

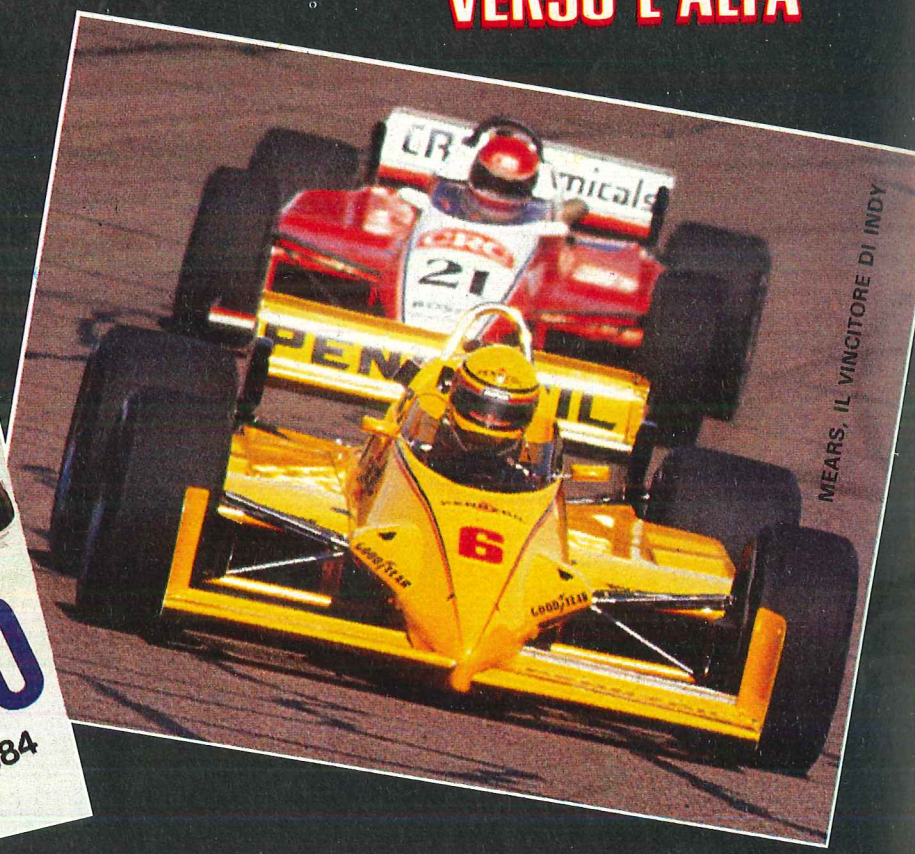
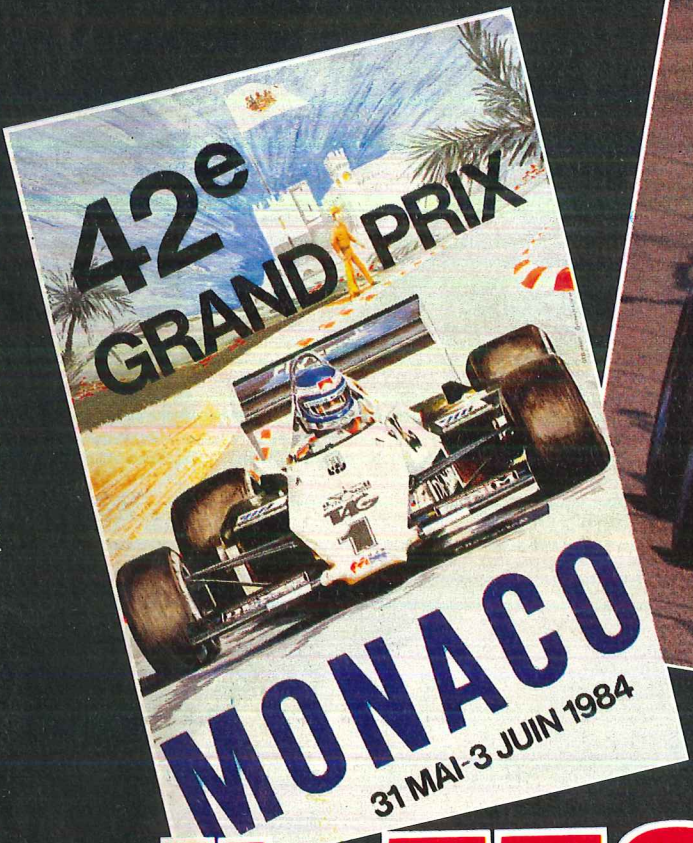
AUTO 22 SPRINT

Sped. in abb. post. gr. 11/70 IL SETTIMANALE DA CORSA - Anno XXIV - N. 22 - 29 maggio/4 giugno 1984

L. 1.500

UNA GRANDE INIZIATIVA
CHIAMATE AS
(051) 45 33 33
LEGGETE A PAG. 3

**LANCIA IN CRISI
FUGA DI CERVELLI
VERSO L'ALFA**



IL FESTIVAL DEI DUE MONDI

**MONACO
IN ANTEPRIMA**

**INDIANAPOLIS
IN DIRETTA**



Giù la Lancia, arriva l'Alfa

di Daniele Buzzonetti

IN COPERTINA

La fuga del direttore tecnico della Lancia ripropone la guerra sotterranea giocata nell'asse Maranello-Torino-Arese. Con l'arrivo di Tonti in Alfa si tenta di creare un'alternativa a Chiti nel settore dei motori. Il tecnico torinese dovrà occuparsi del problema dei consumi e dell'elettronica, grandi protagonisti nella F.1 di quest'anno. Determinante per il trasferimento anche il parere di Patrese

ALLA MILLE MIGLIA «storica» della scorsa settimana, incredibile per il successo di pubblico e popolarità, l'Alfa Romeo ha partecipato in veste ufficiale con varie vetture. Tra queste anche la «Disco Volante», una «barchetta» del '52, rimasta nella storia dello sport per la sua strana forma ma anche perché era stata realizzata da una Casa che a quel tempo aveva la fama di essere imbattibile in F. 1. Una fama talmente meritata che è rimasta intatta nel tempo, tanto che alla Milla Miglia il pubblico (tra cui molti giovanissimi) ha continuato a magnificare la «Disco Volante» sulla scia di successi ormai lontani. Lo stesso Enzo Ferrari, che al controllo orario di Modena ha sorpreso i partecipanti alla corsa bresciana assistendo al loro passaggio, ha avuto parole di lode per quella vettura: «Una bella macchina — ha detto — e ancora valida al giorno d'oggi». Come dire che Ferrari si è allineato ad una voce diffusa e secondo la quale le Alfa Romeo da corsa di un tempo hanno costruito un mito che le attuali F. 1 non hanno (purtroppo) ancora fatto vacillare. E dire che la stessa Alfa terrebbe molto a liberarsi, almeno in parte, di questo «fantasma» fantastico ma a volte un po' scomodo. Un fantasma che continuamente ripropone un paragone che finisce per rendere ancora più severe le sconfitte del «Biscione» in F. 1. Una situazione talmente delicata che è sfociata in una piccola rivoluzione dai contorni abbastanza inusitati nel panorama automobilistico italiano. Il passaggio di Gianni Tonti, responsabile tecnico del settore corse Lancia, all'Alfa Romeo (pur se ufficialmente si parla di «Autodelta») si spiega solo con la necessità di risolvere in fretta le azioni agonistiche della società Euroracing-Alfa Romeo. Perché «la fuga di cervelli», almeno ad alto livello, non è nelle abitudini delle grandi Case italiane che in questo hanno sempre preferito seguire la politica del «gentleman agreement». Quando alcuni anni fa l'ingegner Gianni Marelli passò dalla Ferrari all'Alfa, si trattò di una operazione basata sul reciproco consenso; nessuna guerra interna, insomma. Con il passaggio di Tonti all'Alfa, il caso

è ben diverso. Il team di Pavanello e Chiti risente dell'assenza di un tecnico esperto di consumi in gara e di elettronica in generale e Gianni Tonti è l'uomo giusto al posto giusto. L'esperienza accumulata in due anni di gare in gruppo C potrà essere riversata sul motore turbo V8 dell'ingegnere Chiti con prevedibili e immediati benefici.

GUERRA APERTA. Probabilmente saranno invece tempi duri per la Lancia che si trova nella necessità di preparare una problematica 24 Ore di Le Mans senza il suo tecnico (oltre che organizzatore) numero uno. Sul campo, comunque, lo scontro sarà tra Alfa Romeo e Ferrari e se da un lato è da sottolineare l'impegno della Casa milanese che forse potrà uscire dalla parte di secondo piano che è costretta a recitare, è comunque sorprendente che si sia arrivati ad un colpo di mano a metà stagione, quando le squadre non si sfaldano, a meno di imprevedibili dissidi interni. Tonti è l'uomo che ha avuto inoltre contatti con la Ferrari che, in definitiva, ha realizzato quel motore Lancia che equipaggia la gr. C torinese. Le esperienze sull'iniezione completamente elettronica Weber-Marelli passeranno ora a Milano e sembra che agli uomini di Maranello, più che il «regalo» involontario fatto al team del «Biscione», scotti la disinvoltura che ha fatto cadere una abitudine annosa. «Si vede che tutti i tecnici della Ferrari sono ben accolti in Alfa»: questa, pare, l'unica dichiarazione uscita dai cancelli di Maranello e che fa riferimento anche a precedenti (e comunque recenti) passaggi di tecnici e ingegneri al reparto produzione dell'Alfa. Un senso di fastidio per il sistema adottato insomma ma anche l'orgoglio per essere una garanzia di validità tecnica. Una Ferrari «fornitrice di menti» ma che anche nelle recenti situazioni ha sempre tenuto fede a una sua abitudine: quella di non cedere ai ricatti e di non offrire «ponti d'oro» per tenere a tutti i costi i propri dipendenti. Una regola del «tutti utili, nessuno indispensabile» che certo non varrà per la Lancia nel prossimo futuro: la situazione non felicissima della Casa torinese nel mondiale endurance



Chi è Tonti

GIANNI TONTI, 40 anni, è da sempre un uomo della Lancia. Ha iniziato ad occuparsi del settore competizioni della casa torinese all'epoca del progetto Fulvia Hf. In breve Tonti, forte della sua esperienza soprattutto nel settore motoristico, divenne il braccio destro di Cesare Fiorio ai vertici dell'attività sportiva e fu nominato direttore tecnico. Parlare di Tonti è come rivedere in una cartellina tutta l'attività sportiva della Lancia. Dopo la Fulvia si occupò dello sviluppo della Lancia Stratos. Successivamente Tonti trasferì le proprie capacità nel settore velocistico. Sviluppò il motore 4 cilindri turbocompressore montato sulle Beta Montecarlo, vincitrici del campionato mondiale marche nel 1980 e 1981. Da quegli anni è rimasto nel settore delle corse di durata abbandonando i rally, che ha seguito ultimamente in modo solo marginale. L'anno scorso ha accumulato una notevole esperienza col problema delle iniezioni elettroniche e dei consumi seguendo il progetto della Lancia Lc 2 nel campionato mondiale endurance. Quest'anno, quando sembrava che alla Lancia ormai fossero sul punto di colmare il gap tecnico che separa la squadra italiana dalla Porsche, ha seguito ancora il mondiale endurance nelle prime due gare. Il suo passaggio all'Autodelta apre un vuoto nella direzione tecnica della Lancia che difficilmente potrà essere colmato in breve tempo. (g.s.)

(costretta com'è a lottare con un «mostro» chiamato Porsche) è ben nota e saremmo curiosi di conoscere l'eventuale asso nella manica di Cesare Fiorio. Certo, c'è l'ingegner Dallara che ha collaborato con ottimi profitti a tante realizzazioni Lancia (fin dalla Stratos) ma il tecnico varanese ha sempre fatto capire di non avere intenzione di allontanarsi dalla sua factory di Varano, tra l'altro ultimamente aggiornata con galleria del vento e autoclave per realizzare telai in fibra di carbonio. Dallara alla Lancia sarebbe un colpo eccezionale ma chissà se potrà concretizzarsi. CITTÀ È BELLO? Se lo «scherzo» fatto al

TUTTO IL «CASO» MINUTO PER MINUTO

Felici con Tonti

di Cesare Maria Mannucci

È SUCCESSO all'improvviso. Mercoledì mattina, alle ore 9, Gianni Tonti, responsabile tecnico della Lancia per il settore gruppo C, si è presentato nell'ufficio di Cesare Fiorio. Il motivo della visita non era il punto sulle prove del Mugello in preparazione della 24 ore di Le Mans; molto più semplicemente Tonti annunciava le sue dimissioni. Fiorio tentava di dissuaderlo, Tonti replicava che da mercoledì 23 maggio era già sotto contratto dell'Autodelta con l'incarico di seguire lo sviluppo motori all'Euroracing. Questa, in sintesi, la cronaca di un avvenimento che in apparenza potrebbe essere un normale avvicendamento tecnico all'interno di una squadra, ma che in realtà nasconde problematiche molto più profonde e complesse. Dietro la «fuga» di Tonti, potrebbe nascondersi l'ultima occasione dell'Alfa Romeo per cercare di ribaltare una situazione tecnica che parla completamente a suo sfavore e che, con gli attuali uomini a disposizione, difficilmente poteva migliorare. Per l'Alfa Romeo, Gianni Tonti vale tanto oro quanto pesa. In questi anni Tonti ha sviluppato una esperienza invidiabile sui motori turbocompressi, facendo da trait d'union fra Maranello e Torino quando si decise di installare sulla gruppo C della Lancia il motore otto cilindri di 2600 cm³ realizzato appositamente dalla Ferrari. Nelle gare dell'endurance Tonti ha approfondito il tema della riduzione dei consumi e dell'utilizzazione dell'iniezione elettronica, aspetti ormai di importanza vitale in Formula Uno e che sono ormai manchevolezze «croniche» del motore Alfa.

QUESTO AVVICENDAMENTO tecnico, che assume anche le pittoresche tinte dello spionaggio indu-

Gruppo Fiat dal tecnico numero uno della Lancia ha creato un certo scompiglio, non meno ne ha creato la notizia del definitivo annullamento del Gran Premio di F. 1 a Fujirola. Sui problemi dei circuiti cittadini (il programma del mondiale prevede in sequenza Montecarlo, Montreal, Detroit e Dallas), AS ha previsto un servizio esplicativo che inizia a pagina 8 di questo numero. In questa sede ci preme sottolineare che la battaglia iniziata a suo tempo contro l'incredibile circuito spagnolo ha dato i suoi frutti. Comprensibile la necessità di salvaguardare la F. 1 facendo correre le macchine dove sono

destinate comunque a mutare diverse cose all'interno dell'Alfa Romeo. Carlo Chiti è il grande sconfitto. Dopo che l'operazione Euroracing aveva sensibilmente ridotto la sua responsabilità in pista, Chiti si troverà adesso anche un alter ego per quanto riguarda i motori, da sempre suo feudo in esclusiva. Del resto, per il progettista toscano il campanello di allarme era già suonato a Kyalami. Dopo l'impressionante moria di motori registrate in Brasile e in Sudafrica, il presidente dell'Alfa Massaccesi aveva voluto vederci chiaro. Non soddisfatto delle motivazioni tecniche di Chiti, che indicavano le cause delle rotture in una errata lavorazione dei pistoni eseguita dalla Malher, Massaccesi aveva richiesto l'intervento di alcuni ingegneri dell'Alfa Romeo provenienti dal settore produzione. L'analisi avrebbe rivelato debolezze strutturali del motore otto cilindri e problemi estremamente complessi per quanto riguarda i consumi. Per cercare di raddrizzare la barca, si cercherebbe con Tonti di avere un certo bagaglio informativo sulle esperienze Ferrari che inevitabilmente il tecnico piemontese, in tanti anni di collaborazione con Maranello, ha acquisito. Il «rapimento» di Tonti sarebbe stato fortemente voluto dal direttore generale dell'Autodelta, Mario Felici, che in una difficile ricostruzione dell'azienda, cercherebbe di creare con Tonti una alternativa a Chiti. In tutta questa faccenda una parte estremamente importante sarebbe stata svolta da Riccardo Patrese. Il padovano, in tanti anni di gare Endurance con la Lancia, ha avviato con il tecnico torinese un rapporto estremamente proficuo e di gran-

de intesa tecnica. Gli stessi uomini della Lancia avevano notato negli ultimi periodi un ulteriore avvicinamento di intese tra Patrese e Tonti, a scapito magari delle informazioni tecniche che arrivavano da Bob Wollek.

UN ALTRO MOTIVO dell'abbandono di Tonti potrebbe risiedere nel fatto che il tecnico piemontese non avrebbe gradito l'assunzione di due nuovi tecnici già decisa dalla Lancia. Proprio nella speranza di risolvere il problema del contenimento di consumi sull'Euroracing-Alfa Romeo, Patrese avrebbe svolto una determinante opera di convincimento. Il passaggio di Tonti non fa altro che proseguire una ormai annosa tradizione di passaggi di tecnici dalla Ferrari, via Lancia, all'Alfa Romeo. I casi più recenti sono l'ingegner Marmiroli, approdato all'Euroracing dopo le esperienze ATS, Fittipaldi e Minardi, per passare a Perissinotto, De Angelis e Poncini, emigrati da Maranello ad Arese al settore produzione. In fondo, però, per la Lancia è anche una nemesi. Negli Anni Cinquanta le ambizioni di Formula uno della casa torinese, partivano proprio con il modello D. 50, nato dalla creatività di Vittorio Jano, il progettista più emblematico della storia dell'Alfa Romeo. Oggi la Lancia viene privata dall'Alfa Romeo del suo uomo più rappresentativo, con la conseguenza che anche il progetto gruppo C potrebbe subire, in attesa di una nuova direzione, una temporanea interruzione o perlomeno un rallentamento dello sviluppo della LC 2 per le gare Endurance. Maranello e Torino, comunque, non... ringraziano. □

gli interessi degli sponsor ma esistono i circuiti cittadini validi e quelli pessimi. Fujirola era tra questi, soprattutto per via della pericolosità. Ora corre voce che il GP sostitutivo potrebbe essere organizzato a Miami: non proprio dalla padella alla brace ma quasi. Il circuito della Florida che ha ospitato gare Imsa nell'83 e nell'84 è infatti sicuro e dispone di buona organizzazione ma, semplicemente, non è un circuito. Cioè non offre alcuna possibilità ai piloti di dimostrare il proprio valore. E se per lo spettacolo viene calpestato lo sport, è la fine della F. 1. □

IL SUONO DI CHI NON SI ACCONTENTA.



E970 Autoradio Giranastri Auto Reverse FM Stereo/MW/LW.



E950
Autoradio Giranastri Auto Reverse
FM Stereo/MW/LW.



E930
Autoradio Giranastri Auto Reverse
FM Stereo/MW/LW.



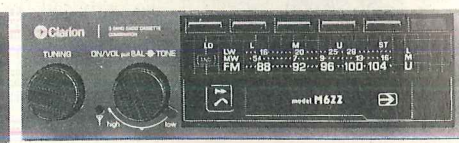
E910
Autoradio Giranastri FM Stereo/
MW/LW Auto Replay.



M662
Autoradio Giranastri Auto Reverse
FM Stereo/MW/LW.



M642
Autoradio Giranastri Auto Replay
FM Stereo/MW/LW.



M622
Autoradio Giranastri Auto Stop
FM Stereo/MW/LW.

Molti sono oggi gli ottimi prodotti Hi-Fi car sul mercato. Spesso la scelta è difficile. Non per Clarion; quando è possibile un confronto, ci si accorge che è tutta un'altra cosa. Clarion, gli intenditori lo sanno, ha fatto molta più strada nella tecnologia del suono. La nuova serie Clarion autoradio ne è la prova. Sette meravigliose realizzazioni con caratteristiche diverse ma con la qualità in comune di una fedeltà senza prezzo, ad un prezzo raggiungibile.

Clarion
FA LA DIFFERENZA

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA PER L'ITALIA

Clarital S.p.A. - Via Agnoletti, 6/A-D
42100 REGGIO EMILIA - Tel. (0522) 77641 (3 linee r.a.) 76603
Telex 530593 CLARIT I

Qui a fianco una panoramica di Montecarlo e sotto di Detroit. Questi circuiti, così come quello di Montreal, sono già noti alla maggioranza dei piloti. L'ultimo della serie, quello di Dallas, è completamente sconosciuto. Nell'ambiente però non se ne parla troppo male



Foto Amaduzzi

INCHIESTA/La Formula Uno arriva in città Un poker servito

Il calendario propone quattro consecutivi Gp cittadini: Monaco, Montreal, Detroit e Dallas. Qui si giocherà d'azzardo: occorreranno fortuna e buone carte in mano. Quali? Ecco le risposte

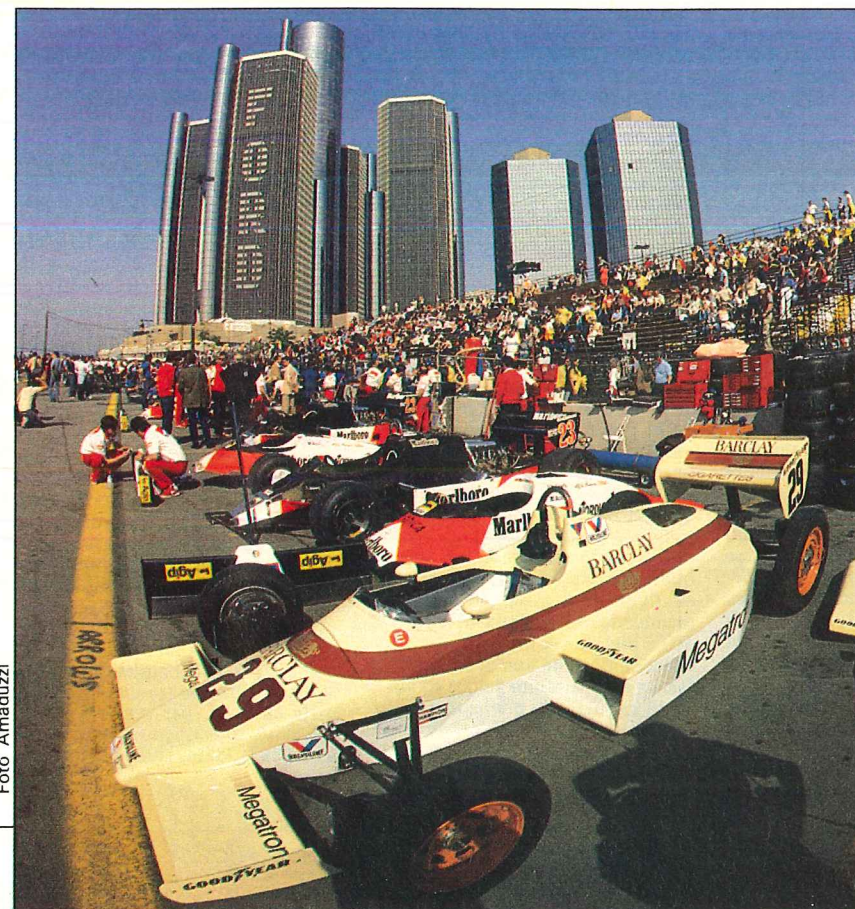


Foto Amaduzzi

A DIGIONE si è chiusa la prima fase del mondiale, articolata su cinque gran premi disputati tutti su circuiti permanenti e caratterizzata dal dominio assoluto della McLaren (4 vittorie su 5 gare). Adesso il campionato entra in una seconda fase, più delicata ed imprevedibile. La F.1 va in città e propone una serie di quattro corse consecutive su tracciati anomali: Montecarlo, Montreal, Detroit e Dallas. Le capacità di improvvisazione dei tecnici e dei piloti oltre che la fortuna avranno un ruolo determinante negli arrivi di questi quattro GP. Innanzitutto, mentre su tutti gli altri circuiti i vari team possono provare anticipatamente le loro vetture per cercare le regolazioni più appropriate, qui si conosce la pista solo nel momento in cui si comincia a provare. Poi il manto stradale, costruito in funzione del traffico urbano, propone non indifferenti problemi di gomme. Le curve strette e nervose con pendenze inedite alternate a brevi rettilinei richiedono inoltre risposte particolari dai motori e dai telai. Ecco dunque che appare chiaro come in questi quattro GP abbiano la loro importanza l'azzardo, la fortuna, l'esperienza. Le macchine che correranno a Montecarlo, Montreal, Detroit e Dallas saranno modificate rispetto a quelle che hanno corso finora proprio per adattarsi alle particolari esigenze di questi circuiti «cittadini». Cosa escogiteranno i maghi del motore o dei pneumatici per il prossimo mese? E la McLaren continuerà a dominare anche in città? A queste e ad altre domande abbiamo cercato di dare una risposta con i servizi che seguono nelle prossime pagine.

F.1 IN CITTÀ/I motori sui tracciati nervosi e discontinui

Il gioco delle coppie

I circuiti cittadini significano alta domanda di potenza: occorrono grandi coppie. Determinante sarà l'elettronica. Non dovrebbero esserci problemi relativi ai consumi. La Ferrari tra i favoriti

di Enrico Benzing

CHIUSO IL capitolo dei circuiti a cavallo dei 200 kmh di media, con il predominio delle McLaren-Porsche (e delle gomme Michelin) infranto dall'unico episodio di Zolder a favore del binomio Ferrari-Goodyear, cosa ci preparano le prossime pagine della vicenda mondiale 1984? In programma ci sono tre circuiti cittadini, Montecarlo, Detroit e Dallas, sui 135-140 kmh di media, più un quarto ad essi assimilabile, quello di Montreal. È una svolta netta per i campi di utilizzazione dei motori, per gli assetti d'autotelaio, per il carico aerodinamico e per la risposta dei pneumatici. La macchina meglio attrezzata a queste diverse condizioni, con quattro consecutive opportunità di affermazione, potrà sicuramente ipotizzare in questa fase il titolo mondiale. Punto primo, i motori. Occorrono grandi coppie motrici e notevoli distanze tra i due punti caratteristici del regime in cui si toccano i valori massimi del momento torcente e della potenza. Ora, con il turbo è relativamente facile intervenire sui campi di utilizzazione delle potenze, in funzione delle caratteristiche delle turbine e quindi delle pressioni di sovralimentazione. I limiti restano, però, connaturati ai soliti parametri della distribuzione, dell'alimentazione, dei rendimenti globali e del carico termico sopportabile. Quindi, interviene il controllo elettronico dell'iniezione e dell'accensione a garantire la voluta progressione di resa. Le teorie favoriscono il motore a quattro cilindri, nel conseguimento delle più alte coppie motrici, rispetto al 6 e all'8 cilindri; ma segnano peggioramenti della distanza dei punti caratteristici, in funzione dell'estensione di regime, che segue appunto la legge del frazionamento della cilindrata. Infatti, un motore dotato come quello della BMW sviluppa la sua massima potenza a poco più di 9.500 giri e non può essere utilizzato a più di 10.000 giri, mentre un V6 d'alto livello, come il Ferrari, supera normalmente gli 11.000 giri. Ma se in questo punto il motore più frazionato dispone di 43 kgm (660 CV), con soli 600 CV il quattro cilindri ottiene la stessa coppia e con 640 CV sale a 46 kgm.

SEMPRE SECONDO queste valutazioni, si considera una coppia massima di 45,6 kgm a 7.500 giri il motore Ferrari, con la bellezza di 4.000 giri di utilizzazione, mentre per i 4 cilindri BMW la fascia è ristretta a 2.000 giri, pur con momento torcente massimo dell'ordine dei 49 kgm. I rapporti di trasmissione valgono a riparare agevolmente gli sforzi propulsivi applicati alle ruote motrici; quel che cambia è



CHE MODIFICHE SUGGERISCE ARNOUX (Foto Villani)

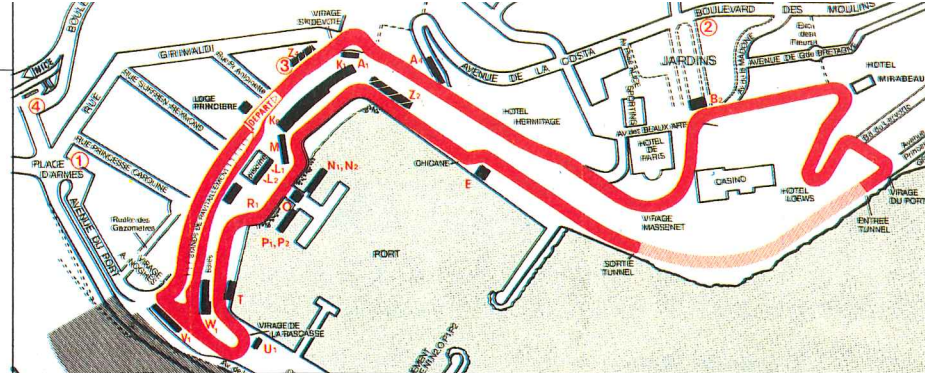
l'utilizzazione con la stessa marcia, per cui nel misto stretto di Montecarlo o di Detroit è sufficiente un solo rapporto per la percorrenza di più curve, con la massima dolcezza di progressione. Ma non chiedete ai tecnici motoristi un dato relativo alle utilizzazioni: i più seri si rifiutano di rivelarlo; gli altri lo forniscono con esagerazioni stridenti. La stessa Alfa Romeo, che ha dichiarato 650 CV a 11.000 giri, con i 46 kgm denunciati a 10.000 giri avrebbe a quel regime 642 CV, con un appiattimento di curva che può dirsi veramente sconosciuto a qualsiasi propulsore di «formula 1». Piuttosto significativo, invece, il fatto che il V6 Tag-Porsche, attualmente in possesso delle stesse potenze del motore Ferrari con pressioni da gara, sembra disporre d'una fascia più stretta di utilizzazioni, condizione più chiaramente verificata con il 6 cilindri Honda, mentre da parte Renault si è sempre avuta più pienezza di curve, con oltre 46 kgm a 8.000 giri. Ed è appena il caso di rammentare l'effetto-coppia su un circuito come Montecarlo, citando il record della macchina francese con il motore «Monaco», che permise nel 1982 ad Arnoux di staccare tutti gli inseguitori di ben 6"8 in soli tre giri. Allora era sufficiente un controllo elettronico dell'iniezione; adesso la sfida è per l'elettronica totale. E se il motore Ferrari tornerà a brillare su tutti i circuiti cittadini che ci aspettano, basterà una corretta programmazione del «computer» per conservare l'alto potenziale del

Tag-Porsche, favorito anche dalle caratteristiche delle turbine. In ogni caso, anche senza ulteriori incrementi di resa, l'apporto dell'elettronica è determinante nel garantire dolcezza di funzionamento e perfetta progressione di erogazione, di potenza, cancellando quasi completamente la risposta del turbo; tutte condizioni preziose sui circuiti cittadini, entro i limiti della funzionalità di ogni motore, per cui la concentrazione delle coppie e la brutalità di accelerazione di un quattro cilindri molto potente non possono che essere lievemente attenuate.

SUL PIANO DEI CONSUMI di carburante, con le distanze di gara inferiori e con il limite delle due ore, non vi sono preoccupazioni, a meno di esagerazioni con gli arricchimenti delle miscele. Infatti, l'alta domanda di potenza dei circuiti cittadini induce al pieno sfruttamento di tutte le riserve e a utilizzare le composizioni più ricche per il raffreddamento dei pistoni. Alta potenza significa anche larga disponibilità per il carico aerodinamico, che su questi terreni viene ricercato con configurazioni assai più resistenti, scendendo da velocità massime di 300 e più kmh a livelli di 260 kmh. Ciò significa che una deportanza di 900 kg su un circuito veloce si riduce a 630 kg su quello più lento a parità di configurazione e per essere riportata ad elevati valori in corrispondenza di minori velocità richiede un incremento del coefficiente del 20

per cento almeno, con dispendio in potenza fino a un massimo di 185 cavalli a pari velocità. In questo momento, la maggiore efficienza aerodinamica (rapporto tra i due coefficienti) è stata dimostrata dalle McLaren e Lotus, mentre da parte della Ferrari giocano i più larghi margini di accesso alle alte deportanze.

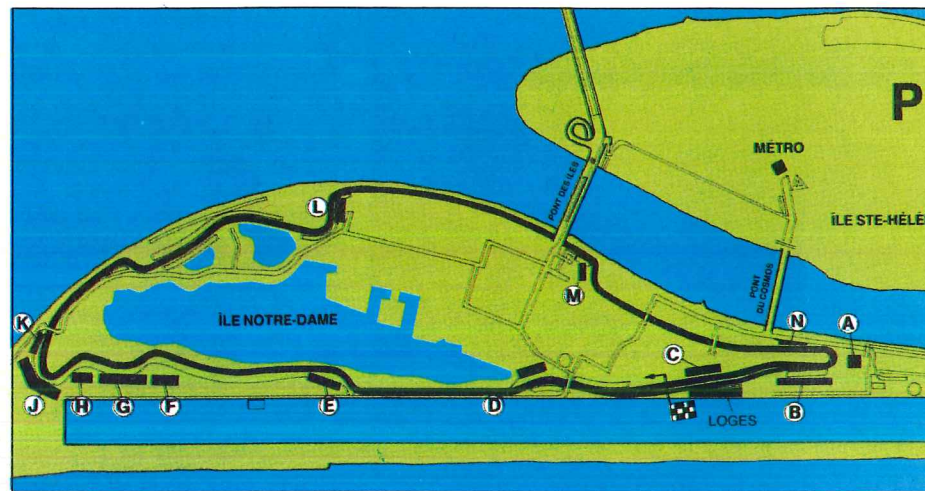
IL RESTO È devoluto alle caratteristiche d'autotelaio, per geometrie di sospensioni e centraggio o posizione del baricentro, influenzata dalla lunghezza del passo: 2,60 metri per la Ferrari, che dispone anche di minori momenti d'inerzia e ha sempre sviluppato gli assetti per circuiti meno rapidi, contro 2,69 metri per il passo della McLaren e della Brabham e 2,73 m della Renault. Infine, la svolta più netta è attesa per le caratteristiche delle gomme: a parità di radiali, la Goodyear si è molto avvicinata alla Michelin accentuando gli angoli delle tele sui fianchi. In pratica, si hanno sempre angoli di 90 gradi rispetto al parallelo equatoriale e di corona, mentre rispetto al meridiano si torna ai valori dei precedenti tipo convenzionali. Tradizionalmente, la marca americana ha sempre avuto mescole più spinte per il fondo rugoso e sconnesso dei tracciati cittadini; il completamento potrebbe venire con le nuove strutture delle carcasse, per sopportare più alti valori di temperatura e di isteresi, senza le solite rapide degradazioni.



MONTECARLO/3 giugno

Circuito cittadino: sviluppo metri 3312

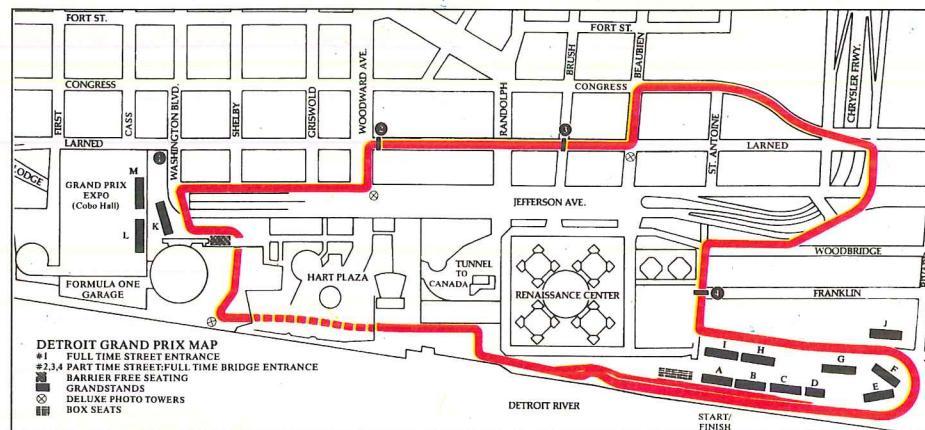
Caratteristiche: estremamente duro per mezzi meccanici e piloti. Il vincitore dell'anno scorso, Rosberg, terminò la gara con le mani piene di piaghe sanguinanti per l'elevato numero dei cambi di marcia. Le qualificazioni hanno importanza basilare: bisogna cercare di partire il più avanti possibile perché poi i sorpassi sono molto problematici. Il punto più difficile del percorso è la chicane all'uscita del tunnel, che ha un ingresso molto delicato.



MONTREAL/17 giugno

Circuito cittadino: sviluppo metri 4410

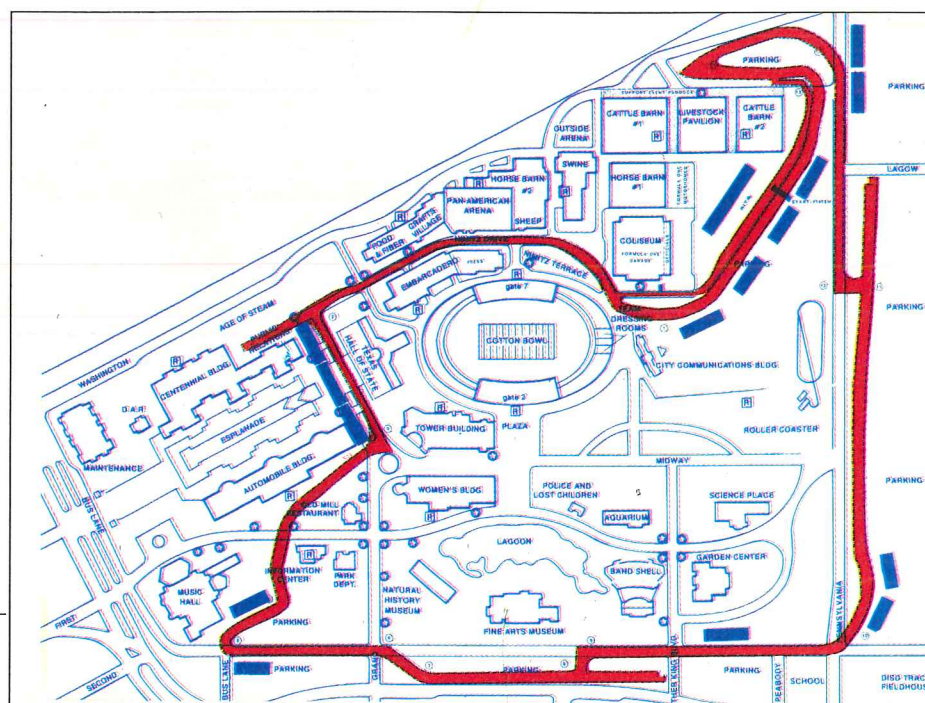
Caratteristiche: quello intitolato a Gilles Villeneuve è un circuito artificiale ricavato nell'Isola di Notre Dame sul San Lorenzo. In pratica è una successione di «esse» raccordate ai vertici da due tornanti. Definito circuito cittadino, in pratica è qualcosa di più: sicuramente è più veloce e rilassante di Montecarlo. In caso di pioggia, quella di Montecarlo diventa pista difficilissima essendo l'asfalto — di natura stradale — estremamente scivoloso. I sorpassi sono possibili. Si gira in senso antiorario.



DETROIT/24 giugno

Circuito cittadino: sviluppo metri 4119

Caratteristiche: voleva essere una imitazione di Montecarlo e invece ne è solo una brutta copia. Ricavato nel Renaissance Center, il circuito è aritmico, con curve secche di velocità bassissima. Ai piloti non piace, si corre tra muri di cemento e si alternano grandi frenate a violente accelerazioni. Il sorpasso anche qui è abbastanza difficile a meno che il pilota che precede non lo agevoli e commetta qualche errore. In totale ci sono 16 curve, una in meno dello scorso anno.



DALLAS/8 luglio

Circuito cittadino: sviluppo metri 4152

Caratteristiche: è un tracciato inedito che si snoda a 5 km dal centro della città attraverso Fair Park, un'area fieristica che comprende lo stadio di baseball dei Cotton Bowl, due musei, un parco dei divertimenti, diverse stalle per bestiame. Il manto stradale è stato completamente rifatto ma c'è il rischio che crei problemi di gomme: in luglio nel Texas il sole picchia a 42°. Vi sono diverse curve ad angolo retto ma in complesso il tracciato appare moderatamente veloce.

LA F.1 IN CITTÀ/Telai e gomme sotto pressione particolare

La giungla d'asfalto

Cambi e semiassi, ammortizzatori e barre vengono sollecitati come da nessuna altra parte. Il manto stradale ineguale renderà determinante il ruolo dei pneumatici. Il parere dei tecnici

di Giorgio Piola

IN NESSUN'ALTRA occasione come a Monaco un tecnico deve talvolta affidarsi all'improvvisazione. Questo è un primo segreto di Montecarlo. «Bisogna portarsi molti tipi diversi di molle per gli ammortizzatori — confessa Gordon Murray della Brabham — altrimenti si rischia di ritrovarsi senza quelle giuste al momento buono. Lo scorso anno in teoria avevamo pensato che occorressero molle più dure rispetto alle wing-car dell'anno prima. Poi all'atto pratico ci siamo accorti che bisognava rimanere morbidi». Vediamo di cercare di entrare, anche se spiando dalla porta di servizio, in questo mondo fatto di assetti, barre di rollio, carichi aerodinamici per capire come si deve preparare una vettura per un tracciato cittadino. Di veri e propri segreti non ve ne sono, magari si tratta più che altro di trucchi del mestiere, insegnati dall'esperienza: «Occorre tener conto che a Monaco — precisa subito l'ingegner Marmioli dell'Euroracing — l'asfalto è abituato ad avere molta gomma dovuta al normale traffico cittadino. La cosa più importante a Monaco come a Detroit, e credo sarà così per Dallas, è che la qualità del manto stradale varia da punto a punto; vi sono tratti dove l'asfalto è più ruvido e altri dove è molto più liscio. Vi sono



Sospensioni, freni, gomme... Sono alcune delle parti di una vettura maggiormente sollecitate sull'asfalto di un circuito cittadino

poi curve naturali, non disegnate apposta per ospitare vetture da corsa e possono quindi anche avere contropendenze sbagliate». Come deve essere quindi una vettura vincente per Montecarlo? «Innanzitutto — dice ancora Marmioli — avere un motore che risponda bene ai bassi regimi (di ciò leggete a parte, n.d.r.) poi deve essere una vettura facile da guidare, neutra nell'assetto. Deve cioè avere un ottimo inserimento in curva, non deve assolutamente essere sottosterzante. Deve essere facile nei cambiamenti di direzione, pronta a seguire gli ordini del pilota e non deve essere sovrasterzante in uscita dalle

curve altrimenti non si riesce a scaricare tutta la potenza a terra».

CHIARAMENTE su piste come Montecarlo, dove la media è di soli 138,55 kmh, l'aerodinamica per una volta passa in secondo ordine. Montreal rappresenta invece un caso a parte: è un tracciato velocissimo e molto più vicino come fisionomia ai circuiti permanenti che a quelli cittadini. Inoltre a Montreal sarà molto problematico arrivare in fondo dato che è la pista dove si dovrebbe consumare di più. «Si cerca di dare il massimo carico aerodinamico — spiega ancora l'ingegner Marmioli — anche a scapito di una buona

penetrazione della vettura. In genere non si bada molto all'efficienza aerodinamica della monoposto (cioè il rapporto tra carico deportante CD e il CX) come si fa su altre piste». Il carico aerodinamico infatti oltre che alla forma e alle dimensioni degli alettoni è il rapporto al quadrato della velocità. A Montecarlo dato che le velocità massime sono molto limitate per poter aumentare il carico bisogna agire in maniera «pesante» sulla forma e sull'incidenza dei dispositivi aerodinamici (quindi a scapito di una maggiore resistenza all'avanzamento). «A Montecarlo come a Detroit e Dallas vi sono poi dei tornanti stretti — continua l'ingegner Marmioli — per cui vengono anche modificate le geometrie della sterzata, per rendere la vettura più facile da guidare in queste condizioni. Nel fare l'assetto vero e proprio si cerca in genere di avere una vettura morbida. Si lavora sulle molle degli ammortizzatori, sulle barre e sul camber in modo da tener conto anche delle difficoltà delle curve in contropendenza, come la Rascasse e curva dopo la Vecchia Stazione». «Le curve di Montecarlo dove si fanno i tempi sono la curva del Loews e la Rascasse — confida l'ingegner Barnard della McLaren — se si ha un assetto sbagliato in questi punti si perdono preziosi se-

condi. Anche la precisione di inserimento alla chicane (punto più veloce del circuito) è determinante».

I CIRCUITI CITTADINI sono selettivi per le vetture, hanno una validità tecnica? «Enorme», risponde Gérard Ducarouge della Lotus. «Cambi e semiassi vengono sollecitati come da nessuna altra parte. Ogni squadra prepara con cura particolare questi organi della vettura. Le marce più sollecitate sono quelle in basso cioè la prima, la seconda e la terza per le enormi coppie che devono scaricare al suolo. Vengono rinforzati quindi gli ingranaggi e montati semiassi più robusti». Per Monaco il tecnico della Lotus ha preparato molte piccole novità: «Quelle che riguardano l'aerodinamicità saranno visibili ad occhio nudo, ma quelle meccaniche spero che resteranno nascoste». Anche alla McLaren hanno in serbo novità meccaniche. Una trasmissione modificata è stata provata all'inizio della settimana da Lauda e Prost a Clermont Ferrand sulla pista della Michelin. Ma preparare una vettura per un circuito cittadino vuol dire anche studiare delle piccole banali astuzie: «Toccare un marciapiede, tamponare leggermente una vettura che precede è molto facile a Montecarlo — afferma l'ingegner Murray della Brabham — quindi per questo si mettono spesso delle piccole bandelle o pinne verticali ai lati dei "baffi" del muso. Oppure vengono fatte delle feritoie nella carrozzeria, così il pilota può avere maggiore visione degli ingombri della vettura per evitare banali incidenti».

ANCHE LE GOMME devono essere speciali per Montecarlo. I radiali si sono spesso dimostrati superiori (eccezione fatta per Detroit l'anno scorso dove la Ferrari con la Goodyear si dimostrò nettamente superiore a tutte le avversarie) perché riescono a trasmettere meglio la potenza alle basse velocità. «I pneumatici per circuiti cittadini devono essere con spalle più morbide — afferma un tecnico Michelin — rispetto a quelle per circuiti veloci. Devono permettere un'entrata in curva molto precisa. Per questo sono determinanti le gomme posteriori che vengono studiate apposta. Su circuiti veloci gli stessi pneumatici anteriori rappresenterebbero un problema per il pilota perché renderebbero lo sterzo troppo duro». E poi ci sono altri accorgimenti, come quello di portare 4 vetture a Monaco: è facile rimanere a piedi per un pilota sul circuito e si rischia di perdere la sessione di prove quindi la qualificazione se non si ha subito pronta la vettura di scorta. Quest'anno fra l'altro, la serie dei circuiti cittadini presenta un altro polo di interesse.

SAPRÀ LA McLAREN mantenere lo stesso vantaggio che ha dimostrato sui circuiti veloci? Lo scorso anno Lauda e Watson (allora suo compagno di squadra alla McLaren) mancarono clamorosamente la qualificazione. Quest'anno i piloti della McLaren dichiarano che il motore Porsche è inferiore ai bassi regimi rispetto alla concorrenza: «Vedo molto bene la Renault — ammette Lauda. — A Digione il 6 cilindri francese era molto potente ed elastico. Credo che il motore della Renault insieme a quello della Ferrari sia quello che riprende meglio ai bassi regimi e saranno gli avversari da battere a Montecarlo».

Giorgio Piola

La parola ai piloti che vengono chiamati a prestazioni a cui non sono abituati e quindi notevolmente stressanti Rosberg ha due favoriti: Ferrari e Renault. Arnoux vede... René

ANCHE PER QUANTO riguarda i piloti, i prossimi quattro gran premi presentano delle difficoltà e delle problematiche del tutto particolari, sia dal punto di vista fisico che tecnico. René Arnoux è un profondo conoscitore di queste piste (tranne Dallas, ovviamente). A Monaco è stato prima protagonista con la formula Renault, poi con la F.1. Lo scorso anno partì in prima fila, nell'82 a causa di un errore alla Piscina, butto al vento una corsa già vinta. «Il punto più difficile del circuito di Montecarlo è sicuramente il Tunnel. Si cambia completamente la luce, e sia all'ingresso che in uscita, passando dalla luce solare a quella artificiale, per un attimo quasi si perde la visibilità. Altro problema legato al Tunnel è la velocità. In questo punto raggiungiamo la veloci-

tà massima, circa 260 chilometri orari; il tunnel ha un andamento costantemente curvilineo, mantenere la traiettoria ideale a volte diventa molto problematico. La corsa praticamente comincia il giovedì, con la prima sessione di prove, se non parti nelle prime file difficilmente puoi avere delle chances per la vittoria. La chicane è un altro punto «caldo» di Montecarlo. In qualifica si passa addirittura in quarta, un minimo errore di traiettoria e vai a sbattere contro i rails. Anche i dossi creano diversi problemi. Prima del Mansemet, sulla salita verso il Casino, e all'uscita della curva, di fronte all'Hotel de Paris, ci sono due gobbe che tendono a portare la macchina verso l'esterno, in questi casi è veramente sconsigliabile avere del sottosterzo».

A MONTREAL nel 1978 Arnoux ricominciò praticamente da zero la sua attività di pilota di F.1 con una Surtees, dopo che il sogno Martini si era dissolto nell'inconsistenza economica della giovane squadra francese. «Montreal è una cosa molto diversa. Ci sono curve che si affrontano in quinta piena. Il tornante prima del rettilineo d'arrivo è uno dei pochi punti del mondiale di F.1 dove è necessario transitare in prima. È necessario avere una buona trazione, cercando di non far patinare eccessivamente le ruote in accelerazione. L'unico punto veramente difficile, è la "esse" dopo la partenza. Al via si arriva tutti in gruppo, la traiettoria da seguire è una sola, in passato sono successi diversi incidenti. In questa curva si entra in quinta piena, a oltre 270, è consigliabile non anda-

re a sbattere. A parte questo punto, Montreal è complessivamente più ripicante di Monaco».

DETROIT è per Arnoux un circuito dove quest'anno dovrà prendersi delle rivincite. Nel 1983 a corsa già vinta, venne fermato da un guasto all'impianto elettrico, dovendo rinunciare a causa di quel ritiro, alle sue ambizioni iridate. «Detroit non è un circuito, è uno scherzo. La prima volta che abbiamo girato, ci sembrava impossibile che ci avessero fatto venire sino in America per correre su queste strade. Guidare tra i grattacieli mi diverte abbastanza, ma credo che non ci fosse certamente bisogno di un circuito del genere. Il circuito è molto ripetitivo, si tratta di rettilinei inframezzati da curve tutte con lo stesso raggio a destra o a sinistra. Il

rivestimento della pista è sicuramente il peggiore del mondo, l'asfalto è talmente irregolare, che spesso la scelta delle gomme viene fatta in funzione della sua abrasività. Il punto più pericoloso è la curva che immette sul lago, subito dopo c'è un dosso che pregiudica molto il corretto ingresso alla chicane prima del via».

CHI INVECE aspetta con ansia i circuiti cittadini è Keke Rosberg. Deluso dopo le prime gare non tanto dal rendimento del motore quanto dal comportamento del telaio, certamente non all'altezza delle necessità torsionali di una vettura sovralimentata, tant'è che alla Williams hanno già avviato la realizzazione di un nuovo telaio interamente realizzato in fibra di carbonio, «cotto» nell'autoclave che Williams si sta facendo appositamente co-

struire, il finlandese dà una analisi tecnica delle possibilità dei suoi avversari su questi circuiti. «Può darsi che a Monaco la situazione cambi. Renault e Ferrari potrebbero ridurre lo svantaggio nei confronti della McLaren. La curva di potenza dei loro motori è più elastica di quella del Tag Porsche e del mio Honda. Per quel tipo di curve, potremmo avere il problema di una potenza che arriva troppo celermente. Per quanto riguarda i telai, è difficile dire quale sia il migliore su queste piste. Chiaramente è meglio avere un passo corto. La Brabham potrebbe avere molti problemi, dal momento che dispongono di una vettura tra le più lunghe, ma sono convinto che le corse in città, saranno vinte soprattutto dal motore».

Cesare Maria Mannucci

Montecarlo e la Fia in tribunale

F.1 alla sbarra

L'AC Monaco ha citato la Federazione per la questione dei diritti televisivi

PARIGI — L'avvenire del GP di Montecarlo, forse già di quello in programma domenica prossima, 3 giugno, è ora in mano al presidente del Tribunal Référendaire (l'organo francese per i giudizi d'urgenza) di Parigi, Monsieur Dreu, e vi resterà sospeso fino a mercoledì 30 (quando purtroppo questo numero di As sarà già in edicola), giorno da lui scelto per l'emissione del verdetto nel processo intentato dall'AC Monaco contro la Fia. I termini della questione che oppone i due enti sono noti ma gioverà certo riassumerli. In base al «Patto della Concordia» la Fia è l'unica a poter negoziare i diritti televisivi del GP. Poiché al momento della firma di tale patto (1981) era già in essere un contratto tra l'AC Monaco e la rete televisiva americana Abc, fu concessa una deroga per non costringere l'ente monegasco a far saltare il contratto, siglato nel 1979, con validità fino al 1984 compreso. Successivamente, l'AC del Principato prolungò (gennaio 1983) l'accordo per il triennio 1985-1987. La Fia, che dall'inizio dei contratti trattiene il 7,5%, venuta a conoscenza del rinnovo, dopo varie discussioni ingiunse agli organizzatori monegaschi di corrispondere un importo pari alla trattenuta per il 1983 prima dell'edizione di quest'anno, pena la revoca della validità mondiale del GP. Comunque, se l'AC Monaco non si fosse messo in regola, nello stesso modo anche per l'edizione prossima, nel 1985 il GP di Montecarlo non sarebbe comparso nel calendario. Il diktat, risalente all'anno passato, ha poi indotto l'AC Monaco a convenire in giudizio la Fia (della quale la Fia è solo un'emanazione), scegliendo la procedura d'urgenza, dopo aver atteso la settimana precedente il GP.

LE TESI CONTRAPPOSTE. La seduta era stata fissata per venerdì 25, alle ore 17. Per Monaco ha preso la parola l'avvocato Delvolle che ha, innanzi tutto, spiegato perché l'istanza non era stata presentata alla «Chambre d'Arbitrage» di Losanna come imporrebbe il patto della Concordia. «Non siamo firmatari diretti del Patto e quindi non eravamo obbligati». L'avvocato ha poi chiesto al giudice di pronunciarsi con urgenza, in base all'articolo 809 del Codice Civile francese, per evitare al ricorrente gravi danni sia morali che materiali. Secondo il legale monegasco, il dicta Fia sarebbe, da un punto di vista giuridico, un «adire le vie di fatto». Lo statuto Fia prevede come sanzioni solamente l'esclusione e la radiazione,

che possono essere comminate dall'Assemblea Generale. Da qui, sempre secondo ciò che ha sostenuto l'avvocato dei ricorrenti, l'illegalità del provvedimento. Per ciò che concerne il rinnovo dell'accordo con l'Abc, monsieur Delvolle ha affermato che il prolungamento del contratto riguardava il triennio 1985-1987, ovvero anni che non cadevano sotto il Patto della Concordia, che scade alla fine di quest'anno. Che poi tale patto sia stato di fatto prorogato dalla «Convenzione F.1 1985» è fatto ininfluenza — è sempre la tesi monegasca — in quanto il rinnovo fu firmato prima della decisione relativa. Ha preso poi la parola l'avvocato Loitron, assistente legale della Fia. Dopo aver sottolineato che l'AC Monaco aveva avuto tutto il tempo per appellarsi, vuoi alla Fia o alla assemblea plenaria Fia di Lisbona, vuoi al tribunale di appello della Fia o magari alla stessa giustizia civile senza attendere l'imminenza del G.P., l'avvocato Loitron è entrato nel merito della questione. «Noi non abbiamo mai detto che avremmo impedito l'effettuazione del G.P. di Montecarlo — ha detto il legale Fia — poiché i G.P. appartengono a ciascun organizzatore. È tuttavia altrettanto vero che il Campionato Mondiale F.1 appartiene alla Fia che è certo libera di escludere chi non accetti le sue regole. Il GP è comunque inserito nel progetto di calendario 1985 e non chiediamo altro, agli organizzatori, che di mettersi in regola». Dopo un'ora e mezzo di udienza, il presidente Dreu ha finalmente parlato, annunciando il verdetto appunto per mercoledì.

IL FUTURO. Quale che sia la decisione del tribunale, si possono fin d'ora trarre alcune conclusioni. Innanzi tutto appare chiaro che il presidente dell'AC Monaco, Michel Boeri, ha deciso di ritirarsi ma dopo aver sparato tutte le sue cartucce. D'altro canto la sua battaglia con Balestre è ben anteriore alla questione televisiva: fu a Casablanca nell'82 che Boeri, con il rappresentante tedesco e quello della Costa d'Avorio, si schierò apertamente contro monsieur Jean-Marie che se l'è legata al dito. Gli altri due hanno già pagato il conto e Boeri sta certo per farlo. I casi sono due: Monaco vince e ci vorrebbe moltissima diplomazia per far dimenticare a Balestre lo scacco subito; Monaco perde e la Fia avvia certo un procedimento disciplinare contro l'AC Monaco che solo la testa di Boeri stesso potrebbe fermare.

Gerard Crombac

L'ULTIMO LIBRO DI NIKI LAUDA

Dopo «Io e la corsa» e «Protokoll», ecco una nuova fatica letteraria del pilota austriaco: «Gli anni-turbo». Una gustosa prefazione di Prost introduce un manuale di F. 1 in cui si parla di motori e di alimentazione, di curve, di tattiche e di tutto ciò che fa una corsa. Si parla molto anche di Maranello...

Ferrari, ti voglio bene

di Gianni Cancellieri

«PRIMA conoscevo solo il pilota d'élite. Ora invece lo vedo sotto una luce senza zone d'ombra, come un corridore molto rigoroso, molto esigente e anche molto difficile nella preparazione e nella messa a punto delle nostre macchine. A mio avviso, sottolineare questa sua eterna, minuziosa scrupolosità, significa rendergli omaggio. È estremamente puntiglioso e, al di là di tutto, è profondamente onesto con tutti all'interno della nostra squadra. Non nasconde nulla di ciò che pensa, dice tutto ciò che ha nel cuore ed è una risorsa formidabile per la collettività...»

«Si dà completamente, impegna tutto se stesso in ogni attività che intraprende e conquista così il diritto di ottenere tutto da quelli che lavorano con lui...».

SI TRATTA, l'avete capito, di Niki Lauda, ma forse non sospettate che a giudicarlo così sia Alain Prost, compagno di squadra e (verrebbe da aggiungere: per naturale conseguenza) rivale del più titolato, discusso, amato-odiato, pagato, chiacchierato fra i piloti in attività. L'elogio di cui sopra si legge nella prefazione al terzo libro scritto da Niki, «Gli anni-turbo» che fa seguito a «Io e la corsa» e a «Protokoll», ovvero «I miei anni con Ferrari». La prefazione è firmata da Prost e forse vi è intervenuta in qualche misura l'abile penna di Herbert Völker, il bravissimo giornalista austriaco che ha sempre condiviso le fatiche letterarie di Lauda. Sia come sia, il giudizio di Prost centra in pieno quella che po-

tremmo definire la struttura portante della personalità di Niki, e cioè la sua professionalità «totale». Il resto emerge dalle altre pagine del volume, apparso da pochi giorni in edizione francese, aggiornata e completata rispetto a quella originale in lingua tedesca di due anni fa. Niki scrive come parla, frasi secche, battute taglienti ma il tono «sentenzioso» non può dirsi una costante assoluta del libro (che, altrimenti, sarebbe insopportabile). No, Lauda ha acquisito una maturità di giudizio che gli consente di percepire e di sottolineare molte sfumature di significato e anche di fare qualche onesta autocritica lad-

dove opinioni espresse in precedenza si siano rivelate errate. La parte più viva di questo discorso è contenuta in un lungo botta-e-risposta con Völker che precede la parte diciamo così «tecnica» del volume, un esemplare saggio di informazione divulgativa su tutti gli aspetti delle corse di più elevato livello, dai regolamenti all'aerodinamica, dall'effetto suolo ai motori, ai telai, ai pneumatici, ai circuiti, alla sicurezza, alla preparazione fisica del pilota, insomma un trattato davvero prezioso. Ma restiamo all'intervista di Völker, particolarmente interessante perché aiuta a far luce su un personaggio comunque eccezionale

ma troppo spesso imprigionato entro schemi di grossolana superficialità: «il computer», «il ragioniere», «no problem», «krosso Kasino» e via precipitando. Ce n'è per tutti, sentite un po':

PILOTI, CHE EGOISTI! — «Ognuno pensa a se stesso, tutti fanno la medesima cosa... Questa banda di egoisti non è nemmeno capace di solidarizzare per le azioni comuni più elementari...».

