

AUTO SPRINT

20

350 KM/H LA POLE



A INDIANAPOLIS!

**PROST VINCE PER LA TERZA
VOLTA DI FILA A MONTECARLO
E MINACCIA IL BIS IRIDATO**



FotoVillani

TRIS D'ASSO

Direttore responsabile
CARLO CAVICCHI

Caporedattore
Roberto Guglielmi

Inviati speciali
Marino Bartoletti
Giancarlo Cevenini

Capi servizio
Daniele Buzzonetti
Alfredo Maria Rossi

Redattori
Roberto Boccafogli, Diego Forti,
Cesare Maria Mannucci,
Franco Nugnes, Guido Schiltone

Servizi speciali
Lino Manocchia (USA), Carlo Massa-
grande (Industria e P.R.), Giorgio Pio-
la (Tecnica), Alessandro Stefanini

Impaginazione
Morena Albertini, Giordano Capelli,
Franco Rossi

Segreteria di Redazione: **Marisa Im-**
brogno. Segreteria esteri: **F. Gigi Rue-**
ckert. Archivio e ricerche: **Ettore Min-**
gardi.

Collaboratori: Roberto Argenti, Luca Bartolini, Paolo Ciccarone, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Gianni Cogni, Bob Constanduros, Gérard Crombac, Cesare De Agostini, Roberta Gremignani, Martin Holmes, Thomas M. Imhof, Jeff Hutchinson, Walter Leverone, Pietro Libro, Maurizio Masini, Doug Nye, Giovanni Paterlini, Ian Phillips, Ezio Pirazzini, Charles G. Proche, Maurizio Ravaglia, Sergio Remondino, Nigel Roebuck, Gianni Rogliatti, Roberto Teso, Tommaso Tommasi, H. Jürgen Tücherer, Grahame Ward

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

Distribuzione: Italia, Concessionario Esclusivo A&G Marco S.p.A. - 20126 Milano, via Forzezza 27, tel. 02/25.26. All'estero, Messaggerie Internazionali s.r.l., 20090 Fizzanasco di Pieve Emanuele (MI) via Calabria 23, tel. 02/90.72.20.27-8-9, telex 312597 Me-xint-I

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

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



AUTOSPRINT
IL SETTIMANALE DA CORSA
FONDATO NEL 1961

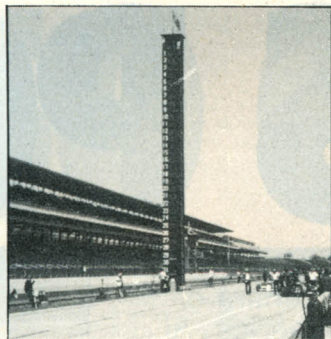


CONTI
EDITORE

Direttore editoriale
ITALO CUCCI



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 696



4
Formula Indy:
Rick Mears
il più veloce
nelle prove
a Indianapolis

FORMULA 1

Il Gp di Monaco dai nostri inviati 8

INSERTO

La terza dispensa della F.1: Imola 49-64

SPECIALI

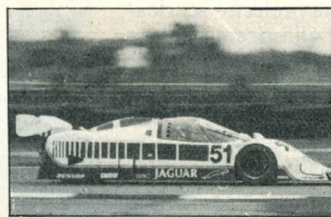
Migliorano le prestazioni con
la F. Consumo 39

RALLY

Le decisioni per il futuro 92

Tre favoriti per l'Elba 99

Una gara tutta rosa 104



84
Gruppo C:
la Jaguar
a Silverstone
dopo 30 anni
di digiuno

LE GARE DELLA DOMENICA

Le qualificazioni a Indianapolis 4

Formula 3 nel circuito salotto 30

Sport prototipi: Jaguar a Silverstone 84

RUBRICHE

Tutte velocità 33

Lettere 36

Compravendita 47

L'altra domenica 65

Domenica Sprint 81

Tuttesterò 90

Tutterally 107

Dove corriamo 110



92
Rally:
tutto sui nuovi
regolamenti
voluti
dalla Fisa

Una festa solo per noi

SHAKESPEARE ha scritto che la sventura costringe l'uomo a far la conoscenza con ben strani compagni di letto. A Montecarlo questo è successo all'armata dei piloti di casa nostra, tutti accomunati nella stessa identica sorte: il ritiro. Nel giorno della prima doppietta stagionale della McLaren (che lascia ben poche speranze agli avversari) i nostri colori hanno ammainato bandiera. Un disastro per i connazionali al volante, una disfatta per le squadre con due, Minardi e Osella, neppure qualificate, la Benetton con due ritiri e la Ferrari che non può certo sentirsi consolata dal piazzamento finale di Johansson. Inutile dire che c'era da aspettarsi di più anche perché le strade del Principato ci sono sempre state amiche o, comunque, mai troppo ostili.

NOI DI AUTOSPRINT speravamo, in particolare, in una giornata di festa perché abbiamo qualcosa da festeggiare. Sarebbe stato bello, allora, farlo assieme ad un exploit tricolore. In questi giorni, infatti, sono stati resi noti i dati annuali dell'Isipi (Indagine sulla Stampa Periodica Italiana), quelli cioè che danno il polso sull'andamento di una pubblicazione e sul successo che la stessa riscuote tra i suoi lettori. Bene, per Autosprint è un vero trionfo. Il numero di quelli che ci leggono mediamente ogni settimana è salito a un milione centotrentaquattromila, ben centocinquantamila in più dell'anno precedente. Un dato eccezionale anche perché supera quello, pur esaltante (un milione novantottomila lettori) dell'83. Ecco, un dato tanto bello per noi meritava una giornata sportiva meno contraria. Grazie comunque a chi ci legge e ci ha permesso di raggiungere un così esaltante traguardo. □

AI LETTORI

Anche questo numero di Autosprint arriva in edicola abbastanza modificato nella sua struttura abituale in conseguenza della vertenza sindacale che coinvolge la categoria dei poligrafici. In particolare manca il poster-ricordo di Gilles Villeneuve nel quarto anniversario della sua scomparsa. Sarà inserito nella rivista della prossima settimana.

ULTIMORA

Stracciato il record di Carter nelle qu

MEARS POLE

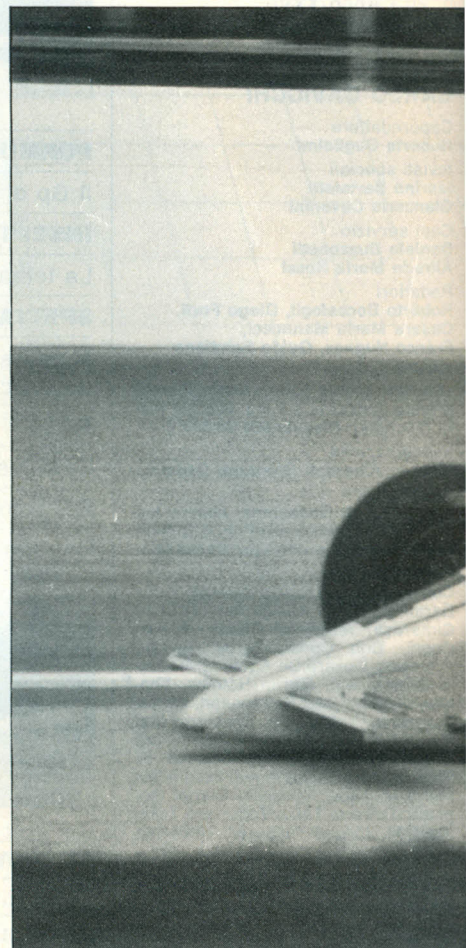
Il pilota texano con la March-Cosworth di Roger Penske ha ottenuto l'incredibile prestazione che gli consentirà di partire al palo nella corsa più prestigiosa d'America. Al suo fianco ci saranno il compagno di squadra Sullivan e Michael Andretti che ha saputo fare meglio di suo padre

di Giancarlo Cevenini

INDIANAPOLIS — Rick Mears, 35 anni, pilota texano, ha ottenuto la pole position della 70. edizione della 500 Miglia di Indianapolis girando alla fantastica media record di 348.876 kmh. battendo il precedente primato di Carter sui 4 giri di 348.876 kmh di media. Per il due volte vincitore della corsa più prestigiosa d'America (si è imposto nel 1979 e 84) è stata una galoppata trionfale anche grazie a una vettura come la March Cosworth preparata al meglio da Roger Penske che si è presentato a Indy con tre monoposto. Il team manager ha piazzato due vetture in prima fila: oltre a Mears al palo, Penske può fare affidamento su Sullivan che partirà al suo fianco, mentre la terza macchina, la nuovissima Pc 15 dotata del motore Chevrolet, scatterà al sesto posto con l'esperto Al Unser. Il risultato globale dimostra l'alta professionalità raggiunta da questo team che è sicuramente quello da battere. Roger Penske ha voluto dirigere personalmente i lavori ai box delle tre vetture, meritandosi l'accostamento di chi lo ha paragonato al grande Neubauer. Le due March di Mears e Sullivan sono

indiscutibilmente le più competitive, mentre anche l'acerba Penske Pc 15 sta crescendo rapidamente. In prima fila accanto all'accoppiata di Penske ci sarà Michael Andretti che è andato più forte del padre, grazie alla March del team Kraco perfettamente a punto e ben equilibrata. Mario, invece, si è dovuto accontentare del quinto posto, mentre nelle prove libere aveva girato cinque chilometri più veloce, anche se il motore aveva perso circa 400 giri. Siccome non aveva tempo sufficiente per sostituire il propulsore, per riguadagnare quei 400 giri, Piedone ha preferito scaricare l'alettone posteriore alla ricerca di una maggiore velocità di punta, senza tenere conto che la vettura sarebbe diventata più sovrasterzante. Alla fine dei quattro giri cronometrati la ruota posteriore destra, quella sempre in appoggio, era deteriorata, rendendo la macchina inguidabile. Lo stesso difetto lo ha accusato anche Emerson Fittipaldi: ma se il problema di Andretti era prevedibile, quello di Fittipaldi è stato una sorpresa che non gli ha permesso di qualificarsi più avanti nello

segue



L'INCIDENTE/Distrutta la March Johnson in ospedale

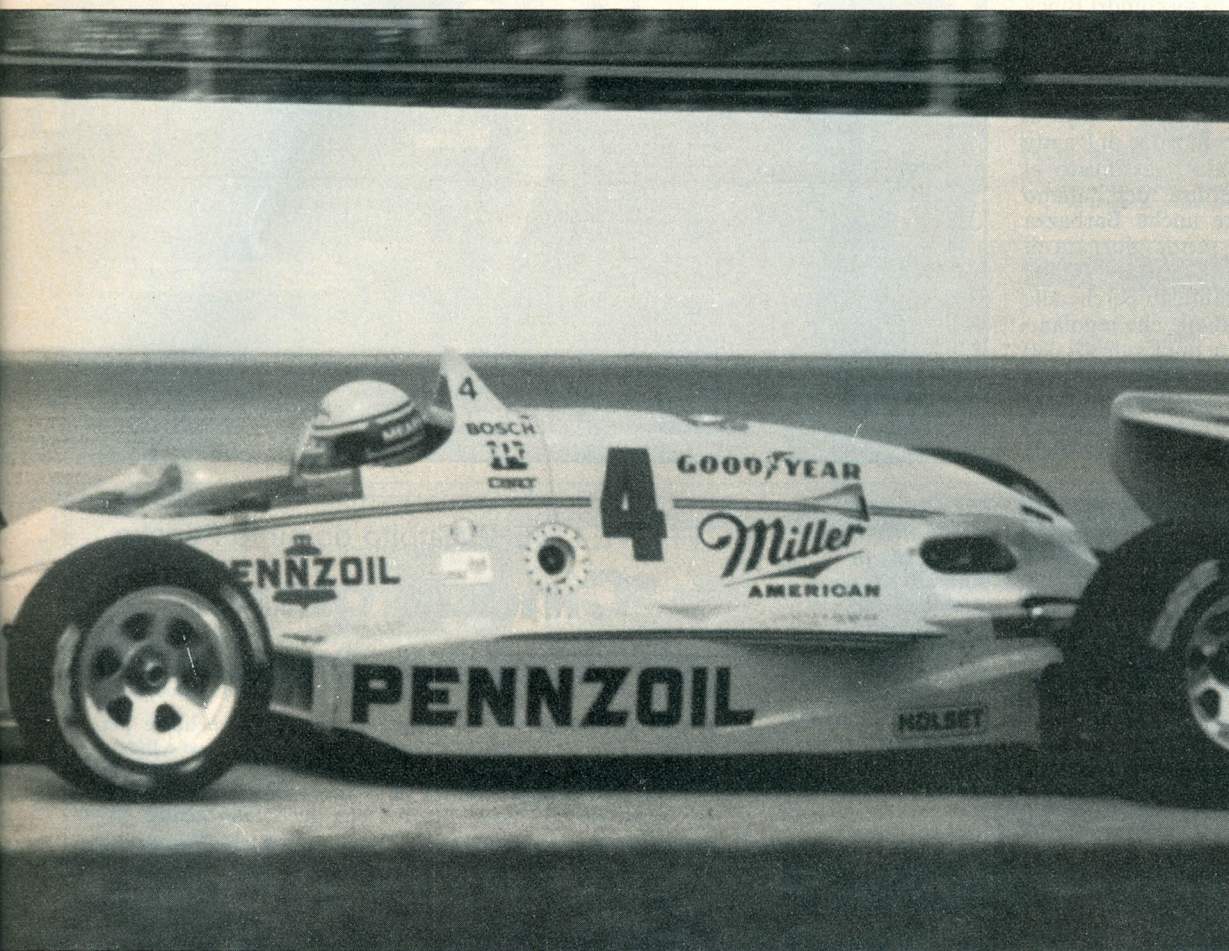
INDIANAPOLIS - Gravissimo incidente durante le prove libere della 500 Miglia. Hern Johnson sulla March Cosworth del team Menard, dopo aver ottenuto il suo giro migliore alla media di 331.980 Km/h, ha perso il controllo della sua monoposto alla curva 1: dopo una serie di testa-coda è andato a urtare violentemente il muro esterno della pista, disintegrando la vettura. Al momento dell'urto la velocità di Johnson è stata stimata in 340 kmh. Immediato l'intervento dei pompieri e delle ambulanze: gli addetti hanno dovuto lavorare un quarto d'ora prima di estrarre il pilota dai rottami della vettura. Ricoverato al Methodist Hospital di Indianapolis, Hern Johnson è stato sottoposto a cure intensive per le fratture esposte. Nello stesso giorno non sono andati indenni da confidenze con il muro esterno anche Danny Ongais e Johnny Parsons: per fortuna solo danni alle vetture, nessun guaio per i piloti. □

I ROOKIE/Ecco i debuttanti a Indy Nove facce nuove

INDIANAPOLIS - I debuttanti a Indy sono chiamati «Rookie». Per essere ammessi alle prove ufficiali i «Rookie» devono superare un esame: devono effettuare dieci giri sorvegliati da una commissione formata da piloti esperti ad una media che non sia mai inferiore alle 185 miglia orarie. Quest'anno i «Rookie» dell'elenco iscritti erano nove; mentre è stata rifiutata la partecipazione di Ian Ashley che gli organizzatori hanno giudicato troppo immaturo. Jacques Villeneuve, Jan Lammers, Lanier e Moreno sono stati promossi senza problemi così come Nish Mike e Phil Krueger, mentre Keegan non ha avuto a disposizione la vettura che non era pronta. Un esame più difficile ha dovuto sostenere Rick Misakiewicz che per essere ammesso alle prove ha dovuto sostenere ben venti giri alla media minima di 185 miglia. □

cazioni della 500 Miglia di Indianapolis

A 350 ORARI!



A sinistra: Rick Mears con la March del team Penske si è conquistato la pole position alla 70. edizione della 500 Miglia di Indianapolis girando alla incredibile media di 350 kmh. In basso, Michael Andretti è riuscito a fare meglio del padre e sarà in prima fila con la March Kraco (FotoCevenini)



LE INTERVISTE//Il texano non era pienamente contento

«Potevo fare meglio»

INDIANAPOLIS — «Pronostico rispettato» — È il commento che è trapelato dal bunker della Penske dove nessuno aveva diritto di accesso durante le prove della 500 Miglia. Ancora una volta il team di Roger Penske ha dimostrato di essere il più preparato conquistando la pole position con Rick Mears. Il successo è stato completato anche dal secondo posto di Danny Sullivan, il vincitore dell'85, diviso da un batter di ciglia dal compagno di squadra. Rick è parso molto nervoso sebbene abbia girato alla media record di 350,034 Kmh nelle prove libere. — Perché tanto nervosismo? «Il mio turno veniva circa

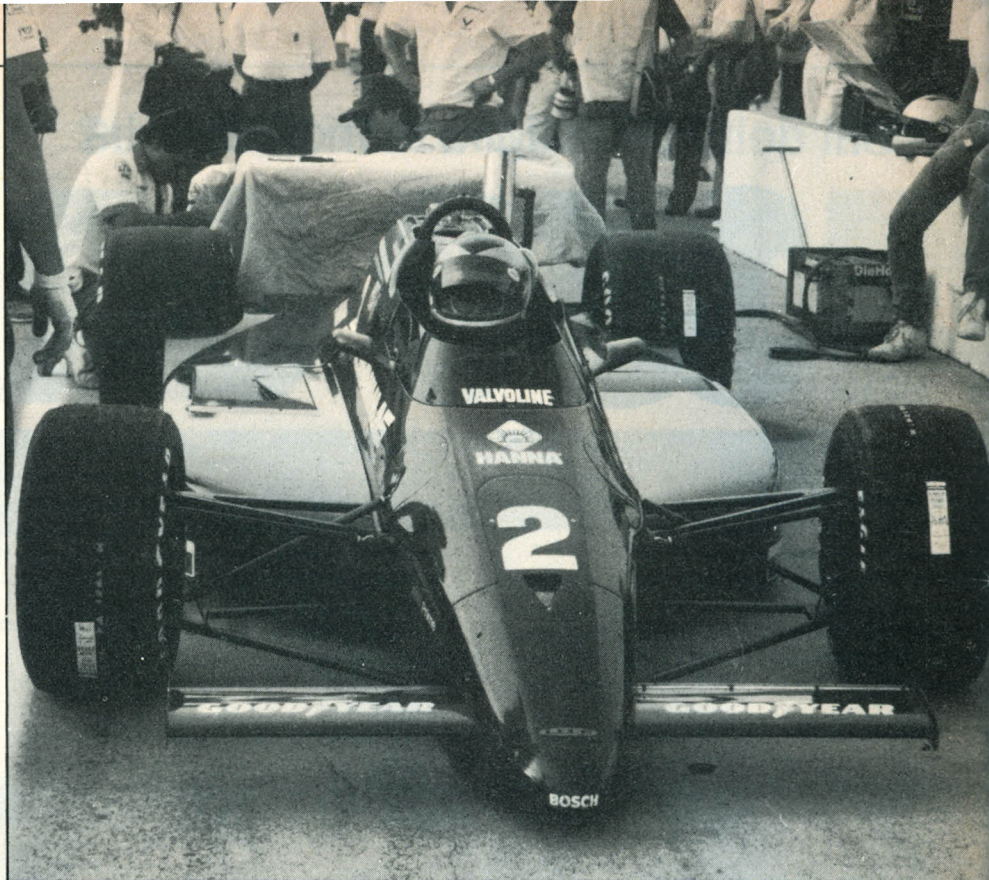
un'ora dopo l'apertura delle prove ufficiali. Ero convinto di non riuscire a ottenere un buon tempo perché soffiava un leggero vento caldo, molto fastidioso. Dopo le buone prestazioni di Andretti e Sullivan ero convinto di non farcela, poi al secondo giro lanciato mi sono accorto che le condizioni climatiche erano diventate ideali: allora ho spinto a fondo, riuscendo a fare quattro giri cronometrati al meglio». — Anche se poche ore prima eri riuscito ad andare ancora più forte: «Sì è vero, ma ero stato cronometrato solo su un giro. Nelle libere ero veramente al cento per cento; ho indovinato le gomme,

la traiettoria ottimale e un motore perfettamente a punto. Invece nell'arco dei quattro giri è più difficile avere condizioni ideali e ci sono più rischi». — È vero che gradisci particolarmente gli ovali piuttosto che le piste guidate? «È proprio vero. Non a caso vorrei guidare la nuova Penske e Milwaukee». — Fra il primo giro e l'ultimo che è valso la pole c'è una differenza di due miglia: «All'inizio la vettura era più veloce perché avevo le gomme nuove, poi la posteriore destra si è surriscaldata e ho patito di un po' di sottosterzo. Ecco perché i tempi sono leggermente saliti». □

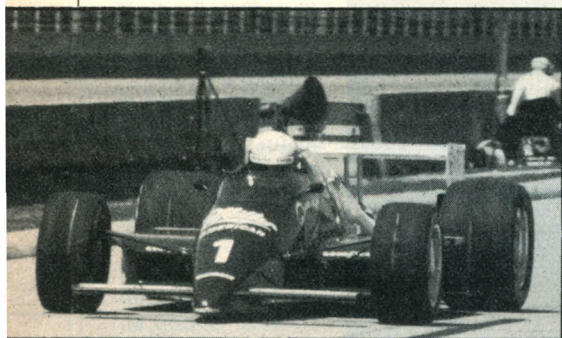
Mears pole a 350 orari

segue

schieramento. È stato un festival di March Cosworth che hanno monopolizzato nove dei primi dodici posti, lasciando le altre piazze a due Lola e alla Penske. Il vecchio motore Ford Cosworth ansima sì, è vecchio ma tiene ancora botta, mentre ha deluso il tanto decantato sei cilindri Buick che era in pole nell'85. Questa volta non è andato oltre il 15. posto con Ongais. Sicuramente più a posto il nuovo Chevrolet che assomiglia in tutto e per tutto al Cosworth. Buona la prestazione di Randy Lanier, miglior «Rookie» classificato al 14. posto con la vettura dell'italiano Arciero che fa correre anche Barbazza nella mini-Cart. Nella prima giornata di prove si sono qualificate 23 vetture. Boesel e Simon sono stati squalificati perché alle verifiche avevano le valvole che regolano la pressione leggermente più larghe (0,080 mm). Domenica si sono qualificati solo in cinque per cui rimangono ancora dei posti liberi in griglia: nel prossimo week-end non mancherà la battaglia. □



Sopra: Mario Andretti ha avuto problemi con una gomma che non gli hanno permesso di puntare alla pole. A lato: Sullivan, il vincitore '85, partirà anche quest'anno in prima fila



PROVE LIBERE/Subito dominio Penske

Cinque giorni di messa a punto

INDIANAPOLIS — Nei cinque giorni di prove libere per mettere a punto le vetture in vista di quelle ufficiali si è messo in grande evidenza Rick Mears che ha battuto con la monoposto di Penske a motore Cosworth sia il record ufficiale su un giro che apparteneva a Scott Brayton che quello sui quattro giri appartenente a Tom Sneva. La March di Mears è sicuramente la vettura che è apparsa più a posto aerodinamicamente e il motore si è rivelato potente al punto di oscurare il Buick che dispone di circa 120 cavalli in più dell'8 cilindri Ford. Non è mancata la lotta a distanza: Mario Andretti si è fatto precedere da Rick Mears, anche se entrambi hanno superato agevolmente il muro dei 345 kmh. Alle spalle di questa coppia c'erano sei piloti che hanno girato alla media di 344 kmh. La terza posizione è toccata a Bobby Rahal che ha girato con il muletto, seguito da Sullivan, Emerson Fittipaldi, Andretti jr, alle prese con un motore non perfetto, Tom Sneva e Kevin Cogan. A rompere la monotonia dei motori Cosworth è stato Al Unser sr. che ha portato la Penske Pc 15 con motore Chevy al dodicesimo posto girando alla media di 341.371 kmh.

I migliori tempi ottenuti nelle libere

1. Mears	345.442 kmh	11. Rutherford	341.935
2. Andretti jr.	345.360	12. Unser	341.371
3. Rahal	344.948	13. Ongais	341.371
4. Sullivan	344.784	14. Unser jr.	341.210
5. Fittipaldi	344.620	15. Moreno	340.647
6. Andretti sr.	344.538	16. Rahal	340.408
7. Sneva	344.374	17. Mears (T)	340.327
8. Cogan	344.223	18. Guerrero	339.371
9. Andretti sr. (T)	343.883	19. Boesel	338.894
10. Pimm	343.175		

SENTITE A INDY

LA PACE CAR di Indianapolis è un prezzo molto ambito. Tutti gli anni infatti viene messa all'asta. Le stesse Case automobilistiche sono disposte a pagare centinaia di migliaia di dollari per avere una loro vettura come Pace Car ufficiale di Indy. È un eccellente veicolo pubblicitario su cui basare la campagna promozionale in tutti gli States. Quest'anno vettura designata (a pagamento) è la Chevrolet Corvette spider.

IL MONTEPREMI della 500 Miglia di Indianapolis di quest'anno dovrebbe superare i 4 milioni di dollari (oltre 6 miliardi di lire italiane). Una parte è messa in palio dall'organizzazione (nel 1985 ha concorso con 3.898.000.000 lire) una parte da fabbricanti di accessori (1.175.000.000 lire sempre per quello che riguarda il 1985). Vi è infine un premio assegnato per ogni giro concluso per un ammontare di 160.000.000 di lire.

IL MITICO capo meccanico di tanti campioni, da Foyt a Stewart, da Al Unser a Leonard, per non dire di Hallenbach, Johncock e Sneva, George Bignotti si è ormai ritirato dalle corse e vive da pensionato. Dal 1958, anno in cui iniziò la sua carriera, al 1983, stagione in cui si è ritirato, ha ottenuto 100 vittorie. La prima arrivò a Phoenix grazie a Larson, l'ultima nel 1983 da Tom Sneva.

NEGLI ULTIMI 10 anni chi ha recitato la parte del Leone ad Indianapolis è stato il motore Cosworth. Dal 1975 al 1985 ha equipaggiato ben 210 vetture. Nell'albo d'oro delle presenze alle sue spalle c'è il propulsore Offenhauser, con 104 presenze; 26 invece sono le partecipazioni del motore Stock block e 9 quelle del Foyt.

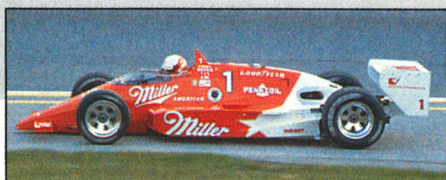
STEVE CHASSEY e Chet Phillip nell'edizione 1985 non hanno preso il via, eppure hanno egualmente guadagnato, rispettivamente, 28 milioni e 2 milioni e 400 mila lire.

COSÌ AL VIA DI INDY

1. FILA



Rick Mears (March-Cosworth) 348.876 Km/h



Danny Sullivan (March-Cosworth) 346.549 Km/h



Michael Andretti (March-Cosworth) 345.165 Km/h

2. FILA



Bobby Rahal (March-Cosworth) 343.601 Km/h



Mario Andretti (Lola-Cosworth) 341.590 Km/h



Al Unser sr (Penske-Chevrolet) 341.582 Km/h

3. FILA



Kevin Cogan (March-Cosworth) 340.982 Km/h



Tom Sneva (March-Cosworth) 340.911 Km/h



Roberto Guerrero (March-Cosworth) 340.425 Km/h

4. FILA



Al Unser Jr (Lola-Cosworth) 340.356 Km/h



Ed Pimm (March-Cosworth) 339.296 Km/h



Emerson Fittipaldi (March-Cosworth) 338.271 Km/h

Qualifiche insolite

La pole si decide subito

INDIANAPOLIS — Il sistema di qualificazione alla 500 Miglia più prestigiosa è diverso dal solito e merita quindi qualche cenno di spiegazione. Venerdì scorso dopo che tutti i piloti iscritti alla 70. edizione di Indy hanno avuto modo di mettere a punto le vetture per sette giorni, gli organizzatori hanno proceduto all'estrazione di un certo numero di vetture per formare l'elenco dei piloti che il giorno dopo avrebbero dovuto tentare la qualificazione. Ma i conduttori potevano accettare di scendere in pista (lo hanno fatto quelli che avevano le vetture a punto) oppure rinunciare (magari perché quando era il momento le condizioni atmosferiche non erano ideali) accodandosi all'ultimo dell'elenco dei sorteggiati. Ogni conduttore ha diritto a fare tre giri di riscaldamento, poi segnala ai box che desidera essere cromo-

5. FILA		
J. Rutherford (March-Cosworth) 338.243	R. Lanier (March-Cosworth) 337.832	P. Carter (Lola-Cosworth) 337.302
6. FILA		
R. Moreno (Lola-Cosworth) 337.035	J. Villeneuve (March-Buick) 336.919	D. Ongais (March-Buick) 336.535
7. FILA		
J. Garza (Lola-Cosworth) 336.182	T. Bettenhausen (March-Cosworth) 336.173	A. Luyendyck (Lola-Cosworth) 334.367
8. FILA		
D. Firestone (Lola-Cosworth) 333.820	G. Brabham (Lola-Cosworth) 333.194	A.J. Foyt (March-Cosworth) 343.058
9. FILA		
R. Boesel (Lola-Cosworth) 339.824	S. Brayton (March-Buick) 334.799	R. Kruegger (March-Cosworth) 334.588
10. FILA		
C. Ganassi (March-Cosworth) 334.012	—	—

metrato sui 4 giri, visto che il tempo di qualificazione sarà computato sulla media dell'intera prestazione. Se durante i fatidici quattro giri un pilota accusa dei

problemi, può segnalarlo e quindi fermarsi. In questo caso ha diritto a ritentare la qualifica. Ogni pilota al più ha tre possibilità per qualificarsi. In base all'esperienza

passata 20/25 si qualificano il sabato, gli altri, invece, preferiscono passare la mano, scendendo in pista la domenica. Quanti tentano la qualificazione la domenica non possono più ambire alla pole position anche se viene migliorato il miglior tempo del giorno precedente. Il pilota in questione non conquista la posizione al palo, quindi, ma riesce solo a scalzare dallo schieramento l'ultimo dei qualificati. Appare evidente, quindi, che le prime file vengono sempre decise nella prima giornata di prove. I conduttori che invece non hanno avuto la possibilità di inserirsi nello schieramento nell'arco di questo weekend ci possono riprovare sabato e domenica prossimi senza, tuttavia, aspirare alla pole. Naturalmente non mancano le astuzie per cercare di raggiungere la pole: i team manager sono sempre a stretto contatto con i responsabili dell'ufficio meteorologico. Sapere con debito anticipo che è previsto un temporale può essere determinante: entrare in pista un attimo prima significa avere le condizioni ideali per spiccare un buon tempo. □



Sotto gli occhi del foltissimo pubblico monegasco, Prost ha colto la seconda vittoria '86 sua e della McLaren e si è portato in testa al mondiale con tre punti di vantaggio su Ayrton Senna (Attualfoto)

In COPERTINA/Prost fa l'en-plein a Montecarlo

TRIS D'ASSO

Gran giornata per il francese che con la McLaren ha centrato, oltre al terzo successo di fila nel Principato, anche pole position e primato in campionato. Ancora un ritiro per la Ferrari di Alboreto dopo avere illuso nelle prove

di Daniele Buzzonetti

MONTECARLO — L'anno scorso aveva vinto «di rapina», approfittando di una foratura di Michele Alboreto. Quest'anno Alain Prost ha riscattato ampiamente quel successo, dominando letteralmente il Gran Premio di Monaco sia in prova sia in gara. Sulle stradine del Principato, dove occorre guidare con decisione ma anche cercando di risparmiare pneumatici, il campione del mondo ha fornito un grosso spettacolo agli

appassionati che, approfittando della magnifica giornata, hanno preso d'assalto il piccolo Stato della Costa Azzurra. Con la terza vittoria di fila, Prost ha raggiunto nell'elenco dei dominatori del Gp «salotto», Moss e Stewart, due campioni che fanno intendere di che pasta occorra essere fatti per vincere a Monaco, e si è portato in testa al mondiale in splendida solitudine. Il do-

segue



Tris d'asso

segue

minio del francese è stato assoluto ma non si spiega solo — bravura a parte — con la validità tecnica della McLaren-Porsche. Sicuramente Prost ha azzeccato la migliore scelta di pneumatici: è partito con tre Goodyear semimorbide («C») e una «B» dura, quella posteriore sinistra. Il suo compagno di squadra Keke Rosberg ha infatti rischiato con quattro gomme «C» e ha dovuto sostituirle dodici giri prima di Alain, una differenza che si è rivelata uno svantaggio a inizio gara. Il confronto tra il campione del mondo e il finlandese (argomento che viene trattato più ampiamente in altra parte di questo numero di As), è stato uno dei motivi determinanti della gara, quello che ha portato Prost a svettare ancora più in alto. Sicuramente, Alain potrebbe scrivere un piccolo tratta-



Prost subito all'attacco. Eccoli, sopra, dopo il via alla curva di S.te Devote davanti a Senna, Mansell, Alboreto, Berger, Rosberg e a tutto il gruppo. Sotto: ancora uno splendido Gp di Monaco per Laffite, sesto dopo una grande gara (FotografieVillani). Indiavolato è stato anche il ritmo di Rosberg con l'altra McLaren, a lato, che ha però dovuto inchinarsi alla vittoria del compagno



(FotoAmaduzzi)



to su «come vincere a Montecarlo», tenendo conto che non ha sbagliato davvero nulla. Certo, la McLaren-Porsche continua a essere la macchina in grado di dare le maggiori soddisfazioni ma in questa occasione il merito del pilota non è affatto di secondaria importanza.

IL PUBBLICO probabilmente, tra i vari motivi di spettacolo, attendeva sicuramente anche il duello con Senna ma questa volta il brasiliano non ha potuto che giocare di rimessa, fornendo solo qualche sprazzo della sua eccezionale classe. Forse la scelta effettuata in fatto di pneumatici («duri» dietro e «semimorbidi» davanti) è stata eccessivamente prudente o forse la sua Lotus in questa occasione non poteva favorirlo diversamente. Sta di fatto che, pur guidando inizialmente molto al limite, non ha potuto tenere il passo di Prost. Né, a questo punto, deve rimpiangere il fatto di non

avere ottenuto la pole-position in prova (soddisfazione a parte) a causa di una serie di circostanze sfavorevoli. Anche partendo davanti, Ayrton avrebbe con ogni probabilità perso la battaglia. «**Non c'è stato proprio niente da fare** — ha poi commentato a fine gara — **contro il duo McLaren-Prost; non a caso il team ha vinto gli ultimi due campionati del mondo ed è ancora il più forte in tutte le sue componenti....**». Parole che tolgono ogni ulteriore dubbio sulle possibilità di Prost a Montecarlo. Tra l'altro, Senna era anche particolarmente «nero» a fine gara, a dimostrazione che la supremazia della McLaren deve averlo decisamente scosso. Ayrton comunque ha dato un paio di dimostrazioni di classe, anche in condizioni meno-mate: sicuramente quando ha tentato di tenere testa a Prost che era secondo per via del cambio di gomme. Ha corretto anche una sbandata alla curva della piscina, deliziando il folto pubblico delle tribune e

successivamente ha ugualmente forzato con classe, quando Mansell ha cercato di avvicinarsi a fine gara.

LA FERRARI ha invece collezionato purtroppo un'altra giornata negativa, proprio quando pareva che potesse iniziare a risalire la china. I problemi della F.1-86 sono in linea di massima rimasti ma Michele Alboreto è riuscito ugualmente a ottenere un eccellente tempo in prova grazie a un exploit clamoroso. In corsa ha tenuto un ritmo decisamente valido, restando al quarto posto per 15 giri. Poteva profilarsi una giornata positiva e le tante bandiere Ferrari agitate dal vento che soffiava dal mare, sottolineavano che i tifosi erano lì, pronti ad applaudire. E invece Alboreto è arrivato al nono ritiro di fila, un record negativo che ha dell'incredibile: Si è rotta la turbina di destra, quella che inizialmente ha perso pressione e lo ha rallentato. Un problema che alla Ferrari conoscono purtroppo bene e al quale stanno tentando di porre rimedio. Infatti, la collaborazione con la tedesca Kkk non ha mai consentito alla Ferrari una «esplorazione tecnica» del particolare che sta alla base dei motori moderni da corsa. A Maranello sono pressoché costretti a montare quello che arriva dalla Casa tedesca mentre tutti i costruttori avversari hanno rapporti di differente portata. Comunque, la «diplomazia» di Maranello sta cercando altre strade (probabilmente con la americana Garrett pur se la Ferrari 208 di serie monta da poco le turbine giapponesi Ihi) e il problema potrebbe essere risolto. Molto strana invece la gara di Stefan Johansson che è sempre stato inferiore ad Alboreto, in prova e in gara. Stefan l'anno scorso con la vettura efficiente e competitiva è riuscito a disputare ottime gare mentre quest'anno sembra meno motivato quando c'è da stringere i denti. Ha comunque accusato un guaio incredibile: la rottura del pomello del cambio che lo ha condizionato negativamente pur se la sua corsa non era stata certo brillante.

NELLA GARA che ha visto i piloti delle Williams incredibilmente condizionati (Mansell non si è mai inserito nelle posizioni di testa, complice anche un motore Honda che non pareva molto adatto alle stradine del principato mentre Piquet è stato ritardato dalla rottura del cambio), avrebbe potuto trovare finalmente una soddisfazione Riccardo Patrese. Il bellissimo tempo in prova con la risorta Brabham BT55 aveva perfino mobilitato i tifosi del «Club Patrese» di Padova che nella notte erano riusciti a montare un cartellone proprio davanti al box della Casa inglese. In gara Riccardo si è difeso benissimo, con una vettura che ha ancora dei problemi: Montecarlo poteva essere anche un po' «sua» e invece il motore Bmw lo ha solo costretto a sperare nella prossima volta. □



Senna davanti a Mansell, a sinistra, cioè nello stesso ordine in cui hanno concluso alle spalle delle due McLaren (FotoVillani). A destra: solo Piquet dopo una gara incolore (FotoColombo)

Sursum cordola

MICHELE ALBORETO stava per arrivare in ritardo allo schieramento e Postlethwaite lo ha spronato ma, probabilmente per un lapsus, gli ha detto: «**Dai Michele, fai Prost**». «**Sì, quando tu farai Barnard**», è stata la fredda replica del milanese. Proprio come gli ultimi 346 gran premi, questo di Montecarlo doveva dare la risposta «definitiva» sulla possibile rinascita della Ferrari: è stata la solita roulette russa. A proposito di gioco, Piccinini le ha tentate tutte: ha passato la serata di sabato a giocare 27 pieno e cavalli ma non c'è stato nulla da fare. Qualche problema lo ha avuto anche Johansson che ha dovuto digiunare praticamente da giovedì. Il fatto è che ogni volta che stava per prendere il piatto, arrivava Laffite e glielo soffiava, in particolare al ristorante della Rascasse... Al danno

le beffe: De Cesaris e Nannini, dopo essere rimasti fuori dalla griglia hanno anche dovuto pagare il conto dell'attrezzatura completa da stregone indiano che hanno usato venerdì per improvvisare una danza della pioggia per il giorno successivo. Qualcuno ha chiesto ad Alboreto come mai anche lui non avesse aumentato la pressione quando Rosberg aveva dato booster per superarlo. «**Il fatto è — ha detto Michele — che il mio è un booster... Keaton: fa vedere**». A tarda sera, non era ancora stata diramata la classifica ufficiale. Il presidentissimo Jean-Marie Balestre, era infatti alle prese con un delicato problema di ordine regolamentare: «**Considerato che a Monaco Ranieri è 3., gli toccano o no i quattro punti iridati relativi?**».

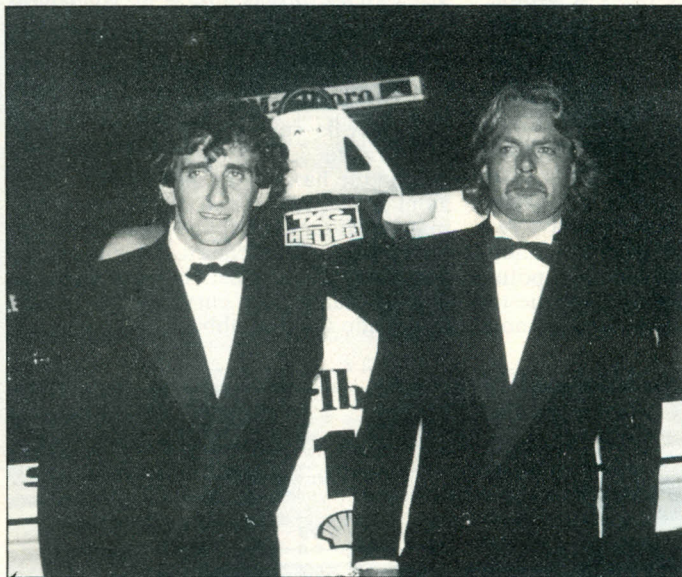
Alfredo Maria Rossi

IL PERSONAGGIO/Prost conta sulle piste veloci

A Spa per vincere

Il campione del mondo ritiene che i prossimi autodromi dovrebbero favorire ulteriormente la McLaren nei confronti delle dirette rivali

MONTECARLO — Quando fu annunciato che accanto a lui nel 1986 avrebbe corso Keke Rosberg, molti pronosticarono una inevitabile serie di problemi per Alain Prost. Del campione del mondo 1985, si era detto che era un pilota di classe, velocissimo in determinate occasioni ma senza quella incredibile grinta che ha sempre caratterizzato il finlandese. Insomma, Rosberg, con una McLaren-Porsche, avrebbe dovuto collezionare successi e ripetizione. La realtà si è rivelata al momento diversa e proprio con il Gran Premio di Monaco Prost ha dimostrato di avere doti tali da non temere affatto il giudizio con il «compagno scomodo». Dal confronto, Alain è uscito nettamente vincitore e non solo perché è salito sul gradino più alto del podio. In prova la sua guida pulita, le sue traiettorie da manuale e il suo comportamento che in generale non concede nulla allo spettacolo, hanno avuto il sopravvento sull'irruenza di Rosberg che ha affrontato le curve del circuito cittadino con la solita veemenza. Due scuole sono state messe a confronto e si è avuta la dimostrazione che quando il bilanciamento di una vettura si avvicina alla perfezione, i funambolismi non servono. In gara la musica non è cambiata: grazie anche a una scelta giusta, Prost è sempre riuscito a guidare senza consumare le gomme in modo anomalo. Alla fine era perfino sorpreso della «vita facile» che gli avevano fatto fare gli avversari e lo ha candidamente ammesso nel dopo-gara: «Pensavo che la Lotus e le Williams sarebbero state più competitive, — ha detto — Qui a Monaco le difficoltà le ho incontrate tutto sommato per la fatica che comporta la guida. Il fatto di essere rimasto in testa, mi ha permesso di controllare la corsa, fermandomi a cambiare le gomme al momento più favorevole. Tutto è andato secondo logica e anche con il consumo delle gomme non ci sono stati problemi». Una corsa intelligente la sua, basata anche sulla necessità di tenersi lontano dai guai (cordoli, marciapiedi, guardrail) che non mancano a Montecarlo. Quando si è trovato dietro a Senna che doveva ancora fermarsi a cambiare le gomme, non ha accettato la sfida del brasiliano che si era sentito «stuzzicato» nell'orgoglio: «Ma no, non avevo problemi — ha spiegato poi Prost — Sapevo che dovevo pur fermarsi per cambiare le gom-



Prost e Rosberg la sera prima della gara hanno fatto le prove generali del podio (Colombo). Sotto, il finlandese al pit-stop per il cambio gomme (FotoAmaduzzi)



me. In effetti ho pensato che fosse meglio superarlo perché mi pareva di perdere troppo tempo rispetto a Rosberg, poi ho riflettuto e ho concluso che non valeva la pena correre rischi. A Montecarlo non ci si può fare prendere dalla foga in nessuna occasione».

E INFATTI Senna ha ben presto dovuto rinunciare, entrando ai box per cambiare le gomme ormai «partite», restituendo a Prost una posizione che poteva essere solo sua. Talmente «sua», che qualcuno ha perfino ipotizzato un ordine di scuderia: «Non è neanche il caso di parlarne — ha subito troncato il campione del mondo — Da noi non ci sono mai stati ordini

del genere nemmeno in passato e chi ha seguito le corse lo ricorda bene. Il campione del mondo? È ovviamente presto per parlarne; posso solo sottolineare che ero partito con l'idea che sarebbe stata dura per via dell'arrivo di telai e motori competitivi. In realtà è così ma il nostro binomio telaio-motore mi sta dando ogni giorno sempre più fiducia. Sulle piste veloci credo che saremo ancora più competitivi e attendo con impazienza il Gran Premio del Belgio a Spa per averne la riprova». E come ha detto Prost, non sarà facile perché la concorrenza «c'è», ma lui non si tirerà certo indietro.

Daniele Buzzonetti



A sinistra, Michele Alboreto, durante le prove, ha fatto anche da direttore sportivo a Stefan Johansson, nella speranza di aiutare il compagno a migliorare i tempi sul giro (Attualfoto). In basso, l'avvocato Gianni Agnelli ha fatto visita alla Ferrari, per vedere da vicino quali sono i mali del team italiano. Ecco a colloquio con Tomaini, di spalle, e Luca Montezemolo (FotoVillani)

IL TEAM/Mentre si aspetta il nuovo motore della Ferrari

Comandante cercasi

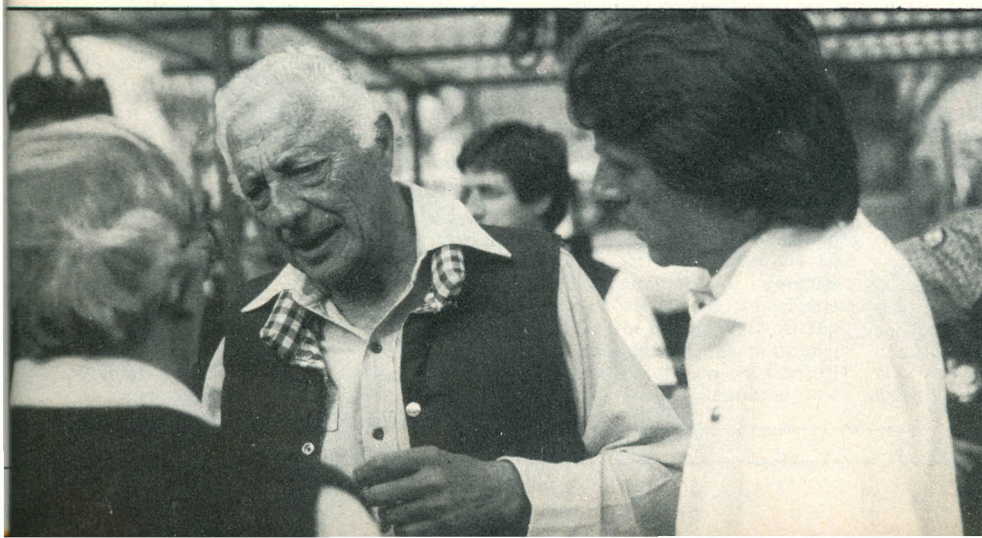
Montecarlo ha ripalesato che il team del Cavallino soffre sempre di più la mancanza di un direttore tecnico in grado di ribaltare sul campo le situazioni più difficili

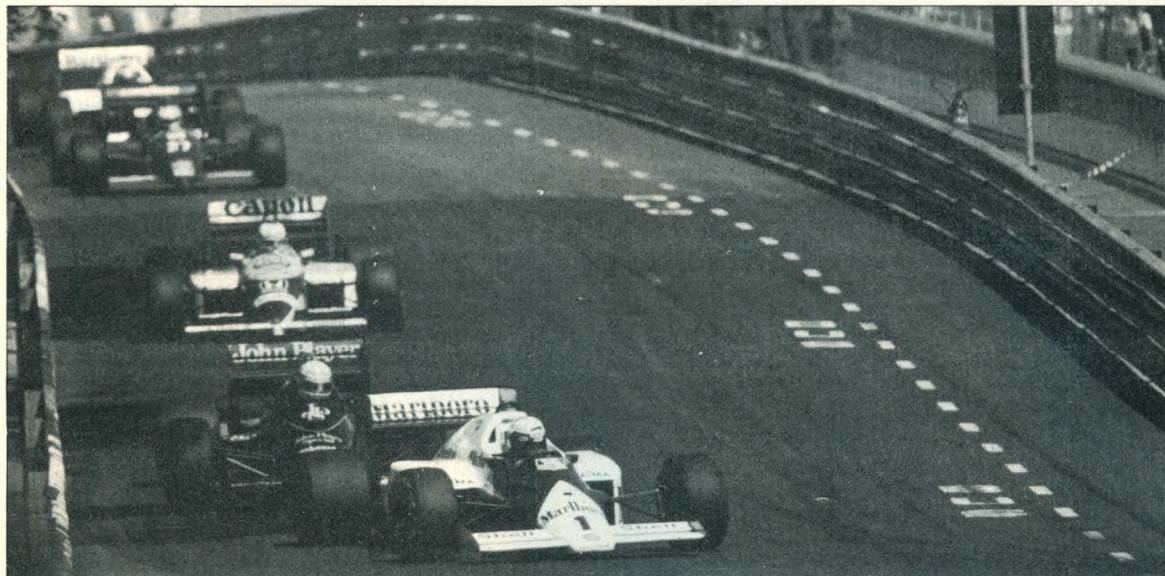
MONTECARLO — Mentre il box McLaren esplodeva in scene di tripudio per la doppietta di Prost e Rosberg, in quello Ferrari si seguivano stancamente gli ultimi giri di Johansson. Era una scena contrastante, soprattutto perché ad esserne protagonisti erano due squadre che nemmeno un anno fa si erano affrontate alla pari per la conquista del campionato del mondo. Si sperava che la lentezza delle strade del Principato mettesse meno in evidenza l'attuale momento di crisi della Ferrari, tuttavia da Rio a Monaco, la Casa del cavallino continua la sua discesa in verticale, e tutte le speranze sono ormai rivolte al nuovo motore ad ottanta gradi, che tutti sperano possa debuttare già alla fine di questa stagione. Dietro la vittoria

McLaren e la crisi Ferrari, ci sono però anche due diverse maniere di affrontare le corse. Piero Lardi, ha dichiarato, a fine gara, di essere particolarmente deluso nel constatare che l'ennesimo ritiro di Alboreto sia stato ancora una volta provocato dal cedimento di un «accessorio», fornito da un'altra Casa. Analisi corretta; tuttavia le stesse turbine Kkk sono montate anche sul motore Tag-Porsche, e nei sei cilindri dell'ingegner Mezger, dimostrano di funzionare piuttosto bene. Che la Kkk abbia sempre avuto un trattamento preferenziale per la Porsche, però, lo dimostra il fatto che sia Renault che Bmw, un tempo clienti Kkk, si siano rivolte alla Garret, e anche la Ford per il suo motore, ha scelto questa strada. Questa è una realtà che a Maranel-

lo conoscono più che bene, tant'è che presto inizieranno i collaudi con altre turbine, tuttavia gli oltre quaranta secondi che dividevano Alboreto da Prost prima del ritiro del milanese, hanno in realtà ben altre cause. Tra queste c'è, forse, la mancanza di un tecnico leader, cosa che adesso a Maranello riconoscono con la contrattazione di Gerard Ducarouge. John Barnard è un accentratore, tutto fa capo a lui, e anche in sua assenza come a Montecarlo, lo sviluppo della macchina è sempre sotto le sue direttive. Alla Ferrari c'erano Postlethwaite, Hiss, Caruso e Tomaini, tutti tecnici validi, ma forse nessuno in grado di ricoprire il ruolo di leader. La carta Brunner è stata giocata per il campionato Cart e i risultati diranno se è stata una scelta giusta, ma è certo che alla Ferrari manca attualmente l'uomo in grado di ribaltare le situazioni più difficili. Sperare sempre nel S. Michele di turno, in questo caso un Alboreto sempre più incredibile, come ha dimostrato con il tempo di sabato, alla lunga può anche essere pericoloso. Lo stato di competitività attuale della Ferrari è quello che mette in mostra Johansson, ossia una macchina che lotta per il centro classifica; Alboreto inventa, a volte va oltre le leggi della fisica, dimostra un coraggio senza pari, ma tuttavia i ritiri consecutivi sono adesso nove, prezzo che si deve pagare quando si sprema la macchina oltre il limite.

Cesare Maria Mannucci





A sinistra: Prost nel primo giro mena la danza davanti a Senna, Mansell, Alboreto e Rosberg (FotoVillani). A destra: Alboreto nelle prime battute di gara era davanti a Rosberg; poi gli aveva dovuto cedere la posizione (FotoAmaduzzi). Al centro: Arnoux molto positivo si libera di Boutsen (FotoAmaduzzi). In basso: Brundle precede Tambay con la ruota fumante: è il prologo della carambola al Mirabeau (FotoVillani)

LA CRONACA/Doppietta McLaren: il finnico si è arreso a Prost

Rosberg vassallo del re

Il campione del mondo ha ottenuto il giro più veloce per evidenziare la sua superiorità. Pauroso incidente fra Tambay e Brundle con il francese che si è ribaltato

di Cesare Maria Mannucci

MONTECARLO — Il warm up confer-
mava l'esito delle prove. Prost era l'unico
pilota a girare sul piede dell'1'26", men-
tre stupiva Patrese che otteneva il secon-
do tempo. Il rendimento delle Ferrari era
deludente: sia Alboreto che Johansson
lamentavano l'assenza di trazione nelle
fasi di accelerazione, non riuscendo ad
andare oltre l'undicesimo e tredicesimo
tempo. Prima del via era grande l'incer-

tezza per la scelta dei pneumatici. Prost
partiva con tre gomme tenere e la poste-
riore destra più dura, mentre Senna e
Mansell decidevano per gomme tenere
davanti e più dure dietro. Rosberg al
contrario, decideva per gomme della
stessa mescola, la più tenera. Con le
macchine già schierate, Tambay si accor-
geva di una perdita d'olio dal motore, e
subito decideva di partire con il muletto.

Andava peggio a Laffite che attardatosi
nell'allacciare le cinture di sicurezza, si
muoveva dalla griglia quando tutti erano
già partiti per il giro di ricognizione e si
accodava quindi in ultima fila. Temendo
una collisione a S. Devote, il via era tutto
sommato regolare. Prost entrava per
primo in chicane, mentre Senna riusciva
a bruciare Mansell per la seconda posi-
zione. Seguivano Alboreto, Rosberg,
Berger, Patrese e Brundle. Prost capiva
che il GP si giocava nelle prime battute
e forzando il ritmo portava subito a tre
secondi il suo vantaggio su Senna. Dietro
era battaglia grossa tra Alboreto e Ro-
sberg. In queste fasi il milanese, seppure
con una macchina dal comportamento
estremamente sommario, dava l'impres-
sione di tenere il passo dei primi, renden-
dosi protagonista di autentici numeri alla
chicane della piscina. Prost continuava a
guadagnare un secondo al giro, mentre
Senna rinunciava ad attaccare la McLa-
ren del campione del mondo, pensando
soprattutto a parare gli attacchi di Man-
sell. Fabi era il primo pilota a rientrare
ai box con problemi di pescaggio della
benzina, mentre al secondo giro, una
collisione tra Jones e Streiff alla chicane
del Tabaccaio toglieva di gara l'australia-
no: «Ero a fianco di Streiff, uscendo dalla
chicane ha sbagliato una marcia, mi sono
affiancato, ma mi ha colpito con una
ruota. Avrei anche potuto continuare, ma

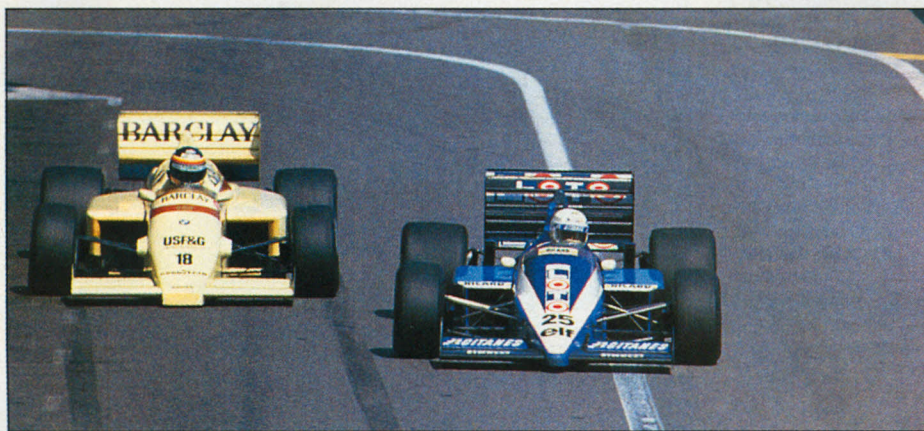
IL MOMENTO CHIAVE/La gara riservata alle McLaren

Inizio determinante

MONTECARLO - È stata
una lotta solo per Rosberg e
Prost: chi non aveva una
McLaren partiva battuto in
partenza. Il francese ha co-
struito il suo successo nelle
battute iniziali, quando nei
primi ventitré giri, ben ven-
tun volte è stato più veloce di
Senna, l'unico sulla carta in
grado di impensierirlo. Come
a Imola, Prost ha dato dimo-
strazione di grande intelli-
genza, prima optando per
una scelta di pneumatici dif-
ferenti da quella di Rosberg,
poi cambiandoli quattro giri
dopo il suo compagno di
squadra. Al momento del

rientro, Prost aveva sei se-
condi di svantaggio su Sen-
na, tuttavia ha rimontato sul-
la Lotus al ritmo di due
secondi al giro, e a nulla è
servito il calcolo di Senna di
ritardare il più possibile la
sosta, nella speranza che Ro-
sberg e Prost si ostacolassero
a vicenda. Difficile dire se un
Piquet con il cambio in ordi-
ne, avrebbe pressato le
McLaren, magari costringen-
do uno dei due piloti di
Ron Dennis all'errore. Nel-
l'unica gara della stagione
affrontata da tutti senza il
patema del consumo, la
McLaren è tornata ad avere

una superiorità indiscussa,
evidenziata anche da una mi-
nor usura dei pneumatici.
Prost ha terminato la gara
con gomme ancora in grado
di effettuare dieci giri, Man-
sell alla fine era rallentato da
problemi di trazione, e le sue
gomme erano ormai al limi-
te. Per quanto riguarda il
duello con Rosberg Prost lo
ha vinto nella maniera più
semplice: il campione del
mondo ha girato per ben
quattro volte in gara sotto il
minuto e ventisette secondi,
Rosberg c'è riuscito solo in
una occasione. (c. m. m.)



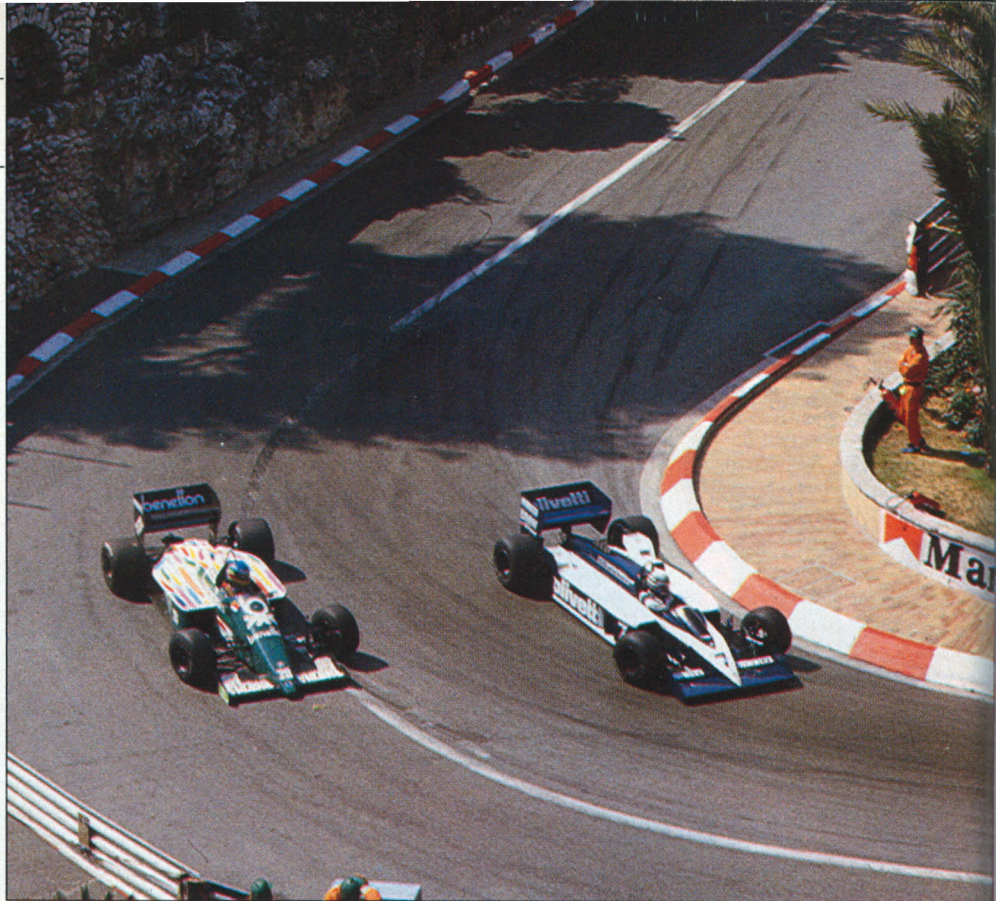
i commissari mi hanno impedito di riparti-
 re». Sino al quattordicesimo giro le
 posizioni erano cristallizzate: Prost con-
 duceva con oltre nove secondi di vantag-
 gio, mentre Patrese risolveva a proprio
 favore il duello con Berger per la sesta
 posizione. Al quindicesimo giro Rosberg
 forzava i tempi, e dopo aver puntato
 Alboreto alla curva della Rascasse, pas-
 sava in frenata alla chicane di S. Devote,
 guadagnando subito dodici secondi sulla
 Ferrari. Dalle retrovie rinvenivano di
 prepotenza le Ligier. Arnoux occupava la
 nona posizione, Laffite la dodicesima. In
 questa fase di gara Jacques si rendeva
 protagonista di uno spettacolare sorpasso
 ai danni di Johansson alla curva della
 Rascasse. Prost disponeva di dodici se-
 condi di vantaggio, mentre iniziavano le
 soste per il cambio dei pneumatici. Entra-
 va ai box Mansell al ventinovesimo giro,
 era poi la volta di Rosberg al trentunesi-
 mo giro permettendo in questa fase ad
 Alboreto di occupare la terza posizione.
 L'unica incertezza veniva da chi, tra
 Prost e Senna avrebbe per primo cambia-
 to le gomme. Prost si fermava al trenta-
 cinesimo giro, e quando ripartiva la
 Lotus disponeva di sei secondi di vantag-
 gio. La leadership del brasiliano durava
 solo sette giri. In crisi con i pneumatici,
 Senna entrava ai box al quarantaduesimo
 giro, proprio quando Prost si apprestava

segue

Rosberg vassallo del re

segue

a passarlo. Senna effettuava il cambio in 10"28 e quando ripartiva occupava la terza posizione, a diciotto secondi da Prost. La corsa assumeva una sua identità definita. Le McLaren erano imprevedibili. Prost e Rosberg si alternavano nello spiccare il giro più veloce, che è di Rosberg in 1'27"457. Per quanto riguarda i ritiri, al momento erano in un numero ridotto rispetto al passato. Abbandonava De Angelis per un calo di pressione del turbo, Patrese per cedimento del motore, ma soprattutto si ritirava Alboreto, sino a quel momento quarto, per cedimento di una turbina. Il milanese otteneva il suo giro più veloce in 1'28"776, superiore di oltre un secondo a quello di Rosberg. Nelle retrovie era in difficoltà, Piquet, ormai privo della terza e della quarta velocità, cedendo anche a Laffite per la sesta posizione. La corsa era ormai chiusa. Prost in vantaggio di oltre tredici secondi su Rosberg, Senna seguiva a trentun secondi, e l'unica incertezza della gara veniva da Mansell ormai a ruota del brasiliano. Prost dava una dimostrazione totale della sua superiorità, quando al cinquantunesimo passaggio otteneva il giro più veloce in 1'26"607, e anche Rosberg capiva che il suo compagno di squadra era imprevedibile. Si ritirava Berger per la rottura del mozzo, mentre le uniche emozioni venivano dalla bagarre tra Brundle, Laffite, Tambay e Piquet, tutti in lotta per la sesta posizione. Johansson, sino a quel momento autore di una prova particolarmente incolore, rientrava ai box per il cedimento della leva del cambio, terminando gli ultimi giri in situazione di estremo disagio per le difficoltà ad innestare le marce. Il vantaggio di Prost era adesso di venti secondi, e anche Mansell, con problemi di trazione, aveva rinunciato ad attaccare Senna. Arnoux era il primo pilota a non aver effettuato il cambio dei pneumatici, sebbene anche lui in questa fase di gara, fosse in seria difficoltà con le gomme. L'emozione più grande doveva ancora venire. Al sessantanovesimo giro Brundle e Tambay erano in lotta per la settima posizione. Arrivati in fondo alla discesa del Mirabeau, Tambay entrava deciso, mentre Brundle, pensando che la Lola non si trovasse così all'interno, chiudeva la traiettoria. In un attimo Tambay veniva catapultato per aria, urtava il rail interno, compiva un doppio capottamento, terminando il suo volo, fortunatamente sulle quattro ruote. Tambay, pur non riportando nessuna ferita, era sensibilmente choccato, mentre Brundle terminava la sua gara alla



**Sopra: Patrese
infilta Berger alla
curva della vecchia
stazione con la
rivalutata Brabham
Bt 55**

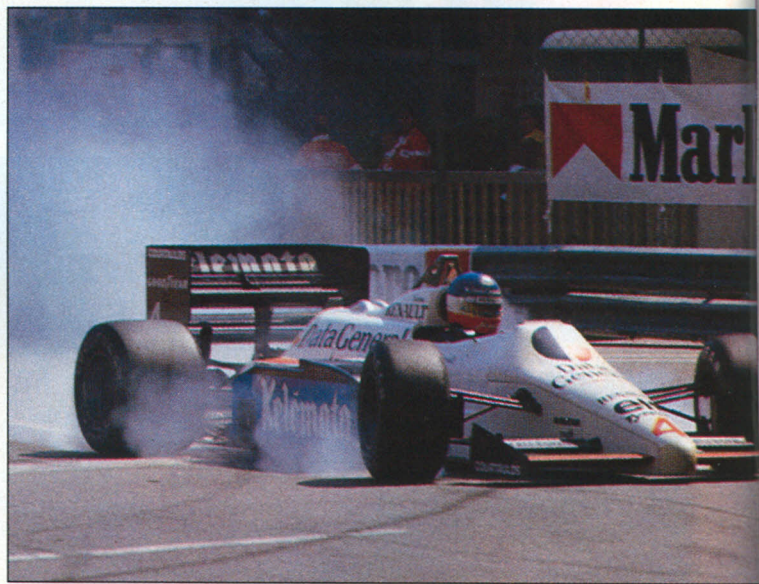
(FotoAmaduzzi)

**A
lato: Streiff subito
dopo aver urtato
Jones nelle prime
fasi della gara,
costringendo
l'australiano alla
resa anticipata**

(FotoAmaduzzi)

**Sotto: Palmer con
la Zakspeed è stato
l'ultimo dei piloti
classificati**

(FotoVillani)



curva della Rascasse per la rottura della sospensione, e quando l'inglese rientrava ai box, sul suo casco era ben visibile il segno della ruota di Tambay. Gli ultimi giri erano senza storia. Prost terminava con oltre venticinque secondi di vantaggio su Rosberg e cinquanta su Senna. Il francese otteneva la sua terza vittoria consecutiva a Montecarlo mentre dodici vetture classificate costituivano quasi un record per il Gp di Monaco. La McLaren tornava in testa al mondiale costruttori, e adesso tutti temono che a Spa il dominio della macchina campione del mondo continui. □

LA TECNICA/Molte novità con la Benetton che ha fatto discutere

Il baffo è mobile

Infulcrati in un solo punto i flap delle vetture di Byrne non erano fissi. Subito i commissari ne hanno preteso l'ancoraggio rigido che però, in pratica, non è stato ottenuto

Testi e disegni di **Giorgio Piola**

MONACO — Non sono mancate le novità sul circuito del Principato. Tra le più significative quelle riguardanti la Brabham Bt 55 sulla quale Gordon Murray ha realizzato un radicale spostamento dei pesi, né non sono mancate le modifiche anche in Casa Ferrari. Ma nell'occhio del ciclone è stata soprattutto la Benetton e non per la nuova sospensione posteriore e la diversa posizionatura della pinza dei freni sempre posteriori, ma per la presunta irregolarità delle paratie laterali dei flap anteriori. Fissate in un solo punto sono risultate, in pratica, mobili tanto da indurre i commissari a invitare i responsabili del team a modificare il particolare. Quanto fatto successivamente dalla Benetton è parso insufficiente, anche se alle verifiche non ci sono stati provvedimenti, presumibilmente per una distrazione dei commissari stessi. Vediamo, nei dettagli, la cosa.

BENETTON

B186/3 Teo Fabi
B186/2 Gerhard Berger
B186/1 «muletto»

Nuova sospensione posteriore sulle due vetture da gara, con una diversa posizione della pinza dei freni che non è più nella parte inferiore. Inoltre non sono più della Ap, ma, come quella all'avantreno, sono della Brembo. Si è reso necessario anche un nuovo portamozzo. A Monaco è scoppiato il caso, anche se mal gestito dai commissari tecnici, delle paratie degli alettoni anteriori. Rory Byrne nell'approfondito studio dell'aerodinamica della sua vettura, ha cercato di sfruttare al massimo il sigillo al suolo degli alettoni anteriori, lo scorso anno c'era anche un sofisticato studio sulle prese d'aria dei freni (poi proibite dalla Fisa in quanto dispositivi aerodinamici mobili), è però andato troppo in là, oltre i regolamenti tecnici. Infatti per evitare una notevole usura delle paratie laterali e avere un sigillo al suolo quasi costante per tutto l'arco della gara, ha fissato questi dispositivi in un solo punto così da renderli mobili intorno a questo unico perno. Quando la macchina in frenata tocca per terra con la parte anteriore, le bandelle laterali invece di limarsi si piega-

no verso l'alto conservandosi così integre. Nell'unico punto di fissaggio all'interno dei profili alari vi è un tubo che può ruotare nella sua sede. È in grado di fungere da supporto degli alettoni stessi e di garantire il movimento delle bandelle. L'avvertimento dei commissari sportivi di fissare in più punti le paratie laterali è stato in pratica quasi ignorato dai responsabili della Benetton che hanno aggiunto su una vettura due piccole viti

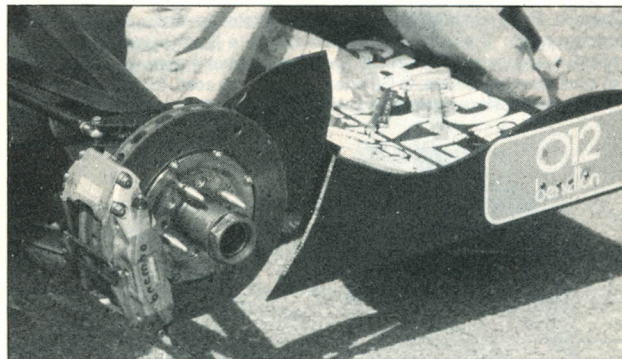
quindi rilevato la irregolarità. Da segnalare che entrambi i piloti sono scesi in pista con vetture equipaggiate con freni in ghisa.

FERRARI

F1/86/88 Michele Alboreto
F1/86/91 Stephan Johansson
F1/86/89 «muletto»
F1/86/91 «muletto smontato»

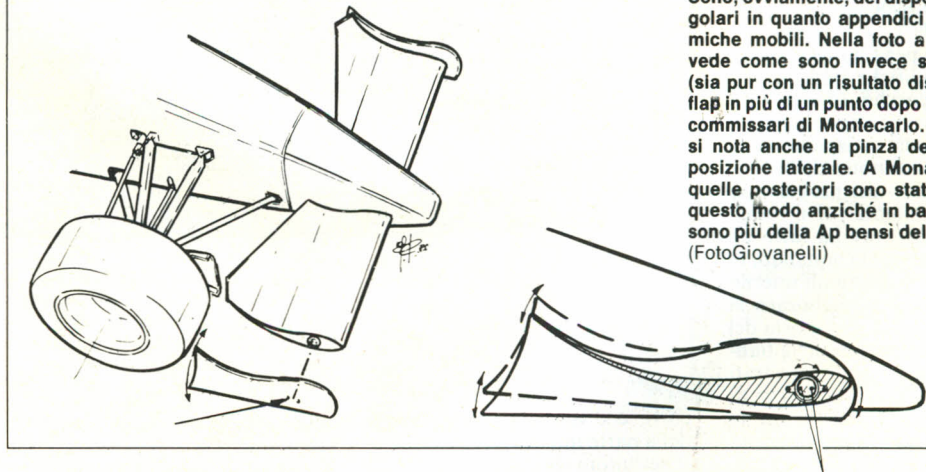
Quattro vetture a disposizione di Michele Alboreto e Stephan Jo-

nuova macchina che dovrebbe debuttare a Monza. Oltre ai soliti lavori eseguiti sui motori, in versione speciale per Montecarlo, e cioè con maggiore coppia in basso e all'utilizzo di diverse turbine, le tre macchine viste ai box presentavano diverse modifiche. Innanzitutto l'aerodinamica della parte anteriore, con l'eliminazione dello scalino nella parte inferiore della vettura, semplicemente con l'adozione di uno strato di polistirolo



Il trucco di Byrne

NEI DUE SCHIZZI sotto è evidenziata l'irregolarità della Benetton. In genere le paratie laterali degli alettoni sono fissate in più punti. Rory Byrne ha invece infulcrato queste bandelle solo nel punto di collegamento con il tubo che passa all'interno del profilo alari, in cui c'è un perno che permette la rotazione dell'insieme. In caso di una toccata violenta con il suolo, magari in conseguenza di una brusca frenata, le paratie si muovono ed evitano così di usurarsi rapidamente. Sono, ovviamente, dei dispositivi irregolari in quanto appendici aerodinamiche mobili. Nella foto a fianco, si vede come sono invece stati fissati (sia pur con un risultato discutibile) i flap in più di un punto dopo l'invito dei commissari di Montecarlo. Nella foto si nota anche la pinza del freno in posizione laterale. A Monaco anche quelle posteriori sono state poste in questo modo anziché in basso, e non sono più della Ap bensì della Brembo (FotoGiovannelli)



molto vicine al punto di perno (e che comunque permettevano un leggero movimento di tutta la parte a monte). Addirittura sulla macchina con cui Berger si è qualificato non c'era nessun fissaggio supplementare. Alla fine delle prove la monoposto di Berger è stata chiamata alla bilancia, ma i commissari si sono «dimenticati» di controllare le paratie laterali degli alettoni e non hanno

anche se l'ultimo telaio, realizzato apposta per Montecarlo, era disponibile solamente smontato all'interno del camion. Questa scocca presenta alcune differenze costruttive rispetto agli altri telai ed anche rispetto a quello introdotto a Imola per Johansson. Evidente lo scopo di investigare su quali sono le migliori disposizioni degli intrecci delle varie fibre, in vista della

dell'altezza di circa 4/5 cm. Il parabrezza, poi, è stato ridotto al minimo per facilitare la visibilità nelle stradine di Montecarlo. Nuove anche le prese dei freni posteriori che pescano l'aria nella parte superiore. Sono molto simili a quelle introdotte dalla Williams in Spagna. Particolare di una certa importanza, visti i numerosi

segue

Il baffo è mobile

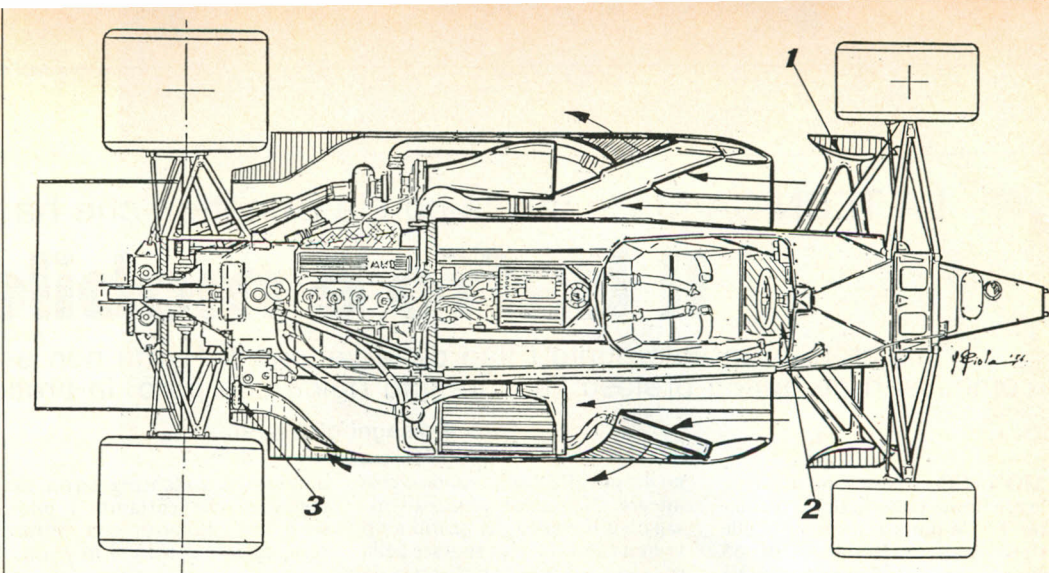
segue

guai lamentati sull'impianto realizzato in proprio dalla Ferrari, il ritorno delle pinze Brembo su tutte e tre le vetture. Presto la Casa italiana presenterà una nuova pinza decisamente all'avanguardia. Non si sono visti gli scarichi separati (4 per lato) e fuoriuscenti nella parte inferiore della vettura, provati la settimana prima di Imola. Sono ancora in una fase sperimentale e prima di essere adottati dovranno macinare molti km per garantire anche la necessaria affidabilità. Insieme a questi scarichi ed ai nuovi profili inferiori potrebbero arrivare anche i correttori di assetto tipo Lotus, che richiedono però un'aerodinamica inferiore particolare per poter essere sfruttati in maniera positiva. Difficilmente invece si vedrà un nuovo cambio a sei marce. Le Ferrari hanno corso con il doppio alettone al retrotreno, come molte altre monoposto. Entrambe le vetture montavano una valvola a farfalla a monte del compressore, collegata meccanicamente al pedale dell'acceleratore e in sincronia con la farfalla del motore. Questo per diminuire i tempi di risposta ed evitare i problemi nei momenti di rilascio.

BRABHAM

Bt55/4 Riccardo Patrese
Bt55/5 Elio De Angelis
Bt55/3 «muletto»

Nuovo telaio per Elio De Angelis con lievi modifiche rispetto alle prime tre scocche (diverse già dalla primissima sperimentale) con una piccola variazione nella posizione del canotto dello sterzo che ha creato dei problemi di posizione di volante per il romano. Gordon Murray ha fatto un lavoro enorme rivoluzionando, in pratica, tutta la parte all'interno delle fiancate. Per migliorare la trazione ed i tempi di risposta del turbo tutti gli accessori della fiancata di sinistra sono stati arretrati di almeno 40 cm, mentre quella di destra è rimasta praticamente la stessa con la sola variante dello spostamento dell'estintore (5 kg), da sotto le gambe del pilota all'estremità della fiancata, dove finisce il fondo piatto. L'arretramento dello scambiatore di calore ha permesso di ridurre la lunghezza delle canalizzazioni che procuravano un notevole ritardo nei tempi di risposta del turbo. Ovviamente anche tutto il gruppo turbina e valvola di sovracompressione ha subito un arretramento notevole. Nuovi gli scarichi, molto

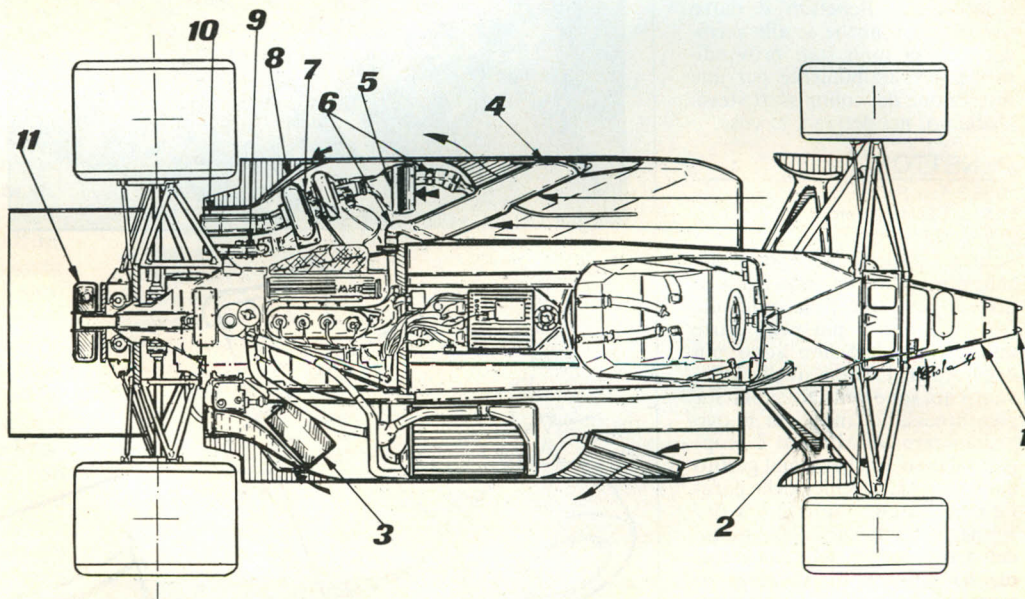


Pesi all'indietro per la Bt 55

GORDON MURRAY ha di nuovo rivoluzionato la propria monoposto. Esempificate, con due viste dall'alto, le modifiche delle vetture che hanno corso ad Imola rispetto a quelle del Gp di Monaco. Versione San Marino (sopra) ① Al Gp di S. Marino avevano debuttato in corsa i deviatori di flusso dietro le ruote posteriori. ② questa era la posizione originale dell'estintore cioè sotto le gambe del pilota ③ radiatore dell'olio per il cambio intubato con una presa d'aria esterna.

Versione Montecarlo (sotto)

① il supporto del muso è stato modificato e presenta ora quattro punti di ancoraggio. ② gli attacchi dei deviatori di flusso sono stati rinforzati. ③ per spostare i pesi all'indietro l'estintore è ora nella fiancata destra ai lati del motore. ④ Lo scambiatore di calore è stato arretrato di circa 40 cm così come la presa d'aria per la turbina. In questo modo ⑤ si è ridotta notevolmente la lunghezza delle canalizzazioni che procuravano un certo ritardo nei tempi di risposta del turbo. ⑥ Anche la turbina è stata spostata indietro; ⑦ nuova anche la posizione della valvola di sovracompressione. ⑧ Gli scarichi sono più corti. Ed infine è stato arretrato il ⑨ serbatoio dell'acqua da spruzzare sullo scambiatore (prima era nella struttura deformabile del muso).



corti, e diversa la aerodinamica della parte inferiore della vettura. Il serbatoio dell'acqua da spruzzare nelle prove sullo scambiatore di calore è stato arretrato dietro il supporto dell'alettone posteriore. Prima era all'interno della struttura deformabile che fungeva da supporto per il muso, ora è stata completamente rifatta per ovviare alle rotture verificatesi in Spagna e a Imola. In pratica il muso è supportato da quattro punti (e non più da due) in due piani sovrapposti. Sono stati rinforzati

anche i supporti dei deviatori di flusso dietro le ruote anteriori. Le Brabham hanno utilizzato, per tutti i tre giorni, la soluzione doppio alettone posteriore abbinata ai flap laterali davanti alle ruote posteriori.

WILLIAMS

Fw11/4 Nelson Piquet
Fw11/2 Nigel Mansell
Fw11/3 «muletto Piquet»
Fw11/1 «muletto Mansell»

Anche per la Williams quattro vetture. L'esemplare destinato a

fungere da muletto per Mansell era quello con il telaio incidentato in Spagna rifatto nella parte inferiore (la Williams, come la Ferrari, ha infatti il pavimento in un pezzo separato da tutto il resto della struttura monolitica). Non sono stati utilizzati i flap laterali montati davanti alle ruote posteriori sperimentati con successo al Paul Ricard. I profili estrattori posteriori erano invece leggermente modificati nella zona all'interno delle ruote posteriori. Giovedì la macchina di scorta aveva

i doppi dischi dei freni che sono stati però smontati per sabato. Durante la stagione dovrebbe apparire una versione «B» della attuale Fw11, anche se finora tutte le nuove cose provate per tale macchina si sono rivelate meno efficaci delle soluzioni standard.

LOTUS

98T/3 Ayrton Senna
98T/2 Johnny Dumfries
98T/1 «muletto»

Nessuna novità sulle Lotus, nonostante fossero state annunciate cose eclatanti per Montecarlo, forse per sviare l'attenzione della concorrenza sui correttori di assetto utilizzati in maniera così efficace da Senna. A proposito di questi ultimi è da rilevare che i collegamenti sono fatti tra i due assi separatamente, con un'unica centralina posta nella zona davanti al cruscotto della vettura. A Montecarlo sono stati rimontati i deviatori di flusso dietro alle ruote anteriori, che non erano stati utilizzati ad Imola. L'alettone posteriore aveva il secondo profilo montato a metà altezza, come molte altre vetture.

MCLAREN

Mp4/2C/3 Alain Prost
Mp4/2C/2 Keke Rosberg
Mp4/2C/1 «muletto»

John Barnard non è venuto a Montecarlo essendo impegnato a lavorare sulla nuova vettura che dovrebbe debuttare ad agosto. La nuova monoposto sarà molto più bassa dell'attuale ed utilizzerà il nuovo motore, sempre 6 cilindri a V di 80°, che la Porsche sta preparando. Anche se Hans Mezger, progettista della Casa tedesca, rifiuta la denominazione «nuovo propulsore», questo non avrà quasi nulla a che fare con l'attuale 6 cilindri, se non la configurazione di base. Oltre ad un rifacimento totale all'interno, questo motore è stato studiato appositamente per poter equipaggiare una monoposto ultrapiatta.

LIGIER

Js27/1 Jacques Laffite
Js27/2 René Arnoux
Js27/3 «muletto»

A Montecarlo è stato di nuovo utilizzato il complesso gruppo alettone posteriore che presenta un inedito profilo aggiuntivo a metà, sopra quello principale e che assicura più carico a bassa velocità. La scuderia francese proverà al Ricard in questi giorni una versione ulteriormente aggiornata delle sospensioni idrauliche tipo Citroën sperimentate prima dell'inizio del campionato.

TYRRELL

015/1 Martin Brundle
015/2 Philippe Streiff

La seconda vettura della serie 015 è arrivata finalmente anche per Streiff, nessuna modifica è stata apportata sulle due nuove monoposto, visto che il team è stato impegnato due volte nella ricostruzione della prima scocca danneggiata sia in Spagna che ad Imola. Il terzo esemplare sarà pronto per Montreal. Unica differenza l'adozione di dischi dei freni in carbonio più grandi e di maggiore spessore per entrambi i piloti.

LOLA HAAS

Th12/2 Alan Jones
Th12/3 Patrick Tambay
Th12/1 «muletto»

Entrambi i piloti hanno utilizzato la monoposto con il motore Ford per cui da questo momento non esiste più in formula uno il 4 cilindri Hart. Nessuna modifica esterna sulle tre vetture a parte l'adozione del doppio alettone al retrotreno. Novità invece sui motori con diversi cassoncini di aspi-

razione sul propulsore montato sulla vettura di scorta.

ARROWS

A8/4 Thierry Boutsen
A8/2 Marc Surer
A8/6 «muletto»

La squadra inglese ha fatto circolare a Montecarlo le foto della nuova monoposto che ha subito un ulteriore ritardo nella fase di realizzazione.

MINARDI

Mn 185B/2 Andrea De Cesaris
Mn 185B/1 Alessandro Nannini
Mn 185/3 «muletto»

Nessuna novità sulle Minardi in attesa del nuovo telaio e quindi della nuova macchina che sarà pronta subito dopo il Gp del Belgio.

ZAKSPEED

Zk 841/2 Jonathan Palmer
Zk 841/1 Huub Rothengatter

Doppio alettone al retrotreno e flap davanti alle ruote posteriori sulle due Zakspeed per cercare di avere più carico. Sabato Palmer avrebbe dovuto montare, per la

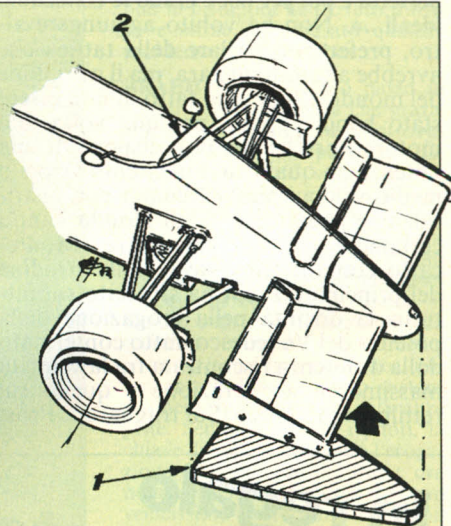
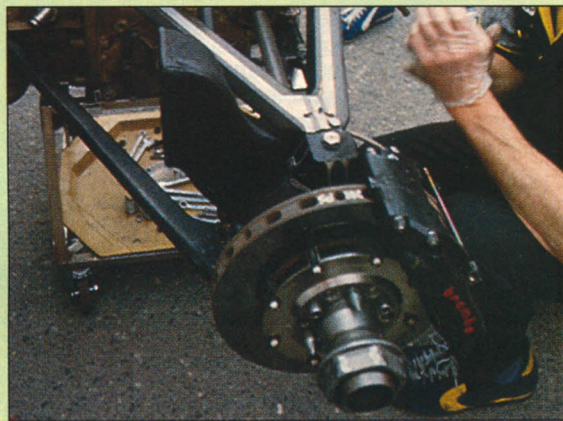
prima volta, i dischi dei freni in carbonio, ma poi l'esperimento è stato rimandato ad un'altra pista per concentrarsi al meglio nel tentativo di qualificarsi, cosa riuscita, peraltro, solo a Palmer ma che dimostra la serietà di questa piccola squadra che è l'unica, insieme alla Ferrari a farsi tutto in casa: telaio, motore e cambio (con ingranaggi Hewland). Nella giornata di venerdì è stato assemblato sul posto un nuovo telaio, per le prove del sabato, con freni in carbonio (mentre sulle altre due vetture c'erano freni convenzionali). La vettura di Palmer ha adottato i tromboncini lunghi ed è stato necessario tagliare la carrozzeria dato che il cassoncino sporgeva.

OSELLA

Faig/1 Cristian Danner
Faif/1 Piercarlo Ghinzani

Debutto ancora una volta rimandato per la nuova Osella che si dovrebbe vedere quindi in Belgio, ma con il solito superato 8 cilindri Alfa Romeo (arriverà mai il sei cilindri Motori Moderni?)

Ferrari senza scalino



LE FERRARI a Montecarlo presentavano una vistosa modifica all'aerodinamica della parte frontale. È stato infatti eliminato come si vede nel disegno e nella foto lo scalino presente nella parte inferiore della scocca che, originariamente, era rialzata nella parte frontale. In pratica è stato aggiunto uno spessore (1) in grado di rendere il fondo della vettura tutto sullo stesso piano. Nella foto sopra: le nuove prese d'aria dei freni posteriori che pescano aria nella parte superiore. Sono molto simili a quelle adottate in Spagna dalla Williams. Ritorno poi alle pinze Brembo, su tutte e tre vetture, al posto di quelle realizzate autonomamente in Ferrari (Foto Amaduzzi)



LE PROVE/Interrotta la supremazia della Lotus

Prost come Senna

Il campione del mondo ha cercato la pole sapendo quanto è importante partire in testa a Monaco. Alboreto, quarto, ha fatto il tempo a «occhi chiusi»

MONTECARLO - Il circuito adatto alla sua grinta ed alla sua guida ricca di fantasia, lo poneva favorito in assoluto per la conquista della pole-position e invece Ayrton Senna si è dovuto accontentare del terzo tempo. In realtà una spiegazione esiste, ma prima di tutto va sottolineato che Alain Prost questa volta ha cercato particolarmente il primato, dedicando meno tempo alla preparazione della vettura per la gara, come è solito fare. «**Ho cercato di ottenere il migliore tempo più che altrove** — ha commentato prima di salire sulla Vespa vinta nel «Trofeo Piaggio pole position» — **A Montecarlo il fatto di partire davanti significa avere in tasca il cinquanta per cento della vittoria. In secondo luogo avevo una macchina regolata in maniera perfetta e poi per noi c'erano le condizioni ideali...**». Non ha voluto aggiungere altro, preferendo parlare della tattica che avrebbe adottato in gara, ma il campione del mondo alludeva al fatto di non essere stato handicappato, per una volta, dal motore Porsche che non dispone di una potenza da qualifica. Sui circuiti veloci o medio-veloci i nuovi Renault con distribuzione pneumatica e gli Honda hanno certamente dei vantaggi mentre a Montecarlo contano altre doti. Sulle stradine del principato Prost ha sfruttato soprattutto la docilità nella erogazione della potenza del V6 tedesco, fatto confermato dalla differenza riscontrata tra la velocità massima in accelerazione e quella sul rettilineo più lungo. Sul traguardo, Prost

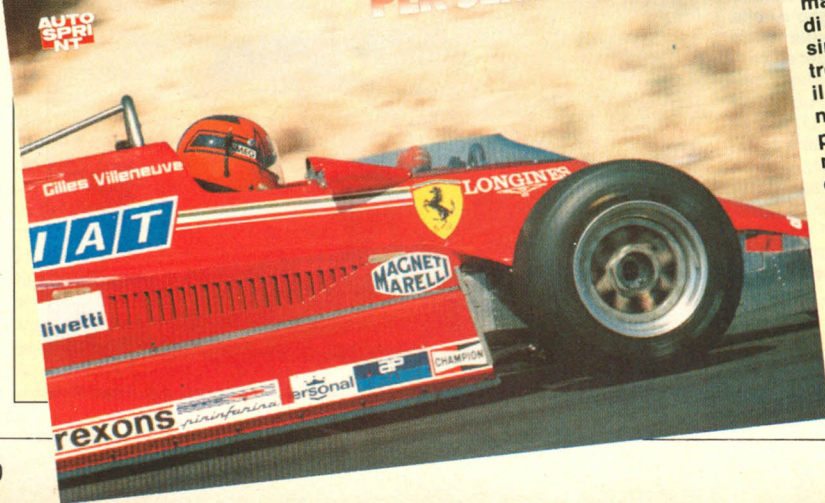


ha ottenuto la quinta velocità massima (263,081 km/h contro i 266,667 di Senna) mentre all'uscita del tunnel è passato 14. con 271,972 km/h rispetto ai 285,412 di Senna. Ma a Montecarlo le accelerazioni sono nettamente più numerose rispetto ai punti veloci e a questo vantaggio, Prost ha sommato una guida il più possibile pulita e corretta. Eccellente quindi il suo tempo di qualificazione, appena due secondi sopra il tempo ottenuto da Senna l'anno scorso, quando il circuito non prevedeva la nuova chicane nettamente più lenta della precedente. Va detto però che Senna avrebbe potuto dettare legge ancora una volta se non fosse stato letteralmente bloccato da Streiff durante

il migliore dei suoi giri lanciati. È strano, che un pilota «ragionatore» e amante dei dettagli come il brasiliano, non abbia previsto la necessità di reagire ad una tale eventualità, all'ordine del giorno su un circuito tortuoso come Montecarlo e con 26 vetture in pista. Fatto sta che non è più stato in grado di ripetere quell'1'22"340, ottenuto durante le prove libere della mattina (con pressione del turbo normale), che gli avrebbe consentito di tenere a debita distanza Prost. Ma a Montecarlo il miracolo, il vero miracolo, lo ha fatto Michele Alboreto che è riuscito a ottenere il quarto tempo guidando in modo eccezionale. Le Ferrari F.1-86 hanno rivelato, forse più che a Imola, difficoltà di inserimento nelle curve lente con mancanza di motricità (dunque, dispersione della potenza) nella successiva accelerazione. Dopo le prove di giovedì, qualche cosa è migliorato ma per poter partire in seconda fila, Alboreto ha fatto numeri memorabili: «**Come ho fatto a ottenere il tempo? Davvero non lo so, forse ho "chiuso gli occhi", cercando di appoggiarmi dappertutto, sfruttando tutti i limiti della pista. Credo veramente che i quattro cerchi montati sulla macchina dovranno essere buttati via perché ne hanno presi di colpi...**». Un giro davvero fantastico ma c'è di più: per «fare il tempo», Alboreto ha tentato un exploit da brivido: ha percorso in quarta la curva che si trova sulla piazza del Casino e che normalmente si percorre in terza. Si tratta di uno dei punti più difficili di Montecarlo e l'«invenzione» di Michele non sarà certo dimenticata. (d. b.)

In regalo questo poster-ricordo

PER SEMPRE GILLES



Volevamo farvi subito un omaggio, ma a causa di vertenze sindacali troverete il poster nel prossimo numero di Autosprint



Nell'altra pagina: Arnoux si è qualificato con il muletto privo del motore «pneumatico» (FotoVillani). A lato: Alboreto, con una Ferrari a terra nel vero senso della parola, ha ottenuto il quarto tempo, mentre Johansson è rimasto più indietro. (Colombo). Sotto: Danner non è stato esente da errori durante le prove (Amaduzzi). In basso: Piquet «fuma»: troppi motori Honda sono andati arrosto (Giovannelli)



Williams in difficoltà

Moria di motori Honda

McLAREN — Nella prima giornata di prove, Prost è stato costretto a qualificarsi con il «muletto», dopo avere toccato il guard-rail all'uscita del tunnel con la macchina da gara. Sabato però ha potuto sfruttare in pieno le doti della McLaren-Porsche che è sembrata perfetta nell'inserimento delle curve lente. Soprattutto il campione del mondo è stato aiutato dalla elasticità del motore che alla mancanza di velocità massima, ha contrapposto una eccellente capacità di accelerazione. Che la ricerca dell'assetto non sia stata un problema, lo dimostra anche il tentativo di utilizzare un cambio a 5 rapporti (al posto dei 6 abituali), effettuato da Prost durante le prove libere di sabato mattina. Il tentativo non ha poi avuto esito positivo ed è stato rimontato il solito cambio, ma non si è piantato sul tempo speso inutilmente perché la macchina era già a posto. Keke Rosberg che il giovedì era al secondo posto, ha trovato sempre traffico il sabato ed è retrocesso parecchio, complice anche però la sua guida decisamente più improvvisata, poco redditizia nel caso della equilibratissima McLaren.

TYRRELL — Il team ha lavorato parecchio per trovare valide regolazioni aerodinamiche, sulle nuove 015, in funzione delle curve lente di



Monaco. Grazie anche ai motori Renault con distribuzione pneumatica Brundle e Streiff non hanno mai girato con il problema assillante della qualificazione. Streiff che guidava per la prima volta la «015» con il Renault «pneumatico», avrebbe anche potuto fare meglio se non avesse trovato prima una bandiera gialla e poi traffico.

WILLIAMS — Le prove erano iniziate male il giovedì con ben quattro motori Honda rotti; il primo nelle «libere» sulla vettura di Mansell. Successivamente, durante le «cronometrate», si è fermato due volte Piquet (vettura da gara e «muletto») e una volta

ancora Mansell. Da parte della Honda è stato segnalato che non c'erano particolari novità sui V6 e d'altronde più che la potenza a Montecarlo conta la coppia. Successivamente è stato segnalato che era stato sperimentato un diverso microprocessore per il controllo della iniezione; quello che probabilmente ha mandato in tilt i propulsori. Sabato, Piquet ha avuto ancora sfortuna perché sulla vettura da gara si è piegata una valvola mentre sul «muletto» ha accusato problemi di cambio. Inoltre tutti questi guai gli hanno impedito di trovare un assetto di suo gradimento. Mansell (fuori griglia il giovedì), è stato sfortunato il sabato perché ha trovato inizialmente

olio in pista; poi ha trovato traffico e infine ha accusato qualche problema con il cambio.

BRABHAM — Grosso passo in avanti del team inglese che grazie a una serie di modifiche ha ritrovato una certa competitività. Le chiacchierate Bt55 sono apparse nettamente differenti nel comportamento rispetto a Imola. I piloti hanno precisato che i pesi spostati verso la parte posteriore, hanno reso la vettura più sicura nell'inserimento in curva e in uscita. Il temuto consumo delle gomme da qualifica è stato positivamente corretto (forse non del tutto), nonostante le Pirelli fossero sostanzialmente quelle già viste sulle altre piste. Sempre secondo i piloti, la chiave di volta è stata però l'erogazione della potenza del Bmw, ora nettamente più dolce, pur se non velocissimo in rettilineo. Se non avesse avuto problemi con la pressione del turbo, Patrese avrebbe potuto almeno eguagliare il suo 1'23"950 delle prove libere che gli avrebbe permesso di partire davanti a Berger. Un problema analogo, ma di entità peggiore, ha purtroppo costretto Elio De Angelis ad accontentarsi di un tempo molto più alto e a soffrire per la qualificazione.

LOTUS — Dopo avere ottenuto la provvisoria pole-position il giovedì, Ayrton Senna era sicuro di ripetersi il sabato. Aveva ragione perché se il brasiliano non fosse stato attardato vistosamente da Streiff, avrebbe almeno ottenuto quell'1'22"340 che già era stato suo nelle «libere» della mattina e automaticamente sarebbe stato più veloce di Prost. L'equilibrio

segue

Moria di motori Honda

segue

della Lotus è apparso d'altronde perfetto anche nei saliscendi di Montecarlo mentre, in fatto di motore, se non è stato possibile utilizzare tutta la «cavalleria» del nuovo Renault con distribuzione pneumatica come sui circuiti veloci, comunque le prestazioni hanno favorito il team inglese. La vettura di Senna è stata, infatti, la più veloce in accelerazione sul traguardo che al termine del rettilineo del tunnel. Che l'assetto fosse equilibrato, lo confermano anche i tre giri al limite portati a termine con due treni di Goodyear da qualifica e la serie di giri successivi con tempi medio-alti. Johnny Dumfries non si è invece qualificato: sulla sua macchina si è rotto il cambio sia il sabato mattina che nel pomeriggio, tanto che si è visto poco in pista.

ZAKSPEED — Dopo avere eliminato i problemi di motore accusati il giovedì (quando non era qualificato), Palmer ha girato con disinvoltura il sabato, arrivando a un tempo sufficientemente valido. Due vetture sembrano però un peso per il team tedesco che aveva dimostrato maggiore efficienza nei primi due Gp della stagione. Rothengatter è sempre rimasto lontano dalla zona-qualifica.

FORCE-LOLA — Come già Jones a Imola, anche Tambay ha avuto a disposizione la macchina con motore Ford e ha ottenuto un eccellente 8. tempo. Proprio il motore non potentissimo ma dolce (è stata comunque utilizzata una pressione dei turbo maggiore che a Imola) si è rivelato uno dei lati migliori del complesso. Jones, dopo aver accusato la rottura del motore nella mattina di sabato, è uscito di strada a Santa Devota.

ARROWS — Il team ha lavorato a lungo soprattutto per trovare una regolazione del motore Bmw in grado di favorire l'erogazione della potenza pur senza perdere troppi cavalli. Il risultato è stato positivo e la qualificazione non è stata difficile nonostante il materiale ormai superato di cui dispone il team.

BENETTON — Giovedì, un principio di incendio sulla macchina di Berger ha un po' scombuscolato i piani ma sabato l'austriaco ha potuto sfruttare in pieno le doti della vettura, dopo avere trovato un buon assetto. Al contrario, Fabi ha seguito una strada diversa (con l'aggiunta di una velocità massima inferiore di 10 km rispetto a quella del compagno) ma fino

all'ultimo non si è mai dichiarato soddisfatto.

OSELLA — Per pochi centesimi di secondo Ghinzani è rimasto fuori dalla griglia. Quasi un miracolo comunque pur se il «superato» telaio Osella rivela spesso doti di equilibrio sorprendenti. La macchina di Ghinzani era equipaggiata con il motore Alfa Romeo dotato della iniezione elettronica Jofa, la stessa montata nell'84 sulle macchine del team Euroracing.

MINARDI — Tutto è andato piuttosto bene, fino al termine delle prove non cronometrate di sabato. Poi nei 60 minuti decisivi la sfortuna è stata colossale. In pratica sia Nannini (che ha brillantemente superato l'esame del debutto a Montecarlo) che De Cesaris hanno accusato la rottura delle turbine e il team a quel punto non poteva disporre più di quelle grandi, a causa dei tempi di consegna lunghi della Kkk.

LIGIER — Con un carico aerodinamico posteriore incredibile (e nonostante un certo sottosterzo) oltre che con un nuovo cambio a 6 marce, le Ligier hanno ben impressionato ma Arnoux per un incidente il sabato mattina è stato costretto a qualificarsi con il «muletto» dotato di motore Renault senza distribuzione pneumatica. Meglio di lui ha fatto Laffite che però ha trovato prima traffico e poi è uscito con le gomme anteriori probabilmente troppo fredde.

FERRARI — Le prove hanno confermato che la F.1-86 ha ancora problemi nell'inserimento in curva con successiva difficoltà a trasferire a terra la potenza in uscita. Il tempo di Alboreto è il risultato di uno sforzo eccezionale del pilota, pur se qualche miglioramento si è visto sulla vettura tra giovedì e sabato. Meno fortunato è stato Johansson che ha trovato traffico ed è stato rallentato anche da un fastidioso sottosterzo. □

MONTECARLO — Fin dai tempi in cui era caratterizzata da sacchi di sabbia, fino a quando non è diventata tristemente famosa per l'incidente del povero Lorenzo Bandini, la «chicane del porto» è sempre stata uno dei punti più caratteristici del circuito di Montecarlo. Negli ultimi anni la potenza delle F.1 l'aveva resa piuttosto ostica, dal momento che, a causa dei deboli angoli di curva, la velocità di percorrenza era elevatissima. Nel 1985 i migliori piloti entravano a oltre 165 kmh mentre le F.3, a causa delle ridotte dimensioni, riuscivano a entrare a circa 180 kmh in quinta! Quest'anno però quel punto che divideva i campioni dai piloti normali è stato nettamente modificato. Avanzando dalla parte dell'acqua la banchina del porto, è stato possibile ricavare una chicane nettamente più lenta, che viene percorsa dalle F.1 in prima a una velocità di circa 60 kmh e che pareva dovesse ridimensionare anche la vicina curva del «tabaccaio», altra curva veloce

piuttosto impegnativa. Tutti i piloti hanno però apprezzato la nuova chicane, sia perché pone fine a un problema in fatto di sicurezza, sia perché è risultata impegnativa anche a bassa velocità, soprattutto perché ci si arriva con una staccata violentissima dopo il rettilineo del tunnel. «È molto più importante di quanto si potesse supporre — ha dichiarato Prost dopo averla «saggiata» — È ancora un punto dove si può guadagnare qualche cosa». Anche Riccardo Patrese, che notoriamente è un estimatore di Montecarlo, l'ha giudicata bene. «Io l'ayrei disegnata meno ad angolo retto ma va già bene così. Per la sicurezza è eccellente ma non è una curva asettica. Anche la successiva curva del «tabaccaio» non cambia molto. Per l'accelerazione la velocità di percorrenza è infatti la medesima. È soltanto un po' più dolce la staccata perché ci si arriva leggermente più piano ma la guida non cambia in definitiva gran che». (d. b.)



L'angolo della novità

Senna precede Nannini alla nuova chicane dopo il tunnel durante le prove (FotoColombo). A destra, i tecnici al lavoro su alcuni V6 Honda, ora ambiziosissimi dopo che la Casa nipponica ha dichiarato di volerli fornire per l'87 a un secondo team oltre alla Williams. Sotto, Laffite su uno scooter Peugeot, forse il primo passo in F.1 dei francesi prima di fornire un loro motore alla Ligier (FotoAmaduzzi)



ALLEANZE TECNICHE/Mentre continua la caccia al V6 Honda per l'87

Audi e Peugeot nel Circus!

MONTECARLO — Sono in pieno fermento le trattative per definire le alleanze tecniche per la prossima stagione. L'intenzione dell'Honda di offrire il proprio motore a un altro team per il 1987, sta sollevando un'autentica corsa verso il propulsore giapponese. Lotus e Brabham, legate fino alla fine dell'87 rispettivamente a Renault e Bmw, avrebbero già avanzato la loro candidatura, accettando anche di pagare la penale prevista per insolvenza contrattuale con gli attuali partner. Al momento però le possibilità maggiori sono sempre per la McLaren, e per l'attuale proprietario del team, Mansour Ojeh, questa operazione rappresenterebbe anche un notevole risparmio economico, in quanto attualmente la McLaren paga alla Porsche sia il costo delle revisioni sia della consulenza tecnica, accordo decisamente sfavorevole per un team che ha vinto due campionati del mondo, considerando che Brabham e Williams ricavano da Bmw e Honda motori gratis e soldi. Nel mese di giugno ci sarà un incontro tra Tag e Porsche per decidere se continuare l'accordo di collaborazione tecnica, tuttavia, qualora la McLaren si orientasse in favore dell'Honda, il motore Tag continuerebbe a essere presente in F.1. Opportunamente modificato in alcuni dettagli, assumerebbe il nome di un'altra

azienda del gruppo Vw, precisamente l'Audi, che tornerebbe ad assumere una griffe sportiva, dopo il tramonto della sua Quattro nel mondiale rally. Con la Porsche che sta preparando un motore per la F. Indy e con il motore Tag ribattezzato Audi, il gruppo tedesco sarebbe così presente in tutte le categorie dello sportauto.

DALLA GERMANIA parte an-

che l'offensiva Bmw. Per la futura monoposto della casa di Monaco, sarebbe stato contattato Gerard Ducarouge, a cui la Bmw avrebbe offerto la direzione tecnica per la progettazione della vettura che sarà realizzata con la consulenza dell'industria aeronautica Dornier. Ducarouge ha ricevuto un'offerta di lavoro anche dalla Brabham, e sebbene Senna abbia richiesto la presenza del tecnico

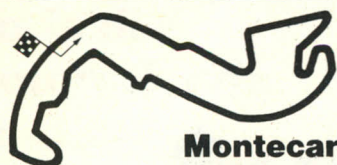
francese come condizione base per il suo trasferimento alla Ferrari, Ducarouge potrebbe anche trasferirsi altrove, considerando che già lo scorso anno rifiutò la cifra di oltre un miliardo che la Ferrari gli aveva offerto. A Montecarlo, Jean Todt, capo dell'attività sportiva della Peugeot, si è intrattenuto a lungo con Guy Ligier, prendendo informazioni su quanto costerebbe in termini industriali la fornitura di un motore al team di Vichy. Anche la casa del Leone intende focalizzare i propri interessi verso la F.1, dopo che la Fisa ha deciso di estromettere le attuali Gruppo B dal mondiale rally. Già in passato, esattamente nel 1981 con il marchio Talbot, il gruppo Peugeot e la Ligier avevano avviato un rapporto di collaborazione. Adesso la Peugeot verrebbe a sostituire la Renault, che a causa dei suoi rapporti particolarmente tesi con la Ligier, quasi certamente non rinnoverà l'accordo. Per il futuro, si profila dunque una F.1 sempre più riservata ai grandi costruttori. Peugeot e Audi stanno programmando il loro ingresso e la Ford, visto i risultati sorprendenti ottenuti sarebbe intenzionata per l'87 a fornire motori a un altro team, forse la Brabham. Molto dipenderà dalle decisioni della Bmw. (c. m. m.)

Per Alberto di Monaco e Casiraghi

Alboreto consigliere

MONTECARLO - Giacca a vento rossa e bianca dell'Ac Monaco, radio di servizio e lasciappassare di «ordinanza» giallo numero 3054 con la scritta (a pennarello) «Sas Le Prince»: così si è presentato ai box il giovedì mattina il principe ereditario Alberto di Monaco. La tenuta lasciava intendere che la visita non voleva essere troppo protocollare, ma in realtà tra guardie, amici del principe e il codazzo che si è creato, i poveri (e strettissimi) box di Monaco hanno rivelato tutta la loro mancanza di agibilità. Il principe si è intrattenuto a lungo con Michele Alboreto che il venerdì ha dato consigli allo stesso principe e a Stefano Casiraghi, marito di Carolina di Monaco, su come guidare la Fiat Uno Turbo sul circuito. Dopo le prove delle gare di contorno, era infatti prevista una «esibizione» con cinque Uno del tipo già visto l'anno scorso per le sfide giornalisti-piloti. Michele ha fatto un giro da manuale con Casiraghi accanto, poi si è fermato sul traguardo con un testa-coda perfetto. Non ha però infiammato gli animi perché la seconda esibizione è stata piuttosto fiacca. Gli impegni mondani sono poi proseguiti nel corso del pomeriggio, quando il principe Alberto, Casiraghi e lo stesso Alboreto hanno presenziato alla presentazione dell'off-shore di Gianfranco Rossi, sponsorizzato dalla «Firs Assicurazioni». □

GP MONACO



Montecarlo
m. 3328

In 20 al via

(fra parentesi la media)

1. FILA

1 **Alain Prost** (McLaren Mp4/2c) 1'22''627 (144.999)
5 **Nigel Mansell** (Williams Fw 011) 1'23''047 (144.265)

2. FILA

12 **Ayrton Senna** (Lotus 98T) 1'23''175 (144.043)
27 **Michele Alboreto** (Ferrari F.1-86) 1'23''904 (142.792)

3. FILA

20 **Gerhard Berger** (Benetton B 186) 1'23''960 (142.697)
7 **Riccardo Patrese** (Brabham Bt55) 1'24''102 (142.456)

4. FILA

26 **Jacques Laffite** (Ligier Js27) 1'24''402 (141.949)
16 **Patrick Tambay** (Force Thl 2) 1'24''686 (141.473)

5. FILA

2 **Keke Rosberg** (McLaren Mp4/2c) 1'24''701 (141.448)
3 **Martin Brundle** (Tyrrell 015) 1'24''860 (141.183)

6. FILA

6 **Nelson Piquet** (Williams Fw 011) 1'25''287 (140.476)
25 **René Arnoux** (Ligier Js27) 1'25''538 (140.064)

7. FILA

4 **Philippe Streiff** (Tyrrell 015) 1'25''720 (139.767)
18 **Thierry Boutsen** (Arrows A8) 1'25''832 (139.584)

8. FILA

28 **Stefan Johansson** (Ferrari F.1-86) 1'25''907 (139.462)
19 **Teo Fabi** (Benetton B 186) 1'25''926 (139.432)

9. FILA

17 **Marc Surer** (Arrows A8) 1'26''300 (138.827)
15 **Alan Jones** (Force Thl 2) 1'26''456 (138.577)

10. FILA

14 **Jonathan Palmer** (Zakspeed 861) 1'26''644 (138.276)
8 **Elio De Angelis** (Brabham Bt55) 1'27''191 (137.409)

NON QUALIFICATI

Piercarlo Ghinzani (Osella Fa1G) 1'27''288 (137.256)
Johnny Dumfries (Lotus 98T) 1'27''826 (136.415)
Huub Rothengatter (Zakspeed 861) 1'28''060 (136.053)
Christian Danner (Osella Fa1G) 1'28''132 (135.942)
Andrea De Cesaris (Minardi M186) 1'28''962 (134.673)
Alessandro Nannini (Minardi M186) 1'29''447 (133.943)

Quarta gara del mondiale F. 1 1986
11 maggio 1986

Circuito: Montecarlo

Distanza: 78 giri pari a km 259,584

Organizzatore: Automobile Club de Monaco
23 bld Albert 1er Tel. 03/303220

Direttore di gara: Jacky Ickx

Partenza: ore 15,30

Spettatori: 55.000

Organizzazione: 9

Sicurezza: 9

Condizioni climatiche: Sole in prova e in gara.

In 12 al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Alain Prost	McLaren Mp4/2c	78	1.55'41''460	134.626	—
2. Keke Rosberg	McLaren Mp4/2c	78	1.56'06''082	134.150	a 24''622
3. Ayrton Senna	Lotus 98T	78	1.56'34''706	133.601	a 53''246
4. Nigel Mansell	Williams Fw 011	78	1.56'52''462	133.263	a 1'53'' 2
5. René Arnoux	Ligier Js27	77	1.56'16''265	132.237	a 1 giro
6. Jacques Laffite	Ligier Js27	77	1.56'38''082	131.825	a 1 giro
7. Nelson Piquet	Williams Fw 011	77	1.56'48''299	131.633	a 1 giro
8. Elio De Angelis	Brabham Bt55	75	1.55'52''346	129.246	a 3 giri
9. Marc Surer	Arrows A8	75	1.56'07''343	128.967	a 3 giri
10. Stefan Johansson	Ferrari F.1-86	75	1.57'14''292	127.740	a 3 giri
11. Philippe Streiff	Tyrrell 014	74	1.55'47''494	127.611	a 4 giri
12. Jonathan Palmer	Zakspeed 861	74	1.56'43''812	126.585	a 4 giri

8 i ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
Martin Brundle	Tyrrell 015	67	Incidente
Patrick Tambay	Force Thl 1	67	Incidente
Gerhard Berger	Benetton B 186	42	Mozzo ruota
Michele Alboreto	Ferrari F.1-86	38	Turbina
Riccardo Patrese	Brabham Bt55	38	Motore
Elio De Angelis	Brabham Bt55	31	Pressione turbo
Teo Fabi	Benetton B 186	17	Alimentazione
Alan Jones	Force Thl 2	2	Incidente

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KMH
Prost McLaren Mp4/2c	51	1'26''607	138.335
Senna Lotus 98T	68	1'26''843	137.959
Rosberg McLaren Mp4/2c	56	1'26''971	137.756
Mansell Williams Fw 011	58	1'27''405	137.072
Patrese Brabham Bt55	36	1'27''585	136.791
Tambay Force Thl 1	62	1'27''769	136.504
Piquet Williams Fw 011	68	1'27''797	136.460
Laffite Ligier Js27	28	1'27''873	136.342
Arnoux Ligier Js27	26	1'27''988	136.164
Brundle Tyrrell 015	62	1'28''649	135.149
Alboreto Ferrari F.1-86	25	1'28''776	134.955
Berger Benetton B 186	25	1'28''944	134.700
Johansson Ferrari F.1-86	68	1'29''305	134.156
Surer Arrows A8	47	1'30''509	132.371
De Angelis Brabham Bt55	53	1'30''621	132.208
Streiff Tyrrell 014	65	1'31''098	131.516
De Angelis Brabham Bt55	13	1'31''236	131.317
Fabi Benetton B 186	5	1'31''647	130.728
Palmer Zakspeed 861	47	1'31''679	130.682
Jones Force Thl 2	2	1'35''510	125.440

L'altalena della corsa

COSÌ DOPO 10 GIRI

1. **Prost** in 15'03''972 (132.535 kmh); 2. **Senna** a 05''367; 3. **Mansell** a 06''557; 4. **Alboreto** a 08''672; 5. **Rosberg** a 08''934; 6. **Patrese** a 17''432; 7. **Berger** a 18''513; 8. **Brundle** a 20''551; 9. **Tambay** a 20''907; 10. **Piquet** a 21''862; 11. **Arnoux** a 22''268; 12. **Johansson** a 35''173; 13. **Boutsen** a 37''764; 14. **Laffite** a 37''999; 15. **Surer** a 45''845; 16. **De Angelis** a 47''137; 17. **Jones** a 1'15''430; 18. **Palmer** a 1'15''594; 19. **Streiff** a 1'16''313; 20. **Fabi** a 5 giri.

COSÌ DOPO 20 GIRI

1. **Prost** in 29'48''001 (134.013 kmh); 2. **Senna** a 10''112; 3. **Mansell** a 12''101; 4. **Rosberg** a 14''616; 5. **Alboreto** a 24''661; 6. **Patrese** a 36''830; 7. **Berger** a 37''275; 8. **Brundle** a 42''872; 9. **Arnoux** a 42''992; 10. **Tambay** a 44''428; 11. **Piquet** a 46''558; 12. **Laffite** a 50''000; 13. **Johansson** a 1'04''436; 14. **Boutsen** a



Classifiche iridate dopo 4 gare

	BRASILE 23/3	SPAGNA 13/4	SAN MARINO 27/4	MONACO 11/5	BELGIO 25/5	CANADA 15/6	DETROIT 22/6	FRANCIA 6/7	G. BRETAGNA 13/7	GERMANIA 27/7	UNGHERIA 10/8	AUSTRIA 17/8	ITALIA 7/9	PORTOGALLO 21/9	MESSICO 12/10	AUSTRALIA 26/10	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
--	--------------	-------------	-----------------	-------------	-------------	-------------	--------------	-------------	------------------	---------------	---------------	--------------	------------	-----------------	---------------	-----------------	--------------	-------------

MONDIALE PILOTI

1. Prost	—	4	9	9													22	22
2. Senna	6	9	—	4													19	19
3. Piquet	9	—	6	—													15	15
4. Rosberg	—	3	2	6													11	11
5. Mansell	—	6	—	3													9	9
6. Berger	1	1	4	—													6	6
7. Laffite	4	—	—	1													5	5
Arnoux	3	—	—	2													5	5
9. Johansson	—	—	3	—													3	3
10. Brundle	2	—	—	—													2	2
Fabi	—	2	—	—													2	2
12. Patrese	—	—	1	—													1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	—	7	11	15													33	33
2. Williams	9	6	6	3													24	24
3. Lotus	6	9	—	4													19	19
4. Ligier	7	—	—	3													10	10
5. Benetton	1	3	4	—													8	8
6. Ferrari	—	—	3	—													3	3
7. Tyrrell	2	—	—	—													2	2
8. Brabham	—	—	1	—													1	1

11"13"929; 15. Surer a 1'20"591; 16. Palmer a 1 giro; 17. Streiff a 1 giro; 18; De Angelis a 2 giri.

COSÌ DOPO 30 GIRI

1. **Prost** in 44"30"651 (134,583 kmh); 2. Senna a 14"542; 3. Rosberg a 14"826; 4. Alboreto a 36"713; 5. Mansell a 50"137; 6. Patrese a 56"140; 7. Berger a 56"347; 8. Arnoux a 56"960; 9. Brundle a 1'10"078; 10. Tambay a 1'11"068; 11. Piquet a 1'13"971; 12. Laffite a 1'16"323; 13. Johansson a 1 giro; 14. Boutsen a 1 giro; 15. Surer a 1 giro; 16. Palmer a 1 giro; 17. Streiff a 2 giri; 18. De Angelis a 7 giri.

COSÌ DOPO 40 GIRI

1. **Senna** in 59'43"645 (133,728 kmh); 2. Prost a 00"945; 3. Rosberg a 16"742; 4. Mansell a 24"401; 5. Arnoux a 38"271; 6. Berger a 51"673; 7. Piquet a 59"781; 8. Laffite a 1'00"215; 9. Brundle a 1'27"750; 10. Johansson a 1 giro; 11. Tambay a 1 giro; 12. Boutsen a 1 giro; 13. Surer a 1 giro; 14. Palmer a 2 giri; 15. Streiff a 2 giri.

COSÌ DOPO 50 GIRI

1. **Prost** in 1.14"25"736 (134,141 kmh); 2. Rosberg a 13"551; 3. Senna a 31"667; 4. Mansell a 38"270; 5. Arnoux a 54"615; 6. Laffite a 1'12"640; 7. Piquet a 1'12"868; 8. Brundle a 1 giro; 9. Tambay a 1 giro; 10. Johansson a 1 giro; 11. Boutsen a 2 giri; 12. Surer a 2 giri; 13. Palmer a 2 giri; 14. Streiff a 2 giri.

COSÌ DOPO 60 GIRI

1. **Prost** in 1.29'01"722 (134,572 kmh); 2. Rosberg a 20"321; 3. Senna a 44"887; 4. Mansell a 50"874; 5. Arnoux a 1'14"403; 6. Laffite a 1 giro; 7. Brundle a 1 giro; 8. Tambay a 1 giro; 9. Piquet a 1 giro; 10. Boutsen a 2 giri; 11. Surer a 2 giri; 12. Johansson a 2 giri; 13. Streiff a 3 giri; 14. Palmer a 3 giri.

COSÌ DOPO 70 GIRI

1. **Prost** in 1.43'45"182 (134,720 kmh); 2. Rosberg a 21"624; 3. Senna a 43"278; 4. Mansell a 1'06"982; 5. Arnoux a 1 giro; 6. Laffite a 1 giro; 7. Piquet a 1 giro; 8. Boutsen a 2 giri; 9. Surer a 3 giri; 10. Johansson a 3 giri; 11. Streiff a 3 giri; 12. Palmer a 4 giri.

I primati

Poiché la lunghezza del percorso è stata variata, non esistono raffronti.

PRIMATO SULLA DISTANZA

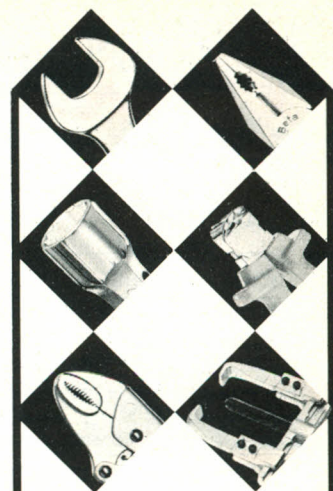
Alain Prost ha stabilito il nuovo record, percorrendo 78 giri pari a 259,584 km in 1.55'41"060 alla media di 134,634 km/h

PRIMATO SUL GIRO IN PROVA

Se lo è aggiudicato ancora Prost, guadagnandosi la pole con 1'22"627

PRIMATO SUL GIRO IN GARA

Terzo centro di Prost che ha fatto il suo 51. giro in 1'26"607 alla media di 138,335 kmh



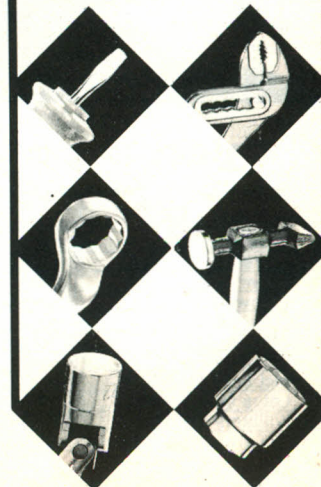
Beta

UTENSILI

nelle mani
dei meccanici
di Brabham
McLaren
e Williams
il successo
dei loro
piloti e.... gli
utensili Beta

Beta

UTENSILI



GP MONACO

Tutti i tempi delle prove

MIGLIORE TEMPO 1985	PILOTA	VETTURA	MOTORE	VENERDI		SABATO		DOMEN.	
				I	II	III	IV	WARM UP	
1'20"885	5. McLaren	Prost	McLaren Mp4/2c	Tag Porsche	1'24"829	1'26"059	1'25"692	1'22"627	1'26"316
1'20"536	2. Williams	Mansell	Williams Fw 011	Honda	1'26"840	1'30"919	1'24"064	1'23"047	1'28"406
1'20"450	1. Lotus	Senna	Lotus 98T	Renault EF 15	1'24"885	1'25"222	1'22"340	1'23"175	1'28"376
1'20"563	3. Ferrari	Alboreto	Ferrari F.1-86	Ferrari	1'29"586	1'26"839	1'25"912	1'23"904	1'29"013
1'21"665	11. Arrows	Berger	Benetton B 186	Bmw M 12-13	1'28"314	1'26"280	1'26"443	1'23"960	1'29"052
1'21"813	12. Alfa Romeo	Patrese	Brabham Bt55	Bmw M 12-13	1'26"628	1'26"872	1'23"950	1'24"102	1'27"154
1'22"880	16. Ligier	Laffite	Ligier Js27	Renault EF 15	1'28"042	1'26"702	1'24"408	1'24"402	1'28"625
1'22"912	17. Renault	Tambay	Force Th1 2	Hart	1'28"546	1'27"038	1'27"007	1'24"686	1'28"552
1'21"320	7. Williams	Rosberg	McLaren Mp4/2c	Tag Porsche	1'28"605	1'25"662	1'25"103	1'24"701	1'27"797
1'23"827	18. Tyrrell	Brundle	Tyrrell 015	Renault EF 15	1'30"384	1'28"564	1'25"591	1'24"860	1'31"611
1'21"817	13. Brabham	Piquet	Williams Fw 011	Honda	1'26"185	1'27"919	1'25"515	1'25"287	1'28"395
	Non presente	Arnoux	Ligier Js27	Renault EF 15	1'27"330	1'25"900	1'25"335	1'25"538	1'27"777
	Non presente	Streiff	Tyrrell 015	Renault EF 15	1'33"678	1'32"646	1'26"438	1'25"720	1'36"263
1'21"302	6. Arrows	Boutsen	Arrows A8	Bmw M 12-13	1'28"508	1'29"244	1'28"386	1'25"832	1'30"592
1'22"635	15. Ferrari	Johansson	Ferrari F.1-86	Ferrari	1'27"581	1'27"005	1'26"736	1'25"907	1'29"190
1'23"965	20. Toleman	Fabi	Benetton B 186	Bmw M 12-13	1'29"079	1'29"397	1'28"883	1'25"926	1'35"310
	Non presente	Surer	Arrows A8	Bmw M 12-13	1'31"628	1'28"878	1'29"289	1'26"300	1'31"119
	Non presente	Jones	Force Th1 2	Hart	1'28"495	1'26"663	1'28"581	1'26"456	1'30"042
1'23"840	19. Zakspeed	Palmer	Zakspeed 861	Zakspeed	1'29"273	1'30"152	1'26"831	1'26"644	1'30"492
1'21"465	9. Lotus	De Angelis	Brabham Bt55	Bmw M 12-13	1'28"079	1'27"191	1'27"507	1'27"191	1'28"214
1'24"071	21. Osella	Ghinzani	Osella Fa1G	Alfa Romeo	1'34"879	1'29"282	1'27"420	1'27"288	—
	Non presente	Dumfries	Lotus 98T	Renault EF 15	4'45"406	1'35"027	1'29"351	1'27"826	—
	Non presente	Rothengatter	Zakspeed 861	Zakspeed	1'32"110	1'36"814	1'29"770	1'28"060	—
	Non presente	Danner	Osella Fa1G	Alfa Romeo	1'30"493	1'30"986	1'29"542	1'28"132	—
1'21"347	8. Ligier	De Cesaris	Minardi M186	Motori Moderni	1'31"422	1'28"962	1'28"215	2'22"479	—
	Non presente	Nannini	Minardi M186	Motori Moderni	1'31"761	1'29"447	1'29"285	2'27"098	—

VELOCITÀ IN PROVA

Rilevate all'ingresso del tunnel

GIOVEDÌ

N. PILOTA	KM/H
12 Senna	285.790
8 De Angelis	283.242
20 Berger	278.854
25 Arnoux	277.492
7 Patrese	276.003
1 Prost	274.181
23 De Cesaris	273.413
2 Rosberg	273.349
16 Tambay	273.072
28 Johansson	272.040
27 Alboreto	270.880
5 Mansell	269.192
6 Piquet	268.657
19 Fabi	268.523
17 Surer	267.924
14 Palmer	267.658
18 Boutsen	267.261
15 Jones	266.404
26 Laffite	266.010
3 Brundle	263.286
21 Ghinzani	259.241
24 Nannini	253.224
4 Streiff	246.914
22 Danner	246.575
11 Dumfries	246.182
29 Rothengatter	235.345

SABATO

N. PILOTA	KM/H
12 Senna	285.412
20 Berger	281.617
27 Alboreto	278.782
5 Mansell	278.782
11 Dumfries	276.215
3 Brundle	276.144
7 Patrese	273.141
6 Piquet	273.072
18 Boutsen	272.727
8 De Angelis	272.727
16 Tambay	272.658
19 Fabi	272.590
26 Laffite	272.040
1 Prost	271.972
28 Johansson	271.766
17 Surer	269.730
4 Streiff	269.125
25 Arnoux	268.456
21 Ghinzani	267.724
2 Rosberg	267.658
14 Palmer	265.291
29 Rothengatter	265.031
15 Jones	258.435
23 De Cesaris	255.561
22 Danner	248.276
24 Nannini	224.346

DOMENICA

N. PILOTA	KM/H
2 Rosberg	251.326
1 Prost	251.256
12 Senna	248.071
27 Alboreto	246.981
14 Palmer	246.981
25 Arnoux	246.914
20 Berger	246.305
6 Piquet	245.633
28 Johansson	245.298
5 Mansell	243.572
16 Tambay	242.066
19 Fabi	241.870
26 Laffite	241.805
8 De Angelis	241.158
15 Jones	241.093
7 Patrese	238.095
3 Brundle	236.655
18 Boutsen	236.097
4 Streiff	235.356
17 Surer	233.706



I pesi dopo la gara

VETTURA	PILOTA	PESO
Ferrari F.1-86	(Johansson)	598
Zakspeed 861	(Palmer)	584
Tyrrell 014	(Streiff)	582
Ligier Js27	(Laffite)	579
Arrows A8	(Boutsen)	579
Ligier Js27	(Arnoux)	575
Arrows A8	(Surer)	575
Williams Fw 011	(Piquet)	570
McLaren Mp4/2c	(Prost)	562
Lotus 98T	(Senna)	557
Williams Fw 011	(Mansell)	557
McLaren Mp4/2c	(Rosberg)	554



Gara decisamente da dimenticare per Teo Fabi, a sinistra, cominciata già male durante le prove di qualificazione, continuata peggio con una sosta ai box dopo appena un giro e finita poi al diciassettesimo per rottura della pompa benzina (Villani). Sopra, si è rivisto Jody Scheckter nella curiosa veste (per lui così taciturno) di commentatore per la televisione (Amaduzzi)

DRIVERS HIT PARADE/En plein del francese della McLaren

Johansson precipita

TUTTI 10 per Alain Prost che sta prendendo il largo non solo nel mondiale, ma anche nella nostra Hit Parade dove ha sopravanzato lo spento Piquet di Montecarlo che, comunque, conserva ancora la seconda piazza, pur pressato da vicino da Senna. Sfortunati, questa volta, i sei piloti non qualificati cui non è arrivato alcun punto così da finire ad occupare le ultime posizioni della generale, eccezione fatta per Dumfries, la cui discesa a precipizio sembra in ogni caso irreversibile. In costante risalita (due posizioni guadagnate) c'è Rosberg, ma il finlandese non convince molto e questo spiega la sua bassa collocazione assoluta. In gran recupero anche Mansell (tre posizioni recuperate) ma per lui vale un po' lo stesso discorso di Rosberg. Tra i «negativi» della settimana c'è invece il ferrarista Johansson che ha perso ben tre posizioni. Di tappa, la maglia nera, è purtroppo la sua... □



Microfoni tutti per Alain Prost all'arrivo. Il francese a Monaco si è rivelato incontenibile e ingordo: non gli è bastata la vittoria, il primo posto nel mondiale, il giro più veloce, la pole position. Ha preteso anche il primo posto nella nostra Hit Parade. In questa classifica assoluta un bel salto in avanti l'ha fatto anche Mansell (Villani)

GIORNALISTI											
PILOTI	Mannucci (Autosprint)	Chiavegato (La Stampa)	Zigliotto (Rombo)	Prüller (Tv-Radio Austria)	Morosini (Il Corriere della Sera)	Gonzalez (O Estado de S. Paulo)	Baccini (Il Messaggero)	Doodson (Chequered Flag)	Marincovich (la Repubblica)	Costa (Tuttosport)	Totale punti Gp Monaco
Prost	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100
Rosberg	8	9	9	10	9	10	10	9	10	10	94
Senna	8	10	9	9	9	10	9	10	9	8	91
Laffite	9	8	6	8	8	8	9	8	9	9	82
Arnoux	9	8	6	8	8	9	8	8	9	9	82
Alboreto	8	9	7	8	9	8	7	9	8	9	82
Mansell	8	8	7	8	8	9	7	9	7	7	78
Berger	7	8	7	9	6	7	7	8	8	7	74
Patrese	8	9	8	8	8	7	0	7	8	8	71
Piquet	8	7	5	7	7	8	6	8	8	6	70
Boutsen	7	6	6	6	6	6	7	7	6	6	63
Surer	7	5	6	6	5	5	6	7	6	6	59
Tambay	7	5	6	7	5	6	4	7	6	6	59
Brundle	7	5	5	7	5	5	8	8	5	4	59
Palmer	6	5	6	5	5	5	6	6	6	6	56
Johansson	6	5	5	7	6	5	4	6	5	7	56
Streiff	6	5	5	3	3	6	2	7	6	6	49
De Angelis	6	6	6	5	6	0	0	6	6	6	47
Fabi	6	5	6	7	0	0	0	6	6	6	42
Jones	6	5	6	5	4	0	0	0	6	6	38

Classifica generale

Affondo di Prost

▲ 1. (2.) Prost	371
▽ 2. (1.) Piquet	345
= 3. (3.) Senna	330
= 4. (4.) Arnoux	319
= 5. (5.) Alboreto	312
= 6. (6.) Laffite	311
▲ 7. (9.) Rosberg	303
▲ 8. (7.) Berger	299
▲ 9. (10.) Patrese	263
▽ 10. (8.) Fabi	257
= 11. (11.) Tambay	249
▲ (14.) Mansell	249
= 13. (13.) Brundle	248
▽ 14. (11.) Johansson	246
= 15. (15.) Boutsen	233
▲ 16. (17.) Surer	209
▲ 17. (18.) De Angelis	195
▲ 18. (19.) Streiff	190
▽ 19. (16.) Dumfries	164
▲ 20. (22.) Jones	153
▲ 21. (24.) Palmer	134
▽ 22. (20.) Ghinzani	130
▽ 23. (21.) De Cesaris	121
▽ 24. (23.) Danner	90
= 25. (25.) Nannini	73
= 26. (26.) Rothengatter	27

Legenda

- ▲ IN SALITA
- ▽ IN DISCESA
- = STAZIONARIO
- * NUOVO ENTRATO

Sempre più Marlboro sulle Ferrari ma...

Agnelli sdrammatizza

MONACO — Quando è stato chiesto all'avvocato Gianni Agnelli, calato ai box di Montecarlo alle 8,30 di sabato mattina per una visita-lampo assieme a Luca Montezemolo, che cosa ne pensasse dell'improvviso aumento — in fatto di dimensione — del marchio «Marlboro» sulle Ferrari, così si è espresso: «Direi che agli effetti dello sport una scritta vale l'altra pur se la cosa ci ha dato qualche noia; naturalmente a lamentarsi sono stati quelli contrari al fumo. Forse potremmo ridurre le ore di fumo nei locali di lavoro...». Una battuta che ha sdrammatizzato un problema che in realtà non esiste e d'altronde è ormai chiaro che il futuro della Ferrari è sempre più legato alla Marlboro. Alla fine del 1986, scadrà infatti il contratto triennale che unisce la Casa del Cavallino alla multinazionale del tabacco e i marchi che compaiono sui due lati delle vetture con l'aggiunta dei nomi dei piloti, sono stati ingranditi del 30%, proprio in funzione dei rapporti sempre più stretti. Esiste anche un motivo tecnico, legato al tipo di carrozzeria della Ferrari F.1: con la carenatura del roll-bar, il precedente marchio finiva per annegare nel rosso e dunque da parte della Ferrari non è stato «ostico» superare questo ulteriore scoglio psicologico. Soprattutto, l'apporto finanziario della Marlboro, pur se non è fondamentale, sta diventando sempre più importante per la copertura delle spese di gestione e nella stipulazione dei contratti con i piloti. Senza contare la nuova F.1 Indy che debutterà negli Usa nelle ultime gare della stagione e che avrà certamente i colori della Marlboro.

SEMPRE in tema Ferrari, è invece escluso che possa debuttare una vettura completamente nuova verso la fine della stagione come era stato ventilato. Il nuovo motore a 6 cilindri è in via di definitivo completamento e presto verrà messo al banco ma per alloggiarlo, non verrà realizzata una macchina nuova. Si prevede che il motore possa debuttare a fine stagione (con ogni probabilità al Gp d'Italia a Monza) e verrà montato sulla attuale F.1-86 che naturalmente sarà adattata, ma che potrebbe comunque essere modificata per ovviare ai problemi di tenuta di strada riscontrati in questi Gran Premi. Viene, forse così a cadere

un motivo di attesa, ma è chiaro che una vettura del tutto nuova a tre quarti di stagione, avrebbe creato problemi pratici non indifferenti. Il motore Ferrari (intanto l'attuale V6 a 120 gradi continua ad essere sviluppato) è stato concepito soprattutto tenendo conto di tre obiettivi fondamentali: compattezza, rigidità e peso. Risultati che non possono essere raggiunti con l'attuale motore che è stato disegnato verso la fine degli Anni Settanta. Scontata ovviamente la ricerca della maggiore potenza possibile e che sarà nettamente superiore ai circa 900 cavalli del propulsore attualmente impiegato. (d. b.)



Nella giornata di riposo, il venerdì, Johansson si è consolato cercando la tintarella e trovando anche altri interessi non meno eccitanti dello stesso Gran Premio (Amaduzzi)

Ecco la nuova Arrows

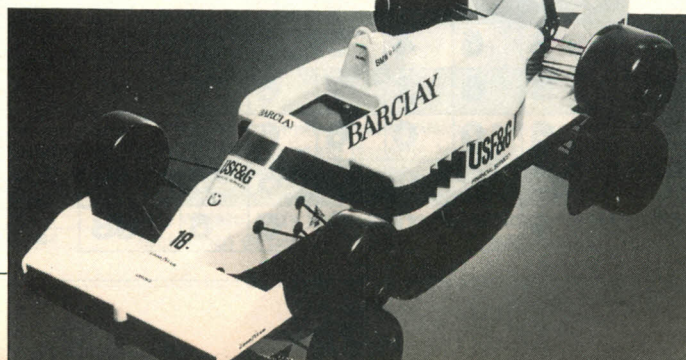
IN BASSO il modellino della Arrows A9 che dovrebbe venir presentata, in forma statica, in Belgio per debuttare poi in Canada. Progettata sempre da Dave Wass è particolarmente lunga di passo, 2921 mm. Per il resto è decisamente convenzionale: musetto stretto e alto, come la Williams '85, e retrotreno stretto, tipo Lotus, con ampi scivoli posteriori. La scocca è costruita dalla British Aerospace.

NUOVO SPONSOR per Piquet: si tratta della ditta bolognese «Sira» che produce radiatori per riscaldamento ad elementi componibili in alluminio pressofuso. Il marchio compare sulla tuta di Piquet, ma la Sira è intenzionata a entrare prossimamente in modo più massiccio in F.1, anche per la passione sportiva dei titolari che già hanno legato il loro nome al campione del mondo motociclistico Angel Nieto. Si tratta della famiglia Gruppioni, nota anche per avere cercato di rilanciare in alto la squadra di calcio del Bologna.

LA NUOVA OSELLA di F.1 non è stata portata a Montecarlo. Il venerdì lo stesso Enzo Osella la ha «saggiata» nella mini-pista casalinga di Volpiano. Non è stata giudicata sufficientemente a punto per essere portata a Montecarlo il sabato. Ci sarà sicuramente a Spa.

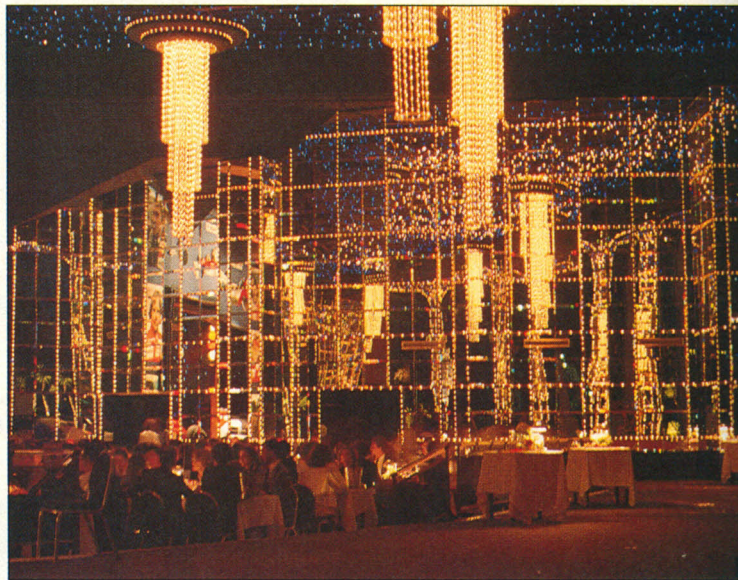
DOPO LE PROVE di sabato, Prost, Laffite e Jabouille si sono allontanati dal circuito a bordo di un... unico ciclomotore di 50 cc. Erano in tre aggrappati l'uno all'altro, ma un «solerte» vigile li ha fermati facendo alleggerire il mezzo di due passeggeri.

A MONACO si è visto anche Hervé Guilpin, l'ingegnere francese che ha lavorato anche da Osella. Ora si occupa delle Peugeot 505 che Beltoise e Jabouille impiegano nel campionato francese produzione. Lo stesso team ha anche acquistato due Ajs F.3000 dello scorso anno che dovrebbero essere affidate nientemeno che a Jean-Pierre Jarier, l'ex-pilota di F.1, anche lui attualmente impegnato in «Produzione».





Ai box nel Principato l'ospite per eccellenza è stato, al solito, Gianni Agnelli accompagnato da Luca Montezemolo. Eccolo, a sinistra, col nostro editore Luciano Conti con cui ha parlato esclusivamente di calcio (Villani). Sotto Alboreto spiega all'ing. Ghidella come ha fatto a ottenere il suo gran tempo in prova: sfoderando questi...artigli! (Villani) A destra l'incredibile e magica cornice per la festa della Marlboro (FotoColombo)



IL PORTO di Montecarlo è tra gli scali più ambiti dei possessori di barche e naturalmente lo è ancora di più nelle giornate del Gran Premio. Il fatto di poter assistere a prove e corsa da una barca attraccata è considerato «in» e la ricerca del posto barca è sempre serrata. Per una vecchia consuetudine, tutti i team di F.1 hanno però diritto a un posto-barca ed è per questo che nelle settimane precedenti la corsa, molti team-manager vengono contattati da fantomatici «amici di amici» per la faticosa richiesta.

SENNÀ passa (chissà perché?) per un pilota-certosino, poco amante degli svaghi pre-gara. E invece è stato visto a ora tardissima al casinò dell'Hotel Loews, piuttosto impegnato con una slot-machine. È stato anche fortunato: ha vinto oltre 600.000 lire.

LA CIRCOLAZIONE lungo le strade di Montecarlo, durante il Gran Premio, è quanto di più problematico esista. Per questo la Piaggio ha messo a disposizione dei piloti delle Vespa 125: così potevano muoversi agevolmente nel traffico.

SULLA McLAREN di Prost è comparsa la pubblicità del «Cafe Philtre d'Or» che non sarà mantenuta in seguito. Si tratta infatti di un marchio francese della Segafredo che Oltr'Alpe ha acquisito di recente una gran parte del mercato del caffè.

COME NEL 1985, il negozio di commestibili che si trova sotto l'abitazione monegasca di Michele Alboreto, ha esposto una tuta del pilota milanese in vetrina, durante i giorni del GP. Una simpatica e reciproca pubblicità per l'amico-cliente.

GIÀ FISSATE le date dei Gp di Monaco dei prossimi anni: 31 maggio nel 1987, 15 maggio nel 1988, 7 maggio nel 1989 e 27 maggio nel 1990.

DURANTE le prove di giovedì, Ghinzani ha perso uno scarico. Subito i meccanici si sono precipitati a cercarlo, ma i soliti «cacciatori di souvenirs» lo avevano «imboscato». Così il particolare è stato rifatto sul posto.

LA PSICOSI per gli attentati terroristici libici, ha ormai intaccato anche la tradizionale quiete del Principato. L'Hotel Loews, abitualmente frequentato da americani, ha ricevuto diciassette mila disdette di prenotazioni, e adesso si pensa di chiudere due piani dell'albergo che negli intenti della società americana che lo gestisce, avrebbe dovuto soppiantare il mitico Hotel de Paris.

TRA GLI avvenimenti mondani legati al Gp di Monaco, anche il ricevimento offerto dall'importatore monegasco della Rayton Fissore, sponsor della Minardi e costruttrice di un «4x4» di successo, il «Magnum». Su una villa ai bordi del mare si sono visti anche De Cesaris e Nannini, i due piloti della Minardi. C'era anche un tavolo da ping-pong e la sfida tra i due è stata inevitabile. Ha vinto Nannini che nel settore si considera «qualcuno».

LIGIER sempre più «nazionalizzata»: dal Gp di Monaco sulle vetture di Laffite e Arnoux è comparsa la pubblicità del «Ricard», il famosissimo aperitivo francese.

PUR CON UNA visita-lampo, l'avvocato Gianni Agnelli ha trovato il tempo per passare in rassegna quasi tutti i box di Montecarlo. Si è intrattenuto con Gerard Ducarouge, al quale ha fatto i complimenti, riconoscendo indirettamente che il tecnico francese sarebbe un buon acquisto per la Ferrari. Proprio al momento di lasciare il circuito è riuscito a salutare Ayrton Senna del quale in precedenza aveva tessuto tutti gli elogi possibili: «È un pilota che mi diverte quando è in pista». Agnelli ha poi fatto i complimenti a Giancarlo Minardi, al quale ha anche posto una curiosa domanda: «Bella la sua F.1 — ha detto — ma che cosa costa di più: questa o una bella barca?». «Io, veramente, non ho una barca», — ha risposto Minardi che ha aggiunto: «So solo che queste macchine sono un "gran brutto" lavoro...». Un modo simpatico e tipicamente romagnolo per sottolineare una passione che non sempre è rose e fiori.

Johansson ha investito Jean Sage

È SUCCESSO tutto durante gli ultimi minuti della sessione di prove sabato. Stefan Johansson stava rientrando ai box, quando in mezzo alla corsia si è trovato Jean Sage che in apparenza sembrava non essersi accorto della Ferrari. Lo svedese ha frenato, ha sterzato per quanto gli consentiva la ristrettezza della corsia, ma è stato tutto inutile. Sage è stato colpito con la ruota

posteriore sinistra, ed è caduto a terra. Ha riportato una forte contusione alla spalla destra e un trauma cranico. Subito soccorso (Villani) Sage è stato ricoverato all'ospedale di Monaco, dove è stato curato dal professor Saillant, che ha applicato allo sfortunato direttore sportivo della Renault otto punti di sutura alla testa per le ferite riportate.





A sinistra: Dalmas dominatore F. 3 (Foto Villani). Sopra: l'incidente che ha eliminato Caffi e Artzet (Foto Amaduzzi). In basso: Modena magnifico secondo

FORMULA 3/Nel mini Gran Premio domina il favorito Dalmas

L'uomo mescola

Confermando una tradizione amica dei piloti francesi, la guida del team Oreca ha avuto a disposizione mezzo e gomme eccezionali che gli hanno permesso di battere Modena

MONTECARLO - Martini, Oreca, Marlboro sono i «numeri» fissi che escono sulla roulette di Formula 3 del Gran Premio di Monaco di Formula 3. A variare sono solo i nomi dei piloti e in questa occasione anche la marca del motore che dopo cinque anni consecutivi di vittorie Alfa Romeo deve essere registrato come Volkswagen oltretutto Spiess. Yannick Dalmas, 24 anni di Tolone, ha continuato la tradizione Martini e Oreca, interrotta solo con la vittoria di Capelli nell'84 (pur sempre con una Martini) dominando il lotto dei 33 concorrenti di cui solo 22 ammessi alla gara. Lo ha fatto forse in modo plateale e con prestazioni sia in prova che in gara che hanno destato qualche dubbio. In prova c'è da dire che le vetture di tutti non hanno subito verifiche, che poi invece sono state effettuate in modo sommario a fine corsa. Perché fossero pesate le vetture è stato necessario un reclamo da parte dell'Euroteam che ha piazzato un grande Modena al secondo posto dietro l'imprendibile Dalmas. E che dire poi delle gomme Michelin a disposizione della maggior parte dei piloti (le hanno usate francesi, italiani e tedeschi)? A sentire i responsabili i pneumatici

erano uguali per tutti, anche il treno da tempo consegnato ad ogni pilota. Ma perché le gomme Michelin «da tempo» ai francesi duravano tre giri al massimo e agli italiani dopo quindici tornate risultavano ancora efficienti? Insomma il sospetto che un occhio di riguardo la Michelin lo abbia riservato ai piloti francesi resta. Perché riteniamo difficile che un veloce ma non «marziano» Dalmas possa rifilare un secondo a giro ad uno scatenato Modena. L'emiliano ha confermato di essere al momento il pilota italiano più in «palla». Una

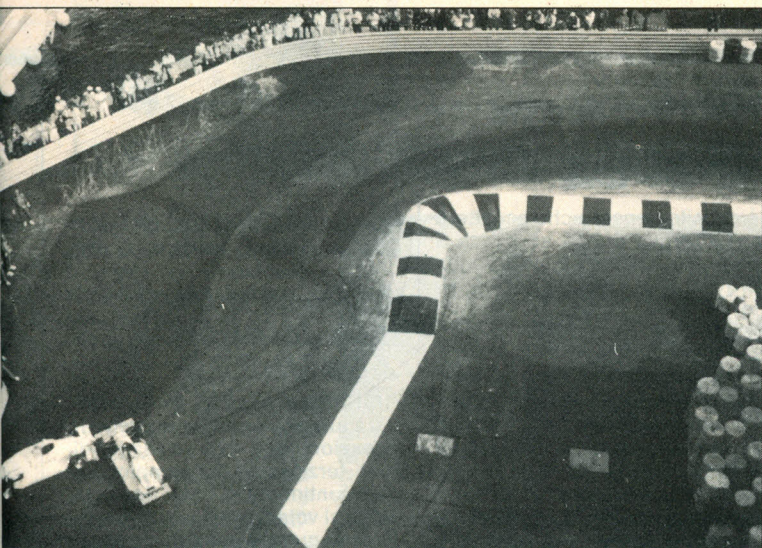
buona prestazione l'hanno offerta Larini quarto e Bertaggia sesto. Visco che si era conquistato una sesta posizione con grinta è invece stato costretto al ritiro per rottura di una spazzola dello spinterogeno. Apicella e Caffi, invece, sono stati eliminati da incidenti e Montecarlo per loro è stata una gara da dimenticare come lo è stata per Ermanno Alboreto e Giovanna Amati (qui con la Martini dell'Astoter perché il suo team ha preferito non venire) che non hanno neppure superato le prove di qualificazione.

LA CRONACA al via è Dalmas a prendere il comando davanti ad Artzet (vera sorpresa delle prove), Modena e Larini che già nel corso del primo giro viene superato da Caffi. Modena supera Artzet e si procede così fino al terzo giro. Al quarto non c'è più Caffi che è al box dopo aver picchiato all'uscita del Tabaccaio. Nel frattempo Trolle insidia Larini che è costretto a cedere la posizione. All'undicesimo giro si ritira Apicella per collisione con Santal. A metà gara Dalmas ha un vantaggio che si aggira sui 12 secondi su Modena, Trolle, Larini, Huysmann e Visco ben risalito assieme a Bertaggia nono. Le posizioni non variano mentre aumenta il vantaggio di Dalmas su Modena. Fra i ritirati c'è Visco che in chicanes si trova con la spazzola dello spinterogeno ko; Artzet è ormai nelle retrovie perché coinvolto nell'incidente iniziale di Caffi buca una gomma. Fora dopo una collisione con Huysmann, anche Alesi mentre Bertaggia autore di un testacoda nel tentativo di superare Giroix lo riaccuffa e lo supera nel finale. Primo dunque è Dalmas davanti a Modena, Trolle, Larini, Huysmann e Bertaggia.

Roberto Teso



(Studio 83)



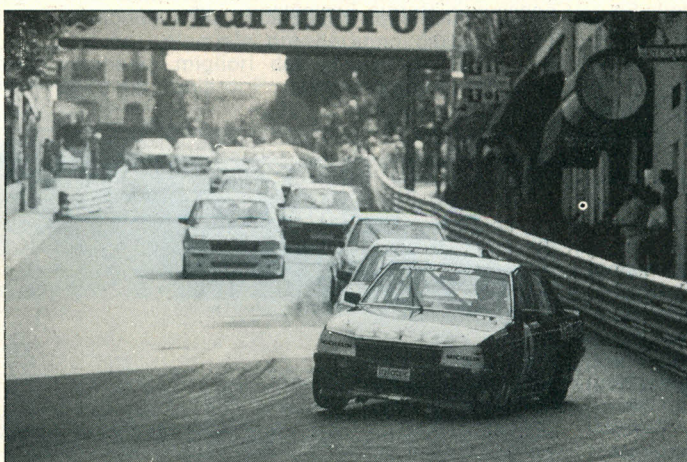
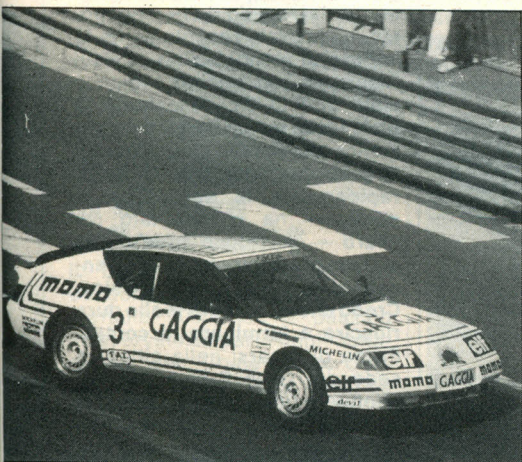
EUROPA CUP / La vittoria a un olandese

Schutz fa sorridere la Renault Italia

MONTECARLO — Wolfgang Schutz, fin dalle prove ha dominato la seconda prova dell'Europa Cup riservata alle Alpine Renault, modificate con l'installazione sui cofani posteriori di un convogliatore d'aria per raffreddare il radiatore posto sul retrotreno. Da questa gara il team Renault Italia esce a testa alta avendo mantenuto il comando della classifica generale. Non più con Larrauri vincitore a Imola ma con Massimo Sigala classi-

ficatosi terzo dopo le due manche con somma dei tempi. Nella prima, con Larrauri che parte indietro a causa di una picchiata e di problemi al cambio in prova, uno dei favoriti Heger si elimina subito nella piscina. La corsa, di dodici giri, viene vinta da Schutz, davanti a Gouhier, Becker, Sigala e Brancatelli che recupera bene. Larrauri soffre di problemi al cambio ed è solo ottavo.

LA MUSICA non cambia nella seconda manche. In piscina è



Per Massimo Sigala, a sinistra, sembra essere giunto l'anno della consacrazione. Il milanese, grazie ai piazzamenti ottenuti a Montecarlo è ora al comando della Coppa Europa Alpine V6. A lato: Maissoneuv, primo nella Coppa Peugeot (Foto Studio 83)

28. GRAN PREMIO MONACO

Montecarlo, 10 maggio 1986
Gara internazionale di Formula 3
22 alla partenza e 21 al traguardo

Didier Artzet (Ralt R130/86-Volkswagen M) 1'35"555	Yannick Dalmas (Martini Mk49A-Volkswagen M) 1'35"757
Alessandro Caffi (Dallara 386-Alfa Romeo M) 1'37"117	Stefano Modena (Reynard 863-Alfa Romeo M) 1'36"994
Michel Trolle (Martini Mk49A-Volkswagen M) 1'37"240	Nicola Larini (Dallara 386-Alfa Romeo M) 1'37"225
Denis Morin (Reynard 863-Volkswagen M) 1'37"569	Fabien Giroix (Reynard 863-Volkswagen M) 1'37"458
Kristian Nissen (Ralt R130/86-Volkswagen M) 1'38"248	Harald Huisman (Ralt R130/86-Volkswagen M) 1'37"887
Marco Apicella (Dallara 386-Alfa Romeo M) 1'38"315	Martin Donnelly (Ralt R130/86-Volkswagen B) 1'38"253
Enrico Bertaggia (Dallara 386-Alfa Romeo M) 1'38"710	Jean Robert Alesi (Dallara 386-Alfa Romeo M) 1'38"513
Eric Bachelart (Martini Mk49-Alfa Romeo M) 1'38"881	Eugenio Visco (Dallara 386-Alfa Romeo B) 1'38"743
Julian Bailey (Ralt R130/86-Volkswagen B) 1'39"108	Bernard Santal (Dallara 386-Volkswagen M) 1'38"090
David Hunt (Ralt R130/86-Volkswagen B) 1'39"307	Thomas Danielsson (Dallara 386-Alfa Romeo B) 1'39"165
Eric Bellefroid (Martini Mk49-Alfa Romeo M) 1'39"427	Maurizio Sandro Sala (Ralt R130/86-Volkswagen B) 1'39"327

Riserve: **Paul Belmondo** (Reynard 863-Volkswagen M) 1'39"715; **Peter Zakowski** (Ralt R130/86-Volkswagen M) 1'40"045.

Nota: Le sigle M e B indicano le gomme Michelin e Bridgestone, usate dai piloti sullo schieramento.

Maissoneuv tra le 505

MONTECARLO — Maissoneuv, più veloce anche nelle prove, ha dominato il secondo Trofeo Peugeot del circuito di Monaco. Stabiliendo al secondo giro il passaggio più veloce ha preso subito la testa e dietro a lui si sono messi Bourdon e Bacle, pure secondo e terzo in prova, non riuscendo però a raggiungerlo.

TROFEO PEUGEOT

Montecarlo, 11 maggio 1986

La classifica: 1. M. Maissoneuv 12 giri in 24'01"607 alla media di 99,729 kmh; 2. Bourdon a 2'9"73; 3. Bacle a 6"026; 4. Lallier a 22"587; 5. De Thoisy a 38"169; 6. Migeo a 97"275; 7. Lagniez a 37"729; 8. Maquine a 38"169; 9. Wilbart a 40"512; 10. Girardot a 41"413; 11. Tironneau a 47"898; 12. Almeras a 55"891; 13. Perard a 56"760; 14. Aquate a 1'03"173; 15. Quari a 1'07"608; 16. Wadham a 1'09"464; 17. Fremont a 1'10"448; 18. Blais a 1'21"981; 19. Bonnal a 3 giri; 20. Dupraz a 3 giri; 21. Sire a 3 giri; 22. Degremont a 11 giri.

□ Giro più veloce: Maissoneuv a 1'58"655 alla media di 100,972. Tutti su Peugeot 505 turbo.

- Yannick Dalmas** 24 giri pari a 79,872 km n 39'13"421 alla media di 122,179 kmh (Martini MK 49-Volkswagen)
- Stefano Modena** a 31"147 (Reynard 863-Alfa Romeo)
- Michel Trolle** a 36"382 (Martini MK 49-Volkswagen)
- Nicola Larini** a 50"405 (Dallara 386-Alfa Romeo)
- