landucci-Puccetti (A112 Abarth) 2.03'48"; 2. Pardini-Chelazzi (Fiat 127 Sport) 2.06'16"; 3. Belloni-Luisi (A112 Abarth) 2.11'28"; 4. Mariani-Materazzetti (A112 Abarth) 2.16'03"; 5. Sichi-Sichi (Fiat 127 Sport) 2.34'09".

Classe 1300: 1. Giorgini-Balderi 1.57'05"; 2. Aiolfi-Carnio 2.00'05"; 3. Spicciati-Bonfanti 2.00'50"; 4. De Ricco-Vanni 2.01'18"; 5. Lombardi-Lugli 2.04'32"; 6. Rappo-Lencioni 2.07'00"; 7. Benedetti-Zanola (Talbot Samba rally) 2.07'06". Tutti gli altri su Opel Corsa Sr.

Classe 1600: 1. Versari-Campomori 1.56'22"; 2. «Giubar»-Giannechini 1.57'51"; 3. Adami-Tardelli 2.03'39"; 4. Malandri-Spinelli (Alfasud Ti) 2'13'32". Tutti gli altri su Peugeot 205 Gti.

Classe 2000: 1. Lenci-Buscioni 1.44'17"; 2. Giusti-Tringali 1.45'56"; 3. Parra-Del Punta 1.54'54"; 4. Benifei-Zoppi 1.55'54"; 5. Bandini-Conti 1.56'15"; 6. Macarelli-Ulivieri (Opel Kadett Gsi) 1'59'00"; 7. Donatelli-Ansani 1.59'01"; 8. Bizzarri-Bizzarri 1.59'10"; 9. Domenici-Nassi (Opel Kadett Gsi) 1.59'32"; 10. Raffaelli-Bigongiari 1.59'32"; 11. Mantellassi-Calevi (Opel Kadett Gsi) 2.06'14"; 12. Piccirilli-Paolini (Peugeot 205 Gti) 2'06'34"; 13. Vitamia-Antonelli 2.06'50"; 14. Dal Porto-Galantuomini 2.10'21". Tutti gli altri su Renault 5 Gt Turbo.

Classe oltre 2000: 1. «Almas»-Coan (Ford Sierra Cosworth) 1.58'01".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Lenci-Togni 1.58'08"; 2. Baldassari-Fustini 1.58'16"; 3. Tarulli-Taccini 1.58'22"; 4. Barbero-Pernigotti 1.59'36"; 5. Cassettari-Cassettari (Fiat 127 Sport) 2.00'20"; 6. Pellegrini-Pellegrinetti (Fiat 127 Sport) 2.02'43"; 7. Vitamia-Scalambra 2.05'12"; 8. Orioli-Ghelli 2.13'44". Tutti gli altri su A112 Abarth.

Classe 1600: 1. Berti-Grassini (Alfasud Ti) 1.56'29"; 2. Tommi-Ricci (Alfasud Ti) 2.03'09"; 3. Lamberti-Barni (Alfasud Ti) 2.04'15"; 4. Bertolacci-Bertolacci (Fiat Uno 70) 2.08'38"; 5. Domenici-Salvadori (Volkswagen-Golf Gti) 2.17'07".

Classe 2000: 1. Grassini-Iacuzzi (Opel Kadett Gsi) 1.46'15"; 2. Fruzzetti-Danesi (Renault 5 Gt Turbo) 1.48'08"; 3. Bracini-Bartolozzi (Peugeot 205 Gti) 1.51'00"; 4. Monti-Bonfanti (Peugeot 205 Gti) 2.01'58"; 5. Vescovi-Belli (Opel Kadett Gsi) 2.02'00"; 6. Di Nasso-Martini (Renault 5 Gt Turbo) 2.04'22".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Lucchesi-Lucchesi (Porsche 2.7 Carrera) 1.45'10"; 2. Luvisi-Luvisi (Opel Ascona 400) 1.54'40"; 3. Caneschi-Bruzzichelli (Fiat X 1/9) 2.06'28".

Classe oltre 2000: 1. "Blu Max"-De Vito (Lancia Delta 4Wd) 1.23'26"; 2. Tollis-Servillo (Lancia Delta 4Wd) a 13'59".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Grasso-Bosco (Fiat Ritmo 60) 1.38'47"; 2. Capaldi-D'Alessandro (A112 Abarth) a 9'32".

Classe 1600: 1. Bruni-Speranzini (Talbot Samba Rally) 1. 29'08"; 2. De Santis-D'Ambrosi (Alfasud Sprint) a 4'04"; 3. Lopez-Buttaglieri (Peugeot 205 Gti) a 9'08".

Classe 2000: 1. Cascone-Leone (Opel Manta Gte) 1.24'39"; 2. Giancola-Giancola (Opel Manta Gte) a 2'06"; 3. Mastantuono-Stiscia (Opel Manta Gte) a 2'17"; 4. Erreci-Raniolo (Peugeot 309 Gti) a 7'19"; 5. Mattei-Pomanti (Opel Manta Gte) a 10'15"; 6. Iannotti-Trisciuglio (Renault 5 Gt Turbo) a 14'23".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Evangelista-Ventre (Opel Ascona 400) 1. 23'14"; 2. Biserni-Bernardini (Audi Quattro) a 2'57"; 3. Manzelli-Caceffo a 7'55".

AUTOCROSS/Una gran folla a Vaccarino

Tutti intorno a Cosmo

Il pilota della Bmw Turbo ha dato spettacolo nei prototipi ingaggiando un bel duello con Brugnaro, giunto secondo



VACCARINO — Ancora una avvincente serata di autocross presso il crossodromo di Vaccarino dove si è svolta la seconda delle tre prove valide per il trofeo «Team Padova Cross» che troverà il suo vincitore nella serata del primo agosto. Come nella gara inaugurale, anche in questa occasione, i piloti schierati alla partenza sono stati 45 e hanno saputo dare spettacolo nei sei giri previsti per ogni prova. Un numero pubblico, differentemente dal primo incontro, ha incorciato l'anello sterrato dove è stato possibile, grazie anche ad una providenziale pioggia che ha preceduto la manifestazione, assistere ad uno spettacolo che ha saputo entusiasmare non solo gli appassionati di questa disciplina automobilistica. Tra le varie classi di sicuro interesse la finale dei prototipi, dove Cosmo e Brugnaro hanno dato vita a un avvincente duello lottando fino all'ultimo per aggiudicarsi il primato che alla fine è stato di Cosmo alla guida di una Bmw Turbo. Anche nella classe fino a 3500 non è comunque venuto a mancare lo spettacolo, quando nel corso del terzo giro, Beltramini sulla sua X1/9 è stato vittima di uno spettacolare incidente che lo ha visto protagonista di un capottamento.

Attilio Trivellato



AUTOCROSS

Vaccarino (Pd), 18 luglio 1987

2. prova Trofeo Team Padova Cross

Le classifiche

Classe 1000: 1. Lazzari (Mini 90); 2. Fontana; 3. Zuccato; 4. De Conto; 5. Contatto; 6. Bada. Tutti gli altri su Fiat 500.

Classe 1500: 1. Giandini; 2. Murdocco; 3. Bellotto; 4. Pozzar; 5. Puppo; 6. Berto. Tutti su Fiat X1/9.

Classe 3500: 1. Stecca (Lancia Stratos); 2. Gallon (Beta Montecarlo); 3. Mazzetto (Beta Montecarlo); 4. Perazzetta (Porsche); 5. Gaetani (Porsche); 6. Beltramini (Fiat X1/9).

Prototipi: 1. Cosmo (Bmw Turbo); 2. Brugnaro (Vw Golf Gti); 3. Zantomasi (Fiat Abarth 2000); 4. Meroi (Porsche 3000); 5. Bortoletto (Fiat 1500); 6. Gamba (Fiat 500).

Cosmo (sopra) con il suo prototipo Bmw Turbo ha ingaggiato un gran duello con Brugnaro, al volante di una Vw Golf Gti nell'autocross di Vaccarino. A sinistra, la finale, della seconda divisione a Quattro Castella, che ha visto il trionfo di Romagna con l'Audi Quattro (Fotografie Biondo)

A Quattro Castella 19 partenze e gran bagarre

Passarella show

QUATTRO CASTELLA — Sono state ben 19 le partenze date (tra batterie, semifinali e finali) nella 5. gara del campionato italiano di autocross, disputata nell'impianto emiliano di Quattro Castella. Su tutti l'ha spuntata Passarella sulla velocissima Porsche Sc 3000cc che ha incrementato il proprio vantaggio nella graduatoria tricolore della 3. divisione. La gara ha offerto momenti di grande agonismo, condensati an-

che da uno spettacolare incidente di cui è rimasto vittima Brugnaro su un prototipo junior, in piena lotta per la conquista del primo posto nella semifinale con il futuro vincitore. Fortunatamente il tutto si è risolto senza conseguenze per il conduttore. Al secondo posto, quindi, si è piazzato Susan (Alfa Romeo) autore di una buona rimonta. Il veneto ha conquistato la piazza d'onore proprio all'ultima curva, approfittando di una leggera intravarsata della Porsche di Tamburini. In seconda divisione la vittoria è andata a Romagna sulla Audi Quattro del team Padova Cross seguito da Apostoli con una Porsche 3000.

Nicola Biondo

A Latina vincono Carollo (1000), Spagnol (1500), Romoletto (3500) ma...

Entusiasma Rosella a tre ruote

LATINA — Una splendida e caldissima giornata e un buon pubblico hanno fatto da cornice alla terza prova del trofeo di autocross «Universal car AC Latina» previsto su sette gare. La cinquantina di piloti presenti ha dato vita, nelle batterie e nelle tre finali (classi fino a 1.000, fino a 1.500 e fino a 3.000), a gare sempre tiratissime e divertenti, che è poi quello che si chiede ai protagonisti di questa disciplina. Nella prima corsa riservata alla cilindrata minori, buon avvio di Del Vicario che parte in testa e ci rimane fino a metà degli otto giri quando va a sbattere contro le gomme lasciando via libera a Carollo e Guerzi che lo seguivano; quindi ritiro anche per Guerzi e dalla mischia si fa strada Gasbarrone che conclude secondo a dietro l'ormai imprevedibile Carollo. Nella classe fino a 1.500 parte in testa Rosella con Spagnol alle calcagna: ma la sfortuna si accanisce con Rosella che rimane dapprima senza la seconda marcia e poi addirittura senza una ruota! Ma, come se nulla fosse prosegue la sua gara su tre ruote fra l'entusiasmo del pubblico e conclude al secondo posto. Più monotona l'ultima frazione riservata alle cilindrata maggiori, con vittoria abbastanza tranquilla di «Romoletto» che dopo metà gara riesce a scrollarsi di dosso i coriacei Simonelli e Pavanelli, finiti nell'ordine. (r. a.)

AUTOCROSS

Latina, 12 luglio 1987

Campionato Universal car Ac Latina

Le classifiche

Classe 1.000: 1. Carollo (Fiat 850) 8 giri in 7'30"00; 2. Gasbarrone (Fiat X1/9) 7'35"20; 3. De Riso (Fiat 600) a 8'11"40; 4. Del Vicario (Fiat 500) a 3 giri; 5. Guerzi (Fiat 500) a 3 giri.

Classe 1.500: 1. Spagnol (Fiat X1/9) 8 giri in 7'15"4; 2. Rosella (Fiat X1/9) 7'24"80; 3. Paolozzi (Fiat 850) 7'33"80; 4. Galliano (A112 4x4) 7'52"50; 5. Consoli (Skoda) 7'56"00; 6. Cannone (Fiat X1/9) a due giri.

Classe 3.500: 1. «Romoletto» (Porsche) 8 giri in 6'59"00; 2. Simonelli (Porsche) 7'00"90; 3. Pavanelli (Porsche) 7'02"90; 4. Radicioli (Skoda) 7'32"00; 5. Ricci (Lancia Beta) 7'40"30; 6. Rocca (Fiat 850) 7'52"00.

AUTOCROSS

Quattro Castella (Re), 12 luglio 1987

1. Trofeo Rg ruote in lega 5. gara del campionato italiano

Le classifiche

2. divisione: 1. Romagna (Audi Quattro) 8 giri in 6'45"6; 2. Apostoli (Porsche 3000) 7'01"6; 3. Sternieri (Lancia Delta 4Wd) 7'08"4; 4. Tagliareri (Fiat X1/9) 7'12"3; 5. Mazzetto (Lancia Beta Montecarlo) 7'15"7; 6. Coli (Lancia Beta Montecarlo) 7'17"3; 7. Gibennini (Fiat X1/9) 7'19"2; 8. Faronato (Fiat X1/9) 7'19"9.

3. divisione: 1. Passarella (Porsche 3000) 8 giri in 6'44"; 2. Susan (Alfa Romeo) 6'47"7; 3. Tamburini (Porsche 3500) 6'48"; 4. Gallazzo (Cross Junior) 7'00"4; 5. Guazzaroni (Cross Junior) 7'04"4; 6. Tringali (Porsche 3200) 7'09"8; 7. Raffaelli (Cross) 7'17"8; 8. Zorzi (Cross Junior) 7'41"7; 9. Barliola (Cross) a 1 giro; 10. Bizzotto (Porsche 3000) al 1 giro.

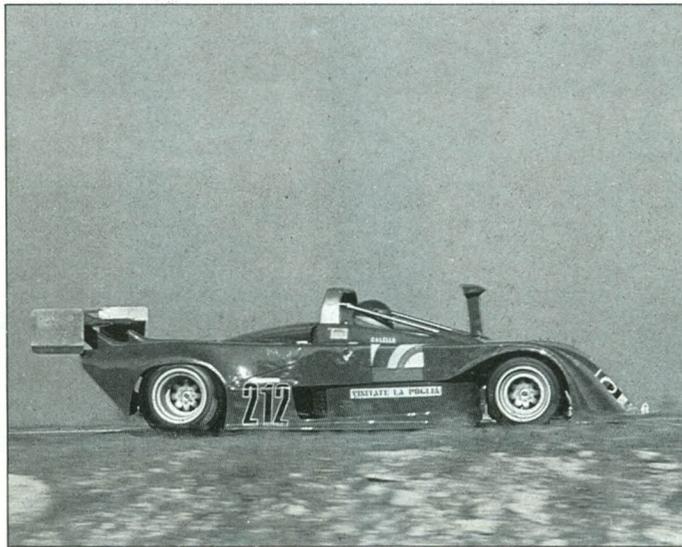
EUROSALITA/Ascoli-Colle San Marco

Nesti non perdona

Il toscano si è aggiudicato la rinnovata prova marchigiana nonostante abbia dovuto usare una vettura ancora provvisoria

ASCOLI PICENO — Nonostante la vettura provvisoria, nonostante qualche problema di troppo nella salita decisiva, nonostante i due secondi in più segnati rispetto al tempo delle prove, Mauro Nesti ha iscritto per la nona volta il suo nome nell'albo d'oro della Ascoli-Colle San Marco, valida quale prova del campionato europeo della montagna, del campionato italiano assoluto e della Coppa Csaì 1. zona. Il toscano pluricampione italiano non ha abbassato il suo record della passata edizione ma il tracciato proposto è in gran parte nuovo ed è impossibile un qualunque riferimento. Del vecchio sono stati conservati solo i chilometri terminali con partenze da località Piagge e prosecuzione, salendo decisamente di quota, sino agli impianti sciistici del Monte Piselli, su un tratto caratterizzato da zone che permettono buoni allunghi e da sette tornanti secchi, molto impegnativi che naturalmente buttano giù la media. Un percorso, in totale, di 10,085 km, che alla fine è risultato più sicuro e tecnicamente valido, che sale in un invidiabile contesto naturalistico con una fitta vegetazione che fa da cornice. Tornando a parlare di medie e prestazioni, naturalmente di rilievo quella di Claudio Calella, secondo a 2"76 dal vincitore, con un recupero di oltre 13" rispetto al tempo delle prove ufficiali e tutto questo nonostante le ancora imperfette condizioni fisiche del pilota pugliese che accusa ancora problemi al piede destro dopo l'incidente di Castrovillari. Anche per Walter Pedrazza il tempo in gara è stato peggiore rispetto a quello delle prove di 2", comunque per lui è il terzo posto in assoluto. Al via sono mancati per vari inconvenienti tecnici altri due piloti stranieri che si erano messi in bella evidenza nelle prove: il tedesco Darbellai e lo spagnolo Villarino accreditati rispettivamente del terzo e quarto tempo. Continuando a parlar di stranieri da segnalare le vittorie di gruppo dell'ungherese Cserkuti nel Gruppo A e del tedesco Hartmut nel Gruppo N, mentre Giovanni Rossi si è imposto nel Gruppo B con una prestazione che gli è valsa l'11. posto assoluto.

Giancarlo Giannobile



In alto Nesti e qui sopra Calella, rispettivamente primo e secondo nella Ascoli-Colle S. Marco. Ambedue i piloti, in questa gara valida per l'europeo, guidavano un'Osella (FotografieLazzari)

VELOCITÀ IN SALITA

Ascoli Piceno, 19 luglio 1987

Ascoli-Colle San Marco

Gara valida per i campionati: europeo, italiano e per la Coppa Csaì

Le classifiche

Absolute: 1. Nesti in 4'42"22 alla media di 128,58 kmh; 2. Calella (Osella) 4'44"98; 3. Pedrazza (Bmw) 4'48"74; 4. Cerulli (Bogani) 4'56"00; 5. Bielanski (Osella) 4'56"86; 6. Braconi (Osella) 4'57"66; 7. Irlando (Osella) 4'59"13; 8. Bormolini (Osella) 5'00"23; 9. Cancelli (Osella) 5'04"95; 10. Temperini (Bmw-Osella) 5'07"94.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Diletti (A112) 6'52"08; 2. Di Casimiro (A112) 6'54"60; 3. Papa (A112) 6'55"18; 4. Tommassetti (A112) 6'56"81; 5. Pietrzela (A112) 6'59"41; 6. Lo Prete (A112) 6'59"98; 7. Ruffini (A112) 7'02"30; 8. Nepi (A112) 7'02"72; 9. Coccia (A112) 7'05"73; 10. Di Luigi (A112) 7'07"52; 11. Ramacci (A112) 7'10"24; 12. Montecchia (Fiat 127) 7'14"76; 13. Di Giuseppe (A112) 7'15"18; 14. Ciancetta (A112) 7'17"06; 15. Balloni (A112) 7'17"62; 16. Ferrigno (A112) 7'25"02; 17. Di Costanzo (A112) 7'29"69.

Classe 1300: 1. Stanghetta (Samba Talbot) 7'20"55.

Classe 1600: 1. Galosi (Peugeot) 6'31"43; 2. Rosati (Golf Gti) 6'43"97; 3. Ferrante (Golf Gti) 7'00"54; 4. Brandimarte (Ford Xl) 7'04"58.

Classe 2000: 1. Baldanzi (Renault Ct T.) 6'01"78; 2. De Marco (Renault 5) 6'20"15; 3. Landi (Renault 5) 6'20"19; 4. Roncoletta (Renault 5) 6'25"15; 5. Di Francesco (Ritmo Abarth) 6'33"24; 6. Pepi (Ritmo Abarth) 7'11"84.

Classe 2500: 1. Zippi (Lancia Delta) 6'29"33; 2. Manente (Ford Excort) 6'33"38.

Classe 3000: 1. Böhme (Ford Sierra) 5'51"65; 2. Ciccalè (Ford Sierra) 6'06"77; 3. Gallucci (Ford Sierra) 6'19"94.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Armuzzi (Fiat Panda) 7'09"09.

Classe 1150: 1. Cardinale (Fiat 127) 6'15"23; 2. Romoli (Fiat 127) 6'30"97; 3. Serafini (Fiat 127) 6'39"15; 4. Santuncione (Fiat 127) 6'42"67; 5. Forini (A112) 6'51"72; 6. Visci (Fiat 127) 6'55"62.

Classe 1400: 1. Alcidi (Alfasud) 6'14"80; 2. Pancotti (Alfasud) 6'24"05; 3. Delfino (Alfasud) 6'36"59; 4. Renault A.) 7'25"18.

Classe 1600: 1. Amato (Alfa 33) 6'00"56; 2. Trasatti (Golf Gti) 6'07"51; 3. Venturini (Golf Gti) 6'12"87; 4. Pellegrino (Alfa Sprint) 6'32"67; 5. Perini (Golf 1600) 7'01"27.

Classe 2000: 1. Peter (Ritmo 130) 5'46"45; 2. Jacovella (Alfetta Gtv) 6'00"20; 3. Agostini (Fiat Ritmo) 6'09"54; 4. Maddaloni (Renault 5 Turbo) 6'15"15.

Classe 2500: 1. Cserkuti (Bmw) 5'32"44; 2. Göring (Bmw) 5'32"95; 3. Böhme (Bmw) 5'35"25; 4. Jacoangeli (Alfa 75) 5'41"01; 5. Moscone (Escort T.) 6'39"84.

Classe 3000: 1. Dosieres (Bmw635) 5'30"31; 2. Moczar (Bmw635) 5'37"73.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Pagani (Fiat X1/9) 6'31"94; 2. Decima (Fiat X1/9) 6'42"06.

Classe 2500: 1. Rossi (Renault 5) 5'08"23.

Classe 3000: 1. Jännaret (Audi) 5'08"43; 2. Radicci (Ferrari 308) 5'57"09; 3. Tarquini (Porsche Carrera) 6'03"57; 4. Giorgi (Lancia 037) 6'11"38.

GRUPPO 6

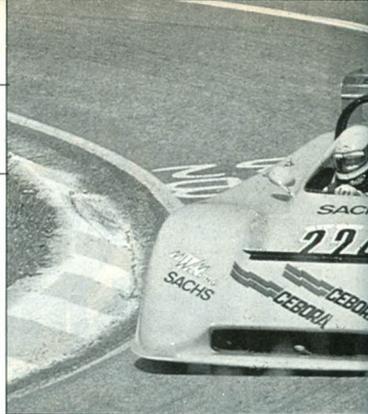
Classe 1000: 1. Giannantonio (Lola 590) 6'28"76.

Classe 1300: 1. Buccolo (Osella) 5'30"50.

Classe 1600: 1. Popponi (Lola) 5'20"40; 2. De Zio (Ford) 5'33"64.

Classe 2000: 1. Nesti (Osella) 4'42"22; 2. Calella (Osella) 4'44"98; 3. Pedrazza (Bmw) 4'48"74; 4. Cerulli (Bogani) 4'56"00; 5. Bielanski (Osella) 4'50"86; 6. Braconi (Osella) 4'57"66; 7. Irlando (Osella) 4'59"13; 8. Bormolini (Osella) 5'00"23; 9. Cancelli (Osella) 5'04"95; 10. Temperini (Bmw-Osella) 5'07"94.

Classe 2500: 1. Zanini (Osella Pa9) 5'20"72; 2. Giorgio (Lucchini Alfa) 5'30"60; 3. Dolfi (Lucchini) 6'06"03.

