

AUTO SPRINT

46

Speciale Salone
L'Honda-Pininfarina
regina a Torino

Superconcorso
Un'altra cartolina
per vincere l'A 112

IL SETTIMANALE DA CORSA
Anno XXIV - N. 46
13/19 novembre 1984
Sped. in abb. post. gr. II/70
L. 1.500

AIUTIAMO FERRARI A SCEGLIERE IL TERZO PILOTA

VOTATE



AUTO SPRINT

Il settimanale da corsa

n. 46

Anno XXIV
13-19 novembre 1984

Direttore responsabile
ITALO CUCCI

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

I piloti che scrivono: Keke Rosberg, René Arnoux, Nelson Piquet, Johnny Cecotto, Henri Toivonen, Michele Cinotto, Massimo Biasion. **Segreteria di Redazione:** Marisa Imbrogo. **Segreteria esteri:** F. Gigi Rueckert. **Archivio e ricerche:** Ettore Mingardi. **Il nostro indirizzo:** via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO).
Telefono: 051/45.55.11 - Casella postale: AD 1734 - 40100 Bologna.
Telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I
Telecopier: 051/455418

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

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

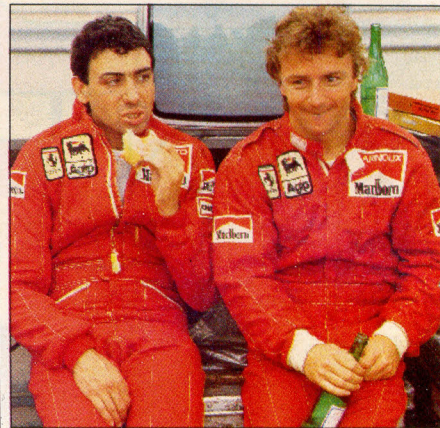
Abbonamenti: ITALIA Annuale L. 62.400. Semestrale L. 32.000. ESTERO Via terra o mare L. 100.000

Via aerea: Europa e bacino mediterraneo L. 140.000 - Africa L. 200.000 - Americhe L. 220.000 - Asia L. 220.000 - Oceania L. 300.000

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

Arrivederci a Roma

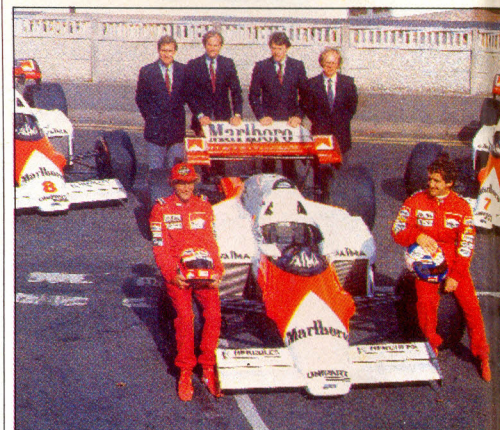
L'IDEA È PARTITA un paio di anni fa da un servizio del nostro confratello «Master»; ma da ipotesi provocatoria, il GP di Roma sta diventando sempre di più una cosa molto seria. Con ogni probabilità, la F.1 passerà per l'Italia ben tre volte nel 1985 e non sarà solo un record destinato a interessare il Guinness dei primati. Il successo della F.1 versione Anni '80 è dovuto anche al crescente calore degli appassionati e in questo settore l'Italia è certamente all'avanguardia. Il GP di Roma potrebbe insomma essere considerato una sorta di omaggio alla Nazione che ha una parte fondamentale nell'economia del campionato del mondo e lo stesso discorso vale per la Ferrari, unica Casa ad avere preso parte a tutte le stagioni di F.1 dal 1950. Una festa sportiva e non solo un Gran Premio, insomma, tanto che deve averlo capito anche lo stesso presidente della Fisa, Jean-Marie Balestre, che è tornato ad appoggiare in pieno l'iniziativa romana. Anzi, il presidentissimo ha anche precisato che in caso di necessità i gran premi dell'85 potranno passare da 16 a 17, allo scopo di fare «rientrare» Montecarlo senza comunque sfavorire Roma che prenderà il posto attualmente occupato da uno dei GP «pencolanti», a cominciare da quello fantomatico di New York. Sulla spinta del «si» di Balestre, l'organizzatore Flammini, che è appoggiato dalla stessa Csaì, coinvolta nell'operazione, ha ripreso a curare pianamente il GP capitolino che potrebbe essere sponsorizzato da due grossi istituti finanziari, il Banco di Santo Spirito e la Banca Nazionale del Lavoro. Recentemente, poi, Flammini ha avuto contatti con gli organizzatori del GP del Sudafrica che sarebbero propensi a cambiare la loro data (26 ottobre) con quella che dovrebbe essere assegnata a Roma (22 settembre al posto del GP di New York) al fine di evitare — come AS scriveva la settimana scorsa — l'assurda vicinanza con Monza. I sudafricani, che hanno problemi finanziari, non intendono rischiare con un GP in chiusura di stagione che potrebbe rivelarsi un insuccesso in caso di campionato già definito. Roma, invece, potrebbe benissimo sostenere il peso di una corsa ininfluente perché sarebbe comunque una festa sportiva di particolare significato: la città che ha dato un volto al mondo dell'era moderna, coinvolta nello sport maggiormente legato alla tecnica moderna.



FotoCarrer

12

Arnoux si confessa e spiega i perché di una stagione vissuta spesso in ombra



26

Analizziamo il lavoro dei team di F. 1 a prescindere dai risultati ottenuti



FotoStudio83

100

«Vuda» vince a S. Marino e ancora una volta è campione italiano

(d.b.)

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

Tema

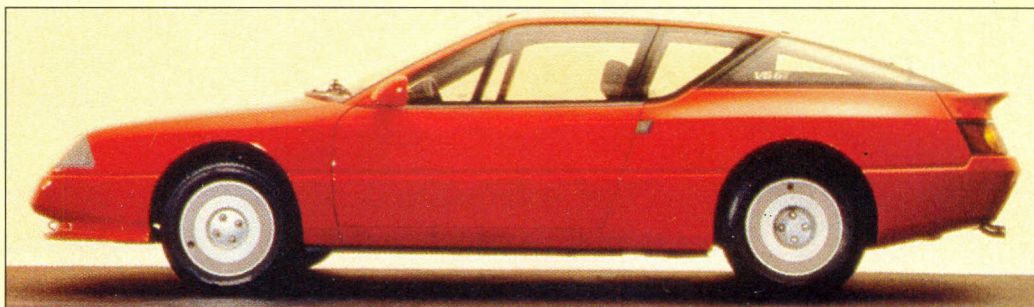
Con l'industria italiana al Salone di Torino **Protagonista la bellezza**

DUE OCCHI enormi su fondo azzurro; sotto, la scritta «Voir et comparer». Cioè vedere e confrontare. Così il Salone dell'auto di Ginevra aveva reclamizzato sui manifesti la rassegna internazionale del 1983. Uno slogan felicemente azzeccato, ma anche un concetto che va sicuramente esteso a tutti i più importanti Saloni internazionali. Come è quello di Torino, che apre i battenti mercoledì 14 mentre AS è in edicola. Il Salone di casa nostra sarà infatti soprattutto la grande occasione per il pubblico di osservare da vicino tutti i modelli dell'industria automobilistica europea. E di confrontarli. Sul palcoscenico del Lingotto l'industria italiana reciterà ovviamente un ruolo da protagonista, proprio nel momento in cui ha deciso di accettare la sfida con le Case straniere anche nel settore delle berline di classe superiore. Ma non saranno soltanto la Lancia Thema o l'Alfa 90 o la Maserati Biturbo Cabriolet (per non parlare della Ferrari Testarossa) a rappresentare in questo contesto la competitività del «made in Italy». Nelle «vetrine» del Lingotto, quei maestri della moda e dello stile che rispondono ai nomi di Giugiaro, Bertone, Pininfarina, esporranno le loro ultime realizzazioni. Design avveniristici, vetture tecnicamente e stilisticamente proiettate nel futuro, così come soluzioni inedite già trasferibili sulle auto d'oggi. Anche da loro, quindi, potremo avere valide indicazioni sulla strada da percorrere verso un'automobile sempre più sicura, sempre più efficiente, sempre più confortevole. L'auto del domani. □

Da pagina 45 un inserto sul Salone e il regolamento del nostro speciale concorso: «Vieni al Salone e vinci un'auto»



Tra le novità del Salone di Torino vedremo anche (in alto) lo «Spazio 3», una proposta dello Studio Paolo Martin per un veicolo a tre ruote con motorizzazione Piaggio. Qui sopra: a sinistra Gianni Agnelli presenta la Lancia Thema al Presidente della Repubblica Pertini; a destra l'Alfa Romao «KI», una nuova berlina sportiva prevista per la prossima estate. Qui sotto la nuova Renault Alpine V6 che sarà utilizzata anche per la Coppa Europa Renault. Ha un motore turbo di 2,5 litri, 200 cv e raggiunge i 255 kmh



FORMULA 1

Referendum Ferrari	4
Si riapre l'affaire Montecarlo	9
Le prove Ferrari a Fiorano	10
Le prove Minardi a Misano	19
Le prove Renault al Ricard	22
Le prove McLaren a Silverstone	23

SPECIALI

Le confessioni di Arnoux	12
Il Mondiale F. 1 team per team	26
Campionati Usa: i programmi '85	32
Arriva il Motor Show	38
Eurallycross: il trionfo Ford	76
La nuova Ford Gruppo B rally	98

VELOCITÀ

Il punto sul campionato produzione	74
------------------------------------	----

RALLY

Il S. Marino a «Vuda»	100
Test: provata la Peugeot 205 «Safari»	106

LE GARE DELLA DOMENICA

Cart a Las Vegas	89
Challenge Ina a Vallelunga	90
Finali Samba al Ricard	91

SULLA STRADA

Dossier carrozzeri	54
Esclusivo: prova delle gomme gemellate	70

RUBRICHE

Tuttevelocità	20
Autocompravendita	80
Self Service (posta)	86
Tutterally	96
Dove corriamo	110

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

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

IN COPERTINA

**AUTO
SPRINT**

Speciale Salone
L'Honda-Pininfarina
regina a Torino
Superconcorso
Un'altra cartolina
per vincere l'A 112

**AUTIAMO FERRARI
A SCEGLIERE IL TERZO PILOTA
VOTATE**



1		2	3		4	5
	ALESSANDRO NANNINI	10				
15	16	JONATHAN PALMER	17			
	21	22				23
	CARLO GHINZANI					IVAN CAPELLI
26	27			28		
STEFAN JOHANSSON				EMANUELE PIRRO		
31	32	JACQUES VILLENEUVE	32		33	
				PAOLO BARILLA		

Aiutiamo Ferrari a trovare il «terzo uomo» per la quattro cilindri. Ecco tutti i piloti disponibili a ricoprire il delicato ruolo di collaudatore. Conosciamoli meglio insieme. Poi, votate per risolvere

L'ENIGMA ROSSO


Inchiesta di **Cesare Maria Mannucci**

«A.A.A. PILOTA CERCASI. Il candidato dovrà avere una spiccata tendenza al collaudo e al lavoro di sviluppo. Motivo dell'incarico, provare a più non posso a Fiorano la nuova F. 1 "154", quattro cilindri, con la possibilità di effettuare gare nella seconda parte di stagione. È gradita precedente esperienza. Gli interessati possono scrivere o telefonare inviando il curri-

culum vitae a Marco Piccinini, presso la Ferrari. È assicurata massima riservatezza e risposta a tutte le domande». Parafrasando un classico avviso pubblicitario, l'avventura continua. Appena «Autosprint» ha dato la notizia del progetto di Enzo Ferrari di assumere un terzo pilota per i collaudi, con la possibilità di debuttare in gara nella seconda parte del mondiale, un

piccolo terremoto ha scosso tutto l'ambiente automobilistico. Contratti già in procinto di essere firmati, sono rientrati repentinamente nel cassetto. Improvvisamente le speranze di molti giovani piloti non sono più legate all'ancora evanescente F. 3000, ma passano tutte attraverso Ma-

segue

		6	7	CLAUDIO LANGES	8	9	STEFAN BELLOF	
MICHAEL ANDRETTI		11		12	ROBERTO GUERRERO	13	14	
18	MIKE THACKWELL		19		20			
		24	JOHN WATSON	25	ROBERTO RAVAGLIA			
			29			30	CORRADO FABI	
JOHNNY DUMFRIES		34						
		42						
					46			

L'enigma rosso

segue

anello: obiettivo la nuova «154», quattro cilindri che, se tutto andrà come da programma, dovrebbe farsi conoscere meglio a primavera.

QUALI CARATTERISTICHE dovrà avere questo terzo pilota? La nazionalità non è un requisito fondamentale, l'importante è che dimostri una buona impostazione nella fase di collaudo, rappresentando però nello stesso tempo un continuo stimolo per Alboreto e Arnoux, onde evitare pericolosi rilassamenti. Parliamo dunque di un pilota con i numeri del campione, a cui Maranello darà la possibilità di perfezionarsi in lunghe e approfondite sessioni di prove a Fiorano. Del resto, se la Ferrari era stata tra le prime a lanciare la figura del pilota collaudatore, di recente questa tradizione era stata ripresa soprattutto dai teams inglesi. Nigel Mansell alla Lotus, venne promosso in prima squadra dopo un anno dedicato ai test privati. In seguito, questa carica venne ricoperta con minor fortuna da Roberto Moreno, che mancò la qualificazione in Olanda, e da Dave Scott, giovane promessa inglese, dissoltasi poi nei meandri della F. 2. Anche la Williams in passato si è rivolta a Palmer e Thackwell per lo sviluppo dei vari modelli, così come la Renault a Streiff e la Ligier a Michel Ferté. In passato molti hanno accusato la Ferrari di illudere con questa qualifica molti piloti, che avrebbero invece trovato valorizzazione altrove. Ammesso che ciò risponda a verità, pensiamo che mai come adesso l'occasione sia valida e da cogliere al volo. Dovendo sviluppare la quattro cilindri, il «terzo uomo» avrà a disposizione il materiale più avanzato, un'intera équipe di tecnici che lavorerà con lui. Inoltre, qualora i tempi a Fiorano dovessero rivelarsi competitivi, il suo inserimento nella bagarre dei Gran Premi verrebbe ad essere un fatto naturale, sia per verificare l'effettivo potenziale della quattro cilindri, sia come metro di confronto con Alboreto e Arnoux.

PROBABILMENTE i piloti affermati non accetterebbero l'incarico, non avendo nessuna scadenza precisa relativa al debutto in corsa, ma resta sempre il

dubbio se sia meglio affrontare un campionato intero con l'assillo della qualificazione, piuttosto che cinque, sei gare, con una Ferrari e l'appoggio della Marlboro. Probabilmente, come per Gilles Villeneuve, Ferrari sta cercando di costruirsi in proprio un nuovo pilota, ferma restando la disponibilità al collaudo, che resta la «conditio sine qua non» di tutta l'operazione. Per il futuro terzo pilota

si prospettano dunque due possibilità: o finire come Tony Trimmer, John Miles e Dave Walker, promesse dell'automobilismo britannico tramatate nelle lunghe fasi di collaudo alla Lotus, oppure come Nigel Mansell, entrato a testa alta nella squadra ufficiale e diventato padrone di un prezioso bagaglio conoscitivo, approfondito da tutte le possibilità di apprendimento tecnico legate

alla pista di Fiorano. I candidati si facciano avanti, la porta è aperta, non si tratta né di fiera delle illusioni, né di accettare soluzione di ripiego. A Maranello serve un collaudatore, con possibile proiezione agonistica: è molto? È poco? Saranno i prossimi mesi a deciderlo. Un consiglio ai piloti: prima di prendere impegni, passate da Maranello, non si sa mai!

Cesare Maria Mannucci

Ecco i diciassette candidati

Paolo Barilla

Velocità	7
Predisposizione al collaudo	7
Possibilità di approdare alla Ferrari	15%

Di provenienza kartistica, corre in automobile da cinque anni, avendo esordito con la F.Abarth. Ha accumulato esperienze sia con le monoposto che con la Lancia gr. C, abituandosi anche alle maxi potenze dei motori sovralimentati. La sua esperienza in F.1 si riduce a pochi giri con la Brabham all'Estoril. È in grado di ottenere ottimi tempi con macchine già competitive, mentre va un po' in crisi se la vettura non è a posto, come dimostra la sua stagione in F.2 con la Minardi. Il padre è un vecchio amico di Ferrari, ma questo potrebbe giocare a suo sfavore. Quest'anno ha avuto un piccolo aiuto dalla Marlboro italiana. Non è in possesso della superlicenza.

Ivan Capelli

Velocità	8
Predisposizione al collaudo	9
Possibilità di approdare alla Ferrari	45%

Viene dal kart, corre in automobile da tre anni. Si è aggiudicato il campionato italiano e il campionato europeo di F.3. Ha avuto precedenti esperienze di formula uno, provando Brabham e Toleman. Ha un

ottima predisposizione al collaudo e al lavoro di sviluppo. Si è praticamente adattato alle proprie esigenze il telaio Martini, rompendo il monopolio Ralt che ormai durava da anni, e risolvendo la casa francese da una lunga crisi. Tutti i team manager per cui ha lavorato hanno sempre elogiato la sensibilità di guida di Ivan. È particolarmente appoggiato all'interno della Marlboro, come dimostra una agenzia pubblicitaria svizzera, affiliata alla Philip Morris che si è assicurata in esclusiva l'immagine di Capelli. Essendo molto conteso e avendo svariate possibilità, anche nella F. 3000, difficilmente accetterebbe di essere «relegato» ai collaudi a Fiorano per tutta la stagione.

Alessandro Nannini

Velocità	9
Predisposizione al collaudo	7
Possibilità di approdare alla Ferrari	30%

Ha esordito in F.Abarth, dove ha vinto il titolo al secondo anno. Passato direttamente alla F.2, si è messo in mostra come uno dei «piedoni» della formula cadetta. Riesce a supplire con il coraggio e l'agonismo a tutte le manchevolezze della vettura, come ad Hockenheim nell'82 quando disputò tutta la gara con il braccetto della sospensione piegata, o a Misano, riuscendo a stare in testa con le slick sulla pista bagnata. Nell'endurance ha corso per la Lancia riuscendo a finire con

tempi simili a quelli del compagno di squadra Patrese. Non eccede nel lavoro di messa a punto, essendo troppo concentrato sulla guida per ottenere il tempo e non considerando spesso tutti i parametri funzionali della macchina. Attualmente il suo futuro è legato alla Lancia, e a una promessa di Minardi per essere usato come tester per la prima vettura spinta dal motore di Chiti. Non è mai stato sponsorizzato Marlboro e non è in possesso della superlicenza.

Emanuele Pirro

Velocità	8
Predisposizione al collaudo	7
Possibilità di approdare alla Ferrari	35%

Corre da cinque anni, ha vinto il campionato italiano di F.Abarth. Quest'anno è stato coinvolto nel caos della March, con un programma di F.2 allestito all'ultimo momento. Con la macchina competitiva è un pilota vincente, mentre va un po' in crisi se tutta la squadra non lavora per lui. Ha inseguito per tre anni la vittoria nel campionato europeo di F.3. Nel 1983 Pavanello gli ha sempre preferito Larrauri per il lavoro di messa a punto della F.3 costruita dalla Euroracing. È molto appoggiato sia dalla Fiat che dalla Marlboro, ed è in possesso della superlicenza. Per l'85 sembra essere orientato verso un programma di F. 3000.

CHI VOLETE TERZO PILOTA ALLA FERRARI?

NOME _____ COGNOME _____

VIA _____ N. _____

CAP _____ CITTÀ _____

IO VOTO PER _____

CHI VOLETE TERZO PILOTA ALLA FERRARI?

Votate compilando questa scheda da spedire a **AUTOSPRINT Referendum Ferrari Via dell'Industria, 6 40068 S. Lazzaro di Savena** oppure telefonando al n. **(051) 456191 venerdì 16 novembre dalle 14 alle 17.**

Corrado Fabi

Velocità	9
Predisposizione al collaudo	8
Possibilità di approdare alla Ferrari	15%

Ha al suo attivo una stagione e mezzo in F.1, con Osella e Brabham. Ha vinto un campionato europeo in F.2. In tutte le occasioni, con un mezzo competitivo è un pilota vincente. Quest'anno si è fatto una buona esperienza con i motori sovralimentati sia con la Brabham che con le Lola del team Forsythe nel campionato Cart. Cerca ancora un posto in F.1, ma solamente con una vettura competitiva. Sarebbe una presenza estremamente pressante sia per Alboreto che per Arnoux, rappresentando all'interno della Ferrari, più che la figura del collaudatore, quella del terzo incomodo. Ha sensibilità di guida, non sbaglia quasi mai, rendendo però il massimo solamente con una vettura vincente. È sempre stato ben visto dalla Marlboro.

Mike Thackwell

Velocità	10
Predisposizione al collaudo	9
Possibilità di approdare alla Ferrari	15%

Campione europeo della F.2, è un pilota estremamente veloce e grintoso. Si è ripreso nel migliore dei modi dal terribile incidente che lo ha visto protagonista a Donington tre anni fa e che sembrava avergli compromesso definitivamente la carriera. Ha già corso in F.1 con Tyrrell, e Arrows e Ram. Ha portato avanti tutto lo sviluppo della Ralt con motore Honda. Ha già debuttato nel campionato Cart, prendendo dimestichezza con le maxi potenze del turbo ed è in trattativa con le maggiori scuderie per effettuare tutto il campionato americano nell'85. A Maranello potrebbe approdare solamente con la garanzia di un certo numero di corse. È ben visto dalla Marlboro.

Stefan Johansson

Velocità	9
Predisposizione al collaudo	8
Possibilità di approdare alla Ferrari	10%

È già in possesso per il 1985 di un contratto come primo pilota Toleman, quindi difficilmente accetterebbe un ruolo riservato prevalentemente ai collaudi. Molto appoggiato dalla Marlboro, gode anche della protezione di personaggi importanti che già in passato hanno influenzato le scelte di Maranello. Ha dimostrato con la Spirit-Honda di essere in grado di svolgere il lavoro di sviluppo in maniera adeguata, accumulando in questi anni, una approfondita esperienza con i motori sovralimentati. La Toleman farà di tutto per non lasciarlo andare.

John Dumfries

Velocità	8
Predisposizione al collaudo	8
Possibilità di approdare alla Ferrari	15%

Ha cominciato con la Formula Ford, consacrando definitivamente quest'anno con la vittoria del campionato Marlboro di F.3. È in trattativa con la McLaren per svolgere il medesimo compito di collaudo in assenza di Prost e Lauda. È molto veloce, e pur non avendo nessuna esperienza con i motori sovralimentati, sarebbe in grado di assorbire ben presto il salto di potenza. Per il 1985 ha in programma la F.3000.

Jonathan Palmer

Velocità	8
Predisposizione al collaudo	8
Possibilità di approdare alla Ferrari	20%

Essendogli scaduto il contratto Ram e avendo solo un'opportunità Toleman, il dottore inglese potrebbe accettare di buon grado il ruolo di tester a Maranello, con la possibilità di effettuare i Gran Premi di fine stagione. Da sempre uomo Marlboro, ha dimostrato buona predisposizione al lavoro di sviluppo, sia con la Ralt-Honda, che con la Porsche 956 ampiamente modificata del Team Canon di Richard Lloyd. Ha vinto un campionato inglese di F. 3, e il campionato europeo di F. 2 nel 1983.

Stefan Bellof

Velocità	9
Predisposizione al collaudo	8
Possibilità di approdare alla Ferrari	10%

Come per Johansson e Thackwell, se il tedesco arrivasse a Maranello, assumerebbe più il ruolo del terzo incomodo che di lavoratore a Fiorano. Per l'85 è in trattativa con la Brabham e l'Arrows. Il fatto di essere pilota Porsche-Rothmans rende ancora più difficile il suo passaggio alla Ferrari. Dovendo portare al debutto la nuova quattro cilindri, sarebbe l'uomo ideale, perché riesce subito a raggiungere il limite di una vettura. Con la Maurer ha dimostrato di essere ben impostato per il lavoro di sviluppo.

Piercarlo Ghinzani

Velocità	8
Predisposizione al collaudo	10
Possibilità di approdare alla Ferrari	20%

Il bergamasco si è impegnato con Osella, ma di fronte a eventuali proposte Ferrari, non avrebbe problemi a liberarsi. È un ottimo collaudatore, tant'è che alla Lancia ancora lo rimpiangono per lo svi-

luppo in pista delle gruppo C. Potrebbe ricoprire entrambi i ruoli che la Ferrari richiede al terzo pilota: collaudatore, ma anche essere di «stimolo» per Alboreto e Arnoux. Ha accumulato una lunga esperienza con i motori sovralimentati. Ha vinto un campionato europeo di F. 3 nel 1977.

Mike Andretti

Velocità	8
Predisposizione al collaudo	7
Possibilità di approdare alla Ferrari	5%

Più volte Mario Andretti ha dichiarato che suo figlio sarà pronto per la F. 1 nel 1986, allora quale occasione migliore per prendere dimestichezza con la massima formula, se non lunghe e approfondite sessioni di prove a Fiorano? Mike Andretti, nonostante la giovane età, ha già accumulato una lunga esperienza con la formula Super WV, Formula Atlantic e Formula Cart. Essendo uno dei favoriti al titolo Cart per l'85 difficilmente accetterebbe di essere relegato solamente ai collaudi, ma anche per la Marlboro potrebbe essere una soluzione valida sotto l'aspetto promozionale.

Jacques Villeneuve

Velocità	7
Predisposizione al collaudo	6
Possibilità di approdare alla Ferrari	5%

Dopo aver fallito i precedenti tentativi in F. 1 con Arrows e Ram, il fratello del grande Gil si è rifatto una reputazione correndo quest'anno nel campionato Cart. Già in passato appoggiato dalla Marlboro, potrebbe avere qualche problema con la superlicenza. Accetterebbe di buon grado il ruolo del collaudatore, sperando nei gran premi di fine stagione. Ha già esperienze con i motori sovralimentati e con le gomme radiali.

Roberto Ravaglia

Velocità	7
Predisposizione al collaudo	8
Possibilità di approdare alla Ferrari	10%

Ha corso in F. Abarth, F. 3 e nell'Euro-Turismo con la BMW ufficiale. Di estrazione formulistica, per esigenze di programma quest'anno ha guidato vetture a ruote coperte ma per l'85 ha già imbastito un programma di F. 3000. Accetterebbe di buon grado di ricoprire il ruolo di collaudatore pur se restano dubbi sulla rapidità di adattamento alle maggiori potenze del turbo. Come ha più volte dichiarato l'ingegner Dallara, è ben impostato nel lavoro di messa a punto anche perché è molto vicino alla laurea in ingegneria meccanica. Non è in

possesso della superlicenza. Considerata la ridotta esperienza, difficilmente potrebbe assurgere al ruolo di terzo incomodo.

John Watson

Velocità	10
Predisposizione al collaudo	9
Possibilità di approdare alla Ferrari	20%

Quando Giancarlo Minardi contattò il pilota irlandese per i primi collaudi della sua F. 1, si sentì rispondere «Ormai con la F. 1, ho chiuso, potrei tornare su i miei passi solamente se si trattasse di guidare una Ferrari». Ed ecco presentarsi l'occasione. Watson farebbe progredire rapidamente la nuova 154, rappresentando continuamente uno stimolo per Alboreto e Arnoux ed aumentando considerevolmente il potenziale della Ferrari, qualora venisse schierato in pista. È in ottimi rapporti con la Marlboro, ed è insieme a Laffite, il pilota con la maggior esperienza in F. 1. Ha già partecipato a tutta la fase di sviluppo relativa al motore Tag-Porsche. Per Maranello sarebbe la soluzione ideale, ma gli altri piloti cosa direbbero?

Roberto Guerrero

Velocità	7
Predisposizione al collaudo	8
Possibilità di approdare alla Ferrari	15%

Il colombiano, dopo due stagioni in F. 1 con la Theodore, ha preferito emigrare con alterna fortuna in America nel campionato Cart. È sempre stato uomo Marlboro e accetterebbe di buon grado il ruolo del collaudatore. È già abituato alle maxi-potenze del turbo e offrirebbe sufficienti garanzie in caso di debutto in corsa. È già in possesso della superlicenza. Ai tempi della F. 3, con l'Argo, ha dimostrato buona propensione al lavoro di sviluppo.

Claudio Langes

Velocità	7
Predisposizione al collaudo	6
Possibilità di approdare alla Ferrari	10%

Dopo aver esordito in F. Abarth, è passato direttamente alla F. 3 europea. Ha perso una stagione a causa della poco competitiva Anson, mentre quest'anno si è aggiudicato una vittoria, sebbene disponesse di gomme complessivamente inferiori alle Michelin. In passato è stato spesso in visita a Maranello, avendo amici comuni con il commendatore. Accetterebbe di buon grado il ruolo di collaudatore, ma si saprà adattare rapidamente alle potenze del turbo? Non è in possesso della superlicenza. Per l'85 ha già imbastito un programma di F. 3000.

AFFAIRE MONACO/Sembrava tutto risolto tra Principato e Fisa ma...

Ickx, l'incognita

Il pilota, direttore di gara nel Gp di Montecarlo, si rifiuta di ritirare la querela contro il presidente della Fisa Balestre. Se l'AC monegasco non riesce a convincere Jacky entro questa settimana, tutto il caso potrebbe riesplodere clamorosamente

PARIGI — Ormai è una storia che da un mese va avanti a forza di alti e bassi: sembrava ormai che l'accordo tra la Fisa e le autorità monegasche in merito al Rally di Montecarlo e al Gp del Principato fosse cosa fatta e invece la scorsa settimana c'è stato un piccolo passo indietro. Giovedì 8 novembre il presidente Balestre ha tenuto una conferenza stampa durante la quale ha precisato che l'AC Monaco aveva risposto affermativamente a tutte le richieste della Fia (cessione dei diritti televisivi per il Gp, indennizzo delle spese sostenute dalla stessa Fia a causa delle azioni penali e ritiro di qualsiasi iniziativa in merito). Inaspettatamente una sola richiesta non era stata rispettata: Jacky Ickx infatti si rifiuta di ritirare la sua querela contro il presidente Balestre. Il pilota belga si è irrigidito nella sua posizione e attualmente l'AC Monaco è impegnato in una pressione costante contro il suo occasionale direttore di corsa allo scopo di fargli ritirare la querela. Balestre dal canto suo ha dato tempo all'AC Monaco fino al 14 novembre per vedere soddisfatta la globalità delle richieste ed ha fatto notare la buona volontà dimostrata dalla Fisa in tutta la vicenda. E in effetti si è recato personalmente a Monaco due volte, il 23 e il 30 ottobre, mentre il protocollo avrebbe richiesto che la seconda riunione avesse avuto luogo a Parigi.

«CASO» DIPLOMATICO. A proposito del suo secondo viaggio a Monaco, Balestre ha anche precisato che non c'è stata affatto pressione da parte del ministro francese dello sport allo scopo di accontentare i rappresentanti del Principato. Addirittura Balestre ha inviato alla conferenza la signora Edwig Avice, rappresentante del ministro dello sport, per una eventuale conferma in merito alla questione: «Dire che il ministro dello sport possa esercitare una pressione sulla Fia è un fatto molto grave — ha detto Balestre —. In questo caso molti paesi avrebbero chiesto che la sede della Fia, da 84 anni presso l'AC di Francia, venisse spostata in un'altra nazione». Più avanti Balestre ha citato altre prove della sua buona volontà nei riguardi dell'AC Monaco ed ha fatto notare che non è affatto intervenuto quando l'AC del Principato ha inviato la richiesta di approvazione del percorso del suo rally, direttamente alle prefetture interessate, senza passare per il canale regolare della Federazione francese. Poi ha anche aggiunto di essere pronto ad apporre la propria firma su un protocollo ufficiale, accanto a quella del presidente dell'AC Monaco, l'avvocato Boeri, suo nemico «giurato». Ha anche precisato: «La sua firma non è contagiosa» ma è stata una frecciatina inoffensiva

perché per molto tempo Balestre ha fatto capire che per risolvere la questione con l'AC Monaco, sarebbe stato prima di tutto necessario che Boeri avesse dato le dimissioni; cosa attualmente finita nel dimenticatoio. In merito ai famosi diritti televisivi, è stata trovata una astuzia legale per favorire il passaggio dell'accordo con la rete americana ABC, dall'AC Monaco alla Fia.

Gérard Crombac

■ PRESIDENTE FIA — È stato confermato per un ulteriore periodo alla presidenza della FIA il principe Paul Metternich, benché sia già piuttosto avanti negli anni. Il principe tedesco occupa questa posizione al vertice della Federazione internazionale sin dal 1975. Metternich occupava fino a poco tempo fa anche il ruolo di presidente dell'Adac, cioè di uno dei due automobil club della Germania; questo posto è ora occupato da Wilhelm Lyding.



Jacky Ickx

Sì di Balestre per Roma anche con diciassette Gran Premi

PARIGI — Nel corso della conferenza stampa che ha visto l'affaire Monaco in primo piano, Balestre ha parlato anche di altri Gran Premi la cui situazione non è stata completamente chiarita entro il 31 ottobre, come il regolamento prevede. Se Brasile, Australia e Canada sono ormai in regola, restano vari «punti neri». Gli organizzatori del GP d'Olanda non hanno pagato gli arretrati del 1984 e tanto meno hanno dato garanzie per l'85, mentre si è attesa invano una presa di posizione del sindaco di New York in merito al Gran Premio cittadino. Per queste due corse, come per quella di Dallas, il nuovo limite per chiarire la situazione è stato fissato al 14 novembre. In caso di probabile rinuncia di uno di questi due, sarà Roma (prima riserva) a prendere il posto libero. E Balestre ha anche precisato che, pur se ci fosse una sola rinuncia, verrebbero organizzati sia i GP di Roma che di Monaco, ovviamente se l'accordo con gli organizzatori del Principato verrà trovato.

DUNQUE la stagione verrebbe basata su 17 GP e non più su 16. Una dichiarazione importante perché in occasione del GP del Portogallo, Balestre non aveva spiegato che cosa sarebbe successo tra Roma e Monaco nel caso in cui ci fosse stata una sola data libera. In quella occasione il GP di Roma era tornato piuttosto in forse mentre ora il presidente della FISA, Balestre, è tornato

ad appoggiarlo ufficialmente.

GP INGARBUGLIATO. Situazione strana invece per il GP di Dallas; i cui organizzatori non hanno affatto inviato la cauzione richiesta: 200.000 dollari (quasi 400 milioni di lire). L'Accus, l'autorità sportiva nazionale americana, ha però confermato la data pur se a Dallas c'è aria di cambiamenti. È noto infatti che in occasione del GP '84, Ecclestone ha litigato violentemente con Don Walker, uno dei patrocinatori, il quale si rifiutava di riconoscere il lasciapassare «Foca». Successivamente Walker si è separato dal suo socio Larry Waldrop e quest'ultimo ha preso a negoziare singolarmente con Ecclestone. Il «padrino» inglese a sua volta ha imposto al «nemico» Walker di fare disputare a tutti i costi il GP il 24 marzo, ben sapendo che in quella data il circuito non sarà pronto. Allo stesso Walker non ha concesso alcuna variazione di data mentre pare che abbia promesso a Waldrop di permutare la data di Dallas con quella di un altro GP siglato «Foca» e in particolare con quello del Brasile, fissato attualmente il 7 aprile.

REGOLAMENTO. Ancora in fatto di F. I., la Fisa ha fatto presente che si parla da un pezzo di modificare il sistema di attribuzione dei punti ma nessun cambiamento interverrà per il 1985. (g. c.)

TEST FERRARI/A Fiorano pensando al Paul Ricard

A un passo dal record

Arnoux ha girato in 1'06"49 con la C4M2 tradizionale avvicinando di 8 centesimi il primato della pista. Novità sulla vettura modificata (tra cui l'alettone '85) ma non nel motore

FIORANO — Alla Ferrari non hanno certo risparmiato macchine e piloti nei test che hanno tenuto impegnata la pista privata di Fiorano per tutta la prima settimana di novembre. Qualche inconveniente tecnico e le condizioni atmosferiche incerte non hanno permesso di migliorare il record sul giro, ma Arnoux ci si è avvicinato moltissimo nella giornata di venerdì fermando il cronometro sul-

l'1'06"49, a 8 centesimi dal primato assoluto. Questa prestazione è stata ottenuta con una vettura tradizionale, mentre la versione aggiornata — con l'alettone posteriore più piccolo in conformità con il regolamento del 1985 — non ha potuto esprimersi al meglio per la pioggia che è iniziata a cadere nel tardo pomeriggio di venerdì. A Maranello c'è la convinzione che la 126 C4M2 sia tornata ai livelli

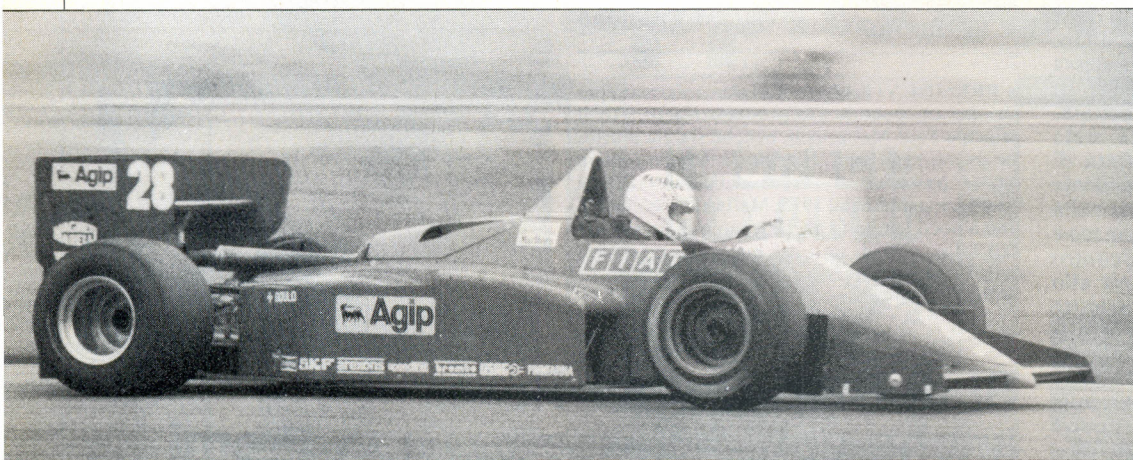
di competitività della C4 che a inizio stagione sembrava poter tener testa alla McLaren. Lo conferma la facilità con la quale Arnoux ha segnato il suo miglior tempo, dopo 90 giri guidati a ritmo da gran premio per consentire ai tecnici della Goodyear di trarre utili indicazioni sui nuovi pneumatici portati a Fiorano. Non tutto è filato liscio, questo è vero, ma si è trattato di inconvenienti elettri-

ci e di regolazione, oltre a un problema al cambio, niente di più. Due lievi uscite di strada di Alboreto nella giornata di mercoledì hanno inoltre fornito un po' di spettacolo. Michele ha provato da lunedì a mercoledì, mentre René ha continuato giovedì e venerdì.

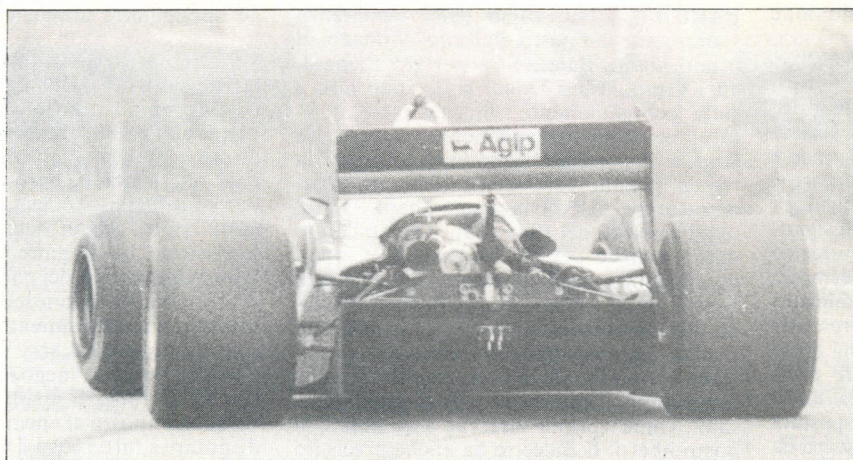
LE NOVITÀ. Le modifiche più evidenti sulla vettura sperimentale riguardavano l'aerodinamica, aggiornata all'85 con il nuovo alettone posteriore senza le appendici a sbalzo laterali, e le sospensioni, i cui punti d'attacco sono stati variati. Sono state provate anche diverse versioni dell'impianto frenante con dischi al carbonio (che non hanno dato problemi). Le modifiche aerodinamiche hanno interessato anche la parte retrostante i radiatori, dove, nel corso dei test sono state applicate diverse carenature. La C4M2 è invece rimasta nella versione già conosciuta. Ci sono state novità anche per quanto riguarda i motori, con nuovi gruppi di sovralimentazione sempre sistemati tra le bancate ma affiancati da differenti impianti di scarico. Cerchi di diverse foggie, più leggeri, sono stati montati nell'ambito del lavoro di alleggerimento globale della vettura. Non si è visto invece il nuovo motore che dovrebbe essere caratterizzato da una diversa sistemazione delle turbine, non più al centro della V, soluzione che contribuirà ad abbassare il baricentro. Pare che a questa innovazione si accompagnerà anche un radicale abbassamento della scocca alle spalle del pilota.

AL RICARD. Mentre questo numero di Autosprint è in edicola, la Ferrari sta provando sul circuito francese del Paul Ricard nell'ambito dei test di pneumatici organizzati dalla Goodyear. È probabile che in questa occasione faccia la sua comparsa il nuovo motore. In ogni caso è questa la prima possibilità per i tecnici di Maranello di sperimentare le nuove soluzioni aerodinamiche sul lungo rettilineo del Mistral. Il programma prevede prove di Arnoux nella prima parte della settimana e di Alboreto nella seconda.

Alessandro Stefanini



Ecco la Ferrari modificata provata la scorsa settimana a Fiorano (nelle foto con Arnoux). Note le appendici a sbalzo scomparse dall'alettone come vuole il regolamento '85. Modificati anche gli attacchi delle sospensioni. (Fotografie Stefanini)



Come cambia il reparto corse di Fiorano

FIORANO — Lunedì della settimana scorsa è iniziato il programma di evoluzione organizzativa del reparto corse della Ferrari. Finora esistevano due turni di lavoro che si riducevano a uno solo nei periodi di ferie. A partire da lunedì scorso questo orario è stato sostituito con quello di lavoro ordinario; solo gli addetti alle macchine utensili continuano a seguirlo. L'attuazione di questo nuovo programma pare confermare la necessità di aumentare l'organico per effettuare il lavoro parallelo

di assemblaggio di diverse vetture (una delle quali dovrebbe essere la 154). Un rinnovamento di uomini è in corso anche tra i tecnici: specialisti in arrivo dalla Fiat potrebbero affiancare l'ingegner Renzetti in settori specifici (sovralimentazione, elettronica e materiali). Dopo un anno di assenza è tornato in Ferrari Kiki Guglielmetti, l'esperto in alettoni, mentre una visita... di cortesia è stata fatta anche da Rocchi, uno degli elementi della «troika» vincente degli anni '70. (a.s.)



PROCESSO / Arnoux dal banco degli imputati

SPECCHIO SEGRETO

René è ricomparso a Maranello, accolto con affetto dai tifosi. Prima ha provato sulla pista di Fiorano, poi ha concesso a «Autosprint» una lunga, pacata, realistica confessione, attraverso la quale ha ricostruito l'amaro Mondiale della Ferrari e meglio definito il proprio insoddisfacente ruolo

di **Marino Bartoletti**

MARANELLO — Fiorano è un lager dal quale nessuno vorrebbe fuggire: anzi, nel quale tutti vorrebbero entrare. Erano le dieci di mattina di giovedì scorso quando René Arnoux, munito di Fiat A-barth 130 religiosamente dipinta rosso-Ferrari, ha fatto di nuovo il suo ingresso dentro quel recinto severamente e

amorevolmente custodito. Il suo, probabilmente non è stato un «ritorno come un altro»: o, perlomeno, non sembravano ritenerlo tale i circa duecento tifosi che si erano dati idealmente appuntamento fuori dal perimetro della pista. Alcuni sulla Statale, altri sul solito (ormai calpestatissimo e «rassegnato») campo,

altri ancora aggrappati alla siepe della finta «parabolica»: tutti con l'aria curiosa e soddisfatta assieme, avanguardia tangibile di un piccolo esercito di fans che nelle scorse settimane avevano temuto — sissignori temuto — di veder partire René alla volta di un'altra scuderia. «È

segue

Specchio segreto

segue

vero — ci aveva intimato un "ultra" di Formigine vedendoci entrare — Arnoux non ha disputato un bel mondiale: ma noi continuiamo a preferirlo a certi "ragionieri" che ci sono in giro. Non gli toglieremo certo il nostro affetto e il nostro incitamento solo perché non ha avuto una stagione fortunatissima o perché ha sbagliato l'ultimo Gran Premio. L'uomo e il pilota "restano": ricordiamoci che le prime vere gioie del dopo-Gilles ci sono arrivate da lui». «E ricordiamoci anche — interveniva un ragazzino con un naso ancor più aerodinamico del commendatore — che René quest'anno era partito benissimo e che nei Gran Premi di metà Mondiale, dal Belgio alla Germania, è andato a punti otto volte su nove. Che altro avrebbe potuto fare con "questa" Ferrari?». «Altolà: si dice "Ferrari" e basta. Non "questa Ferrari" — lo redarguiva uno dal fisico da camionista, portando il suo baritonale e ruspante contributo all'improvvisato dibattito on the road —: anch'io difendo il René, ma la Ferrari, non si tocca, chiaro? La Ferrari è sempre la Ferrari anche quando arriva meno prima del solito!». Potenza della sintesi: a tutto avevamo pensato, quest'anno, in sede di analisi, ma non che la Ferrari fosse arrivata «meno prima del solito». A meno che la McLaren non sia arrivata «meno seconda» del previsto. Turbati (e in fondo anche rasserenati) da questa considerazione, avevamo comunque varcato la porta del paradiso ferrarista. Arnoux, il figliol prodigo, ci aveva dato appuntamento là. E là ci avevano portato Gozzi e Piccinini, confabulando fra loro come il gatto e la volpe. «Ma la volpe quale sarà?», ci eravamo chiesti osservandoli.

ESAMI — Attorno alla vecchia 126 C4 M2 uno staff ristrettissimo di meccanici: i fedelissimi di Arnoux, alla guida del «maresciallo» Scaramelli; poi i tecnici della Good-Year, qualche uomo Fiat in doppiopetto e Giorgio Ferri, amabile sacerdote del «tempio»; Piero Lardi Ferrari andava e veniva, su una Gilera sbarazzina; Forghieri faceva una rapida apparizione; Tomaini dirigeva i lavori col berretto alla Lenin. Nella foresteria, Enzo Ferrari pranzava con i pretoriani. Il vostro cronista veniva sfamato nella sala

monitor dalla generosità della truppa impietosa. Tortelli al ragu' e arrosto del «Cavallino»: gli stessi che René avrebbe ingoiato fra una domanda e l'altra. Dalle stampanti, il gracchiare severo di cifre e di numeri: 73 giri complessivi, miglior tempo sotto l'uno e nove. Compiti delle vacanze o esami di riparazione? Forse né gli uni né gli altri: la sensazione, piuttosto, dell'esorcizzazione di un'«incompiuta».

LAVORO — René, che anno è stato quello che è appena finito? Di delusione o, come si dice, di transizione?

«Di lavoro, di tanto lavoro. La McLaren vinceva e noi lavoravamo. Lauda e Prost andavano fortissimo su ogni terreno e noi ci avvicinavamo a ogni gara come a un'incognita chiedendoci "come andremo questa volta?". Ma chi parla di delusione sbaglia: forse di delusione in proporzione alla fatica e in proporzione a certi sogni della vigilia, questo sì. Ma nella Formula Uno, specie quando si corre in una grande squadra, si parte sempre per vincere: poi è la pista a dire la verità. In realtà il nostro mondiale ha avuto tre momenti distinti: il primo, estremamente incoraggiante, culminato con la vittoria — direi "di squadra" — in Belgio: il secondo effettivamente molto sofferto in cui sono affiorati problemi che non siamo lipperli riusciti a risolvere: il terzo di innegabile ripresa...».

— Ecco, una ripresa — però — più legata al nome di Alboreto che non al tuo...

«Sai, la gente è portata sempre a ricordare gli ultimi risultati e mai i primi. C'è stato un momento dell'anno in cui io andavo bene e Michele aveva dei problemi: alla fine è successo il contrario. D'altra parte se la Ferrari o chiunque altro manda in pista due piloti è proprio perché si augura che quello che non riesce all'uno possa riuscire all'altro. È normale, no?».

— Per la verità, la McLaren, per esempio, ha mandato in pista due piloti sapendo che quello che riusciva all'uno riusciva — più o meno — anche all'altro... «Oh, quello della McLaren credo sia un discorso irripetibile. Non penso sia mai successo, nella storia della Formula Uno, che ad una macchina sia andato sempre tutto così bene. A noi della Ferrari, te l'ho detto, resta la consolazione di... aver lavorato di più. Chissà che la cosa non possa servirci per il futuro...».

DISTURBO — Di la verità, che cosa ti ha maggiormente distur-

bato di quello che è stato detto e scritto su di te negli ultimi tempi?

«Un po' tutto: perché ho la sensazione che si sia montato qualcosa di inesistente. Ho sbagliato l'ultima gara, quella del Portogallo (non so perché e, proprio per questo, mi tengo tutta la responsabilità), ma questo non credo che basti a giustificare processi e addirittura condanne. Io, signori miei, sto bene dove sto: perché dovrei andare via dalla Ferrari?...».

— Per la verità non è questo il punto: non saresti stato «tu» che volevi andare via, ma qualcuno che — come dire — ti sognava da un'altra parte...

«Per me la realtà è una sola: che il commendatore Ferrari, già prima di Dallas, aveva dato pubblicamente la sua parola che per l'85 avrebbe confermato i due piloti di quest'anno. Dunque...».

— Dunque, da quel momento — insinua qualcuno — Arnoux non è più stato il combattente di prima...

«Non è vero: perché proprio a Dallas ho fatto la mia corsa più bella. Il che significa, caso mai, che la fiducia di Ferrari nei nostri confronti era stata — per quanto mi riguarda — uno stimolo in più».

REGRESSO — Nell'83 hai vinto tre Gran Premi e fatto quattro pole-positions: quest'anno

non hai vinto nulla, arrivando appena tre volte sul podio. Da 49 punti fatti sei sceso a 27. Ti sembra normale?

«Potrei dire che lo stesso anno disponevo di una macchina più competitiva: in realtà quando le cose non vanno bene è sempre colpa di tutti ed è molto difficile attribuire o dividere le responsabilità. Alla Ferrari, comunque, le "spalle" — come si dice — sono abbastanza grandi per sopportare gli anni al di sotto di quelle che potevano essere le aspettative della vigilia. La nostra forza può proprio essere l'esperienza, che non tutti hanno».

— È molto curioso, comunque, il fatto che tu sia andato meglio al tuo primo anno in Ferrari che non al secondo: in genere, nelle corse avviene al contrario. Come mai questa maturazione alla rovescia?

«È evidente che le fortune di un pilota sono molto legate al rendimento della sua macchina: nell'83 le Ferrari e chi ci stava sopra erano sempre nella prima o nella seconda fila, mentre quest'anno ci sono stati degli alti e bassi accentuati e, a volte, inspiegabili. Le responsabilità, ripeto, vanno sempre ripartite: evidentemente anche noi piloti non abbiamo dato il miglior contributo in fatto di consigli e di elementi da fornire ai tecnici. Verso la fine della stagione, comunque, già le cose avevano preso una piega migliore».



ANDREA DE CESARIS (Attualfoto)

— Beh, forse sarebbe meglio lasciar perdere la fine di stagione: la «tua» soprattutto. All'Estoril sembravi veramente un turista capitato là per caso... «Sì, e sono stato il primo a rammarricarmene. D'altra parte, sinceramente non so spiegarmi che cosa sia successo. Gli stimoli e le buone ragioni per fare bella figura davvero non mi mancavano: probabilmente mi si è accumulata addosso, tutt'in una volta, la stanchezza di una stagione massacrante. Alla fine della gara ero molto arrabbiato con me stesso: avevo — come diciamo in Francia — un martello in testa. Mi dispiaceva soprattutto aver deluso chi aveva lavorato per me».

SOGNI — Due anni fa, quando arrivasti alla Ferrari, non pensavi che sarebbe stato più difficile «non vincere» il Mondiale, piuttosto che vincerlo? «Beh, vincere il mondiale non è mai uno scherzo. È vero, però, e sono d'accordo con te, che pensavo di aggiudicarmi tanti Gran Premi e, di conseguenza, di puntare, con molte probabilità al titolo. Ma i sogni, in quest'ambiente, non sempre possono andare d'accordo con la realtà. Certo, non ho vinto il Mondiale come probabilmente mi auguravo, ma ho la sicurezza di lavorare nella squadra e nell'ambiente nei quali mi sento veramente a casa

mia. Ed è già una vittoria. Altrimenti non potrei mai stare bene come nella Ferrari e questa, per me, è una cosa fondamentale da cui può discendere ogni altro tipo di soddisfazione».

— Che cosa credi che pensino di te, in questo momento, i tifosi del «Cavallino»?

«Se devo giudicare da quello che vedo e da quello che la gente mi dice, i tifosi continuano a volermi molto bene e a stimarmi parecchio anche come pilota. Ecco, è proprio l'entusiasmo e l'affetto di questi appassionati che mi aiuta ancor di più a sentirmi a mio agio e che mi stimola a dare sempre il massimo: come si può deludere una tifoseria come quella ferrarista?».

— La si può deludere andando maluccio come quest'anno: ma tu, sinceramente, credi di avere qualche colpa da attribuirsi per quello che è accaduto nell'84?

«Penso proprio di non avere nulla di particolare da rimproverarmi. Forse mi è mancato e ci è mancato il tempo per fare di più».

— Ma qual è, se dovessi sceglierne una, la tua vera grande «occasione mancata» del Mondiale? Quando per esempio avresti anche potuto vincere e non ce l'hai fatta?

«Quasi certamente a Dallas. Se non fossi partito in ultima fila, vista la gara che ho fatto, non credo che mi sarebbe stato difficile arrivare prima di Rosberg.



ARNoux IN RELAX

Intanto Andrea De Cesaris spiega perché non è andato alla Ferrari **Mancava la firma di René...**

PER DUE SETTIMANE è stato l'uomo più ricercato della Formula Uno. La possibile «fuga» di Arnoux dalla Ferrari sembrava essere l'occasione che Andrea De Cesaris stava aspettando da due anni. Alla fine, tutto è rientrato, con la firma del contratto con la Ligier anche per il 1985; ma è certo che per Andrea, mai come questa volta la possibilità di approdare a Maranello è stata concreta e realizzabile. Dopo essere stato in Argentina per curare i propri interessi, Andrea De Cesaris è partito per l'Australia, dove domenica prossima disputerà, sul circuito di Calder, la corsa di Formula Atlantic. «È andata come è andata — racconta —: adesso che ho firmato con Ligier per un altro anno, non credo valga più la pena di domandarsi perché non sono andato alla Ferrari. Può anche essere che ad un certo punto si fossero interessati a me, ma non ho mai avuto nessuna comunicazione, nessun contatto diretto; è una vicenda che ho seguito nel suo svilupparsi sui giornali. Probabilmente se Arnoux avesse firmato per la Renault, avrei potuto guidare una Ferrari, ma non verificandosi questo, non se ne è fatto niente. Credo

che l'unica ragione vera sia questa, non penso proprio che vi siano state persone all'interno della Ferrari che non mi abbiano voluto. Voglio però dichiarare che non considero un ripiego il rinnovo del contratto con la Ligier: ho avuto precise garanzie tecniche, l'arrivo di Michel Tétu mi assicura per il 1985 una vettura certamente competitiva, il fatto di avere vicino Larrousse sarà poi una garanzia per quanto riguarda l'organizzazione del team, cosa che quest'anno può essere stata carente in alcune occasioni».

A PROPOSITO dell'arrivo di Larrousse alla Ligier, De Cesaris vuole smentire alcune voci: «La storia che sarei antipatico a Larrousse non riesco proprio a capire da dove possa essere nata. Fu proprio lui, lo scorso anno, che fece di tutto per portarmi alla Renault. Se non ho corso per la Régie è stato solamente perché mi ero già impegnato con Pavanello e l'Euroracing. Larrousse mi ha sempre seguito con grande simpatia, mi aiutò nel mio passaggio alla Ligier, e adesso è un grande piacere ritrovarmi in squadra; credo che otterremo degli ottimi risultati».

IL ROMANO non sembra dunque prender-

sela più che tanto per il suo mancato arrivo alla Ferrari, vede anzi nella futura Ligier una possibilità per riscattare l'opaco 1984; tuttavia al suo fianco vi sarà Jacques Laffite, l'uomo che per anni ha fatto il bello e il cattivo tempo nella scuderia di Vichy: «Con Laffite non dovrebbero esserci problemi. Io ho firmato un contratto da primo pilota, sarò incaricato di portare al debutto la macchina nuova, tutte le innovazioni tecniche saranno fatte prima sulla mia vettura, sotto questo aspetto ho un contratto che parla chiaro. L'esperienza di Laffite sarà un aiuto per tutto il team, ma il primo pilota sono io, questo sarà un ulteriore incentivo, dal momento che si tratta di una squadra tutta francese. Lo scorso anno la scelta Ligier era stata dettata più dalle circostanze che si erano verificate dopo la mia rottura con l'Euroracing. A un anno di distanza direi che ci presentiamo nel migliore dei modi per affrontare la stagione 85. Per quanto riguarda la Ferrari, vedremo alla fine della stagione, in fondo ho firmato solo per un anno».

c.m.m.

Specchio segreto

segue

Ma nella Formula Uno c'è posto anche per queste incognite: probabilmente a me ne è capitata una nel momento più sbagliato». — Tutti gli anni, anche quelli meno esaltanti, insegnano sempre qualcosa: a te che cosa ha insegnato il 1984? «Una cosa che, purtroppo, già sapevo: che bisogna avere un rendimento costante ai massimi livelli. E io, purtroppo, sono venuto meno a questo "comandamento" proprio alla fine».

FANTASIA — Negli ultimi tempi, come sai, s'è scritto molto di te e della possibilità che tu lasciassi la Ferrari per passare alla Renault o alla Ligier: ebbene, è possibile che fosse tutto oggetto di fantasia, che non ci fosse una piccola fetta di verità? «Se c'era qualcosa di concreto io posso assicurarvi che non ne sapevo nulla: così come non so e non sapevo da dove possano essere scaturite certe voci. È vero, ho parlato con Larrousse, ma è impossibile che tutto sia nato dal fatto che sono stato visto con lui: non dimentichiamo che Gerard è mio amico da dieci anni, che è stato mio direttore sportivo alla Renault. Se per pochi minuti io e lui facciamo due chiacchiere, non vuol dire che ci sia sotto per forza

la Formula Uno».

— Ma secondo te, in quello che si è letto c'era una piccola anche minima percentuale di fondamento, oppure tutti hanno avuto le traveggole?

«Ripeto: se questa percentuale esiste, io sono l'ultimo a saperlo. L'unica verità che conosco è che il commendator Ferrari mi ha detto "tu resterai con noi anche l'anno prossimo". Vuoi sapere come ho saputo io del mio "trasferimento" alla Renault? L'ho saputo... in cielo, mentre volavo da Parigi a Milano, quando il comandante del volo Alitalia mi ha chiesto se fosse vero quello che si diceva di me. "Vero cosa?", gli ho risposto. E lui mi ha messo sotto il naso un paio di quotidiani».

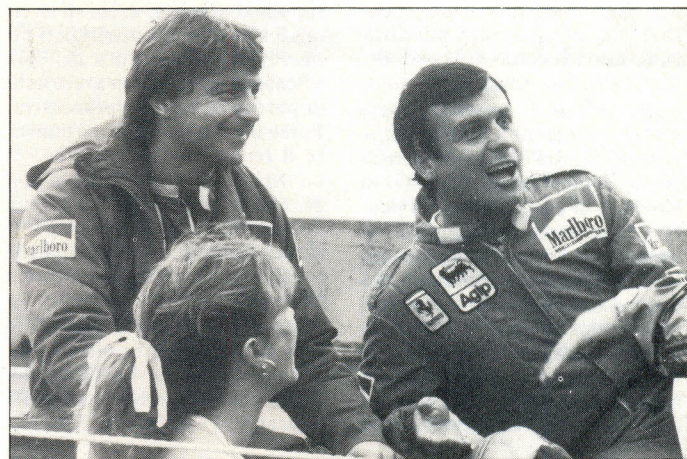
— Allora credi di non aver mai corso il rischio di dover lasciare la Ferrari?

«No».

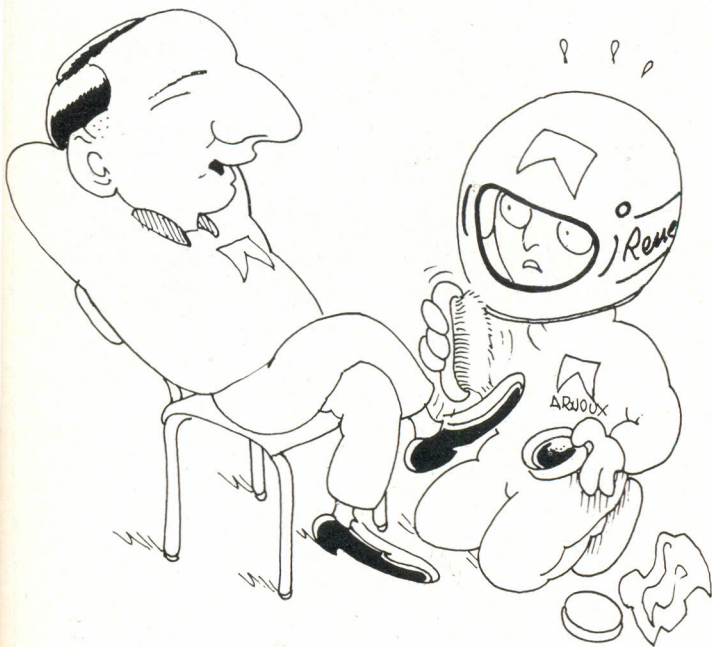
IL TERZO UOMO — L'arrivo del terzo pilota però, pare ormai una realtà acquisita: tu che opinione hai a proposito?

«La Renault l'ha già fatto, non vedo perché non lo dovrebbe fare la Ferrari. È un'iniziativa che non può che giovare ai due piloti titolari i quali per esempio possono starsene tranquillamente in Sud Africa senza dover rientrare a Fiorano per degli esperimenti...».

— Sì, ma il punto è proprio questo: non hai paura che il terzo pilota possa diventare lui



... E LUI MI HA DETTO:
 "CARO MARCO, SE VUOI TENERE
 ARNOUX PIGLIATELO E
 GESTISCITVELO COME TI PARE"



M. Faliese

Per René, la prossima sarà la terza stagione in Ferrari: due i compagni in rosso. Prima Patrick Tambay (qui a fianco) poi, quest'anno Michele Alboreto (sopra a sinistra). Sotto il francese alla Renault quando sognava un posto con il team di Maranello

il «titolare», caso mai a scapito tuo? Che garanzie chiederai alla Ferrari?

«La garanzia migliore che io possa avere è la competitività della macchina sin dalla prima gara della prossima stagione. Stiamo già lavorando per questo: a quel punto sarà tutto conseguente».

— Comunque, come deve essere questo «terzo pilota»: che consigli daresti se chiedessero la tua opinione in proposito?

«Deve essere un pilota disposto a sacrificarsi a girare moltissimo a Fiorano, ad accettare come premio il fatto di poter disputare due o tre Gran Premi. Ma deve essere, soprattutto, un pilota in grado di mettere a punto la macchina altrimenti la sua presenza sarebbe superflua».

— Ma se arrivasse, per dire un nome a caso, Andrea De Cesaris, tu avresti qualche cosa da dire?

«Assolutamente no: certo, se si fosse risparmiato alcuni giudizi antipatici su di me sarebbe stato meglio. Io non ho mai criticato nessun collega: a suo tempo non risposi neanche a Prost che mi insultava. Se ho un'opinione su qualcuno la tengo per me. L'importante è il lavoro di squadra e l'efficienza che, da questo lavoro, può venire allo sviluppo della macchina: le questioni personali, fra professionisti, devono sempre passare in seconda linea».

COPPIE — Tornando un attimo alla stagione che si è appena

conclusa, tu credi che avrebbe vinto chiunque con la McLaren?

«Oh sì: senza problemi».

— Ma la coppia Arnoux-Alboreto ha qualcosa da invidiare alla coppia Lauda-Prost?

«No: io credo, senza presunzione, che la coppia Arnoux-Alboreto sia quasi perfetta. È che, quindi, siano gli altri a doverla invidiare. Michele, fra l'altro, è un compagno di squadra ideale».

— Sinceramente, alla fine, hai fatto il tifo per Lauda o per Prost? Ora lo puoi anche dire...

«Prima dell'Estoril pensavo tra me e me «vinca il migliore» «dopo» mi sono accorto che ero dispiaciuto per Alain. La sua sfortuna mi ha anche fatto dimenticare certi vecchi rancori».

— Ma ora, a tuo parere, l'handicap fra Ferrari e McLaren diminuirà o no?

«A rigor di logica non può che diminuire. Se non altro perché perlomeno avremo... le stesse gomme. Ma poi, sai, nella Formula Uno è difficile fare pronostici di questo tipo: caso mai, il prossimo anno, arriva chi meno te l'aspetti e ce le dà sia a noi che a loro».

ESEMPIO — Che cosa avresti voglia di dire ai tifosi della Ferrari?

«Che non bisogna mai abbassare le braccia, né noi né loro, e che l'esempio più bello, in questo senso, ci viene proprio da Enzo Ferrari. Mi fa ridere chi dice che è un mito: il mito è una cosa che non c'è, mentre Ferrari esiste e come».

— Fai un ultimo sforzo: datti un voto per quello che hai fatto nell'84.

«Cinque».

— Hai detto molte bugie in questa intervista?

«Neanche una. Piuttosto che dire una bugia preferisco stare zitto».

— C'è sempre un Mondiale ai vertici dei tuoi sogni?

«Corro solo per questo».

Marino Bartoletti

Campione Europeo F. 2 nel 1977

RENÉ ARNOUX è nato il 4 luglio 1948 a Pontcharrat (Grenoble) in Francia. Ha avuto le prime esperienze in F. Renault, vincendo nel 1973 il campionato francese. L'anno seguente sporadicamente, corre in F. 5000 e in F. 2, con vetture poco competitive mentre nel '75, in F. Renault Europa vince il campionato europeo. Diventa grande protagonista in F. 2 nel 1976, finendo secondo sulla Martini-Renault nell'europeo. La consacrazione giunge nel 1977, quando Arnoux diventa campione europeo vincendo in tre occasioni. Nel 1978, resta fedele a Tico Martini e lo segue nell'avventura nella massima formula. Ma le difficoltà economiche del team costringono Arnoux a qualificarsi solo una volta. A fine stagione passa alla Surtees con la quale disputa il Gp del Canada e Usa. Nel 1979 è pilota ufficiale Renault. Cresce con la vettura francese tanto che nel 1980 diventa uno dei favoriti, vincendo in Brasile e S. Africa e classificandosi sesto nel mondiale. L'anno seguente ha una stagione opaca mentre nell'82 è sesto nel mondiale con due vittorie all'attivo. Nel 1983 è alla Ferrari, si aggiudica 3 gran premi e finisce terzo nella graduatoria iridata. Quest'anno ha ottenuto come migliori risultati i secondi posti di Imola e Dallas, e quinto nel mondiale.



■ **ELF DIVENTA ERG** — La Elf Italiana ha venduto l'intera rete di distribuzione (850 stazioni di servizio collocate nell'Italia Settentrionale e Centrale) alla Erg S.p.A. di Genova. La società del gruppo Garrone ha vinto la concorrenza di diverse e molto qualificate compagnie. Il costo dell'operazione sembra si aggiri sui 50 miliardi. La decisione della Elf appare abbastanza incomprensibile dal momento che appena quattro anni or sono aveva acquistato parte della rete Mach. Con l'acquisto della Elf, le stazioni di rifornimento della Erg saranno ora 1165 con una quota sul mercato italiano di circa il 5% (m. m.)

MERCATO/Mentre il terzo pilota Ferrari catalizza l'attenzione

Baldi, l'uomo nuovo

Il pilota reggiano indeciso: ha davanti a sé l'opportunità Ram, ma potrebbe anche scegliere Osella (se parte Ghinzani) o restare alla Spirit, qualora gli inglesi trovino uno sponsor

MENTRE l'attenzione generale è concentrata sulla scelta del nuovo pilota-collaudatore della Ferrari, il mercato piloti di F.1 è ancora in movimento per la definizione dei posti liberi. Tra i piloti più chiacchierati, Mauro Baldi che avrebbe sperato di concludere con la Ram da venerdì della scorsa settimana. Al contrario, McDonald è stato trattenuto negli Usa e non ha potuto incontrare Baldi a Milano ma il reggiano ha ottime possibilità di guidare le F.1 inglesi (che saranno ancora appoggiate dalla Skoal Bandit) assieme al tedesco Manfred Winkelhock. Le Ram, che saranno riviste nel telaio, saranno ancora equipaggiate con il motore Hart ma nella versione con l'iniezione elettronica già vista quest'anno sulle Toleman. Una Ram è ugualmente ambita anche da Alliot che ha vari sponsor personali ma l'appoggio della Skoal potrebbe favorire la scelta di McDonald. Baldi comunque ha in piedi una trattativa anche con Osella, nel caso

che Ghinzani lasci il team torinese e la stessa Spirit potrebbe riprendere il suo pilota di quest'anno. La piccola Casa inglese che pareva disposta a dedicarsi solo alla F.3000 tornerebbe in F.1 (con i motori Hart dotati di iniezione elettronica) nel caso riuscisse a trovare un appoggio consistente, cioè un paio di miliardi in lire italiane. E a quanto pare uno sponsor del genere è vista.

GHINZANI. Il pilota bergamasco non ha ancora firmato con Osella (che lo vorrebbe come prima guida) ed anche se la possibilità di vederlo nel team torinese è molto alta, sono possibili anche altre ipotesi. Ghinzani infatti ha altre strade aperte (tra cui la possibilità di diventare il collaudatore della Ferrari) ma potrebbe anche essere il «tramite» di una curiosa operazione destinata a portare le gomme Pirelli alla Toleman che attualmente non ha contratto per l'85. La Toleman ha rotto troppo clamorosamente i ponti

con la Pirelli quest'anno per poter ritrovare l'appoggio della Casa milanese ma se fosse Ghinzani a chiedere il «favore», probabilmente non riceverebbe un rifiuto a causa del legame che il pilota ha instaurato da tempo con la Casa milanese. Al momento «Ghinza» non ha ricevuto offerte e lui stesso ha precisato che non sarebbe comunque intenzionato a fare da «secondo» a Johansson ma tutta la vicenda va vista in un'ottica particolare, dal momento che la Toleman ha davvero un grosso problema da risolvere.

PATRESE. Il pilota padovano ha precisato con estremo vigore, ma anche con molta serenità, di non essere assolutamente al corrente della trattativa tra la De Longhi e l'Arrows (con Daniele Audetto a fare da tramite) e che dovrebbe riportarlo alla Arrows: «Da vari mesi non ho scambiato nemmeno un buon giorno con quelli della Arrows»), ha commentato Patrese ed a questo punto l'insistenza della

De Longhi nel convalidare la trattativa è difficilmente commentabile. Al momento Patrese resta più che mai Alfa Romeo e lo stesso padovano assicura che l'unico contatto «esterno» lo ha avuto tempo fa con Ecclestone che lo avrebbe rivisto volentieri alla Brabham (ma con il tempo la possibilità è rimasta tale) mentre la De Longhi ha ricevuto proposte dalla stessa Brabham che non ha ancora ricevuto l'o.k. dalla Parmalat per il marchio «Pomì» sulle vetture.

F.1 MADE IN USA. Questa settimana Carl Haas si incontrerà con Teddy Mayer per firmare l'accordo per permettergli la creazione di un nuovo team di F.1 «made in Usa». Gli ultimi dettagli tra i due sono stati curati in occasione della gara di F.1 Cart che si è svolta a Las Vegas domenica scorsa. Mayer comunque dovrà curare lo sviluppo della vettura che sarà pronta a giugno e sarà collaudata da Mario Andretti che comunque ha precisato di non volere assolutamente tornare a correre in F.1.

Cambia l'aerodinamica posteriore sulla monoposto per il 1985

L'Osella-Alfa si «restringe»

TORINO — Dopo inverni trascorsi nel dubbio di non poter continuare l'attività in F.1 per mancanza di sponsor, Enzo Osella sta finalmente godendo i benefici di una stagione più che onorevole. Il team torinese infatti attualmente è alle prese con un solo problema ma di un genere che molti vorrebbero poter risolvere: tutti gli sponsor di quest'anno hanno infatti confermato il loro appoggio a Osella e l'unico dubbio riguarda la collocazione precisa sulla vettura e le dimensioni degli spazi. È già stato realizzato comunque un manichino sul quale compaiono Kelemata, Sol, Milde Sorte, Agip, Carvico e Fondmetal e tra meno di dieci giorni anche il problema «grafico» dovrebbe essere risolto. Leggermente più complicata invece la definizione dei due piloti che dovrebbero essere scelti tra Ghinzani, Gartner e Mauro Baldi. I primi due hanno guidato per Osella quest'anno e potrebbero essere confermati in blocco ma l'ultima parola spetterà agli sponsor: Ghinzani non dovrebbe avere problemi e lo stesso bergamasco terrebbe a tenere il posto di prima guida della Osella-Alfa. Per le sue riconosciute doti di collaudatore «Ghinza» potrebbe però essere richiesto da un team importante e in questo caso lascerebbe il posto a Mauro Baldi che comunque è anche richiesto dalla Ram e dalla Spirit. Osella «vedrebbe» volentieri anche l'ac-

coppiata Ghinzani-Baldi ma a quel punto il reggiano difficilmente accetterebbe il posto di seconda guida e inoltre lo sponsor Milde Sorte che ha interessi in Austria, preme per Gartner. Quest'ultimo d'altronde non ha certo deluso al suo primo anno di F.1 e gode della fiducia dello stesso Osella.

NESSUNA RIVOLUZIONE. In fatto di tecnica, le Osella '85 saranno in parte parenti delle vetture '84. Il telaio infatti sarà dello stesso tipo ma cambierà il disegno della sospensione anteriore che ha procurato un grosso problema quest'anno: le gomme Pirelli da tempo non raggiungevano l'ideale temperatura di esercizio. Ugualmente verrà rivista l'aerodinamica che comunque si ispirerà alla versione modificata già vista al termine della attuale stagione. La parte posteriore sarà quindi simile a quella della McLaren ma l'intera aerodinamica sarà studiata in funzione della coda «stretta» e non sarà un adattamento come con la macchina già vista. I motori saranno naturalmente ancora i VC8 turbo Alfa Romeo ma Osella è convinto che le modifiche alle teste previste per l'85 permetteranno l'atteso risparmio di carburante con possibilità quindi di sfruttare una maggiore potenza.

Daniele Buzzonetti

TYRRELL. Il «boscaiolo» inglese è alla ricerca di un grosso sponsor per il rilancio del suo team in F.1 ma la squalifica che gli ha inflitto la Fisa quest'anno a causa della tendenza a schierare vetture sotto-peso, gli ha chiuso parecchie porte. Tyrrell poi assicura di poter disporre dei motori Hart o anche del nuovo Mitsubischi turbo. In realtà Hart è già d'accordo con Toleman, Ram e eventualmente con la Spirit, tanto che difficilmente potrebbe servire un altro team mentre il motore giapponese sembra ancora lontano. Dovrà usare ancora i Cosworth aspirati?

IL «DUCA» RESTA. È definitivo il no di Gerard Ducarouge alla Renault che lo avrebbe voluto nel team per il 1985. Il tecnico francese non giudica quello della Renault un team adatto per esprimere le proprie idee in libertà e teme di potersi ritrovare in una situazione analoga a quella che lo ha visto protagonista all'Alfa Romeo, altro team di Stato. Per questo ha definitivamente firmato per due anni con la Lotus.



TEST A MISANO/Prima uscita di Martini con il nuovo team

Minardi come Azzurra

Ingaggiato il pilota, trovati (forse) i motori, la scuderia romagnola cerca di raccogliere sotto un unico marchio vari imprenditori della zona. Programmate a fine mese prove a Misano

MISANO — È cominciato con la pioggia il nuovo rapporto tra Giancarlo Minardi e Pierluigi Martini. Per la seconda uscita della Minardi, svariati erano i parametri da verificare. Innanzitutto le capacità di adattamento alla nuova vettura del giovane Martini, che in virtù di una sponsorizzazione della Gazzoni ha bruciato sul filo di lana, Alessandro Nannini, adesso in una posizione difficile, avendo solamente la garanzia del programma Lancia Endurance, e molte speranze legate alla terza Ferrari. Martini in tre giorni di prove si è comportato in maniera ottimale, considerando anche lo stato di aderenza precaria dovuta ad una fastidiosa pioggia che per molto tempo ha tormentato l'autodromo di Misano. Alla fine Martini ha realizzato un buon 1'08"20 che uguaglia il tempo di Nannini ottenuto due settimane fa, in condizioni di pista più favorevoli. Per questa seconda sessione di prove, la Minardi si è presentata con due nuovi alettoni, per ovviare alla mancanza di deportanza sul posteriore che si era verificata nei primi giri con Nannini. Le risultanze sono state ottime, con la vettura che ha guadagnato sia in trazione che in inserimento. Martini, a parte qualche testacoda iniziale, in tre giorni ha svolto soprattutto il ruolo del tester, essendo la Minardi ancora in una fase evolutiva. Di positivo vi è che la vettura reagisce alle regolazioni, e se fossero stati presenti le

nuove Pirelli anteriori, di diametro più piccolo, che tanti problemi hanno risolto sulla Brabham in prova all'Estoril, sicuramente i tempi sarebbero stati migliori.

ORAMAI Minardi ha deciso, per l'85 sarà Formula Uno. La prossima settimana dovrebbe esserci un colloquio definitivo tra il costruttore romagnolo ed Ettore Massacesi, presidente dell'Alfa Romeo, per la fornitura dei sei motori che Minardi ha chiesto per affrontare la stagione 85. Considerando che all'Au-

to delta hanno avviato la produzione di svariati otto cilindri, con tutti gli ultimi aggiornamenti, la concessione di sei unità, venduti o in leasing, dovrebbe essere una cosa fattibile, dal momento che le revisioni verrebbero eseguite da Osella; non incidendo quindi su un'Autodelta ormai al limite delle risorse umane ed economiche.

ANCHE la fase di reclutamento sponsor sta procedendo nel migliore dei modi. Per completare il budget necessario ad affrontare la stagione '85, Minardi ha

dato vita ad una iniziativa sulla falsariga di Azzurra, creando cioè un marchio, «Romagna Top Quality» che dovrebbe raccogliere l'entusiasmo dei vari imprenditori regionali, raccolti sotto un'unica sigla. I prossimi appuntamenti saranno legati ancora ad una sessione a Misano, per andare poi in Brasile per i test programmati dalla Pirelli, con la speranza di avere nella nuova factory di Faenza sei motori Alfa Romeo per affrontare la stagione '85 nel migliore dei modi.

Cesare Maria Mannucci

Martini: «L'entusiasmo è la nostra benzina»

MISANO — Per Pierluigi Martini, dopo le «avventure» legate alla Brabham e Toleman, il rapporto con Minardi dovrebbe rappresentare il suo ingresso su basi concrete in F.1. «Con Minardi abbiamo concordato una collaborazione di due anni, l'entusiasmo è al massimo e la voglia di far bene è grande, adesso servono i motori. Il fatto di non poter partecipare alla corsa per la terza Ferrari, non mi dispiace poi più di tanto. Con Minardi stiamo impostando un discorso molto serio, provare la Ferrari sarebbe una cosa molto bella, però essere l'unico pilota di un team è una situazione per me molto motivante e di responsabilità, spero di ripagare la fiducia che Minardi e Caliri hanno riposto in me».



Positivi i test a Misano con Martini (qui sopra con Minardi) che ha fatto registrare come miglior tempo 1'08"20 (fotografie Villani)

A Goodwood i primi ruggiti delle F. 3000

Ralt con le Bridgestone

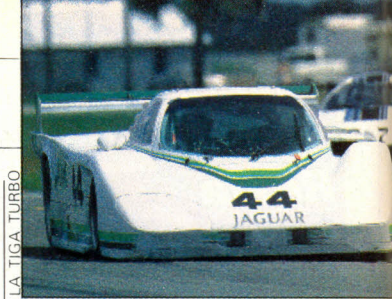
FINALMENTE le prime monoposto di F. 3000 iniziano a ruggire. La prima in ordine di tempo è stata la Ralt, che ha sperimentato il prototipo della sua monoposto per il 1985 a Goodwood, in Inghilterra. Assente Mike Thackwell i collaudi sono stati effettuati dal brasiliano Roberto Moreno che ha girato lungamente su una pista in non buone condizioni. Ma com'era la Ralt rispetto alla sua progenitrice, la F.2 Rt 4? Anteriormente la vettura non presentava grosse modifiche così come a livello aerodinamico. Le novità, invece, hanno riguardato il posteriore della monoposto. Il progettista Ron Tauranac ha infatti cercato di pulire il più possibile la zona di uscita d'aria vicino al cambio. La vettura, che ancora non è in versione definitiva, ha montato per questi primi test



Roberto Moreno ha collaudato la Ralt di F. 3000 (DPPI)

gomme giapponesi della Bridgestone. Pur non ammettendolo ufficialmente Tauranac ha lasciato intendere che l'anno prossimo il suo team correrà con questi pneumatici; con i quali quest'anno sul finire del campionato la Ralt ha avviato una stretta collaborazione, prestandosi anche a lunghe sedute di collaudo

nelle piste nipponiche. Se la notizia sarà confermata è quindi certo che la Bridgestone possa essere assieme all'Avon la fornitrice di gomme per il nuovo campionato europeo. Per quanto riguarda il motore usato dalla Ralt di Moreno a Goodwood questo era un Ford-Cosworth Dft dotato di un limitatore di giri tarato a soli 9300 gm, il che equivale ad una perdita di potenza rispetto alla taratura ordinaria di circa una decina di cavalli. Il miglior tempo di Moreno è stato di un secondo superiore a quelli fatti registrare dalla Ralt-Honda di F.2 quest'anno. La vettura ora verrà rifinita meglio nei particolari per poi scendere di nuovo in pista nelle prossime settimane. Successivamente la Ralt inizierà la produzione della sua monoposto per la F. 3000.

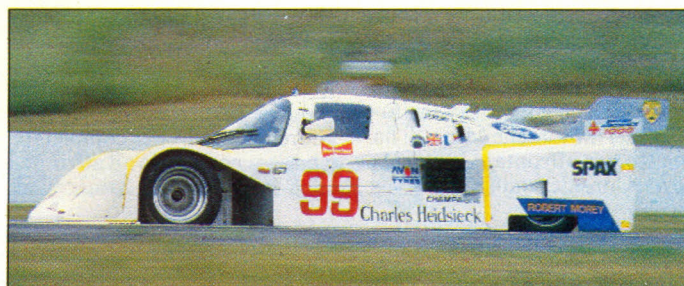


La Jaguar in gruppo C col Twr

PARE che la Jaguar entrerà ufficialmente nel campionato mondiale endurance del prossimo anno. La marca inglese sarà rappresentata dal Tom Walkinshaw Racing, il team che negli ultimi anni ha curato la preparazione tecnica e sportiva dei coupé 120 nell'europeo turismo. La vettura deriverà come telaio e aerodinamica da quelle che hanno corso nella serie Imsa statunitense per i colori del Group 44 di Bon Tullius e che hanno fatto una fugace apparizione in Europa all'ultima 24 ore di Le Mans. Su una vettura dovrebbero correre Hans Heyer affiancato dal pilota di F.1 della Tyrrell Martin Brundle. Sull'altra, assieme a Tom Walkinshaw potrebbe esserci un altro pilota di F.1, forse Jonathan Palmer o un giovane britannico.

Lammers in appello vince la R5

LA CORTE d'appello del Rac riammettendo nella classifica della corsa di Brands Hatch del 23 settembre la Renault 5 turbo di Jan Lammers ha consegnato al pilota olandese la Coppa Europa edizione 1984. Quella del Rac è stata una decisione che ha stupito non poco il mondo della Coppa. I giudici sportivi inglesi hanno infatti riammesso Lammers solo in virtù del fatto che i commissari che avevano posto fuori legge la R5 del Cbs Electornics Racing, non avevano una licenza valida per farlo. Così la Coppa va nelle mani del pilota sicuramente più prestigioso ma anche a quello più contestato, perché è indubbio che Lammers abbia ricevuto questa stagione troppi regali dall'alto.



Tiga in Imsa Royale sull'orlo del fallimento

È CRITICA la situazione di molte aziende produttrici di auto da corsa in Gran Bretagna. Recentemente la Royale, una delle marche che ha venduto di più nel mondo, sembra essere sull'orlo del fallimento. La Casa, fondata nel 1973, ha costruito sino ad oggi oltre 800 vetture, soprattutto monoposto di F. Ford e biposto Sport 2000, è in gravissima crisi perché le sue scorte di magazzino sono stracolme di pezzi di ricambio e vetture. Così, a meno di eventuali miracoli, la Royale dovrà chiudere i battenti. In piena ascesa è invece la Tiga, la ditta di Howden Ganley che quest'anno con le sue biposto di gr. C2 ha creato seri grattacapi alle nostre Giannini-Alba. La settimana scorsa la Tiga ha presentato la prima delle sette vetture che verranno spedite negli Usa per partecipare al campionato Imsa del 1985. Si tratta di una biposto provvista di un telaio simile a quello utilizzato dalla Tiga turbo di Roy Baken nel mondiale di quest'anno, ma con diverse sospensioni anteriori e posteriori e cambio modificato. La macchina monta un motore rotativo Mazda mentre la scocca è realizzata in honeycomb e fibre di carbonio. La vettura ha già provato negli States con alla guida il pilota Mike Yoder. Sempre sul fronte Tiga, c'è da rilevare che le vetture inglesi vengono costruite su licenza anche in Sudafrica. Le Tiga hanno partecipato, nel modello africano, alla recente corsa mondiale di Kyalami mosse dal rotativo Mazda. Queste vetture ricordano da vicino la Tiga turbo europea. L'iniziativa di costruire le Tiga in Sudafrica è stata presa dal pilota Lew Baker.

Niente male l'Alfa gr. B sudafricana

HA SUSCITATO molta ammirazione la gara dell'Alfa Romeo gr. B che ha corso nella gara di mondiale endurance a Kyalami, giungendo al 5. posto guidata dal figlio del direttore generale dell'Alfa sudafricana, Bianco in coppia con Chatz. La vettura deriva direttamente dalla Gtv 6 2500 ma il motore è stato portato a 3000 cc e fornisce ora una potenza di 300 cv a 8000 giri. Al posto dell'iniezione Spica il propulsore è alimentato da sei generosi carburatori Dell'Orto, mentre modifiche sono state apportate a freni e al radiatore dell'acqua. L'Alfa Gtv è stata omologata in gr. B internazionale e questa iniziativa della filiazione Sudafricana potrebbe tornare utile anche in Europa, dove con pochi ritocchi e con una serie successiva di 20 vetture potrebbe nascere una gr. B davvero molto competitiva. Da notare che l'intera preparazione è stata fatta dall'Alfa sudafricana, sempre molto attiva in campo sportivo. Per la cronaca il 25enne Nicolò Bianco è campione assoluto di gr. 1 nel suo Paese, un gruppo che non ha nulla da spartire con il nostro e che ricorda il gr. 1 internazionale di alcuni anni fa, dato che sulle vetture sono ammesse parecchie modifiche e preparazioni.



JAN LAMMERS (Foto/Massari)

Nasce a Roma una nuova monoposto

Grifo F.3 presto in pista

ANTONIO Ferrari, l'ingegnere di Roma che quest'anno ha preparato la Ralt Rt 3 con la quale Paolo Giangrossi ha disputato alcune gare del campionato europeo, ha iniziato in questi giorni la costruzione della nuova monoposto della terza formula con la quale il team Grifo ha intenzione l'anno prossimo di schierarsi nel campionato italiano. La Grifo F.3 sfrutterà sostanzialmente la scocca della Ralt Rt 3 opportunamente modificata e monterà motori Alfa Romeo preparati dalla Novamotor. Gran parte del lavoro, però, verrà concentrato sull'aerodinamica della vettura. Studi approfonditi hanno consigliato il giovane ingegnere romano a realizzare due tipi differenti di carrozzeria, una per i circuiti veloci l'altra per quelli lenti e tortuosi. Naturalmente la Grifo sarà una monoposto a fondo piatto in omaggio ai regolamenti che entreranno in vigore nel 1985. Due di queste vetture verranno schierate regolarmente al via delle gare di campionato. I primi collaudi verranno svolti da Paolo Giangrossi, il quale probabilmente cambierà specializzazione. Dalla terza formula,



Giangrossi sarà con il team Grifo nell'85 in endurance (fotoMassari)

infatti, il promettente pilota romano dovrebbe salire di grado approdando, come già annunciato da As, al campionato mondiale endurance. Il patron della Grifo Autoracing, Antonio Bernardini, in questi giorni sta avendo alcuni contatti con sponsor per realizzare il programma di durata. Come vettura dovrebbe essere utilizzata una Alba del gr. C2.

Sempre sul fronte Grifo e Giangrossi da segnalare anche l'interessamento della squadra nei riguardi della nascente F. 3000. Non è quindi escluso che Giangrossi possa partecipare alle principali gare dell'europeo 1985 al volante di una Williams, modificata nell'aerodinamica dall'ingegner Ferrari.

Coppa costruttori in eurosalia

IL PRESIDENTE della commissione del campionato europeo della montagna Guthyar, in occasione della premiazione dei campioni continentali svoltasi a Cefalù, ha annunciato che dal 1985 verrà creata una Coppa costruttori, riservata ai gruppi N e A. La Coppa non verterà in premi in denaro ma verranno fornite agevolazioni di vario genere per promuovere l'interessamento delle Case nei riguardi della serie europea. In campo tecnico sarà modificata anche la regolamentazione di gruppi C che dovranno avere un peso minimo di 700 kg e una cilindrata massima di 4000 cc per i motori aspirati e di 2666 cc per quelli sovralimentati. Le vetture del gruppo N con omologazioni nazionali potranno correre solo nelle gare nelle quali sarà prevista quella fiche. Per invogliare i piloti di gr. 6 sport, infine, sarà allestita per ogni nazione una lista di piloti. Per quanto concerne il calendario giungono buone notizie per gli organizzatori italiani, i quali avranno tre gare valide per l'eurosalia, ovvero la Coppa Carotti, la Coppa Teodori e la Cefalù-Gibilmanna. Questo comunque il calendario definitivo: 28 aprile Ampus (F); 12 maggio Falperra (P); 19 maggio Montseny (F) 9 giugno Rechberg (A); 16 giugno Ecce Homo (CS); 30 giugno Coppa Carotti (I); 21 luglio Coppa Teodori (I); 11 agosto Monte Dore (F); 18 agosto St. Ursanne (CH); 1 settembre Turckenheim (F); 15 settembre Cefalù-Gibilmanna (I); 6 ottobre Oberjoch (D).

Ravaglia: offerta tedesca

LE PRESTAZIONI di Roberto Ravaglia nel campionato europeo turismo di quest'anno al volante della Bmw 635 Csi ufficiale non sono passate inosservate. Il preparatore Schnitzer, che nel 1984 ha curato la vettura della Bmw Motorsport, ha infatti offerto al pilota veneto di continuare la sua esperienza in gr. A, alternandola a quella che Ravaglia farà quasi sicuramente nell'europeo di F. 3000. Schnitzer gli ha infatti domandato di parteci-

pare al campionato tedesco produzione al volante naturalmente di una Bmw assieme ad Hans Joakim Stuck. La serie nazionale ha un'importanza enorme. Quest'anno, ad esempio, nel tedesco produzione si sono viste molte vetture interessanti e case ufficiali in abbondanza. Oltre alle Bmw si sono schierate Rover, Volvo turbo, Ford Mustang, Alfa Romeo e Toyota. Ravaglia prenderà in questi giorni una decisione in merito alla proposta.

■ **ADELAIDE.** Il Gp d'Australia del 1985 si farà certamente. Bernie Ecclestone ha infatti firmato in questi giorni il contratto con gli organizzatori australiani. La corsa si disputerà sul nuovo circuito di Adelaide.

■ **RAHAL.** Il popolare pilota statunitense è sul punto di firmare un accordo con la Budweiser, la fabbrica di birra che quest'anno ha finanziato la Lola di Mario Andretti nelle gare di F. Cart. Le settimane scorse si pensava che la Budweiser potesse sponsorizzare il nuovo team Winkelmann Lotus ma oggi alla luce del relativo ritardo di preparazione della vettura pare che abbia dirottato i propri sforzi su Rahal.

■ **PARNELLI.** Nel 1985 non si vedranno più nella Cart le monoposto gestite dalla scuderia di Parnelli Jones. Per gli Usa da corsa è stata una grossa perdita, soprattutto perché la squadra era una delle più gloriose avendo vinto molte corse a cavalli fra gli anni 60 e 70.

■ **FISA.** L'ultima gara del 1. challenge Fisa Alfa Sprint Pirelli si terrà domenica prossima all'autodromo di Magione. Nella stessa data, il 18 novembre, a Magione correranno anche le monoposto della formula 2000.

■ **ESCOLETTE.** Sabato 17 novembre la Escolette Pubblicità terrà un primo incontro conoscitivo con i piloti interessati a partecipare al prossimo trofeo di F. 2000. L'Escolette è la ditta che cura l'immagine sportiva della Federazione scuderie.

■ **COMAS.** Erik Comas, 21 anni, è il pilota Elf 1984. Ha vinto infatti la finale del corso di pilotaggio della scuola Wingield, disputatasi al Paul Ricard la settimana scorsa. Della giuria hanno fatto parte Patrick Tambay, Jean Ragnotti, Didier Pironi, Jacques Feret e i giornalisti Gerard Crombac e Johnny Reves. Comas quest'anno ha debuttato in automobilismo al volante di una Renault 5.

■ **TIGA.** In Sudafrica si è vista anche una Tiga-Mazda di gr. C2 che montava componenti Maurer. Pilotata da Van Royen-Morrisen, la biposto utilizzava infatti la scatola del cambio della F. 2 tedesca con un sistema di molle ammortizzatori fissato sul particolare. Van Rooyen, per la cronaca, è anche pilota di F. Atlantic e proprio con una Maurer ha dato quest'anno filo da torcere a Jan Scheckter, il fratello dell'ex campione del mondo di F.1, che ha corso con una super ufficiale March.

■ **HOSHINO.** Il pilota giapponese Kazuyoshi Hoshino ha vinto il titolo di campione nipponico sport 2 litri per la terza volta. Quest'anno ha pilotato una March-Bmw, che gli ha permesso di aggiudicarsi tutte e quattro le prove in programma. Hoshino vinse il suo primo titolo nel 1981.



L'ANSON DI F. 3 (Foto Massari)

L'Anson non demorde: ora F. 3000!

NONOSTANTE abbia vissuto un 1984 travagliato, la Anson, dopo il salvataggio finanziario ricevuto quest'estate, continuerà a produrre monoposto da corsa. È di questi giorni la notizia che presto si potrà vedere una nuova vettura costruita secondo le specifiche della F. 3000. La richiesta è stata fatta a Gary Anderson da parte del pilota svedese Slim Borgudd, ex di A1s e Tyrrell in F. 1 che è ritornato alle corse quest'anno al volante di una Ralt Rt 3 di F. 3. Se l'affare dovesse andare in porto, quindi la monoposto verrebbe affidata a Borgudd.

Un tecnico al posto di Larrousse in Renault

Toth, un duro inesperto

PARIGI — Le dimissioni di Gerard Larrousse dalla direzione del servizio competizioni della Renault hanno chiaramente preso in contropiede la direzione generale che non aveva a disposizione nessun elemento qualificato con esperienza in fatto di corse d'automobile da mettere al posto dell'«ex». D'altronde per lo stesso motivo Larrousse assunse inizialmente l'incarico, nove anni or sono, pur essendo ancora un pilota in attività. Il nome del successore di Larrousse è stato reso noto la scorsa settimana e (come AS aveva anticipato) si tratta di una persona del tutto estranea al mondo delle corse: l'ingegnere Gerard Toth, 43 anni e da otto alle dipendenze Renault, si è infatti creato una fama di personaggio molto attivo e autoritario ma ultimamente ha diretto la sezione «qualità» della Regie. È dunque evidente che si tratta della prima volta che un uomo «esterno» arriva a una tale carica presso la Renault ma Toth ha già fatto capire che il

suo compito sarà circondarsi di super-esperti dei vari settori. «Intendo ricevere consigli da chi ne sa più di me — ha detto —. Non pretendo certo rimpiazzare in forma diretta Larrousse e tanto meno dare indirizzi sulla tecnica delle vetture». Il più grosso problema, sarà rimpiazzare Michel Tetu che, come è noto, ha seguito Larrousse alla Ligier. Sembra dunque che la Regie intenda assicurarsi le prestazioni di un ingegnere esperto nella sperimentazione che non sarebbe necessariamente francese. Non dovrà d'altronde disegnare di peso la nuova monoposto perché la Re 60 già esiste ma dovrà comunque assumersi il compito della messa a punto. Intanto nella giornata dell'8 novembre la Goodyear ha confermato ufficialmente che nel 1985 fornirà i pneumatici alla Renault di F. I. Leo Mehl, il direttore del reparto corse statunitense, ha auspicato che il proficuo rapporto di lavoro già da anni esistente tra la Regie e la Goodyear per la fornitura di gom-

me di primo equipaggiamento si estenda con sicuro successo per quelli di Formula 1.

AL PAUL Ricard nel frattempo la Renault ha svolto le prime prove in vista della prossima stagione. La Casa francese aveva prenotato l'autodromo per cinque giorni ma sfortunatamente le cattive condizioni atmosferiche hanno disturbato non poco queste sessioni. Le vetture erano ancora le Re 50 dotate di gomme Michelin. Warwick ha sperimentato un nuovo sistema di iniezione elettronica totale mentre Patrick Tambay ha girato con una monoposto le cui configurazioni aerodinamiche anticipavano quelle del 1985, cioè senza appendici a sbalzo dell'alettone posteriore. Il vento ha ostacolato il raggiungimento delle grandi prestazioni, tanto che il miglior tempo sul giro è stato ottenuto in l'04'05 da Patrick Tambay. Le prove proseguono questa settimana. (g.crom.)



Lauda finirà in Cart dal 1986?

NELLA GARA di campionato Cart di Las Vegas si è visto anche uno dei consiglieri di Niki Lauda, il quale fungeva da osservatore dell'ambiente statunitense. Negli Usa, infatti, si dice che nel 1986 Niki Lauda potrebbe debuttare al volante di una monoposto McLaren di F. Cart. Intanto il campionato del prossimo anno vedrà quasi sicuramente la presenza di John Watson alla guida di una monoposto, che potrebbe essere gestita da Roger Penske, che sarà abbandonato da Al Unser sr, in procinto di ritirarsi dall'attività. Tra gli altri piloti europei che gareggeranno nella Cart 1985 sono sicuri i nomi di Kenny Acheson e di Derek Daly, appena si rimetterà dai postumi dell'incidente occorsogli mesi addietro sull'ovale di Brooklyn. (l. man.)

March 3000 pronta a dicembre

EMANUELE Pirro ha collaudato giovedì all'autodromo di Silverstone la prima March di F. 3000. Come As aveva anticipato si trattava di una monoposto intermedia, cioè di un telaio 842 dotato di fondo piatto e di limitatore di giri tarato a 8950 giri. Sulla vettura sono stati modificati anche alcuni particolari alle sospensioni e all'alettona posteriore, più grande per assicurare maggiore deportanza. La March era dotata per l'occasione di gomme Avon. Emanuele Pirro si è dichiarato al termine del breve test particolarmente soddisfatto della monoposto, anche se non ha girato in tempi velocissimi in quanto la pista inglese era bagnata. «Rispetto alla versione di F. 2 — ha detto il romano — la F. 3000 è molto meno rigida e la potenza del propulsore è superiore. Sono soddisfatto anche dell'adozione del limitatore di giri perché così si dà più spazio al pilota che deve stare attento a superare il regime disponibile. Abbiamo lavorato soprattutto sulle sospensioni, provando varie soluzioni di molle perché la vettura aveva una chiara tendenza sovrasterzante». La vettura definitiva della March per la nuova formula si vedrà comunque solo in dicembre, quando i collaudi saranno terminati e i progettisti potranno dare il via alla definizione della monoposto. (k.t.)

Zakspeed cerca la potenza

DOPO i primi test della settimana scorsa al Nürburgring Manfred Winkelhock ha giudicato positivamente il comportamento della Zakspeed di F. 1. Secondo il pilota tedesco telaio e aerodinamica sono già a buon punto, dato che la monoposto ha un ottimo inserimento in curva e notevole deportanza. Piuttosto a preoccupare e a stupire negativamente Winkelhock è stato il motore quattro cilindri turbocompresso progettato da Erich Zakovski. Il pilota, che aveva già avuto modo di pilotare una vettura sport dotata dell'antesignano di questo propulsore nel campionato tedesco, si è stupito dell'eccessivo ritardo di risposta in fase d'accelerazione. Il primo giorno di test addirittura Winkelhock non è riuscito ad inserire la quinta nel rettilineo del Nürburgring perché il motore non raggiungeva un elevato numero di giri. Le cose sono andate meglio una volta cambiati i rapporti, anche se il giorno successivo la Zakspeed ha danneggiato il quattro cilindri perché una cinghia di distribuzione era troppo lenta. L'ex pilota della Ats è stato molto utile ai tecnici del team nel raffrontare pregi e difetti di questo propulsore con quelli del Bmw usato nella stagione 1984. Ebbene lo Zakspeed non supera una potenza massima di 650 cv contro gli oltre 700 del suo «cugino» teutonico. Per renderlo davvero competitivo ci vorrebbero almeno altri 100 cavalli. Il dato è confortato dalla velocità massima registrata dalla Zakspeed: solo 270 km/h contro gli oltre 290 dalle migliori monoposto che lo scorso ottobre parteciparono al GP d'Europa di F. 1.



LA ZAKSPEED AL NÜRBURGRING (foto:Seutert)

Una F. Cart al computer per Penske

IL NUOVO motore Chevrolet otto cilindri turbo realizzato dalla Ilmor per le corse Cart statunitensi sarà installato su una monoposto disegnata integralmente al computer. Roger Penske, il patron dell'omonima scuderia, ha infatti raggiunto un accordo con la «Computer Vision Corp.» di Bedford per la realizzazione della monoposto. Secondo fonti americane questo è il primo passo per l'ingresso del team Penske e forse della Chevrolet nella F. 1 degli anni '90. Se infatti i risultati della nuova vettura, che comunque non si vedrà in pista prima della fine del 1985, saranno favorevoli non è escluso che Penske possa tornare anche nella massima formula, ripetendo un tentativo che andò in porto nel 1974, 1975 e 1976 quando il costruttore americano realizzò una monoposto per Mark Donohue e successivamente per John Watson, che vinse una storica edizione del Gp D'Austria del '76.

Positivo il test con la McLaren ma...

Dumfries passa e chiude

LONDRA — Le attività della McLaren in Gran Bretagna hanno avuto due obiettivi principali la settimana scorsa: i test di Silverstone come primo passo in pista verso il programma 1985 e il test di Johnny Dumfries che faceva parte del suo premio per il titolo «Marlboro» di F.3. È stato provato un sistema di accensione elettronica con un unico distributore di corrente al posto di quello con due distributori usato sinora, e forse, più importante ancora, le gomme Goodyear. Non è trapezoidale niente sul nuovo sistema di accensione, ma Lauda sembrava soddisfatto delle gomme. «OK, non ci saremmo comunque aspettati dei problemi: sono simili alle Michelin sotto molti aspetti: ma debbo dire che sono state buone, con parecchia ade-

renza. Abbiamo comunque provato soltanto le gomme per il bagnato, perché a Silverstone ha piovuto per due giorni». Dumfries, dal canto suo ha avuto dei problemi. Non aveva mai pilotato una macchina di tale potenziale sul bagnato, benché abbia naturalmente una certa esperienza di F.1 alla guida di Lotus e Williams. Ha compiuto venti giri in mattinata ma soltanto tre nel pomeriggio prima che il motore misteriosamente si rifiutasse di ripartire. Il suo giro migliore è stato pari a 1'25"09, ma questo tempo piuttosto elevato non può essere paragonato ad altri a causa delle condizioni. Forse Lauda non lo ha visto in testacoda perché ha commentato: «Dumfries ha trovato delle condizioni molto difficile e penso che sia andato molto bene». Johnny ha trovato il motore

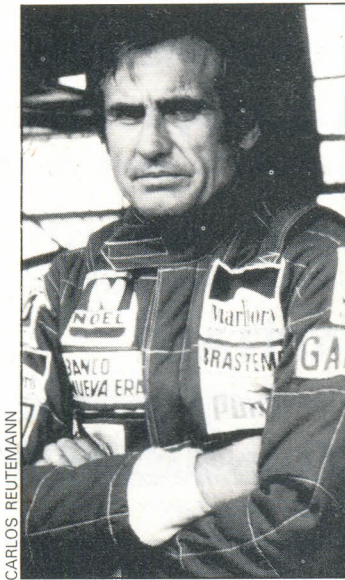
Porsche TAG molto «pungente» ma ha osservato che il turbo della Lotus «sembrava avere maggior vigore». Questo test ha probabilmente posto fine ai suoi rapporti con la McLaren, almeno per il momento, poiché preferisce cercare una guida in un team di F.1 competitivo piuttosto che dedicarsi ai test di sviluppo. Per l'immediato futuro, Prost presume che i prossimi test che lui effettuerà, si concentreranno sulle gomme e l'impianto elettronico, come a Silverstone. Poi prevede che in dicembre il team proverà il telaio oltre alle modifiche generali del motore. Barnard ha fatto intendere che allora verranno provate delle modifiche effettuate sul telaio che mirano a ritrovare la deportanza. (d. h.)

Niente Lancia in F. 3000

TORINO — Anche nel 1985 il motore Lancia V8 turbo, studiato dalla Ferrari all'inizio dello scorso anno, resterà solo sulle vetture da endurance torinesi. La dirigenza del Gruppo Fiat ha infatti negato la possibilità di cedere a terzi il motore, sia in versione endurance che in versione aspirata per la F. 3000. Nel secondo caso la richiesta era arrivata dall'ing. Chiti che ora lavora per la «Motori Moderni» del toscano Mancini ma il no è stato totale. Un peccato perché la possibilità di cedere i motori avrebbe potuto rivelarsi un piccolo successo finanziario per il team Lancia che è costretto a tentare di battere la Porsche in endurance con un budget piuttosto ristretto. Intanto Cesare Fiorio sta continuando a tenere i contatti per formare la squadra e ha anche precisato che la Lancia non ha intenzione di «prendere» l'olandese Lammers. Continua insomma la tradizione dei piloti italiani, a parte Wollek che comunque ha portato un grosso vantaggio tecnico per le sue doti di collaudatore. (d. b.)

Lole tester per la F.1 «tutta» Ford

CARLOS REUTEMANN, l'«inciso» per eccellenza della F.1 sembra abbia avuto dei contatti con la Ford per collaudare la nuova vettura di F.1 che la casa sta realizzando negli Stati Uniti. La Ford infatti preferisce realizzare tutta la vettura (con telaio in fibra di carbonio) e non il solo motore che comunque non cederà alla Tyrrell dopo le squalifiche subite da quest'ultimo team quest'anno. Così la Ford ha pensato di realizzare una vettura in modo da poter collaudare il motore che poi verrebbe ceduto alla Brabham in esclusiva nel 1986. È da ricordare infatti che a fine '85 scadrà il contratto tra Ecclestone e la Bmw.



CARLOS REUTEMANN

Turbo 16 stradali a Misano

IL DIPARTIMENTO «turbo 16» della Peugeot-Talbot Francia sarà in Italia questa settimana dal 16 al 18 novembre per far provare la Peugeot turbo 16 stradale a circa 150 potenziali acquirenti. La prova si svolgerà all'autodromo Santa Monica di Misano Adriatico e comprenderà test in pista, su strada e nell'anello sterrato che circonda il circuito romagnolo. Il Dipartimento turbo 16 è incaricato di vendere in Europa i 200 esemplari della vettura. In Italia, al momento ne sono state vendute 11 di questo tipo in versione stradale.

■ GP FANTASMA. Anche quest'anno Bernie Ecclestone avrebbe desiderato ripresentare il GP di Argentina, suo asso nella manica se fosse stato annullato un GP già in calendario. Purtroppo la situazione interna del paese (svalutazione pari al 745 per cento all'anno) impedisce il ripristino del tradizionale appuntamento. Ora si è ripensato ad una lotteria nazionale per trovare i due milioni di dollari necessari alla organizzazione.

■ MARIOLI. Il preparatore Marioli gestirà nel 1985 una Arno a motore Volkswagen. Un'altra Arno, quella guidata da Ferrari, sarà curata come assistenza da Reggiani.

In dicembre la borsa di studio Alfa

HENRY MORROGH ha comunicato in questi giorni il regolamento che permetterà all'allievo più meritevole della sua scuola di pilotaggio di aggiudicarsi la borsa di Studio Alfa Romeo. Ammessi a partecipare all'iniziativa, giunta alla quarta edizione, sono gli allievi al di sotto dei 24 anni che completeranno un corso entro il 20 dicembre. Verranno giudicati in base al tempo sul giro dell'ultima lezione, alla regolarità di guida, allo stile e al comportamento dentro e fuori dell'abitacolo. Il migliore allievo di Morrogh verrà quindi premiato con la borsa di studio Alfa Romeo che gli permetterà di partecipare a due corse Club all'autodromo di Magione con una vettura messa a disposizione di Henry Morrogh stesso e di perfezionarsi con ulteriori prove. I vincitori delle precedenti edizioni sono stati Giorgio Montaldo, Cosimo Lucchesi e Daniele Dal Savio.

■ ARNO. L'Arno racing ha sostenuto a Magione una serie di prove con vari piloti. Maggiorelli ha girato in 50"36; Ferrari e Piccini in 51"20; Lavaggi in 51"21; Baldini in 51"45; Ferlito in 51"60; Bogani e Facioli in 52"00 e infine Caramazza in 52"80. Tra questi Ferrari ha già assicurato la sua partecipazione al prossimo campionato italiano su una vettura del team di Piero Mancini.

■ MARCOLLA. Gianni Marcolla ha abbassato il suo record mondiale di velocità su pattini a rotelle, stabilendo la settimana scorsa a Monza la velocità di 187.500 km/h. Il trentino, che nel 1982 aveva conquistato il record in 183.206 km/h, è stato «trainato» dalla March 793 del team Sanremo pilotata da Guido Daccò.

■ TEDESCHI. Felice Tedeschi ha provato la settimana scorsa a Varano la Ralt Rt 3 del team M.C. Motorsport, ottenendo un confortante 46"94. Assieme a lui hanno girato anche Andrea Chiesa, accreditato di 47"24 e Orlandi che ha percorso il suo giro migliore in 47"48, per poi uscire di strada danneggiando una sospensione. Questi due piloti provengono dal karting.

■ ARRIVA L'ELICOTTERO. Cinque piloti di F. 1 passeranno a metà dicembre l'esame per ottenere il brevetto di «pilota di elicottero». Sono Rosberg, Piquet, Lauda, Teo Fabi e Cheever: tutti hanno l'intenzione di acquistare poi l'elicottero Agusta 206 da utilizzare per i loro spostamenti. Il prezzo del velivolo è pari a 250.000 dollari (circa 450 milioni di lire).

E il mondiale va

Risultati a parte, molti team si sono impegnati in alcune modifiche: certi esperimenti hanno avuto successo, altri invece hanno evidenziato precisi limiti tecnici. Vediamo, squadra per squadra, pregi e difetti di sette mesi di gare

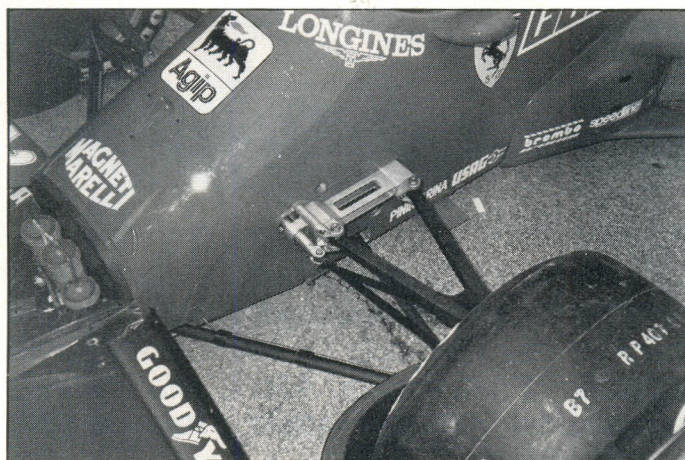
di Enrico Benzing

UN BILANCIO tecnico del Mondiale di F.1 1984 attraverso i principali risultati, di segno positivo o negativo, sarebbe fin troppo scontato; quel che più interessa, in una rassegna dei «team» impegnati in questa competizione di vertice, è la ricerca di altri valori: l'inventiva, le soluzioni di successo, l'efficienza, il significato e la portata di ogni innovazione. Iniziamo dalla vincitrice della serie iridata, la McLaren-Tag-Porsche. La somma di due scuole tecniche importanti, come quella motoristica della Porsche e quella telaistica della McLaren, ha fruttato la più singolare catena di successi degli ultimi vent'anni di F.1, e ha dato insegnamenti di rilievo. Motoristicamente, con tutte le riserve relative ai bassi consumi, attraverso il congelamento della benzina e altro, è stata l'esaltazione della programmazione elettronica per l'alimentazione e l'accensione. Qualche difficoltà iniziale è stata causata proprio dalle basse temperature del carburante; gravi cedimenti di motore si sono avuti soltanto a Zolder (entrambe le macchine) e a Imola (Lauda) più una turbina rotta (Prost) a Monza. Danni irrilevanti, per il motore che ha innalzato da 660 a 720 il livello delle potenze da gara, primo a superare le 2,2 atmosfere relative sull'intera distanza, evitando e-sasperazioni disorientanti con le pressioni da qualificazione. L'iniezione totalmente elettronica ha dato contributi cospicui; molto si deve anche ai nuovi metodi di trattamento delle pareti della camera di combustione e del cielo del pistone, per allontanare costantemente i pericoli di detonazione, pur con carburanti di speciale composizione. Per l'autotelaio, i principali insegnamenti erano già stati predisposti nelle stagioni precedenti e l'operazione è stata di completamento. Aerodinamicamente, la forte rastremazione posteriore della carrozzeria era nata nel 1983 con l'imposizione del fondo piatto. È stata una vera rivoluzione di studio di

forma, favorita da una migliore compressione di taluni fenomeni, grazie all'intelligente decisione di eseguire prove per la prima volta ad elevato numero di Reynolds, in una galleria del vento americana. Sul telaio in graphite, con il supporto scientifico della Hercules, la sola a poterne eseguire i calcoli con il metodo a elementi finiti, gli ultimi orientamenti, con diverso dimensionamento al centro-scocca, apparentemente meno rigido, sono di difficile interpretazione. Nell'impegno tecnico globale di questo «team» dobbiamo ammirare anche la finezza delle

rodinamica della C4 e tutto il suo dimensionamento, come centraggio e lunghezza del passo. Ma sul primo circuito da 185 kmh di media della stagione, a Zolder, ha schierato due macchine in prima fila e ha vinto; a Montecarlo era in seconda fila; a Montecarlo era pronta a superare la McLaren; a Detroit è stata eliminata in partenza senza colpe; a Dallas è salita dall'ultima alla seconda posizione. Che risposta tecnicamente valida avremmo dato se questa macchina, concepita per la massima resa sui circuiti cittadini o comunque tortuosi, avesse vinto

elettronica integrale ed è giunta ugualmente a quota 730 cavalli da gara. E motoristicamente ha proposto l'unica grande invenzione della stagione: lo sfruttamento dei doppi impulsi alle turbine con lo sdoppiamento dello scarico, un'idea che in sette anni di evoluzione del motore turbo non era venuta a nessuno. Comunque, è stato un segno di forza riconoscere un errore aerodinamico e correggerlo tempestivamente con la M2; dopo tutto, anche la McLaren aveva copiato l'anno scorso le doppie alette laterali posteriori inventate dalla Ferrari. L'aerodinamica, nello studio di forme appariscenti, non ha segreti; richiede soltanto conoscenze e intuito. In definitiva, è più grave sottovalutare taluni effetti; specie quando altri sostegni vengono a mancare e quando l'annata non è brillante nemmeno sul piano dei pneumatici, qualunque siano le valutazioni che si vorranno fare a favore della Goodyear.



A Digione la Ferrari (FotoPiola) ha sperimentato una nuova sospensione con piastra d'attacco molto in fuori, poi modificata nei Gp successivi. Un'unica apparizione francese dunque

esecuzioni e la capacità di approfondire ogni problema, fino al punto di costruirsi delle proprie pinze-freni per comprendere le difficoltà dell'impiego dei dischi e delle pastiglie in fibra di carbonio. È la padronanza di molte tecniche, interne o esterne, che ha favorito tanto successo.

FERRARI. È seconda, nelle nostre valutazioni tecniche 1984, nonostante la depressione conosciuta a metà stagione; e questo grazie alle vigorose risorse che ha saputo sfoderare nel riprendere rapidamente quota. Punto primo, ha sbagliato l'a-

— com'era in grado di fare — sei grandi premi della prima metà del campionato? La F.1 indugia troppo su queste caratteristiche di percorso; la progettazione non può non risertirne. Poi, secondo errore, è stato quello di non congelare la benzina, evitando anche qualche trucco per accrescere una grandezza espressa in volume, ma sfruttata in peso. Troppe complicazioni con l'emulsione d'acqua? Probabile, ma non sicuro; in ogni caso, rispettando il regolamento alla lettera, si è fatta tutta la sua esperienza di «routine» (più lunga e tardiva rispetto alla Porsche) con l'iniezione e-

BRABHAM-BMW. Ha prevalso l'influenza del motore, come genericamente avviene con la tecnica del turbo; e per la prima volta il quattro cilindri ha mostrato i suoi limiti di saturazione termica e di sfruttamento di questo frazionamento della cilindrata. Per tornare a imporsi, in due gare di centro, ha dovuto arrischiare carburanti, che sono stati trovati a Detroit a quota 103 ron in due analisi di laboratorio su tre. Per esplorare le 4 atmosfere assolute di pressione in qualificazione (circa 900 cavalli), ha dovuto allestire motori speciali, con diverse caratteristiche di distribuzione e di manovellismo. Quanto al telaio, è stato raggiunto un altissimo grado di motricità, con il più lungo passo della F.1 e con il più spinto centraggio, anche se su molti terreni l'adattamento è stato difficoltoso. Si è compreso fin dall'inizio l'errore della configurazione 1983 e, all'inverso della Ferrari, si è subito corretto

segue a pagina 30



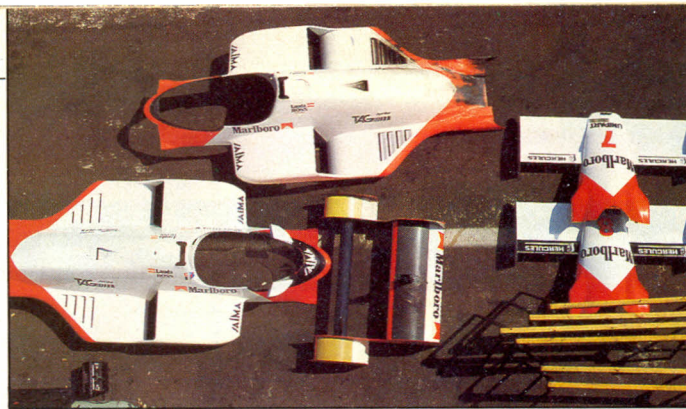
E il mondiale va

segue da pagina 26

un orientamento che sembrava vincere.

WILLIAMS-HONDA — Unica scocca non realizzata interamente in fibre di carbonio, ha risentito di questa scelta in termini di rigidità. Molte detrazioni si sono avute per l'aerodinamica e la baricentatura; il costruttore inglese ha preceduto la Ferrari nella conversione tipo McLaren. Il motore Honda è mancato nell'affidabilità, non nell'efficienza, dimostrando imprevisione nel compiere lo stesso salto di resa della concorrenza.

RENAULT — Sul modello Ferrari, il costruttore francese ha riveduto interamente il suo V6, come disegno di basamento, testate e manovellismo, segnando proporzionalmente il progresso più apprezzabile, da 600 a 680-700 cavalli con pressioni da gara. Risolto, dopo vari inconvenienti iniziali, il problema del congelamento spinto della benzina e del suo post-riscaldamento, ha mancato per ripetuti cali



McLaren-Porsche: il binomio perfetto del mondiale '84 (FotoVillani)

di resa in corsa, pur con l'apporto di turbine più efficaci della Garrett, con dimensionamento differenziato, alla ricerca dei migliori effetti di concentrazione della pressione nei regimi di coppia massima. Al contrario, il telaio, con ottime impostazioni strutturali, di sospensioni e di forma aerodinamica ha avuto sempre una elevata funzionalità rivelando carenze di preparazione su vari circuiti, anche in rapporto alle pre-prove, ciò che chiama in causa la completezza del «team».

LOTUS-RENAULT — Le elevate prestazioni di questa vettura in prova hanno dimostrato grandi capacità in tema di geometria di sospensioni e di ricer-

ca sul bilanciamento e sulla motricità; anche aerodinamicamente, la lezione McLaren è stata recepita senza dilazioni. Con gli assetti da gara e con il pieno carico, tanta funzionalità è crollata; ma sono stati anche i limiti di motore a contribuire notevolmente, per cui l'affidabilità c'è stata finché ci si è accontentati del potenziale esistente. Non appena si è voluto forzare questa disponibilità, dato il terzo posto di De Angelis nel mondiale, è peggiorata la tenuta alla distanza.

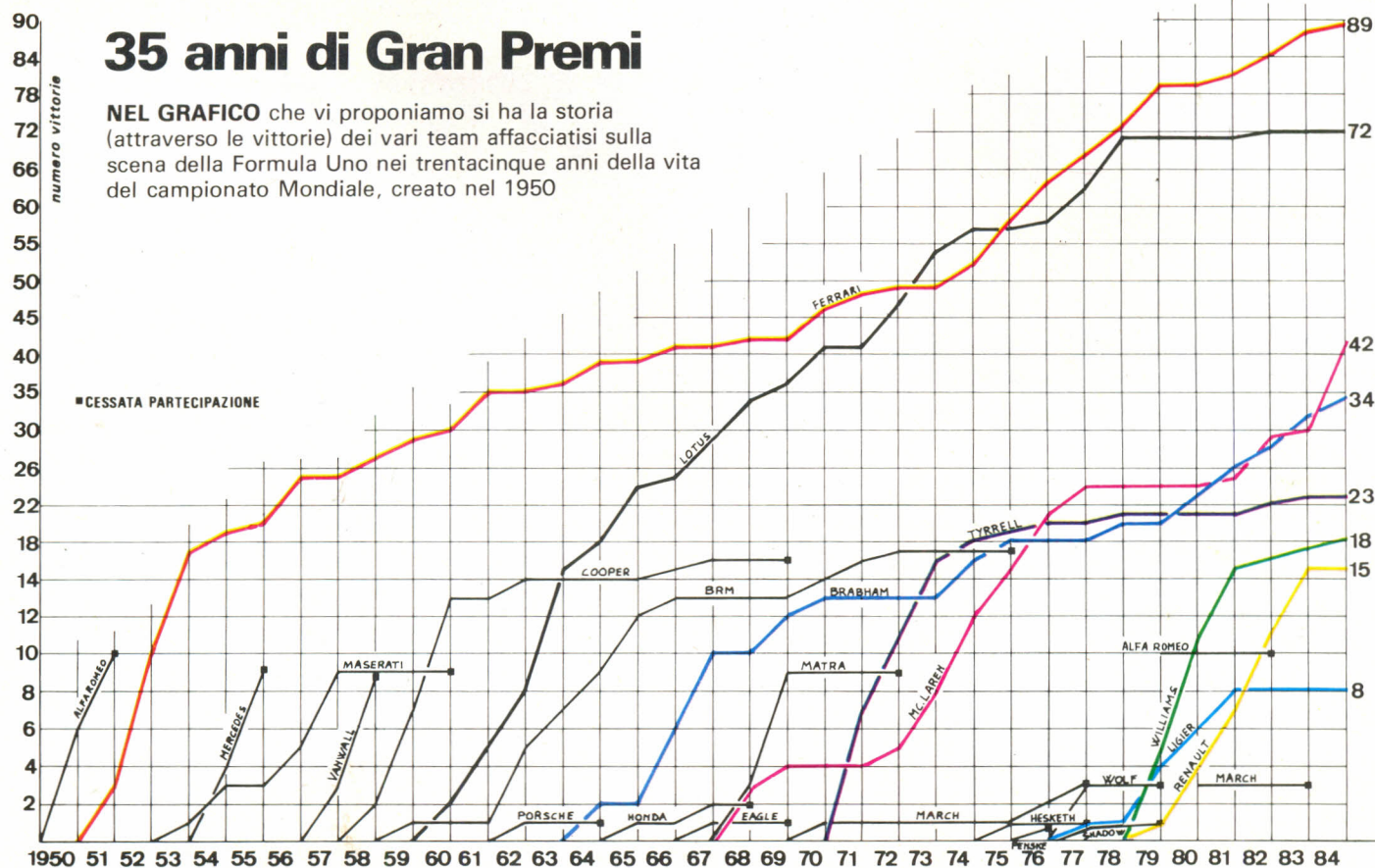
EURORACING-A.R. — Stesso errore di configurazione aerodinamica di Ferrari e Williams al debutto stagionale ed evidente correzione finale, con la rastre-

mazione posteriore della carrozzeria. Nondimeno, l'opera dell'ing. Marmiroli, nell'affinamento delle sospensioni e degli assetti in generale è stata superiore alle apparenze. Purtroppo, è stato il motore a non corrispondere, unico a restare con l'iniezione meccanica senza controllo elettronico, al livello dei 640 cavalli da gara, pur con il frazionamento della cilindrata più alta, con grande stridore fra questo prodotto e le possibilità dell'Alfa Romeo. Il congelamento della benzina è stato tardivo; la versione da qualifica pressoché inutilizzata.

TOLEMAN-HART — Aerodinamicamente imperfetta fino al G.p. di Germania, questa macchina ha mostrato sensibili progressi d'autotelaio con la nuova versione TG 184; significativa la sua grande rigidità in rollio del retrotreno. Ancor più pregevole, poi, l'ascesa del 4 cilindri Hart, salito a 660 cavalli con l'arrivo del controllo elettronico a 3 parametri, affidabile al primo impianto. Dovuto a un piccolo nucleo di specialisti, con la sigla E.r.a., questo processo dimostra quanto possano la buona volontà, più che la dovizia dei mezzi, nella ricerca e nello sviluppo di queste tecnologie. (e.b.)

35 anni di Gran Premi

NEL GRAFICO che vi proponiamo si ha la storia (attraverso le vittorie) dei vari team affacciatisi sulla scena della Formula Uno nei trentacinque anni della vita del campionato Mondiale, creato nel 1950



**AUTO
SPRI
NT****3. RAID****ACI****71**
**motor
show**Club
Méditerranée

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

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

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

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

ESTRATTO DEL REGOLAMENTO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4 Esibire la fotocopia della copertina, o l'originale, di un numero di una rivista automobilistica. Il punteggio sarà assegnato sulla base dell'anno di pubblicazione riportato sulla copertina stessa.

5 Esibire la fotocopia dell'originale di una carta di circolazione per autovettura. Il punteggio sarà assegnato sulla base della data di rilascio.

6**7****8****9****10**

Nei prossimi numeri di AS pubblicheremo i restanti quesiti.

AgipPetroli **banco**
BANCO
S. GERMANO
E. PROSPERO **PIRELLI** **GETOL** **ACI LEASING** **PHILIPS**

CAMPIONATI USA/ I primi programmi per il 1985

L'Imsa si fa in du

L'associazione americana affiancherà alle solite gare anche una serie più economica con gomme fornite dalla Firestone. Tra le novità tecniche spicca quella della Ford Mustang non più col motore anteriore. Tra i piloti, gli Andretti gareggiano in coppia

di Lino Manocchia

NEW YORK — Il campionato americano Imsa di endurance, che quest'anno ha richiamato 690 mila spettatori durante le 17 tappe in calendario, con 2 milioni e 300 mila dollari in palio (circa 4 miliardi e 200 milioni), nel 1985 terrà a battesimo sulla pista di Sebring un nuovo tipo di campionato, il «Firestone endurance championship» riservato a vetture stock, sport e turismo. Il campionato che svolgerà in otto tappe vedrà in lizza Thunerbird, Mazda, Camaro, Porsche 944, Pontiac, Cougar, Nissan 2000 SX, Volvo, Saab 900 oltre alle Audi Quattro, Dodge Daytona, BMW 318, Honda Crx, Ford Escort, Renault Fuego e altre, varianti da 1,4 a 2 litri. Le vetture dovranno partecipare alle corse senza che i tecnici apportino varianti essenziali, eccezione fatta per quelle riguardanti la sicurezza del pilota (roll bar, rete al finestrino) mentre i catalizzatori possono essere eliminati con cambio di ammortizzatori, candele, cinture di sicurezza, sedili e freni.

ISCRIZIONI '85. L'Imsa ha annunciato il campionato 1985 e ha rivelato di aver già ricevuto numerose domande di iscrizioni.

che la Ford per il prossimo campionato sposterà il motore

zioni dall'Europa. Molti piloti sono stati ovviamente attratti dai 25 mila dollari (circa 45 milioni) in palio ogni gara oltre ai 5 mila dollari (9 milioni) per i primi cinque piazzamenti della classe Touring. La Firestone, che sponsorizza questa nuova serie fornirà pneumatici uguali per tutti, cioè i radiali S660 da strada.

FORD DIETROFRONT. Intanto, sempre nel settore Imsa si apprende da Detroit

della Mustang nella parte posteriore in considerazione delle pesime prestazioni offerte dalla nuova vettura di Detroit malgrado che, al volante si fossero alternati Klaus Ludwig e Bobby Rahal. Come da noi riferito in sede di cronaca, la «massima colpa» della Mustang si riversava sul propul-

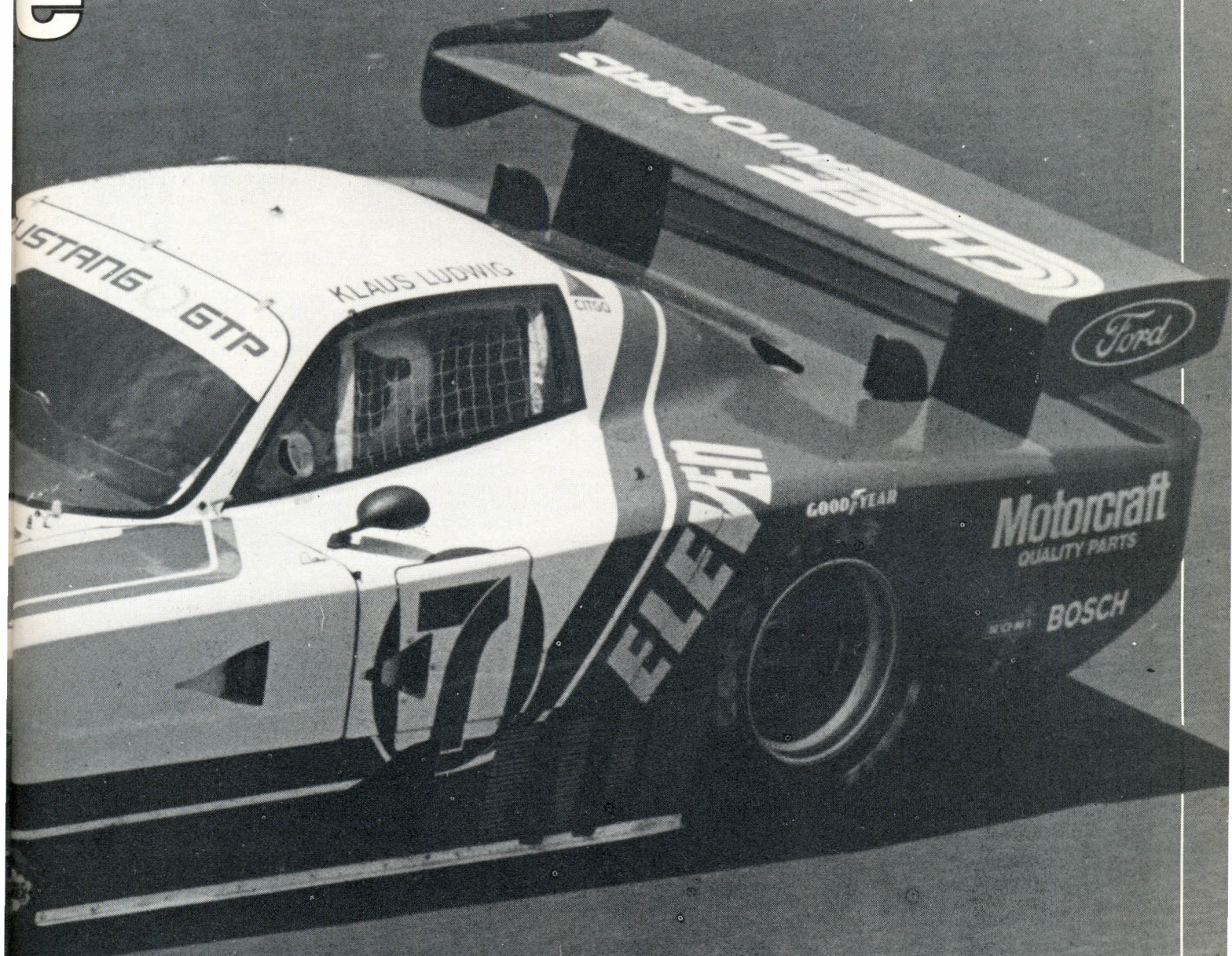
sore molto al di sotto della potenza delle avversarie.

ANDRETTI. Infine una notizia esclusiva: per il 1985, Carl Haas ha deciso di far partecipare ad alcune gare importanti e non concomitanti col calendario Cart (F. Indy) Mario Andretti in coppia col figlio Michael che guiderebbero una Lola azionata da motore Chevrolet. □



e

La Ford Mustang così come ha corso quest'anno, con motore sistemato anteriormente. Dall'85 la casa di Detroit abbandonerà questa soluzione (Foto DPPI)



Gli appuntamenti dell'Imsa '85...

2-3 febbraio	24 Ore di Daytona	7 luglio	500 km Watkins Glen
24 febbraio	3 Ore di Miami	14 luglio	3 Ore Michigan
23 marzo	12 Ore di Sebring	28 luglio	3 Ore Portland
14 aprile	6 Ore Road Atlanta	4 agosto	3 Ore Sears Point
28 aprile	6 Ore Riverside	25 agosto	500 km Elkart Lake
5 maggio	500 km Laguna Seca	8 settembre	500 km Pocono
19 maggio	500 km Charlotte	29 settembre	500 km Watkins Glen
27 maggio	200 Miglia Lime Rock	6 ottobre	3 ore Columbus Ohio
9 giugno	500 km Mid Ohio	1 dicembre	3 Ore Daytona Beach

... e del Firestone Endurance

22 marzo	Sebring	6 Ore
12 maggio	Charlotte	6 Ore
9 giugno	St. Louis	6 Ore
4 luglio	Lime Rock	6 Ore
21 luglio	Sears Point	6 Ore
11 agosto	Riverside	6 Ore
15 settembre	Road America	12 Ore
13 ottobre	Watkins Glen	24 Ore

La grande illusione

L'introduzione dei delegati regionali (ben cento!) non porterà comunque a una «ubriacatura da democrazia». Il potere sarà ancora affidato ai pochi membri del Comitato Esecutivo

ROMA - Il nuovo regolamento della CSAI doveva essere discusso a metà del mese di novembre per essere approvato dal comitato Esecutivo dell'ACI Italia. Il progetto parte dal lontano 1972 quanto al 2° «Congresso Nazionale dello Sport Automobilistico», tenuto a Taormina, l'allora presidente dell'ACI, Carpi De Resmini, riconosciute le diverse iniziative in materie di sport promosse dalla CSAI, auspicava una diversa articolazione del governo sportivo in organismi decentrati che dessero più spazio alle richieste della base. Fu la stessa CSAI di allora ad elaborare, in accordo con le varie componenti di categoria, un progetto di riforma che fu poi discusso al congresso dell'anno successivo e che fu approvato dal consiglio generale dell'ACI nel novembre del 1974. Già a febbraio '75 la nuova CSAI «democratica» era pronta con i nuovi delegati, cioè i rappresentanti dei licenziati di una determinata area geografica. Sono dieci anni che la CSAI nella sua nuova veste opera nel governo e nella gestione dello sport automobilistico, ma il processo di decentramento democratico, come previsto dallo statuto dell'ACI, sta vivendo in questo momento la sua fase più delicata e importante. È stato elaborato e dovrà essere discusso e ratificato dal Consiglio Generale il nuovo regolamento della «Commissione Sportiva Automobilistica Italiana». Sono dunque rapidamente rientrati desideri e progetti espressi da falde avanzate delle forze sportive che volevano una federazione indipendente dall'ACI mentre si è dato il via all'elaborazione del documento tramite due commissioni di lavoro. Il documento che ne è uscito dopo vari aggiustamenti e ripensamenti suggeriti dall'ACI anche se su un piano formale è ispirato alla democrazia, in realtà, al di là della vernice esterna, si rifà agli stessi principi della prima riforma del '74. Insieme alla presenza di figure democratiche quali i delegati di zona, troviamo una concentrazione di poteri nel comitato esecutivo: organo che prevede la presenza di soli tre delegati, dunque in posi-

zione di decisa minoranza numerica rispetto ad altre componenti tecniche come l'Aica, l'Ancai, l'Anfia, la Fisa, associazioni in alcuni casi presenti anche negli organismi di governo dell'ACI. In realtà la base vera, costituita dagli Automobile Club organizzatori (anch'essi però nominati dall'ACI) e dai rappresentanti dei licenziati, si trova anche nel nuovo progetto di regolamento ed in una pro-

regolamento) saranno eletti per entrare nell'esecutivo.

CONSIGLIO NAZIONALE SPORTIVO: «Il parlamento» dello sport, in cui oltre ai rappresentanti dei licenziati sono rappresentate categorie tecniche (Fisa, Ancai etc) vede comparire di una più larga rappresentanza di forze (organizzatori privati, i costruttori non Anfia e i preparatori). Tra le funzioni

vera stanza dei bottoni. In esso (anche se meglio) è ancora sottorappresentata, rispetto alla realtà, la base costituita da AC organizzatori e licenziati.

IL PRESIDENTE della CSAI rimane una figura anomala rispetto alle altre federazioni sportive. Viene nominato direttamente dal presidente dell'ACI e non è eletto dalla base. Una vera incongruenza se si considera che tutte le federazioni, secondo la legge 91, debbono ispirarsi a principi elettivi e democratici. E cavillosa ci sembra il distinguo «made in ACI» secondo cui la vera federazione riconosciuta è l'ACI stesso e la CSAI solo una commissione delegata a esercitare il potere sullo sport. L'ipotesi del presidente eletto come per le altre federazioni è rimasta solo tale visto che, soprattutto nell'ultima fase dei lavori, è stata fatta da Serena e da Saliti una sottile opera di convincimento in un clima di antidemocratica restaurazione pro-ACI. Basti un esempio per tutti: il suggerimento di inserire nel nuovo regolamento il «consiglio di presidenza», bocciato dal CNS di Imola e che avrebbe dovuto rendere immediatamente esecutivi (come se fosse un decreto legge) provvedimenti e decisioni che spettavano al CE.

Gaetano Dima

Così l'attuale governo sportivo

CONSIGLIO SPORTIVO NAZIONALE - Presidente, vice-presidente, rappresentanti Aica, Ancai, Anfia, Fik, cinque AC provinciali e i venti delegati regionali.

COMITATO ESECUTIVO - Presidente, vice-presidente, rappresentanti Aica, Fik, Anfia, Ancai, due rappresentanti AC provinciali e tre delegati regionali.

SOTTOCOMMISSIONI - Velocità in circuito, rally, velocità su strada, tecnica, circuiti e sicurezza, cross e competizioni speciali, auto storiche, fuoristrada, medica, karting, relazioni esterne, consiglio direttivo GGG.

porzione che non risponde alle dimensioni reali di queste forze. Esse sono dunque sottorappresentate. Vediamo comunque rapidamente le principali innovazioni.

ISTITUZIONE dei delegati provinciali che saranno circa 100. Saranno eletti direttamente dai licenziati e a loro volta eleggeranno un delegato per regione (in tutto 20) che avrà diritto di sedere nel Consiglio Nazionale Sportivo. Quattro delegati (uno in più del vecchio

più importanti: approverà le modifiche eventuali, il regolamento della CSAI e i regolamenti sportivi, mentre prima ne dava solo gli indirizzi generali.

COMITATO ESECUTIVO: aumenta il numero dei suoi membri a 13 e compaiono quattro delegati (al posto dei 3 dell'attuale regolamento) e 3 rappresentanti degli Automobile Club organizzatori (ora sono 2). Il CE continua a mantenere invariato il suo grande potere e le sue competenze rivelandosi la

Scelta la «monogomma» per la F.3 '85

Pirelli al primo round

La Casa milanese è stata preferita a Dunlop e Michelin ma dovrà ora superare un test in pista che vaglierà le prestazioni

ROMA - Il grosso del lavoro effettuato la scorsa settimana dalla CSAI ha riguardato soprattutto la sottocommissione tecnica. Al tavolo nella giornata di martedì erano presenti oltre ai componenti della S.C. anche i rappresentanti delle case costruttrici di pneumatici che hanno partecipato alla gara di appalto per la monogomma di F.

3 da adottare nel campionato italiano 1985. In gara erano la Pirelli, la Dunlop e la Michelin. Le proposte fatte in busta chiusa dalle tre case sono state le seguenti:

LA PIRELLI ha offerto i suoi P7 Corsa (2.00/530/13 anteriormente e 250/575/13 posteriormente) a 680.000 lire al treno,

un montepremi di 120 milioni di lire e 50 milioni di lire per la promozione.

LA DUNLOP, classificata come seconda casa, ha offerto i suoi radiali (175/510/R 13 anteriormente e 215/570/R 13 posteriormente) a 598.000 lire con un montepremi di 30 milioni di lire e 50 milioni per il pool F. 3.



F.3 A VALLELUNGA PRIMA DELLE PROVE UFFICIALI (Foto Teso)

La Dunlop punta alla F.2000

ANCORA nulla di deciso da parte della Fisa sulla marca di pneumatici che equipaggerà la F.2000 nel 1985, anche se la Dunlop sta premendo molto per entrare in questa categoria, facendo anche parallelamente una interessante proposta promozionale di lancio e supporto nel corso dell'anno. Oltre a quella della casa inglese, rimane sempre la proposta Pirelli con le gomme utilizzate dalle Fiat F. Abarth. Ancora — in tema di decisioni CSAI — è ormai pronto il passaporto tecnico che il prossimo anno accompagnerà tutte le vetture per tutto l'arco della stagione. E' basato sul modello in vigore da qualche anno in Germania e testimonierà tutta la "carriera" di una vettura: dal primo visto da parte di un verificatore tecnico al momento dell'allestimento (per quelle già esistenti a partire dall'inizio di stagione), a tutte le verifiche fatte nelle gare con le annotazioni relative, agli incidenti e alle verifiche delle riparazioni. Se sarà usato bene dai commissari tecnici, dovrebbe garantire una uniformità di trattamento nell'arco della stagione evitando, come spesso accade, difformità di parere dei verificatori da una gara all'altra. □

LA MICHELIN ha offerto i soliti radiali che calzano da due anni le vetture del campionato a 698.000 lire con 59 milioni per il montepremi e 40 milioni per il pool, aumentabili di altri 10 milioni di lire nel caso si fosse rinunciato alla prova tecnica. La proposta più conveniente è stata giudicata quella della Pirelli. Sulla base di un calcolo fatto partendo dall'invito alla gara di appalto lanciata dalla CSAI, che prevedeva un minimo di mille pneumatici all'anno. Per la Pirelli questo significa a fine anno un fatturato lordo di 680 milioni che, ridotto del montepremi (120 milioni) e del contributo al pool promozionale (50 milioni), dà un introito di

510 milioni. Nel caso della Dunlop l'introito era di 518 milioni, mentre per la Michelin 603 milioni.

ALESSANDRO PAVESI, responsabile della Dunlop, ha contestato questi dati affermando che in realtà il volume di gomme utilizzate nel campionato è di almeno 1500 unità annue e che, considerando tale numero, sarebbe stata la Dunlop ad avere una proporzione più favorevole. Inoltre, mentre l'alto montepremi beneficia i team e i piloti delle prime posizioni a detrimento di tutti gli altri, il costo più basso di un treno avrebbe costituito un beneficio (6 milioni circa di risparmio)

per tutti i partecipanti. Interpretando letteralmente il regolamento della gara di appalto, ha avuto la meglio la Pirelli che dovrà ora superare la prova tecnica che avverrà entro il mese di novembre a Vallelunga.

L'«ASSO F. 3» a questo proposito ha richiesto precise garanzie e parametri. La gomma dovrebbe permettere tempi simili a quelli delle Michelin dell'84 (non più di un secondo al giro) e mantenere una stabilità di prestazioni per 250 km intorno allo 0,7%. Saranno tre i team che effettueranno i test. Uno di gradimento della CSAI, uno della «Asso F. 3» e dell'ANCAI e la terza squadra scelta come

«tester» dalla Pirelli stessa.

SEMPRE restando in tema di F. 3 il prossimo Comitato Esecutivo CSAI che si terrà a Torino il 16 novembre dovrà decidere in merito alla nomina di un commissario tecnico unico per tutto il campionato, presente alle verifiche obbligatorie a fine gara per i primi tre piloti, visto che già c'è stata la delibera di titolare open il campionato italiano per internazionalizzarlo. Il 19 a Firenze si riuniranno inoltre anche i componenti del pool per stabilire i programmi promozionali del prossimo anno, e le proposte di suddivisione del montepremi offerto dalle case di pneumatici. (g. d.)

MOTOR SHOW/La nona edizione dall'8 al 16 dicembre

Lo spettacolo è un affare

Anche quest'anno non mancheranno i «numeri» degli stunt-men, ma la manifestazione bolognese cerca uno spazio tra gli operatori del settore

QUALCOSA è cambiato nello spirito del Motor Show, edizione numero nove. Lo si è compreso dalle parole di Alfredo Cazzola e del presidente dell'Ente fieristico bolognese Galletti il giorno della presentazione stampa della rassegna. Il Motor Show, quest'anno sarà infatti il solito contenitore di mille iniziative e sorprese ma anche un luogo deputato dove poter concludere affari e prendere accordi per il futuro fra operatori del settore. Così inevitabilmente, la rassegna che l'anno scorso ha toccato quota 1.150.000 visitatori sta avviandosi verso una terza fase, forse meno spettacolare delle precedenti ma certamente più professionale e interessante in chiave

di programmazione. Come già detto lo "show" vero e proprio non verrà a mancare. Anche nel 1984, dall'8 al 16 dicembre, ci sarà la possibilità di osservare le imprese degli stunt men, dell'uomo razzo che ha aperto i Giochi Olimpici di Los Angeles, del "Supermonster", una terrificante auto su base Dodge provvista di enormi gomme che distrugge tutto ciò che le capita sotto. Ma una grossa fetta del Motor Show si giocherà all'interno del Palazzo fieristico. Tutte le principali Case automobilistiche e accessoristiche esporranno le loro più recenti novità. Verrà ripetuta anche la rassegna dedicata all'Hi-Fi per auto e verranno esposte parecchie vetture da corsa, tra le quali molte

monoposto della massima formula. Una chicca per gli appassionati sarà la mostra dedicata al creatore della Lotus Colin Chapman con molte monoposto del "genio" inglese esposte come i famosi modelli Lotus 18 di Stirling Moss, "33" di Jim Clark, "72" di Emerson Fittipaldi, "79" di Mario Andretti e "95" a motore Renault.

ALLA DONNA e al suo rapporto con il mezzo meccanico è poi dedicata una parte della rassegna. Il Motor Show '84 parlerà al femminile e così "solo" il gentil sesso avrà un'area esclusiva dove poter svolgere dei test di guida al volante di tutte le novità motoristiche internazionali. Nella rassegna bolognese, poi, continuerà a vivere



LUOMO RAZZO

la bella iniziativa dell'Acì, che anche quest'anno organizza il raid Acì-Motor Show, con prove quotidiane e un grande montepremi finale. E per finire ci sarà, come sempre, la grande festa annuale di Autosprint con la consegna dei caschi d'oro ai grandi campioni del 1984. Ma di questo, come del Motor Show, avremo altro tempo, e spazio, per parlarne. □

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



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

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

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

sabelt
cinture di sicurezza

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

Uno show che fa invidia a Ecclestone

RITORNA IL «sogno di mezzo inverno», il Motor Show. Si svolgerà dal 7 al 16 dicembre nell'enorme anfiteatro della Fiera di Bologna, occupata in ogni metro di posto, stipatissima. Quando nacque nel 1976, la manifestazione che rispecchia l'operosità tecnologica nel settore delle due e delle quattro ruote, lo spettacolo che trae conforto sempre dai due mezzi meccanici, stava molto più «larga» nell'edificio che da sempre la ospita. Per soddisfare l'esigenza di quel periodo, era stato sufficiente appena un terzo dei quarantamila metri quadrati occupati dall'ultima edizione e nella stessa vennero contati 180.000 spettatori paganti contro il milione e mezzo sempre dell'edizione scorsa. Ma rivediamo brevemente la storia trascritta in una serie di flash.

1976. La nascita del Motor Show viene annunciata da un biglietto di invito firmato da Giacomo Agostini, Sandro Munari, Niki Lauda e Renato Molinari. Niki, ancora fresco delle bruciature per l'incidente del Nürburgring, subito aveva abbracciato l'idea. «**Mai vista tanta gente** — aveva modo di dire il campione austriaco della Ferrari — **al mio Salone a Vienna ho contato in tutto 57.000 persone. Quelle che sono qui oggi nella prima giornata. Voi italiani non finite mai di stupirmi**». Bello, ma povero nel vestire faceva la sua apparizione anche James Simon Wallis Hunt, campione del mondo in carica giunto al Motor Show per ricevere il casco iridato di Autosprint.

1977. Il secondo biglietto da visita non contemplava più il nome di Niki Lauda. L'austriaco, campione del mondo della stagione, era stato sostituito da Mario Andretti. L'oroscopo stabiliva che la stagione successiva sarebbe divenuto il triestino d'America campione del mondo e così doveva essere. La rassegna bolognese diventava anche una preveggenza incubatrice di iridati. Fedele a una filosofia di originalità, il Motor Show aveva modo di presentare una leggenda di 1000 chilometri all'ora: il «Blue Fame» di Gary Gobelich, primo al mondo ad avere superato la fantastica barriera nelle assolate e salate distese di Bonneville. Nella festa della trilogia mondiale (Ferrari-Alfa-Fiat) premiate da Autosprint, si inseriva anche la voce di Enzo Ferrari che telefonava da Maranello: «**Sono davvero spiacente di non essere presente a questa giornata, in quanto mi sento debitore della moltitudine di persone che mi ascoltano, ma una triste situazione familiare mi impedisce di essere presente. Mi preme però dirvi che ho perseguito per tutta la vita i tre quarti di questo sport, che reputo la più bella espressione del coraggio**».

1978. Faceva la sua apparizione un certo Reginald «Reg» Hazelton, il nonnino del brivido, occhiali e fisionomia da personaggio di Agata Christie, di professione panettiere, che faceva «volare» una Topolino Thunderbird, una Funny Car spinta da un motore di oltre 8000 CV capace di svilupparne per i pochi secondi di accelerazione oltre 2000, «bevendo» un liquido composto di alcol metilico, nitrometano, benzina avio e altri additivi. La morsa di ghiaccio che stringeva Bologna alla vigilia della ormai rituale festa dei Caschi di Autosprint, non riusciva a raffreddare l'entusiasmo degli spettatori al Palazzo dei Congressi che assistevano a una specie di seduta plenaria della Foca con Ecclestone, Mosley, Chapman, Mayer e Williams in prima fila, salutati però più da fischi che da applausi. Questi ultimi venivano riservati a un ospite d'onore che alle 14.30 apriva la manifestazione: Umberto Agnelli accompagnato da Luca di Montezemolo. A Colin Chapman, inventore delle minigonne, veniva consegnato un trofeo che rispecchiava il particolare delle bandelle, nonché il casco d'oro di spetanza al campione del mondo Andretti.

1979. Era la quarta edizione che festeggiava i seicentomila della stagione precedente per incre-

mentarli ulteriormente. I personaggi si avvicendavano: da Villeneuve a Scheckter, da Agostini a Ferrari, da Rossi a Lazzarini. La novità dell'anno, se così si può dire, era rappresentata da una motrice da camion Berliet turbo di 365 cavalli, definito il «bisonte della strada», invitato a esibirsi a «passo di danza» su due ruote. Lo guidava un noto stuntman internazionale: Holer Togni, passato dalle consuete acrobazie su vetture a un ben più difficile gioco al volante di un camion. Applaudito comunque era soprattutto il simpatico show fra Scheckter e Villeneuve nel palco della premiazione di Autosprint. Quindi Gilles veniva invitato a introdursi nell'abitacolo della Cisitalia di Tazio Nuvolari. E lui, il minipilota osannato dalla folla, toglieva il volante dalla vettura per imitare il gesto compiuto da «Nivola» il giorno in cui vinse ugualmente una gara sterzando con una chiave inglese al posto del volante.

1980. La quinta edizione del Motor Show accoppiava il suo ancora aumentato successo di pubblico alla associazione tra il fascino dei motori e quello della bellezza femminile. Sul piazzale delle esibizioni, accanto ad auto su due ruote e a motociclette impegnate in numeri acrobatici, c'era Carmen Russo, unica donna italiana, secondo l'opinione degli americani, degna di comparire sulla rivista Playboy. Anche Nelson Piquet, pilota brasiliano alle prime armi in F.1, ma già caro a Ecclestone e alla Parmalat, esuberante e abituato all'atmosfera del Carnevale di Rio, rimaneva stupito da tanta folla e tanto entusiasmo. Ma il vero eroe del Motorshow era Clay Regazzoni portato in trionfo sulla sua carrozzeria. «**Sto scrivendo un libro — diceva — il cui titolo "È una questione di cuore"**». L'assegnazione dei caschi, giunta alla sedicesima edizione, vedeva quello d'oro assegnato ad Alan Jones e quello d'argento a Nelson Piquet.

1981. In questa edizione il Motor Show, anzi il suo fascino, rapiva il grande vecchio di Maranello, Enzo Ferrari: proprio colui che aveva creato molte immagini dei più grandi spettacoli dell'auto da corsa, rimaneva folgorato dal richiamo. Non un applauso, ma una ovazione accoglieva Ferrari quando prendeva il microfono in occasione della tradizionale Festa dei Caschi di Autosprint e Motosprint. «**Giovani amici — diceva con la voce rotta dall'emozione — vi ringrazio di tanta benevole accoglienza. Io sono un uomo di un altro secolo, un uomo che ha sposato l'automobile e che non l'ha mai tradita, anche perché è molto più difficile tradire l'automobile che la moglie. Sono qui per stringere la mano a Nelson Piquet degno campione del mondo e, soprattutto, per solennizzare un matrimonio. Ricordate che la F.1 stava andando in malora? Io della situazione non sono stato l'arbitro ma il guardialinee. Non ha vinto la Fisa, cioè il signor Balestre, non ha vinto la Foca, cioè il signor Ecclestone. No. Ha vinto lo sport. Ricordate, la patria non si nega, si conquista col lavoro, la patria si difende sui campi dello sport che riassumono tutti i sogni e le virtù delle vostre giovani vite**». Toccava poi a Luca di Montezemolo premiare il suo patron degli anni beati della riscossa della Ferrari, il 1974 e il 1975. Vi era poi anche uno scroscio di Balestre che non voleva premiare Ecclestone e che faceva esclamare a Montezemolo: «**Altro che commedia qui siamo veramente a livello di circo**». Nel piazzale intanto si svolgeva il rituale show sulle basi dello spettacolo vero e proprio esibendo Remy Julienne, controfigura di James Bond, lo stuntman Massimo Trinchero, l'oriundo Pascal Bizzarro, la Pantera Rosa di Malcolm Ollei, un «mostro» lungo undici metri, persino una gara Piaggio promossa da Motosprint.

1982. «**Settimo: non perdere l'occasione**» era lo slogan di lancio del Motor Show che consumava

l'atto con Lei, l'auto, immersa in una atmosfera nuova. Faceva la sua entrata nella Fiera bolognese anche la famosa casa d'aste Christie's di Londra, quasi un mito. Non per vendere gioielli o quadri d'autore, dipinti da Picasso, Manet, Morandi, ma auto d'epoca cimeli altrettanto preziosi salvati dalla furia del tempo, pezzi di antiquariato in grado di appagare ogni collezionista. Le antiche Bentley, Bugatti, Rolls Royce, Maserati, Osca, Isotta Fraschini, Ferrari, Alfa Romeo, le «maliarde» che avevano fatto epoca nella storia dell'automobilismo. Né mancava il designer d'eccezione, uno dei più accreditati stilisti della moda automobilistica, Giugiaro, in cattedra per insegnare agli scolari impegnati in un corso di disegno, le arti del mestiere. Nella festa dei Caschi Joann Villeneuve, moglie dell'indimenticabile Gilles, consegnava il premio del più veloce della stagione, Alain Prost. Keith Duckworth riceveva un riconoscimento per le 150 vittorie in F.1 del motore Cosworth. Così come l'on. Tesini consegnava al d.s. della Ferrari,



Marco Piccinini, il casco iridato per il mondiale costruttori. Più avanti Arnoux incoronava Keke Rosberg arrivato con un giorno di ritardo all'appuntamento.

1983. Nuova gran festa quella del promotore Alfredo Cazzola e dei suoi collaboratori, con ulteriore incremento di iniziative e di spettatori. «Padrini» i due «Ferrari» Arnoux e Alboreto, «madrina» Lory Del Santo, prosperosa ragazza veneta di grazie quanto mai conturbanti. Una tradizione incentrata sul bello e sulla celebrità. Come il resto del condimento. L'ormai conclamata superfiesta dei Caschi di Autosprint e Motosprint con Freddie Spencer, neo campione del mondo di motociclismo, tutto acqua e sapone che arriva il giorno dopo, ma con l'incredibile folla che sempre lo attende. Il grande piazzale che ospita spettacoli senza relax con moto, auto, furgoni e perfino trattori. Remy Julienne, l'americano Riddel, il francese Goy che disegnano stelle filanti da brivido in cielo, l'asta di Christie's, le gare di trial e motocross, il «rider press» per la stampa, la moto dell'anno, il rider cross, la gara di kart coi campioni di F.1, auto fuoristrada, automodellismo, stuntmen e cascadeur, campioni, campionissimi, un enorme video tenuto acceso per dieci giorni. Oltre 600 testate che si sono occupate dell'avvenimento, la TV in diretta. Dicono le cifre: dagli 889.826 visitatori paganti dell'edizione 1981 si è passati al milione 156.773 del 1982 sino a sfiorare il milione e mezzo la stagione scorsa. Veramente «un sogno di mezzo inverno» o, come dice più prosaicamente Bernie Ecclestone «**un vero business, un marketing che avrei voluto inventare io perché questa Fiera ha un potere d'attrazione che eguaglia quello del mondo delle corse in cui vivo**». Per questo si replica per la nona volta col successo assicurato in partenza.

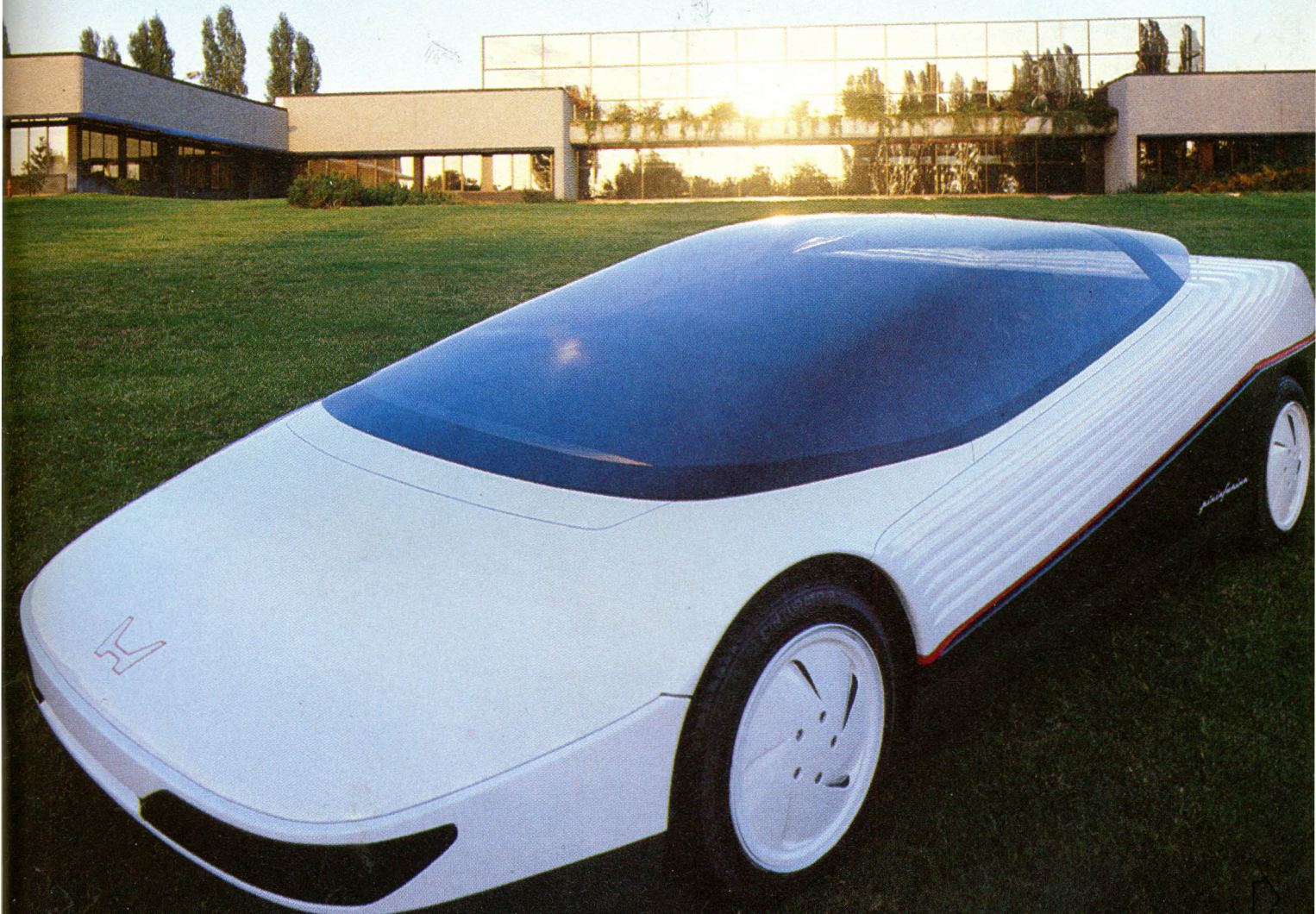
Ezio Pirazzini

**AUTO
SPRI
NT**

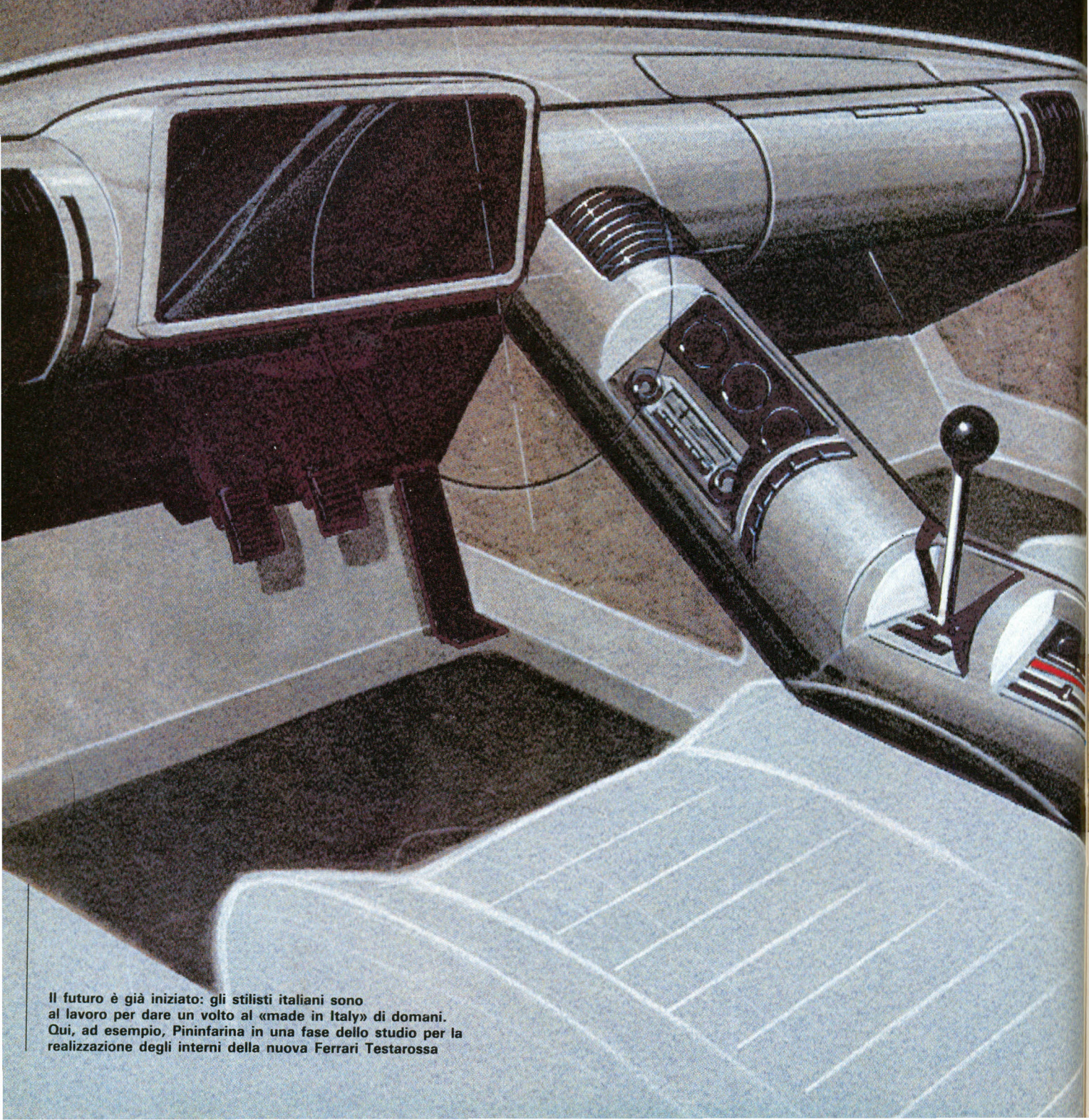
SPECIALE
SULLA STRADA

TORINO, 14-25 NOVEMBRE 1984

Salone di bellezza



Finestra sul



Il futuro è già iniziato: gli stilisti italiani sono al lavoro per dare un volto al «made in Italy» di domani. Qui, ad esempio, Pininfarina in una fase dello studio per la realizzazione degli interni della nuova Ferrari Testarossa

domani

FINALMENTE il 14 novembre i cancelli del vecchio stabilimento Fiat del Lingotto si schiuderanno ufficialmente per la grande «kermesse torinese» dell'automobile. Le polemiche e il travagliato inizio dei restauri per ospitare degnamente il 60° Salone dell'Automobile sono storia recente, ma per fortuna ha prevalso il buon senso e tutto si è concluso felicemente. Di motivi validi perché la manifestazione biennale fosse ospitata al Lingotto ce n'erano più di uno e non soltanto di carattere storico, ma anche industriale e commerciale, per non parlare dell'esuberanza di spazio per gli stand, per la maggiore sicurezza, per lo sviluppo dei parcheggi. Da quando venne inaugurato, il 22 maggio del 1923, questo stabilimento definito ai suoi tempi futuristico, ha sfornato vetture come la «Balilla», la «Topolino», la «1100», che hanno contribuito massicciamente alla motorizzazione del nostro Paese e attorno al Lingotto si è sviluppata una città industriale che si è conquistata il titolo di capitale italiana dell'automobile. Anche per questo il Salone non può che svolgersi a Torino, nonostante nei suoi primi anni di vita si sia tentato di cambiare più volte sede. Nacque infatti nel 1900, ma nel 1901 era già a Milano, poi nei tre anni successivi venne sdoppiato fra Torino e Milano, nel 1929 addirittura emigrò a Roma; dal 1948 ritornò definitivamente nel capoluogo piemontese. Un altro motivo valido, per esempio, viene da un ennesimo, ma non ultimo, primato conquistato dalla Fiat: la «Uno» è diventata la vettura più venduta in Europa. Un po' di nazionalismo in questo caso non guasta, ma i risultati raggiunti dalla Casa torinese quest'anno, pur con una situazione di mercato tutt'altro che positiva, non può che rallegrarci. Nei primi sei mesi del 1984 dunque sono state consegnate 258.850 «Uno», contro le 258.650 «Golf»,

**Dal 14 al 25 novembre
il Lingotto, il vecchio
stabilimento della Fiat,
sarà teatro del 60°
Salone Internazionale
di Torino, l'appuntamento
più importante per il
futuro dell'industria
automobilistica
del nostro Paese**

di Carlo Massagrande

segue

Finestra sul domani

segue

modello che deteneva il primato delle vendite. Ma non basta, perché fra i dieci modelli più venduti figurano anche la «Panda» al nono posto (con 109.850 unità) e la «Regata» al decimo (104.000).

ABBIAMO parlato di modelli popolari, a grande tiratura, ma un'altra vettura torinese che si appresta a dare lustro a questo salone e che il pubblico potrà ammirare per la prima volta da vicino, è la Lancia «Thema», degna rappresentante di quel «segmento E» che ci ha visti assenti per molti anni e che ora lancia un'altra sfida a livello europeo. Certamente questa categoria di vetture in Italia non rappresenta che il sei per cento del mercato, un mercato finora saldamente in mano alle straniere ma che, anche con il contributo di un altrettanto valido modello come l'Alfa Romeo «90», potrebbe dare inizio a una inversione di tendenza. E tanto per rimanere «in gruppo» dobbiamo ricordare altri due capolavori di assoluto prestigio; il «Fire 1000», uno dei più moderni motori usciti in questi ultimi anni, e la ammiratissima (al Salone di Parigi) Ferrari «Testarossa». Il primo lo vedremo presto in funzione sulla Lancia «Y 10» che verrà presentata nella prossima primavera, la seconda non avremo forse molte occasioni di vederla circolare sulle nostre strade, ma sognare costa poco e anche i simboli hanno la loro importanza.

IL 60° SALONE dell'Automobile di Torino non è comunque solo una passerella di modelli inediti o già visti, non è solo sfoggio di alta tecnologia e di stands multicolori e scintillanti. È anche e soprattutto il termometro di una situazione che da molti anni con i suoi alti e bassi turba il sonno dei costruttori, e quelli di casa nostra vogliono verificare se la strada scelta per recuperare in produttività è quella giusta. Nell'ambito della comunità Europea siamo l'unico Paese che ha incrementato la produzione (a fine agosto eravamo sull'otto per cento) e questo vuol dire che gli sforzi delle nostre Case per rinnovare i loro modelli non sono stati vani (in Francia la produzione è calata del nove per

cento, in Gran Bretagna dell'otto e in Germania del quattro). Per contro, dopo un bilancio positivo delle vendite, che da gennaio a settembre si è mantenuto superiore a quello del corrispondente periodo del 1983 per un 2,2 per cento, dal mese di luglio la domanda ha iniziato a flettere, meno 3,8 per cento, per continuare in agosto, meno 4 per cento e in settembre, meno 5,5. Ciò che più colpisce gli esperti, è che questa flessione della domanda si verifica proprio quando l'economia del Vecchio Continente si sta in un certo modo espandendo, anche se con moderazione e questo significa che il mercato dell'automobile sta vivendo un periodo di «domanda di sostituzione», avendo ormai raggiunto un certo grado di saturazione. Negli Stati Uniti per esempio questa domanda ha superato il 95 per cento delle vendite, mentre in Germania siamo al 72 per cento e in Italia al 47. Il fatto che da noi ci sia potenzialità di nuovi acquirenti per un buon 50 per cento, può render meno incerto il futuro delle nostre Case e può rappresentare un buon trampolino di lancio per le novità messe in bella mostra nel glorioso Lingotto.

Carlo Massagrande

L'ipoteca Fiat sul mercato

DOPO nove mesi il bilancio delle vendite sul mercato italiano è in attivo, rispetto al periodo gennaio-settembre dello scorso anno, di ben 27.626 unità. Nella graduatoria dei modelli più venduti, ai primi cinque posti troviamo vetture del gruppo Fiat («Uno», «Panda», «Regata», «Ritmo», «A 112»), mentre la prima straniera è la Volkswagen «Golf». Ecco la graduatoria delle consegne di vetture nazionali ed estere nel mese di settembre e consuntivo del periodo gennaio-settembre, con le percentuali di penetrazione.

Marche	Settembre	%	Gennaio-Settembre	%
Fiat	50.024	46,59	580.174	46,11
Renault	8.445	7,86	113.656	9,03
Lancia/Autobianchi	8.400	7,82	106.969	8,50
Alfa Romeo	7.498	6,98	93.673	7,45
Volkswagen	5.364	5,00	53.060	4,22
Ford	5.000	4,66	55.055	4,38
Citroën	4.314	4,02	46.444	3,69
Peugeot/Talbot	3.425	3,19	39.225	3,12
Opel	3.395	3,16	41.190	3,27
Seat	2.205	2,05	23.896	1,90
BMW	2.000	1,86	22.405	1,78
Mercedes	1.394	1,30	10.415	0,83
Austin-Rover	1.385	1,29	17.223	1,37
Nuova Innocenti	1.209	1,13	13.555	1,08
Volvo	1.121	1,04	16.431	1,31
Audi	750	0,70	11.616	0,92
Maserati	235	0,22	2.137	0,17
Skoda	182	0,17	1.329	0,10
Saab	140	0,13	1.564	0,12
Hyundai	58	0,05	568	0,04
Porsche	56	0,05	731	0,06
Ferrari	39	0,04	475	0,04
Honda	37	0,03	198	0,01
Mitsubishi	28	0,03	228	0,02
Mazda	20	0,02	48	—
Chrysler	6	—	42	—
Rolls Royce	4	—	13	—

I carrozzieri a Torino

QUESTE le «trasformazioni» del Salone

Pininfarina	Peugeot «205» break - Prototipo Honda con motore 6V
Bertone	Chevrolet Ramarro
Ital Design	Tre prototipi: «Maya» coupé con motore 6V 3000 Ford + 2 ancora senza nome
Michelotti	Prototipo PAC (vettura di città) - Reliant «Scimitar SS 1»
Bitter Italia	«SC 2» coupé - «SC 4» berlina
Boneschi	«Panda 4x4»
Introzzi	«Ducato» cabriolet
Fontauto	«Uno» blindata - Rolls Royce «Silver Spirit» blindata - «Campagnola» blindata
Marazzi	Mercedes «280 GE» blindata - «Campagnola» blindata
Rayton-Fissore	«Magnum 4x4»
Savio	«Panda 4x4» tempo libero
Scioneri	«Panda 30 Valentina» - «Uno» personalizzata
Open Design	Mitsubishi «Clip»
Autocostruzioni SD	Rolls Royce «cabriolet»
Embo	«Mini spider» - De Tomaso «Deauville» giardinetta - «Pantera Turbo»
Moretti	«Regata» Cabriolet
Ilica Maggiora	Prototipo «Gobi» (Panda 4x4) - Prototipo «Spazio Tre» (vettura da città a tre ruote)
Ruspacromo	Vetturetta da golf
Ghia	Prototipo Ford x competizioni

Le novità del Lingotto

ECCO le novità di Torino

Alfa Romeo	«Alfa 33» gamma '85 (si aggiunge la «1.3 S», invariata la «Quadrifoglio Verde»)
Audi	«90», «GT», «200 Quattro»
Austin Rover	«Metro 5 p», «Montego», «Montego SW»
BMW	«518 i», «M 535 i»
Ferrari	«Testarossa»
Fiat	«Regata Weekend giardinetta», Panda nuova gamma
Giannini	«Uno 45 S Turbo» 903 cc, «Regata Turbodiesel» 1714 cc
Lancia	«Thema»
Maserati	«Biturbo» cabriolet
Nuova Innocenti	«Mini» due cilindri
Peugeot	«305 A», «305 GTX», «305 SS»
Renault	«Super 5», 25 V6 Turbo e Limousine, Espace
Seat	«Ibiza»
Volkswagen	«Jetta GT», «Passat Variant Syncro»
Volvo	«360» Diesel

Le italiane più vendute

LE ITALIANE più vendute nel periodo gennaio-agosto 1984 e la percentuale di incidenza (modelli a benzina e Diesel).

Modello	consegne otto mesi	incidenza %
Fiat «Uno»	230.000	20,0
Fiat «Panda»	87.700	7,6
Fiat «Regata»	82.200	7,1
Fiat «Ritmo»	81.700	7,1
Autobianchi «A 112»	48.200	4,2
Alfa Romeo «33»	36.900	3,2
Lancia «Prisma»	31.000	2,7
Fiat «126»	22.500	2,0
Alfa Romeo «Arna»	16.600	1,4



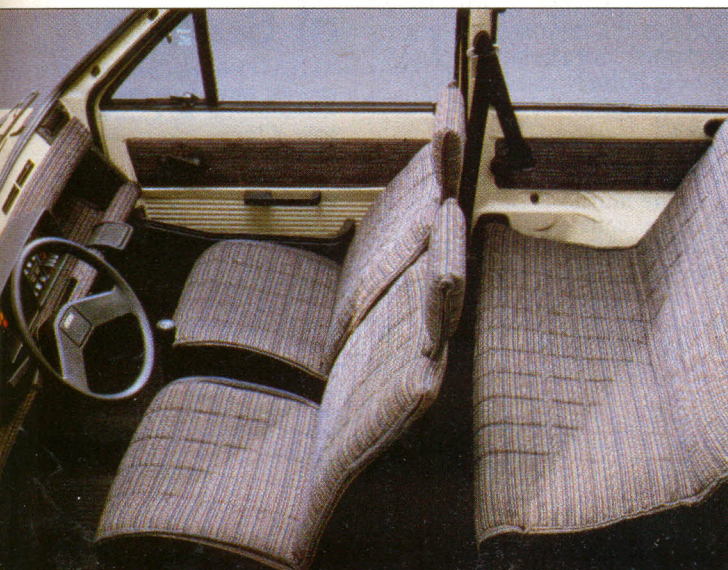
Weekend al Salone

LA FIAT presenterà al Salone di Torino uno dei modelli più attesi dal pubblico, la Regata Weekend, versione station wagon (foto a sinistra e sotto) della berlina che sta avendo grande successo sui nostri mercati. La Weekend, sfrutta la formula fortunata della 131 Panorama. Ha la linea allungata di tratto elegante e maggiore capacità di carico. I valori sono addirittura superiori a quelli della Panorama 131, ovvero 780 dm³ con sedile posteriore in posizione normale e 1495 dm³ con sedile ribaltato. Il lavoro dei tecnici Fiat sul posteriore ha permesso di creare una ribaltina sul portellone per migliorare le operazioni di carico e scarico. In commercio saranno vendute 4 versioni della vettura. La prima con motore a benzina di 1301 cc con 68 cv e una velocità di 155 km/h, la seconda di 1600 cc con 100 cv e velocità di 180 km/h e le ultime due a gasolio. La Weekend sarà disponibile in versione 1700, 58 cv e 150 km/h, e col motore 1900, che sviluppa 65 cv e raggiunge i 155 km/h. La Fiat, infine, presenterà al prossimo Salone dell'auto anche la nuova gamma delle Panda (foto al centro e in basso), che sono state migliorate nel comfort, nelle finiture interne ed esterne, con l'adozione di nuovi colori. □



I nuovi numeri della Panda

	Panda 30L/CL/S	Panda 45 S	Panda 4x4
Motore - Caratteristiche			
N. cilindri, disposizione	2 in linea, longitudinali anteriori	4 in linea, trasversali anteriori	4 in linea, trasversali anteriori
Diametro x corsa (mm)	77x68	65x68	67,2x68
Cilindrata (cm ³)	652	903	965
Rapporto di compressione	8:1	9:1	9,2:1
Potenza max (DIN): CV (kW) a giri/min	5500	5600	5600
Coppia max (DIN): kgm (Nm) a giri/min	3000	3000	3000
Carrozzeria - Dimensioni			
N. posti	5	5	5
N. porte	3	3	3
Lunghezza (mm)	3380	3380	3390
Larghezza (mm)	1460	1460	1485
Altezza (mm)	1445	1445	1470
Passo (mm)	2160	2160	2170
Rifornimenti - Pesì			
Serbatoio benzina (l)	35	35	35
Peso in ordine di marcia (DIN) (kg)	650	680	740
Prestazioni - Consumi			
Velocità a 1000 giri/min in IV (V) (km/h):	22,4	23,2 (28,7)	19,6 (26,2)
Velocità massima (km/h)	115	140	130
Acc. (sec) (2 persone + 20 kg):			
0-100 km/h	36	18,0	18,2
0-400 m	23,8	20,0	19,2
0-1000 m	46	38,0	38,0
Ripresa: da 40 km/h in IV (sec.):			
40 ÷ 100 km/h	47	22,5	33,2
400 m	24,5	20,5	23
1000 m	48	40,0	44,2
Cons. (l/100 km): a 90 km/h	5,4	4,9	5,9
a 120 km/h	—	6,6	7,9
ciclo urbano	7,4	7,3	7,9



Tutto pronto nella sede della manifestazione

Lingotto da un miliardo

Questo il costo complessivo per la ristrutturazione dell'ex fabbrica Fiat. L'esposizione si svilupperà su 80.000mq. Creato un grande parcheggio all'interno. Il prezzo del biglietto è di 6000 lire, il posteggio ne costa 1500

di **Sergio Remondino**

TORINO — Tutto è pronto per il 60. Salone Internazionale dell'Automobile in programma a Torino dal 14 al 25 Novembre nel «Centro Espositivo Lingotto». Così è stata ribattezzata l'ex fabbrica Fiat del Lingotto che, come si sa, ha subito estesi lavori per essere resa adatta ad una manifestazione internazionale. Queste opere di adattamento hanno interessato una superficie di 88.000 mq dei quali 53.000 coperti ed i restanti 45.000 all'aperto, per un costo totale di circa 1 miliardo. Le superfici coperte sono state ripulite delle rimanenti sovrastrutture delle vecchie officine ed adattate alla bisogna: al piano terreno dell'ex fabbrica progettata dall'Ing. Mattè Trucco oltre agli ingressi vi sono cinque blocchi servizi (progettati dagli architetti Gabetti e Isola) dotati di servizi igienici e bar mentre al primo piano (ex sala presse),

oltre agli spazi espositivi, vi sono altri blocchi di servizi (cinque), attrezzature varie ed un ristorante battezzato «La parabolica». Ma vediamo ora notizie e dati utili al visitatore.

IL PREZZO del biglietto d'ingresso è di Lire 6000 (ridotti 4000) mentre quello del posteggio interno è di Lire 1500.

GLI INGRESSI: Sono quattro e vengono contrassegnati da numerazioni risalenti all'epoca di costruzione della struttura. Il numero 294 (che dispone di diciassette biglietterie) è riservato per chi entra a piedi. Il numero 262 (che dispone di sette biglietterie) è invece riservato a chi entra direttamente con la vettura. Ci sono ancora gli ingressi 240 (per gli espositori) e 304 (giornalisti e visitatori).

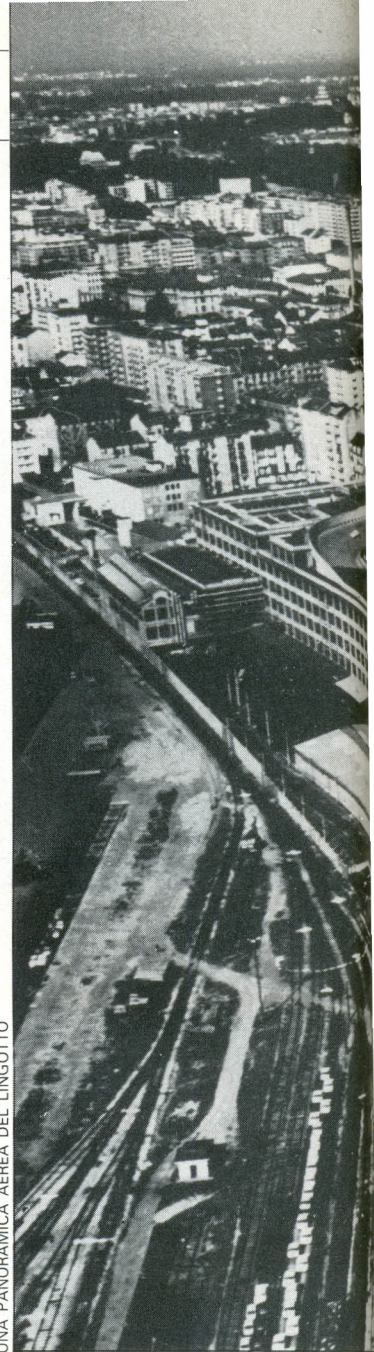
PARCHEGGI: Come detto pa-

gando una tariffa di Lire 1500 si può entrare con la vettura direttamente nel parcheggio interno che ha una capacità di 2000 posti macchina. È una soluzione conveniente perché nelle adiacenze dello stabilimento non vi sono molte possibilità di posteggio.

GLI ORARI: A parte il giorno d'inaugurazione al pubblico (Mercoledì 14) in cui l'apertura è prevista per le ore tredici, per tutta la durata gli orari prevedono apertura alle 10 mattutine e chiusura alle 23.

COME CI SI ARRIVA: Come già molti sanno il «Centro Espositivo Lingotto» è in Via Nizza, direttrice che parte dalla stazione centrale di Porta Nuova. Proprio da qua, in linea retta, Via Nizza conduce al Lingotto dopo aver superato le piazze Nizza, De Amicis, Carducci e Corso Spezia. In auto, traffico permettendo, si tratta di un tragitto decisamente breve. Con i mezzi pubblici ci si può avvalere delle linee numero 35 (autobus con capolinea a Porta Nuova) e 1 (tramvia). La Stazione di Porta Nuova è in Corso Vittorio Emanuele, angolo Via Nizza.

IL PROGRAMMA: Particolarmente nutrito il carnet delle iniziative collaterali. Dal 19 al 23, presso il Palazzo del Lavoro nella vicina «Italia '61», si terrà la «4. Conferenza Nazionale Autolinee di competenza statale», dal 15 al 16, presso la Sala Convegni del Lingotto, «I. Seminario Informativo Stato Avanzamento Sottoprogetto» organizzato dal Cnr. Il 16, nella



UNA PANORAMICA AEREA DEL LINGOTTO

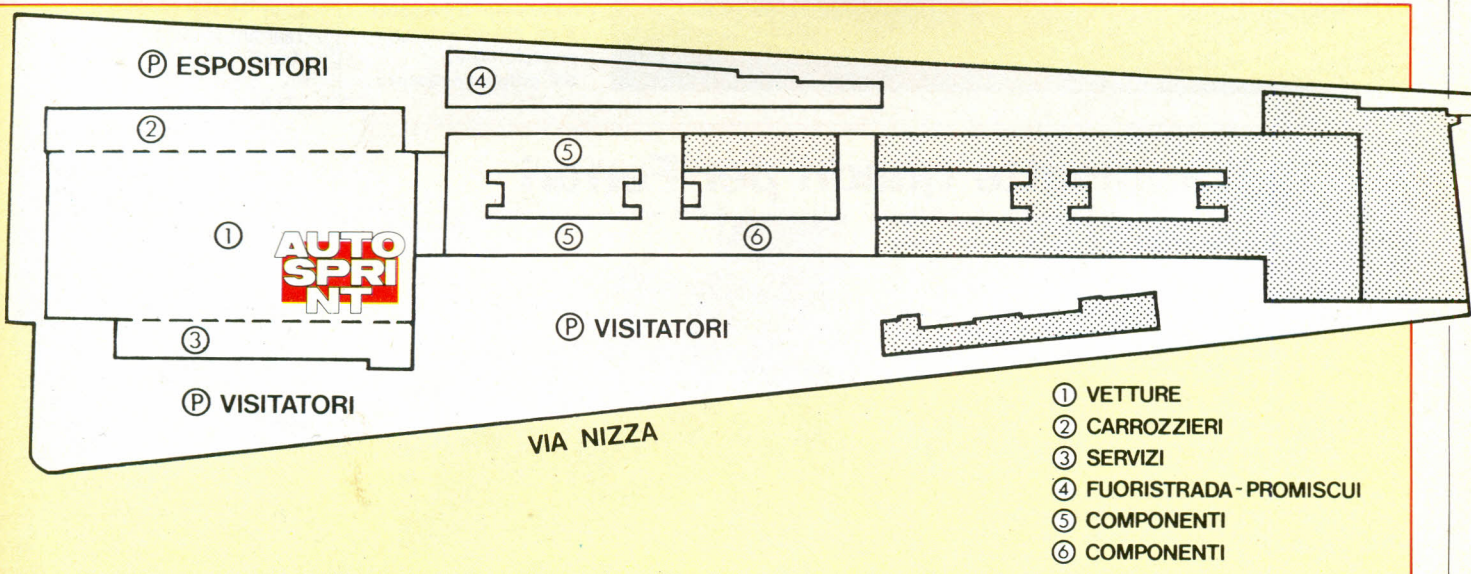
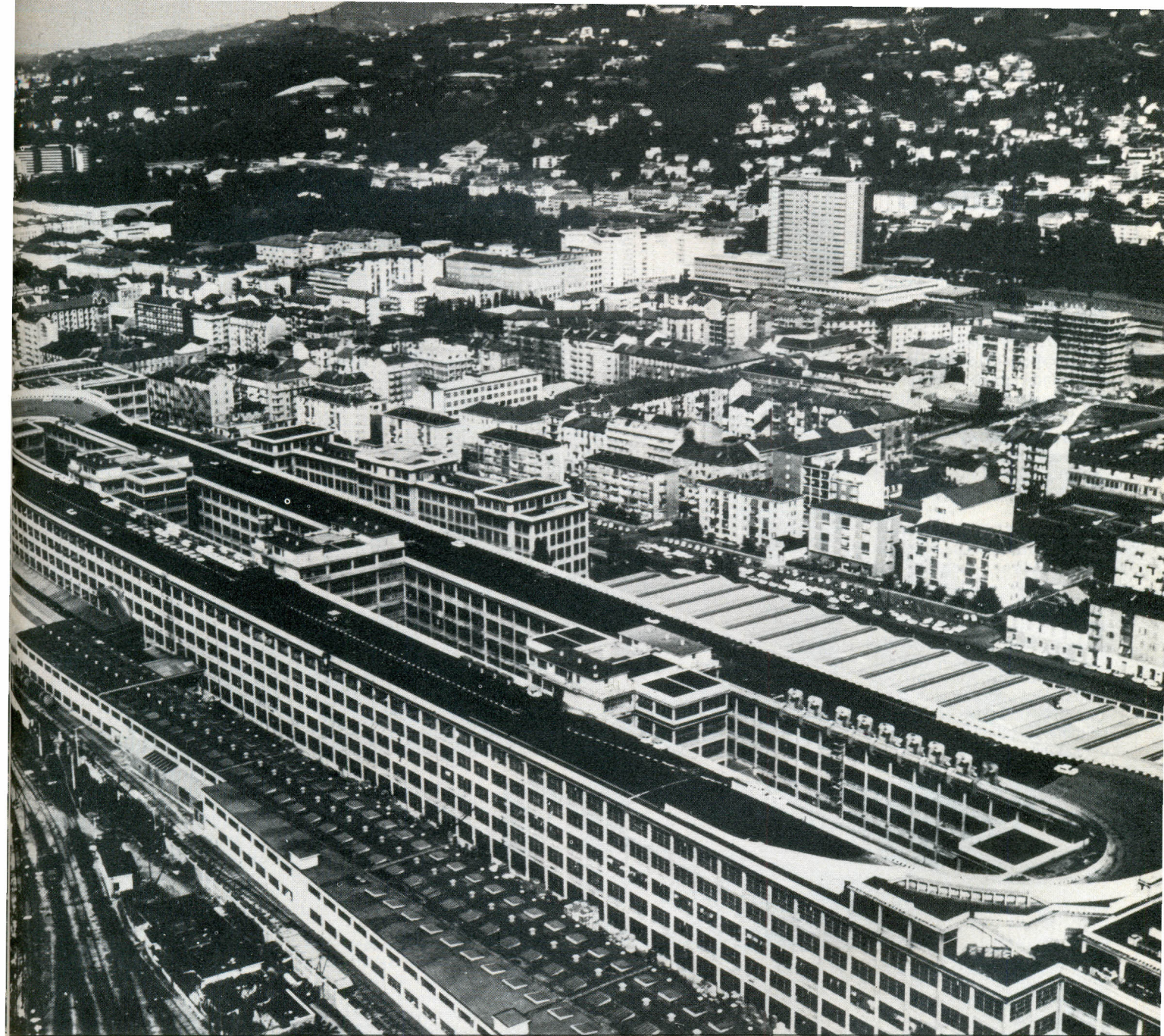
Honda e Opel premiati in stile

TORINO — Culla di designer e carrozzieri di indubbio talento Torino ha voluto ufficializzare questa sua peculiarità istituendo un premio annuale a carattere internazionale, denominato «Car design Award», da attribuire a quei designers che più si sono distinti durante l'annata precedente nei settori progetti di automobili costruite in serie e progetti di prototipi o show car ad alto contenuto di disegno. Il premio, istituito dal comune di Torino e Regione Piemonte con la collaborazione della SKF, è stato assegnato per la sua prima edizione al Centro Stile Honda (progetto della Civic) nel settore progetti di automobili costruite in serie ed al Centro Stile Opel (progetto Junior) nel settore prototipi-show car. I due premi (un oggetto artistico ed un attestato) sono stati consegnati martedì 30 ottobre dal sindaco di Torino Novelli e dal Presidente della Regione Piemonte Viglione, la giuria era composta da rappresentanti di dodici testate americane ed europee. L'Italia era rappresentata dal mensile Auto & Design, sede della segreteria del Premio. □

Autosprint al Salone

AL SALONE dell'auto di Torino è presente anche il nostro settimanale. Autosprint, che non è mai stato insensibile al fascino della produzione automobilistica, avrà quindi un proprio stand nella zona certamente più frequentata del Lingotto, il padiglione n. 1 dove espongono tutte le principali case automobilistiche. Così nello stand Autosprint sarà possibile osservare le nostre più recenti pubblicazioni (come il libro di Lauda), ritirare omaggi utili e divertenti. Ma queste non saranno le sole novità: nello stand campeggerà anche la Peugeot 205 XL del concorso che Autosprint ha indetto in occasione del Salone, il cui regolamento e la scheda di partecipazione pubblichiamo a parte.

segue

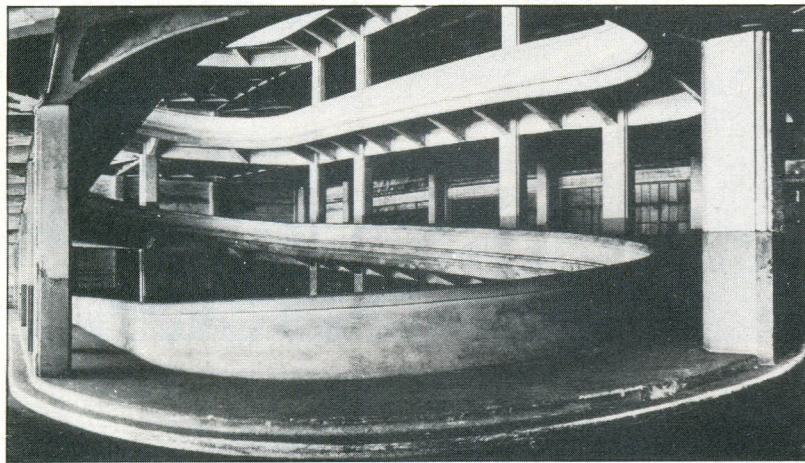
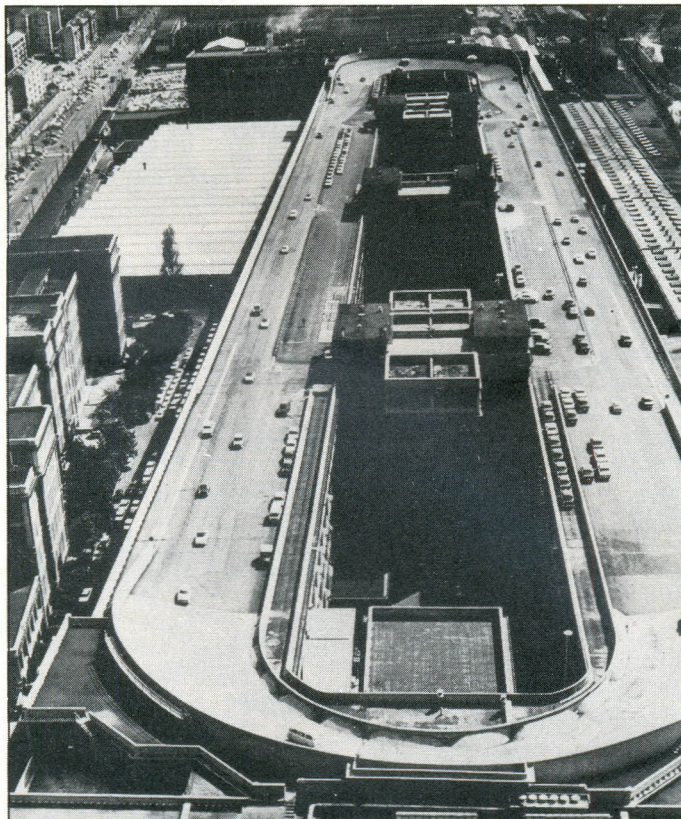


Lingotto da un miliardo

segue

sede Anfia di Corso Galileo Ferraris 61, riunione della commissione esecutiva C.S.A.I. alle 14.30. Il 17, 18 e 25 incontro con tecnici esperti del settore vetture per handicappati organizzato dalla Guido Simplex all'interno del Salone. Dal 19 al 24, al Palazzo del Lavoro di Italia '61, «Rassegna dell'Autobus» dalle ore 10 alle 19 e trenta aziende costruttrici che espongono.

EMISSIONI POSTALI: Vi sarà un annullo speciale «60. Salone Internazionale dell'Automobile» concesso dal Ministero delle Poste e ottenibile nell'apposito stand all'interno dell'area espositiva. Il Centro Numistico Italiano metterà inoltre in circolazione uno Scudo d'oro ed uno d'argento raffiguranti su un lato la Mole Antonelliana e sull'altro il simbolo del salone. □



Due immagini del Lingotto. Sopra, la pista sopraelevata che per tanto tempo servi alla Fiat per collaudare le proprie vetture. A sinistra, un particolare dell'interno dello stabilimento che ospiterà il Salone dell'auto di Torino. La superficie espositiva è di 80.000 mq, dei quali 53.000 coperti e gli altri all'interno. Il Lingotto è un chiaro esempio di architettura del primo novecento

Trentasette quadri per Ferrari

TORINO — In occasione del Salone dell'Auto di Torino è stata allestita una mostra di quadri intitolata «Omaggio alla Ferrari». La rassegna, che avrà uno spazio tutto suo all'interno dell'esposizione torinese, sarà caratterizzata da trentasette tele realizzate da tredici fra i più quotati artisti del settore. Organizzata dal mensile Auto & Design in collaborazione con l'Agip e con la galleria d'arte parigina «Art & Automobile» la rassegna vedrà esposte opere di Charles Queener (quattro tele), Michael Turner (3), Dexter Brown (3), Yves Dubernard (2), William Motta (3), Paul Bracq (4), Walter Gotschke (6), Christian Royer (2), Michel Lecomte (2), Hideki Yoshida (3), Paul Brulé (1), Franco Martinengo (2) e Oreste Noto (2). I quadri raffigurano tutti i più prestigiosi modelli della Casa del cavallino rampante.



Chi sarà a Torino

Case costruttrici

ITALIA

Alfa Romeo - Fiat - Lancia - Autobianchi - Nuova Innocenti - Maserati - Ferrari - De Tomaso - Lamborghini - Gianni

FRANCIA

Citröen - Peugeot/Talbot - Renault

GERMANIA

BMW - Volkswagen - Audi - Porsche - Mercedes Benz - Opel

INGHILTERRA

Rolls Royce - Bentley - Austin Rover - Jaguar

USA

Ford - Chrysler

SVEZIA

Volvo - Saab

GIAPPONE

Mazda - Mitsubishi - Subaru - Honda

CECOSLOVACCHIA

Skoda

SPAGNA

Seat

COREA DEL SUD

Hyundai

Veicoli per il tempo libero

Fiat Auto - Iveco Fiat - Alfa Romeo - Volkswagen - Ford - Peugeot/Talbot - Renault - Toyota - Toyota Land Cruiser - Nissan - Bedford - Portaro - Dallas - Suzuki - Chevrolet - Land Rover - Uaz - Jeep - Ebro - CMTV - Aro - Renault V.I. - UMM - Fincar - Fratelli Negri Macchine - Mitsubishi

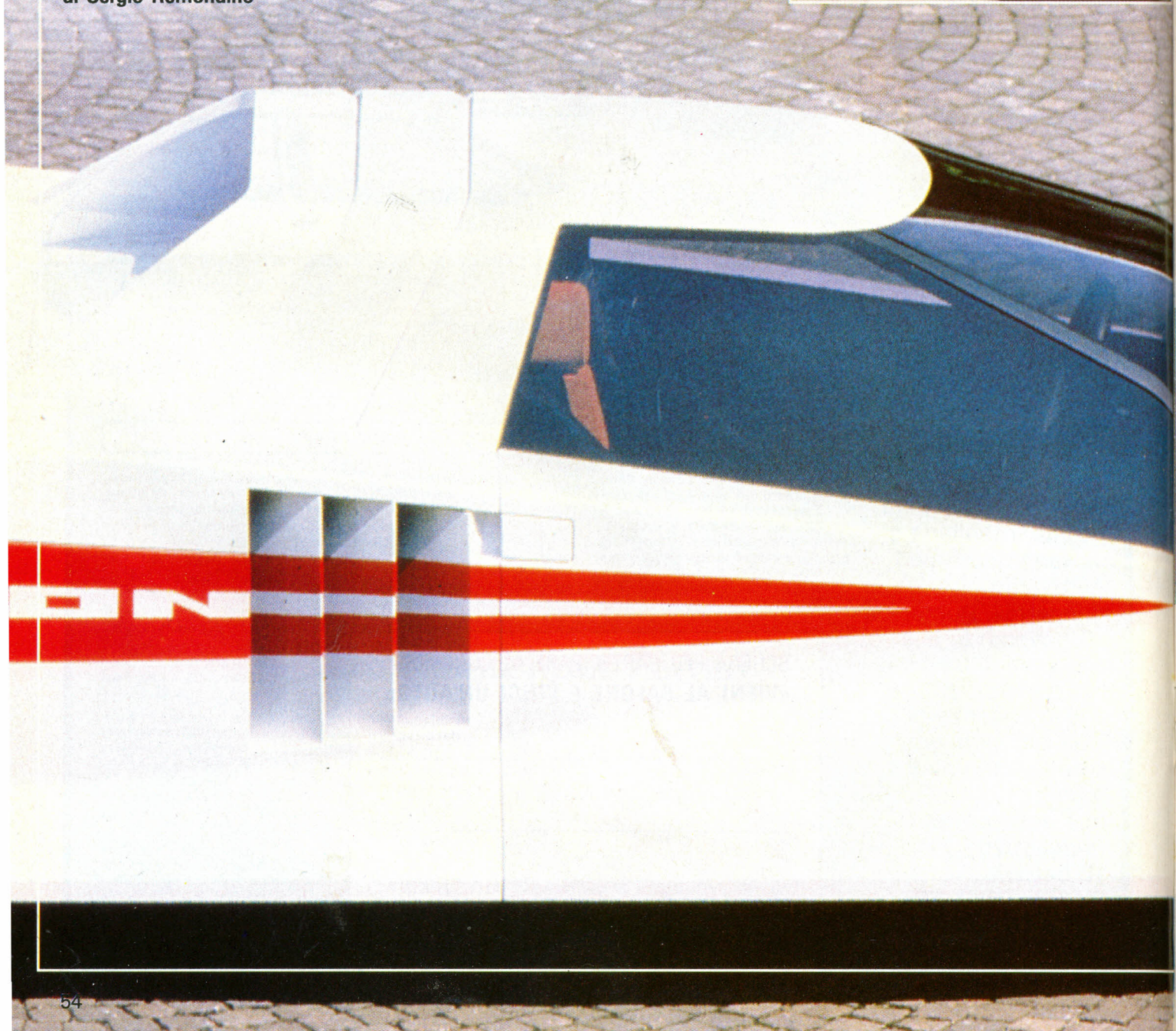
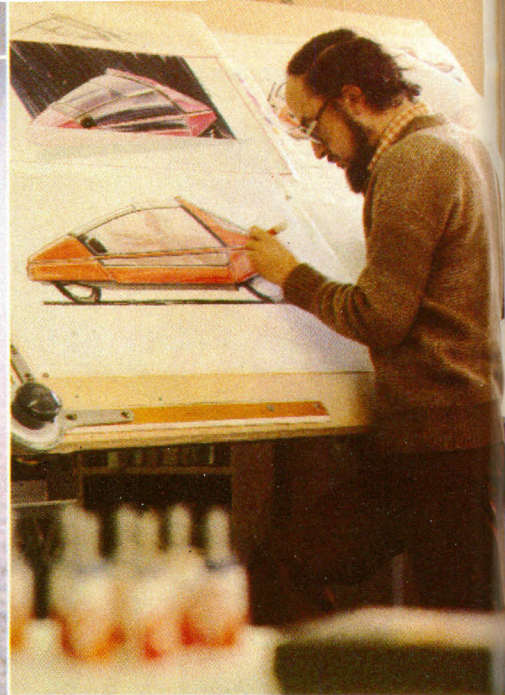
Produttori componenti

Vitaloni Imos - Borletti - Comind - Fiat Lubrificanti - Gilardini - SDR - Magneti Marelli - Weber - Altecna - SIV - Sabelt - Riv-Skf - Spica - Fulda Pneumatici - Carello - IAO - RFT - Diavia - Frendo Abex - Fiamm - General Motors Ricambi - Ferodo - Pirelli - Ansa Marmitte - Dell'Orto - Saia - York - CGA Tudor - Valeo - Sipea - Fabbrica Pisa S. Gobain - FST - Goodyear - Michelin - Klippan - Eaton Automotive - Autoclimate International - Cigala & Bertinetti - Tako - Tecnoclima - Firestone - Elastor - Farauto - Kleber - Leart - Whitehead Motofides - Uranio - Valentini - Stamat - Steco - Valentini - Weber carburatori - RGP - Sapam - Savara - Solex - Keiper - RGP - DBA - Corte & Cosso - Cromodora

DOSSIER/ La mappa dei carrozzieri italiani

Viaggio nel design

Capitale dell'auto, Torino ospita, o comunque ha tenuto a battesimo, gli stilisti che danno un volto alle nostre vetture. Scopriamoli assieme: dai più affermati ai cosiddetti «minori»
di Sergio Remondino



C'ERANO UNA VOLTA i carrozzieri: raffinati artigiani che costruivano, interamente a mano, «landau», «fiacre», «calèche huit ressorts», «capitonné» e altri veicoli (insomma le carrozze) destinati a essere trainati da cavalli. Arrivarono poi gli anni della rivoluzione industriale e a cavallo fra l'Ottocento e il Novecento fece la sua comparsa un'invenzione che avrebbe influito in modo determinante sullo sviluppo della società moderna: l'automobile. Nel volgere di pochi anni il veicolo spinto dal motore a scoppio conobbe un'evoluzione e una diffusione incredibili, soppiantando e facendo praticamente scomparire le tradizionali carrozze. E i cavalli rimasero solamente come unità di misura della potenza sviluppata dai propulsori. Il patrimonio di abilità e di esperienza secolare dei carrozzieri dovette allora necessariamente subire un processo di riconversione: da quel momento si trattava di «vestire» i telai delle automobili. Nacquero così i carrozzieri come noi li identifichiamo oggi: i responsabili dell'aspetto esterno e interno della nostra vettura.

L'evoluzione dell'auto ha profondamente mutato la struttura lavorativa dei carrozzieri, i quali — chi più chi meno — hanno dovuto industrializzarsi. Oggi troviamo dunque complessi profondamente diversi fra loro. Si va da industrie vere e proprie come Bertone, Pininfarina, Ital Design specializzate non solo nel design ma anche nella costruzione in serie di automobili, a aziende di piccole-medie dimensioni quali Zagato, Rayton Fissore, Maggiora; da industrie specializzate nella blindatura e nella costruzione di veicoli speciali come Embo, Fontauto, Marazzi, Repetti & Montiglio, a personalizzatori quali Pavese e Introzzi; da veri e propri centri-stile (con un massimo di quindici prototipi all'anno) che rispondono al nome di Ghia, Michelotti, Coggiola, G. Studio, Open Design e Turin Style, a stilisti «free lance» quali Marcello Gandini, Martino Minardi, Tom Tjaarda.

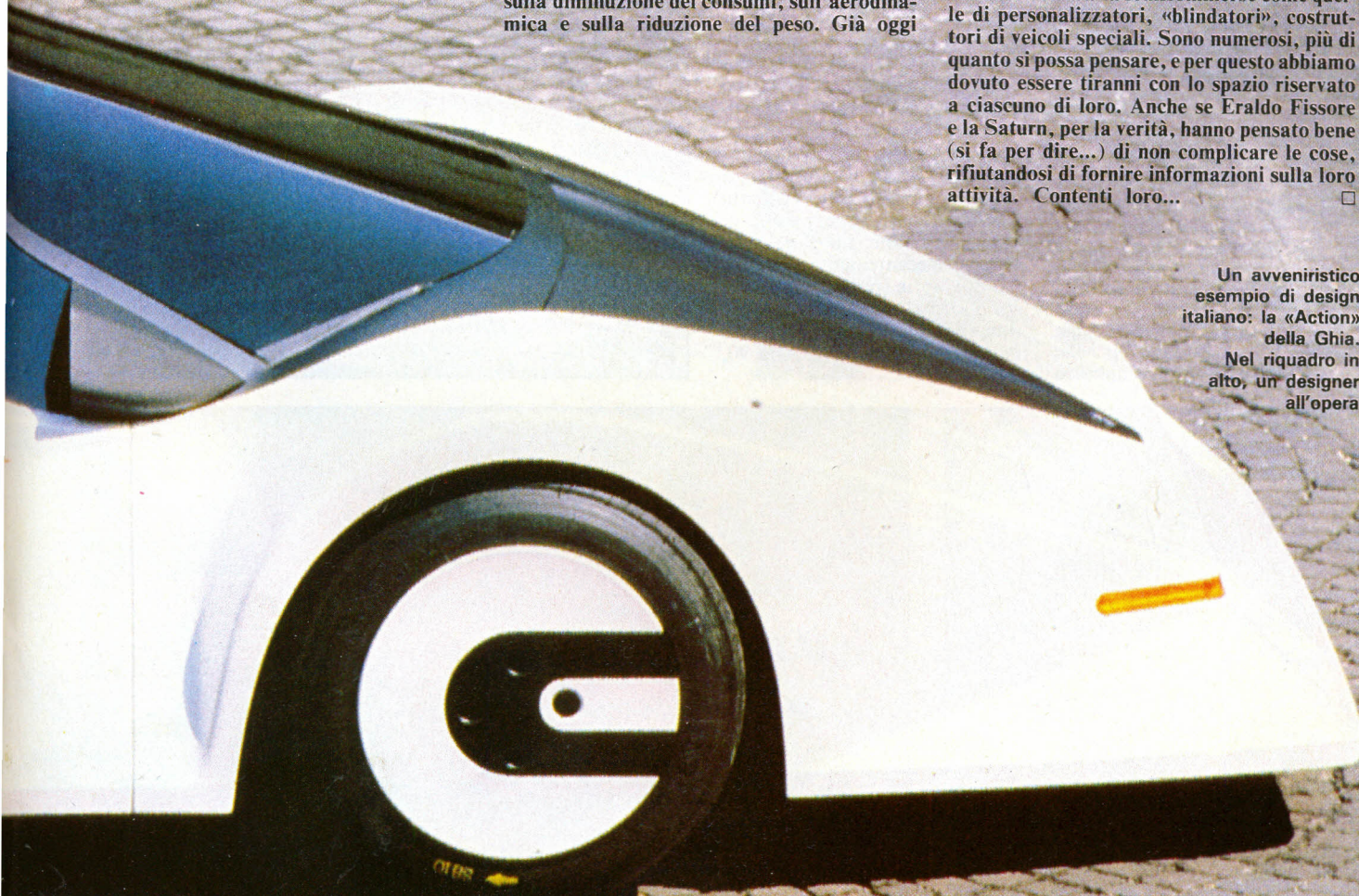
SI TRATTA di un settore multiforme che occupa oltre cinquemila dipendenti (senza contare l'indotto), che si sta organizzando secondo sempre crescenti economie di scala, che incide positivamente sulla bilancia commerciale mediante le esportazioni, e soprattutto che porta all'Italia un enorme contributo a livello d'immagine. L'italian style infatti «tira» parecchio e continua a rafforzare la sua affermazione in tutto il mondo.

MA COME SARÀ l'auto del domani? Secondo Nuccio Bertone non vi saranno rivoluzioni, almeno fino alla fine degli anni Novanta. Il panorama sarà all'incirca quello attuale e gli sforzi saranno concentrati soprattutto sulla diminuzione dei consumi, sull'aerodinamica e sulla riduzione del peso. Già oggi

alcune vetture vantano un Cx attorno allo 0,28, ma si scenderà ancora; soprattutto lavorando sul fondo vettura, un campo ancora largamente inesplorato e la cui importanza è stata evidenziata dalle competizioni. Il campo — sempre secondo Bertone — sul quale la sfida fra le Case sarà più dura è quello delle «piccole», delle utilitarie che raccolgono già grosse fette di mercato e la cui diffusione è comunque destinata ad aumentare. Secondo Giugiaro l'affermazione in campo mondiale dello stile italiano è solo un fatto di consumismo nel senso che oggi questa parola è entrata in tutte le case, ma lo stile, per la vendita di un'auto, non è più importante di quanto fosse qualche anno fa. Pininfarina e Bertone sottolineano un aspetto tecnologico di notevole importanza: la nascita della monoscocca. Molti carrozzieri, soprattutto gli inglesi, non hanno saputo reagire alla scomparsa del telaio tubolare, mentre gli italiani hanno «inventato» quel pianale che avrebbe loro permesso di continuare l'attività. Secondo Edgardo Michelotti oggi l'auto è più internazionale, deve avere un buon indice di gradimento su più mercati e una durata di almeno cinque anni.

UNA PECULIARITÀ del mondo dei carrozzieri è costituita dalle loro origini: quasi tutti sono cresciuti e si sono sviluppati a Torino o dintorni. Torino dunque non solo capitale italiana dell'automobile ma anche capitale mondiale del design. E proprio dal capoluogo piemontese, a pochi giorni dall'apertura del Salone dell'auto, abbiamo fatto partire questo «viaggio nel design», arrivando poi a contatto con realtà semisommerse come quelle di personalizzatori, «blindatori», costruttori di veicoli speciali. Sono numerosi, più di quanto si possa pensare, e per questo abbiamo dovuto essere tiranni con lo spazio riservato a ciascuno di loro. Anche se Eraldo Fissore e la Saturn, per la verità, hanno pensato bene (si fa per dire...) di non complicare le cose, rifiutandosi di fornire informazioni sulla loro attività. Contenti loro... □

Un avveniristico esempio di design italiano: la «Action» della Ghia. Nel riquadro in alto, un designer all'opera





BERTONE

Corso Allamano 46 -
GRUGLIASCO (TORINO)

Data di fondazione: 1912

Superficie coperta:

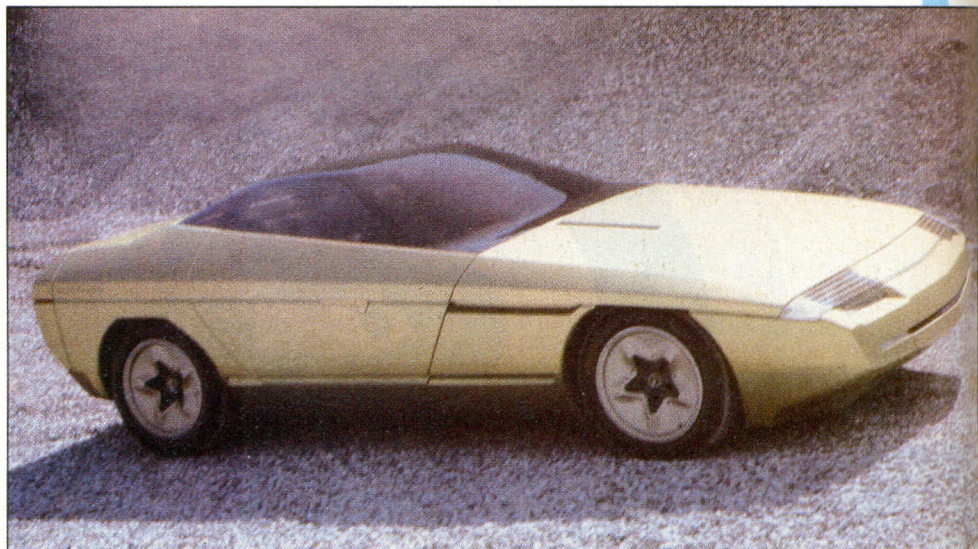
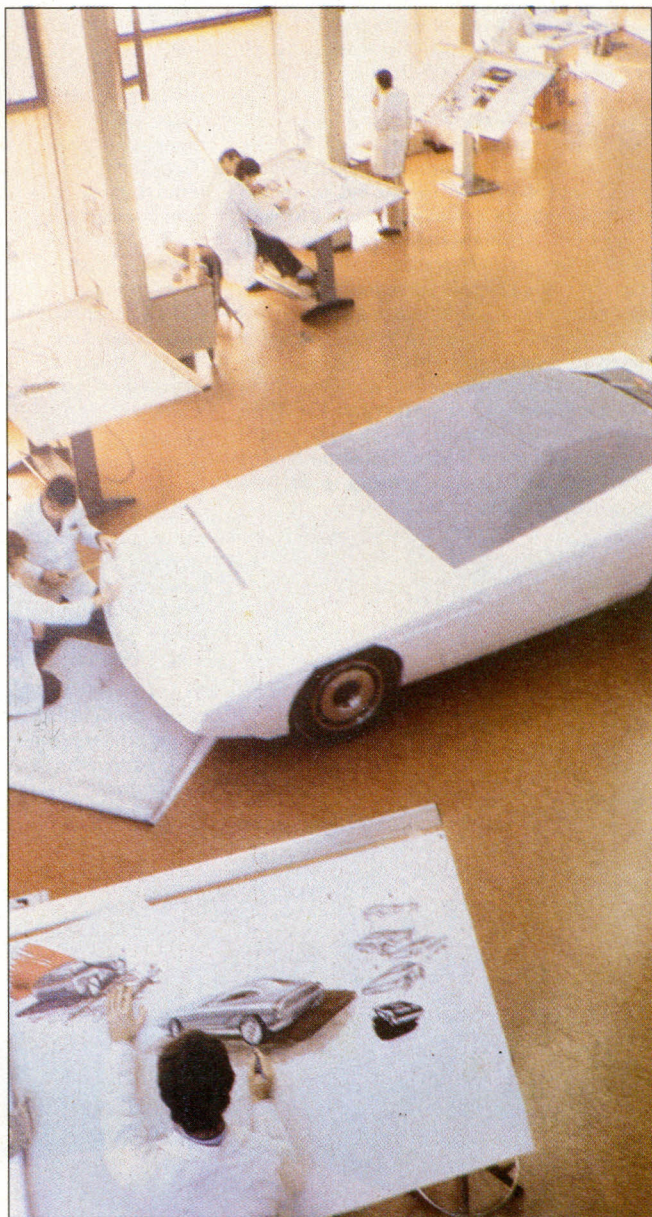
260.000 Mq

Numero dipendenti: 1500

Qui a fianco, il reparto disegnatori della Bertone al lavoro sul prototipo della Ramarro. In basso a destra la vettura ultimata, che adotta la meccanica della Chevrolet Corvette. Qui sotto la catena di montaggio della X-1/9 nello stabilimento di Grugliasco

LA STORIA della Carrozzeria Bertone risale ai primordi dell'automobilismo, essendo stata fondata da Giovanni Bertone nel 1912. Gli inizi vedono la Bertone impegnata con parecchie Case, fra le quali la Lancia, sino al 1921, anno in cui nasce la prima vettura finita: la Fiat 501 Competizione. Da allora è tutto un graduale crescendo che porta Bertone nei suoi settantadue anni di vita a presentare vetture che han fatto storia come Alfa Giulietta Sprint, Alfa Montreal, Lamborghini Miura, Espada, Urraco, Countach, Ferrari Dino 308 GT4, Lancia Stratos.

IL PRESENTE inizia nel 1981, data fondamentale per Bertone che passa dal tradizionale ruolo di carrozziere a quello di costruttore con la produzione su criteri industriali della Ritmo Cabrio e della X 1/9, vetture delle quali cura anche la rete di vendita e assistenza. Dagli stabilimenti di produzione (a Grugliasco-Torino) escono anche i Fiat 127 Fiorino. Oggi Bertone si avvale oltre che dello stabilimento produttivo di Grugliasco, della Volvera Socar (ricambi, accessori, ecc.), dello stabilimento di Caselle (produzione sottogruppi), della Tecno Design (sviluppo tecnico di prototipi) e soprattutto del Centro Stile di Caprie in Val di Susa dove gli stilisti curano il design di nuovi modelli sotto l'attenta e appassionata supervisione di Nuccio Bertone, figlio del fondatore. Recentemente dal centro di Caprie (presso il quale si sono formati talenti come Gandini e Giugiaro) sono scaturiti i design di Citroën BX, Alfa 90, Ramarro.





GHIA

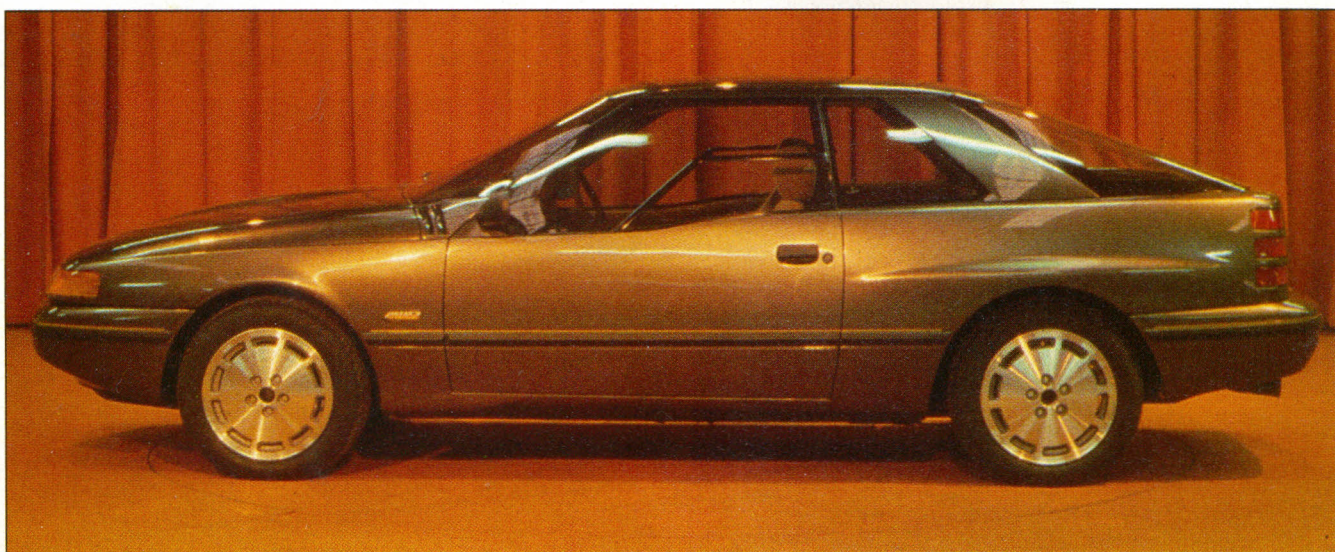
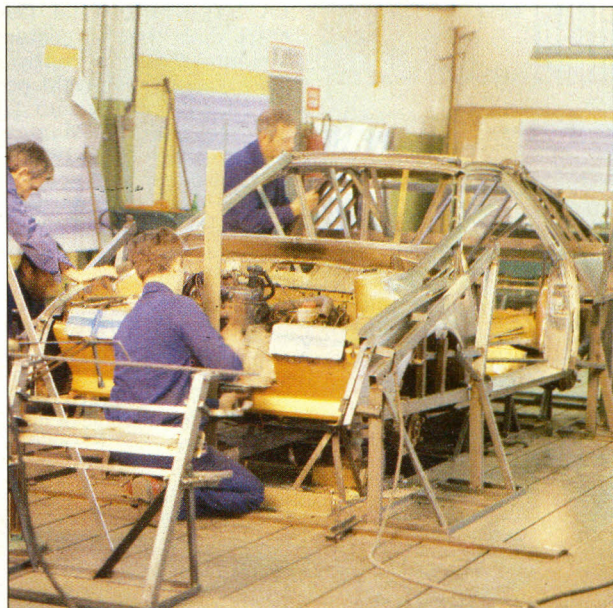
Via Agostino da Montefeltro
5 - TORINO

Data di fondazione: 1915
Superficie cop.: 11.000 Mq
Numero dipendenti: 80

In alto un reparto della Ghia durante la costruzione di uno «scheletro» in legno. Qui a lato il Trio, un originale veicolo da città. In basso una delle più recenti realizzazioni della Ghia: la Ford Mustang 4x4. Dal 1970 la Ghia è entrata a far parte della Ford

LA STORIA di questa carrozzeria inizia quando, nel 1915, Giacinto Ghia decide di mettersi in proprio dopo un apprendistato presso alcuni costruttori torinesi di carrozze. Prende così il via la produzione di numerose vetture speciali e di molti esemplari unici. Fra questi spiccano i Siluri e lo Sport su meccanica Fiat 501. Subito dopo il secondo conflitto mondiale Giacinto Ghia viene a mancare e il testimone viene raccolto da Mario Boano sino al 1950, anno in cui la direzione viene assunta dall'indimenticato Luigi Segre. In questo periodo nascono vetture quali Chrysler K 310, Volkswagen Coupè (costruito in serie dalla Karmann), Dual Ghia, Plymouth Adventurer, Chrysler Turboflite ed altre. Fittissima la collaborazione con Case costruttrici americane ma anche bellissime vetture per la Fiat quali la 2300 Coupè e la Giardinetta su meccanica 1300 e 1500 cc. Nel 1963 scompare Segre e la Ghia, dopo successivi cambi di direzione, viene acquistata nel '67 dall'americana Rowan che pone al vertice Alessandro De Tomaso. Nascono parecchi prototipi e vengono prodotte le carrozzerie di Iso Rivolta Fidia, De Tomaso Manguستا, De Tomaso Pantera (progettata e costruita). Nel '70 avviene la cessione alla Ford e da allora Ghia diventa un centro stile del colosso americano. Con Filippo Sapino alla direzione vengono disegnate la Fiesta e una serie di prototipi.

IL PRESENTE è quello di centro stile Ford e come tale alla Ghia realizzano circa quindici prototipi all'anno, fra i quali ricordiamo Quick Silver, Barchetta, APV, Trio, Mustang 4x4 ed uno studio per la nuova Ford da rally che sarà presentato al Salone di Torino.





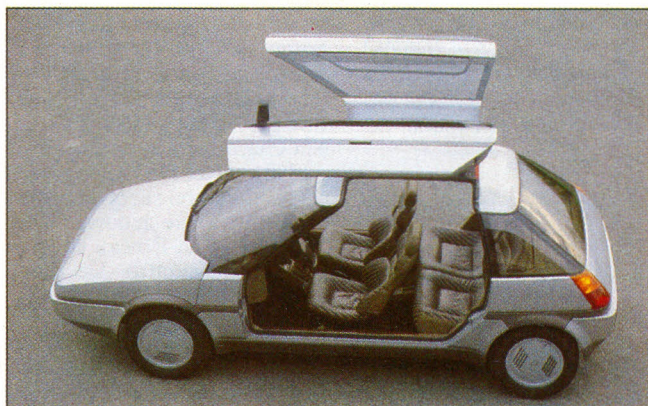
ITAL DESIGN

Via A. Grandi 11
MONCALIERI (TORINO)
Data di fondazione: 1968
Superficie coperta:
12.000 Mq
Numero dipendenti: 210

LA STORIA dell'Ital Design nasce dalle volontà comuni di uomini arrivati ai vertici nei loro rispettivi impieghi presso industrie del settore auto: Giorgio Giugiaro, Aldo Mantovani, Luciano Bosio. È il 1968, Giugiaro ha già alle spalle una grossa esperienza di designer presso i centri stile Fiat, Ghia, Bertone, con vetture da lui disegnate quali Fiat 850 Spider, Alfa Giulia GT, Maserati Ghibli e De Tomaso Mangusta. Dalla nascita in poi è tutto un crescendo per l'Ital Design ed i suoi uomini. Giugiaro firma parecchie fra le vetture di maggior successo entrate in produzione negli ultimi anni. Dalla lunga lista ricordiamo Volkswagen Golf e Scirocco, Maserati Merak, Alfa Romeo Alfetta GTV, BMW M1, Fiat Panda e Uno, Lancia Delta e Prisma, Alfa Romeo Alfasud, Audi 80, Hyundai Pony ed altre. Tra le idee rimaste allo stadio di prototipo vanno ricordate Capsula, Lancia Megagamma, Renault Gabbiano, Lancia Medusa ed Orca.

IL PRESENTE dell'Ital Design è rappresentato da una società floridissima, dotata di una divisione auto ed una di Industrial Design, che per quanto riguarda l'auto non si limita al design e realizzazione di prototipi ma offre anche tutti i relativi studi di industrializzazione, metodi di produzione, analisi tempi e costi (ad esempio il sistema di trazione integrale adottato su Panda e Delta 4x4 è frutto del lavoro Ital Design, che ne detiene il brevetto). Tra le più recenti realizzazioni ricordiamo la Seat Ibiza, la Saab 9000, la Lancia Thema. Il futuro immediato vedrà la presentazione di un prototipo per vettura alta (tipo il multiuso Capsula) e della nuova Lotus a motore otto cilindri.

In alto Giorgetto Giugiaro, leader dell'Ital Design (Foto Press). Al centro la Gabbiano su meccanica Renault 11, presentata al Salone di Ginevra 1983. In basso la Maserati Bora, anch'essa firmata Giugiaro (FotoPress). Qui sotto la recentissima Saab 9000 vestita Ital Design





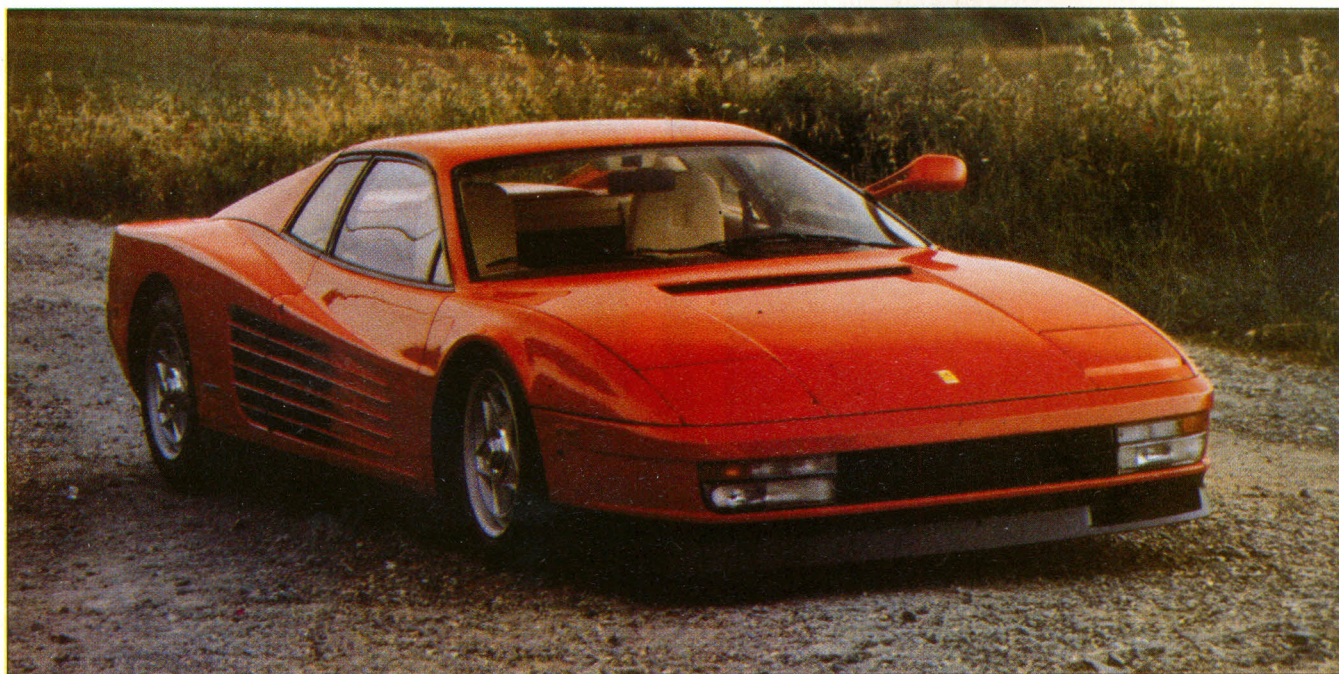
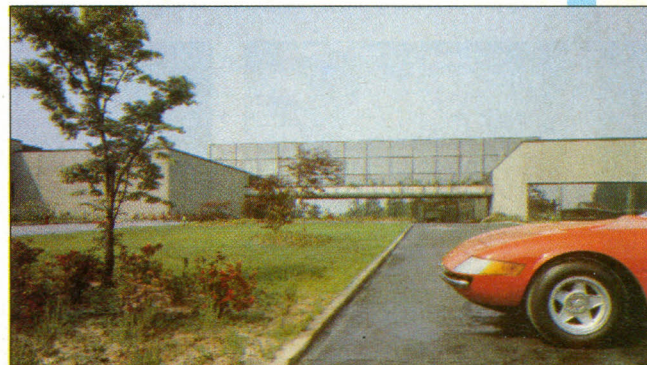
PININFARINA

Via Lesna 78
GRUGLIASCO (TORINO)
Data di fondazione: 1930
Superficie coperta:
170.000 Mq
Numero dipendenti: 2000

LA STORIA di Pininfarina è una parte decisamente rilevante di storia dell'automobile. Battista Farina, detto Pinin, dopo aver lavorato con i fratelli negli Stabilimenti Farina, decide di mettersi in proprio e fonda una sua carrozzeria in corso Trapani a Torino. Siamo nel maggio del 1930, è nata la Pininfarina. Da allora, attraverso varie vicissitudini legate anche al periodo bellico, Pininfarina acquista sempre maggior credito e non solo a livello nazionale, diventando nel corso degli anni il carrozziere «ufficiale» di Ferrari (a partire dal 1952 con la 212 Inter). Vanno ricordate Testa Rossa, Dino, 512 BB, 308 GTB, 308 GTO, «Pinin» e tante altre. Nel lungo elenco delle vetture Pininfarina che hanno fatto epoca, ricordiamo poi Cisitalia Coupé, Lancia Aurelia B 20, Lancia D 24 Carrera Panamericana, Alfa Romeo Giulietta Spider, Sigma Grand Prix, Fiat 130 Coupé, Lancia Beta Monte Carlo, Gamma, Gamma Coupé, Rolls Royce Camargue, la Fiat 124 Spider (ora Pininfarina Spidereuropa) ed altre.

IL PRESENTE vede Pininfarina nelle vesti di vero e proprio costruttore, con una struttura basata sul centro produttivo di Grugliasco, sul Centro studi e ricerche di Cambiano ed altre società collaterali. Dalle catene di montaggio Pininfarina, alla cui guida è dal '66 l'onorevole Sergio, deputato al Parlamento Europeo, escono lo Spidereuropa 124, l'Alfa Romeo Duetto, la Talbot Samba Cabriolet, l'Alfa Romeo 33 - Giardinetta. Continua anche la ormai decennale collaborazione con la Peugeot, Casa per la quale Pininfarina ha firmato parecchie realizzazioni e con la Ferrari (per cui vengono prodotte 1,25 carrozzerie al giorno). C'è inoltre un accordo con la General Motors per la realizzazione e produzione di una berlina «top» col marchio Cadillac.

In alto la catena di montaggio dello Spidereuropa negli stabilimenti Pininfarina. Sotto, il centro studi e ricerche a Cambiano, in provincia di Torino. In basso la Ferrari Testarossa, la cui linea, come quella delle altre Ferrari, è stata studiata dal designer torinese





COGGIOLA

Strada San Luigi 19
ORBASSANO (TORINO)
Data di fondazione: 1966
Superficie coperta: 3000 Mq
Numero dipendenti: 40

LA STORIA della carrozzeria Coggiola è quella di Sergio Coggiola, torinese nato nel 1928 che inizia la sua carriera di designer nel 1951 presso la carrozzeria Ghia, dove rimane sino al 1966. In quell'anno lo stilista torinese si mette in proprio ed avvia una collaborazione, poi consolidata nel tempo con Lancia, Renault, Volvo, Audi, BMW. Tra le vetture di maggior successo alle quali Coggiola ha contribuito vanno ricordate Lancia Beta Coupé ed HPE, Citroën Kharin, Saab 900, Volvo Concept Car, City Taxi e 760 (compresa la versione familiare di prossima uscita), Renault 15 e 17 coupé, 18 berlina, 5 quattro porte, 25, 14 (la cui linea è stata mantenuta identica a quella proposta da Coggiola).

IL PRESENTE è costituito da una serie di progetti e consulenze per i tradizionali clienti, da Renault a Saab ad Audi, per una produzione annuale di circa tre prototipi funzionanti e una decina di modelli in scala 1 a 1 per prove in galleria del vento e saloni. Nel nuovo stabilimento, che si aggiunge al precedente, Coggiola e i suoi uomini realizzano inoltre schizzi e figurini preliminari, disegni tecnici e piani di forma in scala 1/4 e 1/1, schemi e disegni di interni e strutture.



G STUDIO

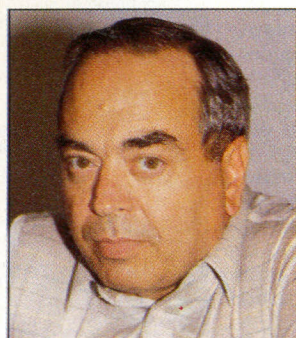
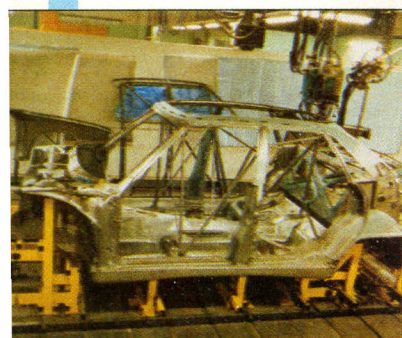
Via Val Della Torre 44
CASELETTE (TORINO)
Data di fondazione: 1980
Superficie coperta: 1000 Mq
Numero dipendenti: 10

LA STORIA del G Studio è recente e prende il via quando due designer del centro stile di Bertone, Arrigo Gallizi e Pierangelo Maffiodo, decidono di dare il via ad una attività propria. Gli uomini del G Studio hanno avviato una fattiva collaborazione con alcune grandi Case costruttrici, fra le quali spiccano Renault e Lancia. Per l'industria francese al G Studio hanno realizzato studi d'interni ma anche di carrozzerie, completati dalla costruzione di prototipi scala 1 a 1. Rimasto allo stadio di prototipo funzionante è il Traffic Turbo Diesel in versione executive, caratterizzato da un accuratissimo studio per gli interni e da una azzeccata linea esterna, grintosissima. Per la Lancia, Gallizi e Maffiodo hanno disegnato nientemeno che l'attuale vettura Gruppo C da Endurance, oltre ad interni e particolari vari.

IL PRESENTE si fonde con il passato ed è rappresentato dalla collaborazione ancora con Renault e Lancia. Soprattutto con la Casa francese i rapporti di lavoro sono intensi e non si limitano alle proposte di interni. Al G Studio si interessano anche di motociclette (hanno lavorato per Guzzi, lavorano per Cagiva), possono realizzare particolari a richiesta ed esemplari unici del loro Traffic Turbo.



Il G Studio, di cui vediamo qui sopra un reparto, è stato fondato nel 1980 e fra i suoi clienti spiccano la Lancia e la Renault. Nella foto in alto un Traffic turbodiesel in versione «executive» (FotoPress)



Sergio Coggiola (in alto a destra) ha uno stretto rapporto di collaborazione con la Volvo, per cui ha studiato questo City Taxi. In alto a sinistra la costruzione di un prototipo (FotoPress)



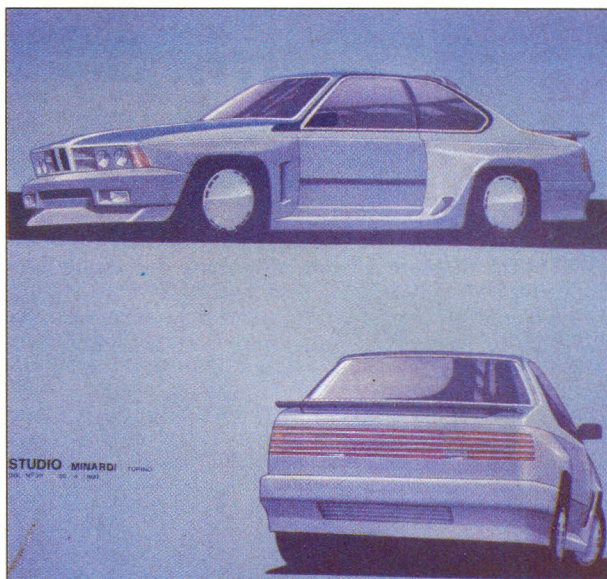
MICHELOTTI *Strada Comunale dei Boschi 8
BEINASCO (TORINO)
Data di fondazione: 1949
Superficie coperta: 2000 Mq
Numero dipendenti: 30*

LA STORIA della carrozzeria prende il via nel 1949 quando Giovanni Michelotti, già disegnatore presso gli stabilimenti Farina, si mette in proprio «firmando» vetture per Allemano, Bertone, Vignale ed alcune Case automobilistiche. Dal 1959 Giovanni Michelotti diventa anche costruttore di prototipi e su quella strada continuerà sino alla morte, avvenuta nel 1980. Giovanni Michelotti vanta la paternità dello styling di vetture dall'indiscusso successo quali Triumph TR 4, Spitfire, Stag, Herald, Dolomite, BMW 700, 1500, 2002, 2500, 2800 e della indimenticabile Alpine A 110.

IL PRESENTE della carrozzeria Michelotti comincia con la scomparsa del fondatore e la successione di suo figlio Edgardo alle redini dell'azienda. Maggior rilievo acquista anche la figura di Tateo Uchida, giapponese formatosi alla scuola di Giovanni Michelotti e suo continuatore ideale. Nascono la Reliant Spider con motore Ford Escort, un battipista monoscocca per la Prinoth, la CVT (berlina aerodinamica su meccanica Alfasud), la CVP (vettura polivalente su dimensioni medie) e più recentemente la Meera, esemplare unico su meccanica Ferrari 400i per uno sceicco arabo che ha raccolto unanimi consensi in tutto il mondo. Superata dunque la difficile fase della successione, alla Michelotti stanno lavorando su vari progetti, ovviamente top-secret, per alcune Case (fra questi uno studio di mini vettura) ed hanno inoltre aperto una filiale in Giappone.



In alto a destra Edgardo Michelotti, figlio del fondatore (FotoPress). Qui sopra la Ferrari Meera realizzata per uno sceicco arabo, della quale vediamo anche (sopra) il lussuosissimo e raffinato interno



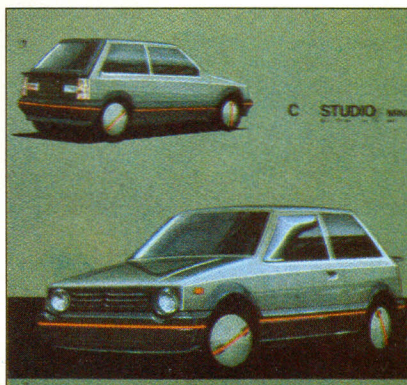
MARTINO MINARDI

MINARDI

*Via Dei Pioppi 12-3 - PINO TORINESE (TORINO)
Data di fondazione: 1969*

LA STORIA di Martino Minardi (nato a Verona nel 1949 ma subito trasferitosi in Piemonte) come stilista e designer vede l'avvio alla fine degli anni Sessanta. Prima con Pietro Frua, poi con Aldo Sessano e quindi presso PiniFarina, Minardi ha modo di maturare un'esperienza che lo porterà ad allestire un proprio studio di consulenza e collaborazione con parecchie Case italiane ed estere, non solo nel settore auto ma anche in quello dell'industrial design (settore nel quale è legato da contratto decennale con una Casa giapponese). Martino Minardi gode di largo credito presso parecchie Case, in particolare giapponesi, ed ha realizzato studi per la Seat, una nuova versione della Honda Charade per la carrozzeria WoodBell, una personalizzazione di BMW 745 il cui kit è stato prodotto in settanta esemplari numerati e commercializzati dalla compagnia araba Al Ajda Automotive.

IL PRESENTE vede Martino Minardi impegnato, oltre che nella realizzazione di oggetti per l'industrial design (ricordiamo un cerchio in lega ed un casco integrale), con due interessanti novità. Si tratta di un restyling dell'Alfa Romeo Arna Ti e di un restyling in chiave decisamente corsaiola della Sportiva Bmw 635 nella versione mossa dal sei cilindri che veniva montato sulle M 1. Minardi sta inoltre effettuando studi di carrozzeria, dei quali è anche in grado di approntare il prototipo scala 1 a 1, per alcune Case.



Qui a fianco uno studio di Minardi per la Honda Charade e in alto un restyling molto aggressivo per il coupé Bmw M 635 Csi. Al Salone di Torino Minardi dovrebbe presentare un restyling dell'Arna Ti (FotoRemondino)

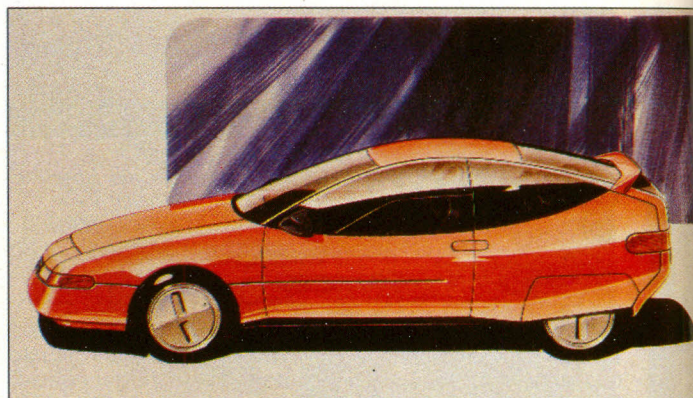


MORETTI

Via Monginevro 280-TORINO
Data di fondazione: 1954
Superficie coperta: 8000 Mq
Numero dipendenti: 40

LA STORIA di Moretti come carrozzeria può essere fatta iniziare intorno al 1954, ma a quell'epoca Giovanni Moretti (nato a Reggio Emilia nel 1907) era già affermato costruttore di moto (la prima nel 1925), motocarri (di cui tre versioni mosse da motore elettrico) e nel 1945 la prima automobile. Dopo la Moretti due cilindri di 350 cc, seguono altre realizzazioni di successo come la 600 e la 750. Nella prima metà degli anni Cinquanta viene creato lo stabilimento di via Monginevro che vede nascere parecchie versioni speciali di vetture Fiat, realizzato con l'apporto dei figli Sergio e Gianni e del disegnatore di origini svizzero Brawand Dani, responsabile dell'ufficio stile e progetti.

IL PRESENTE vede una produzione interamente basata su versioni speciali realizzate su basi Fiat Panda e Uno, per un totale di circa quattro esemplari al giorno realizzati quasi interamente a mano partendo dalla vettura fornita semifinita dalla Casa. Tre sono le versioni in produzione, su base Panda 30,45 e 4x4, Uno 45 S e Diesel S. Per la Panda vi sono la furgonetta, la Rock e la Gold, per la Uno vi sono furgonetta, Folck e Gold. Da notare che Moretti può contare su una rete di vendita basata su settanta concessionari Fiat e della relativa assistenza per carrozzeria e ricambi (l'assistenza meccanica è quella Fiat).



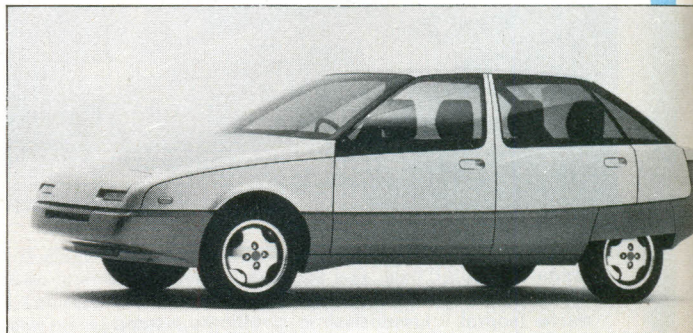
open design

Strada Santa Margherita 152 - TORINO
Data di fondazione: 1977
Superficie coperta: 1000 Mq
Numero dipendenti: 9

LA STORIA della Open Design, pur se la data di fondazione è il 1977, va ricondotta a quella di un nome del design italiano: Aldo Sessano. Lo stilista torinese ha iniziato la sua carriera al Centro Stile Fiat negli anni Sessanta per poi mettersi in proprio nel '68 e quindi fondare con Diana D'Andria la Open Design. Nel corso degli anni sono uscite dalla matita di Aldo Sessano e dei suoi collaboratori (fra i quali Pio Manzù e Martino Minardi) la cabina dell'autocarro spagnolo Enasa Pegaso, vari prototipi fra i quali la Mongo su meccanica Fiat 500, L'Otas su meccanica A 112, la Dunja su meccanica Lancia Fulvia HF, la 127 Holiday per Francis Lombardi, un furgone per la Seat assai simile al Daily (ma con tre anni di anticipo), la Seat 1200 Sport (un coupé con soluzioni d'avanguardia come il paraurti integrale in PVC) che in Spagna ha raccolto parecchi consensi ed è stato prodotto in serie. Apprezzato forse più all'estero che in Italia Aldo Sessano ha un rapporto di grande collaborazione (in esclusiva) con la Mitsubishi, per la quale ha disegnato la Lancer, la Colt, la Sigma ed altre, e vanta al suo attivo numerosi oggetti di industrial design.

IL PRESENTE vede Sessano e l'Open Design impegnati alla realizzazione di studi per due berline e per una sportiva con motori 1300, 1600 e 1800 ovviamente Mitsubishi, uno studio di modifica della Panda per la Seat e un prototipo sportivo che sarà presentato fra poco.

Aldo Sessano e la sua Open Design hanno un rapporto di collaborazione in esclusiva con la giapponese Mitsubishi, per la quale ha studiato questa (in alto) Starwind. Qui sotto invece un prototipo di berlina quattro porte, l'«Ipothesi»



La Carrozzeria Moretti è specializzata da 30 anni nella realizzazione di versioni speciali di vetture Fiat, prodotte attualmente al ritmo di quattro unità al giorno. Sopra, la Uno Folk e sotto la Panda Rock (FotoPress)





**RAYTON
FISSORE**

Via Fondovalle 1
CHERASCO (CUNEO)
Data di fondazione: 1976
Superficie coperta: 7000 Mq
Numero dipendenti: 85

LA STORIA di Rayton Fissore prende origine nel 1976 in seguito ad una scissione avvenuta in seno alla famiglia Fissore. Nucleo direttivo della Rayton sarà il team composto dai tre fratelli Mario, Valerio e Fernanda e dal marito di quest'ultima Giuliano Malvino. Responsabile del design, unitamente all'italo americano Tom Tijaarda, è Mario Fissore. Nel già lungo elenco delle realizzazioni uscite dal centro stile della Rayton vanno ricordati i prototipi su meccanica Ritmo (un cabriolet), Chrysler, Wiking (Saab turbo), Gold Shadow, monocorpo Citroën, una cabina per veicolo industriale Iveco (per conto della quale si costruisce la cabina del 190 Special 38), un Iveco Daily corazzato, alcune Lancia Gamma blindate ed altro.

IL PRESENTE è ricco di iniziative, a cominciare dal restyling parziale di Fiat Ritmo, Lancia Delta e HPE per conto di alcuni concessionari esteri, per passare alla produzione delle Lancia Delta nell'allestimento speciale Martini e per arrivare a progetti interessanti quali Taxi Torino e Magnum 4x4. Il Taxi Torino, nato a fine '81 su richiesta del sindaco di Torino Diego Novelli per un veicolo appositamente concepito, è basato su meccanica Ritmo ed è caratterizzato da particolari sforzi per aumento di abitabilità ed accessibilità, diminuzione dei consumi, brevetto Univis per un ciclo produttivo semplificato e in grado di consentirne la costruzione utilizzando componenti e sottogruppi di grande serie. Il Magnum 4x4 è la risposta italiana alla Range Rover, vettura tutto terreno cinque porte sette posti, che sfrutta meccanica dell'MT 24 Iveco con motori benzina e diesel ed è entrato in produzione recentemente. È in fase di studio uno spider che sarà pronto entro l'85.

In alto la Magnum 4x4 che Fissore ha realizzato su meccanica dell'Iveco MT24 e da poco entrata in produzione. Qui sotto il Taxi Torino su base Ritmo costruito nel 1981 in seguito a una precisa richiesta del sindaco torinese (FotoPress)



SAVIO

Via Corradino 8
Borgo San Pietro
MONCALIERI (TORINO)
Data di fondazione: 1919
Superficie coperta: 8000 Mq
Numero dipendenti: 100



LA STORIA di Savio parte dalla commessa fornita ai fratelli Savio nel 1920 da parte della Alessio per la costruzione di 900 scocche da adattare a telai della Itala. La produzione si sviluppa negli anni successivi per Case quali Fiat, Lancia, OM, Isotta Fraschini, Alfa Romeo, Pininfarina e altri. Vanno ricordate le giardinette su Fiat 1100 L, i coupé su Fiat 508, le berline Mille Miglia su Fiat 1100. Seguono poi parecchie altre versioni speciali su basi meccaniche Fiat e fra queste le Giungla su meccanica 600 e 126.

La Carrozzeria Savio, legata al Gruppo Fiat, sta preparando per il 1985 versioni speciali della Panda (foto sopra). Qui sotto Bruno Cristini, direttore dell'azienda che produce anche ambulanze (FotoPress)



IL PRESENTE della ditta diretta da Bruno Cristini vede gran parte dell'attività dedicata alla produzione di autoambulanze e cliniche mobili (una al giorno) su meccanica Ducato per i mercati italiano, europeo, cinese, cui si aggiungono scuolabus, autobus, promiscui ed altre realizzazioni similari. Per i primi mesi dell'85 è prevista la messa in produzione di una nuova versione della Panda, basata sulle meccaniche della 45 e dalla 4x4, per il tempo libero ed il lavoro, in versione chiusa, hard top, pick up curate nello stile da Giampiero Magnetti. Per conto della Fiat, Savio effettua inoltre ricerche su materiali resinosi e proposte varie. Presto sarà inoltre avviata la costruzione delle duecento Lancia 038 da rally in versione stradale e corsa privati.

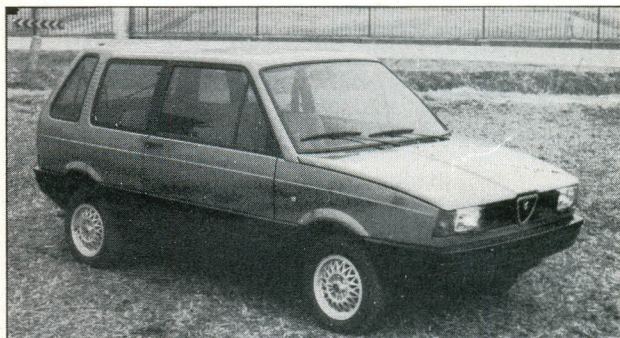


TURIN STYLE

Corso Duca degli Abruzzi 42 - TORINO
Data di fondazione: 1982
Superficie coperta: 400 Mq
Numero dipendenti: 5

LA STORIA della Turin Style è recente, risalendo infatti al 1982 la sua nascita. Ma alle spalle Alfredo Zanellato ha un nome importante, quello di Alfredo Vignale. Nipote del carrozziere scomparso nel '69, Zanellato ha cercato in qualche modo di far rivivere, o meglio non far morire, un nome illustre pur con tutte le difficoltà derivanti dall'acquisto del marchio Vignale dalla Ford (la quale peraltro non lo utilizza). Infatti la Turin Style non è Vignale, anche se ovviamente Zanellato non può non averne ereditato qualcosa. A proposito di Vignale, vogliamo ricordare le Ferrari da lui disegnate e vincitrici di tre Mille Miglia con Villosi, Brasco e Marzotto, l'Aston Martin per Baldovino del Belgio, la Ferrari 212 Export per Roberto Rossellini, realizzazioni varie per Coppi, Macario, Anna Magnani, sino alle Fiat 750, Maserati Indy, Mexico, Sebring e la Jensen Interceptor, tutte vetture bellissime disegnate dallo scomparso maestro.

IL PRESENTE della Turin Style vede un impegno preponderante nel campo dell'industrial design, delle imbarcazioni, dell'automobile con alle spalle una serie di studi per una BMW 320 Osella, Matra 530, Saab 99 coupé, una furgonetta per Lawill e ultima in ordine di tempo, della Geiger. Si tratta di un prototipo realizzato per un industriale tedesco che vorrebbe produrla in serie con motorizzazione giapponese. In via di definizione vi sono poi alcuni progetti per una microvettura da città su meccaniche minime, anche diesel.



ZAGATO

Terrazzano di Rho (MI)
Data di fondazione: 1919
Superficie cop.: 30.000 Mq
Numero dipendenti: 100

LA STORIA: è passato davvero tanto tempo da quanto, nell'aprile del 1919, Ugo Zagato decise di lasciare la fabbrica aeronautica Pomilio per dare il via alla sua attività di carrozziere. Tanto tempo e una gran quantità di vetture entrate nella leggenda dell'automobile. Come dimenticare le Alfa Romeo SVZ, 159 F.1, 1900 SSZ, 2600 SZ, Giulietta SZ, 1600 GT Junior, Zeta 6C ma soprattutto le mitiche TZ I e TZ 2? O ancora, nella dinastia Lancia, le varie Fulvia Sport, Appia Sport, Appia GTZ, Aurelia B20 Zagato, Flaminia e Flavia Sport, le Abarth sportive con motori da 500, 750, 1000 cc, la Fiat 8V, le Ferrari 250 GTZ, la Maserati Ab G. Sono vetture che da sole la dicono lunga su quello che ha significato per l'automobilismo la dinastia degli Zagato, da Ugo ad Elio, a Gianni.

IL PRESENTE vede la Zagato impegnata nella costruzione di vetture blindate e vetture elettriche, ma anche tanta attività nello styling, a cominciare per esempio dall'Alfa Sprint prototipo con motore centrale presentata lo scorso anno, per continuare con Alfa Zeta 6, con un prototipo di vettura per il tempo libero su meccanica Alfa 33 e infine, ultima novità, uno spider basato (quasi certamente) su meccanica Alfa e che dovrebbe essere presente al Salone di Torino. Certo sembrano un po' lontani i mitici anni Sessanta.



Erede della Vignale, la Turin Style si distingue per questo prototipo realizzato per conto di un industriale tedesco. Si chiama Geiger e dovrebbe ospitare un motore giapponese



In alto l'Alfa 33 Zagato per il tempo libero, presentata al Salone di Ginevra di quest'anno. Qui sopra il prototipo Alfa Zeta 6 e a sinistra un veicolo elettrico per città



Qui sopra la Fiat 127 Farm di Coriasco, ispirata alla Matra-Simca Ranch. In basso la Panda Pick-Up non entrata in produzione



CORIASCO

Via Salbertrand 80 - TORINO
Data di fondazione: 1919
Superficie coperta: 15.000 Mq
Numero dipendenti: 90

LA STORIA inizia nel 1919 ad opera dei fratelli Coriasco, i quali avviano la costruzione di scocche per grandi Case che dura sino al 1938, anno in cui avviene la trasformazione da semplici costruttori conto terzi a produttori. Tra le realizzazioni comprese nel periodo 1938-1971 sono da ricordare un furgoncino su telaio Fiat 600 e altre realizzazioni simili che sono l'essenza di questa carrozzeria. Oltre alla sede definitiva di via Salbertrand, nel 1971 viene inaugurato un nuovo stabilimento a Pianezza (Torino) per la produzione del Fiat 900 E nelle varie versioni, da camioncino a pullmino. A livello propriamente automobilistico sono da ricordare la Fiat 127 familiare (5000 unità prodotte sino al 1980) e la Fiat 127 Farm, vettura multiuso impostata su una concezione simile a quella della Matra Ranch.

IL PRESENTE vede una riconversione quasi totale alla carrozzeria industriale dopo la parentesi di un prototipo Panda Pick Up non entrata in produzione. Tra i veicoli industriali e da lavoro il Fiat 900 E, gli scuolabus basati su meccanica Ducato e 242, un trasporto handicappati su base 242 ed un minibus sempre su meccanica Fiat 242.



EMBO

Strada Reale 46
CARAMAGNA (CUNEO)
Data di fondazione: 1970
Superficie coperta: 11.000 Mq
Numero dipendenti: 70

LA STORIA della Embo è piuttosto recente, essendo stata fondata nel 1970 da Graziano Boni e Cornelio Emanuel. Costruisce carrozzerie e anche prototipi per quegli stilisti o quei carrozzieri che non hanno le attrezzature adeguate e vogliono realizzazioni particolarmente curate. Nel corso degli anni la Embo ha costruito carrozzerie per la De Tomaso, per l'Alfa Romeo (la Giulietta familiare) ed anche qualche cosa per conto proprio, come il fuoristrada Mega su meccanica Fiat Campagnola, una Campagnola modificata, una serie di circa duecento MK 80, fuoristrada della Jeti di Alba.

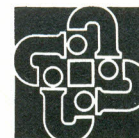
IL PRESENTE vede questi costruttori di carrozzerie e prototipi impegnati nella realizzazione di scocche intente per De Tomaso, nei modelli Pantera e Deauville (anche in versione blindata), interni della Longchamp ed altro. Da segnalare tra le realizzazioni della Embo una Maserati Biturbo cabriolet ed una Mini De Tomaso a passo lungo.



Tra le ultime realizzazioni della Embo, questa (sopra) Maserati Biturbo cabriolet. Qui sotto, invece, l'originale fuoristrada Mega, realizzato sulla meccanica della Fiat Campagnola



Eleganza e sicurezza secondo Introzzi: sopra un interno con cruscotto in radica e sotto una Renault 18 corazzata



INTROZZI

Via Provinciale per Lecco 9
- LIPOMO (COMO)
Data di fondazione: 1962
Superficie coperta: 5000 Mq
Numero dipendenti: 50

LA STORIA delle Officine Introzzi, nate oltre venti anni fa su iniziativa di Giuseppe Introzzi, è tutta legata a un particolare settore carrozzeria, quello legato non tanto al desiderio in sé quanto alla realizzazione di versioni speciali basate su veicoli già esistenti. Pionieri nel campo delle personalizzazioni, gli uomini delle Officine Introzzi si distinguono da anni per una produzione basata su tre divisioni: autovetture, veicoli industriali ed elaborazioni speciali su progetto.

IL PRESENTE vede l'attività suddivisa secondo questi settori. Per l'auto vi sono le categorie Sicurezza (con i modelli «Protetcar» contro armi improprie, «Autosicura» blindate, «Maxima» supercorazzate) ed Eleganza con la ormai nota serie «Villa d'Este», una linea di allestimenti prestigiosi adattabile a qualsiasi tipo di vettura. Per i veicoli industriali c'è tutta una serie di realizzazioni speciali come Autolibrerie, Autopubblicitari, Autouffici, Autoblindati, ogni tipo di veicolo insomma per usi particolari.

Da segnalare tra quelle particolarmente riuscite, la Renault R 18 Break trasporto valori, la Fiat Panda 45 «Protetcar» nel settore sicurezza, la Lancia Delta, la Ritmo Cabrio ed il Mercedes 230 G nel settore eleganza-personalizzazione.



FONTAUTO

Via Cuneo 84 - BORGIO
SAN DALMAZZO (CUNEO)
Data di fondazione: 1915
Superficie coperta: 10.000 Mq
Numero dipendenti: 160

LA STORIA delle Industrie Fontauto è basata su due momenti precisi e ben distinti. Nata nel 1915 per volontà di Giovanni Fontana, questa carrozzeria si è impegnata nel senso tradizionale del termine (e nel settore auto) sino al 1962, anno nel quale Attilio Fontana ed i fratelli diedero il via ad una politica che prendeva piena forma nel 1966 per rimanere tale sino ad oggi. Si tratta di elaborazioni per vetture e veicoli industriali e della loro trasformazioni in veicoli blindati.

IL PRESENTE vede i circa centosessantasei dipendenti della Fontauto impegnati nella produzione di sessanta veicoli blindati al mese, esportati in vari mercati europei e mondiali, realizzati secondo criteri avanzati e in grado di garantire resistenza perfino alle armi da guerra portatili. Tra le vetture per cui esiste già il sistema di blindatura, alla Fontauto annoverano Alfa Romeo Alfa 6, Fiat Argenta, Citroën CX, Lancia Gamma, Peugeot 605, BMW 735, Mercedes 380 SE, Rolls Royce Silver Spirit ma anche «piccoline» tipo A 112 Abarth, Fiat Panda, Ritmo Abarth, Golf GTI. Tra i furgoni ricordiamo Fiat 242 e Daily, Ford Transit, Mercedes 608 ed altri.



Due esempi di blindatura realizzati dalla Fontauto: una Rolls Royce e in basso un'autoblindo Fiat Campagnola



Di Pavesi, ecco un cruscotto in radica e una Range Rover trasformata cabrio



Ernesto Pavesi

PAVESI

Via De Andreis 7 - MILANO
Data di fondazione: 1931
Superficie coperta: 1200 Mq
Numero dipendenti: 30

LA STORIA di Pavesi inizia quando Ernesto, già costruttore di carrozze per cavalli, fonda in via Calvi a Milano una carrozzeria per automobili. Tra i primi lavori ci sono la trasformazione in furgoncini e camioncini delle Fiat «Balilla» e soprattutto i cruscotti, rifinitissimi, per Lancia «Astura» e «Artena», Bugatti, Isotta Fraschini, Alfa Romeo. Proprio quella della costruzione di cruscotti diventerà la nota peculiare dell'attività di Pavesi. Già dopo la seconda guerra mondiale, oltre che nel restauro di vetture danneggiate durante il conflitto, Pavesi si specializza in quello che oggi è diventato un settore diffuso e assai in voga: la personalizzazione. Subito famose diventano le Mini con interni rifatti da Pavesi.

IL PRESENTE vede i successori di Ernesto Pavesi, Gianpaolo, Luciano ed Emilio, impegnati in realizzazioni di alta classe, sempre nel campo della personalizzazione (anche quella più «spinta») fra le quali vanno ricordate alcune Range Rover decisamente riuscite (non solo negli interni ma anche nella loro «cabriolettizzazione») e De Tomaso Longchamp spider. Pavesi opera anche nel settore blindatura e, seppur in misura minore, in quello dello stile. Bellissime le proposte di vettura da spiaggia su base Mini e di station wagon dal coupé Ferrari 400.



SCIONERI

Via Bisalta 27
SAVIGLIANO (CUNEO)
Data di fondazione: 1944
Superficie coperta: 3500 Mq
Numero dipendenti: 20

LA STORIA prende il via nel 1944 quando Antonio Scioneri si dedica alla riparazione di autoveicoli. La carrozzeria nel senso vero e proprio prende l'avvio nel 1950 con la costruzione di vetture e mezzi militari. Dalla sede di Savigliano escono vetture disegnate da Frua, Michelotti e dallo stesso Antonio Scioneri. Tra queste ricordiamo versioni ricarrozzate di Fiat 1100 E coupé, 600, 750 spider, 1100 103 coupé, 124 coupé ed altre ancora, generalmente su meccanica Fiat.

IL PRESENTE vede il figlio di Antonio, Renato Scioneri, impegnato nella definizione e costruzione (avvalendosi di una quarantina di fornitori esterni) di versioni speciali delle varie Fiat Panda, Uno e Ritmo. Si tratta di vetture maggiormente curate negli interni, nelle rifiniture esterne, nell'accoppiamento colori per un sovrapprezzo del cinque-sei per cento sul listino Fiat. Nella serie ricordiamo Panda Valentina, Lady Uno ed altre versioni migliorate, ricche di ogni tipo d'accessorio, selleria speciale, vernice metallizzata. Sono in fase di studio versioni speciali per la Regata con motori benzina e turbodiesel.



Scioneri realizza versioni speciali di modelli Fiat molto curate nelle finiture. Sopra una Ritmo e sotto la Uno Lady





La Panda Furgonetta che Maggiore ha studiato per conto della Sip



MAGGIORA

Via Natale Palli 8,
Borgo San Pietro
MONCALIERI (TORINO)
Data di fondazione: 1925
Superficie coperta: 8500 Mq
Numero dipendenti: 180

LA STORIA inizia nel 1925, quando Arturo Maggiora fonda l'omonima martelleria che presto diventerà produttrice di carrozzerie per conto di parecchie Case automobilistiche quali Lancia, Fiat, Alfa Romeo e di stilisti quali Viotti, Vignale, Ghia, Touring. Impostata su criteri sempre più industriali, la carrozzeria Maggiora produce nel corso degli anni le scocche di Fiat 2300 coupé, Alfa 2000 cabriolet, Lancia B 20, Maserati Mistral, De Tomaso Pantera ed altre, non disdegnando la costruzione di veicoli industriali, furgoni, eccetera. Alla Maggiora si costruiscono inoltre prototipi ed esemplari unici per alcune grandi Case, soprattutto Fiat e Lancia.

IL PRESENTE vede Maggiora e il suo designer di fiducia, Paolo Martin (suo ad esempio lo scooter Gilera GSA), impegnati in varie realizzazioni, fra le quali spiccano le carrozzerie della Opel Bitter e le ormai diffusissime Fiat Panda Furgonetta, realizzata in sei versioni per conto della SIP e di altre società. In fase di avanzata realizzazione sono inoltre uno studio di ricerca per nuove forme (prototipo statico) ed una Panda 4x4 ricarrozzata e con aspetto decisamente fuoristradistico, stile Suzuki 800. Allo studio ci sono anche alcuni allestimenti speciali per SIP ed Enel su meccanica Fiat Ducato e 900 E (già in parte realizzati).

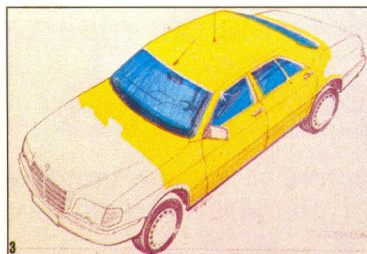


MARAZZI

Via Milano 78 - CARONNO
PERTUSELLA (VARESE)
Data di fondazione: 1950
Superficie coperta: 6000 Mq
Numero dipendenti: 70

LA STORIA della carrozzeria Marazzi ha origine nel 1950 sotto la forma di costruttore di scocche per la Carrozzeria Touring. Alfa Romeo 2000 e 2600 spider, Lancia Flaminia Coupé e Spider, Aston Martin; queste alcune delle vetture costruite da Marazzi. Alla chiusura della Touring, per Marazzi intervengono nuovi rapporti di lavoro: con Lamborghini per Espada, Jarama e Islero, con l'Alfa Romeo per la famosa 33 stradale, con l'ASA per la «Ferrarina». La svolta avviene nel 1973, anno in cui Marazzi passa al settore blindature e veicoli speciali.

IL PRESENTE vede una proficua collaborazione tra Marazzi e diverse case italiane ed estere per la realizzazione di prototipi, versioni speciali, oltre naturalmente a veicoli blindati, autoambulanze e cliniche mobili, autofficine ed altri. Da rilevare la costruzione di vetture con doppia blindatura per conto dell'Alfa Romeo.



In colore giallo gli schermi corazzati di Marazzi per una Mercedes blindata



Due furgoni Boneschi trasporto valori



BONESCHI

Via delle Industrie
CAMBIAGO (MILANO)
Data di fondazione: 1919
Superficie coperta: 7500 Mq
Numero dipendenti: 104

LA STORIA della Boneschi inizia nel 1919. Sino al 1946, anno della scomparsa del fondatore Giovanni Boneschi, la carrozzeria lombarda costruisce carrozzerie per alcune Case (soprattutto Lancia) ma anche vetture fuoriserie fra le quali una berlina Rolls Royce e una versione chiusa della Lancia Lambda Torpedo. Con il passare degli anni i dirigenti della Boneschi hanno via via spostato l'attività verso settori quali produzione di veicoli sanitari, carrozzerie blindate, carrozzerie militari e altro.

IL PRESENTE vede la carrozzeria di Cambiagio impegnata nella costruzione di autoambulanze per la CEE, autoemoteche, sale chirurgiche ed ospedali mobili, aule mobili quali il «Minimax», oltre naturalmente al settore blindatura. In questo campo Boneschi opera dal 1957 e ha introdotto nel 1972 una nuova tecnologia per la curvatura dei cristalli blindati in modo da renderli del tutto simili nell'aspetto a quelli di serie. Degni di menzione sono poi i 150 autobus OM 55 blindati forniti al Ministero degli Interni, i 190 Fiat 242 per l'Arma dei Carabinieri, i carri comando mobili per Esercito Italiano e Nato.



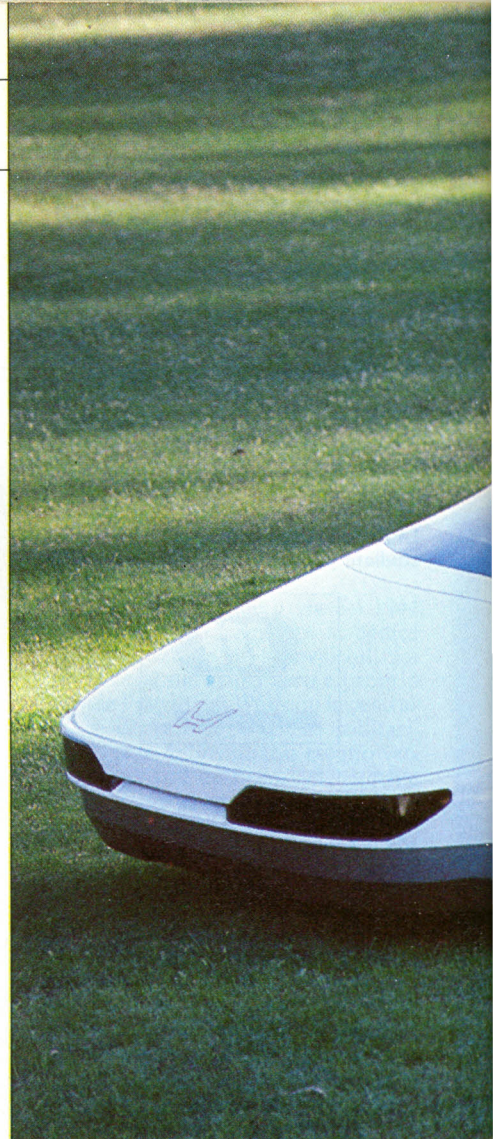
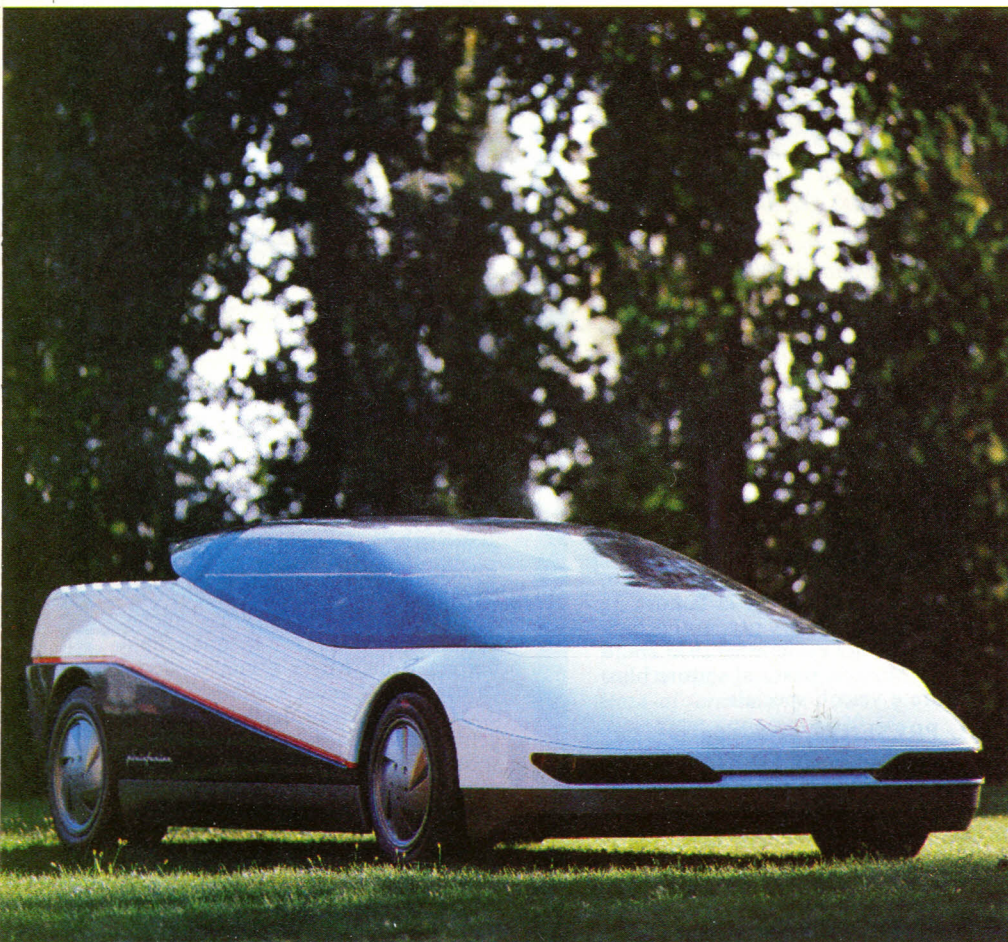
REPETTI & MONTIGLIO

Via A. Grandi 16 - CASALE
MONFERRATO (AL)
Data di fondazione: 1960
Superficie coperta: 2500 Mq
Numero dipendenti: 35



LA STORIA di Repetti & Montiglio è il classico esempio di azienda che ha trasformato la propria produzione da quella di carrozzerie a quella di mezzi blindati e allestimenti speciali per la sicurezza passeggeri.

IL PRESENTE vede una produzione annua di 150 veicoli comprendenti elaborazione di vetture di qualsiasi marca e tipo, furgoni per trasporto valori, realizzazione di veicoli fuoristrada e segnatamente dell'autoblindo RM 82 su meccanica Fiat Campagnola. Repetti & Montiglio è fornitrice di istituti di vigilanza privata in Lombardia, Veneto, Emilia, Liguria, Toscana, Lazio, di istituti bancari, ministeri, enti pubblici.



L'Honda si affida a Pininfarina per realizzare un coupé sportivo

Destinazione Tokyo

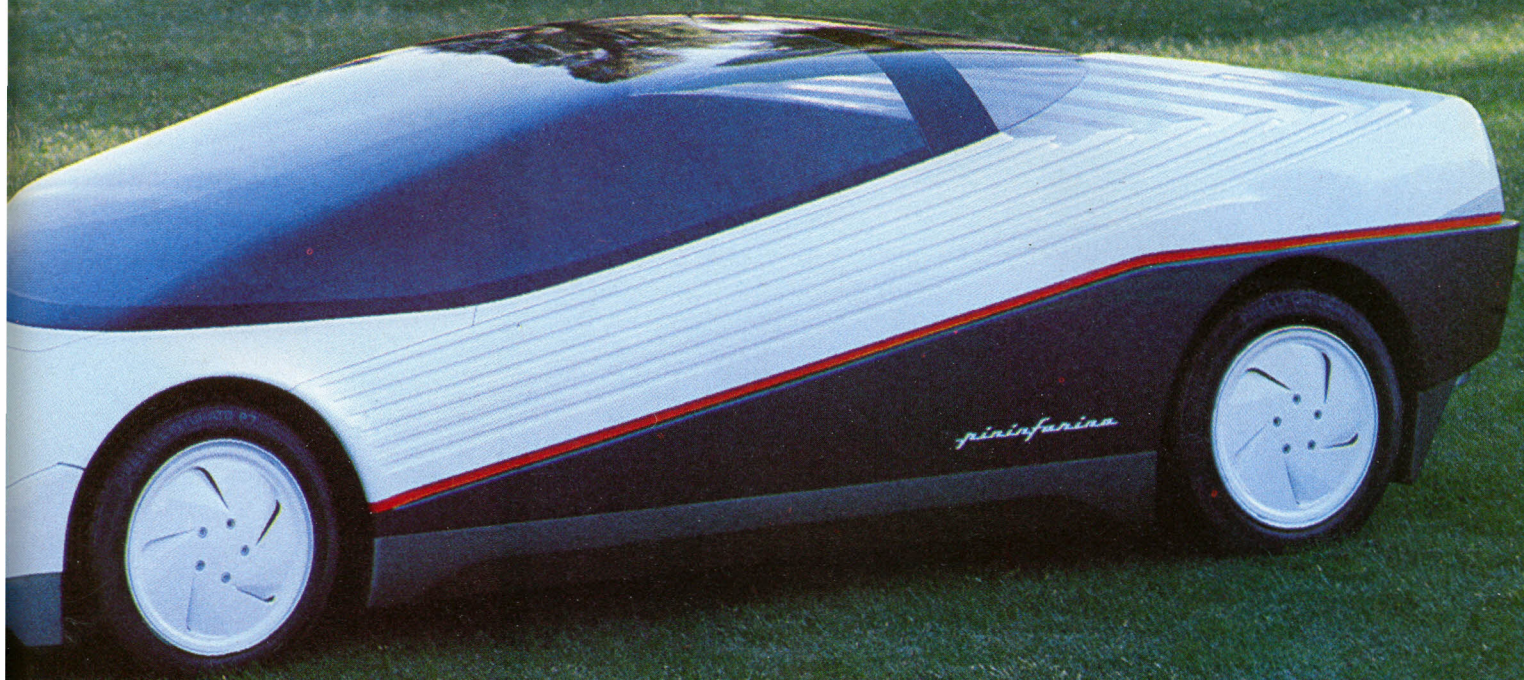
Il carrozziere piemontese presenterà al Salone uno studio aerodinamico che sfrutta al massimo l'effetto suolo. Tra i materiali impiegati anche kevlar e fibre di carbonio

TRA LE CASE giapponesi la Honda non è la prima come produzione essendo superata dai colossi come Nissan, Toyota e Mitsubishi ma essendo anche la più giovane, in quanto fondata dopo la guerra da Sohichiro Honda è certamente molto attiva. Lo provano vari fatti come la presenza a più riprese in Formula uno, ed ora la scelta della Pininfarina per farsi costruire uno speciale prototipo che è presente a Torino e che serve, a detta dei responsabili delle pubbliche relazioni della Casa che abbiamo incontrato, per migliorare l'immagine della marca sui vari mercati. La scelta del numero uno dei carrozzieri italiani non è certo casuale: tra l'altro questa collaborazione dura da alcuni anni e, come ha rivelato la stessa Pininfarina, è sfociata già nella realizzazione dello studio stilistico e tecnico del cabriolet per la gamma City. Ed è interessante notare che questa collaborazione riguarda anche lo studio di una branca nuova della progettazione delle carrozzerie, denominata «qualità del progetto» ed a cui si dedica il giovane ingegnere Paolo Pininfarina, rappresentante della terza generazione di questo nome famosissimo. È una ricerca approfondita di tutte le cause che possono

creare difficoltà pratiche all'utente con lo studio dei metodi industriali adatti per evitare l'insorgere di problemi. La nuova vettura è forse la più bella che abbiamo visto da molti anni a questa parte e dimostra, tra l'altro, come la Pininfarina abbia la capacità di fare vetture di produzione con soluzioni alla portata della grande serie ma anche «dream car» da fantascienza, pur senza trascurare l'aspetto pratico.

PER LA HONDA è stata studiata una vettura che dovrebbe montare un motore a sei cilindri a V di 80° derivato da quello di Formula Uno; il motore viene montato con l'asse longitudinale per avere maggiore facilità di applicazione di sistemi di sovralimentazione sia mono che biturbo, ed anche per la possibilità di adottare facilmente la soluzione a quattro ruote motrici. Le ruote sono tutte con sospensioni indipendenti di tipo molto avanzato, il che significa regolazione dell'assetto con controllo elettronico. Il telaio è costituito da una cellula centrale in lamiera di acciaio stampata e saldata, che sorregge anche il gruppo motore; le due parti terminali anteriore e posteriore sono costruite con i moderni metodi a struttura mista cioè con l'impiego anche di

elementi in resina o in fibre di carbonio, oltre alle leghe leggere. Come si vede dalle fotografie la forma, oltre che bellissima ha una chiara efficienza aerodinamica che si traduce in un valore progettato del Cx non superiore a 0,25 per la vettura funzionante; tra l'altro, ciò che non si vede nelle foto è lo studio della parte inferiore della scocca, tendente ad avere un massimo di deportanza compatibilmente con i limiti posti dalle esigenze della circolazione stradale. Tutta la parte trasparente dell'abitacolo è realizzata in un sol pezzo di materiale trasparente, che nella parte posteriore forma un'unghia o piccolo spoiler con funzione di migliorare l'aerodinamica in una zona particolarmente critica, ossia dove di solito si staccano i filetti fluidi. Particolare cura è stata posta nello studio estetico: la parte anteriore col taglio dei fanali ricorda la lettera H stilizzata che è propria del marchio Honda; le linee laterali hanno funzione estetica fino alla parte posteriore dove diventano scanalature per l'estrazione dell'aria dal motore. Attualmente è prematuro sapere se e come questo prototipo avrà un seguito; certamente è un segno di una attività che



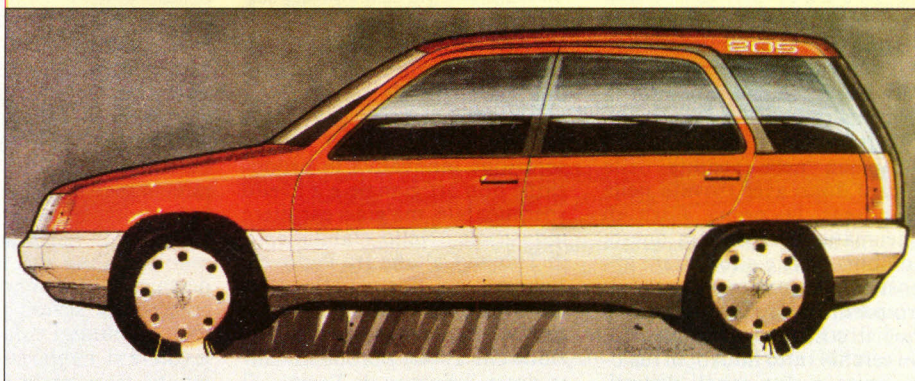
non si può certo sottovalutare. Basti dire che il lavoro dei tecnici Honda è a dir poco eccezionale nel campo dei motori: è stato appena annunciato un nuovo motore ad altissime prestazioni per le gamme Civic e Ballade. Si tratta di un quattro cilindri di 1600 cc dotato di quattro valvole per cilindro e doppio asse a camme in testa; grazie a ciò ed alla iniezione elettronica questo motore è in grado di erogare ben 135 CV a 6500 giri, una cifra notevolissima per un motore da turismo non sovralimentato. La coppia massima è di 15,5 kgm a 5000 giri. Sono dati rilevati secondo le norme giapponesi, che prevedono la prova del motore senza alcuni accessori, quindi i dati DIN saranno un po' inferiori, ma pur sempre notevoli. La caratteristica più interessante è la estrema leggerezza e compattezza del motore che è tutto in lega leggera e con un tipo di struttura che rende molto compatta anche la forma della testa (i due assi a camme sono ravvicinati al centro e comandano le valvole mediante corte leve fulcrate; addirittura gli assi a camme sono cavi per ridurre peso ed inerzia. Per il momento la Honda non ha cominciato ancora a trasferire la propria esperienza in fatto di sovralimentazione dei motori da corsa alla produzione di serie, ma ci è stato detto che ciò non tarderà ad avvenire. Ed infine anche le quattro ruote motrici sono tra gli argomenti di interesse da parte del costruttore giapponese: sta per essere immessa sul mercato la versione a quattro ruote motrici della Honda Shuttle, una giardinetta di tipo moderno della gamma Civic.

Gianni Rogliatti

Come ti vesti il Break

OLTRE alla Ferrari Testa Rossa e allo studio Honda sportivo che vi presentiamo in queste pagine, la Pininfarina esporrà al salone di Torino una Peugeot 205 in versione break. La collaborazione che lega il costruttore francese con il carrozziere di Torino offrirà quindi un'altra perla. Pininfarina ha lavorato parecchio sulla Peugeot 205, che come idea nasce dai suoi disegni. Ora il crescente successo che la piccola vettura transalpina sta ottenendo su tutti i mercati europei impone alla Peugeot di allargare ulteriormente la gamma della 205, che conta già di parecchie versioni, da quelle «base» alle sportive Gti e quattro ruote motrici

turbo. La Break di Pininfarina deriva direttamente dalla 205 a cinque porte, della quale mantiene tutte le caratteristiche di base. Il carrozziere ha lavorato soprattutto sul posteriore della vettura, mantenendo inalterata la parte frontale e centrale. Il risultato è estremamente piacevole. Si tratta di un piccolo break molto personale che offre un tocco di classe e stile in più agli acquirenti della 205. L'abitabilità è migliorata e sono aumentate le capacità di volume. La vettura, dopo la presentazione di Torino, con molta probabilità, verrà realizzata e messa in produzione entro il prossimo biennio.





ESCLUSIVO/Abbiamo provato le prime ruote gemellate di serie

Gomme siamesi

I pneumatici gemellati Goodyear vengono montati su di un unico cerchione Speedline. Il fatto che i due tubeless siano indipendenti porta enormi vantaggi in caso di scoppio o aquaplaning che avvengono senza alcuna conseguenza: vediamo perché

di Carlo Massagrande

CORTINA D'AMPEZZO — Si era già parlato da un anno e mezzo circa del sistema cerchio ruota/pneumatici multipli per vettura o pneumatici gemellati. All'inventore, il polacco Jaroslav (Jerry) Juhan, abitante in Svizzera (è stato fra i più validi collaboratori di Colin Chapman nelle vendite della Lotus) dopo aver trovato nella Goodyear la prima Casa di pneumatici a credere in questa combinazione e a realizzare apposite coperture, mancava l'altro partner adeguato. Mancava cioè il costruttore del cerchio, un cerchio tutto nuovo, in fusione unica a due canali distinti,

con problemi nuovi, un cerchio tutto da inventare insomma. La Speedline, nota azienda nel settore, forte dei suoi 21 titoli sportivi mondiali (dal 1977 al 1984 compreso), titoli che sono una garanzia di serietà e di affidabilità, si è impegnata e ha realizzato i cerchi per questa soluzione innovativa in produzione non artigianale e a livello sperimentale, ma già a carattere industriale. Nello stabilimento di Tabina Caltana fra Padova e Venezia, nei depositi figurano pile di cerchi a doppio canale pronti per la commercializzazione che avverrà probabilmente dopo il Salone di Torino. Il

cerchio in pezzo unico (non componibile), dispone di due canali distinti in cui trovano alloggiamento due pneumatici pure distinti che non debbono mai toccarsi. Questo canale intermedio consente un notevole scarico dell'acqua quindi il fenomeno dell'aquaplaning è sensibilmente ridotto rispetto al pneumatico tradizionale: risultato comprovato anche dal TÜV l'ente federale tedesco di omologazione dei componenti destinati all'automobile, particolarmente severo prima di emettere numeri e dati. Pure notevole è il miglioramento della tenuta trasversale sul bagnato

rispetto al pneumatico tradizionale.

LE NOSTRE sono solamente impressioni di guida, ricavate da un test eseguito però con la massima serietà. Abbiamo fatto un raffronto fra pneumatici tradizionali e quelli gemellati, ma della stessa marca, la Goodyear. Su una Alfetta Turbodiesel, sulla quale avevamo percorso circa 20.000 chilometri con i Goodyear Grand Prix, vettura quindi della quale conosciamo ogni reazione, abbiamo applicato la combinazione cerchio Speedline e due pneumatici

segue a pagina 72



A destra e a sinistra, l'Alfetta utilizzata da AS per il test con le ruote gemellate Goodyear-Speedline.

Sotto a sinistra, la differenza di sezione fra un pneumatico normale e i gemellati. A destra in alto, il prototipo del cerchione usato per i nostri test, sotto il prodotto finito in lega d'alluminio commercializzato dalla Speedline.



Si muove anche la Pirelli?

AVEVAMO chiesto alla Pirelli di potere effettuare prove di raffronto tecniche e probanti sulla pista di Vizzola, fra il pneumatico di serie Goodyear e questo gemellato pure di produzione Goodyear. Ovviamente la risposta fu negativa. La pista Pirelli di Vissola è fra le più qualificate e qualificanti tecnicamente a livello europeo e forse la sola in Italia a disporre di apparecchiature molto sofisticate e precise per il rilevamento del fenomeno dell'aquaplaning. Però ci risulterebbe che pochi giorni dopo la nostra richiesta, siano state provate dai tecnici Pirelli su questa pista — assente ovviamente la stampa — le stesse gomme Goodyear. Autosprint ha intenzione di effettuare — eventualmente anche all'estero — prove tecniche con rilevamenti precisi e non limitarsi solamente a impressioni di guida; chissà che non si vada presto a Vizzola a provare per esempio le Pirelli multiple...



I primati della Speedline

LA SPEEDLINE, con sede a Tabina Caltana impiega 260 dipendenti con un fatturato nell'84 di 35 miliardi. Produzione 700.000 cerchi/anno per primo equipaggiamento che comprende anche due importanti costruttori americani, Ford e Chrysler. La Speedline ha messo nello sviluppo di questo nuovo complesso, l'esperienza che ha acquisito in campo mondiale nei principali settori dello sport automobilistico. Entrata nello sport nel 1977, al termine della presente stagione ha portato a 21 il totale dei titoli mondiali conseguiti da vetture dotate di cerchi Speedline: nella F. 1 sette titoli costruttori e cinque piloti, tre nei rallies (due costruttori, uno piloti) e sei nell'Endurance (tre costruttori e tre piloti). Clienti Speedline in esclusiva, sono oggi i più bei nomi dell'automobilismo sportivo mondiale, da Ferrari a Lotus a Williams, a Renault ad Alfa in Formula uno; da Porsche a Lancia in Endurance; da Jaguar a Rover, ad Alfa Romeo nell'Europeo Turismo ed infine nei rallies Audi, Lancia, Peugeot, Opel, Rover, Mazda, Mitsubishi, Toyota.

LE «SIAMESI» PROVATE DA NOI ANCHE SULLA «80»



Gomme siamesi

segue da pagina 70

Goodyear 105/80 VR 16 tubeless. Non la «sua» misura, un adattamento quindi ma tale da valutare comunque questo nuovo prodotto.

AUTOSPRINT in esclusiva, presente la Rai-Tv, fra Cortina, il Passo tre Croci, e soprattutto sul tracciato privato che da Misurina porta alla base delle tre cime di Lavaredo, un tracciato asfaltato, largo, con curve a vista piena, in uno scenario meraviglioso, ha provato le nuove ruote multiple su cerchi non artigianali o adattati, ma nella versione della Casa in lega di magnesio che poi vengono prodotti in serie in lega di alluminio. Da vedere, l'abbinamento di due pneumatici affiancati esteticamente parlando, come primo impatto non è dei più felici: osservando la vettura di dietro, ancora è accettabile, ma guardandola di fronte è più difficile da... digerire. Si noti però che le dimensioni ridotte sulla nostra vettura costituiscono un adattamento per la mancanza ancora dei pneumatici nelle dimensioni corrispondenti

e quindi in futuro questo impatto visivo sarà senza dubbio meno accentuato. Però, in termini di sicurezza, i vantaggi e le garanzie sono tali che, fanno sembrare queste «multiple», molto più belle. Si pensi allo scoppio del pneumatico per esempio: con una ruota multipla, la vettura prosegue senza problema alcuno. È uno esperimento che abbiamo eseguito sgonfiando a zero, il pneumatico anteriore destro lato esterno: poi abbiamo ripreso la marcia senza problemi di direzionalità. Alzando le mani dal volante in rettilineo, la vettura procedeva in senso di marcia senza variazioni di traiettoria. Allora immaginiamo il vantaggio anche in caso di foratura, senza problemi o meglio senza pericoli di sostituzione in autostrada o in zone di traffico intenso. La ruota di scorta potrebbe venire eliminata. Oppure consideriamo benefici ancora più importanti: ad esempio l'applicazione sulle autoambulanze quando il tempo può rappresentare la vita, oppure a una vettura della polizia impegnata in un inseguimento. O ancora sulle vetture blindate non a caso spesso fermate da forature non accidentali. Questa è la vera ruota di sicurezza. Oltre questi due principali caratteristiche positive e

cioè «aquaplaning» e foratura o scoppio, che sono ovviamente alla base di questo concetto innovativo, vi sono altri aspetti favorevoli indotti quali per esempio una temperatura più bassa del 25/30% sulle gomme che ovviamente dovrebbe significare un maggiore chilometraggio perché la sezione delle gomme è differente e riesce a smaltire il calore in maniera diversa rispetto a una gomma a profilo normale di sezione più larga.

COME per tutte le innovazioni che presentano importanti migliorie, esiste qualche punto di svantaggio rispetto al pneumatico tradizionale: uno dei più evidenti è una maggiore resistenza allo sterzo a macchina ferma e quindi nelle operazioni di parcheggio. Resistenza che scompare con l'aumentare della velocità. Tornando ai pregi e rifacendoci al TUV tedesco, questo ha rilevato che l'impronta a terra su strada bagnata a 50 km/h è ancora il 100% dell'impronta a terra della macchina ferma ma soprattutto è ancora il 100% a 100 kmh. Un dato che rappresenta un risultato eccezionale: i migliori e più moderni pneumatici, ai 100 kmh hanno un'impronta a terra non superiore all'80-90% rispetto a quella con macchina ferma. Co-

me nostra impressione, questo nuovo concetto dovrebbe consentire una migliore guidabilità anche su strade innevate in quanto fra i due pneumatici si formerà una specie di rotaia di neve pressata che aumenterà considerevolmente la tenuta trasversale. Anche su terreni sterrati dovrebbe essere più sicuro l'inserimento in curva della vettura.

PREZZO. Non ancora definito, comunque il complesso cerchio in lega di alluminio più due pneumatici, se prodotti in serie, secondo procedimenti industriali, sarà sì superiore ma non eccessivo.

LA SPEEDLINE ha avuto l'esclusiva mondiale di costruzione dei cerchi e l'esclusiva di vendita alle Case costruttrici per la produzione cioè di serie o di primo equipaggiamento; la vendita al secondo montaggio sarà invece affidata a organizzazioni private nei vari paesi. Sono in corso sviluppi accelerati — ci diceva l'ing. Ambrogio Sonzini direttore commerciale della Speedline e fautore di questa innovazione tecnica — da parte delle principali Case mondiali costruttrici di pneumatici con l'evidente intento di recuperare il tempo concesso a Goodyear. (c. m.)

Sempre più in crisi il campionato italiano di produzione

Sedotti e abbandonati

Regolamenti balordi e disinteresse hanno ridotto allo sfascio un modo di correre economico e di antiche tradizioni. Il prossimo anno l'atteso cambiamento. Anastasi vincitore a tavolino

di Maurizio Masini

AL TERMINE della scorsa stagione sostenevamo l'esigenza di un rilancio del campionato produzione in crisi di presenze causata anche l'avvento della nuova regolamentazione. Proprio alla luce di questa realtà le sotto-commissioni velocità e tecnica vararono per quest'anno un paio di provvedimenti: esclusione del gr.C dal campionato italiano velocità e abolizione delle varianti in opzione per il gr. A. Tali decisioni, oltre a non sortire alcun effetto positivo, hanno ancor più impoverito il campo dei partenti al punto che nel campionato da poco concluso ben pochi sono stati i piloti che hanno partecipato con una certa assiduità a tutte le gare. Nel gruppo N la situazione non è apparsa tanto più florida, anche se siamo convinti che con queste vetture è ancora possibile correre con dei costi accessibili e probabilmente inferiori a quelli dei tanto pubblicizzati monomarca.

LE RAGIONI — Senza dubbio individuare le cause di questa crisi è cosa abbastanza semplice: premi inadeguati, calendario mal strutturato con gare troppo vicine tra loro, tre gare a Pergusa e nessuna ad Imola e Misano, mancanza di classifiche ufficiali anche a fine campionato, insufficienti verifiche tecniche a fine gara, orari di prove e gare senza alcuna considerazione delle esigenze dei piloti impiegati nella propria attività fino al venerdì. Le soluzioni si possono individuare seguendo la traccia di ciò che in questi anni hanno fatto le Case nei campionati monomarca. È opportuno cercare un rilancio offrendo ai partecipanti un certo tipo di organizzazione e premi adeguati. La stessa Csai per il 1985 è tornata sui propri passi: al campionato produzione saranno ammesse le vetture dei gruppi A, B e N con le norme tecniche internazionali; per ogni gara vi sarà un monte



Sopra, un gruppone di vetture del campionato produzione comandato dalle Gtv 6 di Naddeo, Giuli e Di Giorgio davanti alla Delta Hf di Gaetani. A destra, Ederle aveva vinto il titolo ma è stato escluso per irregolarità tecnica. Il campionato è andato ad Anastasi (fotoMasini)

premi di 11 milioni per i tre gruppi; 1300, 1600, 2000 e oltre 2000 le classi dei gruppi A e N, mentre per il gr.B, saranno 1600 2000 ed oltre 2000. Cinquanta milioni i premi finali previsti dalla Csai. Certamente non molto, ma sicuramente un primo passo verso un rilancio che comunque dovrebbe trovare il suo sostegno in alcuni sponsor.

I PROTAGONISTI — Proprio nell'ultima corsa di Vallelunga del 25 ottobre il tricolore del gr.A doveva trovare il suo campione, infatti dopo una bella serie di risultati Francesco Ederle e Nunzio Anastasi sono arrivati all'ultima prova separati da soli due punti. Vincitore tre volte a Pergusa ed una a Vallelunga, Anastasi a Vallelunga non è andato oltre il quarto posto e la sua Alfasud ha mostrato i suoi limiti contro la Talbot di Baldazzi, la Vw Golf

GTi di Gradoli e l'altra Alfasud di «Vagabondo». Il suo diretto avversario, già vincitore al Mugello, Pergusa e Monza, a Vallelunga è riuscito invece a vincere grazie anche all'aiuto di «Tango» che negli ultimi giri lo ha seguito come un'ombra rinunciando ad attaccarlo. Il risultato sancito dalla pista però non è stato sufficiente al veronese; a causa di un reclamo presentato da Anastasi, il pilota di Imberti si è visto escluso per irregolarità ai freni, risultati non conformi come superficie frenante a quelli previsti nelle fiche. Tutto, a causa dell'appello di Ederle, è ora di competenza del T.N.A. che con la sua sentenza farà aggiudicare il titolo all'uno o all'altro. Sempre nella 2ª divisione, con l'altra A.R. GTV preparata da Imberti, «Tango» ha mancato per

poco il titolo; sei le vittorie del lombardo che, se sarà confermata la squalifica di Ederle, avrà la consolazione di aggiudicarsi il Trofeo di divisione. Con la Fiat Ritmo 130 Gianni Marchiol è stato sempre con i migliori penalizzato però dalla minor potenza della sua vettura inserita nella divisione fino a 2500 cc. La stessa cosa si può dire per Nocchi con la Ritmo 130 preparata da Falessi. Nella prima divisione dietro ad Anastasi i migliori sono stati Marcello Gradoli, e Luciano Baldazzi vincitore a Magione e Vallelunga con quella Talbot con cui avrebbe potuto tentare la scalata al titolo. Il Trofeo riservato al gr.N ha visto la bella vittoria di Franco Boneschi con la A 112 preparata nella sua officina. Da anni protagonista delle gare per le vetture di serie, il senese ha vinto otto delle undici prove della divisione lasciando lontani tutti gli altri tra i quali Mario Agosta con la Ford Escort Rsi che si è classificato al secondo posto vincendo la Coppa Csai per la 2ª divisione. Quattro vittorie e tre secondi sono stati i risultati di questo pilota che ha trovato in Braga un avversario irriducibile. Bonifacio Gaetani con la Lancia Delta HF ha vinto infine la terza divisione portando in gara la vettura preparata in modo egregio da Vaccari. Pur con delle presenze più saltuarie si sono messi in vista anche Nerini (A 112) nella 1ª divisione, Abbandonato (Alfasud), Fiorillo (Ford Escort), Zita (Alfasud) e Silvestro (Ford Escort) nella 2ª Pedol, Saporito, Naddeo nella 3ª. Ora, questi campionati vanno in letargo per la pausa invernale. C'è solo da augurarsi che questo letargo non continui alla ripresa delle ostilità perché questa volta sarebbe proprio la fine del tricolore produzione.



CLASSIFICA GRUPPO A	MAGIONE 11/3	MAGIONE 22-23/4	PERGUSA 29/4	MUGELLO 13/5	VARANO 27/5	VALLELUNGA 3/6	PERGUSA 17/6	PERGUSA 23/9	MONZA 30/9	VALLELUNGA 28/10	TOTALE
Anastasi	—	—	20	12	15	20	20	20	12	10	129
«Tango»	20	20	—	—	20	20	—	20	—	20	120
Ederle	12	—	—	20	15	15	20	15	20	—	117
Marchiol	8	12	—	15	12	12	12	—	12	3	86
Gradoli	15	10	—	6	—	15	—	15	—	15	76
Mocci	—	10	—	8	6	10	15	—	10	12	71
Baldazzi	20	12	—	—	—	—	—	—	15	20	67
Massa	15	15	—	6	4	—	—	—	15	—	55
Ferlito	—	—	10	—	—	—	15	12	6	—	43
Vannini	3	20	—	20	—	—	—	—	—	—	43

FINO A 1600 cc

Anastasi	—	—	20	12	15	20	20	20	12	10	129
Gradoli	15	10	—	6	—	15	—	15	—	15	76
Baldazzi	20	12	—	—	—	—	—	—	15	20	67
Ferlito	—	—	10	—	—	—	15	12	6	—	43
Vannini	3	20	—	20	—	—	—	—	—	—	43

FINO A 2500 cc

«Tango»	20	20	—	—	20	20	—	20	—	20	120
Ederle	12	—	—	20	15	15	20	15	20	—	117
Marchiol	8	12	—	15	12	12	12	—	12	3	86
Nocci	—	10	—	8	6	10	15	—	10	12	71
Massa	15	15	—	6	4	—	—	—	15	—	55

CLASSIFICA GRUPPO N	MAGIONE 11/3	MAGIONE 22-23/4	PERGUSA 29/4	MUGELLO 13/5	VARANO 27/5	VALLELUNGA 3/6	PERGUSA 17/6	VARANO 16/9	PERGUSA 23/9	MONZA 30/9	VALLELUNGA 28/10	TOTALE
Bonechi	9	9	—	9	9	9	6	9	9	9	—	78
Agosta	—	—	9	—	6	9	9	6	9	—	6	54
Gaetani	—	—	—	9	4	6	6	9	9	—	6	49
Braga	—	9	—	—	4	4	6	9	—	9	3	44
Pedol	—	—	—	—	9	—	3	6	—	6	3	27
Saporito	—	—	9	—	—	—	9	—	6	—	—	24
Naddeo	4	6	—	—	6	3	—	—	—	—	4	23
Caramatti	6	4	—	6	2	—	—	4	—	—	—	22
Nerini	2	2	—	6	4	—	—	—	—	4	4	22
Abbandonato	3	3	4	6	—	6	—	—	—	—	—	21

FINO A 1300 cc.

Bonechi	9	9	—	9	9	9	6	9	9	9	—	78
Nerini	2	2	—	6	4	—	—	—	—	4	4	22
Donato	—	—	9	—	—	—	—	9	—	—	—	18
Ferraro	—	4	2	—	—	—	4	4	—	3	—	17

FINO A 1600

Agosta	—	—	9	—	6	9	9	6	9	—	6	54
Braga	—	9	—	—	4	4	6	9	—	9	3	44
Abbandonato	3	3	4	6	—	6	—	—	—	—	—	21
Fiorillo	6	4	—	—	—	—	—	—	—	—	9	19

OLTRE 1600

Gaetani	—	—	—	9	4	6	6	9	9	—	6	49
Pedol	—	—	—	—	9	—	3	6	—	6	3	27
Saporito	—	—	9	—	—	—	9	—	6	—	—	24
Naddeo	4	6	—	—	6	3	—	—	—	—	4	23



L CAMPIONATO rallycross europeo, ancor più che le altre categorie dell'automobilismo, è da tempo dimostrato che la carta vincente è la trazione integrale. Quest'anno, tuttavia, a causa delle innovazioni regolamentari per le vetture speciali, la Audi Quattro ha perso il predominio esercitato nel 1982 e nel 1983. Essendo la trazione delle speciali attuali completamente libera, dei superbolidi 4x4 sviluppati privatamente hanno dato una caccia spietata

segue

Seppo Niitimaki, finlandese, precede con la sua Porsche 911 biturbo
la Ford Escort RS Turbo del norvegese Kjetil
Bolneset sulla pista francese di St. Junien

EURORALLYCROSS / Battute le Audi favoritissime

C'era una svolta

Le vetture «speciali» permesse dal nuovo regolamento hanno fatto il vuoto. Martin Schanche, vecchio marpione della specialità ha spadroneggiato con la sua Ford 4x4, una vettura di estremo interesse che il norvegese si è autopreparata

Testo e foto di Eddy Laumanns



C'era una svolta

segue

alle Quattro ed è stato così che il norvegese Martin Schanche ha potuto festeggiare una vittoria grandiosa: la sua Ford Escort XR3 Turbo 4x4 è stato proprio l'arma giusta per aver ragione degli avversari. In collaborazione con un tecnico proveniente dalla Hewland, Schanche ha sviluppato la sua trazione integrale arrivando senza alcun problema e con una regolazione idraulica a variabilità illimitata a poter disporre di una trazione che dal 50-50 poteva arrivare al 28% anteriore e 72% posteriore. Grazie al motore turbo di 1860 cc per una potenza di 560 CV preparato da Zakspeed, la vettura del peso di 960 chilogrammi, arriva ai 100 km/h in soli due secondi e mezzo, il che terrebbe dietro, fino a una velocità di 140 km/h, tutte le F.1 attuali.

LA STAGIONE non era certo partita sotto buoni auspici: alla prima prova europea in Austria «Mister Rallycross» aveva dovuto ritirarsi durante la terza corsa di qualificazione in seguito a una collisione con la Quattro del suo connazionale Terje Schie. Avrebbe dovuto vincere già in Svezia, ma ha regalato la vittoria all'austriaco Walter Mayer, dovendosi così accontentare della seconda piazza. Già una settimana dopo, ad Hämeenlinna, iniziava però una serie di vittorie senza precedenti nell'Eurorallycross, interrotta solo dal ritiro, (cedimento del motore) a Lydden Hill. Nel carriera di Schanche sono così finite la Finlandia, la Francia, il Belgio, l'Olanda e, dopo il citato abbandono inglese, la Germania e la corsa di casa, in Norvegia. Sei vittorie su nove prove: niente e nessuno avrebbe potuto ostacolare il pilota della Sachs al volante dell'arma di Zakspeed che è risultato semplicemente irraggiungibile.

ALL'INIZIO Walter Mayer con la sua Audi Quattro da 480 CV è stato il rivale più accanito di Schanche, ma poi un cedimento del motore (in Austria) e due capriole (in Finlandia e Inghilterra) hanno impedito al collaudatore Audi di braccare troppo da vicino il norvegese nella classifica europea. Già verso metà campionato Mayer aveva perso voglia e possibilità

Sopra, Matti Alamaki, giunto quinto nella classifica finale del gruppo B con la Porsche 911 Biturbo 4x4, seguito dalla Audi Quattro di Olle Arnesson, giunto terzo, sempre nel Gruppo B, impegnati sul tracciato di Arendonk in Belgio. Sotto, il vincitore del campionato europeo rallycross, il norvegese Martin Schanche, impegnato con la sua nuovissima Ford Escort XR Turbo 4x4 a Valkenswaard, in Olanda



di inseguire il capolista e, se non appenderà il casco al chiodo, con l'85 passerà ai rally, forse ancora con l'Audi.

IL CAMPIONE uscente, Olle Arnesson, ha potuto risalire sul podio solo dopo aver montato un motore simile a quello del rivale sulla sua Quattro e, nella seconda parte della stagione, lo svedese ha lentamente risalito la china fino a proporsi come rivale numero 1. Tuttavia, al tirare delle somme e nonostante alcuni posti d'onore, Arnesson ha dovuto accontentarsi del terzo posto finale, dietro il finlandese Nittymäki. I tre piloti Porsche, Seppo Nittymäki e Matty Alamäki (finlandesi) e Rolf Nilsson (svedese) sono diventati avversari seri per Schanche quando era già troppo tardi per impensierirlo, concedendosi troppo tempo per lo sviluppo dei sistemi di trazione integrale (a giunto unidirezionale per le ruote anteriori) installato sulle loro 911. Certamente, se il trio Porsche vesse potuto disporre da subito dell'integrale come Schanche, la marcia di quest'ultimo verso la conquista della quarta edizione del campionato europeo sarebbe stata meno agevole di quanto non sia risulta-

LE DATE SIGNIFICATIVE

1967	Prima gara di rallycross a Lydden Hill, vinta da Andrew Cowan, su Sunbeam
1971	È fondata l'Associazione Europea Rallycross
1973	Il primo campione europeo è John Taylor, su Ford Escort 1600 RS
1976	Il campionato europeo acquista la titolazione Fisa
1982	Il gruppo A viene incluso in campionato. Vince Egil Stenshagen, su Vw Golf Gti
1984	Il nuovo regolamento del campionato permette la trasmissione e la scelta del motore libere

L'ALBO D'ORO

Campionato europeo Fisa

1976	Franz Wurz	(A)	Lancia Stratos
1977	Herbert Grundsteidl	(A)	Renault Alpine A310
1978	Martin Schanche	(N)	Ford Escort RS
1979	Martin Schanche	(N)	Ford Escort RS
1980	Per Inge Walfridsson	(S)	Volvo 343 Turbo
1981	Martin Schanche	(N)	Ford Escort Turbo
1982	Franz Wurz	(A)	Audi Quattro
1983	Olle Arnesson	(S)	Audi Quattro
1984	Martin Schanche	(N)	Ford Escort XR3 Turbo 4x4

Categoria GT

1979	Olle Arnesson	(S)	Porsche Carrera
1980	Olle Arnesson	(S)	Porsche 911 Sc
1981	Matti Alamäki	(SF)	Porsche 911 Sc

Trofeo Gruppo A

1982	Egil Stenshagen	(N)	Vw Golf Gti
1983	Egil Stenshagen	(N)	Vw Golf Gti
1984	Anders Norstedt	(S)	Saab 900 Turbo

ta in realtà. In fondo, Alamäki (750 cv da un biturbo 3 litri) e Nittymäki (630 cv da un biturbo 2,8 litri) disponevano di autentici mostri e la Porsche 3500 aspirata da 3 litri e mezzo di Nilsson non sfigurava certo. Nonostante la vittoria nella prima corsa, Andy Bentza, con la sua Audi 80 CD Turbo 4x4 non è mai riuscito a proporsi come serio avversario dei protagonisti. L'ex pilota Stratos aveva però «solo» 400 cavalli, pochi per lottare con efficacia, anche se l'alto «Sunnyboy»: viene da molti «insider» considerato il più veloce pilota da asfalto del rallycross.

KJETIL BOLNESET e Gunnar Kittilsen, norvegesi, sono partiti battuti: le loro Ford Escort RS turbo a due ruote motrici, erano vittime predestinate nel confronto con le «integrali», nonostante i motori Zakspeed da 500 cv e un notevole impegno. Nella divisione I per vetture di gruppo A, il campione europeo quest'anno l'ha fornito la Svezia: Anders Norstedt, con la sua Saab 900 Turbo ha regolato, nell'ordine, il connazionale Lars Nyström (Volvo 242 Turbo) e il norvegese Björn Skogstad (Opel Ascona 2000). □

Queste le classifiche finali dell'Europeo 1984

		AUSTRIA	SVEZIA	FINLANDIA	FRANCIA	BELGIO	OLANDA	INGHILTERRA	GERMANIA	NORVEGIA	TOTALE	
GRUPPO A												
1.	Anders Norstedt (S)	Saab 900 Turbo	15	20	17	20	17	7,5	20	17	150,5	
2.	Lars Nyström (S)	Volvo 242 Turbo	2	13	20	11	20	8,5	17	2	113,5	
3.	Bjorn Skogstad (N)	Opel Ascona i2000	6	9	8	13	10	6,0	13	20	96	
4.	Ludvig Hunsbedt (N)	Alfa Romeo Alfetta GTV6	17	—	5	15	11	6,5	11	3	80,5	
5.	Hakan Ivarsson (S)	Volvo 242 Turbo	—	12	15	—	6	15	10,0	15	7	80
6.	Steinar Joranli (N)	VW Golf GTI	13	15	9	9	1	9	4,0	6	11	77
7.	Knut Boberg (N)	VW Golf 2 GTI	10	17	12	2	7	—	3,5	4	9	64,5
8.	Erik Hansen (N)	VW Golf GTI	12	—	13	—	15	—	—	7	10	57
9.	Kai Viggo Brateng (N)	Opel Ascona i2000 (Manta)	3	10	10	(8)	2	13	5,0	5	—	56
10.	Nils Tore Johnsen (N)	Audi Coupé GT	11	—	1	—	9	10	4,5	12	6	53,5
11.	Egil Stenshagen (N)	VW Golf GTI	20	11	—	—	—	—	—	—	15	46
12.	Kamiel Vereeken (B)	VW Golf 2 GTI	7	4	—	—	13	8	—	8	—	40
13.	Per Tvenge (N)	Volvo 242 Turbo	—	3	4	—	—	6	5,5	9	—	27,5
14.	Svein Hagen (N)	Volvo 242 Turbo	8	8	7	3	—	—	—	—	—	26
15.	Wiggo Klatran (N)	VW Golf GTI	—	1	6	—	5	4	2,5	—	5	23,5
GRUPPO B												
1.	Martin Schanche (N)	Ford Escort XR3 Turbo 4x4	12	17	20	20	20	—	—	20	20	149
2.	Seppo Niittymäki (SF)	Porsche 911 Biturbo 4x4	15	13	17	11	—	15	20	15	12	118
3.	Olle Arnesson (S)	Audi Coupé GT Turbo 4x4	13	11	13	—	17	17	13	11	17	112
4.	Rolf Nilsson (S)	Porsche 911 SC 4x4	17	12	15	13	—	6	15	13	13	104
5.	Matti Alamäki (SF)	Porsche 911 Biturbo 4x4	6	7	12	12	12	—	17	17	15	98
6.	Andy Bentza (A)	Audi 80 CD Turbo 4x4	20	10	10	9	11	12	9	12	—	93
7.	Walter Mayer (A)	Audi Coupé GT Turbo 4x4	—	20	—	17	15	10	—	—	11	73
8.	Kjetil Bolneset (N)	Ford Escort RS Turbo	9	8	9	10	10	9	—	10	4	69
9.	Gunnar Kittilsen (N)	Ford Escort RS Turbo	—	—	11	8	—	7	12	7	—	45
10.	Terje Schie (N)	Audi Quattro	8	9	6	7	—	—	—	—	8	38
11.	François Monte (B)	Audi Coupé GT Turbo 4x4	11	—	—	—	6	13	5	—	—	35
12.	Örjan Wahlund (S)	VW 1303 S Turbo 4x4	—	15	—	—	—	—	—	—	9	24
	Piet Dam (NL)	BMW 320i 4x4	—	—	—	—	13	11	—	—	—	24
14.	Jan Hroar Bjorklund (N)	Audi Quattro	10	3	—	—	—	—	—	—	10	23
15.	Willy Van Herck (B)	Volvo 343/16 Turbo	—	—	—	—	8	4	—	9	—	21

Lettera aperta a Massacesi

VI INVIAMO questa «lettera aperta» al presidente dell'Alfa Romeo, Ettore Massacesi, che ci auguriamo pubblicherete per sostenere l'ingresso della Minardi-Alfa in F.1.

— «Egregio presidente, chi le scrive è il rappresentante di un folto gruppo di appassionati di automobilismo che sotto l'egida del "Minardi F.1 Venezia Italian Club" riunisce i sostenitori di quel piccolo team di F.1 che sta nascendo a Faenza, con l'ambizione e siamo tutti sicuri il potenziale adatto per imporsi in F.1. Il responsabile di quel team, Giancarlo Minardi, è una persona che per una vita intera ha coltivato il sogno della F.1, fin da quando dirigeva la "Scuderia del Passatore". Quella persona è il principale artefice del successo di un certo Michele Alboreto, che se oggi è alla Ferrari lo deve alle cambiali firmate a suo tempo da Minardi per farlo correre gratis in F.2. Per non parlare poi di tutti quei piloti che hanno trovato in Minardi un'ancora di salvezza o che sono riusciti a rilanciarsi la carriera pilotando le monoposto faentine. Non le pare che dopo una vita spesa per coronare i sogni di questi piloti, ora anche quest'uomo abbia il diritto di coronare il suo? I piloti, gli sponsor, la sede, le ambizioni e, modestamente, un affiatissimo club di fans, Giancarlo li ha già, il telaio e le gomme pure. Ma gli manca l'elemento fondamentale. Il motore! A questo punto penso che avrà capito lo scopo della nostra "lettera aperta". Ci pensi bene, presidente, pensi che con un vostro piccolo sforzo Minardi potrà finalmente scendere in campo in F.1».

Francesco Vianello - Mestre (Venezia)

ANCHE se l'appassionata lettera dei tifosi veneziani del team Minardi non potrà certo risultare determinante per la conclusione delle trattative fra il costruttore romagnolo e il presidente dell'Alfa Romeo, la pubblichiamo volentieri, per dimostrare la fiducia riposta in Giancarlo Minardi da questi e altri appassionati. Sul suo «cuore» di autentico sportivo chiunque sarebbe disposto a scommetterci e la passione con cui ha condotto finora l'attività di costruttore meriterebbe sicuramente questo premio.

Precisazione da Monza

IN SEGUITO alla lettera del signor Bruno Colombo, pervenuta ad Autosprint e quindi alla direzione dell'Autodromo Nazionale di Monza, in cui venivano segnalati una serie di inconvenienti verificatisi durante il GP d'Italia alla tribuna Goodyear interna (asserita mancanza di posti numerati e ingresso di persone non munite di regolare biglietto) vorremmo specificare che: la tribuna era regolarmente numerata (essendo tra l'altro la stessa dell'anno precedente, e da allora mai smontata). Dopo la partenza del GP d'Italia, verso le 15,30, secondo quanto relazionato dagli addetti ai controlli, considerato che gli spettatori paganti avevano occupato i posti di loro diritto, e che altri spettatori facevano forte pressione per forzare le recinzioni di protezione per l'accesso alla tribuna, d'intesa con la forza pubblica presente, è stato autorizzato

l'accesso al pubblico (per ragioni di ordine pubblico) alla tribuna stessa, fino al completamento dei posti ancora disponibili (come d'altronde si verifica spesso negli stadi a manifestazione iniziata). Crediamo altresì che questo episodio, del tutto occasionale, non sia stato di serio impedimento a quanti occupavano i posti in tribuna per assistere con piena soddisfazione allo svolgimento della manifestazione. Vorremmo comunque dare al signor Colombo la possibilità di assistere al prossimo GP di F.1 a Monza, offrendogli un biglietto omaggio per la stessa tribuna se provvederà a contattarci.

Enrico Ferrari - Direttore dell'Autodromo Nazionale di Monza

NELLE SETTIMANE successive il GP d'Italia ci era pervenuta dal signor Bruno Colombo la lettera in questione, ci dui abbiamo inviato una copia alla direzione dell'Autodromo di Monza per i dovuti chiarimenti. Con questa precisazione si conclude l'episodio che, seppure seccante per gli spettatori della tribuna Goodyear, non poteva essere risolto altrimenti durante l'effettuazione del gran premio. Prendiamo anche atto della puntualizzazione sulla

numerazione dei posti nella tribuna, mentre invitiamo in nostro lettore (ed eventualmente altri spettatori danneggiati nelle medesima occasione) a contattare i responsabili dell'Autodromo per potere beneficiare dell'agevolazione offerta in occasione del prossimo GP d'Italia.

Proposta inedita per la F. Panda

VI SCRIVO perché avrei una proposta per mettere un po' di ordine nella formula Panda. Vedete, questa formula funziona male. Doveva essere l'occasione per correre in economia, invece è stata silurata la formula Monza 500 che era davvero economica e al suo posto è stato messo un campionato che si vince solo con i motori migliori, magari irregolari, che si rompono ogni due gare, e in cui in tutti i momenti c'è una polemica. La mia proposta è «stravagante» ma basterebbe un po' di buona volontà e tutto si metterebbe a funzionare meglio. Io farei così:

1) I principali preparatori interessati alla formula si associano e acquistano

un centinaio di motori A 112 70 Hp, che vengono rodati al banco e provati per verificarne l'uniformità di prestazioni (si fissi un campo di tolleranza), quindi piombati senza elaborazioni («spaccabielle»).

2) All'iscrizione alla gara i piloti pagano una tassa di affitto del propulsore che tenga conto del costo di acquisto dei motori e di quello di revisione post gara (limitatissimo).

3) Alla mattina della gara i motori vengono assegnati per sorteggio ai concorrenti (si montano in pochissimo tempo).

4) Dopo la gara i motori vanno riconsegnati per la revisione, mentre le verifiche tecniche sono limitate al telaio.

Le polemiche, sempre a causa dei motori, si eviterebbero, e così anche moltissime spese ingiustificate: ai preparatori di motori rimarrebbero un sacco di formule, trofei monomarca, gare di rally, eccetera, per dare sfogo alla loro creatività e «voglia di fare casino» e a chi, come me, vuole solo fabbricare l'auto migliore e non essere sorpassato da gente con benzina da 400 ottani rimarrebbe almeno un piccolo angolo di vero automobilismo. Massimo Brusetti - Gozzano (Novara)

LA FOTO

Futuro campione iridato

VORREI VEDERE pubblicata nella rubrica «La Foto» un'immagine di Ayrton Senna e avere qualche informazione sulla sua carriera.

Anna Galiotta - Roma

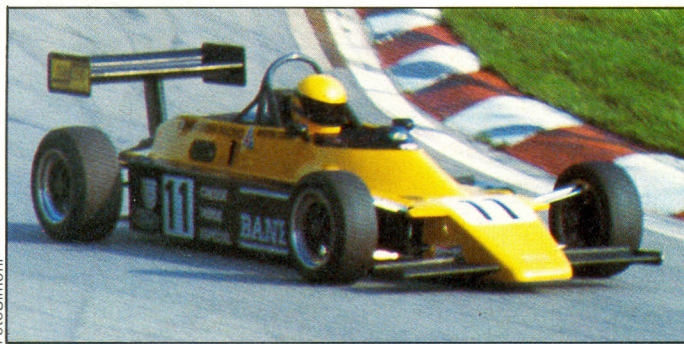


Foto Simoni

INDICATO da molti come un sicuro futuro campione del mondo, già oggi considerato l'erede di Fittipaldi e Piquet, Ayrton Senna da Silva si è imposto prepotentemente all'attenzione della stampa e degli addetti ai lavori per le sue maiuscole prestazioni in questa stagione di debutto in F.1. AS ha «scoperto» il pilota brasiliano nel 1981, nell'anno del suo debutto in F. Ford, indicandolo già allora come una delle migliori promesse dell'automobilismo mondiale e i fatti finora hanno confermato quelle previsioni. Ayrton Senna da Silva (Senna è il cognome della madre mentre da Silva è quello del padre) è balzato alla ribalta internazionale con il karting, giungendo quarto nel mondiale del '78 e secondo nei due anni successivi. Al suo debutto in F. Ford 1600 nel 1981 ha vinto due campionati britannici di questa categoria, mentre nell'82 si è affermato in quello continentale e inglese di F. Ford 2000. Ottenendo lo scorso anno il record di vittorie consecutive, ben 10, ha conquistato il titolo di campione britannico di F.3, che gli è valso l'ingaggio in F.1 con la Toleman, dopo essere stato contattato da vari altri team inglesi. Dopo i brillanti risultati di questa stagione, secondo a Montecarlo e terzo a Brands Hatch e all'Estoril, le squadre principali hanno cercato di accaparrarselo, nonostante il contratto che lo legava alla Toleman per tre anni. Ha avuto la meglio la Lotus con cui ha in programma dal 12 al 17 novembre una prima serie di test al Paul Ricard.

Nella foto: Ayrton Senna da Silva con la Van Diemen F. Ford 2000 a Zeltweg nel 1982.

È VERO, non mancano i problemi alla F. Panda, specie a livello di motore, ma è altrettanto vero che il campionato sta conoscendo un successo insperato al momento del suo varo. Una ventina di gare in calendario la prossima stagione, un parco macchine di un centinaio di vetture e costi che, anche se relativamente alti, sono comunque i più contenuti (escluse le obsolete F. Italia e F. Monza 500) per chi vuole guidare una monoposto. Una vettura di F. Panda viene a costare meno di venti milioni e il Trofeo Cadetti Agip ha un costo complessivo di una decina di milioni, che diventano il doppio per la serie nazionale. Queste sono le cifre della F. Panda, dove però si assiste effettivamente ai cedimenti dei motori con una certa frequenza e alle incommensurabili polemiche sulla regolarità dei propulsori. Per ovviare alle rotture i costruttori hanno proposto di rendere obbligatoria la coppia conica intermedia fra quelle attualmente ammesse dal regolamento. Così facendo si limiterebbe di circa 400 giri il regime massimo del motore e non si dovrebbero più verificare rotture, a tutto vantaggio della riduzione dei costi. Per quel che riguarda l'originale proposta del nostro lettore va detto che in teoria potere disporre di una vettura o di un motore, messi a punto direttamente dalla Casa o da una associazione rappresenta un po' il sogno di tutti i piloti gentlemen. Così facendo si eviterebbero i costi dovuti a sempre più accentuate preparazioni e, senza strascichi polemici, tutti i conduttori avrebbero la certezza di disporre di vetture equilibrate fra loro. Questa però è la teoria, in realtà una proposta del genere obbligherebbe comunque i conduttori ad acquistare un motore per le prove della vettura e delle piste e bisognerebbe individuare un'azienda in grado di curare un centinaio di motori, tutti allo stesso livello qualitativo e potrebbe essere eventualmente ripresa dagli organizzatori monzesi per il Trofeo Cadetti Agip, differenziando così questo campionato, tradizionalmente il meno costoso del panorama agonistico italiano, con una soluzione inedita e capace di ridurre sensibilmente i costi.

IL DITO SULLA PIAGA

Prost-Lauda: il duello continua

Il motivo del 7 a 5

VORREI FARE una considerazione che mi sembra importante sul campionato '84, in merito alle 7 vittorie di Prost contro le 5 di Lauda, elemento che ha fatto mettere in dubbio la legittimità del successo iridato dell'austriaco. Non bisogna dimenticare che dopo il GP d'Italia a Monza, quando Lauda veniva ormai considerato il sicuro campione del mondo, avendo 10,5 punti di vantaggio su Prost, entrambi avevano all'attivo cinque gran premi a testa, contando pure quello «regalato» al francese a Montecarlo. A Niki bastava quindi solo racimolare i punti che gli dessero la certezza matematica del titolo, mentre Prost doveva attaccare e vincere. È questo il motivo principale per cui la sfida fra i due è finita 7 a 5. Un ultimo appunto riguarda il presunto errore di Lauda al Nürburgring: non lo considero un vero errore di guida, in quanto Niki, non essendo sicuro di passare nello spazio lasciato da Baldi ha preferito frenare bruscamente piuttosto che rischiare una collisione che avrebbe significato dare addio al titolo.

Marco Iozzo - Milano

Strane coincidenze

SARANNO coincidenze, ma quando Lauda è arrivato a Maranello la Ferrari usciva da un '73 disastroso, mentre in quei quattro anni di collaborazione ha vinto due mondiali e 19 GP. Da quando Niki ha lasciato la Ferrari le «rosse» hanno conquistato solo un titolo nel '79. Anche la McLaren, da quando Lauda è entrato nella squadra è uscita da una crisi che durava da anni e dopo avere ben figurato le scorse stagioni nonostante la mancanza del turbo, ha dominato questo campionato. È proprio solo fortuna quella che ha portato Lauda e le sue vetture ai vertici?

Antonio Davoli - Modena

Niki non è sorpassato

LAUDA ha saputo lottare, sconfiggere il ricordo del suo incidente, vincere e rivincere e soprattutto ha continuato a credere nelle proprie capacità di lottare contro tutti, molti dei quali lo ritenevano ormai sorpassato. Questo campionato ha dimostrato per l'ennesima volta, se ce ne fosse bisogno, che ha vinto l'intelligenza, la classe, la professionalità e non la pura velocità.

Marco Lotti - Canino (Viterbo)

Non c'è vincitore morale

NEL «PROCESSO» a Prost ho avuto modo di leggere alcuni pareri secondo i quali il francese è il vincitore morale del campionato. In realtà i ritiri di Alain e Niki si sono equivalsi e non hanno modificato il risultato finale. Si è poi paragonato il testa-coda di Lauda al Nürburgring con quello di Prost a Zeltweg, ma il paragone andava fatto con l'altro, conclusosi ugualmente senza danni, di Prost a Imola. Va poi ricordato il punto «regalato» dalla Fisa al francese e i tanti risultati conseguiti da Lauda quest'anno, fra cui 5 vittorie e 4 secondi posti. Sono forse «frattaglie»? Non penso quindi che si possa definire Prost il vincitore morale, considerando anche che Alain ha potuto conquistare le due ultime vittorie perché lo scopo di Lauda era di andare a punti.

Alessandro Maresca
Montecastello (Alessandria)

Cosa ha fatto vedere

NIKI LAUDA ha lasciato la Ferrari alla fine del 1977 dicendo in pratica che voleva vedere se avrebbe fatto di più lui o la squadra di Maranello. Da allora cosa ha fatto? Nel '78 a parte la vittoria in Svezia col «ventilatore» e quella a Monza per la penalizzazione di Andretti e Villeneuve, non ha concluso nulla. Nel '79 la sua seconda guida (e quasi esordiente) Nelson Piquet ha fatto spesso meglio di lui, tanto che Niki se ne è andato senza neanche aspettare la fine del campionato, dicendo che non era più motivato. Diamine, stava collezionando figuracce! In quanto al suo ritorno alle corse è sempre stato il meno veloce della squadra, prima con Watson e ora con Prost. E così Lauda, dopo avere perso 27 giri per passare Johansson, si è laureato per la terza volta campione del mondo!

Luciano Guerrini - Imola

Un successo di troppo?

A PROPOSITO delle polemiche sugli errori e la sfortuna di Prost ho cercato di individuare l'occasione in cui il francese ha perso il mondiale a favore di Lauda. Lo scorso anno fu l'incidente con Piquet in Olanda, mentre quest'anno la mia memoria mi ha riportato al GP di Monaco. In quell'occasione Prost conquistò una polemica vittoria «dimezzata» a causa dello stop anticipato della gara. Fiumi di parole furono spese e si parlò di «furto» a favore di Prost, ma a giudicare ora, se la corsa fosse continuata Senna sarebbe passato in testa e a Prost poteva andare un secondo posto, vale a dire sei punti, che gli avrebbero permesso di conquistare il titolo. È vero che nella parte restante del GP sarebbero potuti succedere vari imprevisti, ma eventualmente anche favorevoli, come ad esempio il ritiro di Senna. A questo punto mi sorge un dubbio: Alain Prost non ha forse perso il mondiale paradossalmente per una vittoria di troppo?

Antonio La Neve - Cernusco (Como)

La smania di vincere

PROST ha perso il titolo non tanto per colpa sua quanto per la tenace determinazione di Lauda. L'unico rimprovero che si può muovere al francese è quello di essere sceso in ogni circuito con la smania di vincere, con la fretta di chiudere il discorso iridato, non preoccupandosi di dare il giusto valore alla gara in sé stessa nel contesto della ben più importante corsa verso il titolo. Il migliore Prost di questo campionato mi è sembrato quello di Dallas, quando ha temporeggiato mentre i primi battaglia-vano ed è passato al comando dimostrando di avere imparato a difendere il primato in classifica. Purtroppo per lui l'asfalto di Dallas lo ha messo KO, comunque non per demerito suo. A Prost è mancata una coerente impostazione tattica per vincere il titolo, talvolta anche nel corso dei GP, ne sono le prove le inutili rincorse a Piquet, che quest'anno non era in possesso di una vettura affidabile. La corsa di Prost doveva essere impostata su Lauda, non su Piquet. Da parte sua Niki ha dovuto subire una maggiore pressione psicologica nei confronti del compagno di squadra in quanto, partendo sempre dietro ha dovuto rincorrere l'avversario, ma non si è mai tirato indietro e, «accontentandosi» delle prime posizioni, alla fine ha avuto

ragione. Quindi onore a Prost per il suo stupendo mondiale e chissà che oltre ad attaccare non impari anche a difendersi, mentre a Lauda va il merito di avere saputo sempre «vedere più lontano» di Alain. Vorrei concludere con alcune parole scritte da Lauda nel '76 nel suo primo libro e che si adattano perfettamente a questo mondiale: «La velocità non è un infallibile metro di misura. Un pilota che guidi in maniera stupida, ottenendo tempi da brivido, ma che non sappia scegliersi la vettura oppure commetta di tanto in tanto qualche errore, non sarà mai un campione, e ciò indipendentemente dalla velocità».

Mauro La Macchia - Villasanta (Milano)

Dichiarazioni strane

HO LETTO su alcuni quotidiani dichiarazioni di Prost del tipo: «All'Estoril davanti a Niki hanno alzato tutti le braccia. Che cosa potevo farci?» e di Regazzoni: «Non è stata prudenza quella mostrata da Niki nella parte iniziale della corsa, bensì una certa carenza nell'effettuare certe manovre. Vi sarete resi conto come Prost ha attuato i suoi sorpassi, specie nell'avvio. Lauda, invece, ha faticato parecchio per avere ragione di Johansson. Sarebbe dovuto arrivare assai prima nel gruppetto di testa». Non mi sembra proprio che nessuno abbia «alzato le braccia» di fronte agli attacchi di Niki, anzi. Certe dichiarazioni mi sembrano inutili e assurde, da parte di chi non vuole prendere atto della chiara superiorità tattica di Lauda.

Lorenzo Mussini - Reggio Emilia

CONTINUANO ad arrivarci le opinioni dei lettori su due principali protagonisti del mondiale e, visto l'interesse dei pareri espressi, dedichiamo anche questa settimana «Il dito sulla piaga» a questo avvincente dibattito. I giudizi si contrappongono e a chi vede nel successo di Niki con la Ferrari prima e la McLaren ora la dimostrazione della sua classe, subito risponde un altro appassionato chiamando in causa le deludenti stagioni di Lauda nell'intervallo fra gli ultimi suoi due titoli iridati. Chi ha ragione? Verrebbe voglia di rispondere: entrambi. In realtà, entrando in gioco fattori come la competitività di base della vettura e la messa a punto che può effettuare il pilota, anche un indiscusso campione come Lauda trova i suoi limiti nella competitività del mezzo, pur con tutte le migliori che possono scaturire dalla sua esperienza e abilità di collaudatore. Fortuna, sfortuna, errori tattici, anche i tempi sul giro, possono poi essere messi in discussione per sottolineare la classe o i limiti di un pilota. È un dibattito probabilmente interminabile, destinato a rimanere senza una risposta definitiva, ma comunque interessante per scoprire come la personalità di questi due piloti, che per le loro caratteristiche si prestano a mille polemiche, fa presa sugli appassionati, stimolandoli in questo confronto di opinioni. Torneremo sull'argomento se ci giungeranno altri elementi interessanti di questa «sfida» fra gli estimatori dei due portacolori della McLaren. Nel frattempo ringraziamo altri lettori che ci hanno scritto in proposito: Massimo Bertoli - Parma; Alessandra - Roma; Giuseppe Stantero - Torino; Franco Tarini - Rimini (Forlì); Ettore Ianulardo - Napoli e Roberto Chinchero - Torino.

Plebiscito per Arnoux

IL «CASO ARNOUX» a mio avviso ricalca un po' quello di cui fu protagonista Tambay lo scorso anno: sugli altari nella prima parte della stagione, con una netta superiorità nei confronti del compagno di squadra e nella polvere subito dopo. Tambay fu allontanato dalla Ferrari con una decisione disapprovata da molti, come accadrebbe ora nel caso di un allontanamento di Arnoux. La F.1 è un mondo che crea e distrugge i miti giorno dopo giorno, ma allontanare chi incontra un periodo nero proprio nel finale di stagione mi sembra ingiusto, oltre che poco onesto nei confronti del pilota.

Luca Fasolo - Belluno

NON DIMENTICHIAMOCI quello che ha fatto René per la Ferrari in questi anni. In questa stagione ha avuto il solo torto di avere a disposizione una macchina scadente (il secondo posto nel campionato costruttori è stato agguantato più per caso che per i meriti effettivi) e più di una volta ha sopperito con le sue capacità ai limiti della vettura, anche se non sempre ha potuto figurare ai vertici. E non si dica che Alboreto è andato più forte di lui, perché nella prima parte della stagione è stato veramente un disastro e nel finale le Ferrari di Michele era nettamente superiore. Sinceramente penso che una coppia Alboreto-De Cesaris alla Ferrari farebbe rimpiangere il francese.

Pierpaolo Pappacena - Salerno

NON CREDO che le opinioni degli appassionati sul «caso Arnoux» possano cambiare gli eventi ed eventualmente il parere dell'ingegner Ferrari, ma mi auguro che Enzo Ferrari prima di emettere un verdetto sulla sorte del francese riesamini la sua carriera di pilota o quella di altri campioni del passato della sua scuderia, per vedere se anche lui o quei piloti hanno mai attraversato dei periodi di profonda crisi, da cui poi sono usciti. Analizzando la stagione di René, guardando gli avvenimenti sotto tutti gli aspetti,

penso che il francese meriti un'ulteriore chance.

Alessandra Andrioli - Brindisi

VI SCRIVO per esprimere la mia delusione dopo avere appreso che nella prossima stagione forse non vi sarà più Arnoux ma De Cesaris alla guida della Ferrari. Ho diversi motivi per essere deluso, innanzitutto il modo con cui questo cambio è stato annunciato, cioè che è Arnoux che vuole andare via; ma come può essere vera questa storia dopo che René ha sempre detto che la Ferrari è il suo sogno, che i tifosi sono eccezionali, che correre a Imola è fantastico. Per giustificare la sua partenza si dice che è demotivato, che il suo modo di guidare è inefficace, ma vi siete dimenticati gli errori di Alboreto? Il prossimo anno ci sarà la nuova vettura da sviluppare e sinceramente nutro seri dubbi sull'abilità di Alboreto e De Cesaris nello sviluppare e mettere a punto la macchina.

Remo Tralli - Scortichino (Ferrara)

MI SEMBRA che da quando Alboreto è entrato nel team Ferrari la stampa non dico che ha dato contro ma ha praticamente ignorato Arnoux, riservando tutto l'interesse su Michele. Sul fatto che Alboreto quest'anno avesse la macchina più a punto ne sono convinto, anzi convintissimo, e questo ha nuocito all'armonia del team. Per cui voglio augurarmi che René rimanga alla Ferrari.

Lettera firmata - Firenze

VOGLIO ESPRIMERE tutto il mio dispiacere per la ventilata decisione di Arnoux di lasciare la Ferrari. Vorrei dirgli: non ti sconfiggere per una stagione nata male, per qualche discussione, sei un ottimo pilota e presto ritroverai il tuo ritmo e il tuo stile, che il prossimo anno ti porteranno ai vertici del campionato. René resta, pensa ai bellissimi momenti trascorsi alla Ferrari.

Annarosa - Pontelungo (Pistoia)

ARNOUX Non è stato l'unico pilota a gareggiare sotto le sue possibilità in Portogallo, ma penso che la causa consista nel fatto che all'Estoril corre-

vano praticamente in due e non in 27, in quanto molti erano ormai demotivati. Mentre per gli altri sono sempre pronte le attenuanti mi sembra che nel caso di Arnoux tutti siano pronti a «sparere» su di lui. Quest'anno è stato troppe volte nell'occhio del ciclone e secondo me ha subito un trattamento da parte della stampa non troppo docile, che senz'altro ha influito negativamente sulle sue prestazioni.

Mara - Milano

SONO un'accanita tifosa ferrarista e sono appena venuta a sapere del possibile divorzio di René dalla Ferrari, nonostante la sua riconferma estiva. Ora si parla dell'assunzione di De Cesaris al posto di Arnoux; perché? Forse che il francese non è ben visto a Torino, o forse per alcune sue dichiarazioni? Non voglio accusare nessuno, ma sarei pronta ad abbandonare la mia fede ferrarista per seguire le sorti di René che reputo ancora uno dei migliori piloti di F.1, ma soprattutto uno dei più leali e umani, uno dei pochi capaci di entusiasmare le migliaia di tifosi ferraristi e per il quale potrebbe addirittura avvenire una scissione fra gli appassionati della squadra di Maranello.

Anna Pirola - Milano

HO LETTO la vostra inchiesta sul fatto che Arnoux resti o meno alla Ferrari e voglio intervenire con il mio parere che è decisamente affermativo sulla permanenza del francese. Vorrei anzi lanciare un appello a tutti i tifosi: scrivete ad Autosprint e a tutti i giornali la grande voglia di vedere ancora René alla Ferrari. Sostenetelo affinché sfideri nuovamente la sua famosa grinta. Senza Arnoux la Ferrari non sarà più la stessa!

Roberta Rosara - Romano D'Ezzelino (Vicenza)

DOPO il licenziamento di Tambay e la notizia della probabile partenza di Arnoux non sono più sicura di fare il tifo ancora per la Ferrari. Perché i piloti vengono licenziati oppure se ne vanno di propria volontà dopo pochi anni a Maranello?

Ivana Galimberti - Seregno (Milano)

STIMIAMO infinitamente l'ingegner Ferrari, siamo entusiasti che abbia riconfermato e dato fiducia ai suoi piloti per l'85 e consideriamo Arnoux molto simile all'indimenticabile Gilles. Noi non vogliamo né dobbiamo processarlo, anzi ci sentiamo in dovere di difenderlo. Crediamo infatti che abbia solo bisogno di capire e vedere in sé stesso. La deludente stagione appena terminata (la prima negli ultimi anni) deve averlo demoralizzato parecchio. Diamogli un po' di tempo e di fiducia: sentiamo che la sua ripresa sarà totale e non molto lontana. Pensiamo che la squadra Alboreto-Arnoux l'anno prossimo ci darà le soddisfazioni mancate quest'anno e ci piacerebbe che tramite AS René potesse sapere che ci sono tantissimi tifosi che lo ammirano e lo vogliono in Ferrari.

Alcuni tifosi veronesi - Verona (seguono sette firme)

NONOSTANTE la deludente stagione '84 i tifosi della Ferrari hanno dimostrato ancora una volta il loro attaccamento ai piloti del «cavallino». Quando poi un conduttore unisce alla grinta dimostrata in più occasioni in passato, la simpatia di René, qualsiasi «voce» di un possibile distacco viene rifiutata a priori dagli appassionati. Va chiarito ulteriormente che non c'è stato alcun abbandono della Casa di Maranello nei confronti del suo pilota, ma solo una serie di incomprensioni che avevano portato René alla ricerca di una alternativa, che, come avete potuto leggere su AS la scorsa settimana, è poi rientrata. A meno di imprevedibili sviluppi della situazione il prossimo anno rivedremo quindi l'accoppiata Alboreto-Arnoux, a cui verrà affiancato un terzo pilota, il tutto per la gioia dei tifosi che avranno modo di vedere nuovamente alla prova il loro beniamino. Con una Ferrari tornata competitiva il francese non farà sicuramente rimpiangere la fiducia che gli è stata accordata a Maranello e da tutti i tifosi, come hanno dimostrato le tantissime telefonate e le lettere che ci sono giunte, di cui pubblichiamo una breve sintesi delle più significative.

fermoposta

IVANO PUGLIA - Parma — Hai provato a rivolgerti alla Libreria dell'Automobile, corso Venezia 43, 20121 Milano? Pubblichiamo comunque il tuo appello: tutti coloro che sono in possesso dei libri «Protokoll» e «Io e la corsa» e desiderano cederli sono invitati a contattare Ivano Puglia, via Montebello 41/bis, 43100 Parma, tel. 0521/56028.

ROSARIO MOTTOLA - Luciano (Caserta) — Rivolgiti alla scuderia Caserta Corse, corso Giannone 110, 81100 Caserta, tel. 0823/444704, dove potrai ricevere validi consigli ed entrare a contatto con il mondo delle corse. Da parte nostra ti consigliamo di cominciare con un corso di pilotaggio.

ATTILIO ROSSI - Pescara — Puoi chiederci di pubblicare un appello in proposito o puoi rivolgerti a un negozio di giornali usati della tua città, dato che non abbiamo più a disposizione quell'ar-

ALBERTO ROSI - Montale (Modena) — Per gareggiare in F.3 occorre la licenza internazionale di conduttore che si consegue solamente dopo avere ottenuto una serie di risultati nelle gare minori o avendo superato con successo il corso federale di pilotaggio. Per ottenere la licenza nazionale di conduttore rivolgiti all'AC Modena, via Verdi 7, 41100 Modena.

STEFANO MAZZOTTI - Morciano (Forlì) — Rivolgiti all'AC Forlì, corso Garibaldi 45, 47100 Forlì, tel. 0543/32313, ti forniranno tutte le informazioni che desideri.

M ASSIMILIANO PASQUAZZI - Roma — È ancora presto per prendere parte a un corso di pilotaggio. Puoi comunque scrivere alla Scuola Piloti Henry Morrogh, autodromo di Magione, 06063 Magione (Perugia), per conoscere alcune informazioni sui corsi di pilotaggio.

VALENTINA ELENI - Padova — Puoi scrivere a Prost c/o McLaren International Ltd, Boundary Road, Woking, Surrey, Gran Bretagna, e a Tambay c/o Renault Sport-Formula One, 1 Avenue du President Kennedy, 91170 Viry-Chatillon, Francia. Giriamo i tuoi auguri a Tambay. Come hai visto tutti possono sbagliare nei loro giudizi. Terremo conto del tuo suggerimento.

MARIA VITTORIA COLOMBO - Lecco — Ti consigliamo di riscriverti presso la concessionaria. Se gli manderai una lettera brevissima con la tua richiesta è facile che in questo periodo di relativa calma trovi il tempo di risponderti.

DARIO LUCCHESI - Palermo — Pubblichiamo il tuo appello: quanti sono interessati a scambiare, vendere o acquistare fotografie di F.1, F.2 e F.3, possono scrivere a Dario Lucchesi, piazza R. Strauss 10, 90145 Palermo.

FEDERICA BONETTI - Marzabotto (Bologna) — **SANDRA BRUNI - Biadene (Vercelli)** — Ci spiace ma non rispondiamo privatamente ai lettori e non possiamo nemmeno comunicare gli indirizzi personali dei piloti. Potete scrivere a Lauda e Prost c/o McLaren International Ltd, Boundary Road, Woking, Surrey, Gran Bretagna.

«PROGETTISTA FERRARI» - Roma — Prima di passare il progetto a chi desidera dovrà rivedere tutto il suo operato, dato che fra lo schizzo di una monoposto e un progetto passa non poca differenza.

CARMELO GEGLIERI - Località imprecisata — come avrai visto, nelle scorse settimane abbiamo pubblicato la lettera di un altro appassionato che avanzava lo stesso problema. Purtroppo non sembrano esservi possibilità di sviluppo per il prossimo anno.

ILARIA BARBAFIERA - Volterra (Pisa) — Ci spiace, ma non siamo in possesso del materiale che ti interessa. Dovresti reperire i poster di Gilles nelle cartolerie più fornite di Pisa, altrimenti puoi richiederli gli arretrati di AS in cui abbiamo pubblicato i poster sul campione canadese di cui non sei ancora in possesso.

FABIO GALVANI - Verona — È troppo presto per pensare ai corsi di pilotaggio. Alla tua età puoi avvicinarti al karting, che rappresenta il modo migliore per entrare in contatto col mondo delle corse. Puoi recarti alla pista 1000 Miglia, a Prevalle nei pressi di Brescia, o alla pista Tazio Nuvolari, via Pilla 1, Curtatone (Mantova).

MAURO PERGHEM - Brescia — Attendi ancora qualche settimana e troverai la «storia» che ti interessa, completa di tutte le informazioni che ci hai chiesto.

LEOPOLDO CHIARINI - Stradella (Pavia) — Il giudizio non tiene conto solo del testa-coda ma di tutta la gara dei due piloti. Naturalmente il voto, essendo soggettivo, è anche criticabile e discutibile, ma non è certo frutto di favoritismi. Nessuno è preveggenze e non ci si poteva certo attendere la superiorità schiacciante della McLaren. Non dimenticare comunque che la Ferrari, pur con tutti i suoi problemi e le varie vicissitudini di questo campionato, è terminata seconda nel mondiale. Proprio un «agnellino» non lo è stata quindi.

LUIGI DI VASTA - Gaeta (Latina) — Pensiamo di avere esaudito almeno in parte la tua richiesta, dedicando a Lauda il «Poster Story» allegato al n. 45 di AS. Se vuoi conoscere tutti i piazzamenti della sua carriera ricerca o richiedi i fascicoli della «Storia della F.1» riguardanti gli anni dal '71 al 1982.

CART/Nell'ultima gara di Las Vegas successo di Tom Sneva

Piedone campione

Andretti ha conquistato il suo quarto titolo di Formula Indy piazzandosi secondo alle spalle del rivale. Sfortunato Corradino Fabi. Ritirato Emerson Fittipaldi

LAS VEGAS — Un bacio della cantante di colore Diana Ross ha consacrato Tom Sneva vincitore del GP di Las Vegas, gara conclusiva del campionato Cart 1984, ma Mario Andretti ha conquistato il titolo piazzandosi secondo alle spalle del rivale. È questa la quarta volta che l'ex campione del mondo di F. 1 conquista il titolo statunitense della Formula Indy. Con le due Lola di Sullivan e Andretti in pole position, il GP di Las Vegas è partito offrendo subito emozioni in serie agli spettatori: testacoda, collisioni e urti contro i muri. Inizialmente la lotta per il primato è vista protagonisti Bobby Rahal, John Paul, Andretti e Sneva. A metà gara la March di Rahal è però uscita di scena perdendo una ruota e Sneva, l'unico ancora in grado di insidiare ad Andretti la vittoria nel campionato, ha assunto il comando per non abbandonarlo più fino al termine. «Piedone» lo ha comunque seguito come un'ombra garantendosi il titolo con i punti del secondo posto. Terzo si è classificato John Paul e quarto Al Unser jr., primo dei doppiati. Eliminati da incidenti Emerson Fittipaldi (sospensione rotta) che in prova aveva ottenuto un ottimo sesto tempo, Corrado Fabi e Foyt con il motore rotto, Mike Andretti (rottura di un giunto), Jacques Villeneuve e Unser sr. usciti di pista. Da un incidente avvenuto nelle prove è uscito piuttosto malconco Al Holbert, che ha riportato contusioni ai reni e ai polmoni e l'incrinatura di una costola.

Lino Manocchia



Qui sopra Mario Andretti sul podio. La sua stagione con la Lola è stata esaltante. In basso la March 84 del vincitore di Las Vegas, Tom Sneva (fotografieDPP)

GP LAS VEGAS

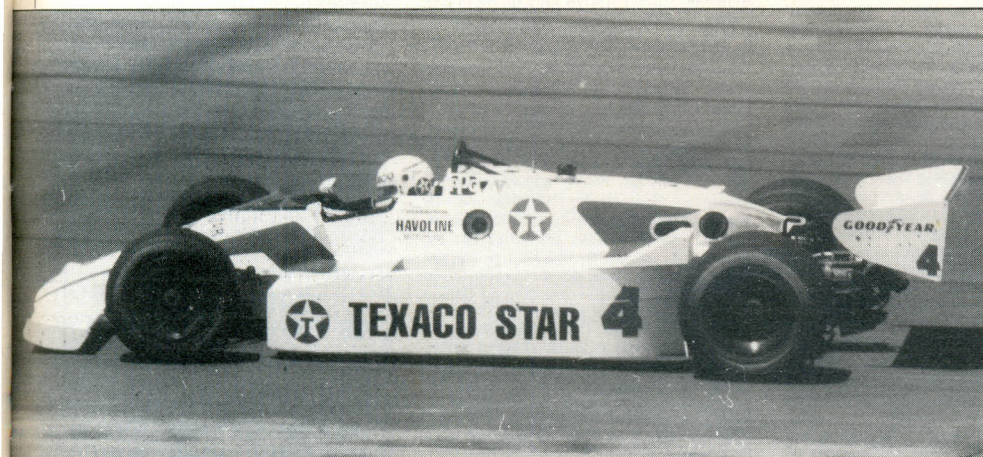
Ultima gara del campionato Cart
Las Vegas, 11 novembre 1984

Così (in 26) al via

Danny Sullivan (Lola T800) 32"952	Mario Andretti (Lola T800) 33"293
John Paul (March 84) 33"541	Bobby Rahal (March 84) 33"700
Tom Sneva (March 84) 33"792	Emerson Fittipaldi (March 84) 33"806
Geoff Brabham (March 84) 33"808	Al Unser sr. (March 84) 33"894
Roberto Guerrero (March 84) 34"039	Mike Andretti (March 84) 34"086
Mike Thackwell (March 84) 34"178	Howdy Holmes (March 84) 34"180
Jacques Villeneuve (March 84) 34"246	Corrado Fabi (March 84) 34"442
Scott Bryton (March 84) 34"520	Al Unser jr. (March 84) 34"587
Gordon Johncock (March 84) 34"714	Josele Garza (March 84) 35"005
Danny Ongais (March 84) 35"147	Pancho Carter (March 84) 35"242
Pete Halsmer (March 84) 35"871	Ed Pimm (March 84) 35"917
A.J. Foyt (March 84) 36"224	Dennis Firestone (March 84) 36"380
John Morton (March 83) 36"687	Randy Lewis (March 83) 37"417

Così all'arrivo: 1. Tom Sneva (March 84) in 2h08'13 alla media di 150,796 kmh; 2. Mario Andretti (Lola T800); 3. John Paul (March 84); 4. Al Unser jr (March 84); 5. Geoff Brabham (March 84); 6. Roberto Guerrero (March 84); 7. Bobby Rahal (March 84); 8. Josele Garza (March 84); 9. Pete Halsmer (March 84); 10. Scott Bryton (March 84). **Classifica finale del campionato:** Andretti punti 176; Sneva 163; Rahal-137; Mears 110; Sullivan 109; Unser jr 103; Mike Andretti 102; Brabham 87; Unser sr 76; Ongais 53; Guerrero 52.

■ **ANDRETTI.** Mario Andretti ha provato all'autodromo americano di Laguna Seca una nuova versione della Chevrolet Corvette preparata secondo le specifiche del campionato IMSA. L'italo americano ha compiuto una lunga serie di tornate per verificare la competitività della nuova biposto. La vettura avrebbe dovuto correre tutta la stagione 1984 per il team Vds nell'IMSA statunitense, ma parecchi problemi col motore fecero desistere dall'impresa la scuderia. Ora, invece, la biposto appare pronta per combattere ad armi pari contro le March e le Porsche.



CHALLENGE INA/Chiusura a Vallelunga

Mucchio selvaggio

Oltre 260 piloti hanno dato vita a dieci gare combattute e spettacolari. Vittoria assoluta nel trofeo per il ventunenne Salvatore Noviello

VALLELUNGA — Con il solito successo di iscrizioni (oltre 260) e di pubblico, si è concluso il ciclo di gare organizzate dalla Salerno Corse valide per il primo Challenge Ina. La vittoria assoluta del Challenge è andata allo studente ventunenne Salvatore Noviello, che ha corso con una Fiat 127 Gr. A. Le gare sono state dieci e nella prima Stanco andava in testa risolutamente dopo il sesto giro mentre Torricelli e Giammusso lottavano spettacolarmente per la terza posizione. Risaliva dall'ultima fila Munzi conquistando la terza piazza dietro Stanco e Visconti. Nella seconda corsa un imprevedibile Dolciami sulla Ritmo di Zucchet ha ragione anche di Fiorillo, secondo ma staccato. La terza corsa ha vissuto sul bel duello tra la Porsche Gr. 4 di Ammendola e il «mille» Gr. 6 di Giosia. Più staccati di Giuseppe, Bellini e Casillo. Il duello di testa, molto spettacolare, è finito con il testacoda di Giosia che ha comunque riacciuffato la seconda piazza ai danni di Bellini. La quinta corsa è stata un monologo di Tranchida che ha vinto con buon margine su Milano e Reda dopo che quasi subito si era fermato ai box D'Elia. La sesta corsa, una gara folta di ben dieci «2000», ha visto ancora una volta uno scatenato Barberio partire bene facendo segnare nei primissimi giri il miglior tempo della gara per assicurarsi il margine della vittoria che avrebbe poi amministrato sul suo avversario più pericoloso, Vatielli. Scola, terzo, si manteneva sulla scia dei primi due fino a quando non iniziavano i doppiaggi. Peroni era ottimo quarto e primo delle 1600 davanti a un grintoso Cupelli e a Bazzani, dopo che Giammaria, che gli era alle spalle, era costretto al ritiro per rottura del motore.

LA QUARTA CORSA con dieci F.3 al via è stata molta tirata. Marozzo sulla Ralt del team Libera ti resisteva fino a quattro giri dal termine agli attacchi di Barberio (Ralt). Poi il lametino passava regolandolo il giovane conterraneo. Arfè e Lippi, tutti e due debuttanti, al termine di una gara intelligente erano terzo e quarto mentre lo sfortunato Melito (Ralt) perdeva la terza piazza in un testacoda causato da un doppiato. La settima corsa è iniziata con uno strano episodio. Pace, in pole position, si ritrova senza chiave di accensione sullo schieramento. Deve partire ultimo dai box e ripete l'exploit dell'ultima corsa del Challenge Metro. Il fortissimo alliere dell'Autoemme Mazzalupi rimonta e vince dopo una gara condotta con la solita grinta. Secondo in volata

era Magri che bruciava De Cesare. L'ottava corsa era dominata da Auriemma che prevaleva su Cuomo, Lazzari e Betti in una gara senza grossi scossoni. Molto spettacolare la nona corsa con Laganà e Belli nell'ordine in volata dopo una gara combattuta e con Coccia, Carlino e Di Stefano in lotta per la terza posizione. La decima corsa, la più valida agonisticamente, ha poi visto in lotta per l'assoluto Mariani, Santarsiero che ha poi vinto, e Tommasi darsi battaglia in una animata lotta a cui si è unito poi anche Di Giorgio risalito in progressione.

Gaetano Dima

CHALLENGE INA

Vallelunga, 11 novembre 1984

Le classifiche

1. corsa: 1. Stanco (Fiat X1/9) 12 giri in 12'32"08, media 95,926 km/h; 2. Visconti (Alfasud Sprint) 12'32"71; 3. Munzi (Fiat 128) 12'41"61; 4. Torricelli (Fiat X1/9) 12'43"61; 5. Santamato (Fiat X1/9) 12'43"03; 6. Mammeo (Fiat X1/9) 13'04"09; 7. Sanpietro (Alfa Zagato 1300) 13'12"53; 8. La Maestra (Fiat X1/9) 13'13"00; 9. Sperati (Fiat 128) 13'20"71; 10. Decina (Fiat X1/9) a 1 giro. □ Giro più veloce: Munzi in 1'00"80, media 98,882 km/h.

2. corsa: 1. Dolciami (Fiat Ritmo) 126 giri in 12'09"28, media 98,925 km/h; 2. Fiorillo (Fiat Ritmo) 12'14"08; 3. Lanfri (VW Scirocco) 12'30"60; 4. Sasso (Fiat Ritmo) 12'31"52; 5. Aulisio (Ford Escort) 13'03"23; 6. Bonetti (Alfa Romeo G.T.) a 1 giro; 7. Salvati (Fiat X1/9) a 1 giro; 8. Palmisano (Fiat X1/9) a 1 giro; 9. Cirami (VW Golf) a 1 giro; 10. Giorgio (Alfa Romeo GTV) a 1 giro; 11. Severino (Fiat X1/9) a 1 giro; 12. Mastantuono (VW Scirocco) a 1 giro; 13. De Luca (Alfa Romeo GTV) a 1 giro; 14. Braccia (Fiat 131) a 1 giro; 15. Di Cristofalo (Fiat X1/9) a 2 giri. □ Giro più veloce: Fiorillo in 59"31, media 101,366 km/h.

3. corsa: 1. Ammendola (Porsche 3000) 12 giri in 12'03"83, media 99,670 km/h; 2. Giosia (A.M.S. 1000) 12'33"91; 3. Bellini (Lancia Beta) 12'37"63; 4. Casillo (Alfa Romeo G.T. 3000) 12'40"95; 5. Barrano (Porsche 3000) 12'43"45; 6. Condina (Lancia Beta) 12'44"40; 7. Bandino (Fiat 131) 12'46"25; 8. Ronciglione (Alfa Romeo Duetto) 13'00"34; 9. Di Giuseppe (Lancia Beta) a 1 giro; 10. Manzo (Lancia Beta) a 1 giro; 11. Mezzasalma (Lancia Beta) a 1 giro. □ Giro più veloce: Giosia in 58"42, media 102,910 km/h.

4. corsa: 1. Barberio (Ralt RT3) 12 giri in 10'17"65, media 116,804 km/h; 2. Marozzo (Ralt RT3) 10'18"34; 3. Arfè (Ralt RT3) 10'24"95; 4. Lippi (Ralt RT3) 10'31"06; 5. Vitielli (Ralt RT3) 10'31"45; 6. Melito (Ralt RT3) 10'32"27; 7. Mastracci (March) 10'45"42; 8. Saccetti (Ralt RT3) 10'45"43; 9. Nardozi (Ralt RT3) a 1 giro; 10. Accardi (Ralt RT3) a 1 giro; 11. Perciballi (March F. 2000) a 1 giro; 12. Carrano (Formula Italia) a 1 giro; 13. Ciciani (March F. 2000) a 1 giro; 14. Macellari (Formula Fiat Uno) a 1 giro; 15. Esposito (Formula Fiat Abarth) a 2 giri. □ Giro più veloce: Barberio in 50"29, media 119,547 km/h.

5. corsa: 1. Tranchida (A 112) 12 giri in 12'56"78, media 92,876 km/h; 2. Milano (A

112) 13'17"59; 3. Reda (A 112) 13'36"87; 4. Laudato (Fiat X1/9) 13'47"84; 5. Costanzi (Talbot Samba) 13'52"97; 6. Varese (Fiat X1/9) 13'55"05; 7. Beranzoni (Fiat X1/9) 13'56"63; 8. Pasquanzi (Fiat X1/9) 13'59"27; 9. Monteforte (Fiat X1/9) a 1 giro; 10. Carpani (A 112) a 1 giro; 11. Mancini (Simca R2) a 1 giro; 12. Mittiga (Fiat Abarth 1000) a 1 giro; 13. Colabello (Fiat X1/9) a 1 giro; 14. Marra (Fiat X1/9) a 1 giro; 15. Zambetti (Fiat X1/9) a 1 giro; 16. Bianchini (Simca R2) a 2 giri. □ Giro più veloce: Tranchida in 1'03"32, media 94,946 km/h.

6. corsa: 1. Barberio (Osella 2000) 12 giri in 10'03"80, media 119,483 km/h; 2. Vatielli (Osella 2000) 10'04"86; 3. Scola (Osella 2000) 10'17"81; 4. Peroni (Chevron 1600) 10'42"84; 5. Cupelli (Lola 1600) 10'47"42; 6. Macciò (Lola 1600) 10'48"05; 7. Bernasconi (AMS 1300) 10'49"26; 8. Bazzani (Osella 1300) 10'50"59; 9. Milone (Osella 1300) a 1 giro; 10. Tersigni (AMS 1600) a 1 giro; 11. Baldanzi (Osella 1300) a 1 giro; 12. Rampicci (Osella 1300) a 2 giri. □ Giro più veloce: Barberio in 49"40, media 121,700 km/h.

7. corsa: 1. Pace (Austin Metro) 12 giri in 12'43"68, media 94,469 km/h; 2. De Cesare (Austin Metro) 13'13"10; 3. Macri (Austin Metro) 13'13"11; 4. D'Antuono (Fiat 127) 13'25"25; 5. D'Amico (Peugeot 104) 13'35"85; 6. Cardinali (Fiat 127) 13'39"92; 7. Cesarano (Fiat 127) 13'40"09; 8. Noviello (Fiat 127) 13'50"06; 9. Manna (Fiat 126) a 1 giro; 10. Fezza (A 112) a 1 giro; 11. Caiazza (Fiat 126) a 1 giro; 12. Visci (Innocenti Mini 90) a 1 giro; 13. Avitabile (Fiat 127) a 1 giro; 14. Pochini (Fiat 127) a 1 giro; 15. Russo (Fiat 127) a 1 giro. □ Giro più veloce: Pace 1'01"02, media 98,525 km/h.

8. corsa: 1. Auriemma (Fiat Ritmo) 12 giri in 12'24"28, media 96,931 km/h; 2. Cuomo (Ritmo) 12'32"79; 3. Lazzari (Lancia Beta) 12'39"52; 4. Betti (VW Golf GTI) 12'46"61; 5. Varese (Alfasud) 12'58"41; 6. Proietti (VW Golf GTI) 12'58"89; 7. Sottile (Fiat 128) 13'00"91; 8. Castellano (VW Golf GTI) 13'06"90; 9. Satriano (Fiat 127) 13'11"27; 10. Sambuco (Fiat 128) 13'13"80; 11. Auricchio (Renault Turbo) 13'18"58; 12. Sellitti (Alfasud Sprint) 13'24"70; 13. Castelli (Opel Ascona) 13'31"16; 14. Franzese (Ritmo 130) a 1 giro; 15. Celentano (Fiat Ritmo) a 1 giro. □ Giro più veloce: Auriemma in 1'01"27, media 98,123 km/h.

9. corsa: 1. Laganà 12 giri in 13'15"77, media 90,659 km/h; 2. Belli 13'16"06; 3. Coccia 13'21"73; 4. Carlino 13'23"17; 5. Di Stefano 13'23"78; 6. Cosolo 13'31"16; 7. Medaglia 13'36"58; 8. Di Fiore 14'04"18; 9. Di Re 14'12"31; 10. Francese 14'12"65, tutti su Fiat 126. □ Giro più veloce: Belli 1'04"75, media 92,846 km/h.

10. corsa: 1. Santarsiero (Alfetta Gtv 6) 12 giri in 13'16"80, media 90,542 km/h; 2. Tommasi (Renault 11) 13'18"31; 3. Di Giorgio (Ritmo Abarth) 13'21"63; 4. Mariani (Alfetta Gtv 6) 13'22"93; 4. Mariani (Alfetta Gtv 6) 13'22"93; 5. Laganà (Ritmo Abarth) 13'36"48; 6. Carlini (Ritmo 130) 13'40"39; 7. Guarino (Samba Rallye) 13'40"70; 8. Capriati (Alfasud ti) 13'45"16; 9. Alagia (Ritmo 130) 13'47"62; 10. Cardinale (Alfetta Gtv) 13'59"50; 11. Rea (A 112) 14'06"53; 12. Agostini (Talbot ti) 14'09"34; 13. Forti (A 112) 14'21"65; 14. Mangani (A 112) 14'22"63; 15. Parisi (A 112) a 1 giro; 16. Fioretti (Fiat 127) a 1 giro; 17. Russo (A 112) a 1 giro; 18. Caso (Fiat 127) a 1 giro.

SALONI

Apri sabato la Rassegna Motoristica Romana

ROMA — Sabato 17 novembre nei padiglioni della Fiera di Roma aprirà i battenti l'ottava edizione della Rassegna Motoristica Romana. La manifestazione, ormai divenuta un appuntamento fisso nel quadro del mototurismo nazionale, offrirà un quadro completo di tutte le novità 84/85 delle due e delle quattro ruote. Lo sport, come di consueto, alla rassegna avrà un ruolo molto importante e certamente proprio alla rassegna Maurizio Flammini farà un consuntivo del Motor Racing Program e tratterà le linee generali di quello che sarà il programma 1985. Saranno presenti il sindaco di Roma Vetere ed il presidente della Csaì Serena, e quindi sicuramente si parlerà di F. I. Sarà l'occasione buona per conoscere le ultime novità sul Gran Premio di Roma. L'ottava Rassegna Motoristica Romana occuperà una estensione espositiva di circa 33.000 mq, con un aumento della superficie di 10.000 mq. Anche il 3. Salone dei Preparatori ha incrementato la propria area grazie al successo riscontrato negli anni scorsi, e la Regione Lazio e l'assessore all'industria Bernardi presenteranno un progetto per una scuola di formazione per apprendisti e specialisti del motore. La manifestazione romana rimarrà aperta fino a domenica 25 novembre. (m.m.)

«Motor Stars» a Udine

UDINE — Emigrato quest'anno da Pordenone a Udine, il «Motor Stars», la ormai classica rassegna motoristica friulana, si è aperto sabato scorso 10 novembre nel quartiere fieristico di Udine, a Torreano di Martignacco, e chiuderà i battenti il 19 di questo mese. Fra le manifestazioni in programma, da segnalare i vari convegni specializzati, una tavola rotonda sulla mancanza di un autodromo in Friuli, esibizioni degli Hell's Drivers, di moto da cross e da trial. Inoltre un elicottero dell'Elifriuli sarà a disposizione per brevi voli sulla città. Perduto il «Motor Stars», Pordenone ha comunque subito messo in cantiere una nuova rassegna per il 1985: «Fiera Motori». (s.c.)

**CALENDARIO
18 NOVEMBRE 1984**

Pista Kobra - Potenza ● A-C.
Pista d'Oro - Roma ● A-C-60 cc.
Pista Azzurra - Bologna ● A-C.

COPPA PEUGEOT TALBOT/Finale a Clermont Ferrand

Galluzzo l'europeo

Il pilota romano ha dominato la «kermesse» continentale battendo i francesi in casa loro. Sfortunati Bacchelli, Cittadini e Poli

CLERMONT FERRAND — Di fronte a un pubblico folto, che ricordava quello dei tempi gloriosi del tracciato della Charade quando lungo gli 8 chilometri dell'avvicente pista transalpina si correva il Gran Premio di Francia, si è disputata la finale europea delle Coppe Peugeot-Talbot. Anche le vetture del gruppo francese impegnate nei rally, in salita e negli slalom si sono confrontate nella zona antistante il circuito impegnando oltre 200 piloti delle varie nazioni europee, in un insieme di gare concentrate in soli due giorni e dando vita ad una manifestazione forse senza precedenti per la sua ampiezza.

COMPLETAMENTE inattesa alla vigilia, è giunta un'altra vittoria italiana nella finale continentale di un trofeo monarca. È stato il romano Luciano Galluzzo a dominare la gara di Clermont Ferrand e la coppa Peugeot Talbot, in cui si sono fronteggiati i piloti italiani e francesi al volante delle Samba Rallye dei rispettivi campionati nazionali. Avvantaggiati dal fatto di correre in casa, su di una pista impegnativa come il tracciato della Charade, completamente sconosciuta ai nostri, e con una vettura maggiormente preparata secondo il regolamento della coppa transalpina, i piloti francesi sono usciti nettamente battuti, e solo la sfortuna ha impedito ai vari Cittadini, Bacchelli e Poli di completare il successo italiano. Con tre nostri conduttori nei migliori 10 tempi di qualificazione e con la netta pole position di Galluzzo che ha stabilito il record della pista per le Samba, gli italiani hanno subito dimostrato la loro superiorità. Al via non sono partiti Cittadini, autore del quarto tempo in prova, a cui hanno ceduto i bulloni del serbatoio del carburante, e Massimo Poli per problemi al cambio. Ha subito preso la testa Galluzzo, insidiato da vicino dal francese Pilet, mentre Bacchelli si è dovuto fermare ai box per pulire il parabrezza ricoperto di olio ed è ripartito ultimo. Alle spalle dei due di testa si è formato un gruppetto composto da Lamoureux, Boissy, Maquine e Cerulli Irelli, che hanno preso il largo davanti agli altri 34 partenti. A metà gara Galluzzo è riuscito a distanziare Pilet, riagganciato poco dopo dagli inseguitori, mentre al centro dello schieramento Campini, Arena, Zadotti, Brunori, Gianniberti si difendevano egregia-

mente. Nell'ultimo giro Pilet è riuscito quasi a raggiungere Galluzzo, ma il romano ha mantenuto la testa fin sotto la bandiera a scacchi. Cerulli Irelli a conclusione di una gara perfetta è terminato quinto, preceduto anche da Lamoureux e Boissy, mentre Campani si è classificato ottavo. Ottimo risultato anche degli altri migliori italiani, Arena, Brunori, Zadotti e Gianniberti che hanno concluso insieme la gara a centro del gruppo. Stupendo anche il recupero di Bacchelli che è riuscito a superare una ventina di avversari.

OLTRE alla finale europea di Coppa Peugeot Talbot, si sono disputate a Clermont Ferrand una decina di gare riservate alle vetture del gruppo transalpino. Il rally internazionale è stato vinto dai francesi Dubert-Jobe con la Peugeot 205 GTi; il miglior equipaggio italiano, Cantarelli-Cantarelli, è terminato 24. e primo del gr.N nella classe riservata alle Samba. Gli altri nostri piloti, Vannuzzi-Giannelli e Parma-Lovatti sono arrivati rispettivamente al 43. e 44. posto. Il rally riservato ai

giornalisti ha visto la vittoria dei francesi Pagani-Moity, di Echappement, mentre la nostra Roberta Gremignani, in coppia con Cristina Larcher, ha concluso 13. e prima nella classifica riservata agli equipaggi femminili. Nella gara in salita Villa è arrivato 23., mentre Sistelli, Pomozzi e Della Rovere sono terminati 27., 28. e 29. rispettivamente. Nello slalom, ottimo piazzamento di Pavia, terzo assoluto, mentre a Edmondo e Simoletto sono andati il 5. e 12. posto.

Mario Simoni

COPPA PEUGEOT TALBOT

Clermont Ferrand, 11 novembre 1984

Finale Europea

La classifica: 1. Luciano Galluzzo 8 giri in 32'46"42 alla media di 117,972 kmh; 2. Pilet a 89"; 3. Lamoureux 3'05; 3. Boissy 3'38"; 5. Cerulli Irelli 5'32; 6. Maquine 8'89; 7. Daumet 9'42; 8. Campani 23'93; 9. Migeo 26'11; 10. Olivier 28'33; 11. Houdeletko 28'75; 12. Degremont 30'77; 13. Arena 36'39; 14. Brunori 37'92; 15. Zadotti 38'55; 16. Gianniberti 39'13; 23. Bacchelli 1'13"; 26. Ferretti 1.31'66; 33. Dugnani 2'24".

SLALOM/Trofeo Scotellaro a Ercolano

Maggio conquista il Vesuvio

NAPOLI — Vincenzo Maggio (Fiat X 1/9) ha aggiunto un'altra gara alla sua già nutrita serie di vittorie. Ha infatti dominato anche sul Vesuvio, per l'occasione letteralmente affollato, vincendo il 1. Slalom a Ercolano, Trofeo «Raffaele Scotellaro».

Per il potente però non sono mancate le difficoltà, non conoscendo la strada ha dovuto puntare tutto sulla seconda manche dopo essersi servito della prima per provare il percorso. Alle sue spalle sono giunti nello spazio di 19 centesimi di secondo i due casertani Francesco Funato (Fiat X 1/9) e Giuseppe De Maio (Alfasud Ti). Entrambi hanno realizzato il tempo nella seconda salita, ma De Maio ha avuto la soddisfazione di concludere la gara ai vertici della classifica dopo una dura «toccata» a un muretto. Il napoletano Rosario Liguori alla guida di una Fiat 500 gruppo speciale ha ottenuto il miglior «parziale» nella prima salita, nella seconda ha realizzato un tempo ancora migliore, nonostante questo però si è dovuto accontentare del quarto posto assoluto. Quinto e sesto sono risultati Filippo Di Lillo e Michele

Turco: entrambi hanno fatto registrare lo stesso tempo, Di Lillo però ha scavalcato l'avversario in classifica grazie a una migliore prima prova.

Bruno Duval

SLALOM

Ercolano, 11 novembre 1984

Le classifiche

Absoluta: 1. Maggio (Fiat X 1/9) 175,76; 2. Funaro (Fiat X 1/9) 181,45; 3. De Maio (Alfasud) 181,61; 4. Liguori (Fiat 500) 182,56; 5. Di Lillo (Kadett Gte) 183,09; 6. M. Turco (Fiat 126) 183,09; 7. De Gregorio (Fiat 126) 183,78; 8. Turco (Fiat 500) 185,32; 9. Laurenza (Simca R2) 186,35; 10. Cuimo (Simca R2) 186,74.

GRUPPO N/3

Classe 1150: 1. Del Pizzo 202,70; 2. Maresca 204,01; 3. Nappo 206,01; 4. Blasi 208,97; 5. De Angelis 217,27; 6. De Marco 222,17. (Tutti su A112).

Classe 1300: 1. Natale 194,62; 2. Del Pezzo (Samba Rallye) 198,80; 3. Longobardi 199,03; 4. Lonardo 200,97; 5. De Lucia 203,21; 6. Tufino 203,35; 7. Leone (Samba Rallye) 205,35. Gli altri su Simca R2.

Classe 1600: 1. Milano (Fiat X 1/9) 194,05; 2. Esposito (Golf Gti) 199,71; 3. Berni (Golf Gti) 206,59; 4. Brigatti (Escort Rs) 211,21.

Classe oltre 1600: 1. De Falco (Beta Mc) 189,82; 2. Cilento 195,46; 3. Iovino 195,46; 4. Zupo 199,80; 5. Ignorato (Beta Mc) 200,72. Gli altri su Ritmo 130.

■ **SABOTAGGI?** — Non sono mancate le voci di «sabotaggio» alle vetture italiane. I primi a patirne le conseguenze sono stati Vannuzzi-Giannelli, a cui prima del via hanno sgonfiato le gomme della loro Samba. L'episodio più grave è però quello di Cittadini poiché i bulloni che reggono il serbatoio carburante a quanto sembra sono stati completamente allentati, impedendogli di prendere il via. L'ospitalità dei francesi è però stata perfetta e non c'è motivo di accusare i transalpini per questi episodi.

■ **I PILOTI** italiani corrono nella coppa nazionale con i pneumatici Dunlop, i francesi con i Michelin. Clermont Ferrand è la patria della Michelin che ha qui i suoi principali stabilimenti. Risultato: all'ultimo momento (era perfino giunto un camion Dunlop sul circuito), dopo un lungo tira-molla, i nostri sono stati costretti a correre con i radiali francesi, anche se tutti gli assetti erano stati predisposti per le gomme inglesi. Nonostante questo, i nostri, come si è visto, sono riusciti ugualmente a dominare. A Clermont Ferrand l'Italia ha vinto anche la Coppa Nazioni riservata alle filiali Peugeot-Talbot europee.

■ **BRAND.** Marco Brand, recente vincitore della Coppa Italia R5, correrà nel 1985 al volante della nuova Alpine Gta turbo nella Coppa Europa Renault, se troverà un adeguato budget economico.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Liguori 182,57; 2. De Gregorio (Fiat 126) 183,78; 3. Turco 185,32; 4. Accadia 203,47; 5. Rezzuti 213,49; 6. Borragnine (Fiat 126) 218,83. Gli altri su Fiat 500.

Classe 1000: 1. Turco 183,09; 2. Covino 192,71; 3. Tosti (Fiat 500) 193,04; 4. Formisano 193,39; 5. Grasso (A112) 196,89; 6. Forri 109,14; 7. Mastrocola (Mini 90) 214,07. Gli altri su Fiat 126.

Classe 1150: 1. Vinaccia 186,89; 2. Scolaro (Fiat 128) 188,31; 3. Gargiulo 194,22; 4. Longobardi (Fiat 127) 194,29; 5. Giampa 196,97; 6. Ortolano 198,08; 7. Buonocunto (Ritmo 60) 210,83. Gli altri su A112.

Classe 1300: 1. De Maio (Alfasud) 181,61; 2. Cuomo (Simca R2) 186,74; 3. Pandolfi (Fiat X 1/9) 192,79; 4. Bonanni (Simca R2) 194,64; 5. Catapano (Fiat 128) 194,88.

Classe 1600: 1. Maggio 175,76; 2. Funaro 181,42; 3. Santagata (Simca R2) 190,30; 4. Carotenuto (Scirocco) 195,83; 5. Cuomo (Jetta) 199,02; 6. Paggiuola 199,26; 7. Rapetti 209,22. Gli altri su Fiat X 1/9.

Classe 3000: 1. Di Lillo (Kadett Gte) 183,09; 2. Centore (Kadett Gte) 193,22; 3. De Luca (Beta Coupé) 206,51.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. D'Urzo (Fiat 500) 197,67; 2. Malinconico (Fiat 600) 198,68; 3. Relia (Fiat 500) 199,37.

Classe 3000: 1. Laurenza 186,35; 2. De Rosa 188,15. Tutti su Simca R2.

I misteri dell'officina



CONTINUA LA SERIE DELLE DOMANDE PRESELTE

Anche questa settimana pubblichiamo una serie di domande inviate dai lettori che hanno partecipato al nostro concorso.

Se sull'auto si accende la spia dell'olio, come si può verificare se si tratta della pompa, della spia o di altro?

domanda formulata da **Demetrio Valentini** di Monte Urano (AP).

RISPOSTA: Qualora si dovesse accendere la spia dell'olio, occorre fermarsi immediatamente e controllare, come prima operazione, il livello dell'olio e verificare le eventuali perdite. Se l'inconveniente permansesse, occorre sostituire l'elemento sensore collegato alla spia stessa, elemento situato sul monoblocco. Al perdurare dell'accensione della spia, il problema è imputabile al cedimento della pompa o del motore stesso. Nel caso di Fiat 500 o 126, una causa può essere la perdita del tappo di chiusura collocato sull'albero motore. È opportuno che queste operazioni siano effettuate da una officina ben attrezzata. La USAG dispone di una gamma di carrelli (vedi la foto sopra), cassettiere e armadi per l'arredamento razionale di una moderna officina.

Ricordate il regolamento?

RICORDATE il regolamento del concorso? Su Autosprint n. 27 è stato pubblicato integralmente. Per rinfrescarvi la memoria, ripresentiamo qui una breve sintesi degli articoli 3, 4 e 5.

Partecipano al concorso coloro che, usando l'apposita scheda, hanno fatto pervenire entro il 28 settembre 84 un quesito riguardante i motori.

A giudizio insindacabile del Direttore di AS, sarà scelta la «domanda più interessante» e all'autore di questa sarà assegnato il premio consistente in «una cassettera USAG mod. 527 M mm con 171 utensili per meccanici».

Tra i partecipanti-Soci del Club AS 84, infine, sarà estratto a sorte un nominativo al quale sarà offerta una visita alla sede della Ferrari di Maranello.

KARTING/Finito il Trofeo delle Industrie

Bizzari poker

PARMA — Oltre 200 piloti hanno partecipato sulla pista di S. Pancrazio all'ultima prova del 1. Trofeo delle Industrie, conquistato da Bizzari. Il toscano si è imposto in tutte e quattro le prove della Intercontinentale C. Questa gara è stata determinante per l'assegnazione di 6 dei 10 trofei in palio di cui ben 5 sono andati ai vincitori di quest'ultima gara, rispettivamente Cancellieri nella 100 Cadetti (dominatore della prova davanti a Piccinato e Bolsi), Beggio nella 100 Nazionale (che ha dovuto contenere i numerosi attacchi di Cisolla per strappare il trofeo a Mediani), Sospiri nell'Avenir (autore di una superba prova ha preceduto Garelli e Colciago) e Modena (che ha vinto l'Intercontinentale A davanti a Garelli e Bonanno). Nella 125 Promozionale Sala vincendo ha strappato il trofeo a Filippini grazie agli scarti. Tarquini nella Formula C si è imposto davanti a Zazzaroni e con solo 3 prove, tutte vinte, si è aggiudicato il trofeo. La 125 Junior ha visto la vittoria di Biagini davanti a Casini, Bel Pietro e Di Ferdinando. Quest'ultimo con questo quarto posto si è aggiudicato il trofeo. Vincitore della Intercontinentale B è stato Del Fante che già dalla scorsa settimana aveva conquistato il trofeo. A nulla è servito a Trecca vincere l'ultima prova dei minikart: già dalla scorsa gara Donati, solo quarto nella finale, aveva conquistato il trofeo.

Giovanni Paterlini

KARTING

S. Pancrazio (Parma), 11 novembre 1984

14. Trofeo delle Industrie

Le classifiche

Minikart: 1. Trecca; 2. Gardelli; 3. Margutti; 4. Donati; 5. Giustizieri; 6. Picchioni; 7. Foré; 8. Falchi; 9. De Lorenzi; 10. Guarnieri.

100 Cadetti: 1. Cancellieri; 2. Piccinato; 3. Borsi; 4. Gulinelli; 5. Zoboli; 6. De Lorenzi; 7. Maio; 8. Giacomini; 9. Pacchioni; 10. Colla.

100 Nazionale: 1. Beggio; 2. Cisolla; 3. Barigazzi; 4. Cazzago; 5. Avigni; 6. Orsini; 7. Mediani; 8. Messori; 9. Coppini; 10. Biondini.

100 Avenir: 1. Sospiri; 2. Garelli; 3. Colciago; 4. Zanardi; 5. Morbidelli; 6. Naspetti; 7. Chiesa; 8. Parolin; 9. Ballabeni; 10. Scialpi.

Intercontinentale A: 1. Modena; 2. Garelli; 3. Bonanno; 4. Morbidelli; 5. Grigoletto; 6. Gilardi; 7. Sospiri; 8. Valera; 9. Miani; 10. Avigni.

Intercontinentale B: 1. Del Fante; 2. Buttolo; 3. Centenari; 4. De Franceschi; 5. Sbattini; 6. Fondrini; 7. Bilotti; 8. Beretta; 9. Massari; 10. Corti.

125 Promozionale: 1. Sala; 2. Fontanesi; 3. Artoni; 4. Franceschini; 5. Soregotti; 6. Mutti; 7. Brochetta; 8. Forzi; 9. Pontara; 10. Ferrando.

125 Junior: 1. Biagini; 2. Casini; 3. Bel Pietro; 4. Di Ferdinando; 5. Giovanardi; 6. Bonetti; 7. Ferdinando; 8. Maragna; 9. Calvagni; 10. Zamboni.

Intercontinentale C: 1. Bizzari; 2. De Angelis; 3. Tornieri; 4. Baratto; 5. Torsellini; 6. Corradini; 7. Fanton G.; 8. Bonetti; 9. Bourbonnais; 10. Baratto M.

Formula C: 1. Tarquini; 2. Zazzaroni; 3. Lorenzi; 4. Cantoni; 5. Sassi; 6. Mazzola; 7. Cantarelli; 8. Galfre; 9. Capitelli; 10. M. Fanton.

Classifica Assoluta

Minikart: 1. Donati (135); 2. Trecca (133); 3. Foré (124); 4. De Lorenzi (120); 5. Margutti (119); 6. Di Gesualdo (116); 7. Garbelli (112); 8. Giustizieri (111); 9. Guarnieri (107); 10. Bonaventuri (104).

100 Cadetti: 1. Cancellieri (135); 2. Campani (126); 3. Piccinato (123); 4. Zoboli (118); 5. Anselmi (116); 6. Giacomini (115); 7. Pacchioni (115); 8. Bolsi (114); 9. Gulinelli (111).

100 Nazionale: 1. Beggio (128); 2. Mediani (127); 3. Papis (126); 4. Cazzago (118); 5. Avigni (114); 6. Biondini (113); 7. Barigazzi (113); 8. Messori (111); 9. Coppini (110); 10. Cisolla (109).

100 Avenir: 1. Sospiri (131); 2. Zanardi (128); 3. Colciago (125); 4. Garelli (124); 5. Morbidelli (119); 6. Naspetti (116); 7. Miani (116); 8. Parolin (109); 9. Napoli (109); 10. Chiesa (103).

Intercontinentale A: 1. Modena (135); 2. Bonanno (125); 3. Colciago (125); 4. Garelli (124); 5. Morbidelli (122); 5. Valera (116); 6. Miani (112); 7. Grigoletto (111); 8. Rastelli (111); 9. Pavanato (100); 10. Tassi (98).

Intercontinentale B: 1. Del Fante (135); 2. Centenari (125); 3. Buttolo (124); 4. De Franceschi (120); 5. Cagossi (119); 6. Fondrini (115); 7. Sbattini (115); 8. Beretta (107); 9. Corti (107); 10. Bilotti (77).

125 Promozionale: 1. Sala (133); 2. Filippini (133); 3. Ferrando (125); 4. Pontara (120); 5. Soregotti (117); 6. Artoni (115); 7. Mutti (113); 8. Fontanesi (112); 9. Brochetta (111); 10. Forzi (105).

125 Junior: Di Ferdinando (130); 2. Biagini (129); 3. Mellini (127); 4. Casini (125); 5. Maragna (111); 6. Grossi (111); 7. Zamboni (110); 8. Chesini (105); 9. Calvagni (98); 10. Giovanardi (127).

Intercontinentale C: 1. Bizzari (135); 2. Tornieri (127); 3. De Angelis (127); 4. Torsellini (119); 5. Corradini (113); 6. Grossi (113); 7. Baratto A. (109); 8. Bonetti (104); 9. Filini (102); 10. Dalla (100).

Formula C: 1. Tarquini (135); 2. Zazzaroni (131); 3. Sassi (122); 4. Mazzola (115); 5. Piccini (114); 6. Capitelli (113); 7. Cantoni (110); 8. Fanton M. (106); 9. Cantarelli (101); 10. Lorenzi (100).

CITTÀ DI BOLOGNA

Del Vecchio in giornata

BOLOGNA — Numerosi piloti sono intervenuti sulla pista azzurra per la disputa del primo trofeo Città di Bologna, articolato su tre prove divise per categorie: giovedì 1 novembre la 125, domenica 4 la classe 100, mentre la finale per tutte le categorie si svolgerà domenica 18. Nella giornata riservata alla 125 vittoria di Del Vecchio nella junior, di Bonfiglioli nella Intercontinentale C e di Marrani nella Formula C. (s. c.)

Le classifiche

Classe 125 Junior: 1. Del Vecchio; 2. Triani; 3. Rampon; 4. Turato; 5. Scordari.

Classe 125 C2: 1. Bonfiglioli; 2. Marchioni; 3. Gaudenzi; 4. Paolini; 5. Stefanelli. **Classe 125 C1:** 1. Marrani; 2. Fanton M.; 3. Pedrini; 4. Busi; 5. Norco. **100 Cadetti:** 1. Menghi; 2. Novello; 3. Colla; 4. Guerrini; 5. Rangoni. **100 Nazionale:** 1. Orsini; 2. Cisolla; 3. Morara; 4. Vannini; 5. Dallari. **100 Avenir:** 1. Sospiri; 2. Tavano; 3. Bassini; 4. Bonini; 5. Gali.

COPPA ITALIA RALLY/Finali nazionali FISA 1984

A Egizii il Palio di Siena

La gara è stata vinta dalla Ferrari 308 del veneto Corradin, mentre il titolo è andato al toscano Egizii, terzo al traguardo con la Lancia 037

SIENA — In una cornice ambientale che ha riproposto i ricordi sulle evoluzioni degli «eroi» del Sanremo, la prima finale Fisa si è presentata con parte degli stessi percorsi su terra della gara mondiale, per offrire ai piloti che durante l'anno si sono guadagnati l'ammissione a questo rally conclusivo dopo una stagione di Coppa Italia. Nella città del palio si sono presentati proprio gli amanti della sfida sulla terra, nell'antico sapore di questo sport, con l'adesione di 25 finalisti (sui quasi 150 aventi diritto) e una cinquantina di altri «intenditori» a riempire l'elenco partenti. Con veneti e toscani presenti in buon numero, la vittoria finale è stata giustamente divisa fra i due più titolati equipaggi rappresentanti i due schieramenti, con Franco Corradin e Fedele Rosson che hanno guadagnato il successo assoluto in classifica generale e Orazio Egizii in coppia con Alessio Nieri che invece hanno prevalso fra i finalisti per la conquista del titolo di «campione rally Fisa 1984». Alla guida della Ferrari 2 valvole della ProMotorSport e preparata dalla Racing PM, il veneto Corradin ha affrontato il suo unico rally stagionale con la consumata abilità che già gli fece vincere la Mitropa Cup, andando ben presto al comando nella gara e aumentando a ogni prova speciale il proprio vantaggio fino a portarlo a l'05" dopo dieci tratti cronometrati. Nelle quattro prove conclusive il pilota



La Lancia 037 di Egizii, vincitore della finale di Siena (Attualfoto)

di Marostica si è poi limitato più che altro ad amministrare la gara, quasi come si conviene nelle migliori partite di scacchi giocate nel suo famoso paese. Il più tenace antagonista di Corradin, Egizii, con la Lancia Rally, conscio che il secondo posto alla fine gli avrebbe valso il titolo Fisa perché primo fra i finalisti, non ha voluto rischiare più di tanto, anche se ben 6 prove speciali nella seconda parte della gara sono state firmate dal pilota pratese. Fra gli altri protagonisti di questo rally (oltre ai porchisti Pignoli, Maioli e Pasutti, sempre pronti nelle posizioni di rincalzo a inserirsi in testa alle gare), spettacolare è stata la corsa del modenese Moscato con la Kadett e

del senese Grassini con l'Alfetta Gtv, che si sono imposti rispettivamente nei gruppi A e N. Sfortunata invece la gara di Fasan e quella di Speranza.

Fernando Morandi

RALLY

Siena, 10 novembre 1983

Finale Nazionale Rally FISA 1984

Le classifiche

Assoluta: 1. Corradin-Rosson (Ferrari 308) 1h38'34"; 2. Egizii-Nieri (Lancia 037) 1h40'13"; 3. Pignoli-Scalvini (Porsche 930 Turbo) 1h41'17"; 4. Maioli-Lorenzi (Porsche 911) 1h42'10"; 5. Vittadin-Sede (Ford Escort) 1h43'14"; 6. Pasutti-Trentin (Porsche) 1h43'17"; 7. Grassini-Baroncelli (Alfa Romeo GTV) 1h45'14"; 8. Moscato-Lotti (Opel Kadett) 1h46'49"; 9. Trombi-

Andreucci (Opel Manta GTE) 1h47'01"; 10. Benzi-Mugnaini (Ritmo 130) 1h47'25".

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Borghi-Borghi (A 112) 1h59'00"; 2. Rossi-Lazzarini (Ford Escort) 2h05'19"; 3. Giannini-Maffioli (Talbot Samba) 2h08'11".

Classe 2000: 1. Benzi-Mugnaini (Ritmo 130) 1h47'25"; 2. Barchiesi-Panzieri (Ritmo 130) 1h48'06"; 3. Turri-Trombi (Ritmo 125) 1h50'08"; 4. Fusaro-Busaro (Ritmo 130) 1h50'11"; 5. Mondino-Martini (Ritmo 130) 1h53'33"; 6. Dominini-Pasqui (Ritmo 130) 1h55'34"; 7. «Brik»-Mattiaz (Ritmo 125) 1h56'21".

Classe oltre 2000: 1. Grassini-Baroncelli (Alfa Romeo GTV) 1h45'14".

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Giani-Cagli (Peugeot 104) 2h03'57"; 2. Ceccanti-Morelli (Fiat 127) 2h08'08"; 3. Pilli-Zanghi (Fiat 127) 2h11'02"; 4. Argento-Gueli (Alfasud) 2h26'50"; 5. Gava-Zanellato (Mazda) 2h26'54".

Classe 1600: 1. Moscato-Lotti (Opel Kadett) 1h46'49"; 2. Trombi-Andreucci (Opel Manta) 1h47'01"; 3. Pelli-Angelino (Peugeot 205) 1h48'14"; 4. Facca-Arrigoni (Talbot Sunbeam) 1h51'25"; 5. Hunt-Venturi (Talbot Sunbeam) 1h53'49"; 6. Recchia-Nalli (Opel Manta) 1h54'12"; 7. Baldinelli-Toscana (Opel Kadett) 1h57'54"; 8. Astini-Maggioli (Opel Manta) 2h01'07".

GRUPPO 2

Classe 2000: 1. Frezzato-Gallo (Opel Kadett) 1h51'14"; 2. Angeli-Priasco (Opel Kadett) 1h53'19"; 3. Mantica-Orlandi (Opel Kadett) 2h04'38"; 4. Mecarelli-Razini (Fiat 127) 2h21'47".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Vittadin-Sebe (Ford Escort) 1h43'14"; 2. Rossi-Gasparini (Ford Escort) 1h52'47"; 3. Tremonti-Michelotto (Talbot Samba) 1h53'56".

Classe oltre 2000: 1. Corradin-Rosson (Ferrari 308) 1h39'34"; 2. Egizii-Nieri (Lancia 037) 1h40'13"; 3. Pignoli-Scalvini (Porsche 930 Turbo) 1h41'17"; 4. Maioli-Lorenzi (Porsche 911) 1h42'10"; 5. Valentino-Giulianetti (Talbot Lotus) 1h48'48".

GRUPPO 4

Classe oltre 2000: 1. Pasutti-Trentin (Porsche) 1h43'17"; 2. Fasana-Bisol (Opel Ascona 400) 1h49'23".

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

DISTRIBUTORE AUTORIZZATO

kléber

COMPETIZIONE



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

PNEUMATICI IN OFFERTA

kléber

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

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

MICHELIN

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

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

PIRELLI

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

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

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

Mancano poche tessere alla sua definizione

Mosaico Italia rally '85

ANCHE SE NON tutte le tessere sono al loro posto, si può ormai considerare completo il mosaico dei piloti italiani rally per l'85. Dopo i passaggi «boom» di Pregliasco e Bettega (anche se solo in parte) alla Tre Gazzelle e di Cerrato al Jolly Club, molti altri piloti di casa nostra sanno già con quale vettura gareggeranno il prossimo anno e in quale campionato. Per alcuni si parla invece solo di destinazione probabile, sulla valutazione di dati che potrebbero già nei prossimi giorni subire variazioni anche sostanziali. Per altri, e non sono pochissimi, l'85 non ha ancora un volto, o ce l'ha appena accennato, come ad esempio nel caso del neo campione gr. N Stefano Fabbri, per il quale si profilano ora varie possibilità. In attesa di una definizione perfetta, che molto probabilmente non ci sarà nemmeno alla via della prossima stagione, abbiamo comunque inserito tutti i dati a nostra disposizione in una possibile identificazione del panorama rally Italia '85. Eccone, nel seguente specchietto, i risultati.

(r.g.)

EQUIPAGGIO	VEETTURA	SCUDERIA	PROGRAMMA
SICURI			
Bettega-Perissinot	Lancia 037	Martini Racing Tre Gazzelle	Mondiale Europeo
Biasion-Siviero	Lancia 037	Jolly Club	Mond.+Euro+Open
Cerrato-Cerri	Lancia 037	Jolly Club	Euro+Open
Chitti-Pirollo	Ritmo gr.A	Jolly Club	Open+Euro
Del Zoppo-Tognana	Peugeot 205 Turbo 16	Peugeot Italia	Open+Euro
Fiorio-X	Fiat Uno	Jolly Club	Trofeo
Galli-Severi	Fiat Uno	Jolly Club	Trofeo
Lucky-X	Ferrari 308 GTB	ProMotorSport	Open+Euro
Mandelli-Borghini	Lancia 037	Jolly Club	Euro
Pregliasco-X (Sghedoni?)	Lancia 037	Tre Gazzelle	Euro
Rayneri-Boretti	Ritmo gr.A	Jolly Club	Open+Ital.
Riva-Vittadello	Peugeot 205 gr.A	Peugeot Italia	Open
PROBABILI			
Vudafieri-X (Pirollo?)	Lancia 037	Jolly Club	Mond.+Euro+Open
Fabbri S-X (Ferfaglia?)	Ritmo gr. A	Tre Gazzelle	Open+Euro
Bignardi-Galleni	Opel Manta gr.A	Chieri Corse	Italiano
Bossini-X	Lancia 037	Mirabella	Italiano
Caneva-Roggia	Citroën Visa	Trendsport	Open+Ital.
Canobbio-X (Cigala?)	Fiat Uno	Grifone	Trofeo
Cunico-Bartolich	Ford o Opel gr.A	?	Open+Ital.
Fabbri-Cecchini	Ritmo gr.A	Grifone	Open+Ital.
Lupidi-Montenesi	Renault 11	?	Open+Ital.
Maneo-Zangrandi	Fiat Uno	?	Trofeo
Tabaton-Tedeschini	Lancia 037	Grifone	Open+Ital.

CHI DEVE ANCORA ORIENTARSI

Capone-X; Cinotto-X (De Antoni?); Noberasco-Cianci; Bentivogli-Evangelisti; Fabbri S-X



Rothmans cerca piloti '85

UNO DEI TEAM la cui situazione appare meno chiara in ottica '85 è sicuramente il team Porsche Rothmans di David Richards. Partito, anche se non ancora ufficialmente, Henri Toivonen verso la Lancia Martini, ci si chiede ora chi sarà (o saranno) il suo sostituto sia in campo mondiale sia nel campionato europeo. Sgonfiate si anche le voci di un possibile accordo Rothmans con Massimo Biasion, ora straconfermato al Jolly Club, molta attenzione è ora puntata su Vudafieri, il cui contratto con Angiolini appare ora quasi certamente concluso (a meno di una terza vettura con i colori Totip a fianco di quelle di Biasion e Cerrato). A fianco di Vuda, sulla Porsche si fa poi il nome del francese Bernard Beguin. Il team appare comunque orientato a sviluppare un programma europeo e mondiale disponendo di tre piloti. Da alcune fonti era trapelato anche il nome del principe del Qatar Al Hajri, impegnato già nell'84 con una Porsche Rothmans nelle gare in Medio Oriente e anche nell'Acropoli mondiale. Al Hajri pare comunque più probabilmente destinato a una ripetizione di questo programma, magari disponendo, a stagione inoltrata, di quella Porsche 4x4 che avrebbe dovuto esordire già in questo fine di stagione. Di certo si sa comunque che David Richards, direttore sportivo del team, si sta muovendo con decisione alla ricerca dei piloti validi ancora liberi da contratto. Molto facilmente la situazione evolverà già dai prossimi giorni.

Euro-Zanini con la 205 Turbo 16

CON TUTTA probabilità lo spagnolo Zanini farà il prossimo anno parte della ristretta schiera di piloti che avranno a disposizione una Peugeot 205 Turbo 16. L'ex campione europeo lascerà infatti quasi certamente la Ferrari, optando per un programma di campionato europeo al volante di una 205 Turbo 16 ufficiale. La vettura verrebbe assistita in gara dai fratelli Almeras, che abbandonerebbero quindi il discorso che da anni li vede legati alla Porsche.

Staffetta Jolly In Spagna

AL RALLY COSTA BRAVA del prossimo anno, per il quale si prevede una congrua partecipazione italiana, prenderanno parte anche le due Lancia Rally del Jolly Club per Biasion-Siviero e per Cerrato-Cerri. Alla seguente uscita spagnola, il Rally Race, il Jolly lascerà invece a casa Biasion per affidare la sua vettura alle neo-campionesse europee Mandelli-Borghini.



Le Mans su ghiaccio a Sestriere

SARÀ la 24 Ore su ghiaccio del Sestriere la prima gara del 1. Trofeo Internazionale su Ghiaccio. Dopo la gara del Sestriere (12-13 gennaio) si disputeranno la Ronde Hivernale de Serre Chevalier (19-20 gennaio) e la 24 Ore di Chamonix (8-9-10 febbraio). Ai primi tre piloti classificati nel trofeo andranno premi rispettivamente di 7000, 5000 e 3000 Franchi francesi, pari a circa 14, 10 e sei milioni di lire. La 24 Ore del Sestriere si disputerà sull'autodromo di ghiaccio intitolato a Giulio Bisulli.

Saby «vince» la terza 205 Turbo 16

IN ATTESA della conferma ufficiale di Timo Salonen al volante della seconda 205 Turbo 16 a fianco di Vatanen in campionato del mondo, dalla Francia rimbalzano alcune voci circa il pilota che guiderà la terza vettura del team di Todt. La terza 205 T16, che disputerà il campionato francese e probabilmente anche alcune prove del mondiale, sarà guidata dal pilota transalpino Bruno Saby, segnalatosi all'attenzione nelle recenti stagioni al volante della R5 Turbo.

Noberasco vigilato speciale '85

FRA I PILOTI «incerti» del panorama italiano del momento figura anche Gabriele Noberasco. Il pilota ligure viene da una stagione di ottimo livello con la Ritmo gr. A della Tre Gazzelle, ed è ora alla ricerca di una sistemazione di grado superiore per l'85. Interessato a lui è il team Audi di Emilio Radaelli, che gli ha offerto dopo il San Marino, un test con la Quattro di Demuth dalle risultanze positive. «Nobe» è fra gli indiziati per la seconda Quattro del team, ma potrebbe anche concludere per un programma 037 con la Tre Gazzelle, così come pare ci siano contatti tra lui e il team Citroën di Verini. Tanta carne al fuoco, dunque: saranno i prossimi giorni a dire qualcosa di certo.

Il Jolly Club ha grossi progetti nei raids

Ripescato Vudafieri!

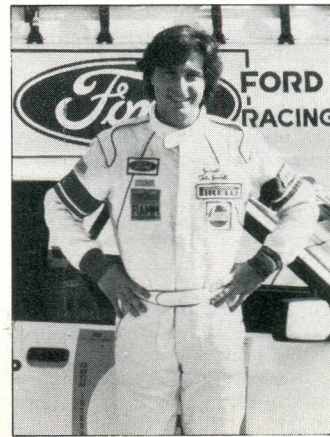
IL JOLLY CLUB ha orizzonti sempre più vasti e Roberto Angiolini ama partire là dove gli altri a stento arrivano a finire. Così come se non bastasse l'attività rallistica nel mondiale nell'europeo, in Italia, l'attività nell'endurance, quella motociclistica adesso arrivano altri obiettivi, altri progetti, soprattutto altri programmi. Adesso è la volta del settore «Africa». Una megasquadra per dominare i grandi raids che diventano di giorno più popolari. Un team con moto (Gilera?), camion (Iveco), auto (Mercedes e Alfa 33 4 x 4 in attesa della Lancia Rally) con tutti i piloti migliori del momento e forse una succosa sorpresa. «Sì, potrei recuperare nelle mie file anche Adartico Vudafieri — si fa scappare Roberto Angiolini — perché anche se al momento ci siamo separati, «Vuda» resta sempre un mio pilota, uno che se posso cercherò ancora di aiutare. Molto dipenderà da cosa combinerà con quelli della Porsche. Se si accorderà con loro, amen. In caso contrario ho due possibilità di proporgli perché fosse possibili: correre i rallies mon-

diali assieme a Biasion su una seconda Lancia, ma con uno sponsor diverso della Totip, oppure proprio il programma africano in cui io credo moltissimo e dove lui, con la sua esperienza, potrebbe trovare soddisfazioni grossissime». Dunque alla fine per Vudafieri non tutto è perduto ed il Jolly Club può essere

un atout in più da aggiungere ai programmi Totip che già sono molto eccitanti con Cerrato e Biasion più la Mandelli, Rayneri e Chiti. Rayneri in particolare dovrebbe correre diverse prove europee quando ci sarà solo una Lancia in corsa. Ma adesso è l'Africa la vera novità... altro che rally!

Ford trova il campione

SARÀ Gabriele Folco Zambelli, venticinquenne di Vicenza, a correre con la Ford Escort XR3J Gr. N al prossimo rally di Montecarlo in rappresentanza della Ford Italiana quale prescelto tra le migliaia di partecipanti al concorso «Ford cerca un campione». È stato Mauro Pregliasco a giudicarlo il più forte del lotto nazionale e si aggiungerà ai rappresentanti di altre dodici nazioni. Fino all'ultimo Bozzi ha lottato con Giorgio Bozzi ed ha prevalso anche in virtù della più giovane età.



Il Cavallino si rinforza

BATTUTO dal Jolly Club nell'Open, il team ProMotorSport sta già affilando le armi in previsione degli impegni '85. Il team di Fabio Penariol disputerà le gare del campionato italiano a coeff. 4 valide per il Challenge Open, più qualche rally in Europa. Pilota sarà con quasi assoluta certezza ancora Gigi «Lucky» Battistolli, impegnato nella ProMotorSport anche con una partecipazione azionaria. Sarà ancora in campo la Ferrari 308 Gtb, che sarà alleggerita di circa 30 kg e che guadagnerà circa 40 cavalli (raggiungerà i 370-380) grazie alla iniezione Kugelfischer. Grazie ai nuovi regolamenti '85 la vettura disporrà anche di pneumatici più larghi sulla trazione, e sarà oggetto di nuovi studi nella distribuzione dei pesi, probabilmente complice di alcuni problemi di assetto sofferti quest'anno. A questo scopo verrà probabilmente provata la soluzione del serbatoio anteriore.

Cir: penultimo atto ad Aosta

OLTRE 150 equipaggi prenderanno il via, a mezzanotte di sabato 17 novembre, del 14. Trofeo Valle d'Aosta - 8. Rally Internazionale Saint Vincent, nona e penultima prova del campionato Cir. Saranno 13 le prove speciali, per un totale di poco superiore ai 500 chilometri: tutti i tratti cronometrati saranno uguali a quelli delle edizioni precedenti, eccezion fatta per la ps numero 5, chiamata «I Salassi». La gara, che vedrà al via i piloti che hanno caratterizzato tutti i precedenti episodi del Cir, da Fabbri, a Maneo, a Tabaton, si concluderà sul traguardo di Saint Vincent verso le ore 16 di domenica 18.

QUESTI I PILOTI «TOP» AL VIA:

1. Tabaton-Tedeschini	Lancia Rally	9. Carlino-Dalbard	Lancia Rally
2. Fabbri-Cecchini	Fiat Ritmo	10. Cerutti-Peruzzi	Lancia Rally
3. Signori-Montenese	Citroen Visa	30. Uzzeni-Bondesan	R. 5 Turbo
4. Capellino-Furia	Lancia Rally	31. Perazio-Gubernati	R. 5 Turbo
5. Gattone-Peletti	Porsche	44. Bettanin-Lungo	Opel Manta
6. Celesia-Vierin	Lancia Rally	116. Maneo-Zangrandi	Fiat Ritmo
7. Ragastas-Marazzi	Lancia Rally	117. Canobbio-Martinelli	Fiat Ritmo
8. Giorgio-Gruppo	Porsche	118. Rossi-Scala	Fiat Ritmo

■ **MANEO UNO.** Se non gli sarà proposto un programma più interessante, Massimo Maneo disputerà il prossimo anno il Trofeo Uno, dove ritroverà il suo antagonista dell'84, Piero Canobbio, che intende disputare il Trofeo contando sulla sponsorizzazione dell'Alpitour.

■ **ANGELI AI RALLY.** Carlo Angeli, protagonista della stagione slalom '84, intende disputare diversi rally nel 1985 con al fianco la moglie Antonella Priasco. Angeli ha già avuto esperienze rallistiche al volante di una Kadett gruppo A.

■ **NOCENTINI PILOTA.** Mauro Nocentini, il preparatore milanese, esordirà al Rally della Valle d'Aosta al volante della Lancia 037 della Trendsport. Il team di Maurizio Verini porterà ad Aosta anche una Citroën Visa per Signori-Gargiulo, alla seconda uscita Cir dopo il Rally di Sassari.

■ **037 BOSSINI.** La scuderia Mirabella Mille Miglia di Brescia ha acquistato in Abarth due Lancia 037 «evoluzione due». Una verrà utilizzata nell'85 da Bossini (che ha disputato il CIR '84 con un'Alfetta gruppo A), mentre la seconda sarà probabilmente affittata di gara in gara.

■ **DE ANTONI-AUDI?** Emilio Radaelli, che avrebbe voluto lasciare il quaderno delle note per fare il team manager a tempo pieno si è convinto poi a disputare l'europeo '85 al fianco di Demuth (con note in tedesco). Se Cinotto dovesse continuare a correre, seppure con un programma ridotto, dovrà quindi trovare un navigatore e Radaelli vorrebbe affiancargli Massimo De Antoni.

■ **VITTADELLO 205.** Al fianco di Pierangela Riva nelle gare Open '85 sulla Peugeot 205 gruppo A vi sarà la padovana Vittadello, che lascia Patricia Pilchard la quale, a causa dei molteplici impegni televisivi, difficilmente potrà essere al volante il prossimo anno.

■ **CONFERMA MANDELLI.** Sulla scia dell'ottimo quinto posto al rally di Catalogna e del quarto titolo europeo femminile conquistato, Antonella Mandelli e Tiziana Borghi hanno avuto la conferma del programma europeo anche per il 1985, sempre con la Lancia-Totip.

■ **GEPI ARANCIO.** Quello che è stato il trasferimento «boom» del mercato nazionale rally '84 non deve averlo scosso più di tanto. Giuseppe «Gepi» Cerri, navigatore di Dario Cerrato con il quale è recentemente passato dal team Opel al Jolly Club, deve avere infatti la mente molto più occupata dal matrimonio in cui si è unito, domenica 11 novembre, con la signorina Savina Sciacqua. Alla neo-coppia rally vanno le congratulazioni e i più fervidi auguri di Autosprint.



Una Lada nel deserto per Jabouille

HA RECENTEMENTE sostenuto le prime prove il prototipo Lada che Jean Pierre Jabouille guiderà in coppia con Sardou alla Parigi-Dakar del prossimo gennaio. La vettura, che parteciperà al raid africano sponsorizzata dal quotidiano francese France-Soir e da Pastis 51, ha ovviamente trazione integrale ed è spinta da un motore Danielson sei cilindri a V di 3500 cmc, capaci di erogare una potenza di circa 280 cavalli. Pesarà, grazie al lavoro di alleggerimento operato dai tecnici francesi, solo 1100 chilogrammi e sarà equipaggiata da pneumatici Michelin Trx montati su ruote da 16 pollici. Le sospensioni sono indipendenti sulle quattro ruote e il cambio è a cinque velocità. La Lada prototipo sarà guidata anche da Lartigue-Giroux e Schlesser-Fleur.

RALLY/Ecco l'attesa Ford Gruppo B a trazione integrale

Aspirante regina

Dispone di soluzioni tecniche sofisticate e dovrebbe debuttare in gara nel corso del 1985 lanciando la sfida a Lancia, Peugeot, Audi e Porsche. I tre differenziali consentono altrettante soluzioni di ripartizione di coppia sull'asse anteriore

TORINO — Il titolo di regina «sportiva» del Salone di Torino è già suo di diritto; quello di regina dei rally dovrà invece cercare di conquistarselo sui campi di gara. Audi, Lancia, Peugeot e Porsche permettendo, ovviamente. È la nuovissima RS 200, l'arma del rientro Ford sulla scena dei rally mondiali, destinata a fare il suo debutto nel corso del 1985 una volta che saranno costruiti i 200 esemplari necessari per l'omologazione in Gruppo B. Le soluzioni tecniche sono ovviamente sofisticate e avanzate, a cominciare dalla trazione integrale inseribile dal pilota, dal motore turbo 16 valvole sistemato in posizione centrale alle spalle del guidatore e dalla struttura composita della scocca realizzata con fibre di carbonio e fibre di vetro di aramide. Il progetto e lo sviluppo della meccanica sono opera del direttore tecnico della Ford Motorsport John Wheeler, mentre del telaio si è occupato il progettista di F. I Tony Southgate. Ai collaudi dei primi prototipi ha partecipato anche Jackie Stewart, che si è occupato in particolare della vettura in configurazione stradale. La potenza massima erogata dal propulsore 1800 turbo a 4 valvole per cilindro è di 230 Cv (per una velocità massima di oltre 240 kmh), ma gli esemplari da competizione raggiungeranno i 380-390 cavalli. Ma vediamo nei dettagli come è fatta questa RS 200.

IL MOTORE Ford BDT a quattro cilindri, completamente in lega, è montato alle spalle del posto guida e davanti alle ruote posteriori, inclinato verso destra di 23 gradi. Risulta anche spostato, rispetto all'asse longitudinale della vettura, di 132 millimetri verso sinistra ed è inclinato in avanti verso il basso con un angolo di 1,5 gradi. All'alloggiamento della frizione a doppio disco è fissata una scatola primaria di riduzione a un rapporto; i suoi ingranaggi cilindrici a denti elicoidali possono essere sostituiti attraverso un'apertura situata nell'abitacolo che permette di modificare rapidamente tutti i rapporti.

Nell'albero primario il moto è trasmesso alla scatola cambio/differenziale centrale (in lega al magnesio), al settore della trasmissione, al differenziale centrale e all'albero per la trasmissione del moto al differenziale anteriore e al gruppo di trazione finale. Questa configurazione consente una distribuzione perfettamente bilanciata dei pesi: 50% su ciascuno degli assi.

I TRE DIFFERENZIALI autobloccanti sono della Ferguson ad accoppiamento viscoso e costituiscono un sistema estremamente compatto che elimina il ruvido innesto meccanico dei differenziali autobloccanti convenzionali. Il cambio è montato immediatamente dietro l'asse anteriore e dispone di un leverage a due alberi a cinque velocità. Nella parte anteriore della scatola cambio si trova un secondo settore a denti frontali comandato da una leva sul tunnel; quando la trazione è trasmessa solo alle ruote posteriori, il moto alle ruote anteriori è interrotto e l'intera coppia del motore va al differenziale posteriore. Quando invece la trazione è sulle quattro ruote, il moto passa attraverso il differenziale centrale suddiviso fra l'asse anteriore e quello posteriore con un rapporto di 37:63. In una

terza posizione, usata solo in condizioni di fondo estremamente scivoloso, il differenziale centrale è bloccato e consente un collegamento meccanico tra i due assi. Il guidatore ha quindi a disposizione una scelta fra le diverse ripartizioni di coppia all'asse anteriore (zero, 37 o 50 per cento) che possono essere selezionate in movimento per adattarle allo stile di guida, alle condizioni del fondo stradale e perfino alle caratteristiche di ogni singola curva.

IL TELAIO della RS 200 è costituito da una struttura a piattaforma completamente rivestita e rinforzata da profonde nervature scatolate, da paratie e da una struttura longitudinale centrale. La sezione del pianale principale, le nervature e le paratie sono costituite da un sandwich d'alluminio a nido d'ape. Un foglio d'acciaio è poi incollato esternamente sotto il pianale per assicurare maggior protezione dagli urti. Anteriormente e posteriormente i prolungamenti scatolati del telaio per il sostegno del cambio, degli attacchi del motore e del gruppo posteriore di trazione sono realizzati in acciaio incollato e rivettati alle paratie.

LE SOSPENSIONI, sia davan-

ti che dietro, sono a parallelogramma con molle elicoidali e ammortizzatori telescopici con montanti in alluminio fuso e gruppi freni con dischi ventilati da competizione. L'impiego di due unità molla-ammortizzatore consente alla RS 200 un'ampia scelta di soluzioni miste. Inoltre i due diversi punti di attacco al telaio per ogni ruota consentono due diverse registrazioni delle altezze da terra per poter gareggiare sia su fondo stradale liscio, sia su terreni accidentati.

LA CARROZZERIA, disegnata da Filippo Sapino della Ghia, è coupé con profilo a cuneo e minimi sbalzi anteriore e posteriore. La linea è morbida e arrotondata, resa però aggressiva dai passaruota molto sporgenti che accolgono i poderosi pneumatici racing e dal vistoso spoiler sistemato sotto il paraurti anteriore.

I COLLAUDI, già iniziati sui quattro prototipi finora costruiti, continueranno ora più intensamente con prove di durata in pista e su strada nelle più svariate condizioni climatiche, affiancati ovviamente dal programma di sviluppo della Ford Motorsport per il ritorno alle competizioni rallistiche. □

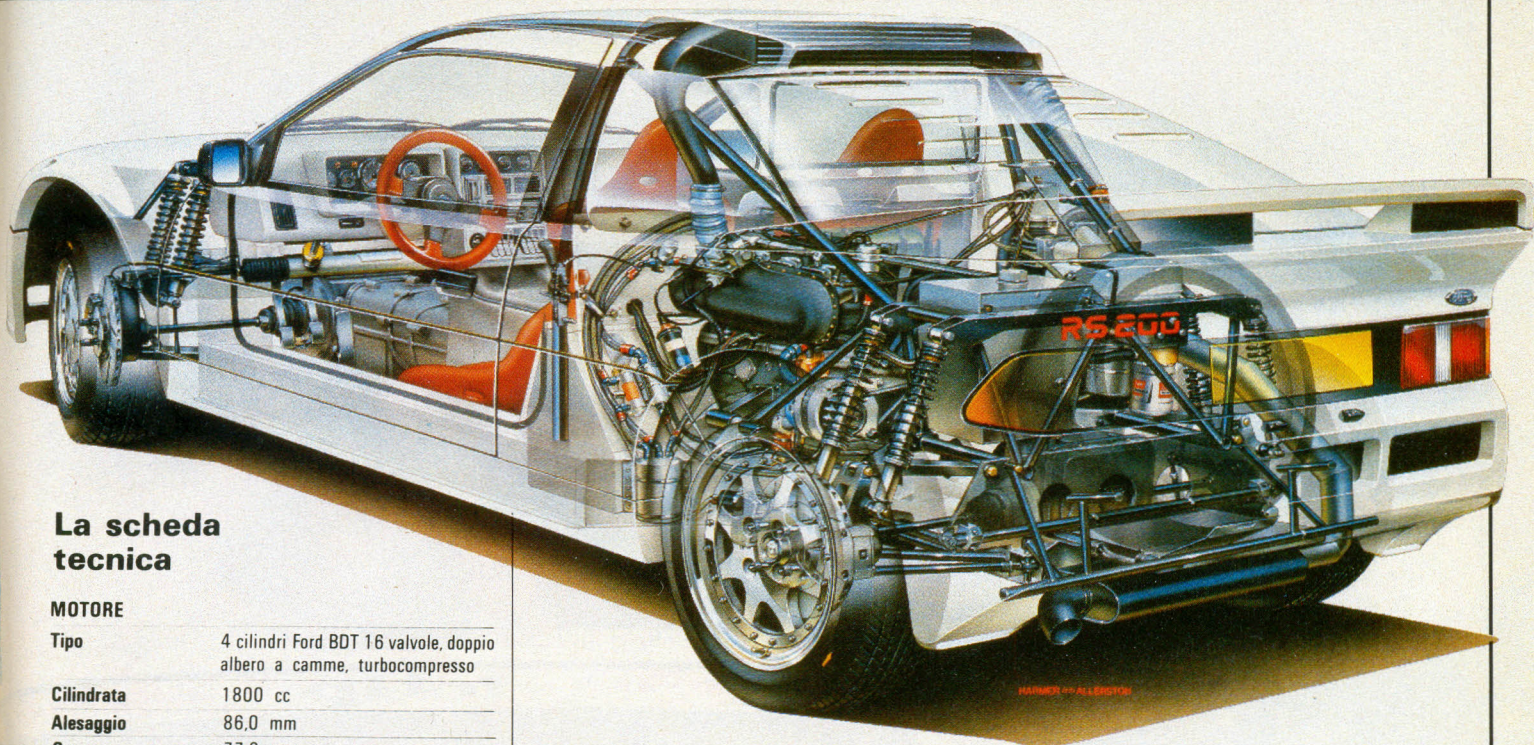
Il motore: un 1800 turbo 16 valvole da 380 cavalli

Un po' Hart, un po' Cosworth

PARAGONATO al motore Ford BDT 1700, usato precedentemente per le Escort da rally gruppo B della Ford Sud Africa e durante la passata stagione di corse sulle vetture gruppo «C2», il motore della Ford RS 200 ha una capacità leggermente superiore: 1800 cc anziché 1784. È equipaggiato con turbocompressore Garrett AiResearch T.04 capace di una pressione massima di 0,8 atmosfere con un rapporto di compressione di 8,2:1 nelle versioni da turismo (230 cv) e fino a 1,2 atmosfere con un rapporto di compressione di 7,8:1 per le versioni da rally (380 cv). Una valvola wastegate «by pass» elimina i gas in eccesso nel sistema di scarico in acciaio inossidabile.

Dopo la compressione, l'aria aspirata passa attraverso un largo intercooler con parte radiante in alluminio, raffreddato ad aria, prima di entrare nella camera di raccolta e nel collettore di aspirazione per l'iniezione di carburante comandato elettronicamente. Un microprocessore Ford EEC IV — un avanzato sistema di controllo elettrico del motore in grado di elaborare fino ad un milione di informazioni al secondo — controlla sia l'iniezione sia l'accensione operando tutte le regolazioni di adattamento ad ogni possibile combinazione di velocità e di carico. Il motore, a quattro cilindri, sedici valvole, completamente in lega, è derivato dal motore Ford

Cosworth BDA, preparato da Brian Hart. È caratterizzato dal trattamento delle superfici in alluminio dei cilindri al Nicasil, dalla lubrificazione a carter secco e dalla testa dei cilindri Cosworth a sedici valvole e due alberi a camme. Il circuito di raffreddamento interno è stato completamente rivisto con un aumento dei passaggi ed un incremento della portata della pompa. Il turbocompressore è azionato da un nuovo collettore di scarico in acciaio inossidabile ed è situato lontano dal monoblocco in corrispondenza di un passaggio d'aria che dissipa il calore radiale, scaricandolo attraverso lo spoiler posteriore. □



La scheda tecnica

MOTORE

Tipo	4 cilindri Ford BDT 16 valvole, doppio albero a camme, turbocompresso
Cilindrata	1800 cc
Alesaggio	86,0 mm
Corsa	77,6 mm
Rapp. compr.	8,2 : 1
Distribuzione	doppio albero a camme, quattro valvole per cilindro
Alimentazione	turbocompressore Garret AiResearch T. 03/04 con intercooler ad aria, iniezione elettronica Ford con controlli EEC IV

Potenza (CV DIN)	230 a 6000 giri minuto
Coppia (Nm DIN)	280 a 4500 giri minuto

TRASMISSIONE

Frizione	doppio disco, 185 mm di diametro
Riduttore prim.	a cambio rapido, ingranaggi cilindrici a denti elicoidali

Rapporto	0,864 : 1
Cambio	5 marce, montato anteriormente, alloggiamento in lega al magnesio

Differenziale centrale	autobloccante Ferguson a slittamento viscoso con ripartizione di coppia 37% anteriore 63% posteriore, oppure con selezione manuale. Trazione posteriore solamente o bloccaggio del differenziale con ripartizione 50 : 50. Alloggiamento in lega al magnesio
-------------------------------	--

Gruppo finale di riduzione	differenziale epicicloidali su ogni asse con autobloccaggio a slittamento viscoso Ferguson, alloggiamento in lega al magnesio
-----------------------------------	---

Rapporto	4,375 : 1
-----------------	-----------

SOSPENSIONI

Anteriori	a parallelogramma con due molle e due ammortizzatori, barra antirollio, due attacchi per due diverse regolazioni dell'altezza da terra
------------------	--

Posteriori	a parallelogramma, con due molle e due ammortizzatori, barra antirollio. Due attacchi per due diverse regolazioni dell'altezza da terra. Tirante registrabile per la convergenza
-------------------	--

Sterzo	a cremagliera
---------------	---------------

Giri del volante	2,3
-------------------------	-----

Diametro sterzata	9,6 m (fra marciapiedi)
--------------------------	-------------------------

Freni	a disco ventilati anteriori e posteriori. Diametro 285 mm, spessore 25 mm
--------------	---

Ruote	Speedline in lega leggera
--------------	---------------------------

Pneumatici	225/50VR-16 Pirelli radiali
-------------------	-----------------------------

Carrozzeria	monoscocca composita, in alluminio a nido d'ape, acciaio dolce, resina rinforzata con fibre di carbonio e di aramide, incollata, rivettata e imbullonata. Roll bar a gabbia tubolare in acciaio ad alta resistenza. Pannelli carrozzeria GRP
--------------------	--

DIMENSIONI

Passo	2530 mm
--------------	---------

Carreggiata ant.	1502 mm
-------------------------	---------

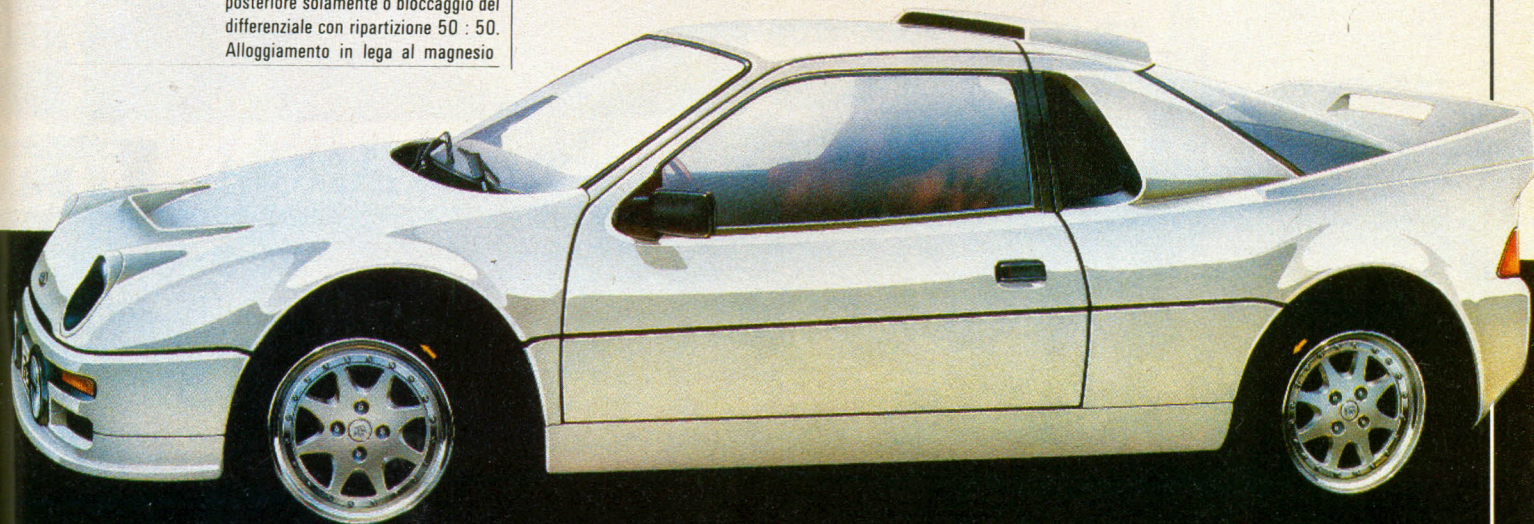
Carreggiata post.	1497 mm
--------------------------	---------

Lunghezza max.	4000 mm
-----------------------	---------

Larghezza min.	1752 mm
-----------------------	---------

Serbatoio	74 + 42 litri
------------------	---------------

Peso a vuoto	1050 KG
---------------------	---------





Sul Monte Titano
Vudafieri e la 037
del Jolly Club
(FotoStudio 83)
hanno fatto
l'en plein
vincendo gara e
campionato Open

OPEN RALLY/San Marino e titolo per la Lancia

Vuda in bellezza

Attardato dal cambio il dominatore Bettega, finito terzo, il pilota del Jolly vince gara e campionato. Secondo Demuth, Lucky ritirato e Rossi quarto. Ai romagnoli Bruno Bentivogli e Stefano Fabbri i titoli dei gruppi A ed N

di Roberto Boccafogli

SAN MARINO — Solo per lui la nebbia che ha avvolto San Marino per tutta la durata del rally sembrava non esistere. Con la vittoria sotto il Titano, Adartico «Vuda» Vudafieri ha impedito nel modo migliore a Lucky di rosicchiargli i quindici punti di cui era in vantaggio alla vigilia della gara. Il titolo Open d'Italia è quindi suo, come del resto non era difficile prevedere. Quello che invece non era facile prevedere, prima della partenza della terza e ultima tappa della gara, a Urbino, era Vuda sul gradino più alto del podio, visto che fino a quel momento il rally di San Marino era stato dominato in lungo e in largo da Attilio Bettega. Tredici delle sedici speciali effettuate nelle prime due tappe portavano infatti il suo nome, e niente, eccetto un guasto meccanico, poteva fare pensare a un diverso vincitore. E il guasto, puntuale come un debito, è arrivato. Correva la speciale numero 27, la seconda della terza e ultima tappa. Quando la Lancia Rally di Bettega ha guadagnato la fine del tratto cronometrato con il cambio «out», il peggio non era ancora venuto: i quattordici minuti di ritardo al controllo orario successivo e la conseguente caduta dal primo al quarto posto in classifica hanno infatti come causa i sessanta chilometri percorsi nella notte per recuperare un cambio alla assistenza successiva, giacché a quella di fine prova non c'era. È così sfumata per Bettega l'ultima possibilità '84 di vittoria, mentre Vuda — già soddisfatto per il ritorno dei buoni rapporti con il Jolly di cui si legge a pag. 97

— ha visto consolidarsi un titolo che la scorsa estate era sembrato anche in pericolo, malgrado il pilota fosse fin dall'inizio indicato come il più accreditato al successo finale.

SE SI SAPEVA che il pilota del Jolly avrebbe impostato una gara di contenimento, si sapeva anche che Lucky avrebbe potuto solo buttarsi all'attacco. Così è stato infatti, con Vuda e la sua 037 perfetti — a eccezione di un paio di testacoda per fortuna innocui — e con Lucky lanciato in una rincorsa quasi rabbiosa. A Lucky resta la soddisfazione di una stagione condotta sempre ad alto livello, con una vettura che solo nelle ultime uscite ha riscattato la scarsa potenzialità dei primi rally dell'anno. La sua Ferrari ha fornito un valido termine di paragone per la valutazione della gara di Demuth e della sua Quattro del team italiano di Emilio Radaelli. Dopo un inizio interlocutorio, Demuth ha potuto esprimersi in continua crescita: la trazione integrale della sua Quattro gli ha consentito un vantaggio considerevole sugli sterrati e lo ha portato nei quartieri alti in molte delle classifiche parziali di speciale. Fra i primissimi, ma quasi mai davanti alle Lancia Rally, soprattutto quella di Bettega.

ATTILIO, tornato a una gara Open dopo l'incidente dell'ultimo Costa Smeralda, è stato, come dicevamo, il vero dominatore della gara. Con ventotto successi personali su trentadue speciali effettuate — avrebbero dovuto essere quarantuno, ma nove sono state poi

annullate — non avrebbe potuto offrire a Vudafieri un migliore servizio di «copertura» anti Lucky. Ha marchiato le prime due tappe, e dopo il cedimento del cambio che lo ha fermato nella ps 27, il suo ritmo è stato ancora più assoluto e nessun altro ha più potuto puntare a una vittoria di prova speciale. Dopo una stagione con poche gare disputate, è chiara ora l'intenzione di casa Lancia di impegnarlo maggiormente allo scopo di riportarlo al suo livello massimo, e Attilio a San Marino ha dimostrato quanto questo livello top sia vincente.

DETTO DI Demuth e di Lucky, degli altri non resta molto da riportare. Metà della prima speciale è stata sufficiente a distruggere ogni speranza del team di Radaelli su Michele Cinotto, subito fuori dopo avere capottato con la sua Quattro. San Marino era atteso anche per sapere le intenzioni del pilota torinese in ottica '85: c'è una Quattro che lo attende, resta solo da verificare quanta intenzione lui abbia di impegnarsi a tornare a essere un pilota vero. Quanto a Del Zoppo, c'era chi aspettava un altro dei suoi miracoli con la Samba Rallye. Gianini non si è fatto rapire la mente dalla 205 Turbo 16 che lo aspetta per l'anno prossimo, e voleva finire sesto per garantirsi il terzo posto in campionato. Non c'è riuscito per la poca potenza che gli era rimasta dopo che una intera speciale con le temperature altissime gli aveva «cotto» la guarnizione della te-

segue



Vuda in bellezza

segue

sta, ma soprattutto per un capottamento occorsogli nella ps 34. Del Zoppo va comunque elogiato, non fosse altro che per una stagione intera disputata provando, e spesso riuscendovi, a colmare con la grinta lo svantaggio di cavalli della sua Samba nei confronti della vetture avversarie.

RESTANO I GRUPPI. Bentivogli e Chiti hanno condotto dall'inizio alla fine la marcia nei gruppi A ed N. Al primo ciò non sarebbe forse stato sufficiente per raggiungere il titolo, se Rayneri non avesse dovuto dare forfait per la rottura del motore della sua Ritmo. Il pilota del Jolly andava praticamente a passeggio, ma la sfortuna lo ha bloccato ugualmente quando un piazzamento gli avrebbe garantito il titolo. Al di là comunque dell'aiuto della fortuna, Bentivogli ha ottenuto un risultato davvero notevole: «privato» che più di così difficilmente si poteva, ha regalato all'Alfa Romeo un titolo rally che la Casa milanese non ha fatto assolutamente niente per raggiungere. Non è poco. La tattica della attesa ha invece fruttato, eccome, a Stefano Fabbri. Il nuovo campione italiano di gr. N doveva solo controllare da dietro la gara di Chiti lanciato in avanti: così ha fatto, e nessuna sfortuna è venuta a ostacolare il suo piano. È proprio grazie a Fabbri che il Jolly Club ha fatto suoi due titoli dei tre disponibili nell'Open: solo Bentivogli e la sua privatissima Alfa Romeo hanno impedito l'en plein. Il titolo femminile non ha invece voluto — o potuto — fare una scelta definitiva. Partita in testa alla classifica e spalleggiata dalla Aitken e dalla Vergnaud, in gara con le Visa del team di Maurizio Verini, Paola Alberi ha visto la sua corsa finire quasi subito, per rottura della coppa dell'olio della sua Citroën. In seguito si sono fermate anche le sue due compagne, e sembrava proprio che Pierangela Riva dovesse farcela: sarebbe bastato un decimo posto assoluto, e la pilotessa della Peugeot 205 Gti si sarebbe imposta per un punto. Non ce l'ha fatta, anche a causa dei problemi fisici accusati l'ultima notte, e la quindicesima posizione finale le ha garantito solo i venti punti necessari per apparire in testa la Alberi e dividere con lei il titolo femminile. (r.b.)



Il capottamento di Cinotto (sopra, FotoStudio 83) ha fermato già dalla prima prova la gara della Quattro, senza però alcun danno fisico per il pilota. A sin., la Ferrari 308 Gtb di Lucky (Attualfoto).

Al volante della 037 Martini (sotto, Attualfoto) Bettega ha disputato una gara eccezionale e solo un guasto e una coincidenza sfortunata lo hanno privato della vittoria



LA CRONACA/Delle 32 speciali disputate (su 41) solo 4 non vanno a Bettega

Di ventotto ce n'è uno

Il pilota di Molveno ha monopolizzato la gara fissando anche una eccezionale percentuale di successi parziali. Delle rimanenti, tre sono andate a Vudafieri e una a Demuth

SAN MARINO — Quando i cinquantatré equipaggi verificati si apprestano al via della gara, giovedì 8 alle ore 14, già si sa che sette delle quarantuno prove speciali non si disputeranno. Sono le numero 2, 7 e 11 della prima tappa e le 13, 14, 18 e 22, nella seconda: la causa è da imputare a lavori presenti su quei tratti cronometrati, mentre la prova n. 11, che avrebbe dovuto essere sull'anello dello stadio di Serravalle, viene annullata in seguito a decisione degli organizzatori. Pronti, via: tutto fa credere a un duello Bettega-Vudafieri, primi in due delle prime quattro speciali ognuno. Ma è solo un accenno di lotta, giacché Attilio si impone nelle rimanenti quattro ps della prima tappa. Vuda, che lamenta anche un fastidioso torcicollo, si attiene alla logica e non tenta nemmeno di innescare la sfida. Demuth e la sua Quattro appaiono decisamente sotto tono, mentre Lucky non si fa troppo attendere e parte subito al meglio della sua Ferrari. Non mancano neppure i ritiri. Già nella prima speciale, Cinotto capotta con la sua Quattro: riesce a ripartire, ma un buco nel radiatore lo ferma definitivamente quando sono passati meno di tre minuti dalla partenza. Anche Vuda incappa in un testacoda innocuo nella prima ps, mentre Ercolani è protagonista nella terza di un «dritto» con la sua Ferrari: ma anche per lui non ci sono conseguenze. Bentivogli e Chiti prendono il volo nei gruppi A ed N, controllati a distanza dagli avversari diretti: Rayneri e Fabbri, con le Ritmo del Jolly, ai quali un piazzamento è sufficiente per il titolo. Paola Alberi fa il ritmo fra le donne, ma la sfortuna è dietro l'angolo. Un dosso apparentemente non pericoloso fa bucare la coppa della sua Visa. Paola esce dalla speciale — la quarta — ma deve arrendersi definitivamente nel trasferimento. Quando inizia a scendere la nebbia, accade un incidente nel corso della ps 5. La Alfasud di Pieratti-Pinza blocca la speciale, e i commissari decidono di annullare la prova. Si torna a San Marino in un grigiore quasi assoluto: Bettega precede Vuda di 35" e Lucky di 1'36". Demuth è quarto, e appare in leggera rimonta dopo la partenza calma di inizio tappa. Bentivogli precede di due minuti secchi Rayneri, secondo di gruppo A ma arrivato a San Marino dopo avere disputato la ps 9 con il cambio bloccato in seconda. Il problema viene poi risolto, ma a fine tappa il motore della Ritmo fa un brutto rumore. Chiti conduce il gruppo N con oltre un minuto su Fabbri, che non pensa nemmeno a forzare per ridurre lo svantaggio. Un altro con problemi è Del Zoppo: la sua Samba ha com-

piuto la speciale numero 10 con la ventola bloccata e con temperature altissime. Risolto il problema, la vettura denota una preoccupante perdita di potenza.

CLASSIFICA 1. TAPPA: 1. Bettega in 39'23"; 2. Vudafieri a 35"; 3. Lucky 1'36"; 4. Demuth 1'43"; 5. Bentivogli e Del Zoppo 3'05"; 7. Ercolani 3'11"; 8. Ferjanec 3'14"; 9. Rossi 4'56"; 10. Rayneri 5'05".

LA SECONDA TAPPA parte il giorno dopo alle 6, e i colpi di scena arrivano in successione rapidissima.



La Quattro di Demuth (Attualfoto) seconda al traguardo del S. Marino

Prima è la Aitken a salire la pedana di partenza a spinta perché il motore si rifiuta di partire: il guasto alla accensione non viene risolto, e la forte pilotessa inglese non riesce a prendere il via della ps 12. Anche l'ungherese Ferjanec rimane a San Marino con la sua Renault 5 Turbo fuori gara. Una sola speciale, poi anche Rayneri è costretto a verificare le previsioni più nere della sera prima. Dopo che il cambio si blocca ancora una volta in seconda, il pilota deve fermarsi a fine ps 12 per rotture del motore della sua Ritmo: andare al «rallentatore» fin dal via non lo ha prevenuto dal cedere il gruppo A a un Bentivogli che non sembra invece patire alcun problema alla sua Alfa Romeo Gtv 6. Ma non è finita: Ercolani e Grossi si fermano nella sedicesima speciale: il primo piega una valvola della sua Ferrari e il secondo rompe la coppia conica della sua Alfa Gtv 6. Anche Lupidi non è alla partenza della ps 17: la sua Renault 11 Turbo patisce infatti il cedimento di un semiasse, dopo che già in precedenza un manico dell'aria del turbo aveva dato alcuni problemi. Con la Manta 400 ex-Cerrato procede invece senza alcun problema Graziano Rossi. La

speciale seguente, la numero 17, è fatale anche per la terza Visa, quella della francese Vergnaud, che rimane ferma senza carburante. La gara continua con Bettega impegnato solo a vincere speciali su speciali. All'arrivo di Urbino, alle 16,30, Attilio precede Vuda di 2'09" e Demuth di 3'12". Lucky è quarto con la Ferrari, ma lamenta grossi problemi di assetto che i tecnici della ProMotorSport tentano senza successo di risolvere alle assistenze. La gara non pare riservare altre

un capottamento nella ps 34 causato anche dal tentativo di evitare due spettatori (un filmato confermerà questa versione del pilota). Il pilota è illeso, mentre Betty Tognana rimedia l'infortunio dell'anelare della mano destra. Quattro ps dopo si ferma anche la Ferrari di Lucky, che dà così l'addio a ogni speranza di titolo fimasta. Il rally si porta così stancamente verso San Marino, sede dell'arrivo finale. Vuda è campione, così come Bentivogli e Fabbri lo sono rispettivamente dei gruppi A ed N. Pierangela Riva, partita per la terza e ultima tappa in precarie condizioni fisiche, riesce a tenere duro fino al traguardo e raggiunge in extremis la Alberi in testa alla classifica. Quarto, alle spalle di Vudafieri, Demuth e Bettega, è Graziano Rossi, alla sua migliore prestazione da quando gareggia nell'automobilismo. (r.b.)

EURO E OPEN RALLY

San Marino, 8-10 novembre 1984

Rally San Marino

Valido quale 8. e ultima gara del campionato Open e penultima gara dell'europeo (coeff. 3)

Le classifiche

Assoluta: 1. Vudafieri-Pirollo (Lancia Rally) in 7h10'24"; 2. Demuth-Short (Audi Quattro) a 2'38"; 3. Bettega-Perissinot (Lancia Rally) 6'51"; 4. Rossi-Cassina (Opel Manta 400) 39'40"; 5. Bentivogli-Evangelisti (Alfa Romeo Gtv 6) 45'01"; 6. Alessandrini-Alessandrini (Porsche 911 Sc) 54'36"; 7. Chiti-Boretta (Fiat Ritmo 130) 58'39"; 8. Cravero-Ercole (Opel Mante Gte) 59'44"; 9. Comelli-Del Pup (Fiat Ritmo 130) 1h07'29"; 10. Fabbri-Ferfolgia (Fiat Ritmo 130) 1h11'40".

GRUPPO N

Classe 2000: 1. Chiti-Boretta in 8h09'03"; 2. Comelli-Del Pup a 8'50"; 3. Fabbri-Ferfolgia 13'01"; 4. Borghi-Giusti (Peugeot Samba Rallye) 45'05". Gli altri su Fiat Ritmo 130.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Peirone-Demkin (Peugeot 104) in 8h42'23"; 2. Bioli-Parera (Samba Rallye) a 42'48"; 3. Polato-Petterlin (Fiat 127 Sport) 2h04'28".

Classe 1600: 1. Peuplier-Sauce (Vw Golf Gti) in 8h28'22"; 2. Riva-Galli (Peugeot 205 Gti) a 6'20"; 3. Zambelli-Zambelli (Talbot 1.6) 7'53"; 4. Pellegrino-Pinto (Vw Golf Gti) 1h14'54".

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Romito-Piscaglia (Ford Escort Rs) in 8h29'51".

Classe 2000: 1. Vudafieri-Pirollo (Lancia Rally) in 7h10'24"; 2. Demuth-Short (Audi Quattro) a 2'38"; 3. Bettega-Perissinot (Lancia Rally) 6'51"; 4. Rossi-Cassina (Opel Manta 400) 39'40"; 5. Alessandrini-Alessandrini (Porsche 911 Sc) 54'36".

La parola ai neo-titolati Open

Felici e vincenti

Sono tutti soddisfatti. Le uniche riserve sono per il titolo femminile a metà

SAN MARINO — Erano poco più delle sette di sera di sabato, quando la sala stampa del Rally San Marino si è improvvisamente popolata di gente sorridente, festosa. Erano i piloti usciti vincitori non dalla gara — o non solo — bensì dal campionato concluso da pochi minuti. Come era ovvio è stato Vudafieri il primo a essere letteralmente circondato dai giornalisti.

«La felicità per la vittoria, in gara e in campionato, lascia spazio anche al dispiacere per quanto è successo ad Attilio — sono state le prime parole di Vuda — una vittoria è sempre bella, ma questa di San Marino sarebbe toccata a lui: è lui il vincitore morale. Per me è stata una gara facile: sono partito con la certezza di non volere lottare contro di lui, e il suo ritmo mi ha subito convinto a non cercare nemmeno di tenere il suo passo. Poi lui ha avuto quel problema al cambio, e per me è venuto un successo quasi automatico». Dopo risposte cariche di sorrisi anche alle domande che toccavano il ritorno dei buoni rapporti fra lui e il Jolly Club, Vuda ha concluso dicendo: «È stato un campionato critico, e infatti alcune caratteristiche non potevano che fare discutere. È stato comunque un campionato combattuto, e sono contento di avere vinto, anche se proprio io ero additato come

il predestinato alla vittoria finale. In estate non ero più tanto sicuro del mio titolo, erano capitati tanti inconvenienti per i quali nessuno aveva alcuna colpa. Poi sono tornate le vittorie, e tutto è andato per il verso giusto. Mi dispiace molto per come è andato il Sanremo: era un rally cui tenevo particolarmente, sia perché era valido per il mondiale sia perché avrei potuto chiudere matematicamente il conto dell'Open. Ma ho vinto l'Open, e ne sono contento, anche se è stato un titolo criticato. Lo ricorderò con lo stesso piacere con cui ricordo i titoli del 1978 e dell'80. C'è un modo solo per festeggiare al meglio: la conferma che anche l'anno prossimo gareggerò con il Jolly Club...».

Dal gruppo B ai gruppi minori. Bruno Bentivogli e Stefano Fabbri, romagnoli da corsa, sono vicini e rispondono praticamente alle stesse domande che vengono poste loro da più persone.

«Sarà anche un campionato discusso, ma il titolo ora è mio, e me lo sono guadagnato — afferma Fabbri, con il titolo di gruppo N appena in tasca — adesso sono gli altri che me lo devono portare via. È stata una bella gara fra Chiti e me: abbiamo combattuto sempre molto correttamente e penso che anche se il titolo fosse andato a lui non ci sarebbe stato niente da ridire. Purtroppo per lui, qui a San Marino a me bastava fare corsa su di lui: è andato tutto bene, lui ha vinto ma io ho portato via il campionato».

Bentivogli sorride a un titolo di gruppo A che sembrava avergli voltato le spalle. «È andato tutto bene — afferma — compreso il ritiro di Rayneri, al quale sarebbe bastato arrivare alle mie spalle per vincere. Poveretto, so cosa si prova quando la fortuna ti gira le spalle. In questa gara la mia Alfa è stata perfetta, come purtroppo solo poche volte è stata durante la stagione. Ma non importa, spero almeno che l'Alfa Romeo sia felice per questo campionato che è letteralmente «piovuto» nelle sue tasche...».

Per le dame, il titolo è stato diviso equamente. Due pilotesse e due navigatrici: le prime sostengono di non essere scontente di un titolo al cinquanta per cento, e dello stesso parere è anche Chantal Galli, copilota della Riva. La pensa diversamente Anna Milano, navigatrice di Paola Alberi. «Un titolo a metà non soddisfa nessuno — sostiene — è proprio come non avere vinto niente...».

■ **SAN MARINO ALFA.** Oltre a quella di Bentivogli e a quella di Grossi, un'altra Alfa Romeo Gtv era presente a San Marino: era quella apripista, messa a disposizione degli organizzatori della Casa di Arese.



LA A112 DI CORREDIG (Attualfoto)

TROFEO A112/San Marino laurea il campione Corredig alla meta

SAN MARINO — Pietro Corredig, e Raffaele Caliro, con una vettura preparata dal trevisano Sartori ed assistita dagli amici Zaccai e Koreh, si sono matematicamente aggiudicato, con una prova di anticipo, il Trofeo Autobianchi A 112 70 HP '84 che in passato era stato vinto da piloti del calibro di Bettega, Tabaton, Capone e Fabbri. Il portacolori del Team Michieli è un pilota grintoso: cercando di non farsi sfuggire un successo che aveva ormai ipotizzato, ha tenuto fede ai propositi della vigilia limitandosi a controllare il suo diretto avversario Lago, ed è giunto secondo alle spalle dell'equipaggio della Grifone Gallione-Riccardi, primo in tutte le 16 prove speciali in programma. A San Marino, dunque, Corredig, il cui passato rallistico è racchiuso nell'ambito del Trofeo Autobianchi al quale ha partecipato dalla prima edizione con prestazioni più o meno brillanti, si è con il secondo posto odierno insediato al primo posto del secondo girone. Della prova di S. Marino non si può tacere la superlativa prestazione dell'equipaggio femminile De Martini-Cavallo che con il quinto posto assoluto si è assicurato il risultato più eclatante ottenuto da un equipaggio femminile in otto anni di vita del Trofeo.

Carlo Burlando

■ **ZANINI DI SPAGNA.** Vincendo il Rally Navarro, domenica scorsa Antonio Zanini si è proclamato campione spagnolo. Zanini ha disputato una gara tutta contro Serbia e la sua Manta 400, ma l'avversario è poi uscito di strada lasciandogli via libera. Al secondo posto si è quindi classificato Franco Cunico, che con la sua Ferrari 308 Gtb si è imposto in tre delle sedici speciali in programma, undici delle quali sono state vinte da Zanini e le tre rimanenti da Serbia. Dopo 587 km di percorso, solo 38 dei 59 partenti hanno raggiunto il traguardo.

TROFEO A112

San Marino, 9-10 novembre 1984

Penultima gara del Trofeo

La classifica: 1. Gallione-Riccardi in 5.16'53"; 2. Corredig-Caliro a 6'06"; 3. Lago-Dal Ben 7'59"; 4. Pasero-Ricordini 13'59"; 5. De Martini-Cavallo 13'59"; 6. Cartasegna-Dellachà 14'05"; 7. Gherardi-Maltoni 14'12"; 8. Pizio-Cavallaro 14'48"; 9. Caviglioli-Grossini 25'30"; 10. Stafforini.

Così il Trofeo (a una gara dal termine): 1. Corredig p. 121 (109 validi); 2. Lago 109 (97 validi); 3. Perugia 67.

Corredig è matematicamente campione.

Under 23: 1. Panontin p. 109; 2. Vernengo 105; 3. Comba 75.

PEUGEOT ITALIA/Rinviati gli annunci ufficiali

Rudy unica certezza

FRA LE NOTIZIE di cui a San Marino si attendeva conferma — o smentita — c'era anche quella riguardante il 1985 della Peugeot Talbot Italia. Chi sarà il direttore sportivo?, e chi il preparatore (o i preparatori)?, ci sarà o no una seconda 205 Turbo 16 ad affiancare quella di Del Zoppo, e chi la guiderà? Tutto, a San Marino, era praticamente organizzato per dare ufficialmente in pasto alla stampa queste agognate verità, e invece, il mattino del giovedì di partenza del rally, alla conferenza stampa del team c'era il solo William Dozza, impegnato a confermare che nessuna decisione ufficiale era stata ancora presa o, almeno, non era ancora il momento di parlarne. Al di là della cortina della ufficialità, è comunque ormai del tutto accertato che sarà Rudy Dal Pozzo a prendere il posto dell'uscente Patuelli, che tornerà ora a mansioni nell'ambito della produzione. Verrà affiancato da Claudio Berro, attuale navigatore di Lucky sulla Ferrari e membro del team ProMotorSport, in veste di coordinatore tecnico. Questa, fra le non ufficializzazioni, è praticamente l'unico aspetto dato da tutti come certissimo. I due coordineranno quindi il lavoro del team che l'anno prossimo schiererà la 205 T16 di Del Zoppo, a fianco del quale, sempre secondo le voci che non hanno avuto conferma alcuna, si vedrà molto probabilmente una seconda vettura l'anno prossimo, il cui pilota sarebbe da scegliersi in una schiera di possibili «portatori» di sponsor. Una candidatura possibile veniva a San Marino assegnata al giovane pilota locale Ercolani, anche in virtù delle belle prestazioni offerte quest'anno.

TOTALE INDECISIONE anche per il preparatore: non si sa se sarà ancora affidata a Convero la gestione della 205, mentre d'altra parte non sono troppi i nomi dell'ambiente che garantirebbero la stessa copertura. Fra i possibili successori del preparatore torinese, nell'ambiente circolava con una certa insistenza il nome di «Mariolino», che si appoggierebbe magari allo spessore tecnico di qualcun altro. Il discorso preparatore è comunque uno dei più delicati in casa Peugeot Italia: i tempi stringono, ed è necessario che la nuova 4x4 venga affidata quanto prima a un preparatore affinché le prove possano iniziare velocemente.



Due titoli Open e mezzo in tre foto (Attualfoto).
Sopra, Bentivogli, primo in gr.A con la sua Alfa Romeo Gtv 6.
Sotto, la Peugeot 205 Gti di Pierangela Riva,
campionessa a metà insieme a Paola Alberi su Citroën Visa.
In basso, Stefano Fabbri, campione di gr.N con la Ritmo 130
ottimamente preparata per tutto l'anno da Pica

Finito così l'open

Assoluta: 1. Vudafieri p. 90; 2. Lucky 55; 3. Cunico 47; 4. Del Zoppo 42; 5. Cerrato 39; 6. Bentivogli 34; 7. Bettega 27; 8. Rayneri 24; 9. Tony, Toivonen e Vatanen 20; 12. Capone e Demuth 15; 14. Pau e Biasion 12.

Gruppo N: 1. S. Fabbri p. 113; 2. Chiti 102; 3. Porcellana 45; 4. Comelli 34; 5. Gerbino 31.

Gruppo A: 1. Bentivogli p. 109; 2. Rayneri 94; 3. Cravero 65; 4. Grossi 32; 5. Tchine 26.

Gruppo B: 1. Vudafieri p. 180; 2. Lucky 110; 3. Cunico 94; 4. Del Zoppo 84; 5. Cerrato 78.

Femminile: 1. Alberi e Riva p. 60; 3. Aitken 20.

Marche: 1. Lancia p. 140; 2. Opel 92; 3. Alfa Romeo 72; 4. Fiat 71; 5. Peugeot 70; 6. Ferrari 60.



Tutte le speciali

PS 1: 1. Bettega in 3'48"; 2. Lucky a 7"; 3. Demuth a 9"; 4. Ercolani a 13"; 5. Vudafieri a 14".

PS 2: annullata.

PS 3: 1. Vudafieri in 7'56"; 2. Bettega a 6"; 3. Lucky a 9"; 4. Rossi a 15"; 5. Demuth a 20".

PS 4: 1. Bettega in 4'14"; 2. Vudafieri a 5"; 3. Lucky a 9"; 4. Demuth a 12"; 5. Bentivogli a 21".

PS 5: annullata.

PS 6: 1. Bettega in 4'45"; 2. Vudafieri a 5"; 3. Lucky a Demuth a 10"; 5. Ercolani a 18".

PS 7: annullata.

PS 8: 1. Bettega in 7'51"; 2. Vudafieri a 10"; 3. Demuth a 31"; 4. Lucky a 33"; 5. Del Zoppo a 36".

PS 9: 1. Bettega in 4'29"; 2. Vudafieri a 2"; 3. Demuth a 13"; 4. Lucky a 15"; 5. Ferjancz a 19".

PS 10: 1. Bettega in 6'14"; 2. Vudafieri a 5"; 3. Demuth a 14"; 4. Lucky a 19"; 5. Bentivogli a 31".

PS 11: annullata.

PS 12: 1. Bettega in 14'42"; 2. Vudafieri a 15"; 3. Demuth a 40"; 4. Lucky a 51"; 5. Alessandrini a 57".

PS 13: annullata.

PS 14: annullata.

PS 15: 1. Bettega in 13'33"; 2. Demuth a 1"; 3. Vudafieri a 6"; 4. Lucky a 17"; 5. Ercolani a 48".

PS 16: 1. Bettega in 17'59"; 2. Vudafieri a 14"; 3. Demuth a 15"; 4. Lucky a 21"; 5. Rossi a 1'19".

PS 17: 1. Bettega in 7'41"; 2. Demuth a 2"; 3. Vudafieri e Lucky a 15"; 5. Rossi a 37".

PS 18: annullata.

PS 19: 1. Bettega in 13'16"; 2. Demuth a 4"; 3. Vudafieri a 8"; 4. Lucky a 39"; 5. Rossi a 1'04".

PS 20: 1. Bettega in 17'40"; 2. Demuth a 9"; 3. Vudafieri a 13"; 4. Lucky a 28"; 5. Rossi a 1'25".

PS 21: 1. Demuth in 7'27"; 2. Bettega a 7"; 3. Vudafieri a 9"; 4. Lucky a 22"; 5. Rossi a 45.

PS 22: annullata.

PS 23: 1. Bettega in 13'00"; 2. Demuth a 10"; 3. Vudafieri a 14"; 4. Lucky a 37"; 5. Alessandrini a 1'07".

PS 24: annullata.

PS 25: 1. Bettega in 6'55"; 2. Vudafieri a 7"; 3. Demuth a 15"; 4. Lucky a 25"; 5. Rossi a 43".

PS 26: 1. Bettega in 13'59"; 2. Vudafieri a 15"; 3. Demuth a 26"; 4. Lucky a 31"; 5. Rossi a 1'09".

PS 27: 1. Vudafieri in 8'41"; 2. Demuth a 2"; 3. Lucky a 23"; 4. Bettega a 33"; 5. Rossi a 39".

PS 28: 1. Bettega in 15'10"; 2. Vudafieri a 32"; 3. Demuth a 45"; 4. Lucky a 1'01"; 5. Rossi a 1'36".

PS 29: 1. Bettega in 13'42"; 2. Vudafieri a 21"; 3. Demuth a 23"; 4. Lucky a 42"; 5. Rossi a 1'31".

PS 30: 1. Bettega in 8'13"; 2. Vudafieri a 12"; 3. Demuth a 18"; 4. Lucky a 38"; 5. Alessandrini a 1'01".

PS 31: 1. Bettega in 15'26"; 2. Vudafieri a 35"; 3. Demuth a 49"; 4. Lucky a 1'19"; 5. Del Zoppo a 2'04".

PS 32: 1. Bettega in 13'38"; 2. Demuth a 1"; 3. Vudafieri a 12"; 4. Lucky a 31"; 5. Alessandrini a 1'05".

PS 33: 1. Bettega in 8'07"; 2. Vudafieri a 8"; 3. Demuth a 12"; 4. Lucky a 23"; 5. Alessandrini a 50".

PS 34: 1. Bettega in 33'30"; 2. Vudafieri a 34"; 3. Lucky a 1'09"; 4. Demuth a 1'16"; 5. Rossi a 1'43".

PS 35: 1. Bettega in 12'12"; 2. Vudafieri a 9"; 3. Demuth a 26"; 4. Lucky a 30"; 5. Bentivogli a 1'26".

PS 36: 1. Bettega in 25'50"; 2. Demuth a 4"; 3. Vudafieri a 42"; 4. Lucky a 48"; 5. Rossi a 3'09".

PS 37: 1. Bettega in 33'14"; 2. Demuth a 18"; 3. Vudafieri a 21"; 4. Lucky a 1'27"; 5. Rossi a 1'49".

PS 38: 1. Bettega in 12'00"; 2. Vudafieri a 17"; 3. Demuth a 29"; 4. Rossi a 1'27"; 5. Bentivogli a 1'41".

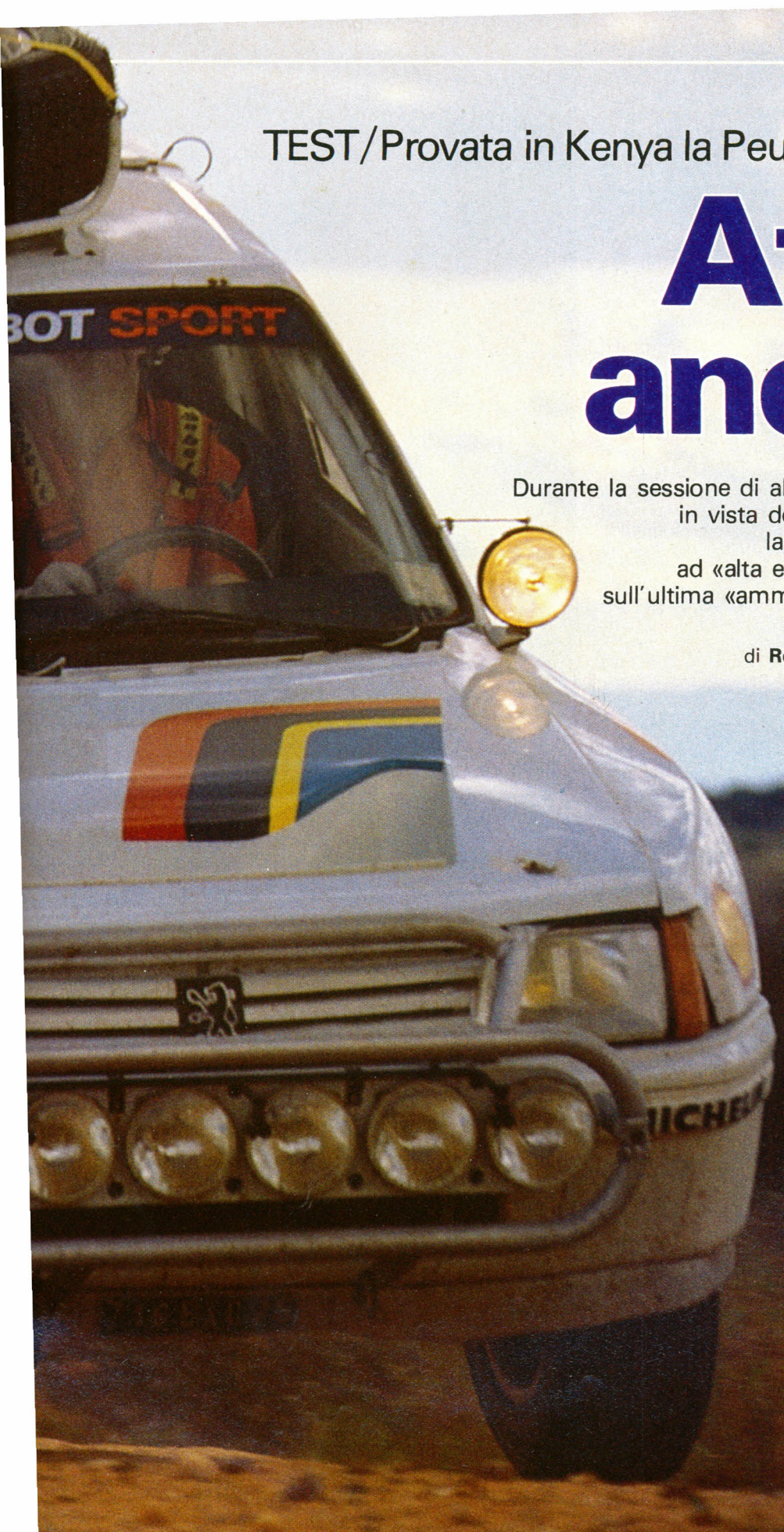
PS 39: 1. Bettega in 25'57"; 2. Demuth a 5"; 3. Vudafieri a 14"; 4. Alessandrini a 3'29"; 5. Rossi a 3'47".

PS 40: 1. Bettega in 17'39"; 2. Demuth a 21"; 3. Vudafieri a 24"; 4. Bentivogli a 2'30". 5. Alessandrini a 2'41".

PS 41: 1. Bettega in 13'41"; 2. Vudafieri a 37"; 3. Demuth a 1'13"; 4. Bentivogli a 2'19"; 5. Rossi a 2'22".

Ecco un'immagine
kenyota della 205 Turbo
16, qui impegnata in un
salto velocissimo con i
legittimi padroni
Vatanen e Harryman.
Poco dopo è toccato a noi...





TEST/Provata in Kenya la Peugeot 205 Turbo 16

Africa anch'io

Durante la sessione di allenamento del team francese in vista del Safari, Autosprint ha avuto la possibilità di un quarto d'ora ad «alta emozione» a fianco di Vatanen sull'ultima «ammazzarally» vista nel mondiale. Ecco come è andata...

di **Roberto Boccafogli** - Fotografie Klein

NAIROBI — I verdi sterminati campi da golf che circondano con un abbraccio fin quasi soffocante l'Hotel Intercontinental, là dove Nairobi smette di essere città e non è ancora la brulla savana dell'altopiano, affascinano sempre il turista che ha la fortuna di trovarsi da quelle parti. È questa una emozione cui è impossibile restare indifferenti, e nemmeno il sottoscritto può rinunciarvi, pur sapendo che entro breve avrà l'occasione di vivere una delle esperienze più eccitanti per un appassionato di rally: quella di sedere accanto ad Ari Vatanen sulla vettura del momento, nientemeno che la Peugeot 205 Turbo 16. Già, perché questa volta Autosprint ha messo a segno un colpo grosso: provare dall'abitacolo, sì proprio da dentro, l'ultima «ammazzarally» progettata e mandata in cor-

segue

Africa anch'io

segue

sa. Ci aspetta, sotto un cielo di nuvole basse e minacciose, un anello di sterrato nella campagna che circonda la capitale kenyota: un toboga di quattrocinqu chilometri reso fangosissimo da ore di pioggia. E ci aspetta la 205, allestita in versione Safari anche se non ancora pronta nei dettagli, visto che Ari l'ha «rubata» al lavoro dei meccanici prima che questi abbiano montato la ruota di scorta montata sulla capote, i fari supplementari e lo speciale paraurti anteriore. Seduti e legati con le cinture di sicurezza, le temperature di acqua e olio già su valori ottimali, la prova può finalmente avere inizio.

«Cerca di andare calmo — dice sorridendo Jean-Claude Lefebvre, addetto stampa del team, a Vatanen — che se si prende troppa paura ci giochiamo un amico fra quelli della stampa...». Sono state le ultime parole che ho udito chiaramente, prima che il frastuono del quattro cilindri turbocompresso invada ogni anfratto dell'abitacolo della 205. E in questo rumore iniziano anche i miei sforzi per intendere ciò che Ari, da bravo padrone di casa, ha appena iniziato a spiegarmi sulla vettura. «Anche se il propulsore è già stato scaldato a vettura ferma — dice — è sempre meglio percorrere qualche centinaio di metri senza spingere troppo. Ma è una misura di estrema sicurezza: è un motore robusto, lo ha già dimostrato più volte, non darebbe problemi nemmeno «tirando» subito».

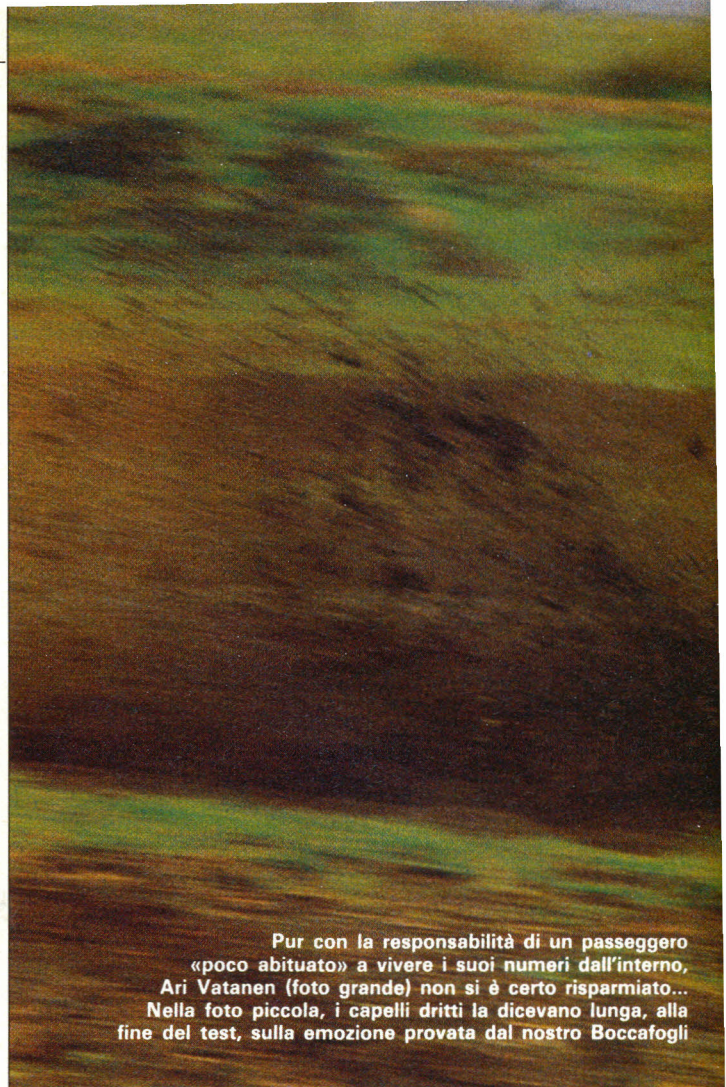
Ma è davvero questione di pochi secondi, giacché ci trovavamo magicamente in quinta marcia a velocità più che discreta. «Questa 205 non ha l'accelerazione di quelle con le quali ho gareggiato finora — spiega Vatanen in tutto relax — per il Safari abbiamo scelto rapporti del cambio molto lunghi: possiamo arrivare a velocità di oltre 230 chilometri l'ora, utilissimi sui lunghi rettilinei della savana, ma logicamente lo spunto viene un po' penalizzato».

E anche noi, passate due o tre «curvette» percorse ad andatura ragionevole, ci troviamo su un rettilineo a perdita d'occhio: a velocità, ovviamente, incredibile. Sembrava, comunque, di viaggiare su una comune berlina: niente, o pochissime, vibra-

zioni, la vettura incollata al suolo, Vatanen sembra andare a spasso, addirittura con lo sguardo un po' assente fuori dal suo finestrino, in direzione di un piccolo villaggio di capanne sulla nostra sinistra. Ma è questione di pochi secondi, tanti quanti ne bastano per avere in vista una secca curva a destra, con all'interno un cordolo naturale di terra ed erba. Non è la prima volta che siedo su una vettura da rally potente al fianco del pilota, e quindi la sensazione di frenata-che-non-arriva-mai non mi è del tutto sconosciuta. Ma questa volta non posso nascondere la mia paura che Ari, forse distratto dal panorama, non si sia accorto di quanto la curva sia vicina. Ma anche questa volta i pensieri non sono veloci quanto la reazione del pilota. Mi aspetto una toccatina di freni, una scalata velocissima e via, dentro la curva. E invece no: mollato il pedale del gas, Ari si è esibito in una frenata a ruote quasi bloccate, scala due marce e punta il muso della 205 un paio di metri prima dell'ingresso in curva. E la 205, docile come un agnellino, non fa che scivolare sulle quattro ruote sotto il ritorno della potenza trasmessa dal piede destro del pilota: ma senza scomporsi, senza alcun accenno di sovra o sottosterzo, ed eccoci su un nuovo rettilineo. Se pensavo che la manovra di prima fosse stata frutto di una imperfezione di guida, la curva seguente mi fa cambiare immediatamente idea. Staccata, frenatona al limite, scalata velocissima, nuova entrata in curva in *dérage*, puntando la vettura all'interno della piega, e uscita con la vettura già in linea perfetta per il rettilineo successivo.

«La 205 è l'unica vettura con la quale sia mai riuscito a curvare così: — Ari risolve immediatamente i miei dubbi — ha un assetto completamente neutro, e ciò permette di accelerare anche violentemente in curva con l'assoluta certezza di non avere alcuna reazione negativa. È per questo che si riesce a frenare prima della curva e ad accelerare per tutta la durata della sterzata: la risposta in basso del motore è eccezionale, e ci si trova sul diritto seguente di nuovo in velocità».

E così dicendo siamo di nuovo alle prese con una curva: una sinistra velocissima, perfettamente visibile, alla quale ci accostiamo in quinta con il motore oltre i settemila, ovvero molto vicino a quegli ottomila che — sostiene Vatanen — ci assicu-



Pur con la responsabilità di un passeggero «poco abituato» a vivere i suoi numeri dall'interno, Ari Vatanen (foto grande) non si è certo risparmiato... Nella foto piccola, i capelli dritti la dicevano lunga, alla fine del test, sulla emozione provata dal nostro Boccafogli





rerebbero circa 230 chilometri l'ora. «Guarda come si fa», dice Ari come per avvalorare la spiegazione di prima. E come prima la vettura si impunta in una frenata violenta, anche se meno protratta nel tempo per via del più facile raggio di curvatura che ci si presenta. Ed è così, mentre il panorama esterno sfilava quasi senza offrire la possibilità di identificare i singoli particolari, pur legato dalle cinture e con i piedi puntati sul pianale mi sento quasi schiacciare contro il mio sportello: fedele alle consegne, la 205 scivola a velocità folle sulla sinistra senza accusare altro che una sbandata uniforme, mentre le mani di Ari sembrano impazzite sul volante che maneggia in continua correzione.

«Forse gli spettatori saranno un po' delusi dal comportamento in curva della nostra vettura — scherza Vatanen — Il pubblico vuole i controsterzi al limite, con le ruote orientate esattamente nel senso opposto a quello della curva. Ma anche con la 205 non è impossibile fare un bel controsterzo»:

Abbiamo appena saltato a causa del dosso di un passaggio a livello — ovviamente incustodito, come lo sono tutti in Kenya — e la vettura atterra sullo sterrato quando già inizia una nuova curva a destra. C'è appena il tempo di appoggiare le ruote anteriori e Ari già sterza: lo fa in modo molto brusco, e la 205 non può esimersi dal buttarla fuori il retrotreno costringendo il pilota a controsterzare con una manovra da manuale.

«Non è impossibile, vedi», ripete Vatanen quasi come a volermi assicurare che la possibilità di fare dei «numeri» c'è anche se la 205 è incredibilmente stabile e maneggevole. E dopo un'altra frenata assurda butta di nuovo l'anteriore nel senso di una curva stretta a destra che ci si presenta: lo fa ancora una volta anticipando, e fin con troppa decisione, e la vettura deve nuovamente essere ripresa con un controsterzo micidiale, mentre il pedale del gas già a tavoletta assicura una ripetuta e velocissima iniezione di cavalli.

«Anche lo sterzo è eccezionale, uno dei migliori che abbia mai

incontrato — afferma Ari — Alla Peugeot sono riusciti a ottenere una demoltiplicazione ottimale, che accoppia una precisione fantastica limitando la durezza del volante».

Abituatomi al ritmo della «passeggiata», quasi non mi accorgo che Vatanen ha improvvisamente lasciato l'anello per imboccare una specie di sentiero isolato nel verde, mostrandosi particolarmente divertito dalle pozzanghere e dal fango alto che incontriamo. E la 205 ci si avventura senza problemi. La gita finisce quando raggiungiamo il punto di partenza, presso il quale ci attendono un po' intimoriti dal nostro ritardo Lefebvre e due meccanici del team. «Spero che ne parlerai bene», mi dice l'addetto stampa del team. «Forse sarebbe bene mostrargli la guida "vera", nella savana, — risponde Vatanen con un sorriso divertito — quando si va davvero veloce...».

E alla mia risposta di piena soddisfazione per quanto appena provato mi guarda con sufficienza, e dice: «No, dai, qui abbiamo scherzato». (r.b.)

DOVE CORRIAMO

Calendario sportivo dal 17 al 25 novembre 1984

17-18 novembre

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

Oregon Trail Rally
 R ●●● N-A-B
 SCCA - 6750 South Emporia Street - ENGLEWOOD col. 80112

Rally Valle d'Aosta e Saint Vincent (CIR)
 R ●●● N-A-B
 AC Valle d'Aosta - Piazza Roncas 7 - 11100 AOSTA

18 novembre

World Cup Final a Calder
 VC ●●● F/M
 Melbourne International Raceway - Po Box 46 - KEILOR (Australia)

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

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

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

Slalom a Ponte
 SI ● N-A-B-VS
 AC Benevento - Via Salvatore Rosa, 24 82100 BENEVENTO

24 novembre

Tall Pines Rally
 R ●●● N-A-B
 CASR - Po Box 97 Willowdale ONTARIO M2N 55 (Canada)

24-25 novembre

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

Rally Tout terrain Plaine et Vallées
 R ●●● N-A-B-T2-GT4
 ASAC Andresien - 24 rue Marcel Moisson - 27120 PACY SUR EURE (Francia)

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

3 Ore di Daytona
 VC ●●● IMSA GT
 IMSA - Po Box 3465 - BRIDGEPORT Conn. 06605 (USA)

All Japan 500 al Fuji Speedway
 VC ●●● C1-C2-B
 Fuji Speedway FISCO Club - 2-4-1 Marunouchi - Chiyoda ku - TOKIO (Giappone)

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

Slalom in salita a Rossano
 SI ● N-A-B-VS
 Cosenza Corse - Via Sempione 45 - 89100 COSENZA

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

25-29 novembre

Lombard RAC Rally
 R ●●● N-A-B
 Campionato mondiale dei rally RACMSA - 31 Belgrave Squadre - LONDON SW1X 8QH (Gran Bretagna)

I saloni europei dell'auto

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

LEGENDA

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

F1	Formula 1	FSV	Formula Super Volkswagen	S6	Vetture sport
F2	Formula 2	FR	Formula Renault	SA	Vetture elaborate
F3	Formula 3	FRE	Formula Renault Europa	SL	Slalom
F4	Formula 4 FIK	FV	Formula Volkswagen	STK	Stock car
F2000	Formula 2000	GT3	Gran Turismo di serie	T1	Turismo di serie
FAT	Formula Atlantic	GT4	Gran Turismo speciale	T2	Turismo speciale
FF	Formula Ford 1600	IMSA	Vetture GT USA	tg	Tutti i gruppi
FFiat	Formula Fiat	R	Rally	VC	Velocità in circuito
FL8	Formula libera	R5	Renault 5	VE	Vetture d'epoca
FP	Formula Panda	R5t	Renault 5 turbo	VS	Velocità in salita
FS	Fuoristrada	RC	Rallycross	VG	Velocità su ghiaccio
FSF	Formula Super Ford	S5	Vetture silhouette		

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXIV N. 46 del 13/19 novembre 1984

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

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

Prosveta, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, B61te Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valtetta; Olanda: Van Dijkmar B.V., Oostelijke Handelskade 11, 1019 Amsterdam; Pakistan: Indus River Contractors, Tarbela Dam Colony, District Abbottabad; Pakistan; Portogallo: Armando Loureiro, Rua Pereira LDA, Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E, Lisboa 1; Principato di Monaco: Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millo, Monaco; Spagna: Sociedad General Espanola de Libreria, Avenida Valdelepara s/n, Alcobendas-Madrid; Sociedad General Espanola de Libreria, Calle Avila 129, Barcelona 5; Sud Africa: L'Edicola Mico (PTY) Ltd., Fanora House 411 Kerk Street, Johannesburg; Svezia: Bror Lundberg, Box 19513, 104-32 Stockholm; Svizzera: Kiosk A.G., Maulbeerstrasse, 11, Bern; Naville S.A. - Service Presse Case Postale, 38-42, Avenue Vibert, 1227 Carouge; Schmidt-Agencie AG., Sevelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melissa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabancı Basın Tevizi, Barbados Bulvarı 51, Besiktas-Instanbul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera y Obas 1626-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Editorial Ca. Calle Negrin, Ed. Davolea, Planta Baja, Caracas.

PUBBLICITÀ: Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villoresi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872 FILLIALI: 40121 Bologna. Via dei Mille, 16 - Tel. (051) 261218 - 225609; 16129 Genova. Tel. (010) 369347; 80121 Napoli. Via Medicina, 17 - Tel. (081) 312297 (5 linee); 35100 Padova. Via Pizzillo, 15 - Tel. (049) 35515 - 35559; 90141 Palermo. Via Messina, 3 - Tel. (091) 899111; 00186 Roma. Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino. Via Montecuccoli, 6 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia.
 Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright «Autosprint» 1984.

Come «diventare» piloti

SCUOLA FEDERALE DI PILOTAGGIO
 Autodromo di Vallelunga, 00063 CAMPAGNANO DI ROMA - Telefono 06/9041009-9041027
 I corsi si svolgono all'autodromo di Vallelunga. Hanno la durata di una settimana.

SCUOLA PILOTI MORROGH
 Henry Morrogh - Autodromo di Magione 06063 MAGIONE (PG)
 Tel. 075/84.03.03-84.39 93
 Tutti i giorni lezioni, anche singole, dietro appuntamento

SCUOLA ITALIANA ANTI-SBANDAMENTO ALMO COPPELLI
 Sede operativa: Autodromo di Monza - Tel. uffici: 02/20.36.31 Corsi anti-sbandamento (8 ore), alta velocità (2 giorni), anti-sequestro (4 giorni).

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

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

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

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

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

Linea dinamica, il design più attuale e raffinato, gli interni curati nei minimi dettagli.

È Peugeot 205 in versione 3 porte, il nuovo look che detta moda. Una 3 porte elegante e simpatica, economica e brillante come tutte le Peugeot 205. Perfettamente a suo agio in ogni situazione, protagonista instancabile di mille colorate avventure. Protetta per 6 anni dalla "garanzia anticor-



rosione Peugeot", la 205 conserverà inalterata la sua bellezza nel tempo. La nuova Peugeot 205 tre porte completa la ricca gamma 205.

Una gamma versatile in 13 versioni, a 3 e 5 porte, e 5 diverse motorizzazioni: benzina, da 954 a 1.580 cm³ - Diesel, 1.769 cm³.

PEUGEOT 205 CHE NUMERO!

PEUGEOT 205 TRE PORTE

IL NUOVO LOOK DELLA PEUGEOT 205



Peugeot 205 tre porte
da **L.8.200.000**
IVA e trasporto compresi

INTHA



PEUGEOT TALBOT COSTRUIAMO SUCCESSI