L'ABBRACCIO DI FERRARI — Degli anni di Maranello «non conservo altro che i buoni ricordi. Ferrari è un gran buon'uomo che segue la via che si è tracciato e bisogna accettarlo. È ciò che io

NIKI LAUDA

Les années Turbo

Preface de ALAIN PROST



faccio oggi, contrariamente a un tempo. Reciprocamente, egli ha riscoperto il suo affetto per me e fu un gran giorno quando lo rividi per la prima volta dopo anni a Imola nel 1982 e mi abbracciò. Mi accolse come un figliol prodigo e ne fui molto felice».

LA CATTIVA PAGA — Proprio nell'estate 1982 la Ferrari, secondo Völker e Lauda, propose a Niki di tornare a Maranello (secondo Ferrari avvenne il contrario: «Lauda si offrì a noi a Silverstone», n.d.r.). Perché, comunque l'approccio non ebbe seguito? «Ferrari paga miseramente i suoi corridori. Io a suo tempo accettai, ma ora non lo faccio più. Non si può più avermi per quattro soldi. Inoltre, ciò che mi attira alla Marlboro-McLaren è di dover ricominciare da zero con il nuovo motore TAG-Porsche. Sono l'uomo giusto per questo, e intendo dimostrarlo». Queste ultime due frasi consentono di «datare» l'intervista (o, almeno, il passo in questione) a fine 1982 o inizio 1983, quando l'accordo tra Ferrari e Marlboro era si operante ma su basi molto meno importanti di quelle clamorosamente rese note a inizio 1984. Oggi forse Niki giudicherebbe il problema in termini più sfumati.

LE CLASSIFICHE DI FERRARI — Secondo Völker, Ferrari ha detto che se Lauda fosse rimasto con lui sarebbe diventato il pilota più celebre di tutti i tempi, anziché restare quarto alle spalle di Stewart, Clark e Fangio. Autentica o no, anche questa considerazione è «data»: Lauda, infatti, continua a vincere e nessun traguardo, in teoria, gli è precluso. Comunque concordo con lui quando afferma: «Non posso prendere sul serio questo genere di classifiche, perché non si possono raffrontare le diverse epoche. Quando Fangio correva, non c'erano che sette o otto gran premi per anno. Oggi c'è l'inflazione, con quindici o sedici corse. Enzo Ferrari intende semplicemente dire che è Ferrari che costruisce le migliori vetture». E, a questo proposito, Lauda esprime una

Nürburgring 1976, nemmeno guardandosi allo specchio Niki si tormenta rievocando quella vicenda: «È il mio nuovo viso. Non mi fa pensare assolutamente a niente... Se avessi voluto avrei potuto fare ricorso alla chirurgia plastica. Quando, subito dopo l'incidente, si trattò di praticare degli innesti di pelle attorno agli occhi, mi mostrarono le tariffe per altri interventi: nuove ciglia, trapianto di capelli, un nuovo orecchio e così via. Anzitutto era caro, inoltre il successo dell'operazione non era garantito e infine mi trovavo molto bene col mio viso. Mi manca quasi un orecchio ma ciò non mi ha mai dato fastidio, al contrario, ora per me è più facile telefonare, il ricevitore è più vicino al timpano e si sente meglio, soprattutto quando si è chiamati da lontano».

IL CONTRATTO MCLAREN — Si parlò, al tempo del ritorno di Lauda alle corse, di «ponti d'oro» offertigli per compiere un passo certamente molto rischioso e le cui probabilità di successo erano quanto meno tutte da verificare. Un segno di fiducia illimitata nelle capacità del pilota austriaco, si direbbe, ma Niki getta realistica acqua sul fuoco di questa ipotesi: «Si fa presto a dire fiducia! Dovetti accettare un contratto rescindibile ogni quattro corse con un compenso proporzionale ai risultati. Simili contratti sono naturalmente molto duri, ma non avevo molte altre soluzioni».

LA FELICITÀ — Sei felice? chiede Völker a Lauda. E Niki: «Non mi rompo la testa per sapere se lo sono. Cerco di fare tutto ciò che amo, ciò che mi fa piacere. E fino a oggi vi sono quasi sempre riuscito. Se questo si chiama essere felici, allora sì, sono un uomo felice». Ma il dialogo tocca molti altri temi e prosegue serrato e avvincente per numerose pagine che, abbiate pazienza, non possiamo ri-

riserva che invece, non mi sento di condividere: «È comunque incredibile che in occasione degli incidenti di Villeneuve e Pironi nel 1982, le Ferrari di quei piloti si siano aperte in due. Io ero, per quel tipo di incidente, meglio protetto sulla mia McLaren». Il confronto fra le reazioni di una vettura che ha effettivamente subito un incidente e quelle che avrebbe potuto avere un'altra vettura se lo avesse subito, non è seriamente proponibile in questi termini (come a suo tempo obiettai a un analogo giudizio espresso da Nelson Piquet).

IL CONTRATTO MCLAREN — Si parlò, al tempo del ritorno di Lauda alle corse, di «ponti d'oro» offertigli per compiere un passo certamente molto rischioso e le cui probabilità di successo erano quanto meno tutte da verificare. Un segno di fiducia illimitata nelle capacità del pilota austriaco, si direbbe, ma Niki getta realistica acqua sul fuoco di questa ipotesi: «Si fa presto a dire fiducia! Dovetti accettare un contratto rescindibile ogni quattro corse con un compenso proporzionale ai risultati. Simili contratti sono naturalmente molto duri, ma non avevo molte altre soluzioni».

LA FELICITÀ — Sei felice? chiede Völker a Lauda. E Niki: «Non mi rompo la testa per sapere se lo sono. Cerco di fare tutto ciò che amo, ciò che mi fa piacere. E fino a oggi vi sono quasi sempre riuscito. Se questo si chiama essere felici, allora sì, sono un uomo felice». Ma il dialogo tocca molti altri temi e prosegue serrato e avvincente per numerose pagine che, abbiate pazienza, non possiamo ri-

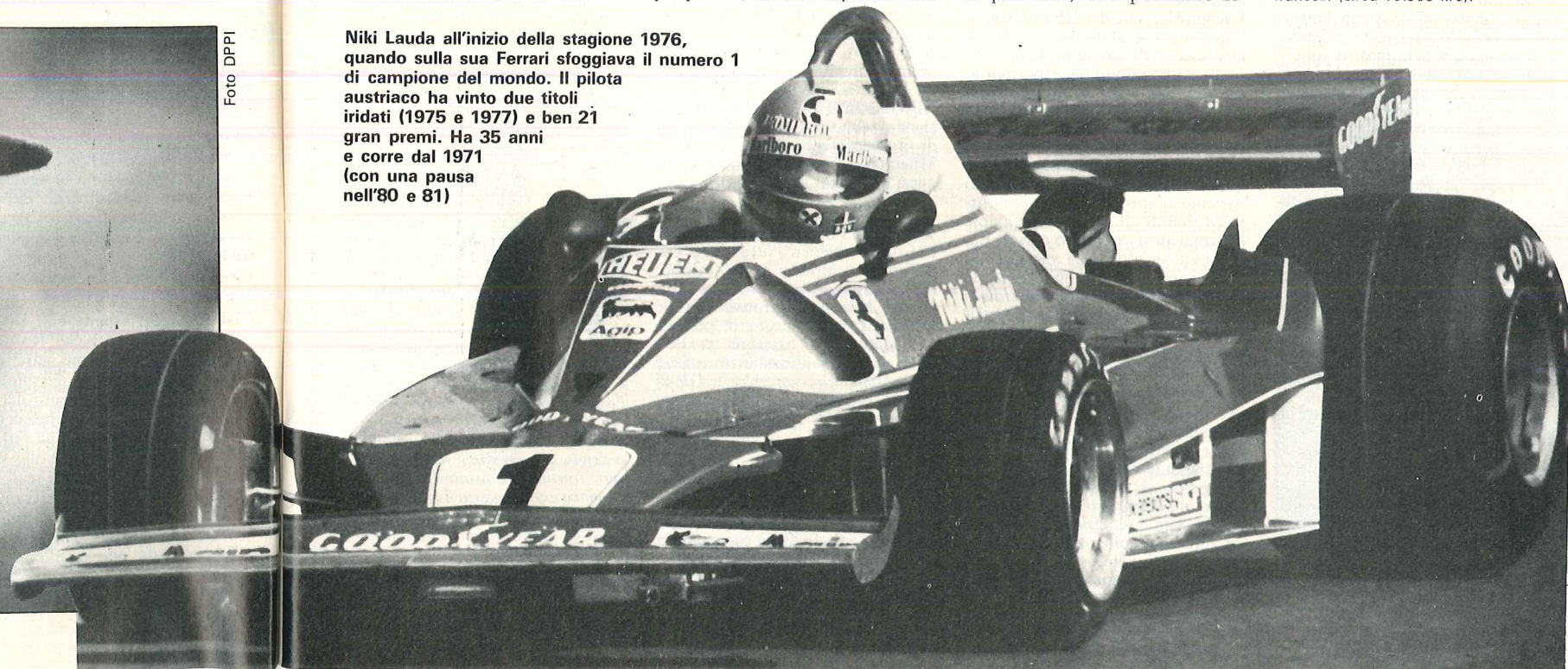
portare qui per intero. Mi preme solo, a questo punto, testimoniare la sensazione (che non tutto ciò che capita di leggere sull'argomento, evidentemente, è in grado di dare) di trovarsi a tu per tu con Niki quale veramente egli è, molto più vicino all'immagine che di lui tratteggia Prost nella prefazione che non a quella insieme semplicistica e artificiosa che di lui ci sono venuti offrendo (e, ahimé, ancora ci offrono) tanti, troppi mezzi di comunicazione di massa. Penso talvolta ai loro «utenti», chissà come godono nel vedersi ammannire rassicurati e soporiferi «cliché» anziché ritratti fedeli e magari inquietanti di personaggi come Lauda, anticonformisti, antidiplomatici e, fatalmente, scomodi. Molto più comodo, ma sì, accreditare l'eterno ritornello che continua a ispirarsi a uno sciocco equivoco semantico, quello in base al quale si pretende di identificare una persona che ragiona con un «ragioniere», ossia uno il quale, anziché gettare bersaglieresca- mente il cuore oltre l'ostacolo, sta seduto, prudente e spargino, nella propria vettura aspettando di emergere grazie agli immane guai degli avversari. Come si faccia in tal modo a vincere (finora) due titoli mondiali e ventun gran premi, beh, questo non chiedetelo a me. Chiedetelo a chi... «ragiona» come si è detto poc'anzi. □

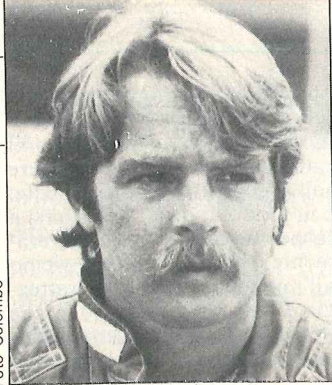
NIKI LAUDA, «Les années turbo», in collaborazione con l'ingegnere Fritz Indra e Herbert Völker. Prefazione di Alain Prost. Editor Solar, Parigi. Volume di 176 pagine, formato cm 16x24, 36 foto e 21 disegni in bianco-nero, copertina a colori. Prezzo: 80 franchi francesi (circa 16.000 lire).



Foto DPI

Niki Lauda all'inizio della stagione 1976, quando sulla sua Ferrari sfoggiava il numero 1 di campione del mondo. Il pilota austriaco ha vinto due titoli iridati (1975 e 1977) e ben 21 gran premi. Ha 35 anni e corre dal 1971 (con una pausa nell'80 e 81)





I PILOTI CHE SCRIVONO

KEKE ROSBERG

Un punto e a capo

Quello faticosamente difeso a Digione dai furenti attacchi di Prost è stato il piazzamento più difficile di tutta la mia pur lunga carriera

VE LO ASSICURO: quello di Digione è stato il punto da me guadagnato più duramente in assoluto. Ho dovuto tenere a bada Prost con tutte le mie forze: quello va forte, mica scherza! Ma non volevo lasciargli il sesto posto e ci sono riuscito. Certo che il problema del telaio ci sta veramente ostacolando. Ho fatto una gran fatica in Francia; per fortuna tutti alla Williams hanno le idee chiare e ben presto riusciremo a risolvere i nostri problemi. A questo proposito dopo il Gran Premio di San Marino, abbiamo fatto una sessione di prove di un paio di giorni sul piccolo circuito francese di Croix-en-Ternois ad Arras. È un tracciato veramente tortuoso, l'ideale per i nostri scopi: è infatti una pista con le stesse caratteristiche dei percorsi cittadini del tipo di quelli che ci aspettano a cominciare da Monaco.

LAFFITE ed io, a Croix, ci siamo divisi i compiti: io ho lavorato soprattutto sul telaio, ma non ho certo trascurato il motore cercando di capire le cause dei problemi che ho avuto al via negli ultimi tempi. Molti forse pensano che io sia un idiota che non riesce più a fare una partenza decente. No, non è così. Sono dieci anni che «macino» partenze ed il fatto che abbia «ciccato» per due volte significa che c'è qualcosa che non va sulla vettura. Infatti noi pensiamo che il problema sia legato con il computer che regola il motore. Il mio, al contrario di quello di Laffite, si «confonderebbe» tanto quanto più è lunga l'attesa sulla griglia. Su sei partenze simulate a Croix, per ben quattro volte il motore s'è arrestato. Il freddo intenso non ci ha certo aiutati nello stabilire a fondo le cause del guaio. Pensate ai meccanici fuori al vento: loro mica possono usare i guanti. Eppoi c'è stato anche il problema delle gomme: le Goodyear non riuscivano ad andare in temperatura.

SIAMO PARTITI in ritardo da Croix perché Jacques doveva raccogliere le sue varie racchette da tennis, canne da pesca, attrezzatura da golf, borse, borsine eccetera. E così abbiamo perso la prima sessione di prove della corsa per Mercedes 190E al Nürburgring. A proposito: in Germania ci siamo proprio divertiti. Sono riuscito anche a far fare un testa-coda a Prost: lui si era messo un po' di traverso davanti a me e io allora gli ho dato un colpettino dolce, dolce, tanto per farlo girare di centottanta gradi ah, ah. Poi, però, mi sono scusato... sono un gentiluomo, io. Difficile darvi una valutazione su queste nuove Mercedes. Posso dire che la Casa tedesca ha

compiuto un eccellente lavoro di preparazione, sono vetture molto divertenti da guidare. Per quanto riguarda il nuovo Nürburgring... beh, c'era molta gente, dicono centoventimila persone, però non credo che il nuovo circuito abbia il carisma del vecchio. È sicuramente un tracciato estremamente sicuro e moderno, però mi stupisce alquanto che abbiano costruito una variante come prima curva. Superare una variante subito dopo il via può generare molta confusione. Pensate a Monza: solo che in Germania la velocità sarà superiore.

DOPO LA CORSA del Nürburgring si è disputato per pochi intimi, il... Gran Premio Rosberg-Lauda. Naturalmente un Gp aereo per il ritorno a Ibiza. Niki con il suo «Falcon» ed io con il «Cheyenne». L'aereo di Niki è un jet perciò lui è partito da Francoforte, mentre io poverino, sono partito da Colonia. Quando siamo arrivati all'aeroporto di Ibiza mi hanno detto che Lauda era già arrivato da un pezzo e ci hanno chiesto se noi fossimo per

caso i suoi meccanici. Che razza di insolenti!

BEH, PASSIAMO a cose più serie, o forse più tristi. Debbo ammettere che a Digione speravo di ottenere qualcosa di più, ma il telaio non me l'ha permesso. Diciamo la verità abbiamo delle grosse difficoltà. Sono rimasto intrappolato al secondo giro e lo sottosterzo mi ha rallentato in uscita tre volte su quattro curve. La macchina non è equilibrata, non riusciamo a metterla a punto bene. Tra l'altro sono rimasto impressionato dalla potenza dei motori di alcune squadre. È ovvio che il campionato si sta livellando. A questo proposito sono contento che in Francia abbia vinto Lauda, ora tutto è certamente più interessante.

A PROPOSITO DI DIGIONE, voi sapete che non sono un fifone e che difficilmente mi lamento per la sicurezza dei tracciati, però stavolta ci sono state due o tre cosette che non mi sono piaciute. Innanzi tutto non ero d'accordo che un estintore spar-

testo raccolto da Bob Constanduros

Negativa l'ultima ispezione Fisa

Fuengirola ha dovuto rinunciare

Il Gp di Spagna potrebbe «emigrare» al Ricard. La Svezia si è candidata per l'anno prossimo

FUENGIROLA. Il 21 ottobre prossimo, data dell'ultima tappa del mondiale 1984, non si correrà al Fuengirola, sede del Gp di Spagna. L'annuncio è stato dato ufficialmente venerdì scorso in una conferenza stampa dopo una ispezione al circuito compiuta dal commissario della Fisa Derek Ongaro. Motivo della decisione: lo stato arretrato dei lavori sulla pista. Il primo progetto di tracciato era stato bocciato da Niki Lauda che lo aveva trovato pericoloso, specialmente in una curva a tornante all'uscita della quale le monoposto si sarebbero trovate davanti ad un muro. La variante era stata trovata anche se realizzarla sarebbe costato oltre un miliardo di lire. Poi Ecclestone, in una successiva visita, aveva dimostrato la propria delusione per altre manchevolezze.

FUENGIROLA non si è però arresa. Ha già annunciato che a settembre cominceranno i nuovi lavori e che il circuito sarà pronto a maggio: più che in tempo per ospitare il Gp di Spagna il 13 ottobre 1985, già posto in calendario dalla Fisa in quella data e al Jarama. Il vecchio circuito spagnolo però a sua volta abbisogna di lavori costosi: ed ecco quindi che Fuengirola ha l'opportu-

nità di riproporre la propria candidatura. Ma si correrà mai a Fuengirola? La domanda è legittima dal momento che a La Muela, in una località a 12 km da Saragozza, sono stati iniziati i lavori di un circuito permanente, lungo 5.330 metri, largo 12 metri, «protetto» dal Banco Hispano-americano e dalla G.M. che dovrebbero coprire i 10 miliardi di lire occorrenti. Il circuito di La Muela sarà inaugurato alla fine di quest'anno con una gara di moto.

INTANTO, caduto il Fuengirola, ci si pone una domanda. Il mondiale di F. 1 terminerà il 7 ottobre col Gp d'Europa o la data del 21 ottobre sarà occupata con un'altra corsa? Si sa che Miami e Curacao (Antille Olandesi) hanno posto la propria candidatura ad ospitare un Gp. Una proposta abbastanza seria è però quella che vorrebbe il Gp di Spagna «trasferito» nella stessa data al Paul Ricard.

GÖTEBORG. La F.1 tornerà in Svezia? La possibilità è abbastanza concreta, visto che a Göteborg, la seconda città della Svezia, si sta lavorando intorno al progetto già dall'anno scorso. Come si ricorderà la massima formula ha già avuto un periodo svedese, quando dal 1973 al

1978 quel Gp si corse a Anderstorp, località che aveva poi dovuto rinunciare per sopravvenute difficoltà economiche. Ora, Göteborg tenta il ritorno con molte possibilità, anche perché il centro industriale non dovrebbe avere soverchi problemi di finanziamento. Fra le molte industrie della periferia, c'è anche la Volvo, più che possibile sponsor, e la stessa municipalità non dovrebbe restare indifferente, dopo aver già organizzato, quest'anno, gli Europei «indoor» di atletica e i mondiali di velocità per pattinaggio su ghiaccio: è infatti certo che un Gp di F. 1 avrebbe un'eco molto superiore a queste due manifestazioni. In una conferenza stampa, il segretario della federazione auto svedese, Mert Metslov, ha dichiarato che il comitato organizzatore gode del pieno appoggio dell'ente e che i contatti preliminari con Fisa e Foca sono già stati allacciati. Fra l'altro l'interesse del pubblico svedese per le corse iridate è in aumento, tanto è vero che la TV nazionale, cedendo alle pressioni degli ascoltatori, trasmetterà in diretta il Gp di Monaco e sarà questo il ritorno della F. 1 sugli schermi svedesi da quando, Monza 1978, morì l'idolo locale, Ronnie Peterson.

Blancatout-Lindberg

Arnoux a Imola e Alboreto a Maranello per guarire la «rossa»

La Ferrari in infermeria

I collaudi della vettura con l'iniezione interamente elettronica non hanno dato i risultati sperati. Sotto «cura» anche il sistema di sovralimentazione: ci sono grosse novità in vista?

di Cesare Maria Mannucci



Fotografie Villani



CON MICHELE ALBORETO fermo per la rottura del motore, e René Arnoux in difficoltà negli ultimi giri a causa della rottura di uno scarico, si concludeva per la Ferrari il Gran Premio di Francia. Dopo il G.P. di San Marino, dalla C4 ci si aspettava qualcosa di più, e soprattutto ad aspettarselo era proprio Enzo Ferrari, che il giorno dopo ha presieduto una riunione post gran premio particolarmente calda. Per la prima volta a Digione le Ferrari hanno avuto un rendimento in gara inferiore ad altre vetture gommate Goodyear, considerando le McLaren come una cosa a parte e con un rendimento al momento inavvicinabile per tutti. Per Arnoux e Alboreto si sono ripetuti i problemi di mancanza di velocità e di accelerazione già manifestatisi a Kyalami. Dopo le prove sia Arnoux che Alboreto indicavano la causa della bassa ve-

locità nell'eccessivo carico aerodinamico, necessario a far funzionare in maniera ottimale le Goodyear. Tuttavia, andando a guardare i rilevamenti fotoelettrici, era subito evidente un vantaggio di oltre quindici chilometri in velocità massima a favore delle Lotus che, pur avendo le Goodyear, si rivelavano in assoluto le macchine più rapide.

LE CREAZIONI di Ducarouge sono attualmente le vetture con il miglior effetto suolo, questo è fuori discussione; tuttavia non era certamente riconducibile a qualche grado di incidenza negativa in più dell'alettone, la differenza di potenza nel motore Ferrari. La realtà affiorava ben presto. I quattrocento metri di altitudine di Digione erano sufficienti a far ripiombare il motore Ferrari nella crisi «di quota»

segue



Una nuova Ferrari? No, è la vecchia C3 adattata a laboratorio. Il muso a capodoglio contiene apparecchiature elettroniche

La Ferrari in infermeria

segue

rivelatasi a Kyalami. Sul banco degli accusati erano ancora le turbine della KKK. A Maranello non sono certamente soddisfatti del rapporto di lavoro con la ditta tedesca, si cercherebbe una collaborazione più esclusiva sulla falsariga di quella che la Renault ha avviato con la americana Garrett, e proprio per l'aspetto riguardante la sovralimentazione potrebbero esserci a medio termine dei clamorosi sviluppi. Nelle giornate di giovedì e venerdì, a Maranello è stata notata la presenza di tecnici della Brown-Boveri Compress, la ditta svizzera che due anni fa collaborò con la Ferrari per la realizzazione del Compress, un inedito sistema di sovralimentazione basato sulle onde sonore che venne ben presto abbandonato a favore dei tradizionali turbocompressori. La presenza dei tecnici svizzeri potrebbe essere messa in relazione con alcune ricerche avanzate che la Fiat starebbe attuando per la realizzazione in esclusiva per la Ferrari di un sistema di sovralimentazione composito, nel quale il Compress sarebbe abbinato alle normali turbine. Per quanto riguarda il futuro prossimo, sono ripresi sia a Fiorano che a Imola i collaudi con l'iniezione interamente elettronica della Weber Marelli. In riva al Santerno, la sessione voluta espressamente dalla Marelli non ha dato comunque i risultati sperati. Sull'impianto di alimentazione era cambiata la disposizione degli iniettori, ora paralleli in senso verticale, con nuovi supporti in gomma flessibile al fine di ridurre le vibrazioni. Arnoux con una vecchia C3 adibita a laboratorio, con una curiosa protuberanza sul musetto tale da farla somigliare a un capodoglio, contenente un registratore per i rilevamenti telemetrici, ha percorso in due giorni, disturbato dal maltempo, circa settanta giri, ottenendo come miglior rilevamento l'1'34"00.

LE PROVE non si sono svolte certamente in un clima rilassante. Appena Arnoux si fermava ai box, subito la vettura veniva sottratta a qualsiasi sguardo; tuttavia i problemi di risonanza e vibrazione che tormentano questa impiantistica praticamente dalla sua nascita, sembrano ancora essere insoluti. Le canalizzazioni dopo i problemi di Kyalami sono state rifatte, tuttavia i risultati, sebbene migliori degli ultimi test effettuati a Imola, indicano ancora tempi lunghi per il ritorno in gara a questo sistema. Risultanze positive sono venute dalla velocità, ora quasi simile a quella ottenibile con l'iniezione meccanica; tuttavia dopo pochi giri il «programma» dell'iniezione, a causa delle vibrazioni, si starava. Per questo è nata anche una discussione tra i tecnici della Marelli e della Ferrari.

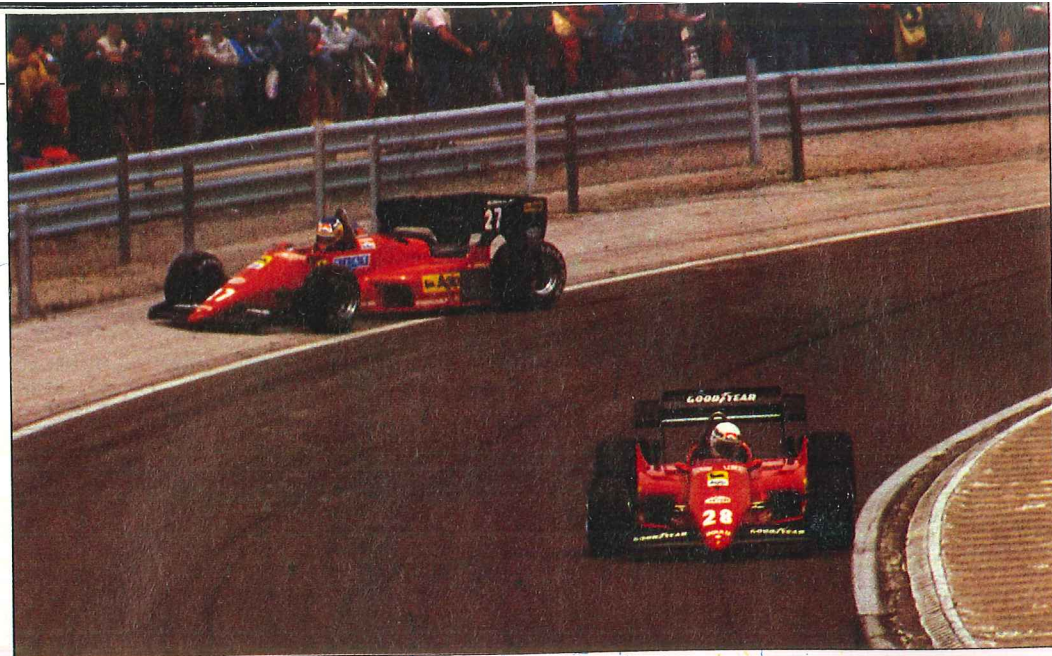


Foto Carrer

Alboreto è out, Arnoux si avvia a conquistare il quarto posto. Siamo a Digione, in questa immagine è condensata la situazione attuale delle Ferrari: ritiri o posizioni di rincalzo (Zolder è l'eccezione)

Non riuscendo a sfondare il muro dei 280, si mettevano in dubbio le configurazioni aerodinamiche della macchina, il rendimento del motore, la qualità delle gomme. Dopo ulteriori regolazioni veniva ottenuta la velocità di 284 chilometri orari, tuttavia restava sempre il problema di fondo; dopo pochi giri l'iniezione si sregola, e se si pensa che una Bosch con il suo sistema Motronic concepito per il Tag-Porsche copre un intero gran premio senza nessun problema funzionale, ci si rende conto che la strada da percorrere per gli uomini della Marelli è ancora lunga e complessa. Ed è un vero peccato che entrando nella fase calda del mondiale, a Maranello non possano disporre di un efficiente sistema di alimentazione computerizzato da contrapporre alla potenza McLaren-Porsche. Nei circuiti cittadini, le proverbiali caratteristiche di coppia del motore Ferrari potrebbero supplire a questa mancanza, ma con il ritorno della Formula Uno in Europa, non disporre di una iniezione interamente elettronica vorrebbe dire automati-

camente escludersi dalla lotta per il titolo. ANCHE PER I PILOTI la settimana del dopo Digione non è stata delle più tranquille. Dopo la strigliata di Enzo Ferrari, Alboreto è partito alla volta di Londra per partecipare a riunioni promozionali per conto della Goodyear. Rientrato in Italia nella giornata di giovedì, Alboreto ha sostenuto un lungo test con la C4, provando anche dei nuovi caliper della Brembo per i freni al carbonio. Interruzione verso le 19, poi Michele è partito alla volta di Brescia per partecipare con una Ferrari 500 TR alla prima tappa della Mille Miglia commemorativa. Il lavoro per Michele è ripreso nella giornata di venerdì, quando con il circuito dotato di chicane artificiali in polistirolo, in funzione di Montecarlo, realizzava, pur ostacolato dal maltempo, 47 giri con il miglior passaggio in 1'01"81. Il sabato, mentre a Modena passavano i partecipanti alla Mille Miglia, salutati in prima persona da Enzo Ferrari, Alboreto terminava le sue prove. Con una C4 dotata di nuovi alettoni

e differenti profili aerodinamici inferiori, Michele percorreva 50 giri con un miglior passaggio in 1'08"36. Per la Ferrari, si entra dunque in una fase particolarmente complessa del mondiale. Dopo Digione, il dubbio lecito non era tanto cosa fosse successo in Francia o a Imola, quanto piuttosto cosa fosse successo a Zolder. Sia Alboreto che Arnoux motivano la vittoria sul circuito belga con il fatto di aver potuto provare in tutta tranquillità per due giorni, cosa che non si è potuta verificare a Imola e Digione a causa del maltempo.

METTENDO A FUOCO tutte le tappe del mondiale, questa analisi potrebbe anche non essere una semplice scusa «diplomata» per giustificare le carenze della C4. In Brasile Alboreto parte in prima fila, in gara avviene il fattaccio del caliper, probabilmente non avrebbe vinto a causa del degradarsi delle gomme; comunque in quella occasione la nuova Ferrari dimostrò di essere una vettura altamente competitiva. In Sudafrica fu la volta del giallo del KKK, le turbine sottodimensionate per l'altitudine di Kyalami che tolsero Arnoux e Alboreto da ogni ambizione di alta classifica. A Zolder, il telaio della C4 venne adattato alle necessità della pista nel migliore dei modi, come del resto la classifica confermò in maniera palese. A rendere poco competitive le Ferrari nei confronti della McLaren nelle ultime gare sarebbe stata dunque la ridotta possibilità di provare durante le sessioni ufficiali? Un'ipotesi tutto sommato accettabile ma che si scontra poi nella terrificante facilità con la quale Alain Prost infilava Arnoux sulle salite di Digione. Motore più potente, aerodinamica più efficiente, o solamente una questione di gomme? Le risposte dovranno venire al più presto, magari già dalle strette chicane di Montecarlo.

ha collaborato
Alessandro Stefanini

Una corsa «simulata» per risolvere un problema

MARANELLO - Giovedì, nel corso della preparazione della 126 C3 destinata a René Arnoux per essere utilizzata sul circuito di Imola, all'interno del reparto corse della Ferrari hanno voluto simulare una situazione «anomala» per quanto riguarda quelle vibrazioni nocive che sembrano essere dannose per il sistema di iniezione Magneti Marelli Weber. Per fare ciò hanno appoggiato sul pavimento del reparto corse la 126 C3 priva di pneumatici e appoggiando la stessa su quei particolari dischi di alluminio per mettere a punto gli angoli caratteristici delle sospensioni. Col motore acceso, a vari regimi di rotazione dello stesso, i tecnici hanno cercato di scoprire quali fossero i punti in cui queste vibrazioni venivano ad inserirsi. La cosa sembra abbia dato un risultato abbastanza positivo, vista l'assenza assoluta di un ammortizzamento delle vibrazioni stesse tra vettura e terreno. Da ciò è nata la voce che il nuovo sistema di controllo della centralina possa essere spostato dalla parte inferiore della vettura nella parte più alta, in cima al roll-bar, o addirittura nella parte antistante, nel musetto, dove sono anche localizzate le pompe per freni e frizione. (a. s.)

LE NOSTRE
INIZIATIVE

Un'occasione straordinaria per i lettori di **AUTO SPRI NT**. Da Sanremo a Montecarlo per il week-end del GP più pittoresco con la M/N A. Regina della Corsica Ferries dal 31 maggio al 4 giugno. Ricchi premi a sorpresa per i partecipanti che abbiano aderito all'iniziativa di **AUTO SPRI NT**.

IN NAVE A MONTECARLO PER IL G.P. DI MONACO



QUOTE DI PARTECIPAZIONE (singole)

Cat. A-Cabina doppia con oblò	L. 390.000
Cat. B-Cabina quadrupla interna	L. 292.500
Cat. C-Cuccette (operaz. giovani)	L. 195.000

PROGRAMMA DEL VIAGGIO

Ritrovo a Sanremo e imbarco fra le ore 20 e le 24 del giovedì 31 maggio. Arrivo a Montecarlo e ormeggio a Cap d'Ail — dietro la Rocca monegasca, a 800 m. dal circuito — o addirittura nel porto davanti al percorso del Gran Premio. Sosta a Montecarlo per la durata della manifestazione (venerdì, sabato, domenica) e partenza per Sanremo all'alba di lunedì 4 giugno; arrivo a Sanremo alle ore 17.

SERVIZI PER I PARTECIPANTI

Possibilità di imbarcare l'auto e quindi di utilizzarla a Montecarlo. Pensione completa con ristorante (riservato alla cat. A e fino a esaurimento prenotazione posti) o self-service (cat. B-C). Possibilità di servizio basket-lunch (colazione al sacco) per chi non volesse trattenersi a bordo durante il week-end. Servizi di lusso a bordo: 2 bar, discoteca, cafeteria, zone lettura, boutiques. L'équipe di AS organizzerà attività di bordo legate al GP.

TUTTI I LETTORI DI **AUTO SPRI NT** CHE INTENDESSERO PARTECIPARE POSSONO RIVOLGERSI ALLA DOMUS VIAGGI DI MODENA

Largo Garibaldi 6 - Telefoni 059/22.34.96 - 21.95.46 - 22.26.94 - 22.37.61 che provvederà alle iscrizioni. In caso di necessità si possono richiedere anche i biglietti per assistere al G.P. (non compresi nella quota-viaggio) fino ad esaurimento dei medesimi.

**AFERRETATEVI
A PRENOTARE!**

I NUOVI VOLTI DELLA F.1 / AYRTON SENNA

Telenovela



AYRTON SENNA CON LA NUOVA TOLEMAN (Foto Amaduzzi)

Brasiliano, 24 anni, è il più titolato dei debuttanti: in tre anni ha vinto 48 delle 67 corse cui ha preso parte. Richiesto da Williams, McLaren e Brabham, ha firmato un contratto di tre anni con la Toleman. Ha già in carriera un punto «mondiale»

Molti lo definiscono già l'erede naturale di Fittipaldi e di Piquet. Ventiquattro anni, brasiliano di San Paolo, è approdato in F. 1 all'inizio di questa stagione con la nomea di asso pigliatutto; in tre anni, cioè da quando per la prima volta salì su una monoposto, ha vinto 48 delle 67 gare disputate, 5 campionati su 5 e l'anno scorso ha ottenuto dieci successi consecutivi nel campionato inglese di F. 3. Quest'anno, alla seconda gara del mondiale

di F. 1, con la vecchia Toleman TG 183, ha già conquistato un punto iridato arrivando sesto al traguardo pur con la macchina priva dell'alettone anteriore. Recentemente al Nürburgring in una corsa di Mercedes ha battuto Lauda, Reutemann, Rosberg e altri campioni. Il suo è stato l'esordio più atteso della stagione. Prima di salire sulla Toleman, Senna aveva già provato la Williams-Ford, la McLaren-Ford e la Brabham-Bmw. Il suo arrivo alla squadra di Witney

è coinciso con il periodo più travagliato nella storia del team: prima i problemi di una macchina, la TG 183, vecchia di un anno abbondante, poi il ritardo della nuova TG 184, infine il divorzio con la Pirelli e il matrimonio con la Michelin seguito allo «sciopero» di Imola. «Dopo 5 gare — dice Ayrton — posso dire di aver provato il dolce e l'amaro della Formula 1. Ho conquistato il mio primo punto arrivando sesto in Sudafrica e ho sofferto per la mancata qualificazione a

Imola. Sto cominciando a conoscere la Formula 1. Sono contento del lavoro svolto fino ad ora: la nuova Toleman TG 184 ha davvero grosse possibilità, anche se purtroppo deve fare i conti con una potenza che è quella che è. L'avevo capito già nei primi test che questa macchina era decisamente meglio della TG 183, e me ne sono convinto ancora di più dopo la corsa di Digione».

— Cosa ti aspetti dal resto della stagione? «Vorrei concludere altre gare nei primi 6

posti. Salire sul podio mi sembra impossibile: in questo momento tutte le squadre stanno raggiungendo un ottimo livello di messa a punto. Poi mi attendono circuiti come Montecarlo, sui quali non ho mai corso e sui quali la nostra macchina è tutta da scoprire. Più che altro ambisco a conoscere meglio l'ambiente della Formula 1. È un ambiente molto chiuso, molto difficile, e solo ora sto iniziando».

Andrea Ficarelli

segue

Telenovela

segue

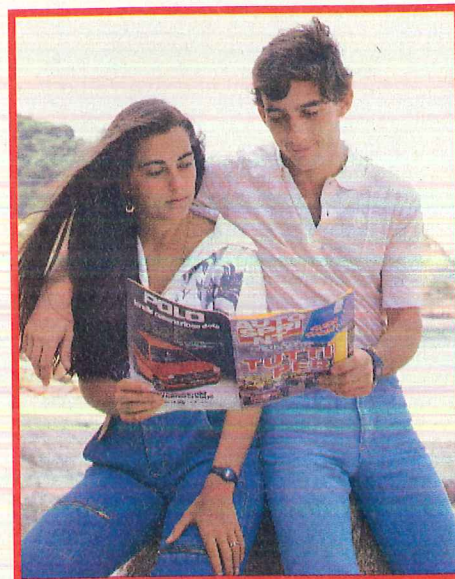
do ad entrarci. Fino ad ora ho instaurato degli ottimi rapporti con la gente della mia squadra, stiamo diventando molto amici, e questo è molto importante per me».

— Hai vissuto in prima persona lo «sciopero» della Toleman a Imola. Cosa hai provato mentre gli altri giravano e tu eri ai box senza poter scendere in pista?

«Sentivo una forte frustrazione. È un peccato che la Formula 1 debba fare spesso i conti con problemi «politici» come questi. A me piace molto guidare e vorrei poterlo fare sempre senza altre preoccupazioni. Non voglio dire niente in merito al cambiamento di gomme, da Pirelli a Michelin: sono scelte che non mi competono. Avevo degli ottimi rapporti con quelli della Pirelli e continuerò ad averli anche adesso che non corro più con le loro gomme. Sto iniziando a conoscere i tecnici della Michelin e penso che anche con loro diverrò presto amico».

— Se per il 1985 ti giungesse un'offerta da un grande team, McLaren o Renault, per esempio, lascieresti la Toleman?

«Con la Toleman ho un contratto per tre anni. Penso si tratti di un contratto molto buono per un giovane che inizia in Formula 1 e che non deve portare denaro per correre. Credo molto nel potenziale della mia squadra. Per il momento sto bene dove sono».



AYRTON CON LA SUA RAGAZZA (Foto Villani)

IL TEMPERAMENTO di questo giovanotto brasiliano ha ben poco in comune con quello che si attribuisce ai sudamericani in genere. Ayrton Senna è apparentemente un «freddo». Quando è in pista parla poco e dice solo l'indispensabile. Quando è fuori parla volentieri e a lungo, ma difficilmente si lascia sfuggire dichiarazioni che non siano state prima accuratamente soppesate. In tre anni di permanenza in Gran Bretagna ha perfezionato il suo inglese. Nei tre anni precedenti, corsi in kart per una squadra italiana, la Dap, aveva imparato la nostra lingua; il suo italiano è fluido e abbastanza corretto. Dall'anno scorso ha fissato la propria residenza a Reading (per due anni ha abitato a Norwich), a ovest di Londra, non lontano dall'aeroporto di Heathrow. «Fortunatamente — dice — viaggio molto, perché non potrei stare a lungo lontano dal Brasile. Questo è il mio problema principale: la lontananza dal mio paese dove ho la mia famiglia, i miei amici». Saudade... A San Paolo ha una stupenda casa dove vivono il papà, Milton Da Silva (imprenditore agricolo), la mamma Neide (di origine italiana), il fratello minore Leonardo e la sorella maggiore Vivienne (sposata, con due bambini). È lì che gli è nata la passione per i motori.

— A che età hai cominciato a correre?
«Ogni volta che lo dico molta gente non ci crede: ho iniziato a 4 anni. Mio padre aveva un'industria meccanica, così gli è stato facile costruirmi un piccolo kart con un motore da un cavallo di potenza. Quasi tutti i fine settimana mi portava su una piccola pista a

girare. All'età di 8 anni ho avuto il mio primo vero kart. Allora potevo solo allenarmi poiché ero troppo giovane per partecipare a delle gare, ma i miei tempi sul giro erano sempre i migliori, il che non era poi tanto difficile visto che pesavo 30 chili meno dei miei «avversari»! Ho continuato ad allenarmi fino ai fatidici 13 anni, l'età minima per correre. La mia prima gara ufficiale è stata a Interlagos il 1. luglio 1973, e l'ho vinta. Due settimane dopo ho vinto il campionato d'inverno nella classe junior. La mia prima gara in Europa è stata il campionato del mondo del 1978, a Le Mans. Correvo per una squadra italiana, la Dap. Ricordo che in quella gara correva anche Corrado Fabi».

— Hai iniziato a correre in monoposto nel 1981. Com'è stato il tuo primo contatto con l'ambiente?

«Il mio primo test in automobile è avvenuto nel novembre del 1980. Ero in Inghilterra insieme a Chico Serra, anche lui brasiliano da ex kartista, che mi aveva presentato a Ralph Firman, il titolare della Van Diemen. Ho fatto 10 giri a Snetterton su una Formula Ford 1600. Devo dire che la prima impressione non è stata molto divertente: la macchina era troppo difficile da guidare. Comunque Ralph Firman ha pensato che io fossi in grado di diventare pilota Van Diemen di Formula Ford 1600. L'anno dopo ho vinto i due campionati più importanti, il campionato del Rac che il Townsend Thorsen».

— Perché nel 1982 invece di correre in Formula 3 hai preferito la Formula Ford 2000?

«Perché alla fine del 1981 mio padre mi aveva pregato di tornare in Brasile per aiutarlo nel suo lavoro. Non era ancora convinto che la mia intenzione era quella di diventare pilota professionista e cercava di persuadermi a restare a San Paolo. Prima ancora delle ultime gare dell'81 avevo già la sicurezza matematica di aver vinto i miei due campionati di Formula Ford 1600, così sono tornato in Brasile rinunciando anche al famoso For-

mula Ford Festival che si disputa a Brands Hatch alla fine di ogni anno. Oltre tutto in quel periodo ero un po' deluso dall'ambiente delle corse: avrei voluto essere autosufficiente, trovare gli sponsor per continuare la mia carriera senza dover chiedere aiuto alla mia famiglia. Così ho deciso di smettere. Ho provato a restare in Brasile perché capivo che ciò era molto importante per la mia famiglia, ma non ce l'ho fatta. Quando è arrivato il mese di febbraio ho capito che non potevo restarmene in Brasile mentre in Europa la stagione delle corse era già iniziata. Il mio posto era là. Ormai non c'era più tempo per trovare una Formula 3, così ho telefonato a Ralph Firman e gli ho chiesto: «cosa mi dici della Formula Ford 2000?», e lui ha risposto: «OK, facciamola». Ralph mi ha trovato una vettura presso il team Rushen Green. Quell'anno ho vinto 22 gare su 28 e mi sono aggiudicato il campionato britannico e quello europeo».

— Poi è arrivato il 1983, l'anno che ti ha lanciato verso la F. 1...

«Già nel 1982 avrei potuto firmare un'opzione con la Toleman, mi avevano offerto il finanziamento della stagione in F. 3 fino al conseguimento della superlicenza per la F. 1. Non ho accettato perché mi sentivo ancora immaturo e oggi sono contento di questa decisione. A fine '82 anche Ron Dennis mi aveva offerto un programma di F. 3. Con la McLaren avrei potuto correre nell'84 e intanto mi sarebbe stato garantito solo qualche test in F. 1. Dissi e Dennis che preferivo gestirmi io la mia stagione di F. 3 e lui non mi capì».

— E cosa dici dei tuoi vari test in F. 1 nel 1983?

«Con la Williams ho girato a Donington in luglio. Quando sono entrato nell'abitacolo ero felice: avevo realizzato il mio sogno. Feci 60 giri, Williams disse che ne era rimasto impressionato (in quella occasione Senna aveva girato con gomme dure più veloci di Palmer con gomme tenere, n.d.r.). Con la McLaren ho fatto senz'altro il mio miglior test: ci sono salito in autunno a Silverstone, era il premio per aver vinto il «Marlboro F. 3» (Senna girò più veloce di Lauda e Watson nelle prove del GP Gran Bretagna n.d.r.). Sempre a Silverstone provai poi con la Toleman girando più veloce di Warwick nelle prove del GP. Il peggior test è stato con la Brabham al Ricard. C'erano Baldi, Martini e Guerrero. Mi è rimasta la sensazione di non aver dimostrato ciò che avrei potuto fare. Pensavo veramente di poter andare alla Brabham. Bernie, Murray e Blash erano d'accordo. Piquet non aveva niente in contrario. Poi ci fu il problema dello sponsor che voleva un pilota italiano. Ecclestone cercò allora di trovarmi una sistemazione all'ATS ma a quel punto preferii la Toleman. Hawkridge era stato molto corretto con me e io volevo esserlo altrettanto».

Ecco, questa è la storia di Ayrton Senna, il «deb» al quale tutti pronosticano una grande carriera. Non perdetevi le prossime puntate di questa «telenovela».

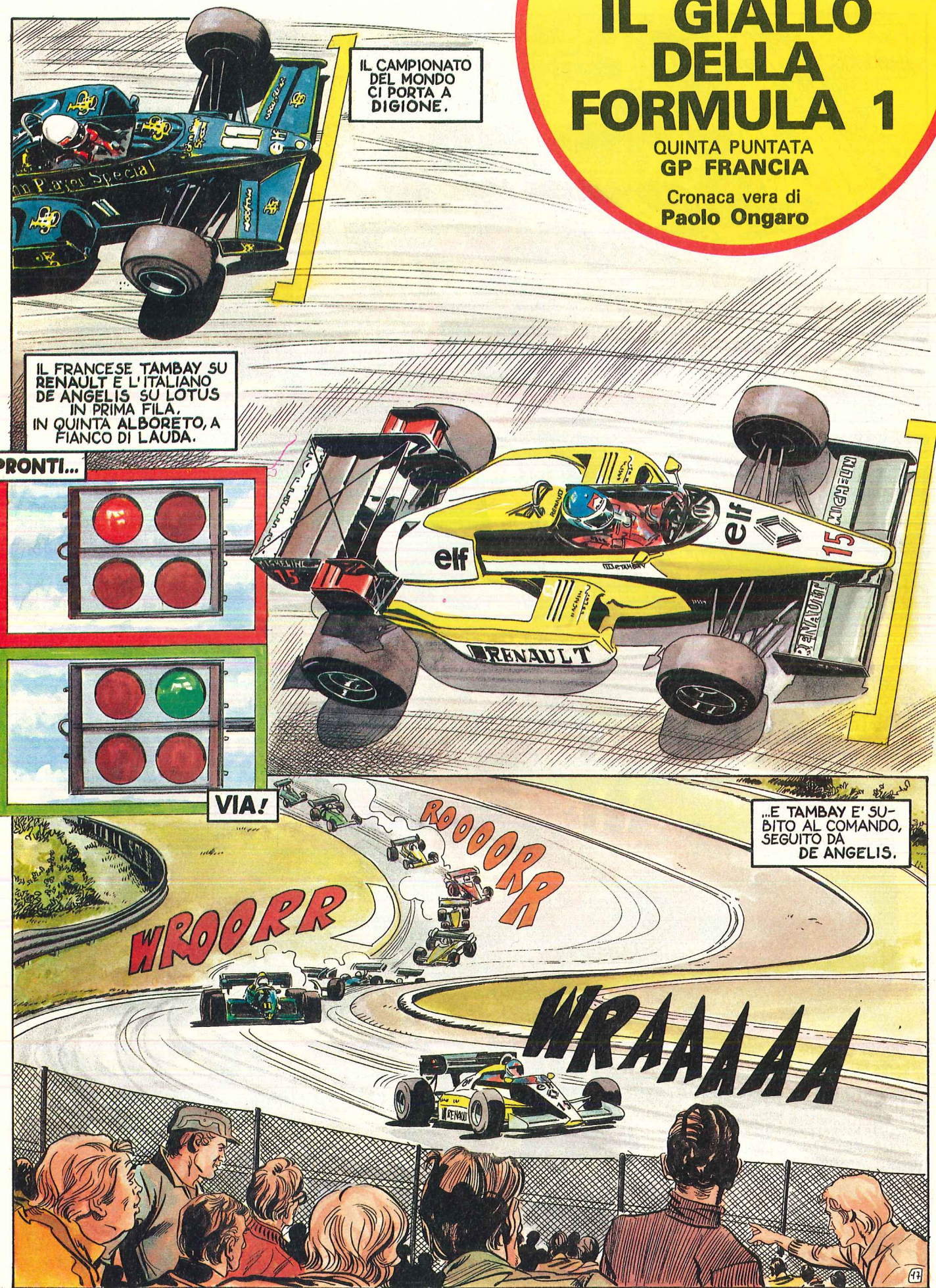
Andrea Ficarelli

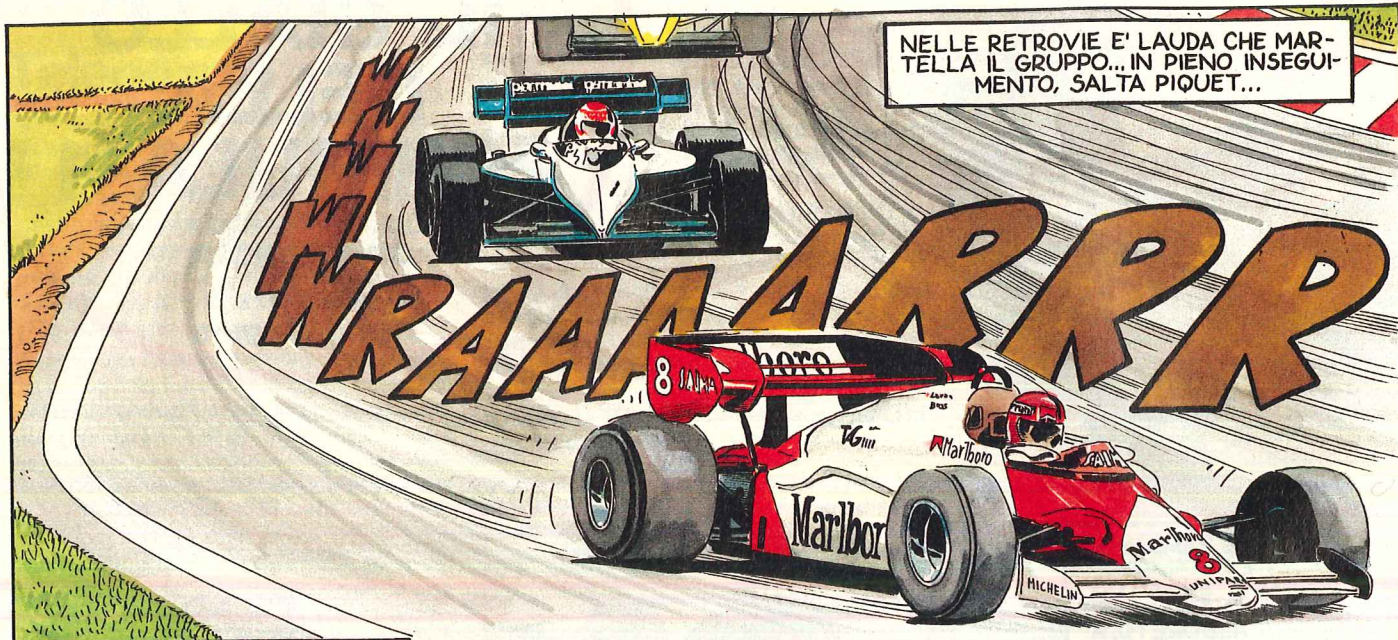
(ha collaborato Mike Doodson)

IL GIALLO DELLA FORMULA 1

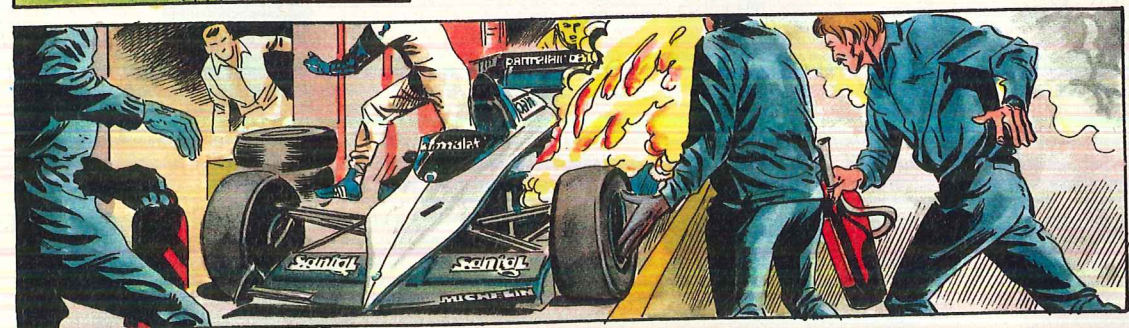
QUINTA PUNTATA
GP FRANCIA

Cronaca vera di
Paolo Ongaro





NELLE RETROVIE E' LAUDA CHE MARTELLA IL GRUPPO... IN PIENO INSEGUIMENTO, SALTA PIQUET...

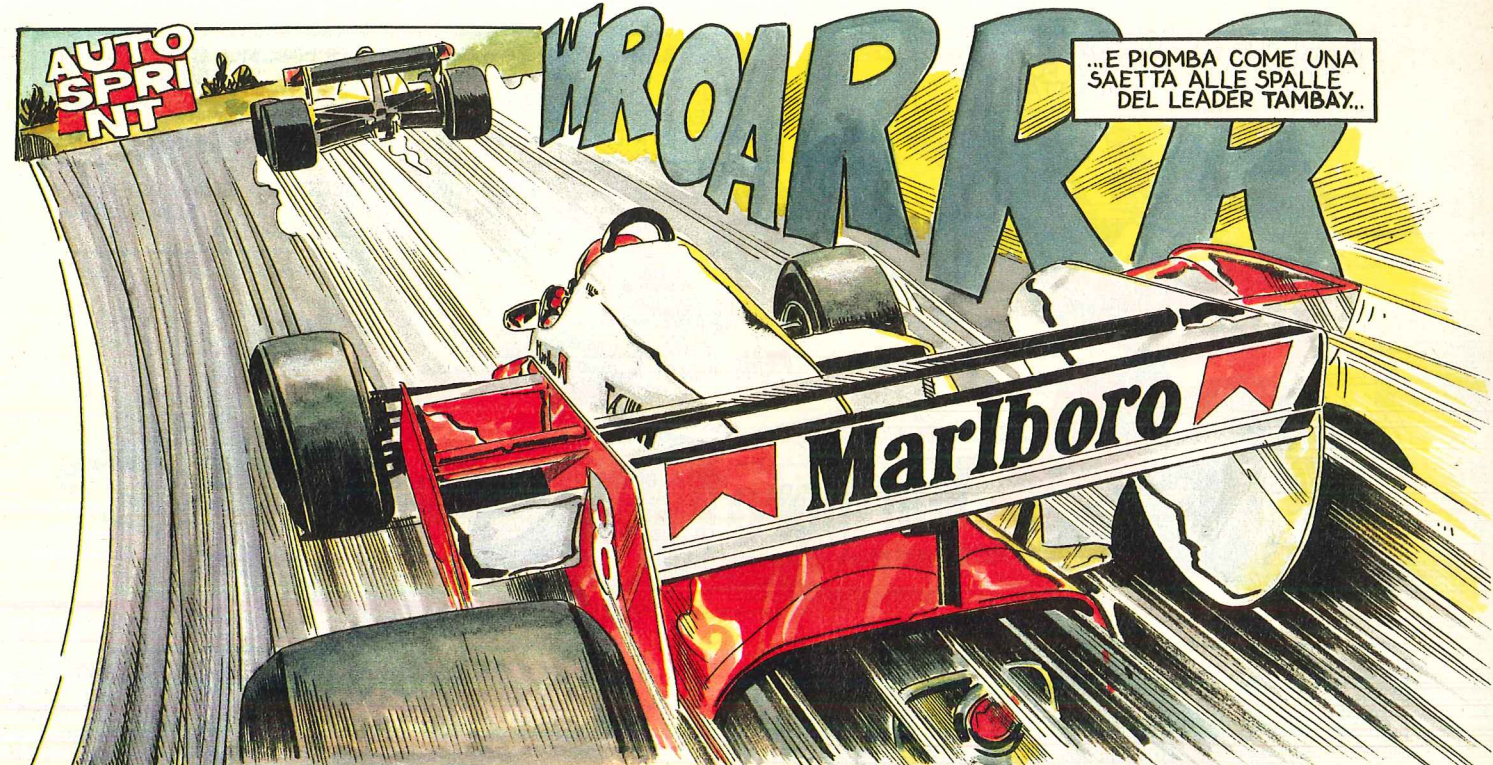
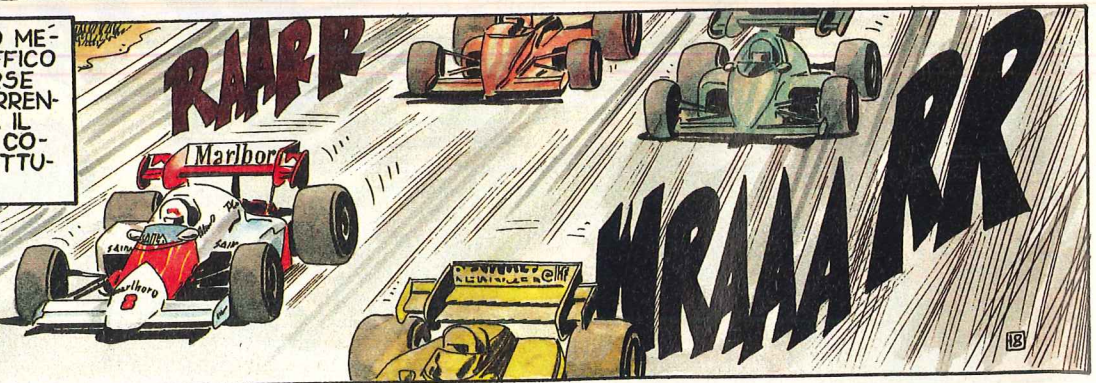


...CHE SI DEVE FERMARE AI BOX CON LA TURBINA ROTTA E LA MACCHINA IN FIAMME. E' IL QUINTO RITIRO SU CINQUE GARE. PER LA BRABHAM E' CRISI PIENA!

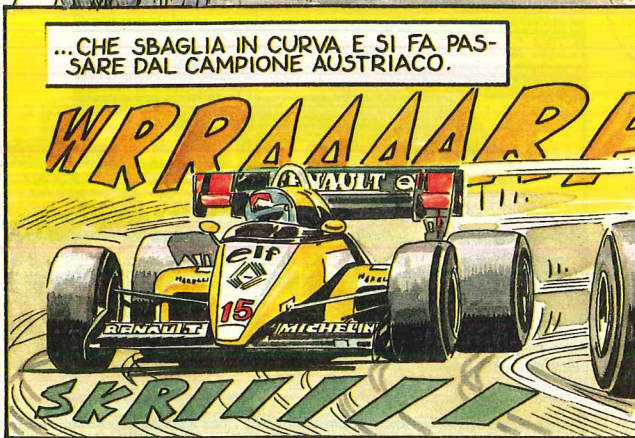
LA FERRARI NON ENTRA IN COMPETIZIONE PER IL PRIMO POSTO E ALBORETO DEVE ABBANDONARE... UN IMPROVISO CALO DI POTENZA DEL MOTORE...



LA PISTA DI APPENA 3800 METRI OFFRE UN GRAN TRAFFICO DI DOPPIATI E LAUDA, FORSE STIMOLATO DALLA CONCORRENZA DI PROST, ABBANDONA IL SUO RAZIOCINIO E INFILA CORAGGIOSAMENTE UNA VETTURA DIETRO L'ALTRA.



...E PIOMBA COME UNA SAETTA ALLE SPALLE DEL LEADER TAMBAY...

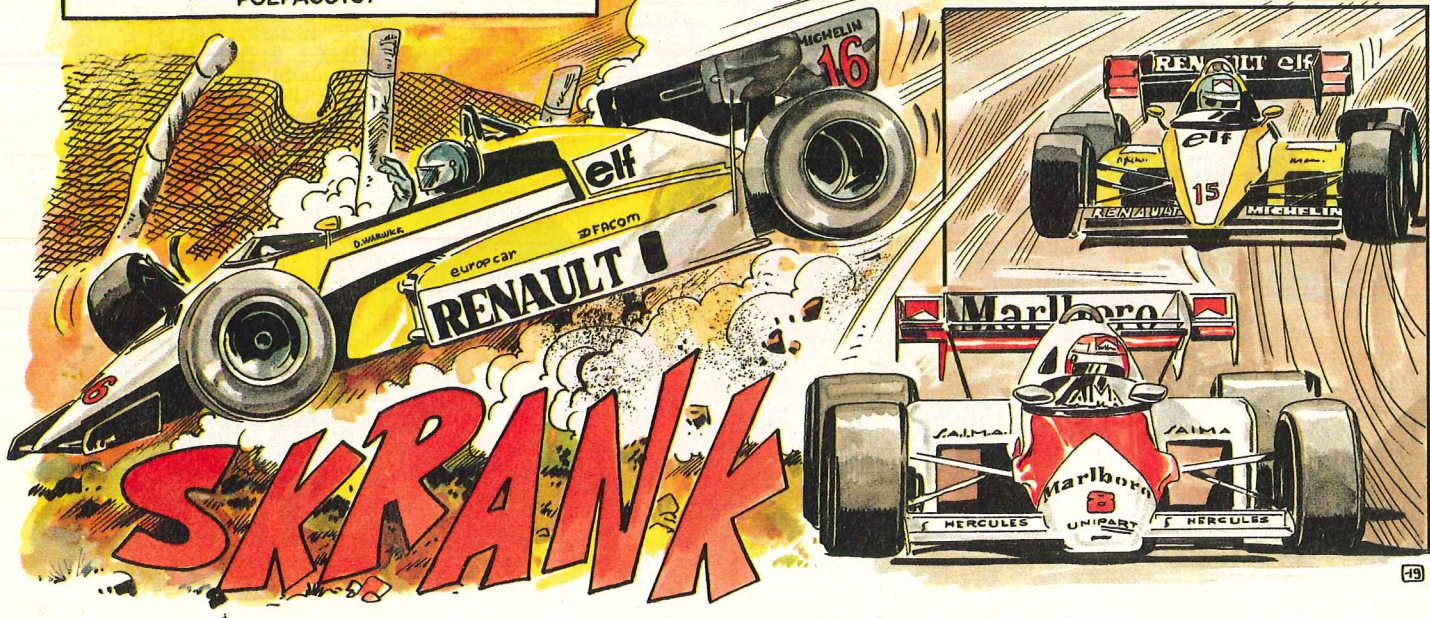


...CHE SBAGLIA IN CURVA E SI FA PASSARE DAL CAMPIONE AUSTRIACO.



MA LAUDA, AL CAMBIO GOMME, E' PIU' LENTO DEL FRANCESE E AL RIENTRO E' NUOVAMENTE SECONDO.

INTANTO WARWICK, IN PIENO DUELLO CON MANSELL, TOCCA SURER E FINISCE FUORI PISTA CON LA SUA RENAULT, RIPORTANDO FORTUNATAMENTE SOLO UNA LESIONE A UN POLPACCIO.



A LAUDA BASTANO SOLAMENTE SEI GIRI, MENO DI DIECI MINUTI PER RIPRENDERE E SUPERARE ANCORA UNA VOLTA TAMBAY...

DIGIONE
REPLAY

GP FRANCIA/ Giro per giro al computer

I tempi preceduti da una quadratino corrispondono al giro più veloce di ogni pilota.
Il tempo del giro più veloce in assoluto è invece preceduto da un pallino

GIRI	N. Lauda McLaren Tg MP4	P. Tambay Renault Re 50	N. Mansell Lotus Renault 94	R. Arnoux Ferrari 126 C4	E. De Angelis Lotus Renault 94	K. Rosberg Williams Honda Fw09	A. Prost McLaren Tg MP4	J. Laffite Williams Honda Fw09	T. Fabi Brabham Bmw B153	A. De Cesaris Ligier Renault Jc23	T. Boutsen Arrows Bmw A7	M. Brundle Tyrrell Ford 012	P. Ghinzani Osella Alfa Falf	J. Palmer Ram Hart 02	M. Baldi Spirit Hart 201	D. Warwick Renault Re 50	M. Surer Arrows Ford A6	E. Cheever Euro Alfa Romeo 184	A. Senna Tollman Hart Tg 184	M. Alboreto Ferrari 126 C4	J. Cecotto Tollman Hart Tg 184	R. Patrese Euro Alfa Romeo 184	N. Piquet Brabham Bmw B53	S. Bellof Tyrrell Ford 012	M. Winkelhock As Bmw D06	P. Alliot Ram Hart 02
1	'121'380	'115'470	'117'142	'121'835	'116'600	'118'008	'118'730	'125'164	'124'055	'126'617	'122'934	'126'617	'128'435	'129'903	'129'180	'118'608	'127'022	'124'064	'121'514	'120'200	'126'940	'123'466	'118'508	'126'160	'120'809	'127'919
2	'109'919	'108'631	'109'298	'112'035	'109'323	'110'401	'110'301	'112'055	'111'501	'113'443	'112'136	'112'463	'114'199	'115'176	'114'489	'109'798	'114'597	'112'546	'112'342	'110'080	'112'436	'112'105	'110'451	'111'859	'112'721	'114'587
3	'108'677	'108'781	'108'644	'109'620	'109'013	'110'844	'110'200	'112'183	'111'256	'111'526	'111'392	'111'938	'113'285	'114'935	'113'906	'109'892	'112'593	'111'953	'112'031	'109'773	'112'160	'112'325	'110'206	'111'990	'111'377	'115'069
4	'110'752	'109'283	'109'325	'109'040	'109'012	'111'719	'109'647	'111'559	'111'129	'111'633	'111'053	'111'496	'112'521	'115'088	'112'777	'109'849	'112'292	'111'778	'110'839	'111'419	'112'945	'111'452	'109'687	'111'528	'123'954	'113'476
5	'108'354	'110'127	'108'731	'110'215	'109'078	'111'344	'109'035	'111'325	'110'963	'111'009	'111'249	'111'713	'112'644	'115'476	'113'415	'109'739	'112'224	'111'600	'111'050	'114'483	'112'118	'111'323	'110'000	'111'584	'111'360	'113'476
6	'109'635	'109'249	'109'971	'110'689	'109'649	'111'121	'108'259	'111'385	'110'324	'110'984	'111'732	'112'243	'113'200	'115'726	'112'976	'109'972	'112'174	'111'535	'110'852	'109'744	'111'531	'111'363	'109'643	'111'341	'111'341	'113'476
7	'109'249	'108'731	'109'621	'108'883	'109'285	'110'621	'108'037	'111'630	'110'358	'111'367	'111'384	'111'538	'113'055	'115'671	'112'744	'109'435	'112'373	'111'400	'110'923	'109'568	'111'597	'111'345	'109'222	'111'656	'111'106	'111'200
8	'109'276	'109'153	'109'230	'108'746	'109'256	'110'617	'108'256	'110'899	'110'138	'111'533	'111'066	'111'637	'112'805	'115'813	'112'452	'109'517	'112'203	'111'171	'112'204	'109'878	'111'634	'111'106	'109'423	'111'264	'111'146	'111'200
9	'109'606	'109'241	'109'235	'108'603	'108'930	'110'765	'109'528	'111'035	'109'907	'111'790	'111'314	'111'603	'112'661	'116'228	'112'324	'109'284	'112'283	'111'004	'110'948	'110'684	'111'709	'111'047	'109'324	'111'156	'111'210	'111'210
10	'109'021	'108'898	'109'050	'108'504	'109'326	'110'484	'108'804	'111'212	'110'023	'111'027	'111'153	'111'417	'112'421	'115'979	'112'289	'108'920	'112'369	'110'060	'110'810	'110'295	'111'222	'111'160	'109'186	'111'210	'111'210	'111'210
11	'109'302	'109'619	'109'232	'108'668	'109'197	'110'141	'109'087	'111'430	'109'860	'111'018	'111'177	'111'200	'112'198	'116'525	'112'329	'109'190	'112'188	'111'183	'110'864	'110'539	'111'673	'111'106	'109'423	'111'200	'111'210	'111'210
12	'109'862	'109'015	'109'956	'109'697	'109'073	'110'420	'109'788	'115'182	'111'276	'110'402	'111'415	'111'968	'112'242	'115'862	'112'135	'109'201	'112'212	'111'267	'110'934	'110'497	'113'277	'112'207	'111'227	'111'227	'111'227	'111'227
13	'108'233	'108'727	'110'122	'110'050	'109'357	'110'455	'110'007	'115'118	'110'168	'110'827	'111'639	'111'651	'112'083	'117'889	'112'175	'109'589	'112'589	'111'902	'110'939	'110'504	'112'065	'112'123	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278
14	'109'419	'109'918	'110'692	'109'072	'109'708	'110'662	'108'178	'111'101	'110'238	'111'398	'111'914	'111'704	'112'437	'117'154	'112'517	'110'503	'112'471	'111'886	'110'779	'110'876	'111'268	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278
15	'108'593	'109'307	'110'031	'109'087	'109'658	'110'316	'108'938	'110'162	'112'144	'111'903	'111'743	'111'328	'112'394	'117'154	'111'965	'109'600	'112'358	'111'299	'112'177	'110'585	'111'678	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278
16	'109'219	'109'356	'110'094	'108'918	'109'445	'110'286	'109'392	'111'291	'110'741	'111'293	'111'572	'112'180	'112'418	'154'675	'112'376	'109'589	'112'283	'111'646	'110'702	'110'326	'111'518	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278
17	'108'389	'109'150	'110'631	'109'149	'109'591	'110'270	'109'361	'110'222	'109'906	'110'878	'113'193	'112'534	'112'282	'121'969	'115'047	'109'754	'112'246	'111'847	'110'642	'110'329	'111'667	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278
18	'108'136	'110'310	'109'519	'110'000	'110'042	'109'920	'107'857	'110'353	'109'779	'111'020	'111'492	'111'768	'112'615	'115'325	'112'001	'110'189	'111'930	'111'386	'110'459	'110'222	'111'440	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278
19	'109'702	'110'925	'109'213	'110'146	'111'033	'110'209	'111'526	'110'329	'109'955	'111'360	'111'269	'111'256	'113'666	'115'212	'112'434	'109'270	'113'803	'111'335	'110'527	'111'414	'111'041	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278
20	'110'717	'108'625	'109'701	'109'306	'110'808	'110'161	'108'245	'110'203	'110'803	'111'180	'111'456	'111'095	'113'491	'114'558	'113'736	'109'959	'112'291	'111'461	'110'591	'109'813	'110'991	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278
21	'109'694	'109'932	'109'934	'109'611	'109'754	'110'412	'109'118	'111'178	'110'386	'111'517	'111'415	'111'093	'112'407	'113'894	'112'639	'109'741	'112'388	'111'470	'112'080	'110'659	'111'440	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278
22	'108'622	'108'420	'109'243	'110'627	'110'236	'110'250	'108'690	'111'633	'109'787	'111'925	'111'319	'111'131	'112'582	'116'117	'112'554	'109'858	'112'856	'111'281	'110'890	'110'353	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278
23	'108'342	'108'714	'109'884	'109'305	'110'870	'110'086	'108'321	'110'462	'110'024	'112'030	'111'410	'111'440	'112'035	'116'272	'111'700	'110'222	'112'478	'112'205	'110'381	'138'973	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278
24	'108'867	'109'065	'109'906	'109'838	'109'458	'110'255	'109'151	'110'683	'110'209	'111'219	'111'366	'111'552	'112'309	'115'170	'111'973	'109'308	'111'783	'112'178	'110'424	'111'229	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278
25	'108'138	'108'259	'109'172	'109'747	'109'102	'110'036	'108'382	'110'592	'110'234	'111'568	'112'099	'111'155	'111'923	'116'639	'112'198	'109'081	'112'043	'111'687	'110'386	'110'071	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278
26	'108'188	'109'501	'108'947	'109'205	'109'025	'110'252	'108'839	'109'207	'110'406	'111'207	'111'089	'112'273	'112'146	'114'485	'112'066	'109'252	'111'965	'111'397	'110'276	'110'806	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278
27	'108'525	'109'342	'109'027	'109'022	'109'208	'110'001	'110'242	'109'531	'110'280	'111'491	'111'147	'112'148	'111'760	'114'545	'111'888	'109'250	'112'165	'113'032	'110'265	'108'719	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278
28	'108'601	'109'703	'109'632	'109'391	'109'518	'109'788	'112'213	'109'203	'110'088	'111'837	'111'296	'2'03'299	'112'864	'114'484	'112'790	'109'736	'112'174	'111'988	'112'302	'110'431	'109'115	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278
29	'109'349	'110'427	'110'213	'110'517	'110'508	'110'782	'112'278	'109'259	'110'164	'111'248	'111'185	'118'791	'112'864	'114'484	'112'790	'109'736	'112'174	'111'988	'112'302	'110'431	'109'115	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278
30	'108'772	'109'519	'137'138	'109'099	'109'326	'110'631	'107'984	'109'638	'110'457	'113'610	'111'963	'110'067	'111'722	'113'713	'112'421	'109'326	'112'023	'111'279	'110'255	'110'400	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278
31	'109'079	'108'409	'114'126	'108'598	'109'817	'109'939	'106'808	'109'033	'111'354	'111'070	'111'626	'110'988	'112'328	'114'504	'113'086	'109'903	'112'288	'110'835	'110'100	'108'726	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278
32	'109'057	'109'590	'109'931	'109'629	'109'841	'110'006	'108'792	'109'790	'109'968	'110'594	'111'125	'111'229	'113'110	'114'501	'111'976	'109'660	'112'674	'111'903	'110'229	'110'805	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278
33	'108'458	'108'059	'109'723	'140'668	'109'799	'109'637	'106'875	'110'026	'110'822	'110'544	'110'945	'110'492	'112'887	'117'650	'113'431	'140'041	'113'126	'110'676	'111'470	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278
34	'108'100	'108'132	'107'851	'116'124	'110'118	'110'300	'107'206	'109'258	'109'918	'110'438	'111'124	'110'518	'113'701	'114'322	'112'939	'114'120	'114'112	'110'493	'111'168	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278
35	'108'037	'108'087	'110'776	'110'746	'109'546	'109'664	'107'668	'109'273	'109'412	'111'666	'111'150	'110'716	'112'369	'117'823	'112'168	'109'990	'113'246	'111'005	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278
36	'108'150	'108'159	'108'186	'108'222	'109'986	'109'619	'108'650	'109'441	'112'023	'110'940	'111'175	'110'471	'115'168	'114'499	'112'619	'108'902	'112'274	'110'326	'111'278	'114'859	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278	'111'278
37</																										

VELOCITA'

De Cesaris a Nogaro in autostop

NON È sicuramente un periodo fortunato quello che sta attraversando Andrea De Cesaris. La settimana scorsa, infatti, il pilota romano stava recandosi a Nogaro per collaudare la sua Ligier in vista del GP di Monaco. La vettura del pilota romano ha sbandato per evitare un cane che stava attraversando la strada, finendo poi per capottarsi più volte. De Cesaris, uscito incolume dalla brutta avventura, ha chiesto una passaggio ad un automobilista ed è arrivato all'autodromo di Nogaro dove ha compiuto i turni di prova previsti. Il miglior tempo di 1'06"80 è stato realizzato con la Ligier in assetto da corsa. Sabato e domenica a prendere il posto del team francese a Nogaro è stato il team Lotus con Elio De Angelis e Nigel Mansell in veste di collaudatori.

■ **ANTENNA VERDE.** L'emittente radiofonica Antenna Verde di Villasantina trasmette in diretta mediante un ponte radio tutte le gare di formula Panda. Tra i collaboratori della radio anche il nostro Ercole Colombo.



CASCHI «GIAP» - Dall'inizio di quest'anno, sono importati anche in Italia (dalla BER Racing di Modena, via Martinelli 193; tel. 059/360118) i famosi caschi giapponesi Arai in fibra di vetro adottati nelle corse dal campione del mondo di motociclismo Freddie Spencer, dai piloti di F.1 Rosberg, Boutsen e Palmer oltre che da Thackwell, Johansson, Tassin, Dumfries. Quattro i modelli disponibili, tra cui uno da enduro, con prezzi da 235.500 a 296.500 lire.

■ **APPELLI RENAULT.** Il giudice sportivo della Csa ha accolto parzialmente i ricorsi sporti da Torelli, Zambaiti e Di Risio in merito alle esclusioni dalla classifica della gara di Renault 5 del Mugello e delle relative sospensioni di licenza, riducendo la pena alla sospensione di 27 giorni dall'attività, multando Torelli e Zambaiti di 2.000.000 e Di Risio di 500.000.

■ **GIUDICI.** Franco Giudici, uno dei giovani più promettenti del campionato di formula Panda, correrà le restanti gare al volante di una Tatuus assistita da Vergani. Sponsor di Giudici sarà la Kernite.

■ **LESLIE A LE MANS.** Il pilota inglese Davis Leslie, abitualmente impegnato in F. 3, esordirà al volante di una gr. C alla 24 ore di Le Mans. Piloterà infatti una Ecosse Cosworth gr. C2, probabilmente assieme a Mike Wilds.

■ **DACCÒ IN ENDURANCE.** Sempre frenetica l'attività di Guido Daccò. Il pilota lombardo, oltre agli impegni nell'europeo di F. 2, disputerà le restanti tappe del mondiale endurance al volante della Giannini Alba C2. L'esordio è previsto per Le Mans.

■ **NEWMAN A DAYTONA.** Paul Newman parteciperà alla Paul Revere 200 di Daytona, in programma il 3 luglio, al volante di una nuova Nissan 300 Sx turbo. Vengono quindi smentite le voci che volevano l'attore ritirarsi dallo sport attivo.

■ **RINASCE L'IROC.** L'international race of champions tornerà ad animare il cartellone statunitense nel 1984. Il campionato prenderà il via il 15 giugno e vedrà sfide tra i vari campioni americani, tra i quali vi saranno probabilmente anche Mario Andretti e Paul Newman.

Belmondo a Le Mans su Porsche

NON SI può certo dire che Paul Belmondo non stia facendo una rapida carriera nel mondo dell'automobilismo. La prossima sua apparizione, oltre al GP di Monaco di F. 3, sarà nientemeno che a Le Mans, dove il figlio del noto attore transalpino, piloterà la Porsche 956 del team di Rheinold Joest. Come compagni di avventura avrà Stefan Johansson e Klaus Ludwig. Per la cronaca anche Jean Rondeau sarà a Le Mans su una Porsche, precisamente la nuova 962 Imsa che guiderà assieme a Preston Henn e a John Paul jr.

■ **ATENE IN FESTA.** La scuderia Ateneo di Palermo festeggerà i propri 16 anni di attività nel corso della serata di giovedì. Nell'occasione verranno premiati i piloti distinti nel 1983 e sarà presentato un numero unico che illustrerà l'attività del sodalizio siciliano.

■ **SALA DOMINATORE.** Il brasiliano Mauricio Sandro Sala ha vinto anche la seconda prova del campionato europeo di F. Ford 2000 disputatasi a Zolder. L'erede di Senna ha approfittato di un errore del dominatore della prima parte di gara, Gugelmin, tagliando per primo il traguardo davanti a Donnelly e allo stesso Gugelmin.

■ **LAUDA PULITO.** Niki Lauda ha vinto la tappa di Digione del trofeo «Guida pulita» promosso dalla Candy. Ha preceduto Mansell, Tambay, De Angelis, Fabi, Prost, Senna e Arnoux. In classifica generale Lauda è al comando con 44 punti davanti a Prost e Warwick.

■ **SLITTAMENTO F. 2.** La corsa di F. 2 in programma l'8 luglio al Paul Ricard potrebbe slittare, in quanto concomitante col rally 1000 piste. La nuova data potrebbe precedere di una settimana le prove europee di Pergusa e di Misano.

■ **AUSTRALIANI IN TURISMO.** I dominatori della serie australe di turismo, Allan Moffat e Dick Johnson, hanno l'intenzione di partecipare alla prossima edizione della 24 ore di Spa. A tal proposito hanno avviato contatti con diverse squadre impegnate nell'euroturismo. Moffat e Johnson guidano abitualmente una Mazda e una Ford Falcon.

■ **CLUB CON STRANIERI.** Tra i partecipanti alle gare club di Henry Morrogh figurano anche numerosi stranieri, tra i quali un americano e un greco, appena usciti dalla scuola creata dall'istruttore irlandese a Magione.



■ **F. 1 PER MIGLIORARE.** Dopo avere sponsorizzato Piercarlo Ghinzani nell'84, la Fondmetal ha realizzato una ruota componibile per la F. 1 che equipaggia la Osella-Alfa Romeo. Si tratta di una ruota monolitica in magnesio (denominata 84F.1) dal peso molto contenuto: kg 4,450 l'anteriore e kg 5,525 quella posteriore. La ditta di Palosco, che quest'anno intende superare la quota di 352.000 ruote in lega leggera prodotte nell'83, ha scelto la F. 1 come banco di prova per la produzione normale.

■ **VENERDÌ 8 giugno** a Sasso Marconi (Bologna) verrà inaugurata al Piccolo Paradiso un nuovo complesso sportivo per il nuoto. La serata si aprirà con una sfilata «Moda Estate 84», presentata da Maria Giovanna Elmi sotto la regia di Anna Zagna Pavignani. La direzione è di Franco Armadori, mentre l'organizzazione artistica è a cura di Stefano Scandolara. Nel corso della serata verranno premiati da Paolo Zavallone alcuni personaggi tra i quali Italo Cucci per il giornalismo, Joseph Branca per il ballo, i complessi Stadio, Gaznevada, Noia, Crying Gang e il jazzman Marco Di Marco per la musica. Gli artisti premiati si esibiranno ai bordi delle nuove piscine in una splendida scenografia.

■ **MONACO COL CLUB.** Il Ferrari club «Gilles Villeneuve» organizza in occasione del GP di Monaco un viaggio in pullman con partenza alle 19 di sabato da Imola e alle 20 dall'autostazione di Bologna. Gli interessati possono rivolgersi allo 0542/80231-80111.

■ **SQUALIFICHE.** Al termine della salita Pieve S. Stefano-Passo dello Spino sono stati tolti di classifica Ruschi e Broccolini, entrambi piloti di Fiat X1/9 gr. 3, il primo per irregolarità tecniche, il secondo per comportamento antisportivo. I due erano terminati nelle prime due posizioni di classe.

■ **Il 7. Motor Press Tennis Trophy,** manifestazione tennistica riservata ai giornalisti del motore, si svolgerà dal 31 maggio al 3 giugno all'Isola d'Elba. Organizzata dall'Austin Rover Italia, sarà appoggiata da ESSO, VM, Speedline, Fiamm e Diavia.

RALLY

Niente Safari per chi va in Sudafrica

IL GOVERNO del Kenya ha recentemente comunicato che nessun pilota che abbia avuto rapporti con il Sudafrica dopo il 24 aprile scorso potrà in futuro partecipare al Safari Rally. Questo problema esisteva in Kenya già da tempo, e aveva assunto proporzioni preoccupanti quando, quest'anno, il Ministero per la cultura e i servizi sociali kenyota aveva impedito a Rob Collinge di prendere il via del Safari per il solo fatto di avere in passato disputato una gara nello stato sudafricano.

■ **IL SECONDO TRT.** Il Trofeo rally su terra è giunto quest'anno alla seconda edizione. Organizzato dalla scuderia Mantova corse il trofeo sta avendo un enorme successo, giacché si disputa nell'ambito di quei rally italiani il cui fondo è sterrato. Le prossime gare nel calendario del T.r.t. saranno il rally Tac, dell'isola d'Elba, di Radicofani, la Coppa Feraboli, il Città di Mestre, il S. Remo, il rally di Roccaraja, il Mantova Corse e il rally di S. Marino.

■ **YU RALLY.** Lo Yu rally, gara valida come prova del campionato europeo a coefficiente 2, si svolgerà dal 14 al 16 settembre. I concorrenti stranieri potranno godere di particolari agevolazioni dagli organizzatori, che possono essere contattati presso Amk Akadamac, Ruzveltova 16,11000 Belgrado. Il numero di telefono è lo 011/402720, il telex 11567.



AL SEGUITO DEL 1000 LAGHI. Gli appassionati italiani di rally avranno anche quest'anno una ottima possibilità per seguire il Rally dei 1000 Laghi, ottava gara del mondiale marche e nona del mondiale piloti in programma nella regione finlandese di Jyväskylä dal 24 al 26 agosto. Il Finnair Racing Club (via Sardegna 29, 00187 Roma — rivolgersi al signor R. Bernard) organizza infatti un viaggio aereo con autovettura a noleggio sul posto con partenze da Milano e Roma. Oltre alla sede del Finnair Club, è possibile richiedere maggiori informazioni sul viaggio a: Hisatour, piazza Cavour 10, 00193 Roma; tel. 06/6568003-6541546. Le iscrizioni si chiuderanno il 31 luglio.



RALLY AL FEMMINILE. La Lancôme, nota casa produttrice di profumi, ha organizzato in collaborazione con la Citroën e la Federazione italiana fuoristrada il primo rally automobilistico femminile. Alla manifestazione, che si svolgerà dal 5 al 7 ottobre in Costa Smeralda, parteciperanno 10 equipaggi impegnati alla guida di 2CV Charleston.

■ **PAVIA RINGRAZIA.** L'Automobile Club Pavia, nella persona del suo presidente Siropietro Quaroni, ha diffuso la scorsa settimana un comunicato in cui si ringrazia quanti hanno contribuito alla ottima riuscita del Rally 4 Regioni, partito da Pavia il 18 maggio scorso e arrivato a Salice Terme due giorni dopo.



DOMINIO ITALIANO. Gli equipaggi italiani stanno dominando l'edizione 1984 della «coppa Alpe Adria». Al comando della classifica provvisoria della manifestazione, dopo la disputa del «Saturnus rally», sono Colombi-Mattanza nella foto su un Opel della scuderia Bresciarally, davanti a D'Orlando e a Pasetti. Il prossimo appuntamento della coppa Alpe Adria sarà al rally dei Tre Laghi, in programma a Brescia il 28 e 29 luglio.

Hanno collaborato: René Alezra, Roberto Argenti, Vincenzo Bajardi, Branko Bozic, Paolo Ciccarone, Lino Manocchia, Grahame Ward.

INDUSTRIA

Molti morti sulle strade per l'alcool

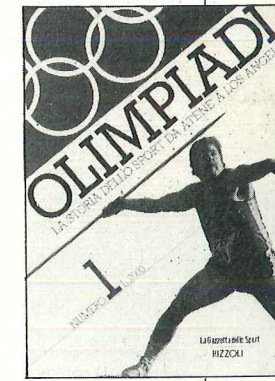
SECONDO una recente indagine l'alcool uccide ogni anno sulle nostre strade un numero di persone variabile tra le 3600 alle 4500, mentre i feriti sarebbero 150 mila. Le statistiche vedono l'Italia al terzo posto assoluto nel consumo mondiale di alcool. Rapportando queste cifre a quelle dell'organizzazione mondiale della sanità, che vogliono il 40 per cento degli incidenti provocati da ebbrezza alcoolica, salta fuori la cifra elencata sopra. Un dato al quale l'auspicato nuovo codice della strada dovrà guardare.



ESPACE DA RIVOLUZIONE. È un modello molto inedito, l'ultimo uscito dalle catene di montaggio della Renault. Si chiama Espace e monta un motore di 1995 cmc. La sua caratteristica principale consiste nell'aver i sedili anteriori completamente ruotabili, da formare così un vero e proprio salotto all'interno del van francese. La Renault Espace sarà venduta in Francia a partire da luglio, mentre arriverà sugli altri mercati europei alla fine dell'anno.

OLIMPIADI IN FASCICOLI. La Rizzoli, in collaborazione con la Gazzetta dello Sport, ha presentato la scorsa settimana la raccolta di fascicoli settimanali «Olimpiadi, la storia da Atene a Los Angeles». L'opera, diretta da Elio Trifari, abbraccia l'intera vicenda umana e sportiva dell'avvenimento più importante dell'anno. Il terzo numero di «Olimpiadi» sarà corredato da una guida alla città di Los Angeles.

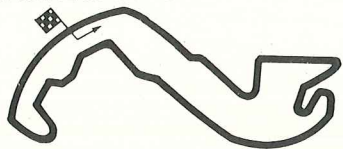
■ **FIAT IN SPAGNA.** La Fiat ha presentato recentemente in Spagna i propri modelli 1984. La casa italiana ha inaugurato i nuovi servizi commerciali che ha presso Madrid.



LEGION D'ONORE PER PIRONI. Nonostante sia rimasto lontano dall'attività agonistica per oltre due anni, Didier Pironi è sempre un personaggio agli occhi dei francesi. Recentemente il presidente della Repubblica Francois Mitterrand ha insignito l'ex pilota della Ferrari della Legion d'onore, il massimo riconoscimento attribuito dallo stato transalpino. La cerimonia, svoltasi all'Eliseo, ha visto premiati 37 atleti di varie discipline sportive.

F.1 IL PROSSIMO APPUNTAMENTO

MONTECARLO m. 3312



Sesta prova del mondiale F.1
 Circuito: Monaco. Sviluppo: m. 3312
 Distanza: 76 giri pari a km 251,712
 Organizzazione: Automobile club Monaco
 23 bd Albert ler-Telex 469003. Tel. (03)303220
 Primati: - sulla distanza: Patrese (Brabham

Ford Bt 49) 1.54'11" 25 media 132,300 km/h. (1982) - sul giro in gara: Patrese (Brabham Ford Bt 49) 1'26"35 media 138,073 km/h. (1982) - sul giro in prova: René Arnoux (Renault Ré 30B) in 1'23"28 media 143,168 (1982) - senza minigonne: Piquet (Brabham Bmw BT 52) 1'27"283 media 136,603 (1983)

Così nel 1983

In 20 al via

1. FILA	
15 Alain Prost Renault 1'24"840	28 René Arnoux Ferrari 1'25"182
2. FILA	
16 Eddie Cheever Renault 1'26"279	27 Patrick Tambay Ferrari 1'26"298
3. FILA	
1 Keke Rosberg Williams Ford 1'26"307	5 Nelson Piquet Brabham Bmw 1'27"273
4. FILA	
22 Andrea De Cesaris Euro Alfa Romeo 1'27"680	22 Jacques Laffite Williams Ford 1'27"726
5. FILA	
25 Jean Pierre Jarier Ligier Ford 1'27"906	33 Derek Warwick Toleman Hart 1'28"017
6. FILA	
3 Michele Alboreto Tyrrell Ford 1'28"256	29 Marc Surer Arrows Ford 1'28"346
7. FILA	
23 Mauro Baldi Euro Alfa Romeo 1'28"639	12 Nigel Mansell Lotus Ford 1'28"721
8. FILA	
30 Chico Serra Arrows Ford 1'28"784	9 M. Winkelhock Ats Bmw 1'28"975
9. FILA	
6 Riccardo Patrese Brabham Bmw 1'29"200	26 Raul Boesel Ligier Ford 1'29"222
10. FILA	
11 Elio De Angelis Lotus Renault 1'29"518	4 Danny Sullivan Tyrrell Ford 1'29"530

N.B. - 36 Bruno Giacomelli (Toleman Hart) 1'29"552; 8. Niki Lauda (McLaren Ford) 1'29"898; 7. John Watson (McLaren Ford) 1'30"283; 31. Corrado Fabi (Osella Ford) 1'30"495; 17. Eliseo Salazar (March Ram Ford) 1'31"229; 32. Pier Carlo Ghinzani (Osella Alfa Romeo) 1'35"572.

**Domenica 3
TV Rete 2
ore 15,30**

In 7 al traguardo

1. Keke Rosberg (Williams Ford Fw 08) 1.56'38"121 media 129,586 kmh.
2. Nelson Piquet (Brabham Bmw Bt 52) a 18"475;
3. Alain Prost (Renault Re 40) a 31"366
4. Patrick Tambay (Ferrari 126 C2) a 1'04"297;
5. Danny Sullivan (Tyrrell Ford 011) a 2 giri;
6. Mauro Baldi (Euro Alfa Romeo 183) a 2 giri;
7. Chico Serra (Arrows Ford A6) a 2 giri.

I 13 ritirati

PILOTA	GIRO	CAUSA
Patrese	64	alimentaz.
Laffite	53	cambio
Surer	49	incidente
Warwick	49	incidente
De Angelis	49	semiasse
Jarier	32	motore
Cheever	30	motore
De Cesaris	13	cambio
Arnoux	6	incidente
Boesel	3	incidente
Winkelhock	3	incidente
Alboreto	1	incidente
Mansell	1	incidente

Le statistiche

Ecco le nove occasioni in cui il vincitore del Gp di Monaco si è poi laureato campione del mondo. Juan Manuel Fangio (1957), Jack Brabham (1959), Denny Hulme (1967), Graham Hill (1968), Jochen Rindt (1970), Jackie Stewart (1971 e 1973), Niki Lauda (1975), Jody Scheckter (1979). Incremento media gara tra l'edizione 1982 e 1983: +2,09%. Differenza tra il giro più veloce dell'edizione 1982 e 1983: +933/1000. Differenza tra il miglior tempo in prova e in gara: 2"443. Per Rosberg il successo di Monaco è stato la vittoria n. 2 nel mondiale di F. 1 Per la Williams l'affermazione monegasca ha rappresentato il successo n. 17 in F. 1. I primati del Gp sono Graham Hill (5 vittorie), Stirling Moss e Jackie Stewart (3 vittorie), Juan Manuel Fangio, Maurice Trintignant, Jody Scheckter e Niki Lauda (2 vittorie). Le marche che si sono imposte più volte a Monaco sono: Lotus (6 volte), Ferrari e Brm (5 volte), Cooper e Tyrrell (3 volte); Maserati e Williams (2 volte).

Gli orari di Monaco

Giovedì 31 maggio

8.00-9.00
 F.1: prove qualificazioni
 10.00-11.30
 F.1: prove libere
 13.00-14.00
 F.1: prove crono
 15.00-15.40
 F.3: prove crono turno A
 16.00-16.40
 F.3: prove crono turno B
 17.40-18.10
 prove gara auto storiche

Venerdì 1 giugno

6.30-7.15
 prove Renault 5
 8.10-8.55
 F.3: prove crono turno A
 9.15-10.00
 F.3: prove crono turno B
 11.00-11.45
 prove Renault 5

Sabato 2 giugno

10.00-11.30
 F.1: prove libere
 13.00-14.00
 F.1: prove crono
 15.05-15.35
 prove gara* auto storiche
 16.30
 gara Coppa Europa Renault 5 turbo 1 manche
 18.00
 F.3: partenza gara
Domenica 3 giugno
 11.00
 gara auto storiche
 12.30-13.00
 F.1: warm up
 13.20
 gara Coppa Europa Renault 5 turbo 2 manche
 15.30
 F.1: partenza gara

L'albo d'oro del G.P.

1950	Juan Manuel Fangio (Alfa Romeo 158)	media 99,296
1955	Maurice Trintignant (Ferrari 625)	media 105,911
1956	Stirling Moss (Maserati 250 F)	media 104,527
1957	Juan Manuel Fangio (Maserati 250 F)	media 104,156
1958	Maurice Trintignant (Cooper Climax T43)	media 109,274
1959	Jack Brabham (Cooper Climax T51)	media 107,361
1960	Stirling Moss (Lotus Climax 18)	media 108,566
1961	Stirling Moss (Lotus Climax 18)	media 113,780
1962	Bruce McLaren (Cooper Climax T60)	media 113,394
1963	Graham Hill (Brm P56)	media 116,555
1964	Graham Hill (Brm P61)	media 116,902
1965	Graham Hill (Brm P61)	media 119,139
1966	Jackie Stewart (Brm P61)	media 123,139
1967	Denny Hulme (Brabham Repco Bt 20)	media 122,143
1968	Graham Hill (Lotus Ford 49b)	media 125,238
1969	Graham Hill (Lotus Ford 49b)	media 129,036
1970	Jochen Rindt (Lotus Ford 49c)	media 131,176
1971	Jackie Stewart (Tyrrell Ford 003)	media 134,359
1972	Jean Pierre Beltoise (Brm P160 b)	media 102,754
1973	Jackie Stewart (Tyrrell Ford 006)	media 130,297
1974	Ronnie Peterson (Lotus Ford 72)	media 129,940
1975	Niki Lauda (Ferrari 312 T)	media 121,552
1976	Niki Lauda (Ferrari 312 T1)	media 129,321
1977	Jody Scheckter (Wolf Ford Wri)	media 128,119
1978	Patrick Depailler (Tyrrell Ford 008)	media 129,325
1979	Jody Scheckter (Ferrari 312 T4)	media 130,901
1980	Carlos Reutemann (Williams Ford Fw07)	media 130,677
1981	Gilles Villeneuve (Ferrari 126 C)	media 132,030
1982	Riccardo Patrese (Brabham Ford Bt 49C)	media 132,300
1983	Keke Rosberg (Williams Ford Fw 08)	media 129,586



Com'è andata l'anno scorso

Un Keke da favola

Si addensavano nubi minacciose trenta minuti prima del via su Montecarlo. L'edizione 1983 nasceva all'insegna del rebus, lotteria. Team manager e piloti consultavano freneticamente i bollettini meteorologici. L'indesiderata su quale tipo di gomme da montare era grande. Ferrari, Renault, Brabham, Alfa e Ligier, infine, rompevano gli indugi. Ordinavano ai loro piloti di partire con pneumatici da bagnato, mentre Williams e gli altri rischiavano con quelli da asciutto. Avevano ragione. Prost partiva al comando ma dopo pochissimi giri, per la precisione al settimo, si fermava ai box a cambiare le gomme. Keke Rosberg vinceva a quel punto il suo secondo gran premio iridato, la terza corsa di F. 1 della sua carriera, se si considera il successo del 1978 alla Corsa dei campioni di Brands Hatch. La sua lunga fuga solitaria non aveva alcun rivale, alcun nome che la disturbasse. Così per Piquet, Prost e Tambay, terminati nell'ordine, Monaco diventava una delusione e una giornata amara. Tra i classificati note positive anche per i nostri colori: Mauro Baldi portava all'Euro Alfa Romeo il primo punto iridato dell'anno, con un sesto posto meritato. Quinto giungeva l'americano Danny Sullivan con la Tyrrell.

Surer e Warwick k.o.

Ma cosa avranno Surer e Warwick per litigare ogni anno in pista? A Digione l'inglese della Renault è rimasto intrappolato nell'abitacolo per parecchio, cavandosela con qualche bottarella alle gambe. La storia, dicono, si ripete. Come dare torto ai fautori della tesi, rivivendo il GP di Monaco del 1983? Lo svizzero dell'Arrows e l'inglese, che allora correva con la Toleman, si scontrarono in maniera assai violenta all'ingresso della chicane di Saint Devote. Surer, al momento terzo, si ritrovò

Orari dei gran premi in TV

DATA	GRAN PREMIO	LOCALITÀ	ORA LOCALE	ORA ITALIANA	RETE
3 giugno	Monaco	Montecarlo	15,30	15,30	2
17 giugno	Canada	Montreal	13,30	19,30	2
24 giugno	Detroit	Detroit	13,15	19,15	2
8 luglio	Dallas	Dallas	13,30	20,30	1
22 luglio	G. Bretagna	Brands Hatch	14,45	15,45	2
5 agosto	Germania	Hockenheim	14,30	14,30	2
19 agosto	Austria	Zeltweg	14,30	14,30	2
26 agosto	Olanda	Zandvoort	15,00	15,00	2
9 sett.	Italia	Monza	15,00	15,00	2
7 ottobre	Europa	Nürburgring	14,30	15,30	2
21 ottobre	Spagna	Fuengirola	14,30	15,30	2

3 GIUGNO GP MONACO

Classifiche iridate dopo 5 gare

	BRASILE 23-3	SUDAFRICA 7-4	BELGIO 29-4	S. MARINO 6-5	FRANCIA 20-5	MONACO 3-6	CANADA 17-6	DETROIT 24-6	DALLAS 8-7	G. BRETAGNA 22-7	GERMANIA 5-8	AUSTRIA 19-8	OLANDA 26-8	ITALIA 9-9	EUROPA 7-10	SPAGNA 21-10	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
--	--------------	---------------	-------------	---------------	--------------	------------	-------------	--------------	------------	------------------	--------------	--------------	-------------	------------	-------------	--------------	--------------	-------------

MONDIALE PILOTI

1. Prost	9	6	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	24
2. Lauda	—	9	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	18
3. Warwick	—	4	6	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	13
Arnoux	—	—	4	6	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	13
5. De Angelis	4	—	2	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	12
6. Rosberg	6	—	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10
7. Alboreto	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	9
8. Tambay	1	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	7
9. Mansell	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
10. Bellof	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Cheever	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Patrese	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
13. Brundle	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
De Cesaris	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
15. Senna	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Boutsen	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

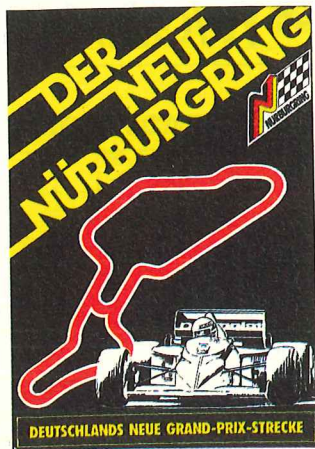
1. McLaren	9	15	—	9	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	42
2. Ferrari	—	—	13	6	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	22
3. Renault	1	4	6	3	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20
4. Lotus	4	—	2	4	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	16
5. Williams	6	—	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10
6. Euro Alfa Romeo	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6
7. Tyrrell	2	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5
8. Ligier	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
9. Toleman	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Arrows	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1

tamponato da Warwick che gli centrò la ruota posteriore sinistra in un attimo di frenesia agonistica. Tra i due non ci furono polemiche, ma i loro animi restarono delusi. Avevano avuto la possibilità di raccogliere punti iridati, buttandola al vento della Costa Azzurra.

Ingloriosa McLaren

A Monaco nel 1983 la scuderia McLaren viveva i giorni più tristi della sua storia. Nelle prove del giovedì e del sabato Niki Lauda e John Watson continuavano ad ineludere giri su giri, ma senza gusto e soddisfazione personale. Nella lista dei tempi, stilata al termine delle due sessioni ufficiali, né l'austriaco né l'irlandese si qualificavano. Una batosta difficile da digerire per due che nelle prime gare del mondiale 83 avevano dato filo da torcere agli avversari. Colpa del motore, del telaio o delle gomme? Il team di Ron Dennis pose l'accento sulla cattiva combinazione telaio-gomme, che già in precedenti occasioni aveva fatto





La F1 ritorna nella Foresta Nera

Passione a bordo Ring

Il nuovo anello, dove è stata privilegiata la sicurezza sia del pubblico sia dei piloti, ha tutte le carte in perfetta regola per sostituire nel ricordo degli appassionati il vecchio leggendario tracciato di Franco Zagari

QUANDO in seguito all'incidente occorso a Lauda nel 1976 il mondo della Formula Uno decise di eliminare dal circuito dei Gran Premi la pista del Nürburgring, recò certamente un'offesa alla tradizione tedesca. In effetti il vecchio tracciato di 22.835 metri, specie per la F.1 e per le misure di sicurezza che richiedono le corse in generale, era divenuto anacronistico.

La risposta tedesca non si è fatta attendere e quando è giunta ha centrato il problema senza lasciare adito a critiche ed adottando quanto di meglio è emerso negli ultimi anni in fatto di concezione costruttiva di un autodromo, della sua sicurezza e della sistemazione del pubblico. Un punto va chiarito immediatamente: il vecchio Nürburgring non è scomparso, ma con una decisione di grande buon senso viene conservato operante a disposizione dei turisti (sono 180.000 ogni anno) che vogliono visitarlo, ripercorrendo curve dai nomi mitici come il Karussell e constatando quali erano le difficoltà che piloti altrettanto mitici hanno dovuto affrontare in altre ruggenti epoche.

LO SVILUPPO del nuovo tracciato parte quindi da quel tratto di pista (3 km sui 25 totali) che si svolgeva attorno al rettilineo delle tribune passando dietro alla zona dei box; di questa zona sono rimaste soltanto le costruzioni prospicienti la strada nazionale, quelle che, come la palazzina d'ingresso e la tribuna centrale, hanno caratterizzato da sempre l'immagine esterna del circuito. Tutto il preesistente

è stato spazzato via per creare ex-novo il circuito, il cui tracciato si svolge dalla parte opposta al vecchio e su terreno vergine. Giova ribadire che è stato concepito in maniera ineccepibile, ma soprattutto con grande rispetto per la sicurezza dei piloti e per le esigenze del pubblico pagante, per il quale sono state approntate tribune lungo l'intero tracciato per ben 121.104 posti a sedere, mentre circa altrettanti (se non di più) sono previsti sul prato; da ciascuna tribuna si può seguire circa un terzo del circuito. Il tracciato ha un andamento che presenta analogie con quello di Imola per le differenze altimetriche, per la variabilità e per la pressoché uguale lunghezza; il giudizio dei piloti è stato uniforme nel definirlo impegnativo, ma non difficile come Brands Hatch, e parecchio veloce. Essendo partiti da zero e senza notevoli vincoli ecologici per

segue

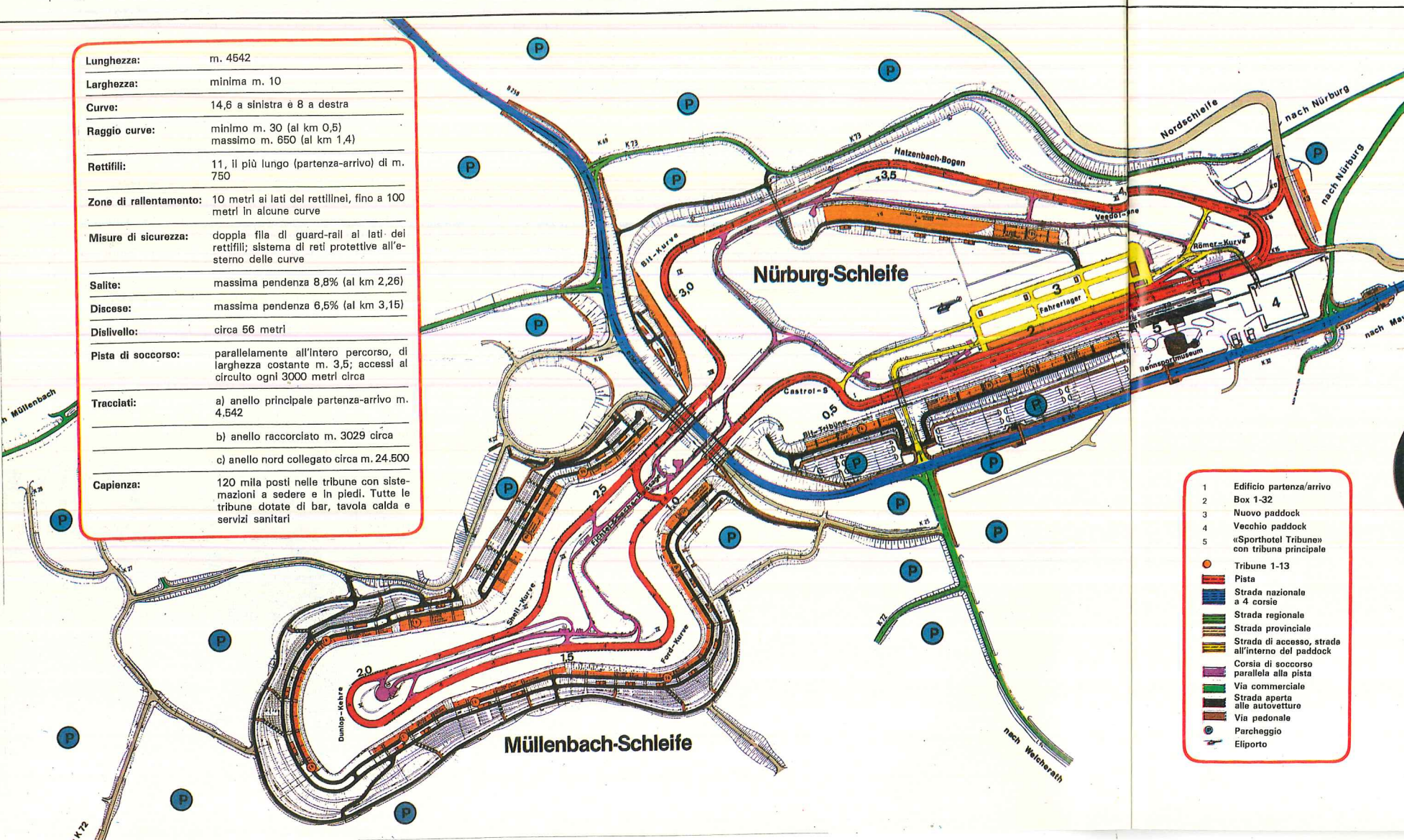


A sinistra una fase della «corsa dei campioni» che ha inaugurato il nuovo Ring. Con la Mercedes 190 2.3-16, in leggero controsterzo, il «vecchio» Jack Brabham. Sullo sfondo si notano le tribune e gli ampissimi spazi di fuga. Qui sotto la moderna zona dei box



Il giorno dell'inaugurazione, al Nürburgring sono sfilate vetture da corsa di ogni epoca. A sinistra in alto la Benz Grand Prix 1908; qui sopra Winkelhock sulla Brabham-Bmw; a lato Von Brauchitsch sulla Mercedes W125 del 1937

Lunghezza:	m. 4542
Larghezza:	minima m. 10
Curve:	14,6 a sinistra e 8 a destra
Raggio curve:	minimo m. 30 (al km 0,5) massimo m. 650 (al km 1,4)
Rettilifili:	11, il più lungo (partenza-arrivo) di m. 750
Zone di rallentamento:	10 metri ai lati dei rettilinei, fino a 100 metri in alcune curve
Misure di sicurezza:	doppia fila di guard-rail ai lati dei rettilifili; sistema di reti protettive all'esterno delle curve
Salite:	massima pendenza 8,8% (al km 2,26)
Discese:	massima pendenza 6,5% (al km 3,15)
Dislivello:	circa 56 metri
Pista di soccorso:	parallelamente all'intero percorso, di larghezza costante m. 3,5; accessi al circuito ogni 3000 metri circa
Tracciati:	a) anello principale partenza-arrivo m. 4.542 b) anello raccorciato m. 3029 circa c) anello nord collegato circa m. 24.500
Capienza:	120 mila posti nelle tribune con sistemazioni a sedere e in piedi. Tutte le tribune dotate di bar, tavola calda e servizi sanitari



- 1 Edificio partenza/arrivo
- 2 Box 1-32
- 3 Nuovo paddock
- 4 Vecchio paddock
- 5 «Sporthotel Tribune» con tribuna principale
- Tribuna 1-13
- Pista
- Strada nazionale a 4 corsie
- Strada regionale
- Strada provinciale
- Strada di accesso, strada all'interno del paddock
- Corsia di soccorso parallela alla pista
- Via commerciale
- Strada aperta alle autovetture
- Via pedonale
- Parcheggio
- Elipporto

INDIANAPOLIS

La cronaca della gara

Quel volo terribile di Patrick Bedard

INDIANAPOLIS - Al via Rick Mears prende la testa inseguito da Tom Sneva, Mike e Mario Andretti. In fila indiana inseguono Holmes, Guerrero, Al Unser Sr. Foyt, Fabi, Fittipaldi è 19. Subito c'è un duello tra Fabi che tenta di rimontare Foyt mentre Mike Andretti lotta con Sneva che viene superato dopo 9 passate. Soltanto dopo 23 giri quasi tutti rientrano al box per il rifornimento mentre le posizioni sono le seguenti: Mears, Andretti, Sneva, Mario Andretti, Unser Jr., Rahal, Fabi. La media è di 198,49 miglia. Al 30. giro Mario Andretti assume il comando mentre dalla 13. è salito alla ottava posizione.

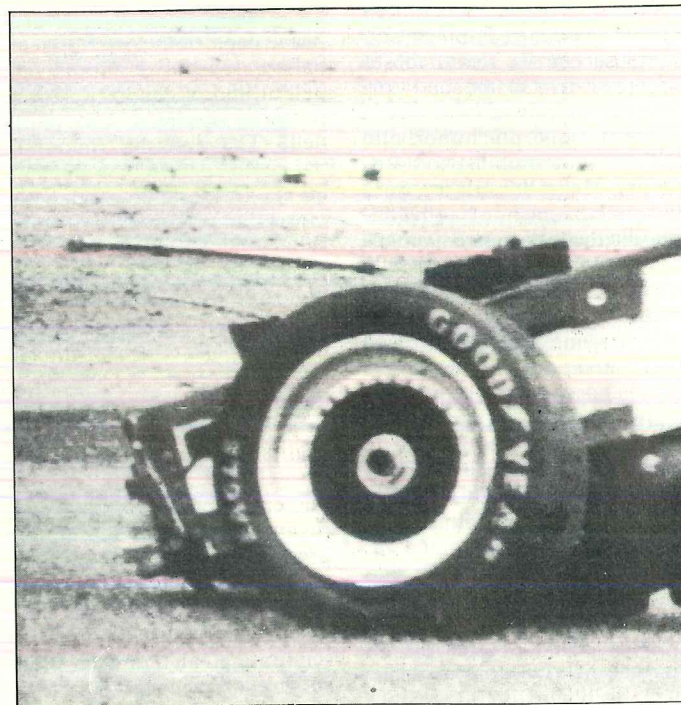
Tre giri dopo Andretti stabilisce il record sul giro mentre Sneva è sempre teso all'inseguimento. Iniziano i primi ritiri Geoff Brabham si ferma con il sistema della benzina difettoso. La prima «luce gialla» per tre giri si verifica alla 50. tornata quando Gelhausen tocca il muro e finisce sul prato; il pilota è illeso. La media scende a 172,6 miglia. Alla ripresa delle ostilità c'è una grossa fumata blu: è il motore della March di Fittipaldi. Quando la luce verde ritorna Mears passa in testa seguito da Andretti, Sneva, Al Unser Jr., Guerrero, Ongais, Fabi e Micael Andretti.

ALTRI QUATTRO GIRI ed un pauroso incidente si verifica: Pat Bedard, un giornalista specializzato nonché pilota, finisce con la macchina contro la protezione interna del prato, rimbalza e compie cinque piroette. La macchina si sfascia lasciando rottami dappertutto, uno di questi finisce sulla Lola di Danny Sullivan che si ferma col musetto rovinato. Bedard viene liberato dai rottami in fiamme dopo che gli addetti hanno rovesciato la macchina; il pilota con un elicottero veniva trasportato all'ospedale in gravi condizioni: commozione celebrale e frattura della mascella. Dopo pochi giri, fatto il pieno, Teo Fabi passa primo seguito da Al Unser Jr.; tra i due si accende un avvincente duello che dura per una dozzina di giri.

Intanto Sneva e Mears si fanno sotto e allo scadere del 70. giro Sneva è in testa con alle spalle Mears, Mario Andretti, Guerrero, Unser, Micael Andretti e Teo Fabi. I rifornimenti cambiano le posizioni. Sneva è davanti a Rick Mears, Fabi, Andretti, Micael Andretti e Rahal.

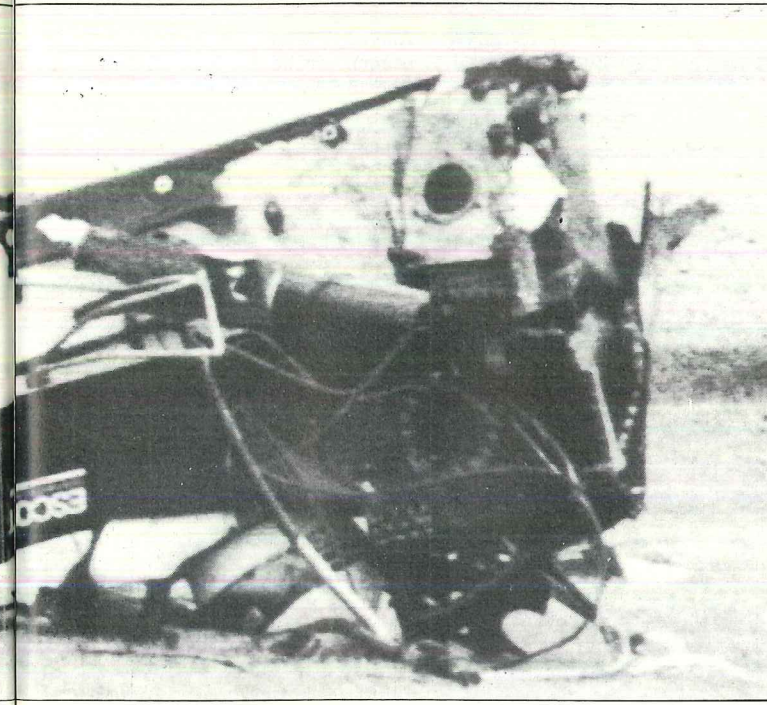
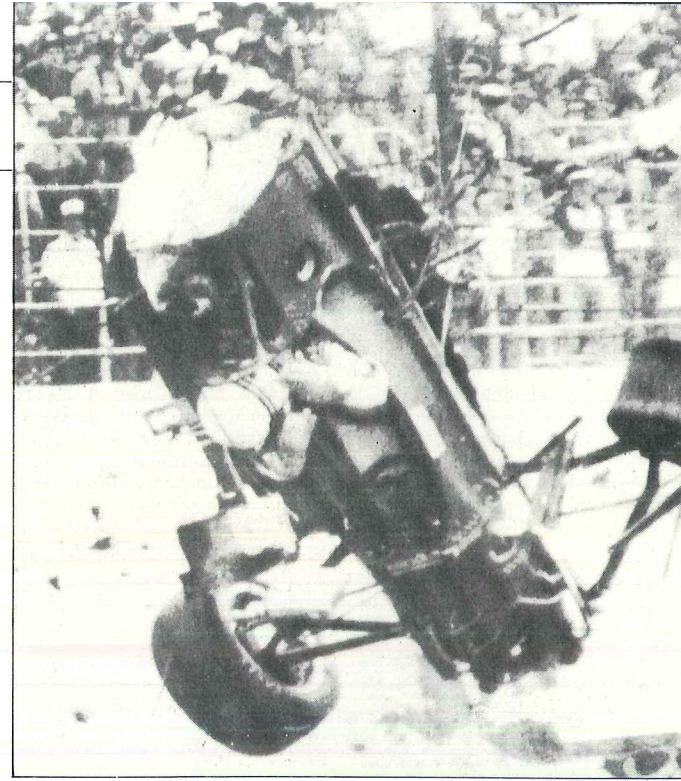
SIAMO A METÀ della corsa e Gordon Johncock finisce con la sua Wildcat contro il muro e la protezione interna. La terza luce gialla della giornata rallenta il plotone dei rimasti in gara mentre l'ambulanza porta il pilota dalla STP all'ospedale. Intanto Teo Fabi che era sulla scia di Mears rallenta e torna al box lentamente col cavetto della benzina rotto. Sei concorrenti sono sullo stesso giro. La media è di 168,9 miglia. Sette giri di luce gialla poi si riprende con Sneva, Al Unser Jr. e Mears in testa. Ma Mears non concede tregua a Sneva che viene ripreso mentre Al Unser Jr. si fa sotto decisamente. In quarta posizione è intanto piazzato Guerrero seguito da Holbert, Micael Andretti, Al Unser Sr. e Mario Andretti. Anche per Johnny Rutherford è la fine, si ferma al box col motore fuori uso. Siamo al 120.º giro e Rick Mears con Sneva guida il gruppo. Al Unser Jr. che era secondo rientra con la pompa dell'acqua rotta. Kevin Cogan che era rimasto al box per lungo tempo rientra insieme a Dick Simon che ha cambiato addirittura il giunto.

Sneva perde il comando dopo il pieno seguito da Rick Mears che ha impiegato 3" in meno del pilota di Teddy Mayer. Dopo 150 giri le posizioni di testa sono le seguenti: Mears, Sneva a 9", Guerrero, Mike Andretti, Mario Andretti, Holbert, Rahal. La corsa è impernata soprattutto sul duo Maers-Sneva che ha doppiato il resto dei concorrenti. Quattro giri ad alta velocità poi Mario Andretti torna al box col naso rovinato (al pari degli alettoni della sua macchina) a causa di una toccata con Garza. Fuga a 200 miglia all'ora sul giro con Mears che tempesta, ma deve rallentare per un'altra luce gialla: Scott Bryton è fermo



alla curva n. 2 e viene rimorchiato. Al 160.º giro ecco le posizioni: Mears, Sneva, Unser Sr., Holbert, Micael Andretti, Ongais, Guerrero, Rahal, Foyt, Johnson media 164,9. Prime indicazioni sulle condizioni di Johncock: frattura della caviglia destra. Mentre la luce verde rilancia i concorrenti, Tom Sneva rientra al box ed esce dall'abitacolo, col giunto rotto: finisce qui la gara del vincitore di Indy nel 1983. Siamo al 169.º giro restano in gara 16 macchine. Tom Sneva ha guidato per complessivi 43 giri, la scuderia di

Roger Penske ha ora i due piloti in testa con Mears in vantaggio di un giro e tira fortissimo. Al 182.º giro compie l'ultimo rifornimento e riprende la sua corsa inseguito da Unser, Holbert, Mike Andretti, Guerrero, Rahal, Foyt, Johnson e Snyder. Nessuno lo impensierirà più fino al traguardo dove Guerrero si piazzerà secondo davanti ad Unser. Le piazze d'onore saranno contestate per molti minuti poi la giuria confermerà il secondo posto del colombiano Guerrero. (l.m.)



La macchina vola, si frantuma piroettando nell'aria e sull'asfalto: Patrick Bedard verrà estratto dai rottami in gravi condizioni. Questo non è che l'ultimo di una serie di gravi incidenti accaduti ad Indianapolis fra qualificazioni e gara. Qui a fianco, Andretti e Newman, suo patron: Indy amara, per loro... (Telefoto AP)

500 MIGLIA

Indianapolis, 27 maggio 1984
Terza gara del campionato Cart

Così (in 33) al via e (in 11) al traguardo

Tom Sneva (March Cosworth) 338,008	Howdy Holmes (March Cosworth) 334,705	Rick Mears (March Cosworth) 334,496
Michael Andretti (March Cosworth) 334,428	Gordon Johncock (March Cosworth) 334,010	Mario Andretti (Lola Cosworth) 333,884
Roberto Guerrero (March Cosworth) 331,068	Geoff Brabham (March Cosworth) 329,802	Herm Johnson (March Cosworth) 329,299
Al Unser Sr. (March Cosworth) 329,015	Danny Ongais (March Cosworth) 328,269	A.J. Foyt (March Cosworth) 328,080
Tom Gloy (March Cosworth) 327,915	Teo Fabi (March Cosworth) 327,661	Al Unser Jr. (March Cosworth) 327,346
Al Holbert (March Cosworth) 326,721	Tony Bettenhausen (March Cosworth) 326,395	Bobby Rahal (March Cosworth) 325,456
Patrick Bedard (March Cosworth) 324,949	Dick Simon (March Cosworth) 324,919	Pancho Carter (March Cosworth) 324,462
Chip Ganassi (March Cosworth) 324,462	Emerson Fittipaldi (March Cosworth) 323,602	Josele Garza (March Cosworth) 322,857
Spike Gelhausen (March Cosworth) 322,637	Scott Brayton (March Cosworth) 327,719	Kevin Cogan (Eagle Pontiac) 327,697
Danny Sullivan (Lola Cosworth) 327,605	Derek Daly (March Cosworth) 325,799	Jhonny Rutherford (March Cosworth) 325,186
George Snider (March Cosworth) 324,861	Dennis Firestone (March Cosworth) 323,826	Chris Kneifel (March Cosworth) 321,888

1. Rick Mears (March 84C Cosw.) media 263,266 kmh
2. Roberto Guerrero (March 84C Cosw.)
3. Al Unser Sr. (March 84C Cosw.)
4. Al Holbert (March 84C Cosw.)
5. Michael Andretti (March 84C Cosw.)
6. A.J. Foyt (March 84C Cosw.)
7. Bobby Rahal (March 84C Cosw.)
8. Herm Johnson (March 84C Cosw.)
9. Danny Ongais (March 84C Cosw.)
10. Josele Garza (March 84C Cosw.)
11. George Schneider (March 84C Cosw.)

I RITIRI: Brabham (pompa benzina), Fittipaldi (motore), Gelhausen (incidente), Sullivan (incidente), Bedard (incidente), Daly (sospensioni), Johncock (incidente), Fabi (cavo benzina), Rutherford (motore), Unser Jr. (pompa acqua), Carter (motore), Mario Andretti (incidente), Cogan (motore), Brayton (turbo), Sneva (giunto), Gloy (benzina), Kneifel, Holmes, Simon, Firestone, Bettenhausen, Ganassi.

Classifica Campionato CART (dopo 3 gare)

1. Tom Sneva punti 36; 2. Micael Andretti 29; 3. Mario Andretti 22; 4. Mears 20; 5. Holmes, Brabham, Unser Sr. 16; 8. Rahal, Holbert 14; 10. Simon 12; 11. Fittipaldi 11; 12. Ongais, Guerrero 10; 14. Villeneuve e Sullivan 8.

Teo Fabi sicuro di rifarsi

INDIANAPOLIS — Teo Fabi era abbastanza amareggiato dopo il ritiro dovuto, come lo scorso anno, ad un guasto banale. Amareggiato anche perché a Indianapolis era venuto a sostenerlo il padre. «Non mi piacciono questi ovali — ha detto Fabi — Mi dispiace essermi fermato dopo essere stato per lungo tempo nelle prime posizioni. Comunque il campionato Cart è ancora lungo e ho tempo per rifarmi». Fabi ancora una volta ha confermato la sua decisione di abbandonare l'America il prossimo anno per dedicarsi alla F. 1. In contrapposizione all'amarezza di Fabi, la grande felicità di Rick Mears. «La macchina non poteva perdere, era troppo preparata bene. Ho dovuto tenere a distanza prima Andretti poi Sneva. Dopo il loro ritiro mi sono sentito al sicuro».

La gara sabato su Rete 4

«RETE 4», come già avvenne l'anno scorso, darà in differita un'ampia sintesi della gara. Il servizio andrà in onda alle 15,30 di sabato 2 giugno (commento di Marcello Pirovano e Giorgio Levi) e sarà replicato domenica 3 giugno alle ore 12. La trasmissione durerà circa un'ora.

■ **GOODYEAR** — A partire dalla prossima gara del Campionato Cart (Portland, 17 giugno), tutte le macchine avranno pneumatici Goodyear radiali. Lo ha annunciato ufficialmente Leo Mehl, direttore corse della Casa di Akron. Le gomme sono già state provate (con soddisfazione) da Mario Andretti, Al Unser e Rick Mears.

Come una favola la rievocazione della grande corsa stradale

Le Mille e una Miglia

Lo strepitoso successo di pubblico e la presenza di Enzo Ferrari al controllo orario di Modena hanno riproposto un clima e uno spirito agonistico che non sono stati dimenticati

BRESCIA — Un passo indietro di trent'anni: bastava ignorare le macchine impegnate nella circolazione normale e l'atmosfera era quella delle Mille Miglia «vere». Perché l'entusiasmo della folla assiepata lungo i 1600 km percorsi dalle 215 vetture partecipanti alla «rievocazione» della grande corsa bresciana è stato del tutto degno dei «bei tempi». Una folla calda, appassionata ed incredibile, una folla che si è stretta intorno ai partecipanti come se fossero impegnati in una gara di mondiale F.1: per tutti c'è stato un applauso, un gesto di ammirazione e non solo per i grandi «ex» che hanno preso parte a questa affascinante «ricerca del tempo perduto». Stirling Moss ha ricevuto ovazioni corali, Phil Hill, Villoresi, Valenzano, Maria Teresa de Filippis, Mantovani e Piero Taruffi, campioni di ieri ma non certo dimenticati, hanno rivissuto due giorni di gloria ma quello che ha stupito è che anche sconosciutissimi (e in qualche caso attempati) gentleman alla guida magari di una piccola sport 750 sono stati ammirati ed applauditi. Un successo strepitoso insomma, di questa Mille Miglia «storica» che si è basata indubbiamente sulla perfetta organizzazione e sulla scelta accuratissima delle vetture ammesse ma che soprattutto ha fatto leva sui ricordi di chi ha vissuto le edizioni «vere» ed ha poi trasmesso il «virus» a figli e nipoti.

SORPRESA A MODENA. Per due giorni mezza Italia si è riversata sulle strade (comprese moltissime scolaresche che hanno assistito al passaggio dei concorrenti assieme al corpo insegnante) ma è stato a Modena che la corsa ha ricevuto in pratica la «benedizione» ufficiale. Era prevista una prova con controllo orario presso la carrozzeria Scaglietti e giusto poco oltre il tavolo dei cronometristi molti concorrenti non hanno creduto ai loro occhi: Enzo Ferrari in persona era lì ad attendere il passaggio delle macchine e per stringere la mano ai piloti. Si sa come Ferrari sia lontano da questi atteggiamenti esteriori: se si stacca per un po' dal suo splendido isolamento, lo fa solo per situazioni alle quali crede fino in fondo. E questa Mille Miglia «storica» era davvero degna della presenza di Ferrari. Per tutte le vetture il «Grande Vecchio» ha speso una frase ed enorme è stata la sorpresa: moltissimi stranieri erano visibilmente commossi e non poco lo è stato anche Gigi Villoresi che ha anche abbracciato il suo antico «datore di lavoro».

Emozionato anche Phil Hill, al volante per la Mille Miglia di una mastodontica Bentley aperta e non dimenticato campione del mondo nel '61 proprio con una F.1 di Maranello. Un tempo Ferrari attendeva il passaggio della Mille Miglia sulla via Emilia per un breve scam-

Foto Eden



Enzo Ferrari al controllo orario della Mille Miglia

bio di impressioni con i propri piloti al rifornimento: quest'anno la situazione non è stata molto differente; le motivazioni erano ovviamente differenti ma lo spirito era lo stesso. Ed anche questo ha decretato il successo della corsa bresciana.

UNA MARATONA DI 1600 KM. Tanto genuino entusiasmo ma anche motivato. La Mille Miglia «storica» non è stata una passeggiata: per carità, nessuna presunzione di voler paragonare la «rievocazione» recente con le edizioni vere ma almeno una parte degli antichi motivi agonistici si sono salvati. La formula era quella della regolarità

con controlli orari ai quali era necessario arrivare tenendo una media di 40 kmh. Roba da ridere, si dirà. E invece molto in teoria perché a causa del traffico e delle strade tortuose, spesso era tutt'altro che facile restare nei tempi. Il fatto che non moltissimi (e comunque una

cinquantina) siano arrivati fuori tempo massimo, non significa nulla. Questo perché il regolamento era basato sulla possibilità di guadagnare punti quanto più era preciso il passaggio (calcolato al decimo di secondo). Arrivando in ritardo non si era subito esclusi (c'era un tempo massimo) ma non era comunque possibile puntare alla vittoria. E dal momento che a tutti avrebbe fatto piacere vincere una corsa «rievocativa» di tanto nome, nessuno si è risparmiato per giocare fino in fondo le proprie carte. Un certo problema lo hanno creato gli attraversamenti dei paesi e delle

città, dove spesso era stata organizzata una accoglienza incredibile: felicissimi i partecipanti ma la perdita di tempo era notevole. Entrare e uscire da Macerata, Gubbio, Perugia, Siena e da tante altre magnifiche città dell'Italia centrale ha fatto felici i tantissimi stranieri ma al successivo C.O. per molti sono stati dolori. L'organizzazione aveva previsto un servizio d'ordine (Polizia, Carabinieri, guardie municipali e tantissimi commissari) imponente, tanto che spesso era possibile saltare con disinvoltura semafori e incroci poco sicuri su invito di chi doveva vigilare. Una Mille Miglia «scorrevole» insomma ma non del tutto ed inoltre ci si è messa di mezzo la pioggia che ha accompagnato (a volte con torrenti di acqua) da Ancona a Roma attraverso gli Appennini. Anche in questo caso non vogliamo parlare di eroismi ma non crediamo che molti sarebbero stati disposti ad avventurarsi in una esperienza del genere infilati nell'abitacolo di una Bugatti, di un'Alfa spider anteguerra o di una «barchetta» degli Anni '50. E così pochi hanno esitato a tenere giù il piede sull'acceleratore, spremendo i mezzi che in molti casi non hanno retto allo sforzo.

PROFETA IN PATRIA. E così tra colpi di scena a non finire, hanno vinto i bresciani Palazzani-Campana con una Stanguellini 1100 del 1948, perfettamente restaurata da Remo Ramanzini. Un vincitore casalingo insomma e quasi un organizzatore della stessa manifestazione: Vittorio Palazzani è infatti il simpatico ed appassionato presidente della Scuderia Mirabella, il cui settore «storico» ha varato la Mille Miglia. Al posto d'onore un altro bresciano, Paterlini con una Alfa Romeo 1750; sua anche la vittoria nella categoria per vetture ante-guerra, quelle in pratica più in difficoltà nel tenere le medie. Al terzo posto un'altra Alfa Romeo, la 2000 sport del '51, guidata dall'avvocato padovano Arengi che correva in coppia con il figlio. Paterlini e Arengi hanno in definitiva tenuto alto l'onore delle vetture del Portello (che nelle Mille Miglia del passato hanno vinto ben nove volte) dopo che le macchine «ufficiali» sono incappate in una serie sfortunata. Il «Disco Volante» sport di Bonini che era ben piazzato prima di Siena, è in pratica uscito di gara per un ritardo accumulato a causa di un banale guasto, subito rimediato dall'assistenza dell'Alfa ma comunque determinante a causa della tortuosità della via Cassia e del traffico incon-



La Stanguellini 1100 di Palazzani-Campana, vincitori della Mille Miglia. A destra Alboreto e la moglie in partenza



trato nell'attraversamento di Firenze. Anche Elio Zagato che correva con un'Alfa 1900 SS (ovviamente carrozzata «Zagato») non ha avuto fortuna a causa di un piccolo ritardo a un C.O. D'altronde gli equipaggi arrivati fuori tempo massimo sono stati 52 (oltre a 15 ritirati), a riprova che non è stato uno scherzo.

PASSERELLA DI ASSI. Il primo a prenderla sul serio è stato Stirling Moss che ha guidato volentieri la bella Maserati 250 S di Fabris. Non è che il grande campione inglese fosse particolarmente impegnato, questo è ovvio, visto che ha il record della corsa con 157 e rotti tenuti nel '55 con la Mercedes. Ma voleva

comunque divertire il pubblico con qualche virtuosismo ed è partito a razzo, «dimenticando» qualche volta di essere alla guida di una macchina di 29 anni fa. Macchina che all'ultimo momento era stata portata a Modena, presso la Maserati stessa, per una (ritardataria) messa a punto voluta dalla Casa costruttrice che aveva capito l'importanza (anche pubblicitaria) dell'impegno. Ma il ponte posteriore non ha resistito alle sollecitazioni e Moss è arrivato fino a Roma, per poi tornare a Brescia sulla vettura che trainava il carrello. Era visibilmente commosso perché ad ogni sosta le richieste di autografi erano tantissime, nonostante sia stato costretto a riti-

rarsi dalle corse quel lunedì di Pasqua di 22 anni fa. Anche Gino Valenzano che aveva la Lancia Carrera D25 «Casa» non è andato più in là di Roma per un guasto alle sospensioni mentre la De Filippis e Mantovani con la Fiat 8V altrettanto ufficiale sono arrivati a Brescia. Felice come se avesse vinto la vera Mille Miglia anche Gigi Villoresi che ha riportato a Brescia la Fiat 525 SS ed è rimasto esterrefatto della folla incontrata: «Nemmeno negli anni '50 ne vedevamo tanta», ha commentato. Una folla entusiasta che è rimasta un po' delusa dall'assenza di Patrese e Alboreto ma gli impegni con i test di F.1 hanno impedito ai due piloti di

guidare per tutta la corsa. Patrese ha preso il via da Brescia con l'Alfa Romeo 3.000 CM ma ha fatto poca strada, cedendo poi il volante al collaudatore della Casa di Arese, Villa, e al giornalista Morosini. Michele Alboreto in coppia con la moglie Nadia ha fatto tutta la prima tappa (Brescia-Ferrara in notturna) e si è divertito moltissimo con una Ferrari 500 TR ma il giorno dopo doveva essere a Fiorano. Ancora tra i personaggi (ma sarà il caso di tornare su questa straordinaria rievocazione), il presidente della Csaì Serena e il principe Michele di Kent. Entusiasti anche loro, ovviamente.

Daniele Buzzonetti

Prologo con Arnoux

La Fiat e la Lancia hanno partecipato ufficialmente alla Mille Miglia con nove vetture che sono state presentate a Torino in vigilia di gara. Nella stessa occasione, Arnoux ha provato la Ferrari GTO con l'avvocato Agnelli



Foto Giovanelli

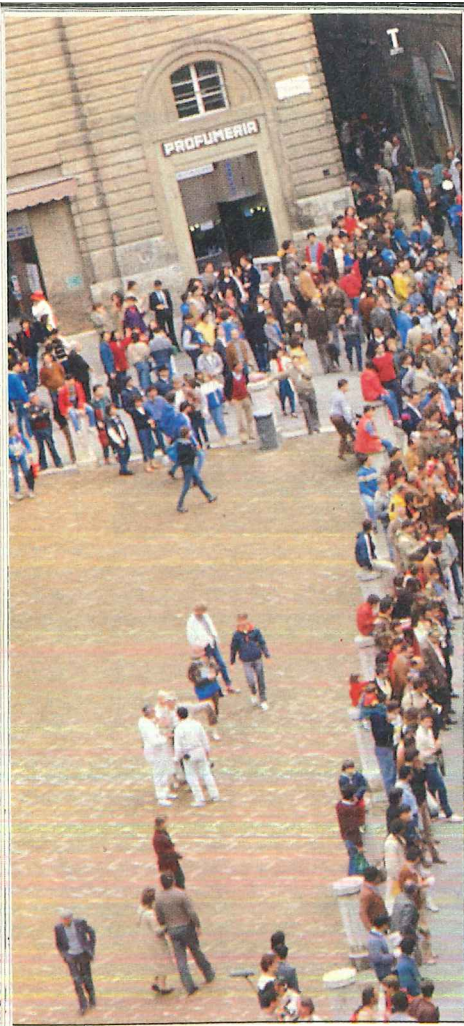


Foto Villani

A sinistra una Bugatti 35: le affascinanti vetture francesi hanno dato ancora una volta spettacolo alla Mille Miglia. A destra Clay Regazzoni che ha fatto la funzione di «apripiccorso» guidando la sua Ferrari Daytona. Il pilota svizzero ha riscosso come sempre un grande successo personale per la sua simpatia



Foto Villani



Dopo Conoscere l'Atletica, Conoscere lo Sci, Conoscere il Basket e Conoscere il Tennis, una nuova grande iniziativa **Rizzoli Editore** in collaborazione con **La Gazzetta dello Sport**

CONOSCERE LA FORMULA 1

Diretta da Pino Allievi, con la prefazione di Enzo Ferrari Conoscere la Formula 1 è la quinta opera che entra a far parte della prestigiosa Enciclopedia dello Sport.

motori

Dal periodo d'oro della Bugatti agli anni della Mercedes. Dai 206,347 di media dell'Alfa Romeo 158 di Nino Farina del G.P. di Tripoli ai 1500 cmc dei motori sovralimentati Maserati al



potente 4500 cmc aspirato della Ferrari. Dal Climax di Moss, al Ford Cosworth di Jim Clark fino alla Renault RS 11 di Jean Pierre Jabouille e alla Ferrari C4.

aerodinamica

Dall'introduzione degli alettoni posteriori e anteriori alla "scoperta" dell'effetto suolo. Le esperienze e le nuove idee che sono nate e nascono alla "galleria del vento".

telaio

Dal telaio a traliccio in tubi a quello rinforzato da pannelli alla monoscocca in alluminio fino all'introduzione di materiali avveniristici verso il "sempre più leggero".



turbo

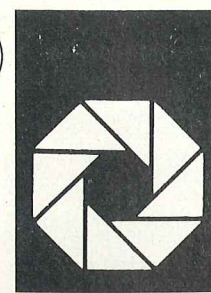
Dal debutto nel G.P. di Gran Bretagna del 1977 al titolo mondiale di Piquet con la Brabham il motore turbo è sicuramente uno dei fatti tecnici più importanti nella lunga storia della Formula 1. Le schede tecniche di tutti i motori: dall'"artigianale" Hart inglese, all'ammirato Porsche di Lauda e Prost all'ultimo sei cilindri Ferrari.



Il pubblico ha dimostrato grande interesse alla Mille Miglia: in alto un'auto sopra Moss con la Maserati, sotto con l'Aston Martin. A des. Bonini-



AUTO SPRI NT



Formula 1 World Championship 1984

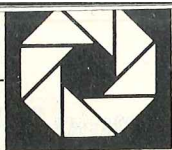
ZOOM



Foto Villani

5.

GP FRANCIA DIGIONE

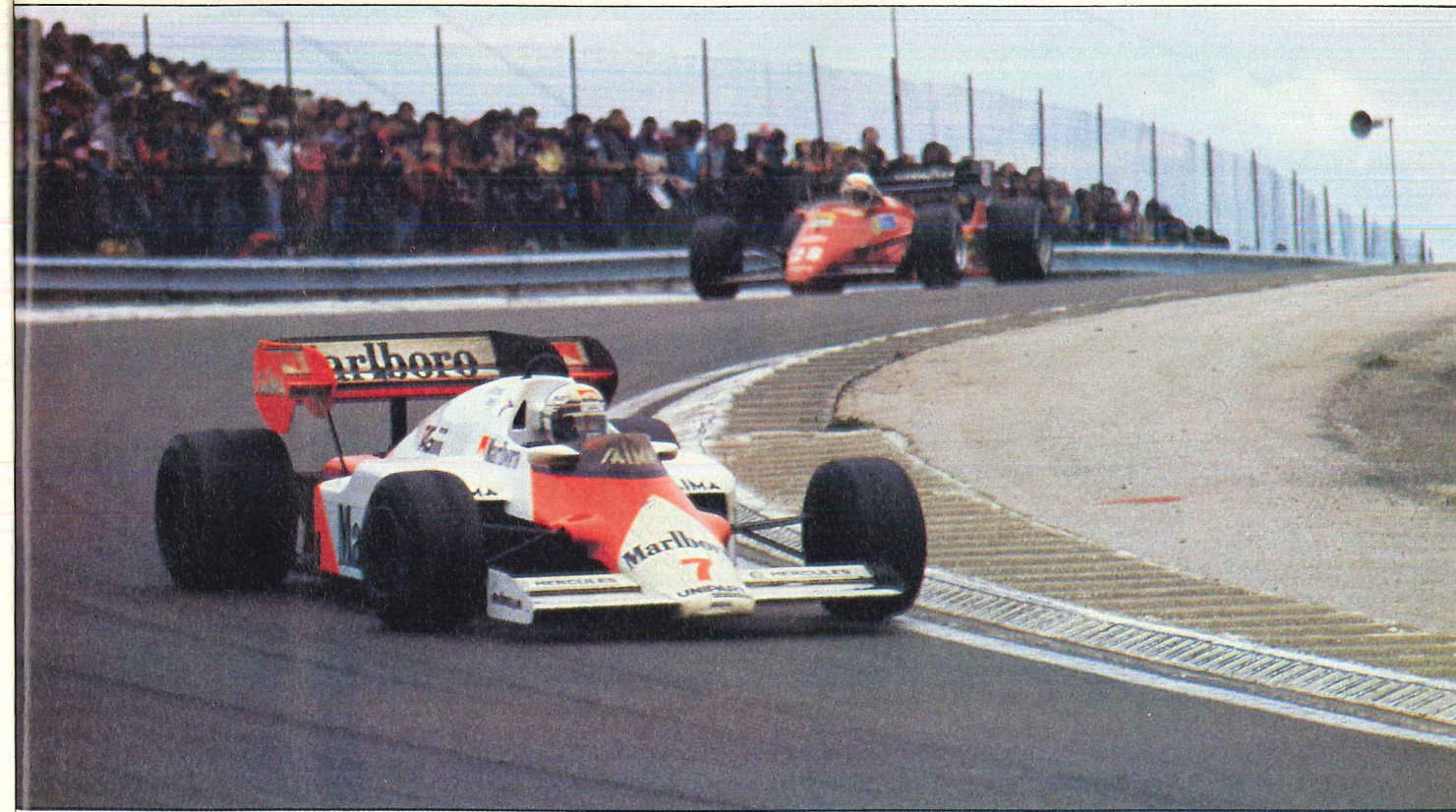


Il primo round è per Tambay

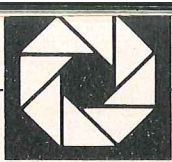
C'era chi sosteneva che la pole position di Patrick Tambay fosse da attribuire a un exploit isolato; al contrario la Renault è apparsa rinata dopo il pessimismo della vigilia e Patrick ha condotto inizialmente molto bene davanti alla Lotus di De Angelis. Alle sue spalle stava intanto rimontando Prost: nella «cavalcata» il pilota della McLaren si è portato dietro a Tambay al 18 giro (nell'immagine a destra i due mentre stanno doppiando l'Osella di Ghinzani e la Spirit di Baldi) ma non lo ha superato. Poi Prost ha perso tempo ai box e si è ritrovato con Arnoux (28) che stava mantenendo con tranquillità la quarta posizione (sotto e nella pagina accanto). Con un giro in meno, Alain si è classificato settimo



Fotografie Attualfoto



ZOOM



GP FRANCIA

BENTON & BOWLES



Foto Amaduzzi



RITMO 105 TC. Ecco l'esempio più perfetto di equilibrio tra il confort di una vera berlina e la grinta di una sportiva di rango: il piacere esaltante di guidare la Ritmo nella sua versione granturismo.

Agitazione in «coda»

Al primo giro così si è presentata nella parte «mista» di Digione la seconda parte del gruppo: Boutsen (Arrows-Bmw) davanti alle Alfa di Patrese e Cheever; seguivano Fabi (Brabham), Laffite (Williams n. 5), Bellof (Tyrrell n. 4), Brundle (Tyrrell), Surer (Arrows) e Alliot (Ram). Sotto, un'altra fase dell'inseguimento di Lauda (n. 8): qui l'austriaco della McLaren è alla caccia di Piquet (1), Prost (7) e Rosberg (Williams n. 6)

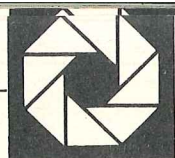


Foto Colombo

FIAT

LA NUOVA SQUADRA RITMO RENDE AL MASSIMO.

ZOOM



GP FRANCIA

Foto Colombo



**Andrea «condannato»
a rimontare**

A Imola è partito dalla corsia dei box, a Digione in ultima fila perché gli era stato tolto il tempo in prova per via di un estintore scarico: così De Cesaris (qui davanti all'Alfa Euroracing di Cheever con il quale ha duellato) è stato ancora una volta costretto ad un lungo inseguimento ma la poca competitività della Ligier-Renault gli ha permesso di guadagnare solo un decimo posto

**AUTO
SPRI
NT**

**COLLEZIONE
POSTER
GRAN PREMI
'84**



Foto Villani

Il GP «bianco» di Alboreto

All'inizio di gara, Rosberg (n. 6) ha fatto miracoli per conservare la nona posizione con una Williams chiaramente poco competitiva ma, dietro di lui, Michele Alboreto non ha mai potuto seriamente minacciarlo. Poi il pilota della Ferrari ha perso terreno e infine si è ritirato per rottura del motore. Sotto, un'altra rimonta: Laffite (n. 5) alla caccia di Brundle (3) e Patrese (22) che poi si è ritirato

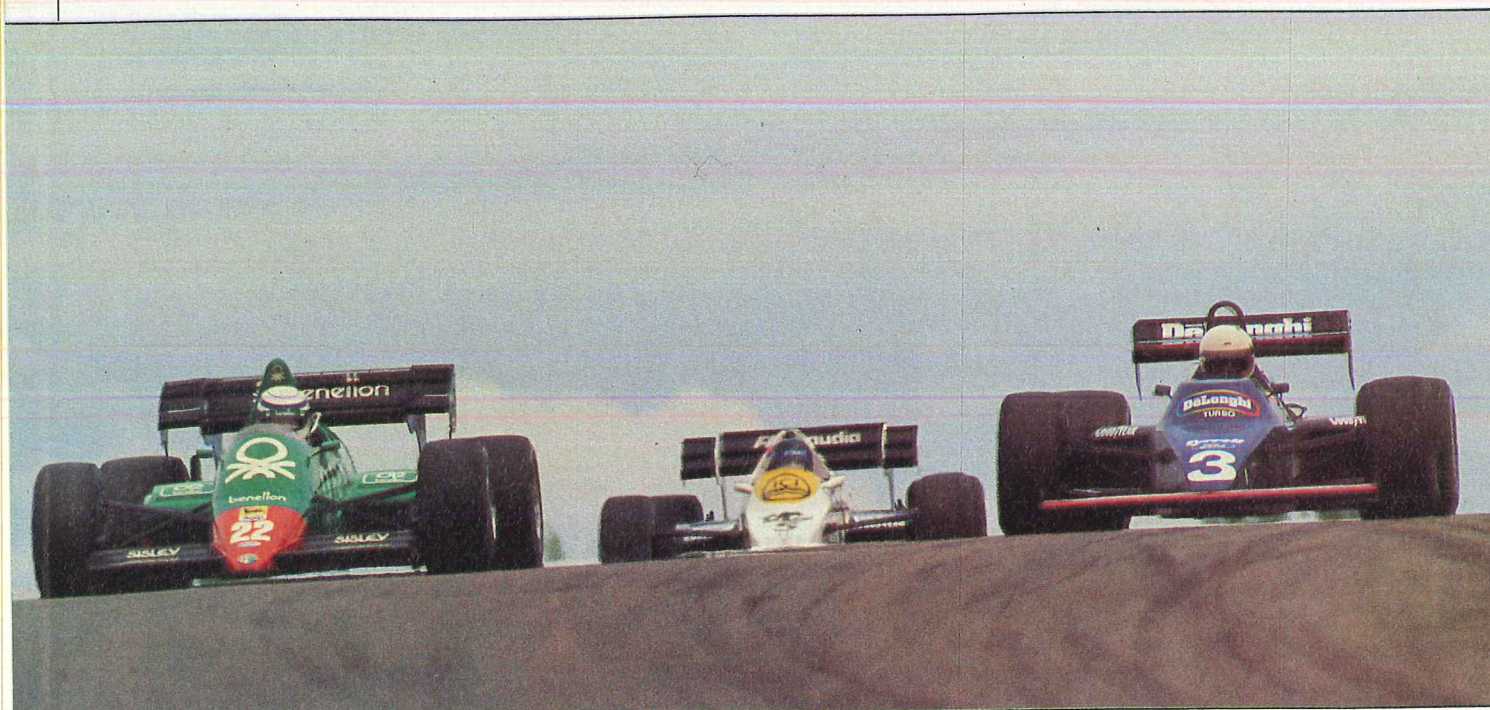
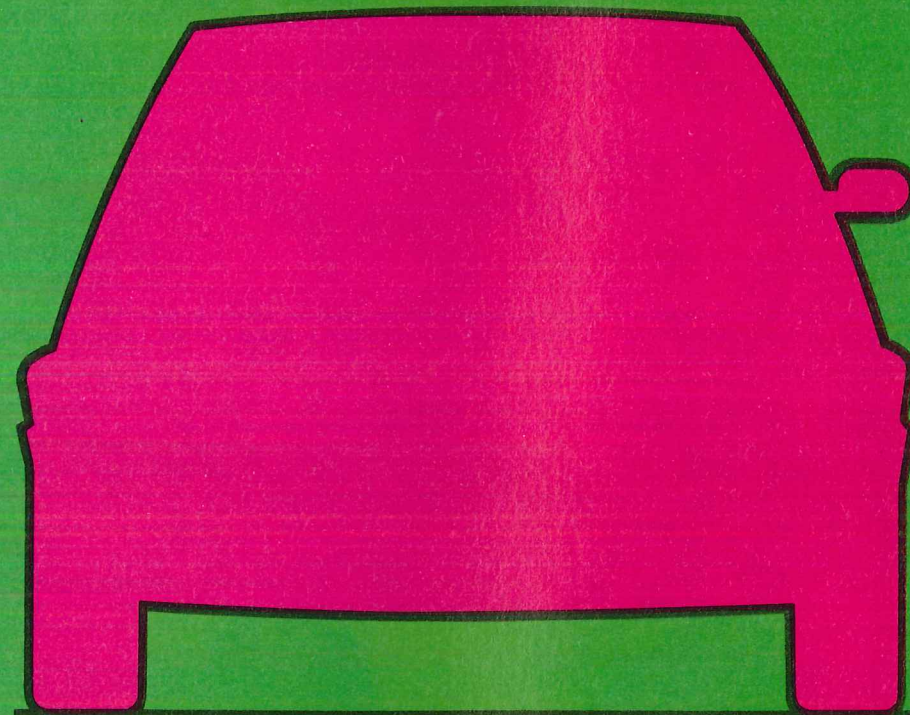


Foto Villani



ENTRA ANCHE TU NELLA SQUADRA RITMO.

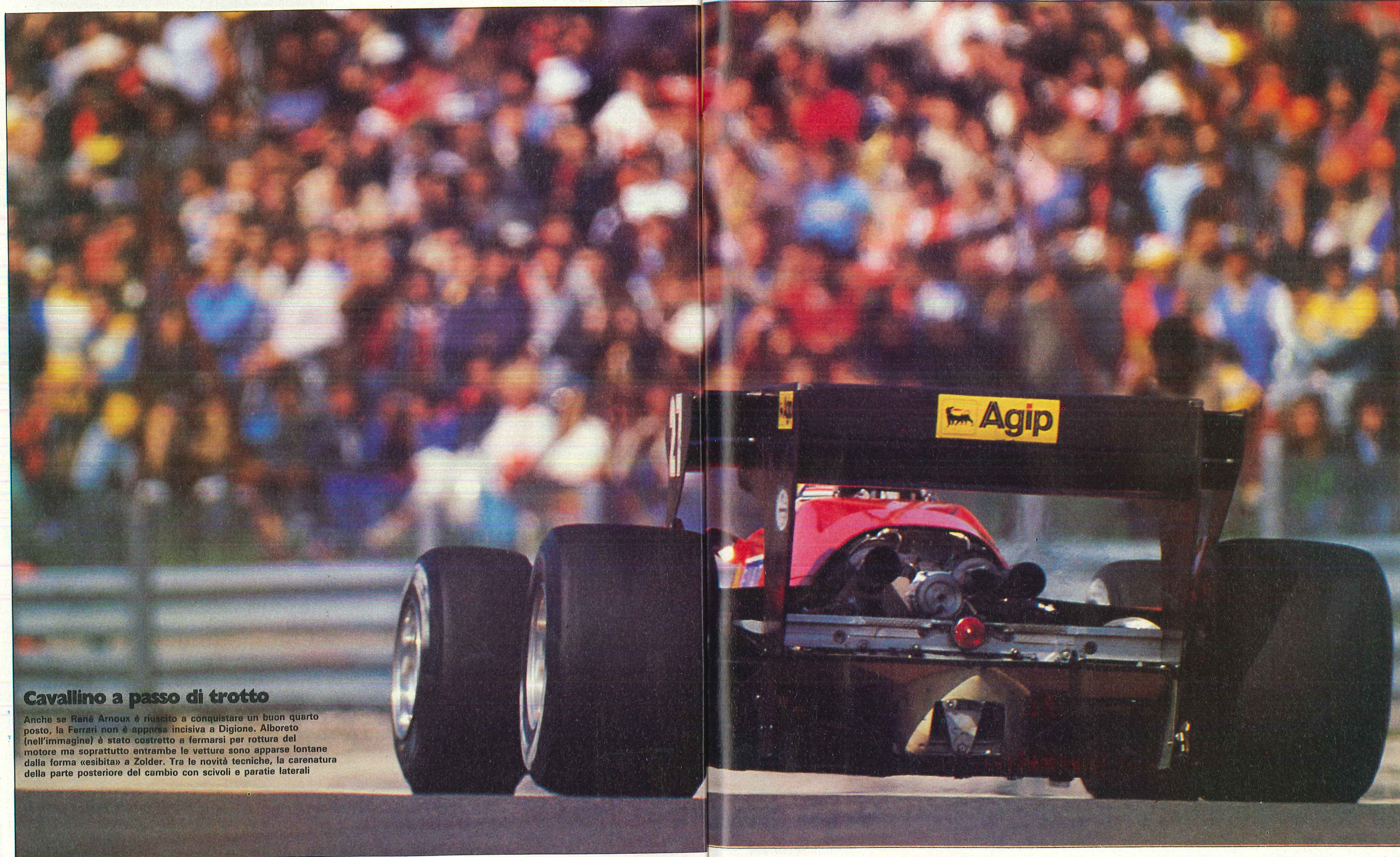
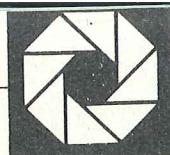
RITMO 60 L - 1116 cc - 145 km/h - 17,8 km/l*
 RITMO 60 CL - 1116 cc - 145 km/h - 18,8 km/l*
 RITMO 60 SUPER - 1116 cc - 145 km/h - 18,8 km/l*
 RITMO ES - 1116 cc - 150 km/h - 20 km/l*
 RITMO 70 CL - 1299 cc - 150 km/h - 15,3 km/l*

FIAT

RITMO 70 SUPER - 1301 cc - 155 km/h - 18,5 km/l*
 RITMO DIESEL L - 1714 cc - 145 km/h - 18,8 km/l*
 RITMO DIESEL CL - 1714 cc - 147 km/h - 19,2 km/l*
 RITMO 105 TC - 1585 cc - 180 km/h - 15,8 km/l*
 RITMO ABARTH 130 TC - 1995 cc - oltre 190 km/h

* a 90 km/h

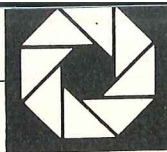
LA NUOVA SQUADRA RITMO RENDE AL MASSIMO.



Cavallino a passo di trotto

Anche se René Arnoux è riuscito a conquistare un buon quarto posto, la Ferrari non è apparsa incisiva a Digione. Alboreto (nell'immagine) è stato costretto a fermarsi per rottura del motore ma soprattutto entrambe le vetture sono apparse lontane dalla forma «esibita» a Zolder. Tra le novità tecniche, la carenatura della parte posteriore del cambio con scivoli e paratie laterali

ZOOM



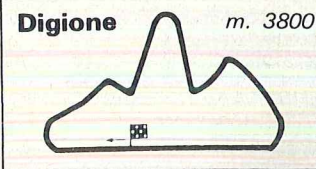
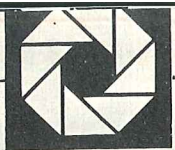
GP FRANCIA

Fotografie Villani



Una poltrona per due

La battaglia ravvicinata tra Lauda (8) e Tambay (15) è stato il motivo conduttore del GP di Francia. Grazie anche a una McLaren perfetta, Niki ha infilato due volte Patrick che comunque ha corso da campione



Così (in 26) al via

1. FILA	
11 Elio De Angelis Lotus Renault 1'02"336	15 Patrick Tambay Renault 1'02"200
2. FILA	
6 Keke Rosberg Williams Honda 1'02"908	1 Nelson Piquet Brabham Bmw 1'02"806
3. FILA	
12 Nigel Mansell Lotus Renault 1'03"200	7 Alain Prost McLaren Tag 1'02"982
4. FILA	
14 M. Winkelhock Ats Bmw 1'03"865	16 Derek Warwick Renault 1'03"540
5. FILA	
27 Michele Alboreto Ferrari 1'04"459	8 Niki Lauda McLaren Tag 1'03"419
6. FILA	
5 Jacques Laffite Williams Honda 1'05"410	28 René Arnoux Ferrari 1'04"917
7. FILA	
18 Thierry Boutsen Arrows Bmw 1'05"972	19 Ayrton Senna Toleman Hart 1'05"744
8. FILA	
23 Eddie Cheever Euro Alfa Romeo 1'06"281	22 Riccardo Patrese Euro Alfa Romeo 1'06"172
9. FILA	
20 Johnny Cecotto Toleman Hart 1'08"189	2 Teo Fabi Brabham Bmw 1'06"370
10. FILA	
4 Stefan Bellof Tyrrell Ford 1'08"608	17 Marc Surer Arrows Ford 1'08"457
11. FILA	
9 Philippe Alliot Ram Hart 1'09"447	10 Jonathan Palmer Ram Hart 1'09"047
12. FILA	
21 Mauro Baldi Spirit Hart 1'09"629	3 Martin Brundle Tyrrell Ford 1'09"554
13. FILA	
26 A. De Cesaris Ligier Renault 1'22"388	24 P. Carlo Ghinzani Osella Alfa Romeo 1'11"625

NOTA: Hesnault (Ligier) ha lasciato il posto a De Cesaris. Quest'ultimo era stato squalificato alle prove del venerdì a causa dell'estintore scarico, e al sabato non aveva potuto girare per la pioggia.

Così (in 14) al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Niki Lauda	McLaren Tag	79	1.31'11"951	202,023 kmh	
2. Patrick Tambay	Renault	79	1.31'19"105	201,800 kmh	7"154
3. Nigel Mansell	Lotus Renault	79	1.31'35"920	201,100 kmh	23"989
4. René Arnoux	Ferrari	79	1.31'55"857	200,400 kmh	43"706
5. Elio De Angelis	Lotus Renault	79	1.32'18"076	199,600 kmh	1'06"125
6. Keke Rosberg	Williams Honda	78	1.31'24"681	199,000 kmh	1 giro
7. Alain Prost	McLaren Tag	78	1.31'27"863	198,900 kmh	1 giro
8. Jacques Laffite	Williams Honda	78	1.31'54"788	197,900 kmh	1 giro
9. Teo Fabi	Brabham Bmw	78	1.32'02"132	197,700 kmh	1 giro
10. Andrea De Cesaris	Ligier Renault	77	1.31'40"361	195,900 kmh	2 giri
11. Thierry Boutsen	Arrows Bmw	77	1.31'48"572	195,600 kmh	2 giri
12. Martin Brundle	Tyrrell Ford	76	1.31'59"828	192,700 kmh	3 giri
13. Pier Carlo Ghinzani	Osella Alfa Romeo	74	1.32'24"493	186,800 kmh	5 giri
14. Jonathan Palmer	Ram Hart	72	1.31'40"618	183,200 kmh	7 giri

Questi (12) i ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
Mauro Baldi	Spirit Hart	61	rottura motore
Derek Warwick	Renault	53	incidente
Marc Surer	Arrows Ford	51	incidente
Eddie Cheever	Euro Alfa Romeo	51	incidente
Ayrton Senna	Toleman Hart	35	rottura turbina
Michele Alboreto	Ferrari	33	rottura motore
Johnny Cecotto	Toleman Hart	22	rottura turbina
Riccardo Patrese	Euro Alfa Romeo	15	rottura pompa iniezione
Nelson Piquet	Brabham Bmw	11	rottura turbina
Stefan Bellof	Tyrrell Ford	11	rottura cambio
Manfred Winkelhock	Ats Bmw	5	problemi ai freni
Philippe Alliot	Ram Hart	4	impianto elettrico

I primati

GIRO PIÙ VELOCE IN GARA

Alain Prost (McLaren Tag Mp4) in 1'05"257 media 214,432 kmh/h. Primato precedente: Alain Prost (Renault Re 30B) in 1'07"47 media 202,735 kmh (1982).

SULLA DISTANZA

Niki Lauda (McLaren Tag Mp4) in 1.31'11"951 media 202,023. Primato precedente: Keke Rosberg (Williams Ford Fw 08) in 1.32'41" media 196,600 kmh.

Classifiche iridate

MONDIALE PILOTI

Prost 24; Lauda 18; Warwick, Arnoux 13; De Angelis 12; Rosberg 10; Alboreto 9; Tambay 7; Mansell 4, Bellof, Cheever, Patrese 3; Brundle, De Cesaris 2; Senna, Boutsen 1.

MONDIALE COSTRUTTORI

McLaren 42; Ferrari 22; Renault 20; Lotus 16; Williams 10; Euro Alfa Romeo 6; Tyrrell 5; Ligier 2; Toleman, Arrows 1.



LAUDA E TAMBAY SUL PODIO DI DIGIONE (Attualifoto)

gomme

La loro evoluzione: da alte e strette a basse e larghe. Il loro contributo alla vittoria di una vettura in Formula 1. Le marche più prestigiose, la lavorazione, le gomme "da tempo".



squadre

La storia di tutte le Case che hanno partecipato e partecipano al mondiale. I team, i direttori sportivi, i tecnici, i meccanici, i piloti di ieri e di oggi e tutti gli uomini che hanno "creato" e reso popolare la Formula 1.



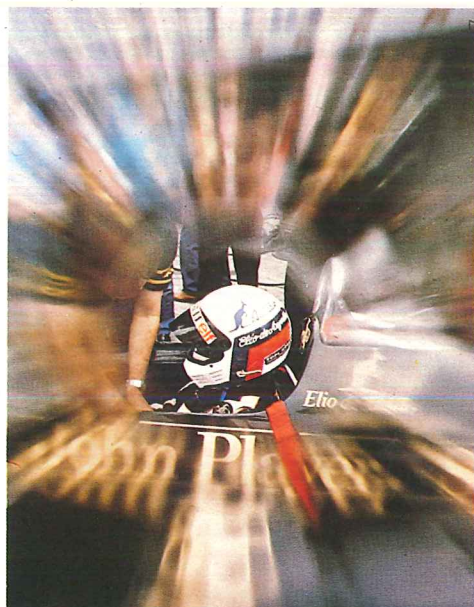
circuiti



Tutti i circuiti e i loro segreti. Come si guidava e come si guida in gara sulle piste più famose del mondo.

piloti

La leggenda dei grandi piloti del passato, la storia dei protagonisti della Formula 1 moderna: la loro vita, pubblica e privata, le loro avventure, i loro successi.



NCE

EO MO

V6 2.5

Alfa Romeo, che non partecipa direttamente alle competizioni, ringrazia i suoi clienti sportivi, le scuderie e gli sponsor per le vittorie conseguite con le proprie vetture



BERGER CON LA RALT DI TRIVELLATO (Foto Massari)

Sempre più incerta e appassionante la lotta per il titolo Berger l'imprendibile

A Zeltweg la schiacciante vittoria del pilota di casa, il k.o. di Capelli e il terzo posto di Nielsen hanno «complicato» il vertice della classifica. Langes secondo e Voulaz quinto

ZELTWEG — I pronostici di tutto l'ambiente della F. 3 europea favorevoli a Gerhard Berger nella corsa austriaca si erano ulteriormente rafforzati quando alla vigilia delle prove ufficiali il pilota di Trivellato aveva portato a termine un test sulla stessa durata della gara, girando regolarmente in tempi da molti non realizzabili neppure nelle qualificazioni. In effetti le previsioni sono state ampiamente onorate dal tirolese, subito in pole position e al via della corsa in testa fin dai primi metri, subito fuori dalle insidie di una eventuale mischia alla «esse» dopo la partenza. A parere di tutti Berger, su questo circuito velocissimo e da lui ben conosciuto, aveva una marcia in più e la sua squadra è riuscita a mettergli a disposizione una monoposto perfetta che gli ha consentito di vincere in scioltezza, cogliendo una affermazione (la prima nella sua carriera in F. 3 e davanti al pubblico di casa) importantissima non solo sul piano affettivo ma anche su quello del campionato. Dopo 5 gare infatti, la graduatoria europea ha un assetto al vertice quanto mai instabile, con quattro piloti raccolti nel minimo spazio di 3 punti. In testa è ancora Ivan Capelli, ma il milanese si aspettava di ripartire da Zeltweg (assente Dumfries) con un bottino più consistente, soprattutto visti i risultati delle prove quando era riuscito a piazzare la Martini del Team Coloni in seconda fila mentre il suo più diretto avversario in campionato, John Nielsen, non aveva fatto meglio del settimo tempo. La fortuna però ha bruscamente voltato le spalle al pilota milanese a metà corsa, quando la batteria montata sulla macchina ha iniziato a

denunciare un cedimento prima di lasciarlo senza corrente in maniera definitiva. In condizioni normali Capelli aveva mantenuto la seconda piazza, un posto che è infine andato al sempre più positivo Claudio Langes. Il bresciano ha trovato nella squadra Baron i mezzi validi per potersi esprimere al meglio e con lo stesso team correrà per il resto del campionato ed anche a Montecarlo. Sul podio è arrivato anche John Nielsen, che ha rimontato da una infelice posizione sullo schieramento andando infine a cogliere un risultato che gli consente di non perdere il contatto col gruppo di testa del campionato. Dopo la seconda Martini di Coloni, guidata da Santal, si è classificato Walter Voulaz che ha colto 2 punti utilissimi, se non per il campionato, per il suo morale mortificato anche nelle prove da un paio di pneumatici anteriori degradatisi in maniera troppo rapida.

LA CRONACA. Il vento aveva portato nuvole grigie sopra l'Osterreichring quando si sono schierate le 18 monoposto in attesa del via. Sullo schieramento manca Leisi e quando si accende il verde scatta bene Berger mentre Jones, sulla prima fila, si fa sorprendere da Langes: l'americano non intende perdere subito una posizione e tenta di infilare all'interno il bresciano all'ingresso della «esse» ma lo tocca con lo spoiler anteriore destro. La nera Ralt ha un attimo di esitazione e ne approfitta per passarla Byrne, poi anche Capelli, oltre a Jones stesso. Alla curva Tiroch, Lechner si intraversa e nel gruppo è il caos. Lo stesso poi si ripete pochi chilometri più

avanti alla chicane, dove si gira Sala forse «aiutato» da Nissen. Il primo giro vede Berger già tranquillamente al comando seguito da Capelli, Byrne, Langes, Nielsen, Santal, Lechner, Voulaz, Nissen e Cathy Muller; Jones è penultimo, davanti a Sala, per essere finito nel prato nello stesso posto dove aveva appena compiuto il suo testa-coda. Al terzo ingresso alla «esse» Langes infila all'interno Byrne che viene superato nel passaggio successivo anche da Santal e da Lechner prima di finire la sua gara con una uscita di pista alla velocissima curva Tiroch. Fortunatamente senza conseguenze personali. La corsa prosegue con alle spalle del solitario Berger un terzetto composto da Capelli, Langes e Nielsen. Dietro sono Santal, Lechner, Voulaz, Nissen e la Muller in lotta serratissima col suo compagno di squadra Melgrati. A metà corsa il vantaggio del leader sui tre inseguitori più vicini è di 7"6 e nella stessa tornata Capelli è superato da Langes nel curvone prima del rettilineo Valvoline: il milanese resiste ancora un poco alla batteria che se ne sta andando ma all'inizio del 12. giro Nielsen lo affianca sul traguardo e lo passa alla «esse». Una tornata dopo è la volta di Santal a superare il compagno di squadra che si ferma senza più corrente. La gara nella seconda parte non offre altri motivi di interesse tranne la lotta ravvicinata tra la Muller e Melgrati, ma è in ballo l'ottavo posto che infine diventerà il settimo per la francese grazie al ritiro nell'ultimo giro di Lechner (era quinto) per rottura dell'albero di trasmissione.

Luigi Massari

ZELTWEG

Quinta gara del campionato europeo di F.3
Osterreichring, 27 maggio 1984

Così (in 18) al via e (in 15) al traguardo

Davy Jones (Ralt-Toyota) 1'48"62	Gerhard Berger (Ralt-Alfa Romeo) 1'47"63
Claudio Langes (Ralt-Toyota) 1'48"91	Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo) 1'48"66
Tommy Byrne (Anson-Alfa Romeo) 1'49"04	Walter Lechner (Ralt-Volkswagen) 1'49"00
Ruggero Melgrati (Ralt-Alfa Romeo) 1'49"21	John Nielsen (Ralt-Alfa Romeo) 1'49"15
Adrian Campos (Ralt-Volkswagen) 1'49"52	Bernard Santal (Martini-Alfa Romeo) 1'49"28
Walter Voulaz (Ralt-Toyota) 1'49"73	Cathy Muller (Ralt-Alfa Romeo) 1'49"59
Kris Nissen (Ralt-Alfa Romeo) 1'50"39	Luis Sala (Ralt-Alfa Romeo) 1'50"36
Luis Villamil (Ralt-Alfa Romeo) 1'51"38	Cosimo Lucchesi (Ralt-Alfa Romeo) 1'51"18
Bernard Leisi* (Ralt-Toyota) 1'52"75	Jo Zeller (Ralt-Toyota) 1'51"95
	Urs Dudler (Ralt-Toyota) 1'53"25

*non partito

1. Gerhard Berger (Ralt-Alfa Romeo) 16 giri in 29'23"935 alla media di 194,047 kmh
2. Langes 29'29"824 (Ralt-Toyota)
3. Nielsen 29'31"051 (Ralt-Volkswagen)
4. Santal 29'33"759 (Martini-Alfa Romeo)
5. Voulaz 29'39"512 (Ralt-Toyota)
6. Nissen 29'40"720 (Ralt-Alfa Romeo)
7. Müller 29'44"837 (Ralt-Alfa Romeo)
8. Melgrati 29'44"992 (Ralt-Alfa Romeo)
9. Campos 29'52"259 (Ralt-Volkswagen)
10. Lucchesi 30'06"288 (Ralt-Alfa Romeo)
11. Villamil 30'13"334 (Ralt-Alfa Romeo)
12. Zeller 30'14"124 (Ralt-Toyota)
13. Sala 30'24"961 (Ralt-Alfa Romeo)
14. Jones 30'51"053 (Ralt-Toyota)
15. Dudler 30'59"622 (Ralt-Toyota)

■ Giro più veloce: Berger in 1'48"97 alla media di 196,31 kmh.

GERHARD BERGER (Foto Teso)

ZELTWEG — Compito arduo intervistare Gerhard Berger vincitore sul circuito di casa della sua prima gara in F. 3. Alla fine lo rintracciamo nella motorhome del Trivellato Racing. Raggiante, l'austriaco dichiara: «Ho corso bene perché mi piace la pista e la conosco molto bene avendoci corso già diverse volte sia in monoposto che con altri tipi di macchine. Finora non avevamo mai avuto modo di fare una gara senza incontrare qualche problemino. Qui la macchina è stata perfetta, per la prima volta nella stagione tutto ha marciato benissimo: la macchina è andata bene, le gomme sono andate e il motore pure. Con una vettura in queste condizioni avrei potuto vincere o almeno lottare per la vittoria su qualsiasi altro circuito. Ora comincio a fare un pensiero anche al campionato. La classifica al vertice è molto ravvicinata, dovremo lavorare molto e nelle prossime gare tenere d'occhio anche Claudio Langes».

LANGES dal canto suo contiene la felicità e dice: «Purtroppo alla partenza Jones mi ha mollato una ruotata e ho dovuto allargare la traiettoria consentendo a chi mi seguiva, e particolarmente a Byrne e Capelli, di passarmi. Poi ho rimontato e la gara è andata molto positivamente per me. Un'occasione questa per ringraziare mister Bosch della fiducia che ha voluto accordarmi e che mi ha anche dato modo di constatare con quanta professionalità lavori questa squadra».

NIELSEN: «Sarebbe stato difficile passare Capelli se non avesse avuto il suo guasto. Purtroppo sono partito molto indietro sulla griglia a causa di un lavoro condotto male durante le prove. Nel pomeriggio delle qualificazioni avevo individuato la giusta direzione, però la pioggia non mi ha consentito di avere una conferma. Qui oggi devo essere contento del mio risultato e devo vincere la prossima gara».

■ GIANGROSSI RECORD. Paolo Giangrossi ha provato la settimana scorsa la Ralt Rt 3 del team Grifo, diretto dall'ing. Antonio Ferrari, in previsione del Gp di Monaco di F. 3. All'autodromo di Magione il pilota romano ha ottenuto il nuovo record ufficioso dell'autodromo girando in 49"39 con gomme Michelin mescola 304. La casa francese fornirà ufficialmente i pneumatici alla squadra romana nel corso dell'avvenimento monegasco di questa settimana.

■ JOHNSON. Il beniamino del pubblico australiano Dick Johnson ha vinto la 4. gara del campionato Turismo locale, disputata a Surfers Paradise. La Ford Falcon dell'australiano ha preceduto la Mazda R7 di McLeod e la Bmw 635 Csi di Richards. Moffat, campione nazionale nel 1983, è uscito di pista in corsa dopo aver conquistato la pole position nelle qualificazioni.

■ GOUHIER DOMINATORE. Dominando la quarta gara della Coppa Europa Renault 5 turbo disputata la settimana scorsa a Digione, il francese Joel Gouhier è passato al comando della classifica provvisoria con 49 punti davanti a Schuetz con 47 e a Bleekemolen con 44. L'italiano Massimo Sigala, con l'ottavo posto conquistato a Digione, è salito a quota 31 punti al quarto gradino della classifica. La prossima gara sarà quella di contorno al Gp di Monaco.



LANGES (Foto Massari)

Così l'Euro F.3 dopo 5 gare

	DONINGTON (25-3)	ZOLDER (15-4)	MAGNY COURS (1-5)	LA CHATRE (13-5)	ZELTWEG (27-5)	SILVERSTONE (10-6)	NÜRBURGRING (17-6)	MONZA (24-6)	PERGUSA (8-7)	MUGELLO (15-7)	KNUTSTORP (19-8)	NOGARO (16-9)	CROIX-EN-TERNOIS (7-10)	JARAMA (21-10)	TOTALE
1. Capelli	—	4	9	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
2. Dumfries	9	6	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21
3. Nielsen	1	9	6	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
4. Berger	3	3	—	4	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
5. Langes	4	—	—	3	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
6. Byrne	6	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
7. Nissen	—	2	2	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
8. Weaver	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Santal	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
10. Hunt	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Voulaz	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
12. Muller	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Delavallade	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Melgrati	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1

LE R5 TURBO A DIGIONE (Foto Villani)