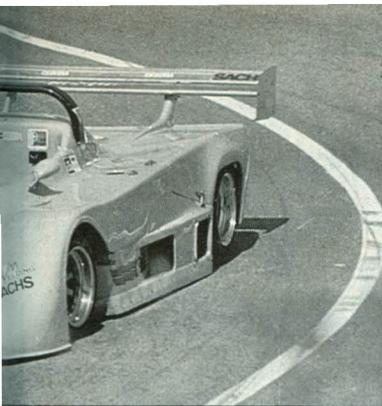


In 70 sulla Sila ma...

È guerra di famiglia

COSENZA — Ad inaugurare l'albo d'oro della prima salita della Sila è stato il cosentino Domenico Scola. Presenti una settantina di piloti che si sono dati battaglia su un tracciato di 8.700 metri, l'ultimo tratto della famosa Coppa Sila, che da Spezzano porta al valico di Monte Scuro. Il tema dominante della competizione, è stato il duello in famiglia tra gli Scola e Ritacca quest'ultimo nipote di Domenico. Aperta battaglia già nelle prove del sabato per la conquista del miglior tempo: Carlo Scola era il più veloce in 4'56"36 nonostante un calo di motore dovuto ad una valvola. Domenico Scola, pur con noie alla frizione e all'acceleratore, segnava la seconda prestazione fermando i cronometri sul tempo di 5'00"60, mentre più sfortunato era Ritacca, che a pochi chilometri dalla partenza rompeva il motore e nonostante gli sforzi compiuti dal preparatore Savaia, alla domenica non riusciva a prendere il via. Così la gara per il primo e il secondo posto, veniva gestita tra padre e figlio. Ha avuto la meglio il veterano Domenico con la nuova Osella Pa/12 anche perché il figlio Carlo ha percorso gli ultimi metri con la macchina singhiozzante. Lotta serrata per la conquista del terzo gradino del podio, tra i piloti della Cosenza Corse Rubino e Perri, e il pilota della Salerno Corse Loffredo: ha avuto la meglio Rubino con la Lucchini Sn. Il pilota della Salerno Corse è stato tradito dalla meccanica della sua Osella Sn e gli rimane la consolazione di aver ottenuto il terzo miglior tempo in prova. In Gruppo A vittoria di «Giuseppe» sul pilota della Cosenza Corse, Chiodo. Nel Gruppo B è stato Astorino ad aver la meglio su Rubino. Nell'N, infine, la vittoria è andata a Batacchi (Renault 5 Gt Turbo) di misura sulla Fiat Uno Turbo del compagno di Scuderia Reda. Autori di una buona gara sono stati i piloti: Squillace, Crea, Mazzitelli e Rotella, tutti vincitori di classe.

Luigi Marozzo



SALITA/A Susa Tambone bissa il successo

Vittoria di stile

Il pilota dell'Osella con una guida estremamente pulita ha staccato di ben 4 secondi l'agguerritissimo Pilone

VELOCITÀ SALITA

Cosenza, 19 luglio 1987

Salita della Sila

Le classifiche

Absoluta: 1. Domenico Scola (Osella Pa/12) 4'55"41; 2. Carlo Scola (Osella Pa/10) 5'05"42; 3. Rubino (Lucchini Sn) 5'46"06; 4. Perri (Ams) 5'46"92; 5. Batacchi (Renault 5 Gt Turbo) 5'56"41; 6. Astorino (Renault 5 Turbo) 6'00"42; 7. «Giuseppe» (Opel Manta Gte) 6'01"36; 8. Rubino (Renault 5 Turbo) 6'03"01; 9. Chiodo (Vw Golf Gti) 6'03"82; 10. Reda (Fiat Uno Turbo) 6'06"10.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. L'Arocca 7'24"27; 2. Amoroso 7'42"04. Entrambi su Fiat Panda.
Classe 1150: 1. Squillace 6'32"29; 2. Rizzo 6'37"19; 3. Rotundo 6'43"75; 4. Tiano 6'46"20; 5. Filice 6'48"33; 6. Grimaldi 6'48"71; 7. Talarico 6'51"24; 8. Forte 6'52"72; 9. Iannuzzi 6'56"42; 10. Rotundo 6'59"92; 11. Iantorno 7'13"65. Tutti su A 112 Abarth.

Classe 1300: 1. Balzano 6'49"68; 2. Morrone 8'13"78. Entrambi su Talbot Samba Rallye.

Classe 1400: 1. Mazzitelli 6'41"11; 2. Filomene 6'41"16; 3. Paletta 6'41"96; 4. Iacovino 6'47"27; 5. Gervasi 6'47"55. Tutti su Alfaud Ti.

Classe 1600: 1. Crea (Peugeot 205 Gti) 6'18"31; 2. Molinaro (Vw Golf Gti) 6'21"99; 3. Carpino (Vw Golf Gti) 6'28"22; 4. Eusebio (Peugeot 205 Gti) 6'30"74; 5. Russo (Ford Escort) 6'33"33; 6. Miniaci (Vw Golf Gti) 6'39"10; 7. De Luca A.nio (Citroen Visa Gti) 6'54"54; 8. Ciciani (Vw Golf Gti) 7'02"08; 9. Tucci (Fiat Ritmo 105).
Classe 2000: 1. Batacchi (Renault 5 Gt Turbo) 5'56"41; 2. Reda Silvio 4 (Fiat Uno Turbo) 6'06"10; 3. Tufuro (Renault 5Gt Turbo) 6'09"02; 4. Gullo (Fiat Uno Turbo) 6'11"93; 5. Nistri (Renault 5Gt Turbo).
Classe 2500: 1. Paladino 6'41"27; 2. Ursetta 7'05"81. Entrambi su Lancia Delta 4Wd.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Grandinetti (Fiat Panda 45) 7'45"25.
Classe 1150: 1. Rotella (Fiat 127 Sport) 6'19"00; 2. Borrelli (Fiat 127 Sport) 6'20"90; 3. Chiarella (A 112 Abarth) 6'29"46; 4. Spizzirri (Fiat 127 Sport) 6'40"73; 5. Calovini (Fiat 127 Sport) 7'25"87.
Classe 1300: 1. Spada (Talbot Samba Rallye) 6'48"99; 2. Lepore (Metro Mg) 6'49"19.

Classe 1400: 1. Gaccione (Alfasud Sprint) 6'12"29; 2. Dolce (Renault 5 Alpine) 6'14"95; 3. Cavalcanti (Alfasud Sprint) 6'37"07.
Classe 1600: 1. Recchia (Vw Golf Gti)
Classe 2000: 1. «Giuseppe» (Opel Manta Gte) 6'01"36; 2. Chiodo (Vw Golf Gti) 6'03"82; 3. Palumbo (Vw Golf Gti) 6'08"37; 4. Lipari (Fiat Ritmo 130) 6'08"84; 5. Ambrosi (Fiat Uno Turbo) 6'12"50; 6. Muto (Alfetta Gtv) 6'50"26.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Mammone 6'20"03; 2. Medaglia 6'20"99. Entrambi su Fiat X1/9.
Classe 2000: 1. Astorino (Renault 5 Turbo) 6'00"42; 2. Rubino Renault 5 Turbo) 6'03"01; 3. Barilà (Lancia Beta Montecarlo) 6'10"52; 4. Candida (Lancia Beta Montecarlo) 6'13"27; 5. Canino (Lancia Beta Montecarlo) 6'16"71; 6. La Pera (Lancia Beta Montecarlo) 6'23"61.
Classe 2500: 1. De Luca (Alfetta Gtv) 6'39"12.

GRUPPO C

Sport Nazionale: 1. Rubino (Lucchini) 5'46"06; 2. Iacovino (Osella) 6'34"96.
Classe 1000: 1. Perri 5'46"92; 2. «Nuvola» 6'15"81. Entrambi su Ams.
Classe 2000: 1. Domenico Scola (Osella Pa/12) 4'55"41; 2. Carlo Scola (Osella Pa/10) 5'05"42.

SUSA — A soli sette giorni dalla eurasalita di Sestriere, sono tornate a «rombare» in provincia di Torino, le auto impegnate in una cronoscalata, la Susa-Moncenisio. Anche solamente pronunciare il nome, fa rivivere in molti «anziani» appassionati le mitiche imprese che, a partire dalla prima edizione del 1902 vinta nientemeno che da Vincenzo Lancia, videro qui impegnati tutti i grandi dell'automobilismo. La carriera «storica» della Susa-Moncenisio si concluse nel 1953; quella «moderna», è invece appena alla seconda edizione, ed è rinata grazie alla passione degli «Amici del Moscato» di Alba. Su di un percorso ridotto agli attuali 7.400 metri e con un manto stradale in perfette condizioni, la rinnovata competizione ha trovato i favori di enti locali e pubblico e si avvia a diventare tra le più importanti del settore. Giuseppe Tambone, già qui vincitore lo scorso anno, non è mancato all'appello e, alla media di oltre 118 kmh, ha fatto segnare la miglior prestazione assoluta della giornata. Interpretando alla perfezione quelle che sono le regole essenziali nella guida in salita, Tambone ha dato sui tornanti del Moncenisio dimostrazione di stile e precisione di guida, staccando di 4 secondi il pur agguerritissimo Pilone, che alle prese con la messa a punto della sua Osella Pa 12 «effetto suolo», si è dovuto accontentare della piazza d'onore. Soltanto 3. è finito Giulio Regosa, che non è

riuscito a ripetere la brillante prestazione del Sestriere. La vittoria nel gruppo B è andata ad uno smagliante Augusto Cesari, apparso molto a suo agio sulla Delta S4 e terminato 5. assoluto davanti a più quotate vetture sport. Nel suo gruppo non ha ovviamente avuto problemi, e ha preceduto il pur veloce Pozzo con la 037. Diciottesimo assoluto e 1. del Gruppo N si è piazzato Giudici, con la Sierra Cosworth; nello stesso gruppo buona prova hanno offerto pure Filippi, vincitore della classe 2000, e Guani, velocissimo col suo Peugeot 205 e primo della 1600. Nella classe 2000 si è imposto Giovazzini, mentre Serena, Fogliatti e Santus si sono aggiudicati rispettivamente la 1300, 1400 e 1150. In coda alla manifestazione è stata organizzata una prova riservata alle auto storiche. Il numero dei partecipanti non è stato molto elevato e, forse, il numeroso pubblico non ha potuto gustare appieno l'atmosfera di revival. Il 1. classificato, Ilotte, ha comunque spuntato un tempo di tutto rispetto con una Lotus che si dice sia stata del grande Jim Clark.

Massimo Dellepiane

VELOCITÀ IN SALITA

Susa (To), 19 luglio 1987

Susa-Moncenisio

Valida per la Coppa Csai 1. zona

Le classifiche

Absoluta: 1. Tambone (Osella Pa/9) 3'44"42 alla media di 118,706 kmh; 2. Pilone (Osella Pa/12) 3'48"42; 3. Regosa (Osella Pa/9) 3'50"26; 4. Parlamento (March) 3'57"54; 5. Cesari (Lancia Delta

S4) 4'02"04; 6. Tondelli (Osella Pa/12) 4'03"86; 7. Panzeri (Osella Pa/10) 4'07"12; 8. Cipriani (Osella Pa/9) 4'09"67; 9. Roasio (Osella Pa/9) 4'14"07; 10. Pozzo (Lancia Rally) 4'15"23.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Bosetto (5'14"50); 2. Bifano 5'15"19; 3. Gran 5'19"15; 4. Cavaliere 5'48"07; 5. Cravotta 5'49"82; 6. Gaviosi 5'52"18. Tutti su A 112.

Classe 1300: 1. Aidé (Opel Corsa) 5'10"87; 2. Guidotti (Samba Rally) 5'14"58.

Classe 1600: 1. Guani (Peugeot 205 Gti) 4'50"47; 2. Albrile (Ford Escort Xr3) 5'12"96.

Classe 2000: 1. Filippi (Peugeot 205 Gti) 4'47"42; 2. Pacchiotti (R5 Gt Turbo) 4'53"50; 3. Tinetto (Peugeot 309 Gti) 4'55"85; 4. Pissimiglia (Peugeot 309 Gti) 4'58"51; 5. De Martini (Peugeot 205 Gti) 5'05"27; 6. Cominazzi (R5 Gt Turbo) 5'10"30; 7. Sereniti (Opel Kadett Gsi) 5'12"45; 8. Defilippi (Peugeot 309 Gti) 5'30"36.

Classe 3000: 1. Giudici (Sierra Cosworth) 5'35"33; 2. Pagnozzi (Lancia Delta 4Wd) 4'57"83; 3. Tagagnone (Lancia Delta 4Wd) 5'09"73.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Santus (Fiat 127) 5'01"32; 2. Rissone (A 112) 5'03"73; 3. Barbieri (A 112) 5'18"03.

Classe 1300: 1. Serena (Samba Rally) 4'58"44; 2. Villa (Samba Rally) 5'06"87.

Classe 1400: 1. Fogliatti (Alfa Romeo Sprint) 4'00"14; 2. paneli (R5 Alpine) 5'35"44.

Classe 1600: 1. Heidi (Golf Gti) 4'47"12; 2. Giordanino (Peugeot 205 Gti) 4'53"10; 3. Carena (Golf Gti) 4'53"84; 4. Scorcione (Peugeot 205 Gti) 4'54"15; 5. Brunati (Golf Gti) 5'09"02.

Classe 2000: 1. Giovazzini R5 Turbo) 4'50"79; 2. Baldi (Ritmo 130) 4'58"76; 3. Brigo (Ritmo 130) 4'59"52; 4. Mercadante (R5 Turbo) 5'03"54.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Bonfiglio (Fiat X 1/9) 5'21"64.

Classe 2000: 1. Corio (Renault 5 Turbo) 4'35"19; 2. Domaine (Lancia Beta Montecarlo) 5'16"92.

Classe 2500: 1. Cesari (Lancia Delta S4) 4'02"04; 2. «Padimatteo» (Alfetta Gtv) 4'39"44; 3. Percivale (Talbot Lotus) 4'59"83.

Classe 3000: 1. Pozzo (Lancia Rally) 4'15"23; 2. Vezza (Lancia Rally) 4'30"19; 3. Alberto (Lancia Rally) 4'30"53; 4. Viganò (Porsche Carrera) 4'51"62; 5. Chiusano (Porsche 911) 4'52"70.

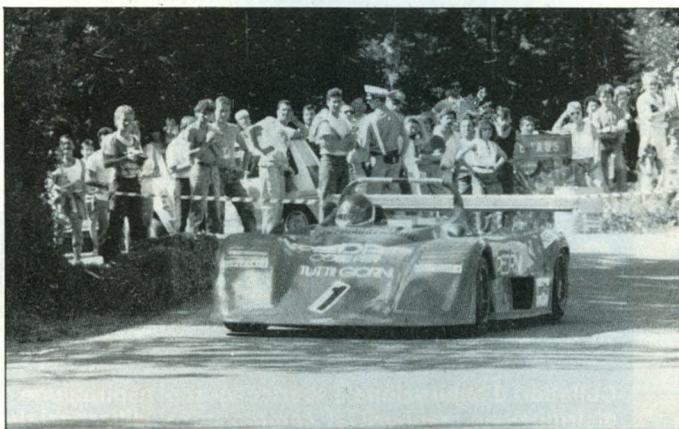
GRUPPO C

Classe 1300: 1. Travagin (Ams) 4'19"12.
Classe 1600: 1. Napione (Ams) 4'28"82; 2. Taurello (Osella) 4'32"40.

Classe 2000: 1. Tambone (Osella pa/9) 3'44"42; 2. Pilone (Osella Pa/9) 3'48"42; 3. Regosa (Osella Pa/9) 3'50"26; 4. Parlamento (March) 3'57"54; 5. Tondelli (Osella pa/12) 4'03"86; 6. Roasio (Osella Pa/9) 4'10"07.

Sport Nazionale: 1. Panzeri (Osella Pa/10) 4'07"12; 2. Maggiani (Lucchini) 4'28"26; 3. Licchieri (Osella Pa/10) 4'53"77.

Autostoriche: 1. Ilotte (Lotus 23) 4'36"65; 2. Pisoni (Lotus Elan) 4'47"98; 3. Pischedda (Giulietta Spider) 4'59"19; 4. Perego (Jaguar E) 5'01"; 5. Magni (Asa Ferrari) 5'03"61; 6. Cattaneo (Porsche 356) 5'12"70; 7. Giudici (Giulietta Spider) 5'25"24; 8. Chiapparini 5'21"91; 9. Grimaldi (Giulietta Spider) 5'25"24; 10. Benini (Giulietta Spider) 5'38"31; 11. Mandelli (La Aurelia) 5'33"27; 12. Colfi (Lancia Flaminia) 5'47"86; 13. Castagno (Giulietta Sprint) 5'49"36; 14. Allaira (Giulietta Sprint) 6'30"39; 15. Arioli M. Antonia (Fiat 1200) 8'16"60; 16. Gambera (Fiat Osca).



Giuseppe Tambone ha vinto anche la seconda edizione della Susa Moncenisio (Attualfoto). In coda alla manifestazione anche una gara per «storiche» vinta da Ilotte con una Lotus 23

VELOCITÀ IN CIRCUITO/Ottini a Monza

Trionfa l'esperienza

Il pilota della Crs ha prevalso sulla Mig di Mercatelli Aghemio e Notarnicola squalificati dopo le verifiche



MONZA — Una giornata condizionata dalla pioggia ha fatto da cornice alla settima prova del Trofeo Cadetti Agip, tanto che solo sfruttando una pausa del nubifragio abbattutosi sulla Lombardia si è riusciti a correre regolarmente. Grazie all'esperienza accumulata in anni di competizioni Bruno Ottini al volante della Crs ha conquistato la vittoria e a nulla sono valsi i tentativi di Aghemio e Mercatelli per ribaltare la situazione. Purtroppo, ancora una volta, il finale ha provocato, l'ennesima sorpresa. Aghemio e Notarnicola (sesto all'arrivo) sono stati esclusi dalla classifica sembra per cambi non regolari. Al provvedimento dei commissari sportivi è stato interposto appello ma è chiaro che a questo punto sia estremamente difficile sapere chi, nella graduatoria del Trofeo, è alle spalle di Ottini. L'umore generale dell'ambiente indica che prima di avere il responso passerà ancora del tempo. Prima delle varie batterie i piloti si trovano di fronte a una sorpresa: infatti per lavori di asfaltatura Monza si è presentata con una variante posticcia. In più le condizioni del tempo sono mutate in continuazioni, passando dall'umido della prima batteria al rinvio della partenza della seconda. In finale, invece, i piloti sono scattati con gomme da asciutto. Parte al comando Aghemio che però al 2. giro va in testacoda coinvolgendo Cristofaro. I due si fermano proprio in mezzo alla curva e a rimetterci è il gruppone che li segue. In una decina finiscono nell'ammucchiata ma per fortuna tutti riescono a ripartire con ritardi variabili. È il momento propizio per Ottini di involarsi inseguito da Mercatelli, e dallo stesso Aghemio che è riuscito a rimontare. Per la vittoria è chiaro che sia



Bruno Ottini, (in alto, FotoMarostica) è sempre più leader nel Trofeo Cadetti. Mercatelli e Aghemio, sopra, guidano il gruppo all'ingresso della variante Junior (FotoCiccarone)

questo il gruppo da tenere d'occhio, mentre De Cristofaro, Bianchi, Scieghi, Marostica, Notarnicola e Perego danno spettacolo fino al ritiro, per guai tecnici, di De Cristofaro. Al termine Ottini la spunta su Mercatelli e Aghemio mentre Bianchi, dopo un duello durato tutta la corsa a suon di ruotate, ha la meglio di Scieghi, la cui vettura va a sbattere, a causa della rottura di una sospensione, contro il muretto dei box. In verifica, come già detto, si sono infine giocate le sorti di Aghemio e Notarnicola, con grande... gioia

di Marostica e Perego che hanno potuto avanzare in classifica generale.

Paolo Ciccarone

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza, 18 luglio 1987

7. Gara del trofeo Cadetti Agip

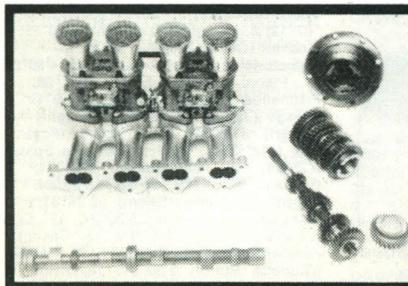
Le classifiche

1. Batteria: 1. Aghemio (Adm) 10 giri in 11'53"4 alla media di 123,633 kmh; 2. Ottini (Crs) 12'04"4; 3. Perego (Tatuus) 12'14"3; 4. Nonnato (Tatuus) 12'21"1; 5. Fortis (S. Andrea) 12'21"4; 6. Mapelli (Crs) 12'21"7; 7. Veronesi (Crs) 12'23"4.
2. Batteria: 1. Mercatelli (Mig) 10 giri in 12'24"00 alla media di 118,548 kmh; 2. Notarnicola (GP) 12'26"3; 3.

Bianchi (Tatuus) 12'30"4; 4. Bernasconi (Ermolli) 12'37"9; 5. Alborghetti (Crs) 12'43"5; 6. Missaglia (Ermolli) 12'43"9; 7. Focchi (Tatuus) 12'44"6.

3. Batteria: 1. De Cristofaro (Ermolli) giri in 12'11"7 alla media di 120,295 kmh; 2. Marostica (Cavallini) 12'12"3; 3. Frosinini (Ermolli) 12'24"3; 4. Bocelli (Ermolli) 12'25"2; 5. Sirna (Cavallini); 6. Scialpi (Cavallini) 12'27"5; 7. Bengala (Ermolli) 12'32"6.

Finale: 1. Ottini (Crs) 22 giri in 24,5 alla media di 129,590 kmh; 2. Mercatelli (Mig) 24'57"7; 3. Bianchi (Tatuus) 25'30"4; 4. Scieghi (Tatuus) 25'30"5; 5. Marostica (Cavallini) 25'42"6; 6. Perego (Tatuus) 25'59"2; 7. Sirna (Cavallini) 26'03"8; 8. Bocelli (Ermolli) 26'04"0; 9. Mapelli (Crs) 1. giro; 10. Pane (Domingo) 1 giro; 11. Focchi (Tatuus) 1 giro; 12. Nonnato (Tatuus) 1 giro.



CAMILLO ALQUATI

APPLICAZIONI
SPECIALI PER AUTO

26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91 - Telefono 0372 20450-410398

Collettori d'aspirazione e scarico, gruppi aspirazione completi di carburatori, alberi distribuzione, rapporti al cambio ed al differenziale, differenziali autobloccanti, coppe olio in alluminio, valvole maggiorate, pistoni stampati, guarnizioni testa ed altro materiale per vetture gruppi A-B-2-3-4-5.



VELOCITÀ IN CIRCUITO/Nuovo leader in F. Alfa

Pareggiato il conto

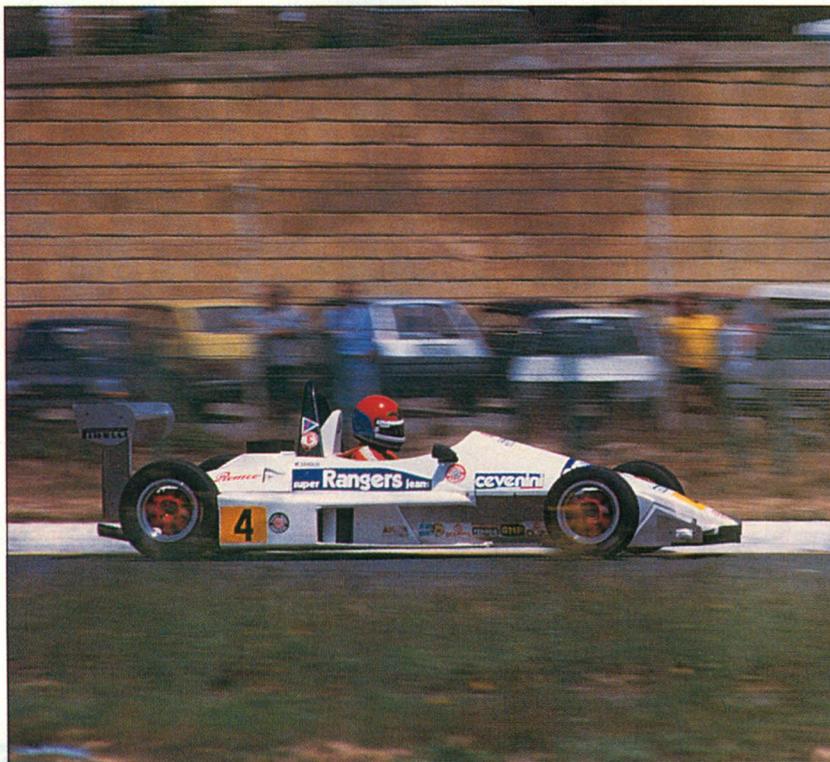
Amato Ferrari vincendo a Pergusa ha raggiunto a quota tre vittorie Luca Canni Ferrari, «rubandogli» anche la testa del campionato

PERGUSA — Al suo giro di boa, il campionato italiano Alfa Boxer continua a dimostrarsi più combattuto e aperto che mai, pur con due piloti che hanno ormai preso il largo dagli inseguitori. Dopo la vittoria di Amato Ferrari sulla calda pista di Pergusa, nella gara di contorno al Gran Premio del Mediterraneo di Formula 3000, il conto delle vittorie fra Luca Canni Ferrari ed Amato Ferrari è pari: tre ciascuno, considerando come successo quello di Vallelunga per Amato Ferrari, dove giunse dietro a Famà, il quale non ha diritto ai punti. Gli inseguitori dovranno quindi rimbocarsi le maniche se non vorranno perdere il contatto coi due; in testa alla classifica dell'italiano e del Trofeo Under 23 è adesso passato Amato Ferrari, che ha recuperato terreno nei confronti del suo diretto avversario, classificatosi soltanto quarto dopo una scelta errata dei rapporti al cambio che lo ha costretto a correre staccato dal gruppetto dei primi. In questo, oltre al vincitore, si sono inseriti Sandro Montani, miglior tempo in prova, e secondo in gara, e Vittorio Zoboli, che ha dovuto lasciare il terzo posto a Savoldi, dopo essersi toccato al nono giro con Montani, ed aver perso un «baffo». Come nelle precedenti gare, non è certo mancata la lotta a Pergusa, dove al comando si sono alternati ben tre piloti, Amato Ferrari, Montani e Zoboli. Si schierano in 21 sulla griglia di partenza, con Montani in «pole»; questi è il più lesto al semaforo verde, presentandosi primo in chicane, davanti a Zoboli, Ballabio e Amato Ferrari. Al primo passaggio il gruppetto compatto vede in testa Montani, che precede Zoboli, Amato Ferrari, Canni Ferrari, Savoldi e Ballabio; questi si ritira al giro successivo imitato da Zeri e subito dopo da Peres, mentre Montetermini viene fermato con la bandiera nera per aver «tagliato» una chicane. La lotta del trio di testa è senza esclusione di colpi, tant'è che alla terza tornata al comando passa Amato Ferrari, davanti a Zoboli, Montani e Canni Ferrari. Questi però all'ottavo giro scavalca Montani e Zoboli, passando per primo davanti alla tribuna. Alla torna-

ta successiva Zoboli si «tocca» con Montani, danneggiando lo spoiler. La gara non ha altri sussulti, pur se il leader Amato Ferrari è sempre seguito come un'ombra da Montani, mentre a quattro giri dal termine al terzo posto risale Savoldi, che precede

Canni Ferrari, Zoboli e Vandone; le posizioni non cambiano più fino al traguardo, tranne per la quinta piazza, che viene conquistata proprio all'ultimo passaggio da Caprotti, ai danni di Zoboli.

Pietro Libro



Grazie a Cevenini

PERGUSA — Per soli 49 centesimi di secondo Amato Ferrari è riuscito a conquistare quella vittoria che gli consente di portarsi al comando del campionato. «**Ho capito che potevo farcela, quando dopo circa sette giri ho preso una cinquantina di metri di vantaggio sugli inseguitori; questa vittoria è stata cercata con determinazione e prima della gara abbiamo provato parecchio per stare al passo con gli altri; ringrazio Cevenini, che mi ha messo a punto un ottimo mezzo; adesso sono in testa sia all'italiano che all'under 23, ma la stagione è lunga e tutto è ancora da giocare.**» Sandro Montani ha lottato per la vittoria, concludendo secondo. «**È questo il miglior risultato stagionale, e dopo il miglior tempo in prova sentivo che sarebbe andata bene; il secondo posto non è affatto da buttare.**» L'ultimo posto sul podio è andato a Savoldi, che ha qualcosa da recriminare. «**Potevo senz'altro far meglio, ma quando qualcuno continua a applicare dell'ostruzionismo c'è poco da fare; fortunatamente la macchina non mi ha dato alcun problema.**» Dopo due vittorie consecutive, Luca Canni Ferrari torna a casa con un quarto posto. «**Ho dato l'anima per far meglio, ma un'errata scelta dei rapporti al cambio mi ha attardato notevolmente nei tratti veloci, che su questa pista sono in prevalenza.**» □



VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa (En), 19 luglio 1987

6. prova Campionato Italiano Alfa Boxer

La classifica

1. Amato Ferrari 14 giri in 26'33"38, media 156,575 km/h; 2. Montani a 0"49; 3. Savoldi a 0"96; 4. Canni Ferrari a 9"21; 5. Caprotti a 22"27; 6. Zoboli a 22"79; 7. Angelelli a 22"79; 8. Vandone 23"33; 9. Pace a 26"24; 10. Favero a 26"53; 11. Catti a 29"69; 12. Savio a 31"92; 13. Amati a 42"03; 14. Piana a 1'01"62; 15. Sabatini a 1'02"09; 16. Perego a 1'03"60; 17. Gabrielli a 1 giro.

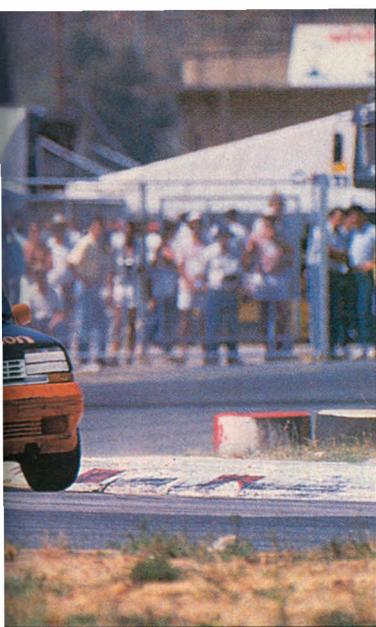
□ Giro più veloce: l'11. di Savoldi in 1'51"43 alla media di 159,921 km/h.

Classifica del campionato

1. Amato Ferrari 40; 2. Luca Canni Ferrari 37; 3. Savoldi 14; 4. Zoboli 13; 5. Montani 10; 6. Pace, Ballabio e Talin 6; 9. Gatti e Perego 4.

Classifica Trofeo Under 23

1. Amato Ferrari 40; 2. Luca Canni Ferrari 37; 3. Savoldi 17; 4. Zoboli 14; 5. Ballabio 7; 6. Talin 5; 7. Gatti, Angelelli, Zeri e Perego 4.



COPPA RENAULT/Roberto Russo prende il largo

Lupo solitario

Il milanese a Pergusa ha portato a 33 i suoi punti di vantaggio su Spinelli suo più diretto avversario in campionato, giunto sesto

PERGUSA — Solo ventidue piloti hanno affrontato la lunga trasferta in Sicilia a sette giorni dalla prova di Misano, facendo optare per la disputa della gara su due manche con classifica per somma di tempi. Al primo via, il più rapido è Gardelli che, davvero

scatenato, riesce a togliersi dalla mischia e a prendere la testa. Al secondo giro, Campani, partito in pole-position, forza troppo ed arriva lungo alla seconda chicane, la manovra coinvolge Poli, Pirro e «Pibo»; intanto Russo si fa sotto progressivamente a Gardelli e nel corso del quinto giro lo supera all'ingresso della variante prima dei box. Il romano comunque non cede, e proprio all'ultimo giro supera Russo, mentre dietro, Santaniello risale ottimamente e riesce a chiudere in terza posizione. Spinelli, che avrebbe dovuto tentare di avvicinarsi al leader della classifica, non riesce ad andare oltre l'ottava posizione messo in difficoltà da una vettura non al meglio e soprattutto dalla benzina sporca, sfortunato anche Pizzi, costretto alla resa già nel corso del terzo giro. Nella seconda manche, Gardelli è ancora il più rapido anche se Russo lo segue come un'ombra per approfittare del minimo errore. Dalle retrovie risale come una furia Campani; al terzo giro è già quinto, al successivo è al terzo, mentre Gardelli scivola per il gioco delle scie addirittura in quarta posizione. L'irruenza, di Campani fa un'altra vittima, infatti arriva lungo ad una chicane e tocca Gardelli, i due escono ed il solo Gardelli riesce a ripartire pur avendo perso il contatto con la coppia di testa composta da Santaniello e Russo. I due al termine degli otto giri finiscono nell'ordine e il bravo Russo, certo del successo finale, non tenta

nemmeno di superare l'avversario accontentandosi di controllarlo da vicino. Dietro, bene «Pibo», purtroppo la gara gli concede solo una soddisfazione parziale, infatti, per il campione '86 non rimane che la consolazione di finire terzo nella seconda manche davanti al compagno di team Gardelli. Un brivido lo fa correre Boccia che si capotta nel rettilineo prima della variante dei box. L'incidente innescato involontariamente da Spampatti e Stefana si risolve fortunatamente solo con danni alla vettura. Alla fine Roberto Russo conquista una meritata vittoria, la terza della stagione rafforzando ancor di più la sua posizione di leader nel campionato ed a tre gare dal termine per Spinelli, Santaniello e Gardelli che lo seguono sembra abbastanza arduo poterlo insidiare.

Maurizio Masini

VELOCITÀ IN CIRCUITO

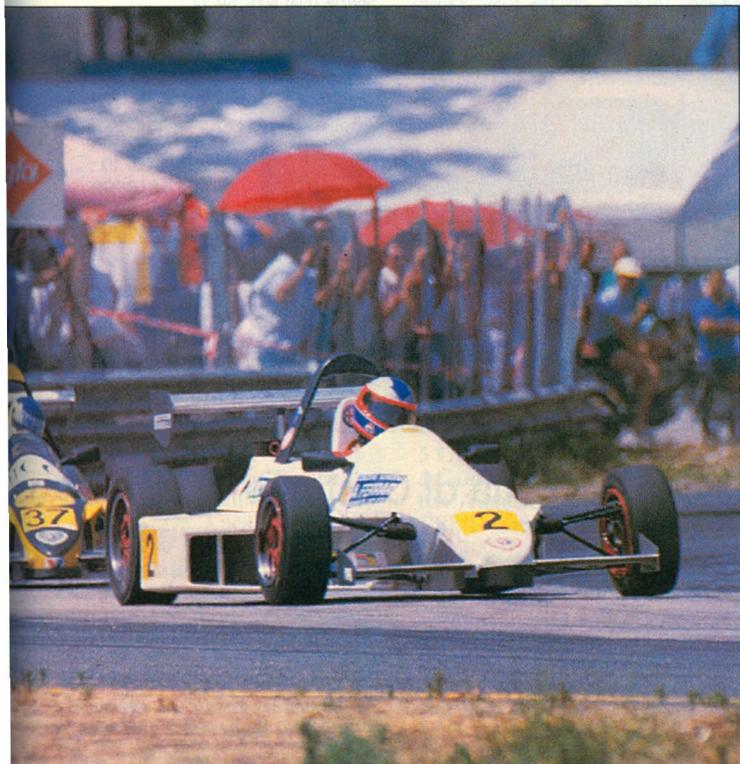
Pergusa (En), 19 luglio 1987

8. Prova della Coppa Italia Renault 5 Elf

La classifica: 1. Russo 16 giri in 33'10"97 alla media di 143,207 kmh; 2. Santaniello a 2'28"; 3. Gardelli a 9"18; 4. Giacomello a 21"89; 5. Del Fante a 28"60; 6. Spinelli a 28"81; 7. Vitale a 30"12; 8. Macchi a 32"72; 9. Cutrera a 39"33; 10. Campani a 1'00"85; 11. Cupani a 1'01"38; 12. Deo a 1'39"13; 13. Dini a 1'48"01; 14. Stampatti a 1 giro; 15. Gianniberti a 1 giro; 16. «Pibo» a 2 giri; 17. Stefana a 4 giri; 18. Boccia a 4 giri.

□ Giro più veloce: Campani in 2'01"93 alla media di 146,149 kmh.

Classifica di Coppa Italia dopo l'8 gara: 1. Russo punti 85; 2. Spinelli 52; 3. Santaniello 51; 4. Gardelli 45; 5. Pizzi 38; 6. Pirro; 7. Brand 32; 8. Campani 31; 9. «Pibo» 28; 10. Giacomello 23.



Roberto Russo, a destra, non ha di certo risparmiato i cordoli a Pergusa. Altrettanto Santaniello, in alto, buon secondo al traguardo nella gara di Coppa Renault. Nell'Alfa Boxer, Mirco Savoldi, sopra a sinistra, ha ottenuto il giro più veloce. Il vincitore Amato Ferrari, sopra, precede Sandro Montani (FotoStudio'83)



SLALOM/Melluzzo vince a Bompietro

Felice ritorno

Il pilota siracusano si è aggiudicato con merito la gara e si è anche preso una rivincita del ritiro patito a Pachino

BOMPIETRO — Dopo Virzi, Guagliardo e «Lorus», un altro pilota si è aggiudicato una vittoria negli slalom siciliani di questa stagione: si tratta del siracusano Maurizio Melluzzo, vincitore con pieno merito della prima edizione dello «Slalom Città di Bompietro». Per Melluzzo si è trattato di un ritorno alle gare di casa, dato che quest'anno disputa, con la stessa Fiat X1/9, il campionato italiano, che lo vede all'ottavo posto; nell'altra gara disputata nell'Isola, a Pachino, il pilota della Supergara non ebbe infatti fortuna, essendo stato costretto al ritiro. In entrambe le manches Melluzzo ha preceduto Giuseppe Virzi e «Lorus»; il primo ha corso con la solita Porsche 930 Turbo, mentre «Lorus» aveva a disposizione la stessa Porsche 911 Sc che una settimana prima aveva portato al successo a Sciacca; è mancato alle attese il giovane Domenico Guagliardo, soltanto ottavo con la Porsche preparata dal padre, mentre chi ha sorpreso positivamente è stato Giovanni La Mantia, quarto con la Fiat X1/9; alle sue spalle si è classificato Alfonso Vella, altro pilota su Porsche, così come Cassaniti, sesto. Chiudono i primi dieci posti della classifica assoluta Gagliano, Claudio Cordò e Fazzino. Fra le vetture di serie si è imposto il locale Antonio Torregrossa, al volante di una Renault 5 Gt Turbo, mentre nel Gruppo A ha avuto la meglio il sorprendente Salvatore Naselli, con una Fiat 127. 47 dei 48 piloti partiti. (p. 1.)

(VW Golf) 192,98.

GRUPPO A

Classe a 1600: 1. Giovanni Monti (Opel Manta Gte) 181,53; 2. Baiamonte (VW Golf) 182,92; 3. Gianvecchio (Fiat Uno Turbo) 187,91; 4. Sparaco (Opel Manta) 190,63.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1150: 1. Rosario Musumeci (Fiat 600) 181,14; 2. Giamboni (Fiat 127) 188,36; 3. Parisi (Fiat 500) 188,56; 4. Guaggenti (Fiat 600) 189,05; 5. Cangolosi (Fiat 128) 190,44.

Classe 1300: 1. Vincenzo Fazzino 176,80; 2. Corsello (Fiat 128) 181,07; 3. Ansaldi 194,01; 4. Guercio 194,17; 5. Piazza 194,52 (tutti gli altri su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Giuseppe Fiore (Fiat X1/9) 179,53; 2. Cannamela (Fiat X1/9) 180,19; 3. Pulvirenti (Fiat X1/9) 189,69; 4. Trapani (Alfa Romeo Gta) 194,24; 5. Mirmina (Talbot) 201,06.

Classe 2000: 1. Salvatore Gagliano (Ford Escort) 174,70; 2. Cordò C. (Alfa Romeo Duetto) 174,76; 3. Lorianò (Alfa Romeo Duetto) 179,97; 4. Sciarba (Opel Kadett)

183,45; 5. Cirrito (Ford Escort) 188,86.

Classe 2000: 1. Giuseppe Virzi (Porsche 930 T.) 165,97; 2. «Lorus» 167,51; 3. Vella 171,65; 4. Cassaniti 171,72; 5. Guagliardo D. 172,12. (Tutti gli altri su Porsche 911 Sc).

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Salvatore La Placa (Fiat 126) 196,70.

Classe oltre 1000: 1. Maurizio Melluzzo (Fiat X1/9) 163,74; 2. La Mantia (Fiat X1/9) 167,68; 3. Carvotta (Fiat 126) 190,97; 4. Spezia (Fiat 600) 194,72.



A fianco, il vincitore della prova di Bompietro Maurizio Melluzzo. In alto, Saracco bravissimo a Susa (Attualfoto)

Buona riuscita del Città di Castione

Fornoni di potenza

CASTIONE — Antonio Fornoni con la Lancia Rally preparata da Colombi è stato il protagonista assoluto nella prima edizione dello slalom «Città di Castione», che ha riscosso un buon successo di pubblico. Nonostante il maltempo, infatti, sono stati in molti a cedere al richiamo dei bolidi, che tornavano ad affrontarsi su un tratto di percorso ricordato dagli appassionati per essere stato a lungo teatro della cronoscalata Castione-Dezzo. Dietro alla potente vettura del vincitore, troviamo le agili Gruppo N, che si sono dimostrate particolarmente a loro agio fra le undici strette porte di birilli. La piazza d'onore è andata a Giacometti con la Peugeot 205 Gti mentre al terzo posto si è classificato Zanchi con la Renault 5 Gt Turbo. Per quanto riguarda le graduatorie di Gruppo, nell'N vittoria del secondo assoluto Giacometti, mentre nel Gruppo A si è imposto Conti con la Fiat Uno Turbo; scontato il successo nel gruppo S per il dominatore Fornoni. La buona riuscita della ma-

nifestazione è stata decretata anche dalla presenza di numerosi piloti, in particolare bergamaschi, che hanno battagliato per fare bella figura sulle strade di casa. La prima manche è stata disturbata da un violento acquazzone che ha compromesso le prestazioni dei concorrenti i quali si sono rifatti nella seconda con l'asfalto ormai asciugato.

Marlo Reduzzi

SLALOM

Castione (Bg), 19 luglio 1987

1. Slalom Città di Castione

Le classifiche

Absoluta: 1. Fornoni (Lancia Rally) pun. 145,05; 2. Giacometti (Peugeot 205 Gti) 147,96; 3. Zanchi (Renault 5 Gt Turbo) 148,03; 4. Didonè (Renault 5 Gt Turbo) 151,18; 5. Tomasini (Opel Ascona SR) 151,37; 6. Mosconi (Opel Corsa SR) 151,59; 7. Tomasoni (Peugeot 205 Gti) 153,60; 8. Locatelli (Renault 5 Gt Turbo) 154,04; 9. Conti (Fiat Uno Turbo) 154,70; 10. Colombi (Bmw M3) 154,79.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Belotti pun. 158,39; 2. Patelli 162,53; 3. Ghilardi 162,54; 4. Ferranti 162,58; 5. Bonetti 167,13; 6. Merelli 193,80. Tutti su A 112 Abarth.

Classe 1300: 1. Mosconi (Opel Corsa SR) punti 151,59; 2. Trussardi (Opel Corsa) 189,45; 3. Fiorendi (Opel Corsa) 197,08.

Classe 1600: 1. Giacometti pun. 147,96; 2. Tomasini 153,60; 3. Moro 162,64; 4. Bollani 17,69. Tutti su Peugeot 205 Gti.

Classe 2000: 1. Zanchi (Renault 5 Gt Turbo) pun. 148,03; 2. Didonè (Renault 5 Gt Turbo) 151,18; 3. Locatelli (Renault 5 Gt Turbo) 154,04; 4. Colombi (Bmw M3) 154,69; 5. Zanetti (Renault 5 Gt Turbo) 157,77; 6. Prandi (Fiat Ritmo 130) 168,90; 7. Belotti (Opel Kadett Gsi) 169,05; 8. Remondini (Lancia Delta 4Wd) 188,44; 9. Maseroli (Ritmo 130) 215,13.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Manzoni (Fiat 127) 158,55; 2. Clivati (Fiat 127) 159,10; 3. Lagoni (A 112 Abarth) 159,51; 4. Orlandi (A 112 Abarth) 162,64; 5. Ferri (Fiat 127) 169,98; 6. Prandi (A 112 Abarth) 170,44; 7. Cristalli (Fiat 127) 172,00; 8. Paroli (Fiat 127) 247,96.

Classe 1600: 1. Casri (Volkswagen Golf Gti) 154,70; 2. Savoidelli (Fiat Ritmo 105) 169,15; 3. Buson (Fiat Ritmo 105) 210,30.

Classe 2000: 1. Conti (Fiat Uno Turbo) 154,79; 2. Lozza (Opel Manta Gte) 169,15; 3. Tomasini (Lancia Delta 4Wd) 181,03; 4. Lucini (Opel Manta Gte) 246,73.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1150: 1. Zandanel (Fiat 127) 157,89; 2. Marinoni (Fiat 127) 159,30; 3. Lenzi (A 112 Abarth) 161,31; 4. Manzoni (A 112) 192,46.

Classe 1300: 1. Boyer (Simca Rally 2) 168,65.

Classe 1600: 1. Rizzi (Dallara X1/9) 176,63.

Classe 2000: 1. Tomasini (Opel Ascona) 151,37; 2. Roncelli (Opel Ascona) 166,10.

Classe oltre 2000: 1. Fornoni (Lancia Rally) 145,05.



Nonostante altre due gare nello stesso giorno

Il Moscato fa novanta

La scuderia di Alba ha infatti raccolto nella prova di Susa questo bel numero di partecipanti. Vincitore assoluto Saracco su Alpine A110

SUSA — Il «succo d'uva», a loro tanto caro, deve anche fornire molte energie, visto che gli «Amici del Moscato» di Alba, non si sono accontentati in una sola giornata, di organizzare una cronoscalata ed una gara per auto storiche, ma hanno anche voluto allestire questo slalom internazionale. I novanta partenti si sono così trovati alle prese con un blasonatissimo percorso, sfruttato solo per 3.400 metri e con inserite ben 15 chicane, così come il regolamento slalom prevede. Lorenzo Saracco,

guidando magistralmente la sua ormai anziana Alpine A 110, ha colto la sua 5. affermazione assoluta stagionale, superando con discreto margine il prototipo Abarth 2000 di Giuliano Marengo. In terza posizione assoluta, si è piazzato Pennacchio con la Ams, che ha «regolato» De Micheli su Abarth X 1/9. Il Gruppo N è stato vinto dalla Renault 5 Gt Turbo di Bonino, con 4 secondi di vantaggio su Caseni. Tra le 1600 si è imposto Bianchi, mentre Sarti e Gariglio si sono affermati rispetti-

vamente nelle 1300 e 1150. Nel Gruppo A la vittoria assoluta è andata a Davide Alberto, su Golf Gti che col suo poco potente motore 1600 si è messo dietro anche le vetture della classe maggiore. Gattone ha vinto nella 1150 e Vannozzi ha fatto sua la 2000. Tra i Gruppi Speciali buone prove hanno offerto Scurtatore e Chiriaco, con le A 112, Poletto con la X 1/9 ed il sempre efficace Vezza, impegnato su due fronti. La classifica femminile è andata, come di prammatica alla Boeris,

che, pur se era l'unica rappresentante del gentile sesso, si è ben comportata anche nei confronti dei «colleghi maschi». (m. d.)

SLALOM

Susa (TO), 19 luglio 1987

20. Susa-Moncenisio

Valido per Coppa Csa 1. zona

Le classifiche

Assoluta: 1. Saracco (Alpine A110) 174,71; 2. Marengo (Abarth) 79,95; 3. Pennacchio (AMS) 180,19; 4. De Micheli (Abarth X 1/9) 181,20; 5. Mozzone (GMG) 182,03; 6. Vezza (Lancia Stratos) 182,86; 7. Serra (Simca R2) 183,41; 8. Comello (Dallara X1/9) 185,24; 9. Poletti (Fiat X 1/9) 189,05; 10. Patete (Abarth X 1/9) 189,26.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Gariglio 214,15; 2. Cubitto 215,74; 3. Bodo 218,24; 4. Galliano 219,44; 5. Rivi 219,86; 6. Zarrillo 221,78; 7. Stagno 223,51; 8. Calabria 230,48; 9. Magliano 238,73 (tutti su A 112 70 HP).

Classe 1300: 1. Sarti (Samba Rallye) 213,61.

Classe 1600: 1. Bianchi (Peugeot 205 Gti) 209,92; 2. Turletti (Citroën Visa) 214,65; 3. Blandin (Peugeot 205 Gti) 216,44.

Classe 2000: 1. Bonino 200,64; 2. Gaseni 204,49. (Entrambi su Renault 5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Gattone (A 112 70 HP) 210,69.

Classe 1600: 1. Alberto (Golf Gti) 192,48; 2. Botta (R5 Alpine) 195,33; 3. Nebbiolo (Golf Gti) 215,01.

Classe 2000: 1. Vannozzi (Fiat Uno Turbo) 196,77; 2. Pavia (Peugeot 205 Gti) 196,97; 3. Noris (R5 GT Turbo) 201,36; 4. Turco (Peugeot 205 Gti) 207,33.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Fracasso (Fiat 700) 198,35; 2. Salino (Fiat 126) 199,03; 3. Boccardo (Fiat 700) 212,82; 4. Peretto (Fiat 700) 215,29; 5. Gulino (Fiat 126) 226,07.

Classe 1000: 1. Scurtatore (A 112) 190,85; 2. Timossi (A 112) 201,46; 3. Masone (Mini Cooper) 220,37.

Classe 1150: 1. Chiriaco 192,53; 2. Gugnali 193,91; 3. Cavaglia 195,70; 4. Sacchetto 199,38; 5. Lazzarino 202,17; 6. Gallino 202,78. (Tutti su A 112 70 HP).

Classe 1300: 1. Poletti (Fiat X 1/9) 189,05; 2. Minazio (Fiat X 1/9) 190,47; 3. Giuliano (Simca R2) 195,33; 4. Terranova (Fiat X 1/9) 205,33; 5. Oriente (Fiat 126) 215,46; 6. Romeo (Mini Cooper) 215,62.

Classe 1600: 1. Saracco (Alpine A 110) 174,71; 2. Demicheli (Abarth X 1/9) 181,20; 3. Serra (Simca R2) 183,41; 4. Patete (Abarth X 1/9) 189,26; 5. Boeris (Abarth X 1/9) 191,88; 6. Messori (Abarth X 1/9) 200,57; 7. Chiappino (Lancia Fulvia HF) 230,19.

Classe 2000: 1. Comello (Dallara) 185,24; 2. Gavotto (Lancia Montecarlo) 200,36; 3. Dezza (Kadett GTE) 216,44.

Classe 2500: 1. Vezza (Lancia Stratos) 182,86.

PROTOTIPI

Classe 2000: 1. Rosso (Fiat 500 DKW) 199,76; 2. Sandroni (GMS S) 199,92; 3. Gallo (Fiat 500/A 112) 203,92; 4. Vignale (Abarth 1000) 214,31; 5. Premiolo (Fiat 500 A 112) 222,86; 6. Bussolino (Fiat 500/127) 274,78.

Classe oltre 1000: 1. Marengo (Abarth) 179,95; 2. Pennacchio (AMS) 180,19; 3. Mozzone (GMG) 182,03; 4. Forgiere (Abarth) 191,16; 5. Massa (Fiat 126/R5 Alp.) 198,89; 6. Emanuele (Fiat 500/R5 Alp.) 207,93; 7. «Artemio» (Fiat 126/Lancia) 209,92.

Neanche il caldo torrido ferma De Luca a Prezenzano

Vittoria a mani basse

Il pilota casertano con una guida tutta d'attacco ha sbaragliato il campo assicurandosi, con la sua potente Porsche, il 9. successo stagionale

PREZENZANO — Nonostante il caldo insopportabile, anche nel quinto slalom di Prezenzano, Giovanni De Luca ha vinto a mani basse ottenendo il nono successo stagionale su undici gare disputate. Il simpatico pilota casertano, forte di un mezzo indubbiamente superiore, quale la potentissima Porsche 911 preparata dalla «Cadeddu Racing», ma anche di una guida sempre più precisa e d'attacco, ha ormai confinato la suspense agonistica negli slalom campani alla lotta per il secondo posto. Buon secondo, Crescenzo Palomba, lo... Zandonà del Sud, che quest'anno si è visto poco al vertice delle classifiche con la sua Fiat 600/1000 a guida centrale, ma che a Prezenzano è stato l'unico avversario di De Luca. Palomba concludeva la sua prima manche staccato di soli 1"21, ma nella seconda il vincitore migliorava il suo tempo di ben sei secondi e mezzo e Palomba, pur migliorando sensibilmente, doveva accontentarsi del secondo posto. Terzo, Leonello Arduini, che nella prima manche è andato dritto in una postazione compromettendo la sua gara. Quarto Giovanni Tufino, che oltre a imporsi regolarmente nel Gruppo N, stava avvicinandosi sempre più alle posizioni di vertice della classifica assoluta con la Renault

5 Gt Turbo preparata da Papini & Cambi. Seguono i sempre positivi Augusto Longobardi (Simca R2), Domenico Mastrocola (Fiat 500/1000), Bartolomeo Rossi (Porsche 911) e Luigi Falco (Fiat 128), compagno di squadra di De Luca. Alla gara hanno preso parte ben 65 concorrenti e tra questi, la categoria più numerosa, è risultata la 700 del Gruppo Speciale con 11 bicilindriche a darsi battaglia e successo finale di Raffaele Turco, nono assoluto nonostante si sia ritirato nella prima manche per rottura della frizione.

Rosario Moselli

SLALOM

Prezenzano (Ce), 19 luglio 1987

Slalom di Prezenzano

Valido per il campionato Centro-Sud

Le classifiche

Assoluta: 1. De Luca (Porsche 911) 155,33; 2. Palomba (Fiat 600/1000) 160,90; 3. Arduini (Porsche 914/6) 163,80; 4. Tufino (R5 Gt Turbo) 164,14; 5. Longobardi (Simca R2) 164,97; 6. Mastrocola (Fiat 500/1000) 165,31; 7. Rossi (Porsche 911) 166,28; 8. Falco (Fiat 128) 168,26; 9. Turco R. (Fiat 500/700) 170,21; 10. Pulzella (Alfasud Ti) 170,79.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Del Santo 184,77; 2. Viscusi 191,06; 3. Vargas 192,07; 4. Scamardella 193,37; 5. Porzio 193,78. Tutti su A 112.

Classe 1300: 1. Cellucci (Talbot Samba Rallye) 189,67.

Classe 1600: 1. Procoppe (Ford Fiesta XR2) 182,41; 2. Catapano (Vw Golf) 189,87; 3. Liguoro (Alfasud Ti) 194,34; 4. Esposito C. (Alfasud Sprint) 238, 43.

Classe 2000: 1. Tufino (Renault 5 Gt turbo) 164,14; 2. Pignatiello (Peugeot 309) 180,13; 3. Lombardi (Fiat Ritmo 130) 182,97; 4. De Angelis (Fiat Ritmo 130) 193,29.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. De Martino 178,25; 2. D'Amaro 184,27; 3. Coda 198,87.

Classe 1600: 1. Di Nunzio (Vw Golf Gti) 186,86.

Classe oltre 1600: 1. Addati (Alfetta Gtv) 185,14; 2. Di Vito (Mg Metro Turbo) 220,28.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Turco R. (Fiat 500) 170,21; 2. Esposito 171,43; 3. Parinzano (Fiat 500) 171,91; 4. Sannino 178,30; 5. Fiore 185,33; 6. Taurino 186,09; 7. Borriello 186,43; 8. Liguori 194,83; 9. Coppola 205,18; 10. Esposito 207,37. Tutti gli altri su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Turco M. (Fiat 126) 172,64; 2. Spina C. (A 112) 178,25; 3. Maiorino (Fiat 127) 184,19; 4. Doti (Fiat 126) 184,68.

Classe 1150: 1. Avolio (A 112) 179,04; 2. Impesi (A 112) 183,48; 3. Borzacchiello (Fiat 127) 184,19; 4. Amendola (Ritmo 60) 185,38.

Classe 1300: 1. Della Mura (Alfasud Ti) 179,96; 2. Federico (Mini 120) 187,34; 3. Castaldi (Fiat 128) 190,40.

Classe 1600: 1. Falco (Fiat 128) 168,26; 2. Pulzella (Alfasud) 170,79; 3. Visconti (Fiat 1/9) 181,54.

Classe 2000: 1. Federico (Alfa Romeo Gta) 172,80; 2. Lardone 173,40; 3. Iovino (Fiat 131) 173,77; 4. Savino 176,68; 5. Ignorato 184,94. Tutti gli altri su Lancia Beta Montecarlo.

Classe oltre 2000: 1. De Luca (Porsche 911) 155,33; 2. Arduini (Porsche 914/6); 3. Rossi (Porsche 911) 166,28

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Palomba (Fiat 600/1000) 160,90; 2. Mastrocola (Fiat 500) 165,31; 3. D'Urzo (Fiat 500) 179,28; 4. Guida (Fiat 600) 181,96.

Classe oltre 1000: 1. Longobardi (Simca R2) 164,97; 2. Esposito (Fiat 126/1300) 179,06. Iaita (Fiat X1/9) 183,56.

DOMENICA SPRINT

Nel prossimo numero un resoconto completo di queste gare

SALITA/Bocca Trabaria

Nesti alla grande

S. GIUSTINO UMBRO — Ancora una volta, è stato il pluricampione Mauro Nesti a imporre la legge del più forte, nella 18. edizione della S. Giustino-Bocca Trabaria, vincendo alla grande al volante della sua Osella-Bmw. Dietro al toscano, Baribbi e Braconi si sono classificati nell'ordine.

S. Giustino (Pg), 26 luglio 1987

Classifica assoluta: 1. Nesti (Osella) 5'46"27; 2. Baribbi (Osella Pa/10) a 4"04; 3. Braconi (Osella Pa/9) a 9"06; 4. Bielansky (Osella Pa/9) a 19"19; 5. Cangelli (Osella Pa/9) a 24"03; 6. Saccomanno (Osella Pa/8) a 30"15; 7. Peroni (Osella) a 39"84; 8. Roasio (Osella Pa/9) a 49"08; 9. Poponi (Lola) a 50"79; 10. E. Saccomanno (Osella Pa/9) a 51"07.



Mauro Braconi buon terzo al traguardo della San Giustino-Bocca Trabaria, ma niente ha potuto contro il vincitore Nesti (FotoAttualfoto)

SALITA/Del Fiore

Edmondo a tavolino

VELLANO — Il livornese Franco Perini, su Fiat X 1/9, dopo essersi aggiudicato il 4. slalom del Fiore, è stato squalificato, su reclamo di Erberto Rossi, causa la vettura sottopeso. Vincitore quindi Rino Edmondo, su Beta Montecarlo. Nei gr. A e N successo delle Renault 5 Gt di Bacigalupo e Guarducci.

Vellano (Pt), 26 luglio 1987

Classifica assoluta: 1. Edmondo (Lancia Beta Montecarlo) 224,41; 2. Rossi (Fiat X 1/9) 227,04; 3. Peccianti (Lancia Stratos) 231,48; 4. Cappellini 239,09; 5. Guarducci 240,79; 7. Pettinato (Fiat X 1/9) 243,66; 7. Pisaneschi (Opel Kadett) 243,76; 8. Bacigalupo (Renault 5 Gt Turbo) 244,17; 9. Cecere (Opel Kadett Gte) 244,29; 10. Del Santo (Fiat X 1/9) 245,07.

SLALOM/Ferriere

Rivera rispetta il pronostico

FERRIERE — Cinquina di vittorie stagionali per Rivera. Infatti il pilota, favorito alla vigilia ha rispettato il pronostico. Pennacchio, che poteva insidiarlo, si è piazzato 2. Ha stupito Palazzolo, giunto quarto, mentre ha deluso Sandro Barbieri, con la sua Erbert 2000.

Ferriere (GE), 26 luglio 1987

Classifica assoluta: 1. Rivera (Abarth 2000) 184,16; 2. Pennacchio (Ams 1600) 187,36; 3. Loddo (Loddo 2000) 192,58; 4. Palazzolo (Fiat 500/1000) 193,16; 5. Panesi (Fiat X 1/9) 195,56; 6. Balestrero (A 112 Abarth) 197,62; 7. Lazzarino (A 112 Abarth) 198,87; 8. Borra (Stratos) 201,08; 9. Pastorelli (Escort Rs) 202,42; 10. Bruzzese S. (Fiat X 1/9) 202,94.

SLALOM/Roccamonfina

Quota dieci per De Luca

ROCCAMONFINA — Nella 3. edizione della Coppa Città di Roccamonfina, valida per la Coppa Csaì 4. zona, Giovanni De Luca su Porsche 911, ha centrato il suo deciso successo stagionale. Al posto d'onore Leonello Arduini (Porsche 914) e Augusto Longobardi (Simca R2). Al via della gara 46 piloti.

Roccamonfina (Na), 26 luglio 1987

Classifica assoluta: 1. De Luca (Porsche 911) pen. 108,30; 2. Arduini (Porsche 914) 113,39; 3. Longobardi (Simca R2) 114,83; 4. Forgiione (Fiat X 1/9) 115,87; 5. Tufino (Renault 5 Gt Turbo) 118,16; 6. Ciampa (A 112) 118,27; 7. Rossi (Porsche 911) 118,63; 8. Cinquegrana (Peugeot 205 Gti) 118,99; 9. Belli (Fiat 126/700) 119,48; 10. Aiello (A 112) 119,78.

SALITA/Scordia-Militello

Grimaldi batte il caldo

MILITELLO — Ancora una vittoria per Enrico Grimaldi, che si è imposto nella 6. edizione della Scordia-Militello. Disputata su due manche e con un caldo torrido (circa 45 gradi) che ha tenuto lontano il grosso pubblico, la gara ha visto classificarsi al secondo posto Giovanni Cassibba con l'Osella.

Militello (Ct), 26 luglio 1987

Classifica assoluta: 1. Grimaldi (Osella) 6'59"56; 2. Cassibba (Osella) 7'03"25; 3. Privitera (Osella) 7'47"22; 4. Iaria (Ams) 8'02"60; 5. Locerto (Osella) 8'03"55; 6. Consoli (Ams) 8'20"08; 7. Comito (Porsche) 8'40"02; 8. «Giuseppe» (Opel) 8'43"17; 9. Furnari (Fiat Ritmo) 8'50"94; 10. Di Maria (Renault 5 Gt Turbo) 8'51"09.

SALITA/Verzegnis-Sella Chianzutan

Casasola fa tris

VERZEGNIS — Vincendo la 19. edizione della Verzegnis-Sella Chianzutan, il tolmezzino Romano Casasola ha fatto tris. È stata la vittoria più difficile, ottenuta sotto la pioggia. A nulla è valso lo sforzo di Tambone, giunto secondo. Terzo assoluto Zarpellon, su Bmw M3, salito con l'asciutto.

Verzegnis (UD), 26 luglio 1987

Classifica assoluta: 1. Casasola (Osella Pa/9) 3'20"98 alla media di 108,412 kmh; 2. Tambone (Osella Pa/9) 3'23"84; 3. Zarpellon (Bmw M3) 3'30"15; 4. Zanini (Osella Pa/9) 3'32"36; 5. Caliceti (Osella Pa/9) 3'33"49; 6. «Peter» (Ritmo 130 Abarth) 3'33"64; 7. Biasioli (Chevron B23) 3'36"16; 8. Poli (Sierra Cosworth) 3'36"47; 9. Cantelli (Porsche Turbo) 3'36"59; 10. Aguzzoni (Osella Pa/9) 3'37"37.



Sulle strade di casa, Romano Casasola, ha centrato il terzo successo nella classifica in salita Verzegnis-Sella Chianzutan (FotoAttualfoto)

SLALOM/Calatafimi

«Lorus» si ripete

CALATAFIMI — Secondo successo stagionale del nome nuovo degli slalom siciliani, il giovane palermitano «Lorus», impostosi al volante della Porsche 911 Sc nel 2. slalom Città di Calatafimi, in provincia di Trapani. Alle sue spalle si è piazzato il siracusano Maurizio Melluzzo, su Fiat X 1/9, che ha preceduto Virzi.

Calatafimi (TP), 26 luglio 1987

Classifica assoluta: 1. «Lorus» (Porsche 911 Sc) 193,6; 2. Melluzzo (Fiat X 1/9) 193,84; 3. Virzi (Porsche 930 Turbo) 194,79; 4. Agosta (Fiat 600) 199,51; 5. Gualiaro D. (Porsche 911 Sc) 200,94; 6. La Mantia (Fiat X 1/9) 201,46; 7. Aiuto (Fiat X 1/9) 202,42; 8. Fazzino (Fiat X 1/9) 203,97; 9. Cordò (Alfa Romeo Duetto) 206,10; 10. Fiore (Fiat X 1/9) 206,10.

AUTOCROSS/Latina

Via libera per «Romoletto»

LATINA — Costretto al ritiro Rosella, con la Fiat X 1/9, per la rottura del motore, la vittoria assoluta nella 4. prova del trofeo Universal Car è andata a «Romoletto» (Porsche) su Pavanelli (Porsche). Ottima la prova di Gasbarone, terzo assoluto e primo della classe 1000.

Latina, 26 luglio 1987

Classifica assoluta: 1. «Romoletto» (Porsche) 8 giri in 7'01"4; 2. Pavanelli (Porsche) 7'03"0; 3. Gasparone (Fiat X 1/9) 7'08"9; 4. Menna (Fiat X 1/9) 7'14"2; 5. Savelli (Fiat 850 Coupé) 7'20"2; 6. Spagnoli (Fiat X 1/9) 7'20"9; 7. Valenti (Fiat X 1/9) 7'23"3; 8. Stradaiooli (Fiat X 1/9) 7'27"7; 9. Carollo (Fiat 850 Spider) 7'38"6; 10. Mastrogiacomo (Lancia Montecarlo) 7'39"9.



F. 3000/Conferma delle Ralt-Honda nei test di Imola

Le candidate

Reduci dalla vittoria di Pergusa, le monoposto inglesi hanno ottenuto sul «Dino Ferrari» i migliori tempi in vista della corsa in programma il 13 settembre, dimostrando tutto il loro potenziale. Pierluigi Martini ha potuto provare la vettura, ottenendo buoni rilievi

di **Guido Schittone** - Foto Orsi

IMOLA — Mondo in perenne movimento quello della Formula 3000 sta professionalizzandosi a tal punto da non concedere ai propri protagonisti il classico, e doveroso, attimo di tregua. Prendiamo come esempio una settimana tipo di un pilota del campionato intercontinentale: sabato 18 e domenica 19 luglio il giovanotto in questione ha vissuto faticosamente prove e gara del Gran Premio del Mediterraneo di Pergusa. Lunedì 20 ha atteso all'aeroporto di Catania che i piloti dell'Anpac la smettessero di scioperare. Sotto il sole cocente e un vento caldo che portava sulla Sicilia 40-43° di temperatura il... signor pilota ha sudato come un disperato prima di imbarcarsi sul velivolo che l'avrebbe portato a destinazione. Giunto dove voleva è salito su una vettura a nolo e si è diretto al «Dino Ferrari» di Imola dove nell'ennesima caldissima giornata di questo luglio stupendo ha provato soluzioni di sospensione, motore e aerodinamica in vista della corsa di campionato in programma il prossimo 13 settembre, data fondamentale per la serie intercontinentale: fra due mesi, infatti, mancheranno solo tre corse al termine della stagione

e sbagliare sarà vietato. Logico quindi che tre dei prim'attori della categoria si siano impegnati allo spasimo mercoledì 22. A calcare l'asfalto dell'autodromo imolese sono stati Roberto Moreno e Mauricio Gugelmin del team Ralt ufficiale, quello che utilizza i micidiali motori Honda 8 cilindri preparati da John Judd, con il primo reduce dalla magnifica affermazione di Pergusa che l'ha portato al secondo posto del campionato, un punto solamente dietro al capoclassifica Stefano Modena. Per il team Lola Motorsport ha girato lo spagnolo Luis Perez Sala, fuori pista a Pergusa ma sempre terzo in graduatoria, mentre la rivelazione di queste ultime corse, ovvero Donington e Pergusa, Julian Bailey ha eseguito dei lunghi test sulla Lola del Ga Motorsport, un team «giovane» diretto da Mike Collier, ex manager del team Tiga nel mondiale sport, di Eddie Jordan e Peter Gethin nella serie «cadetta». Insieme a lui anche il secondo pilota della squadra inglese, ovvero il finlandese Jari Nurminen. Le presenze a Imola sono state completate da due non qualificati al Gp del Mediterraneo, ovvero lo svedese Steven Andskar con la March 87B del

team Roni Motorsport e lo svizzero Gregor Foitek sulla monoposto del Genoa Racing curata da Cesarino Gariboldi. Nessuno, però, si attendeva la grande novità, il colpo a sensazione che, invece, è arrivato puntuale come una saetta nel cielo azzurro di Romagna. Pierluigi Martini, secondo a Pergusa e in piena fase di rilancio dopo una prima parte di stagione oscurata da molte ombre e illuminata dalla sola prestazione di Pau (tra l'altro non suffragata dal risultato finale) è stato invitato da Ron Tauranac in persona per compiere qualche giro sulla Ralt Rt21 a motore Honda abitualmente usata dai due brasiliani, recordmen in fatto di pole position e di giri veloci in corsa. Per Martini si è trattata di un'occasione più unica che rara per potere fare finalmente un confronto tra una monoposto che molti dicono superiore alla media e un'altra, che seppure dotata dello stesso telaio, non ha ancora espresso tutte le sue doti, la Ralt Rt21 dotata del più classico propulsore Cosworth Dfy a corsa corta preparato da Heini Mader. Di questo test isolato che, purtroppo per Martini, non avrà sviluppi futuri, diremo in queste

Gugelmin, a sinistra, ha confermato nei test di Imola di attraversare uno splendido periodo di forma. Più lento di lui è stato Bailey, sotto con la Lola, mentre Martini, in basso, ha saggiato per la prima volta le qualità della Ralt a motore Honda



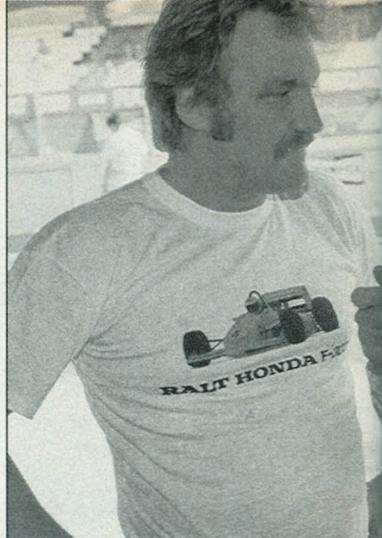
pagine, pur se possiamo accennare che l'esperienza ha fatto comprendere al vicecampione della Formula 3000 la bontà di fondo della monoposto affidata ai suoi «amici-rivali» Mauricio Gugelmin e Roberto Moreno.

PER QUANTO riguarda lo svolgimento di questi test, durati solo una giornata per gli alfieri del team Ralt, per Sala e Foitek, e una giornata e mezza per tutti gli altri, c'è da dire che gli attuali valori della serie sono stati rispettati in pieno. Pur non ricercando tempi di assoluto valore Moreno e Gugelmin sono scesi abbastanza agevolmente sotto l'1'38", sfiorando addirittura per pochi decimi il limite dell'1'37". Moreno ha provato soprattutto con la sua

monoposto da gara, o almeno quella che ad inizio campionato sembrava dovesse essere la sua favorita e che invece si è rivelata una semplice monoposto di scorta. «Si è da Silverstone — ha detto il simpaticissimo amico di Nelson Piquet — che il «muletto» va meglio o almeno si adatta alle mie caratteristiche di guida in maniera migliore». Privo della sua... prima donna, prestata dopo le raccomandazioni del caso a Pierluigi Martini, Moreno ha svolto soprattutto prove di sospensioni e ammortizzatori posteriori, collaudando diverse soluzioni di molle per cercare l'assetto ottimale della vettura. I tempi sono stati subito confortanti e in breve Moreno ha fatto segnare un buon 1'37"26, nonostante fosse la prima volta

che vedeva il «Dino Ferrari». Mauricio Gugelmin, invece conosce Imola come le sue tasche. L'anno scorso fu protagonista di un'ottima sessione di prove, pur se in gara commise un errore che fece terminare la sua prestazione romagnola alla staccata della curva «Tosa» nel corso del secondo passaggio. Mauricio a Imola ha dato un saggio della sua pulizia di guida: con uno stile molto efficace ha subito ottenuto i migliori tempi intermedi nelle zone più difficili del percorso, dalle Acque Minerali alla Rivazza, dalla variante bassa alla «Tosa». Alla fine ha conquistato l'1'37"1 in tutta scioltezza, pur se c'è da rilevare che il suo compagno Moreno ha potuto girare di meno perché sul più bello ha avuto un

segue



Ai test hanno preso parte anche lo svizzero Foltek, a sinistra, e lo spagnolo Luis Sala, sotto, che ha cercato di mettere a punto nel migliore dei modi la sua Lola T87/50 ufficiale. Foltek, invece, è stato rallentato da alcuni problemi di assetto alla March 87B a motore Cosworth



Le candidate

segue

guasto meccanico al motore Honda, nel quale si era rotta la catena di distribuzione. Più in difficoltà, invece, gli altri conduttori: Sala ha compiuto poche tornate con una monoposto bisognosa ancora di messa a punto, mentre Bailey è stato rallentato da una leggera uscita di pista nella giornata di giovedì e da problemi

elettrici al proprio motore. Nurminen ha girato con regolarità sull'1'38" mentre Foitek non è andato più in là di 1'40", in preda a gravi problemi di sovrasterzo sulla propria March. Il carrozzone della Formula 3000, però, non ha concluso le proprie fatiche con i test di Imola. I collaudi continueranno per la Ralt-Honda, il Roni Motorsport e la Lola Motorsport a Silverstone, mentre tutte le squadre francesi si alleneranno al Paul Ricard. Per tutti l'appuntamento è fissato al 22 agosto, per la settima prova di campiona-

to, in programma sul difficile e bellissimo autodromo britannico di Brands Hatch. La settimana successiva, poi, tutti si trasferiranno nel cuore dell'Inghilterra industriale, ovvero a Birmingham dove lunedì 31 agosto (una delle classiche «bank holidays» del Regno Unito) prenderanno parte alla gara che si disputa sul veloce circuito cittadino, inaugurato tra qualche polemica e intemperanza di alcuni scalmanati contestatori locali nel 1986 in una giornata rovinata dalla pioggia di fine agosto. □

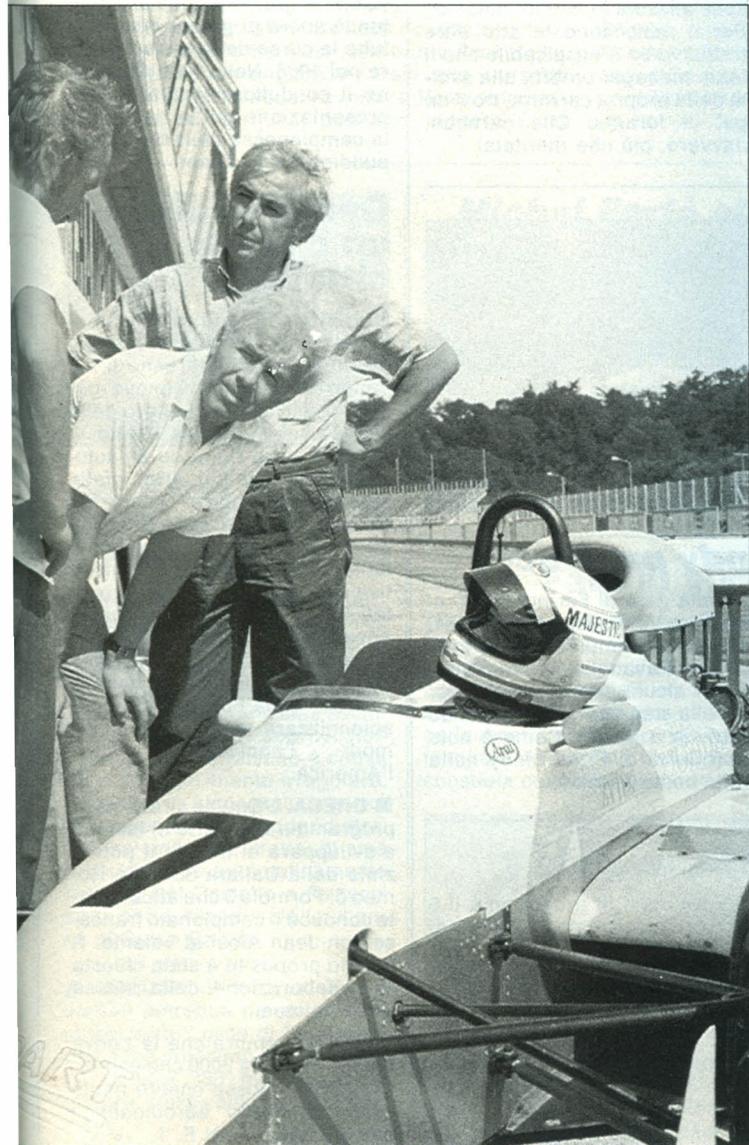


LA NOVITÀ/Come Martini giudica la Ralt ufficiale

Il segreto dell'Honda è la sua elasticità

IMOLA — «Insomma mi fanno provare o no?», Pierluigi Martini, tuta da ginnastica gialla, il volto abbronzato, ha atteso parecchio per salire sulla Ralt-Honda, gentilmente concessagli da Sua Maestà (visto il pedigree) Ron Tauranac. Non è infatti cosa da tutti i giorni poter guidare una delle monoposto ufficiali per eccellenza del campionato di Formula 3000. Ma Martini e il suo preparatore Luciano Pavesi sono da tempo clienti affezionati dell'azienda inglese: con la Ralt Rt3 di Formula 3 Martini vinse un magnifico campionato europeo nel 1983, con la Rt20/86 di Formula 3000

Le prove di Imola dovevano servire a Martini per verificare la bontà della Ralt ufficiale. Il romagnolo si è spinto senza faticare su un ottimo 1'37"3. Eccolo, sopra, parlare col capomeccanico del team inglese e, sotto con Pavesi e Chuck McCarthy



Pierluigi è arrivato secondo nel campionato intercontinentale di Formula 3000 dell'anno scorso. In questo «disgraziato», come lo definisce il pilota di Lavezzola, 1987 è proprio la creatura di Ron Tauranac a dare più grattacapi che soddisfazioni all'alfiere del team Pavesi, che stanco dei cattivi risultati ottenuti con il «nuovo» modello Rt21 è salito per due volte sul più anziano Rt20/86, sfiorando il secondo posto al Gran Premio di Pau e giungendo nella piazza d'onore al recente Gran Premio del Mediterraneo svoltosi a Pergusa il 19 luglio. «Il fatto è — ha ricordato Martini — che non riusciamo a trovare la giusta equilibratura del telaio. Si tratta infatti di una vettura più veloce di quella del 1986 ma che si comporta bene solo su alcune piste e non su tutti i tracciati. È per questo che voglio provare la monoposto ufficiale dotata del motore Honda, per verificare dal vivo se il merito dei risultati di Gugelmin e Moreno è frutto del propulsore o delle soluzioni di sospensioni che usa la Casa inglese».

SISTEMATO nello stretto abitacolo della terza monoposto del team, quella ordinariamente usata come muletto ma in realtà vettura di Moreno, Pierluigi ha perso circa trenta minuti per trovare la corretta posizione di guida. «È un particolare molto importante — ha proseguito — che fa perdere un mucchio di tempo, almeno su questa vettura». Poi ha calzato il casco e si è lanciato all'attacco delle curve della «sua» Imola, la pista nella quale riesce a esprimere tutte le sue qualità di pilota e sulla quale ha esordito in automobilismo in un giorno di settembre del 1980. Dopo quattro giri di assaggio Martini ha ben presto dimostrato di non avere timori reverenziali nei riguardi della Rt21-Honda. In pochissimo tempo è sceso sotto il minuto e quaranta, ha fatto segnare 1'38" dopo sei giri per fermare i cronometri su un ottimo 1'37"3, tempo eccezionale se si considera che il romagnolo non aveva mai guidato la monoposto in precedenza e che in tutto ha compiuto non più di dodici giri. Il raffronto cronometrico ha quindi reso giustizia alla... vettura inglese dotata del motore Honda: «In effetti — ha ricordato Martini — girare così in fretta con la mia Ralt 21 "normale-

» è molto difficile. Ci si arriva dopo giorni e giorni di test, sicuramente con una fatica doppia. Dalla Rt21 a motore Honda ho ricevuto le risposte che mi attendevo».

— Si dice che il merito della monoposto risieda soprattutto nel motore. È vero?

«In parte sì, anche se non in termini assoluti. Ad esempio ho potuto constatare che il motore Honda non è in assoluto più potente del Cosworth a iniezione elettronica che utilizziamo io e Barilla con le vetture del team Pavesi».

— Sei quindi deluso dalla creatura giapponese?

«Magari la potessimo avere... Voglio dire che sono storie quando si dice che l'Honda ha almeno una ventina di cavalli in più. Però il segreto del perfetto equilibrio della Ralt ufficiale è proprio rappresentato dal propulsore. Infatti la guida è molto più semplice. Grazie all'iniezione elettronica prodotta dall'inglese Zytex l'otto cilindri curato da John Judd ha un utilizzo favoloso. La potenza arriva in maniera molto progressiva, dolce e non bruscamente. Col Cosworth, invece, la tecnica di guida costringe il pilota a dosare perfettamente il gas se vuole cercare di affrontare le curve nel miglior modo possibile. L'unità inglese è molto brusca. La potenza arriva in alto e tutta in un colpo, mentre l'Honda ti permette di guidare in modo pulito. Quando schiacci il pedale dell'acceleratore i cavalli arrivano e ti consentono di non mutare la traiettoria. Così la vettura si fa equilibrata e semplicissima da usare. In questo, a parer mio, consiste il segreto della Ralt-Honda».

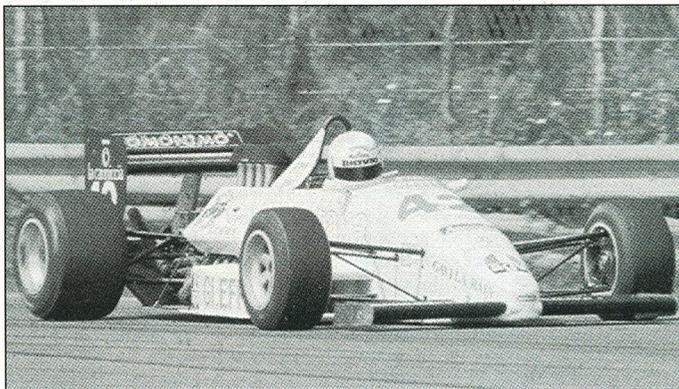
— Speri di poterlo utilizzare questo favoloso motore giapponese? «Purtroppo no. Da questo punto di vista stanno molto meglio del sottoscritto Moreno e Gugelmin».

— Dopo questo test comparativo hai tratto utili indicazioni anche per quanto riguarda il telaio Rt21?

«Le regolazioni che la Ralt fa sulle proprie monoposto ufficiali sono simili, se non identiche, alle nostre. Lo sfruttamento ottimale delle sospensioni e dell'aerodinamica è merito dell'otto cilindri Honda. Quindi resto sempre nel dubbio che mi attanaglia da inizio anno: mi converrà nelle prossime corse usare il telaio Rt21 di quest'anno o quello Rt20/86 della stagione passata? Sarà una decisione non facile da prendere».

Esordio a Monza per il campione italiano di Formula 3 Larini sulla Coloni F. 1

SARÀ Nicola Larini il pilota che porterà all'esordio nel Gran Premio d'Italia di Formula 1 la nuova Coloni a motore Cosworth? Il campione italiano di Formula 3 ha firmato con il team manager umbro la settimana scorsa, impegnandosi anche ad effettuare i test previsti a Monza il 7 o il 12 agosto prossimi. Per Nicola si tratta di un buon colpo dopo un inverno passato in maniera travagliata: il conduttore toscano, infatti, era rimasto senza valide prospettive per la sua carriera nonostante avesse dimostrato tutta la sua competitività. Dopo alcune indecisioni Larini aveva firmato un contratto con Guido Forti per correre nel campionato Intercontinentale di Formula 3000 al volante della Dallara 3087-Cosworth della squadra lombarda. L'esordio di Larini è avvenuto la settimana scorsa a Pergusa (nella **fotoStudio'83**) e, pur se in corsa il toscano ha compiuto pochi metri, in prova



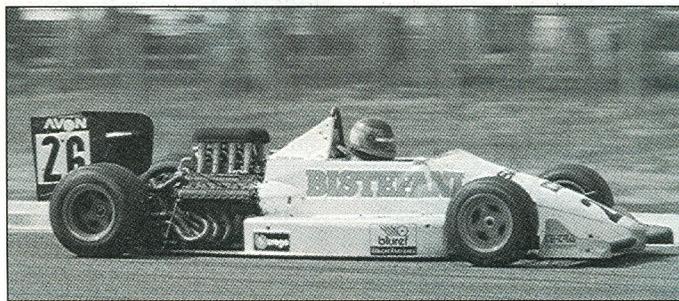
ha dimostrato tutte le sue qualità. Per quanto riguarda la Coloni, la monoposto è virtualmente terminata mentre il montaggio dovrebbe concludersi entro il 31 luglio. Alle prime prove parteciperà anche Franco Scapini ma appare chiaro che a Monza e a Jerez correrà Larini. Piuttosto a preoccupare Coloni sono gli

sponsor: l'ex pilota umbro, infatti, ha «chiuso» le trattative solo con la Scat, una ditta perugina specializzata in mobili metallici. Per il resto sono in atto altre trattative ed è auspicabile che il team manager umbro, alla svolta della propria carriera, trovi un po' di fortuna. Che sarebbe, davvero, più che meritata!

Schneider protagonista a Misano

L'ATTUALE dominatore del campionato tedesco di Formula 3 Bernd Schneider sarà la stella di prima grandezza della corsa di Misano dell'8 agosto. Il conduttore del team Schübel porterà al debutto sulle piste italiane la Dallara 387 a motore Volkswagen Spiess ufficiale che sta letteralmente facendo sfracelli nella serie teutonica. La presenza di Schneider a Misano è stata resa possibile grazie allo stesso intervento dell'ingegner Dallara che vede nel suo team Schübel una squadra dalle eccezionali capacità tecniche: «Riescono a far viaggiare la monoposto — ha detto recentemente — in maniera molto diversa da quello che fanno le nostre squadre, ovvero senza molle. Così Schneider guida la 387 come un vero e proprio go kart».

■ **GITTO.** Spettatore interessato alla gara di Pergusa, il siciliano Domenico Gitto, attuale protagonista del Trofeo Fisa di Formula 2000 con una Ralt Rt3-Alfa Romeo, potrebbe correre l'anno prossimo in Formula 3000. Ha infatti in corso trattative con alcune squadre, tra le quali quella di Guido Forti.



Fine anno in F. Indy per Daccò

DOPO la buona prestazione ottenuta nella gara di Formula 3000 al volante della seconda Dallara del team Euro Venturini (nella **Photo4**) Guido Daccò proseguirà la sua esperienza nel campionato intercontinentale con la squadra diretta da Paolo Pavanello. Il conduttore lombardo, però, è in stretti contatti con alcuni sponsor per poter esordire in Formula Indy entro la fine della stagione 1987, cercando di prendere parte alla gara in programma a Miami. Come è noto l'anno scorso Daccò guidò una March-Buick di F. Min Indy nella stessa occasione giungendo al secondo posto assoluto.

Monza si sta rinnovando

IN VISTA del Gran Premio d'Italia di Formula 1 in programma il 6 settembre, l'autodromo di Monza è stato rinnovato. I lavori di ristrutturazione sono iniziati due settimane fa e la pista è stata riasfaltata dalla curva parabolica alla seconda di Lesmo. Sono stati rimossi anche alcuni alberi pericolanti all'esterno della variante di Lesmo. Grazie a queste operazioni sono stati conquistati cinque metri di spazio che cosparsi di sabbia fermeranno le vetture che dovessero uscire di pista. Sempre in tema di sicurezza va segnalata la messa in opera di protezioni di pneumatici nei punti nevralgici del tracciato. È stata ridisegnata la segnaletica. Altri lavori hanno riguardato il miglioramento del sottopassaggio principale.



Rossetti su Reynard in F.3

IL LOMBARDO Augusto Rossetti esordirà nel campionato italiano di Formula 3 il 30 agosto a Monza al volante di una Reynard 873 a motore Alfa Romeo Novamotor messa in pista dall'Euroteam di Gabriele Seresina. Rossetti proviene dalla Formula Panda e grazie a questa opportunità spera di potere disputare tutte le corse della serie tricolore nel 1988. Nella **Foto Ciccarone** il conduttore lombardo alla presentazione dell'iniziativa con la campionessa italiana di body building Silvia Zanet.

Genova vuole un circuito cittadino

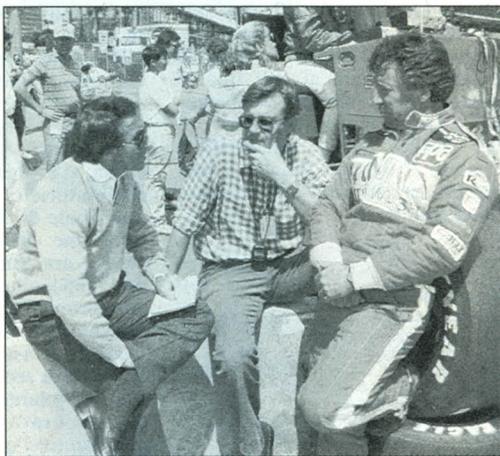
GLI ORGANIZZATORI delle «Colombiadi», una serie di manifestazioni che prenderanno il via l'anno prossimo a Genova per ricordare il cinquantenario della scoperta dell'America, hanno intenzioni serie riguardo all'automobilismo. Già dal 1988, infatti, sperano di potere creare un circuito cittadino dove far svolgere una prova di campionato italiano di Formula 3. Se l'iniziativa dovesse approdare ai risultati sperati non è escluso che gli appassionati dirigenti del Team Italia-Usa possano riuscire nell'impresa di portare in Italia il «circus» della Formula Indy per solennizzare nel migliore dei modi l'anniversario dell'America.

■ **ORECA.** L'Equipe Oreca ha in programma una serie di test atti a sviluppare al meglio il potenziale della Dallara 387-Alfa Romeo di Formula 3 che attualmente conduce il campionato francese con Jean Alesi al volante. A questo proposito è stata chiesta la collaborazione della stessa Casa italiana.

■ **LOLA.** Sembra che la nuova Lola di Formula 3000 che esordirà nel 1988 possa essere molto simile a livello aerodinamico alle Benetton-Ford F. 1.

Mercato in fermento in F. Indy in vista dell'ingresso Porsche **Andretti ago della bilancia**

MARIO ANDRETTI potrebbe non essere il pilota del team Porsche di Formula Indy nel 1988: il pilota italo-americano, infatti, ha stretto col responsabile dell'attività sportiva della Casa di Weissach Both un gentleman agreement di modo che per un mese nessuna delle due parti dirà nulla sull'avvenuta o meno firma del contratto. È confermata invece la notizia che la Porsche esordirà il 20 settembre a Nazareth con Al Unser, recente vincitore della 500 Miglia di Indianapolis. Mario Andretti, infatti, ha altre due trattative in corso che vorrebbe vagliare al meglio. Intanto nelle altre squadre si vive un'atmosfera di attesa. Nigel Bennet della Lola si è dimesso perché ha intenzione di aprire una squadra assieme a mister Wardell che dovrebbe aiutare l'ingegnere inglese a realizzare una monoposto. La società si chiama «B e W» Engineering e ha già ricevuto l'offerta da parte di Roger Penske di costruire un telaio competitivo. Per il momento Bennet (nella foto Cevenini tra Stewart e Andretti) ha accettato la proposta e lavorerà per il magnate statunitense a Reading in Pennsylvania e a Poole in Inghilterra. Un altro divorzio destinato a fare scalpore è quello tra Paul Newman e Carl Haas: l'attore potrebbe seguire Andretti alla Porsche oppure in un'altra squadra mentre Haas, importatore Lola per gli Usa, potrebbe mettere sotto



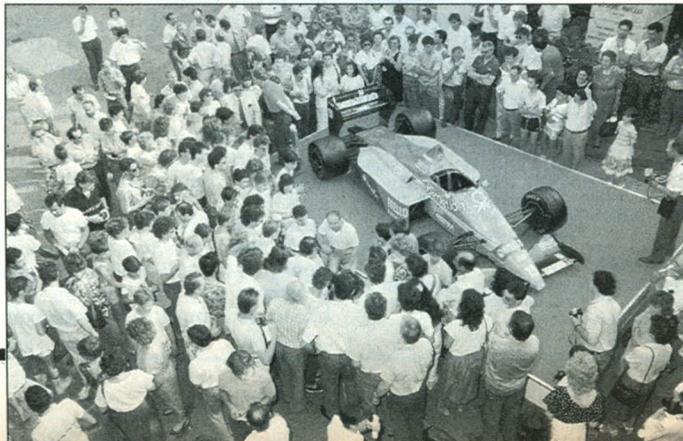
contratto Emerson Fittipaldi o Danny Sullivan. Penske, infine, sta trattando con Al Unser junior. Fabrizio Barbazza rimarrà con Arciero, dove dovrebbe arrivare Cesare Gariboldi in veste di consulente e forse un tecnico di provata esperienza come l'ingegner Marelli.

Michel Fertè al posto di Fabi jr?

POTREBBE essere Michel Fertè a prendere il posto di Corrado Fabi sulla prima March 87B-Cosworth del team Genoa Racing nel campionato intercontinentale di Formula 3000. Come è noto il veloce conduttore francese ha interrotto ogni forma di contratto con il team Bs Automotive per il quale ha corso le prime corse dell'anno al volante di una Lola T87/50-Cosworth. D'altro canto Corrado Fabi, dopo la non esaltante prestazione di Pergusa, sta vivendo un'estate poco tranquillo perché il suo stabilimento minerario è rimasto danneggiato dalla recente inondazione subita dalla regione delle Valtellina. Ragion per cui Fertè, che ha fama di essere anche un buon collaudatore, potrebbe esordire con il team di Gariboldi a partire dalla corsa di Brands Hatch del prossimo 23 agosto.

Fabi in visita alla Riello

TEO FABİ prima di recarsi a Hockenheim per il Gran Premio di Germania è stato a Verona per visitare uno degli stabilimenti della Riello, l'azienda che segue l'avventura del pilota milanese nel campionato mondiale di Formula 1. Nel cortile principale dello stabilimento Teo ha ritrovato una delle Benetton-Ford, che faceva bella mostra di sé attirando l'attenzione delle maestranze e dei loro familiari. Al termine della visita Teo Fabi si è intrattenuto con la consueta cordialità posando per le immancabili foto ricordo.



■ **NURMINEN.** Il finlandese Jari Nurminen esordirà nel campionato mondiale turismo la settimana prossima, partecipando al volante di una Ford Sierra Rs Cosworth alla 24 Ore di Spa. La vettura sarà sponsorizzata dalla Barclay, finanziatore abituale della carriera di Jari nell'intercontinentale di Formula 3000.

Ratzenberger vince nella serie Efd

ROLAND RATZENBERGER è al comando della serie Efd di Formula 3; il mini campionato europeo organizzato dall'associazione che si occupa principalmente della Formula Ford 2000. Il conduttore tedesco ha al momento in classifica generale 23 punti, scaturiti dalla sua affermazione nella prima corsa del Nürburgring del 18 luglio e del suo secondo posto in quella successiva, disputatasi il 19. Purtroppo l'esordio della serie è stato in tono minore, non essendoci i piloti inglesi, francesi e italiani e nemmeno l'attuale dominatore del campionato tedesco Bernd Schneider. La prima corsa ha visto la Ralt Rt31 di Ratzenberger vincere in modo fortunoso: infatti la gara è stata sospesa per il maltempo al 7. giro quando il transalpino Eric Cheli sulla Ralt-Toyota era al comando davanti al futuro vincitore, allo svedese Hasse Thaug e a Roppes. Dopo l'interruzione Ratzenberger ha recuperato vincendo. Il giorno successivo è stata la volta dell'argentino Victor Rosso a comandare la gara. Rosso ha così regalato la prima affermazione della stagione alla Ralt dotata del motore Vw Schrich ufficiale.

FORMULA 3

Nürburgring, 18-19 luglio 1987

1. e 2. gara della serie Efd

Le classifiche

1. gara: 1. Roland Ratzenberger (Ralt Rt31-Volkswagen Spiess) in 35'55"28; 2. Cheli (Ralt Rt31-Tom's Toyota) 36'08"14; 3. Coune (Reynard 873-Volkswagen Spiess) 36'09"44; 4. Roppes (Ralt Rt31-Volkswagen Spiess) 36'17"40; 5. Thaug (Reynard 863-Volkswagen Spiess) 36'17"88; 6. Neuberger (Reynard 873-Volkswagen Spiess) 36'22"05.
□ Giro più veloce: Eric Cheli in 1'08"51 alla media di 159,165 kmh.

2. gara: 1. Victor Rosso (Ralt Rt31-Volkswagen Schrich) 34'22"51; 2. Ratzenberger (Ralt Rt31-Volkswagen Spiess) 34'26"12; 3. Kaufmann (Reynard 873-Alfa Romeo) 34'33"04; 4. Cheli (Ralt Rt31-Tom's Toyota) 34'41"65; 5. Zakowski (Ralt Rt31-Volkswagen Schrich) 34'16"15; 6. Thaug (Reynard 873-Volkswagen Spiess) 34'51"29.

Classifica della serie: Roland Ratzenberger 35; Cheli 25; Rosso 20; Thaug 14; Coune, Kaufmann e Zakowski 12; Roppes 11; Rensing 10; Neuberger 6.

Sei mesi a Del Castello e Ragazzi

MANO pesante del giudice sportivo nei confronti di Roberto Del Castello (nella foto Studio83) e Roberto Ragazzi, i due piloti partecipanti al campionato italiano sport che erano stati esclusi dai commissari sportivi nell'ultima gara di Misano a causa di un alleggerimento irregolare. Il giudice ha riconosciuto la frode sospendendo i due conduttori per sei mesi. Si tratta di una decisione che automaticamente esclude Del Castello e Ragazzi dalla serie, rilanciando le chance di Guido Daccò.

■ **JORDAN.** Il team di Eddie Jordan potrebbe partecipare al campionato Lucas di Formula 3 dell'anno prossimo con due nuove Dallara 388 mosse da un motore Volkswagen Spiess ufficiale.

GERMANIA

EUROPA CUP/SIGALA INSISTE

HOCKENHEIM — Sono imbatibili quest'anno i due rivali Massimo Sigala e Wolfgang Schütz nella coppa Europa Renault Alpine: lottano solo tra di loro con stupende sbandate, anche se qualche volta vengono superati i limiti dell'accettabile. È vero: nelle prove il francese Joel Gouhier riusciva a piazzarsi in pole position davanti a Sigala e Schütz, però con una partenza a razzo l'italiano si portava al comando, rimanendovi fino al traguardo. Gouhier fungeva da barriera a Schütz nelle fasi iniziali della corsa, impedendogli di inseguire Sigala. Giro dopo giro Schütz sfidava Gouhier, finché riusciva a scavalcarlo in una staccata da manuale, realizzando poi un giro record dopo l'altro per riagguantare l'italiano. All'ultimo giro sembrava che dovesse riuscire nell'intento, ma poi veniva attardato in un doppiaggio, perdendo nuovamente terreno. Nonostante ciò, Schütz man-

tiene la testa del campionato con un buon margine di vantaggio. Dietro Gouhier, classificatosi terzo, Marco Spinelli poteva notevolmente accrescere il proprio punteggio grazie al suo quarto posto, mentre Michael Bleekemolen e Heinz Becker offrivano un bel duello, vinto dall'olandese quando il tedesco sbagliava una marcia, perdendo il contatto con Bleekemolen.

EUROPA CUP RENAULT ALPINE

Hockenheim, 26 luglio 1987

6. gara del campionato europeo

La classifica: 1. Massimo Sigala 12 giri in 30'01"81 alla media di 162,964 kmh. 2. Schütz 30'03"78; 3. Gouhier 30'05"81; 4. Spinelli 30'11"74; 5. Bleekemolen 30'17"45; 6. Becker 30'28"21; 7. Jäger 30'41"87; 8. Serpaggi 30'42"38; 9. Trucco 30'45"71; 10. Wagner 30'53"32.

□ **Giro più veloce:** Schütz in 2'28"704 alla media di 165,250 kmh.

Classifica del campionato: Schütz 82, Sigala 64, Becker 38, Gouhier 37, Trucco 25, Bleekemolen 24, Gonin 20, Müller 15, Spinelli 14, Larrauri 12.



Una fase del duello tra Sigala e Schütz (FotoAmaduzzi)

GIAPPONE

ENDURANCE GR. C/DOPO L'URAGANO

FUJI — La seconda gara del campionato giapponese Endurance Gruppo C, in programma sul Fuji Peedway e vinta da Takahashi-Acheson-Kazuo, è stata duramente avversata dalle condizioni atmosferiche, con le prime piogge e i forti venti della stagione dei tifoni. Nakano, Sala e Wilds, con le loro Lm07 Toyota, nella parte iniziale hanno potuto approfittare delle difficoltà incontrate dalle vetture più potenti che finivano in testa coda quasi a ogni curva. Il gioco è durato fino quasi a metà corsa, dopodiché il margine di vantaggio, in seguito ai problemi di motore delle Lm07, praticamente si annullava. Dai 188 giri previsti, la gara è stata ridotta a 93, allo scopo di raggiungere il minimo di giri necessario per dare validità alla corsa. Di questi interventi della pace car hanno cercato di approfittarne alcuni concorrenti, rientrando ai box per rifornirsi, ma il calcolo

risultava errato, giacché al momento della sospensione non pochi erano quelli sorpresi ancora ai box o in ritardo di uno o due giri. Alla fine, la vittoria è quindi andata a Katahashi, Acheson e Kazuo su Porsche 962C, che hanno distanziato di quasi due minuti Schuppan-Suzuki, stessa vettura, e di un giro Elgh-Cheever su Dome 87C Toyota.

ENDURANCE

Gotemba, 19 luglio 1987

2. gara del campionato gr.C giapponese

La classifica: 1. Kunimitsu Takahashi-Kenneth Acheson-Kazuo Mogi (Porsche 962C) 93 giri in 3.07'03"321 alla media di 132,478 kmh; 2. Schuppan-Suzuki (Porsche 962C) 3.08'46"861; 3. Elgh-Cheever (Dome 87C Toyota) a 1 giro; 4. Nissen-Weidler (Porsche 962C) a 2 giri; 5. Hoy-Hoshino-Scott (Toms 86C Toyota) a 2 giri; 6. Katayama-Terada-Dieudonne (Mazda 757) a 5 giri (nessun altro classificato).

Classifica del campionato: Takahashi e Acheson 47, Lees 30, Okada e Yorino 28, Thackwell e Sekiya 20.

FRANCIA

TURISMO GR. A/Giroix senza rivali

CROIX-EN-TERNOIS — Fabien Giroix può partire in vacanza tranquillo: con l'ottava vittoria su otto gare in questa stagione, il pilota della Bmw M3 iscritta dal Garage du Bac e Castrol è ormai quasi certo del titolo di campione francese turismo. Quest'ultima gara prima della lunga pausa estiva, si svolgeva su due batterie eliminatorie di 15 giri ciascuna e una finale di 30 giri. Sorpresa in occasione della prima batteria, poiché era Snobeck a dominare dall'inizio alla fine, riuscendo a scavalcare Giroix già nella prima staccata, per vincere, infine, con 4 secondi di vantaggio sulla M3. Durante la seconda manche, Cudini, al volante della sua Mercedes, sembrava essere ben partito per imitare l'expolit di Snobeck, dopo aver preso sin dal via il comando davanti a Bleyne e la sua Bmw M3. Sfortunatamente, nella lotta le due vetture si agghiacciavano dovendosi ritirare ai box. Riprendevano la corsa ma molto attardate. Morin, che aveva beneficiato di quell'incidente, si impo-

neva così con la sua Bmw 635 Csi. Disputatasi sotto il diluvio, la finale era logicamente preda di Fabien Giroix, che dominava con facilità nonostante le condizioni avverse. Snobeck, che occupava a lungo il secondo posto, usciva di pista in frenata urtando un muro. Cudini, autore di una fantastica rimonta, dopo essere partito in 5. fila, salvava così l'onore delle Mercedes, classificandosi dietro a Giroix.

René Alezra

TURISMO FRANCESE

Croix-en-Ternois, 19 luglio 1987

Gara del campionato francese

La classifica: 1. Fabien Giroix (Bmw M3) 30 giri in 33'34"19 alla media di 101,877 kmh; 2. Cudini (Mercedes 190) a 5"45; 3. Bleyne (Bmw M3) a 26"93; 4. Morin (Bmw 635) a 33"03; 5. Basso (Bmw M3) a 34"02; 6. Metge (Bmw 635) a 38"16; 7. Dupraz (Bmw 635) a 1'06"51; 8. Hubert Auriol (Mercedes 190) a 1'07"64; 9. Tapis (Bmw 635) a 2 giri; 10. Pinson (Ford Sierra) a 2 giri.

□ **Giro più veloce:** Cudini in 1'06"19 alla media di 103,338 kmh.

La classifica del campionato dopo 8 gare:

1. Giroix punti 192; 2. Morin 130; 3. Snobeck 113; 4. Cudini 107; 5. Large 88; 6. Dupraz 84; 7. Metge 71; 8. Berdal 69; 9. Bleyne 63; 10. Ferte 58.

FRANCIA

SUPERPRODUZIONE/LE R5 TURBO INSISTONO

CROIX-EN-TERNOIS — Un vero e proprio ritorno ai vertici delle R5 Turbo che, dopo il Paul Ricard, hanno realizzato una seconda doppietta grazie a Comas e Ragnotti. Erik Comas ormai, con 125 punti, minaccia fortemente il leader del campionato, che è sempre Lapeyre con 130 punti, e ha fatto ritrovare il sorriso alla Régie. Dopo il sole caldo del Paul Richard, la gara di Croix-en-Ternois si è svolta sotto un vero e proprio diluvio per tutti i 45 giri del tracciato corto di 1,9 km, ossia 85,5 km. A causa della pioggia si è trattato di una incredibile corsa ad eliminazione, sia per l'accensione bagnata che per le numerose uscite di pista. Nelle prove, Sourd aveva ottenuto la pole position davanti a Comas, Bousquet, Ragnotti, Lapeyre e Beltoise, mentre, per la prima volta della stagione, Jarier aveva qualificato la Citroën AX in 4. fila. Le Audi di Sourd e Lapeyre prendevano subito il comando, ma Lapeyre, vittima di una pista trasformata in pattinatoio, si schiantava già al primo giro contro un muretto di protezione e anche Jabouille piegava la sua Peugeot 505 Turbo contro un altro muro, facendosi anche male alla schiena. Neppure Bousquet su R5 Turbo terminava il primo giro per rottura del bilanciante. Sourd, scatenato con

la sua Audi, prendeva un notevole vantaggio sugli altri concorrenti prima di essere costretto al ritiro a metà corsa per rottura del cambio. Da quel momento, le R5 Turbo di Comas e Ragnotti passavano in testa davanti alla Porsche di Jacques Almeras e questo ordine non doveva più cambiare sino alla fine. Attardato per numerose fermate ai box per l'accensione bagnata, Beltoise perdeva ogni possibilità di ben figurare, mentre le Citroën AX di Jarier e Vergnaud si erano già ritirate, la prima per aver urtato un ostacolo e la seconda per rottura del differenziale. All'arrivo, Ragnotti gratificava il pubblico con una serie di testacoda volontari, mentre Comas assaporava questa seconda vittoria stagionale. Il campionato riprenderà in settembre.

SUPERPRODUZIONE

Croix-en-Ternois, 19 luglio 1987

Gara del campionato francese

La classifica: 1. Erik Comas (R5 Turbo) 52'42"94 alla media di 94,314 kmh; 2. Ragnotti (R5 Turbo) a 1"47; 3. J. Almeras (Porsche 911 Turbo) a 9"21; 4. Biancone (Porsche 911 Turbo) a 19"84; 5. Basso (BMW 635) a 30"89; 6. Dupas (BMW 635) a 32"58; 7. J.M. Almeras (Porsche 911 Turbo) a 1 giro; 8. Vol (Mercedes 190 16S) a 1 giro; 9. Boulet (BMW 528i) a 2 giri (nessun altro classificato).

□ **Giro più veloce:** Sourd in 1'05"35 alla media di 104,667 kmh

Classifica del campionato: Lapeyre 135; Comas 125; Sourd 121; Jabouille 109; Bousquet 93; Beltoise 87; J. Almeras 81; J.M. Almeras 78; Biancone 76; Basso 64.

La Jaguar centra la sua quinta vittoria

Ritorno in casa

Dopo due battute d'arresto, Le Mans e Norisring, dove si erano imposte le Porsche, le berlinette inglesi sul circuito di Brands Hatch ritrovano la strada del successo con Boesel e Nielsen. Secondo Baldi con la 962

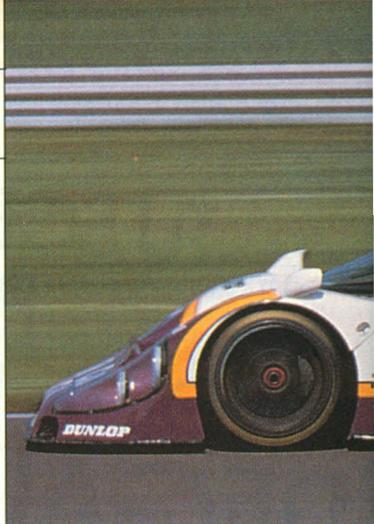
di Thomas M. Imhof

BRANDS HATCH — Ancora Jaguar, ed è la quinta volta in questa stagione. E ancora Raul Boesel, e per il brasiliano del team Twr si tratta della terza affermazione '87 nel mondiale sport prototipi. Sul circuito di Brands Hatch, adeguato tra le verdi colline del Kent, Boesel in coppia con il danese John Nielsen ha quindi portato al successo le berlinette della Jaguar. E per il brasiliano adesso aleggia la corona di campione del mondo della specialità. Dietro alla coppia del «felino di seta» è arrivata la Porsche di Baldi (per l'occasione in coppia con il «visconte» Dumfries) che ha così salvato l'onore della Casa tedesca. Alla Porsche infatti non sono serviti neppure i motori da 3 litri raffreddati ad acqua montati sulla 962-Joest di Hans Stuck e Derek Bell per arginare la supremazia delle Jaguar. Lo ha confermato anche Stuck, dopo la corsa, che contro le Jaguar c'era poco da sperare: il quarto posto dei vincitori di Le Mans '87 è stato il massimo che potevano ottenere. E in casa Twr c'è poi la «quasi» doppietta che, senza i guai sofferti sulla seconda Jaguar, era nell'aria. Onore al «giaguaro» quindi, ormai diventato quello di un tempo, visto anche la supremazia che riesce a esprimere nelle prove (prima fila tutta Jaguar) pur senza l'ausilio dei cavalli dei motori turbocompressi. Eppure a qualcuno è venuto il sospetto che «qualcosa» non fosse come avrebbe dovuto essere nei rifornimenti effettuati dalla Jaguar. Cosa esattamente, non si sa. Certo che nella seconda frazione di gara le berlinette inglesi si sono messe ad andare come il vento. Ma è, più verosimilmente, la conferma di una tecnica ormai superata: quella della 962 della Porsche, vettura giunta alle sue ultime battute. E, forse, la Porsche ha preso la decisione giusta ritirandosi. E il resto della stagione pare proprio essere ancora segnato dalla superiorità Jaguar. A Brands Hatch, dove erano soltanto sette le grosse vetture Cz, si è avuta anche la seconda vittoria della Ecosse-Cosworth: una soddisfazione non da poco per questo team che porta un nome glorioso.

LA CRONACA — La 1000 km parte puntualmente alle 12.00: ventisei vetture scattano con la Jaguar di Lammers davanti a tutti. Un piccolo incidente di poco conto si verificava al 13. giro quando Boesel nella curva Paddock Hill cerca di infilare Baldi all'interno e finendo così in testacoda. Dopo 30 giri l'ordine è il seguente: Lammers, Baldi, Stuck, Mass, Boesel e Weidler. Dopo le prime soste di routine ai box la Porsche di Joest ha perso molto terreno a causa di uno stupido errore: Bell portava una tuta diversa da quella usata nelle prove e per questo motivo non riusciva ad allacciare le cinture, perdendo ben tre minuti.

A 100 giri dalla fine, dopo quasi tre ore e mezzo, Dumfries e Nielsen sono soli al comando. Il danese della Jaguar si trova inizialmente distaccato di 6", ma poi si porta anche grazie ai doppiaggi, a portata dello scozzese. Dal 136. al 166. giro era stata in testa la Porsche Liqui Moly, poi, al 167. giro Nielsen imponeva l'alternanza in testa. La situazione prima della penultima sosta di routine era la seguente: Boesel con 26" di vantaggio su Baldi e non sarebbe più cambiato niente, al contrario, fino

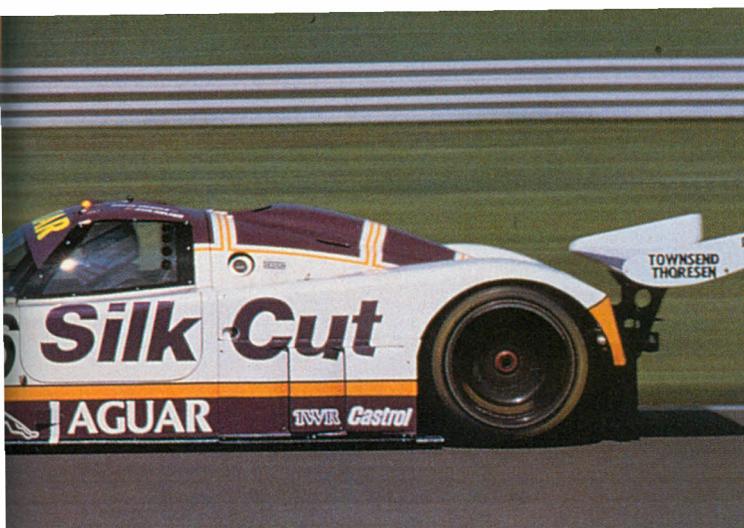
al traguardo il margine di vantaggio sarebbe aumentato a 73 secondi. Lammers assicurava, con uno splendido sprint finale coronato da un nuovo record al giro, il terzo posto per la Jaguar. Poi seguiva Stuck, che era stato attardato da uno stabilizzatore staccato che ha dovuto essere rimesso a posto nei box e, verso la fine, dei freni sempre meno efficaci. Dietro di lui si sono piazzati Mass-Larrauri con motore 3 litri raffreddato ad acqua come Nissen-Weidler in 6. posizione. □



LE PROVE/Domina la Jaguar, ma c'erano solo sette C1 **Lammers pole e record**

BRANDS HATCH — Sebbene la presenza di vetture della classe C1 fosse alquanto striminzita, erano soltanto sette, non è mancata nelle prove una appassionante lotta per la pole position. A monopolizzare la prima fila è stata la Jaguar che ha piazzato Lammers al palo e Boesel al fianco dell'olandese. Jan con un giro al limite ha ottenuto anche il nuovo record della pista per la categoria girando in l'14"44, battendo il primato di Riccardo Patrese che resisteva dall'85. In seconda fila si è insediata la Porsche 962 di Richard Lloyd divisa da Mauro Baldi e Johnny Dumfries. «**Ho sbagliato un cambio di marcia con il primo treno di gomme** — ha detto l'italiano — **mentre con il secondo ho avuto problemi di sottosterzo, così non ho potuto insidiare la posizione delle Jaguar**». Mentre il team Lloyd è rimasto fedele ai vecchi motori da 2,8 litri raffreddati ad aria, Bell-Stuck passati dal team ufficiale Ro-

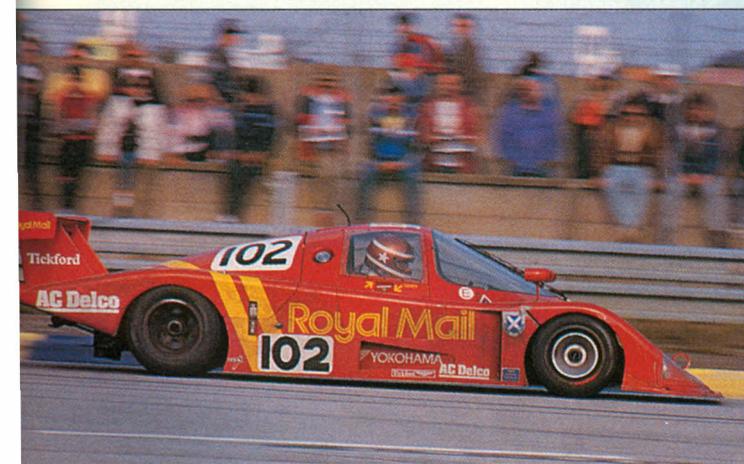
thmans alla squadra di Joest hanno fissato il quarto tempo con la 962 che montava il motore 3 litri raffreddato ad acqua messo a disposizione dalla Casa di Stoccarda. Hanno avuto molto lavoro i meccanici di Brun e di Kremer. Kris Nissen pilota di Kremer è finito sopra una pila di pneumatici con la bianca 962 del tutto priva di sponsor. È tornato in pista solo dopo aver sostituito il fondo della scocca ed avere montato il motore da 3000 cc, ma ha dovuto cedere una posizione a favore di Mass-Larrauri. Walter Brun, invece, si è reso protagonista di un dritto alla curva Druids conciando male il telaio in fibra di carbonio realizzato da Thompson. Fortunatamente il team si era portato una vettura di scorta che è subito stata cannibalata (aveva ancora i colori Jagermeister dello scorso anno ed è stata trasformata nella livrea della Fortuna facendo largo uso di nastro adesivo).



LE INTERVISTE/Boesel pensa al titolo piloti Futuro iridato

BRANDS HATCH — È un Raul Boesel raggiante quello che saluta il pubblico inglese subito dopo la sua vittoria «Certo, dopo questo successo sono ottimista — afferma il pilota brasiliano della Jaguar — Le piste che ci attendono adesso sono favorevoli alle nostre biposto. Qui a Brands Hatch avevamo trovato un ottimo assetto fin dalle prime prove. Ed è stato importante». Poco distante John Nielsen, «big John» come lo chiamano gli amici, si sta godendo il primo posto «Finalmente ci sono riuscito — dice il danese —. Dopo aver condotto la corsa sia a Monza che a Le Mans, adesso ho potuto gustare il sapore di tagliare il traguardo per primo. E la mia prima affermazione, pensate un po', sul circuito di Brands Hatch». Mauro Baldi, secondo, ha qualcosa da ridire: «Non vorrei fare polemica, ma non riusciamo semplicemente a spiegarci perché non abbiamo vinto. Ho il vago sospetto che qualcosa non era come avrebbe dovuto essere: e mi riferisco ai rifornimenti delle Jaguar, perché dopo il primo turno erano nettamente dietro a noi. Dopo invece guadagnavano 20 secondi a ogni sosta ai box. Ma debbo anche dire che la nostra vettura non era esattamente così buona quanto nelle prove. Per Derek Bell «Questa corsa ha dimostrato fino a che punto la Porsche 962 sia ormai superata. Probabilmente, in fin dei conti, la Porsche ha preso la decisione giusta ritirandosi. Dunque sono piuttosto pessimista per quanto riguarda il resto della stagione. Staremo a vedere». Sconsolato Hans Stuck ammette che qui non si poteva fare di più del quarto posto. Poi il lungo tedesco rivela che la sua 962-Joest è rimasta senza freni verso la fine. □

mo semplicemente a spiegarci perché non abbiamo vinto. Ho il vago sospetto che qualcosa non era come avrebbe dovuto essere: e mi riferisco ai rifornimenti delle Jaguar, perché dopo il primo turno erano nettamente dietro a noi. Dopo invece guadagnavano 20 secondi a ogni sosta ai box. Ma debbo anche dire che la nostra vettura non era esattamente così buona quanto nelle prove. Per Derek Bell «Questa corsa ha dimostrato fino a che punto la Porsche 962 sia ormai superata. Probabilmente, in fin dei conti, la Porsche ha preso la decisione giusta ritirandosi. Dunque sono piuttosto pessimista per quanto riguarda il resto della stagione. Staremo a vedere». Sconsolato Hans Stuck ammette che qui non si poteva fare di più del quarto posto. Poi il lungo tedesco rivela che la sua 962-Joest è rimasta senza freni verso la fine. □



In alto, Nielsen vittorioso con Boesel sulla Jaguar: la vettura inglese si è imposta per la quinta volta nella stagione. Al centro la Porsche 962-Lloyd di Baldi e Dumfries, seconda (FotoSipa). Sopra, l'Ecosse-Cosworth che ha dominato nella classe C2 (FotoCokpit)

1000 KM DI BRANDS HATCH

Brands Hatch (Gran Bretagna), 26 luglio 1987
7. gara del campionato mondiale sport prototipi

Così (in 27) al via e (in 16) al traguardo

Jaguar Xjr 8 (Lammers-Watson) 1'44"44	Jaguar Xj8 (Boesel-Nielsen) 1'14"74
Porsche 962C (Baldi-Dumfries) 1'15"06	Porsche 962C (Stuck-Bell) 1'16"17
Porsche 962C (Mass-Larrauri) 1'17"71	Porsche 962C (Nissen-Weidler) 1'17"96
Argo Jm8-Zakspeed (Schanche-Hoy) 1'21"51	Spice Fiero 87-Cosworth (Spice-Velez) 1'22"11
Spice Fiero 88 Hart (Adams-Foulston) 1'23"37	Ada-Cosworth (Needell-Harrower) 1'24"33
Porsche 962C (Pareja-Brun) 1'24"55	Tiga Gc287-Porsche Turbo (De Henning-Sheldon) 1'25"11
Tiga Gc287-Ford Turbo (Thyrring-Musetti) 1'25"29	Ecosse C287-Cosworth (Mallock-Leslie) 1'25"92
Ecosse C288-Cosworth (Duez-Wilds) 1'25"94	Tiga Gc288-Cosworth (Los-Wood) 1'26"02
Urd C81/2 (Seher-Mundas-Walker) 1'27"39	Spice Fiero 88-Cosworth (Jacobelli-Ricci-Nicholson) 1'27"74
Tiga Gc85-Cosworth (Barberio-Randaccio-Gellini) 1'27"78	Royale Rp18-Cosworth (Piper-Catlow) 1'28"60
Ajd 83-Smw (Heuclin-Descartes-Lacaud) 1'29"54	Tiga Gc288-Cosworth (Andrews-Kimpton-Rossister) 1'29"59
Tiga Gc288-Ford Turbo (Fyda-Jacobsen-Stingbrace) 1'30"41	Alba Ar3-Cosworth (Taverna-Frey-Lavaggi) 1'31"31
Coekar-Cosworth (Payne-Hickman) 1'33"43	Argo Jm18-Porsche Turbo (Donovan-Leim) 1'34"45
Ajd 83-Smw (Tremblay-Thomann-Ferrarin) 1'36"17	

- Jaguar Xjr8** 238 giri (Boesel-Nielsen) in 5.33'48"51 alla media di 179,920 kmh
- Porsche 962C** a 9 giri (Baldi-Dumfries)
- Jaguar Xjr8** a 9 giri (Lammers-Watson)
- Porsche 962C** a 10 giri (Stuck-Bell)
- Porsche 962C** a 10 giri (Mass-Larrauri)
- Porsche 962C** a 13 giri (Nissen-Weidler)
- Ecosse C287-Cosworth** a 17 giri (Mallock-Leslie) (1. Gruppo C2)
- Spice Fiero 87-Cosworth** a 18 giri (Spice-Velez)
- Porsche 962C** a 19 giri (Brun-Pareja)
- Ecosse C288-Cosworth** a 19 giri (Wilds-Duez)
- Argo Jm18-Zakspeed** a 25 giri (Schanche-Hoy)
- Tiga Gc288-Cosworth** a 27 giri (Barberio-Gellini-Randaccio)
- Spice Fiero 88-Cosworth** a 37 giri (Nicholson-Ricci-Jacobelli)
- Tiga Gc287-Ford Turbo** a 56 giri (Thyrring-Musetti)
- Spice Fiero 88-Hart Turbo** a 57 giri (Adams-Foulston)
- Tiga Gc288-Ford Turbo** a 67 giri (Fyda-Jacobsen-Stingbrace)

□ Giro più veloce: Jan Lammers (Jaguar Xjr8) in 1'16"44 alla media di 198,080 kmh (nuovo record)

La classifica dopo la settima gara

	JARAMA 22/3	JEREZ 29/3	MONZA 12/4	SILVERSTONE 10/5	LE MANS 13-14/6	NORIMBERGA 28/6	BRANDS HATCH 26/7	NÜRBURGRING 30/8	SPA 13/9	FUJI 27/9	NISHI SANDAI 4/10	CALDER 1/11	TOTALE
MONDIALE SPORT PROTOTIPI													
PILOTI													
1. Raul Boesel	12	20	—	20	8	10	20						90
2. Derek Bell	15	12	15	12	20	—	10						84
Hans Stuck	15	12	15	12	20	—	10						84
4. Eddie Cheever	12	20	—	20	8	10	—						70
5. John Watson	20	—	20	15	—	—	12						67
Jan Lammers	20	—	20	15	—	—	12						67
7. Gordon Spice	4	12	6	6	8	8	5						49
Fermin Velez	4	12	6	6	8	8	5						49
9. Ray Mallock	—	10	5	8	5	6	6						40
David Leslie	—	10	5	8	5	6	6						40

TEAM

1. Silk Cut Jaguar	20	20	20	20	8	10	20						118
2. Rothmans Porsche	15	12	15	12	20	—	10						84
3. Brun Motorsport	8	6	12	8	—	15	8						57
4. Kremer Porsche	10	15	—	—	10	—	6						41
5. Liqui Moly Equipe	3	—	—	—	—	20	15						38
6. Spice Engineering	2	10	4	4	6	6	3						35
7. Swiftair Ecosse	—	8	3	6	3	4	4						28
8. Primagaz Competition	—	—	2	—	15	8	—						25
9. Joest Racing	—	—	10	—	—	12	—						22



Gr. A: 1. DEL ZOPPO-SCALVINI (Lancia Delta 4Wd)



Gr. N: AGHINI-FARNOCCHIA (Peugeot 205 Gti 1.9)



Coppa Csai femminile: 1. DE MARTINI (Audi Quattro)



Promotion: 1. STAGNI (Lancia Delta 4Wd)

Rayneri-Scalvini, qui impegnati nel rally del Salento, sono in testa con la 037 sia nella Coppa Csai per le Gr. B, sia nell'assoluto (Photo4)



RALLY/Al giro di boa il campionato italiano

TRAPPOLA PER TOTIP

Mentre negli scorsi anni tutte le classifiche erano monopolio del team milanese, in questa stagione alla scuderia sono rimasti «soltanto» il vertice dell'assoluto e del Gr. B con Rayneri. Su tutti, comunque, lo strapotere della Lancia Delta 4Wd che si avvia a oscurare la seconda parte della serie

di Gianni Cogni



FORCA CAUDINA del campionato italiano rally, ancora una volta il «Lana» ha fatto da giro di boa del Cir imprimendogli puntualmente una brusca virata: tanto si è vissuti nell'incertezza nella prima parte di una stagione inevitabilmente e pesantemente condizionata dai regolamenti e della gioventù delle vetture, tanto ora tutto sembra essersi instradato verso il successo Lancia senza precedenti: i due titoli tricolori (assoluto e Gruppo A) sono già saldamente in mano ai lancisti, quello marche è già matematicamente vinto e persino quello tradizionalmente ostico. Il Gruppo N, si appresta a consegnarsi alle vetture torinesi. Insomma agli altri sembrano restare solo le briciole del «femminile», e del «promotion». Sinora è stato comunque un campionato piacevole, con non pochi lati oscuri e sicuramente istruttivo: d'ora in poi potrebbe essere noioso. Rapportato a quello '86 questo si spegne proprio quando quello si accese: la Lancia promette k.o. su tutta la linea.

CONTRO le Delta, a livello Turismo, si aspettava soprattutto la Ford Sierra Rs, ma anche il programma italiano è naufragato sull'onda di quello mondiale. L'Audi non ha conosciuto destino migliore: magari il sinora taumaturgico Bentivogli avrebbe raccolto qualche punto in più della meteora Llewellyn ma null'altro. La Brixia ha riaffidato a Bossini le sorti di scuderia privata con mezzi e capacità: ma l'Alfa Romeo 75 Turbo nei rally resterà una incompiuta. In corso d'opera ci ha provato Grossi con un privatissimo programma Bmw M3 ma ci voleva ben altro impegno. Così il bau-bau più grosso è rimasto Zanussi: ma malgrado i miracoli della Italtecnica più di quel tanto dalla convenzionale Peugeot 309 Gti non si può pretendere. Ed ecco la lezione numero uno: il Cir rischia un futuro monotono sino al momento in cui si ripresenterà una vettura vincente con una struttura all'altezza di contrastare una Lancia che, non contenta della attuale supremazia a tutti i livelli, si appresta a lanciare una Delta 4Wd «evoluta». Apparentemente in fatto di struttura ed impegno gli unici ad averne capacità ed intenzione sono in Peugeot: ma avranno nell'immediato futuro un mezzo competitivo? E mancanza di impegno e di vetture competitive potrebbe ulteriormente inaridire il «vivaio» di piloti: rare eccezioni a parte questo '87 sembra esser servito più a mettere in odore di pensione un po' di piloti che a farne emergere dei nuovi, dove il ruolo d'onore spetta ad Aghini.

DELLA NEFANDA regolamentazione che ha mescolato i Gruppo B alle altre vetture se ne è già più volte detto tutto il male possibile: si spera che la lezione sia servita, visto che ai piloti, organizzatori, sponsor, e noleggiatori la cosa ha fatto molto più male che bene. La lezione

numero tre parla di costi. Anche nel mese dei privati, il Gr. N, l'antifona è chiara: essere vincenti vuol dire avere vetture sempre fresche, cioè budget molto elevato: «In fondo una stagione vincente in Gr. N non costa meno oggi, di una stagione con uno dei "pensionati" Gr. B — diceva con cognizione di causa Peppino Zonca — questo potrebbe allontanare i privati». Proprio quei privati che hanno risposto con entusiasmo ai nuovi regolamenti e che sarebbe un suicidio deludere. Aggiungiamo il grande, e spiacevole, bailamme delle squalifiche su cui si attendono lumi. I regolamenti del Gr. N danno ragione a chi le ha comminate, il fiore di emendamenti nel corso della stagione parrebbero negarle puntualmente tutte: poco edificante e poco chiaro, in attesa che il Tna si decida a far sentire la sua voce: Limone è finito da due mesi... □



ASSOLUTO/Dopo la rinuncia di Cunico...

Lotta Rayneri-Liatti con l'incognita Tabaton



I PILOTI — Apparentemente è ormai un fatto riservato agli unici due superstiti della pattuglia di Lancia Rally, Michele Rayneri e Piero Liatti, specie dopo la volontaria rinuncia di Franco Cunico passato al Gr.N. Rayneri era e resta il naturale favorito a un titolo svilito dai regolamenti, uno svilito che rischia di coinvolgere i suoi stessi attori: cosa si dovrebbe pensare di un Rayneri che senza guai tecnici arriva quarto a Biella con dieci minuti di ritardo da Cerrato? L'aveste

segue



A sinistra (FotoStudio'83) Fabrizio Fabbri che nelle ultime gare ha ritrovato vitalità nel Gr. N. Note meno liete, invece, per Bossini (sopra) al quale la Brixia ha affidato l'Alfa 75 Turbo, una vettura che, nei rally, resterà incompiuta. Fa sempre paura Zanussi (sotto) nonostante i limiti della sua convenzionalissima Peugeot 309 Gti, mentre a Grossi (a sinistra) applausi per aver provato ad arginare lo strapotere Lancia con un privatissimo programma Bmw M3. Infine Liatti (nell'altra pagina) che, affidandosi soprattutto alla costanza, sta contrastando Rayneri (Photo4)



Un vantaggio di 31 punti

EQUIPAGGIO	VETTURA	PUNTI	RIS
1. Rayneri-Cassina	Lancia Rally	222	5
2. Cerrato-Cerri	Lancia Delta 4Wd	191	4
3. Liatti	Lancia Rally	181	4
4. Tabaton-Tedeschini	Lancia Delta 4Wd	166	4
5. Del Zoppo-Scalvini	Lancia Delta/Fiat Uno	126	6
6. Cunico-Evangelisti	Lancia Delta/Rally	122	3
7. Bertone	Lancia Rally	121	3
8. Kankkunen-Piironen	Lancia Delta 4Wd	80	1
9. De Martini	Audi Coupé Quattro/Golf	66	4
10. Llewellyn-Short	Audi Coupé Quattro	60	2
10. Beltrandi-Cavalleri	Lancia Rally	60	1

... l'incognita Tabaton

segue

visto il torinese in gara: quasi subito senza avversari diretti; disputava con il buio le prove che i primi avevan fatto che era ancora giorno pieno; non aveva pressoché idea della situazione di classifica; per forza di cose aveva assistenza ridotta; e come ciliegina finale, in ogni prova era costretto a almeno quattro sorpassi. Veramente non esaltante per un pilota che lo scorso anno ha disputato il mondiale, e certo non qualificante neppure per il campionato. E anche così si spiegano gli errori fatti dallo stesso Rayneri e che hanno tenuto sin qui aperto l'esito del titolo. Dall'altra parte c'è un Liatti che sembra più motivato: sinora l'ex-trofeista ha fatto scuola e raccolto più per costan-

za che per velocità ma accumulando esperienza è arrivato a un buon livello di competitività e per il titolo può ancora dire la sua. Come i tracolli delle 037 nelle gare valide per l'europeo potrebbero riaprire clamorosamente la strada a Tabaton o, viceversa, consigliare casa Jolly di passare Rayneri sulla da lui tanto agitata Delta 4Wd per Piancavallo e Aosta. Novità? Al limite Bertone: l'unico privato che ha tentato l'avventura del campionato con risultati a volta incoraggianti anche se spesso è scivolato nell'errore.

LE VETTURE — Lancia Rally: e chi altri se no? Anche se si resta in bilico fra rabbia e rimpianto. La rabbia per un campionato infelice ed il rimpianto per vetture che riempivano di più occhi e orecchie e che avrebbero meritato di fare la loro uscita di scena in maniera più consona al loro lignaggio. □



TURISMO/La scuderia Grifone ha già deciso

Il cavaliere Fabrizio e lo scudiero Del Zoppo

I PILOTI — «Il tricolore è una questione ristretta a Tabaton e Cerrato con me come terzo incomodo, ma con possibilità limitate. Gli altri? Nessuno può sommare qualità di pilota e competitività della macchina tali da avere un risultato sufficiente». È la fotografia del tricolore più importante fatta da Gianni Del Zoppo. Il lombardo per ora è primo ma fra breve dovrà iniziare a scartare risultati (quelli utili sono 7) senza contare che il suo ruolo è istituzionalmente quello dello scudiero: non a caso al Lana usava le scarpe

(gomme) smesse dal suo caposquadra. Eppure proprio in questo ruolo di sudditanza Del Zoppo ha trovato il conforto ideale per riaffermare le sue qualità. «Cerrato non sarà a Piancavallo, a Sanremo si vedrà: vogliamo l'europeo non il Cir — sancisce il d.s. Jolly Totip, Bortoletto — quindi Tabaton è virtualmente campione dato che gli sono rimasti solo due avversari del tutto teorici, visto che uno è di famiglia (Del Zoppo ndr) e l'altro (Zanussi ndr) non ha un mezzo competitivo». Dunque titolo a Fabrizio Tabaton, a cui il

marchio Esso porta decisamente bene: sarebbe il terzo consecutivo. Remote le possibilità di Zanussi, che ha spesso fatto miracoli riuscendo in ogni gara a minacciare di essere Davide che frega Golia, anche se poi lo scherzo gli è pienamente riuscito solo nel turno di apertura a Brescia. Del tutto inesistenti quelle degli altri outsider della vigilia: da Bossini a Folco; da Llewelin (presto tornato a calcare le scene europee) alla «sorpresa» Grossi, che ha perso la grande occasione in Targa Florio. □

LE VETTURE — La Bmw M3 non è quella del mondiale; la Sierra è arrivata in ritardo sprestando una prima parte della stagione che poteva esserle favorevole anche se fosse stata schierata una Gr.N in Gr.A. La Peugeot è andata al di là di ogni più rosea previsione ma i cavalli e/o la trazione integrale non li ha. L'Audi Coupé regge, e in parte, solo sulla terra; l'Alfa 75 Turbo è una incompiuta dimenticata da mamma. Quindi il mix migliore, anche in un Cir che privilegia spesso l'asfalto è sempre Delta. □



Arrivata in ritardo sulla scena del Cir, la Ford Sierra Rs Cosworth Gruppo A di Folco (sopra) non è ancora a punto. Anna Cambiaghi con la sua Peugeot 205 Gti Gr. A (a destra) invece è «in palla»: è in lotta per il titolo femminile e ben piazzata nella classifica assoluta Turismo (Photo4). Nella pagina accanto, Fabrizio Tabaton è virtualmente campione '87 Turismo, visto che l'attuale leader Del Zoppo è... Il suo scudiero in seno alla scuderia Grifone (FotoStudio83)

Un feudo Lancia

EQUIPAGGIO	VETTURA	PUNTI	RIS.
1. Del Zoppo-Scalvini	Lancia Delta/Fiat Uno	222	6
2. Tabaton-Tedeschini	Lancia Delta 4Wd	220	4
3. Cerrato-Cerri	Lancia Delta 4Wd	215	4
4. Zanussi-Amati	Peugeot 309 Gti	122	3
5. Bossini-Pasotti	Alfa Romeo 75 6V/Turbo	111	3
6. De Martini	Audi 80/Coupé/Vw Golf	101	5
7. Cambiaghi-Geninatti	Peugeot 205 Gti 1.9	84	3
8. Galleni-Galleni	Opel Kadett GSI 1.8	82	3
9. Grossi-Di Gennaro	Bmw M3	81	2
10. Ferrecchi-Dellacha	Fiat Uno Turbo	80	4

Un tris di coppe

COPPA CSAI VETTURE SPORT (Gr. B)

Per il campionato monotipo Lancia Rally si ripropone il duello Rayneri-Liatti, ed è quindi un doppione della classifica assoluta, per cui valgono gli stessi commenti fatti per quello: chissà come sarebbe stata la classifica se, come sottocommissione rally e scuderie maggiori avevano richiesto, l'esecutivo Csaì avesse separato il campionato per le Gr B da quello dei Gr. A e N. Sicuramente non peggio di così.

EQUIPAGGIO	VETTURA	PUNTI	RIS.
1. Rayneri-Cassina	Lancia Rally	532	5
2. Liatti	Lancia Rally	362	4
3. Bertone	Lancia Rally	242	3
4. Cunico-Evangelisti	Lancia Rally	180	2
5. Beltrandi-Cavaleri	Lancia Rally	120	1

COPPA CSAI FEMMINILE

Piacevole è la lotta quando le bellicose ragazze che la animano sono anche brave e sulle qualità di Paola De Martini e Anna Cambiaghi non ci sono dubbi. Per l'elbana, che lo scorso anno si fece soffiare il tricolore sul filo di lana, c'è tutto l'impegno dell'Audi Europa Team che ne ha fatto il suo vessillo dopo l'eclissi di Llewellyn; per la milanese l'altrettanto convinto sforzo della Peugeot Italia. Da notare che, rispetto all'anno passato, le due si affrontano a ruoli rovesciati: allora era la Cambiaghi ad avere un Gr. B, stavolta è la De Martini. Chi vincerà? Entrambe sono convinte di farcela ed i numeri aiutano a restare nella completa incertezza. Positivo anche il contorno, specie con il tris di Lancia Delta 4Wd Gr. N per Taruffi, Riva e Chantal Galli.

EQUIPAGGIO	VETTURA	PUNTI	RIS.
1. De Martini	Audi Quattro Coupé/Golf	336	6
2. Cambiaghi-Geninatti	Peugeot 205 Gti 1.9	219	3
3. Riva-Larcher	Lancia Delta 4Wd	116	2
4. Bignardi	Opel Kadett Gsi	96	3
5. Taruffi-Lungo	Lancia Delta 4Wd	81	2

PROMOTION

Al vertice, non a caso, i due uomini nuovi della stagione in Gr. N, a cui si aggiungerebbe Dionisio se, come pare, verrà reintegrato nella classifica del rally di Limone. In realtà sia l'uno che l'altro possono contare oltre che sulle loro qualità anche su quelle delle strutture alle loro spalle: la Peugeot ufficiale segue da vicinissimo Aghini mentre su Stagni sono concentrati gli sforzi di un nuovo team privato, il Top Run, che si sta ottimamente distinguendo nel Cir. Immerso e confuso in mille altri campionati, purtroppo, quello «promotion» sta in fondo deludendo le attese e le aspettative legate al suo avvento e l'unica consolazione per i piloti resta qualche milione di lire legate alla sua vittoria.

EQUIPAGGIO	VETTURA	PUNTI	RIS.
1. Stagni	Lancia Delta 4Wd	153	3
2. Aghini-Farnocchia	Peugeot 205 Gti 1.9	139	4
3. Maneo	Mazda 323 4Wd	88	1
4. Ferrecchi-Dellachà	Fiat Uno Turbo	86	4
5. Arletti-Julli	Lancia Delta 4Wd	75	2



Sopra, la Ford Sierra Rs di Dionisio (Photo4). Tra le vetture Gr. N anche la Mazda 323 4Wd di Maneo, sotto. Cunico (a lato) è il favorito del campionato Produzione (FotoStudio83)



PRODUZIONE/È primo la sorpresa Aghini, ma Cunico è in rimonta

Ancora tutto da giocare

I PILOTI — Al via l'uomo da battere, per il ruolo unico «ufficiale», era il giovane Alessandro Fassina. Un po' di sfortuna, l'arrivo del programma Concessionari Lancia e il fatto che in Gruppo N conta meno avere l'ufficialità lo hanno spostato altrove. Quest'ultima considerazione si è però ribaltata nel corso del campionato, dove proprio la forza organizzativa e economica di Jolly e Peugeot si sta rivelando determinante nei confronti di team privati, come quello della Star Racing che schiera Dionisio e la Sierra, inizialmente vincente e ora apparentemente afflitto da affaticamento delle vetture. Attualmente il grande favorito è Gianfranco Cunico, la cui vittoria di Biella è stata un passo importantissimo: «Abbiamo fatto una bella gara — diceva a fine rally il suo navigatore Stefano Evangelisti — e il risultato ha fatto

crescere molto le nostre quotazioni, anche in considerazione della tipologia delle prossime gare che tutto sommato ci è abbastanza favorevole. Chiaro che il campionato è tutto da giocare: contiamo comunque di riavere i punti toltici a Limone e Lecce, che ci catapulterebbero

alla guida della graduatoria». Proprio gli appelli sui risultati delle ultime tre gare ad alto coefficiente (squalifiche di Dionisio, Lupidi e Cunico a Limone; della Taruffi e di Cunico a Lecce e la erronea penalizzazione di Stagni a Biella) potrebbero sconvolgere, a favore di Cu-

nico e Dionisio l'attuale graduatoria. Dal Gr. N arrivano le novità più significative sul piano dei singoli: sugli scudi ci sono Aghini, velocissimo con la Peugeot 205 che vive di assetto; Stagni, fra i migliori interpreti della Delta 4Wd e Dionisio, anche se le ultime battute d'arresto lo hanno in parte ridimensionato. Accanto a loro i «rivitalizzati» Cunico e Fabrizio Fabbri.

LE VETTURE — Sicuramente sul piano delle prestazioni poteva essere vincente la Sierra, ma come detto nell'arco di un campionato l'organizzazione ha un peso determinante e quindi è riemersa la Delta e in parte la certo meno accreditata (in fatto di prestazioni assolute) Peugeot 205 GTI 1.9, di suo all'altezza di quella Renault 5 Gt Turbo che resta ad un buon livello ma non è più l'asso pigliatutto dello scorso anno. □

Giovani alla ribalta

EQUIPAGGIO	VETTURA	PUNTI	RIS
1. Aghini-Farnocchia	Peugeot 205 Gti 1.9	195 (171)	5
2. Cunico-Evangelisti	Lancia Delta 4Wd	172 (286)	2 (4)
3. Stagni	Lancia Delta 4Wd	153 (123)	3
4. Rossi P.A.	Renault 5 Gt Turbo	138	3
5. Fabbri F.-Cecchini	Peugeot 205 Gti 1.9	135 (123)	2
6. Benazzo-Artusio	Renault 5 Gt Turbo	131 (122)	5
7. Dionisio-Bono	Ford Sierra Cosworth	128 (200)	2 (3)
8. Pigoli-Decio	Lancia Delta/Bmw M3	92	2
9. Maneo	Mazda 323 4Wd	88	1
10. Tullini	Mazda 323 4Wd	86	3

Nota: fra parentesi i punteggi con squalifiche revocate

In Argentina con una sola 323 4Wd «rinnovata» per Carlsson

Rientra la Mazda

LA SQUADRA ufficiale della Mazda farà il suo rientro, dopo un'assenza durata quattro mesi, nel campionato del mondo rally 1987 in Argentina (in programma dal 5 all'8 agosto prossimi), con una sola 323 4Wd Gruppo A affidata allo svedese Ingvar Carlsson (nella foto **Studio83** in Portogallo). Nel marzo scorso, all'indomani del rally del Portogallo, il team diretto da Achim Warmbold aveva deciso per un momentaneo stop dell'attività per poter mettere a punto le 323 4Wd che avevano dimostrato una certa fragilità alla trasmissione. Al rally d'Argentina non sarà invece presente il finlandese Timo Salonen, pilota di punta della Casa giapponese, che sembra si sia rifiutato di prendere parte alla trasferta argentina. Pareva così che la seconda Mazda 323 dovesse essere affidata al finlandese Sundström o all'austriaco Wiedner. Tuttavia un portavoce della Mazda ha affer-



mato che non vi erano sufficienti pezzi della nuova trasmissione per poter schierare una seconda vettura al rally d'Argentina, ottava prova del mondiale marche '87. La trasmissione recentemente omologata per la 323 4Wd comprende un nuovo cambio e

differenziale autobloccante. Dopo la prova in Argentina (alla quale prenderanno parte anche le squadre ufficiali della Lancia-Biasion e Recalde-e della Volkswagen con i piloti Eriksson e Weber) la Mazda sarà al via delle restanti gare titolate.



Nell'Adac Rally si impone Jochi Kleint

IL TEDESCO Jochi Kleint al volante di una Volkswagen Golf 16V ufficiale ha vinto l'Adac Rally Deutschland, prova di campionato europeo (coeff. 3). Per Kleint si è trattato della seconda affermazione stagionale, dopo quella conseguita al Sachs Winterrally del febbraio scorso, e adesso occupa il secondo posto nel campionato tedesco. Il rally Adac si è svolto in due tappe su un percorso di 1220 chilometri con 34 prove speciali: Kleint si è imposto in 16 frazioni cronometrate, mentre 5 sono andate a Holzer, secondo al traguardo, e 4 a Petersson, giunto terzo.

Con Finnair al 1000 Laghi

ANCHE quest'anno la Finnair offre la possibilità agli appassionati italiani di rally di assistere al 1000 Laghi, prova del campionato del mondo 1987 (marche e piloti), in calendario dal 23 al 30 agosto prossimi in Finlandia. L'iniziativa della Finnair comprende due proposte di viaggio, il cui periodo è nei giorni 24-31 agosto. La prima prevede il viaggio con voli di linea Finnair dall'Italia (Milano o Roma) per Jyväskylä, città nella Finlandia centrale sede del rally, autovettura a disposizione in aeroporto con chilometraggio illimitato per tutto il periodo previsto, 6 pernottamenti all'hotel Rantasipi Summassaari di Saarijarvi con trattamento di prima colazione e un pernottamento presso l'hotel Hesperia (categoria lusso) di Helsinki. La seconda proposta è all'insegna della «Finlandia in camper». Il viaggio prevede infatti l'uso di camper attrezzati per permettere il soggiorno fino a cinque persone, una soluzione questa che consente di seguire le spettacolari prove speciali del 1000 Laghi in assoluta libertà oltre che scoprire la Finlandia in un modo diverso. Inoltre per la prima notte in programma è previsto il pernottamento all'hotel Hesperia di Helsinki. Sia le vetture, sia i camper sono coperti da assicurazione Europassistance. A tutti i partecipanti all'iniziativa saranno rilasciati speciali «pass» per assistere alle prove speciali e personale specializzato fornirà tutte le informazioni sull'andamento del rally. Contattare direttamente il sig. Enzo Cerrone della Finnair: tel. 06/ 47.45.817-47.45.839.

Quote di partecipazione

Auto	da Milano	da Roma
2 persone	L. 1.470.000	L. 1.600.000
3 persone	L. 1.374.000	L. 1.464.000
4 persone	L. 1.325.000	L. 1.415.000
Camper		
3 persone	L. 1.283.000	L. 1.373.000
4 persone	L. 1.176.000	L. 1.266.000
5 persone	L. 1.111.000	L. 1.201.000

Sfida a Madeira tra Cerrato e Snijers

SFIDA frontale tra Dario Cerrato (Lancia Delta 4Wd-Jolly Club) e il belga Snijers (Lancia Delta 4Wd-Tre Gazzelle) al rally di Madeira, prova dell'europeo della specialità a massimo coefficiente (4), che si corre questa settimana sulle strade dell'isola portoghese. Cerrato è balzato al comando del campionato d'Europa dopo il recente successo del «Lana», e ora precede Snijers di 29 punti. L'apuntamento di Madeira diventa quindi importante e forse decisivo per quanto riguarda il titolo. I due dovranno comunque guardarsi dalla concorrenza che ha nel portoghese Santos (Ford Sierra Rs Cosworth) il rivale più pericoloso.

■ **RAC.** Il britannico Russell Brookes (campiona inglese Open nel 1985) guiderà una Lancia Delta 4Wd Gr. A, direttamente preparata in Italia, in occasione del rally Rac d'Inghilterra.

■ **FARAONI.** Il team italiano Vepromark, che gestisce il programma rally Jolly-Pepsi per la Galli e la Riva, sta pensando di prendere parte al raid dei Faraoni con una Lancia Delta 4Wd, che potrebbe essere affidata proprio a una delle due ragazze.

SE HAI DELLE IDEE LEGGI QUESTO ANNUNCIO

Le tue idee sono spesso preziose, ma non hai sempre la possibilità di esprimerle e di farle conoscere agli altri. Ebbene, ora puoi.

CERCHIAMO AUTORI

Qualunque cosa tu sappia fare, scrivici. Cerchiamo autori di poesie, racconti, romanzi, disegni. Esperti in qualsiasi ramo, estensori di rubriche, detentori di idee. Umoristi, enigmisti, vignettisti, fotografi, autori di reportages.

Pubblicheremo i tuoi lavori

GRATUITAMENTE

Non ti verrà chiesto alcun contributo né rimborso spese. Non sarai in alcun modo vincolato a noi.

Ti offriamo una reale occasione gratuita di successo.

Scrivi inviando il tuo indirizzo e un esempio o una descrizione dei tuoi lavori a:

QUICK DATA SERVICE Editrice
Via Calabria, 12 - 00187 ROMA

Oppure, per informazioni telefoniche, chiama i seguenti numeri:

0773/56208 - 56209

DOVE CORRIAMO

DAL 31 LUGLIO AL 2 AGOSTO 1987

31 LUGLIO - 1 AGOSTO

Ulster Rally

(RI) ● ● ● N-A-B
Northern Ireland
Motor Club Ltd
8 Annaghanoon Road
Waringstown
CRAIGAVON BT66 7RZ
(Gran Bretagna)

31 LUGLIO - 2 AGOSTO

Rally Vno di Madeira

(coeff. 4)
(CECR) fb ● ● N-A-B
Club Sports Da Madeira
Av. Arriaga 43
9000 FUNCHAL (Portogallo)

1-2 AGOSTO

24 Ore di Spa

(CMT) ● ● ● A
Royal Automobil Club
de Belgique
53, rue d'Arlon
1040 BRUXELLES (Belgio)

Rally Vido (coeff. 1)

(CECR) ● ● ● N-A-B
Ask Vido - Shk «Vidin»
3704 VIDIN (Bulgaria)

Rally Valli Vesimesi (coeff. 5)

(COI) ● N-A-B
Proloco Vesime
Reg. Priazzo 55
14059 VESIME (Asti)

Rally Valli del Torre

(RS) ● N-A
Pro Tarcento - P.za Mercato
33017 TARENTO (Udine)

1-5 AGOSTO

Lucky Strike Rally

(RI) ● ● ● N-A-B
Malaysian Motor Sports Club
19-A, Jalan SS2/19
Damansara Jaya - 47400
PETALING JAYA (Malesia)

2 AGOSTO

F. Indy a Michigan

(VC) ● ● ● F. Indy
Cart - 2655 Woodward
av. Suite 275 - Bloomfield
Hills
MICHIGAN 48013 (Stati Uniti)

Imsa a Sears Point

(VC) ● ● ● Imsa
Imsa Po Box 3465 Bridgeport
CONNECTICUT 06605 (Stati Uniti)

Lucas F. 3 a Snetterton

(VC) ● ● ● F. 3-FF-A-E
British Automobile
Racing Club
Thruxton Circuit - Andover
HANTS SP11 2DE
(Gran Bretagna)

F.3 a Knutstorp

(VC) ● ● ● F. 3-FF-N-A-B
Hyllinge Ms Po Box 8018
22008 LUND (Svezia)

Euroautocross a Garijp

(CEA) ● ● ● div. 2-3
St. Autocross
Organisatie Garijp
Greate Buorreh 20
9263 PM GARIJP (Olanda)

Linguaglossa-Piano Provenzana

(VS) ● N-A-B-S6
Ac Acireale
95024 ACIREALE (Catania)

Gubbio-Madonna della Cima

(VS) ● N-A-B-S6
Ac Perugia
Via Mario Angeloni, 1
06100 PERUGIA

Rally Città di Alcamo

(RS) ● N-A
Comitato Monte Bonifato
Via Roma 242
91021 MAZARA DEL VALLO
(Trapani)

Autocross stock a Latina

(AC) ● div. 2-3
Auto Club Latino
Via A. Diaz, 18
04100 LATINA

Autocross a Vaccarino

(AC) ● div. 1-2-3
Team Padova Cross
Via Caselle 41
35010 CAMPO S. MARTINO
(Padova)

Slalom Brisighella-Monticino

(SL) ● Tg
Faenza Racing Team
Via S. Lucia, 13
48018 FAENZA (Ravenna)

Slalom Busalla-Crocefieschi

(SL) ● Tg
Gecar - Via Pieve
di Cadore, 18R - 16164
GENOVA PONTEDECIMO

Slalom Città di Bojano

(SL) ● Tg
Ac Campobasso
Via Cavour, 14
86100 CAMPOBASSO

2-9 AGOSTO

Rally di Argentina

(CMR) ● ● ● N-A-B
Automobil Club Argentino
Avda. Del Libertador 1870
1524 BUENOS AIRES
(Argentina)

GARE RINVIATE E ANNULLATE

1-2 agosto: Rally Monti Dauni annullato.

2 agosto: Trofeo Scarfiotti annullato.

Corri con OZ

Hanno corso con O.Z.

TORONTO/CANADA

8a gara Camp. F. Indy

1. EMERSON FITTIPALDI su March 87 - Chevrolet

GARA IN SALITA SUSA/MONCENISIO

1. TAMBONE su Osella
3. RAGOSA su Osella
4. PARLAMENTO su March

GARA IN SALITA ASCOLI/COLLE S. MARCO

1. Mauro Nesti su Osella

FORMULA ALFA BOXER-PERGUSA

1. A. FERRARI
2. MONTANI
3. SAVOLDI

Ruote OZ
Vinci in sicurezza



LEGENDA

● ● ● Internazionale	CMT Campionato Mondiale Turismo	COI Coppa Italia Rally	F2000 Formula 2000	A Gruppo A	SL Slalom
● ● ● Naz. a part. straniera	CECR Europeo rally	AC Autocross	FP Formula Panda	B Gruppo B	S6 Sport gruppo 6
● ● ● Nazionale	CEM Europeo montagna	AS Autostoriche	FR Formula Renault	C Gruppo C	SN Sport Nazionale
CMF1 Mondiale F. 1	CEAS Europeo autostoriche	Club Gare Club	FVw Formula Volkswagen	N Gruppo N	S2000 Sport 2000
CMSP Mondiale prototipi	CEA Europeo autocross	DGT Dragster	FM Formula mondiale	RI Rally internazionali	STK Stock car
CMR Mondiale rally	CER Europeo rallycross	FAB Formula Alfa Boxer	F2 Formula 2	RS Rally sprint	Tuno Trofeo Fiat Uno
CIF 3000 Camp. Int. F. 3000	CRMO Camp. rally Medio Oriente	FFA Formula Fiat Abarth	F3 Formula 3	RN Rally nazionali	Tg Tutti gruppi
CFCART Campionato F. Cart	CRCA Camp. rally cont. Africano	FF Formula Ford 1600	E Formula libera	RC Rallycross	VG Velocità sul ghiaccio
CIMSA Campionato Imsa	CIR Campionato italiano Rally	FSF Formula Super Ford	FS Fuoristrada	R5GT Renault 5 GT Turbo	VS Velocità salita
				RAIpine Renault V6 T. Europa	VC Velocità circuito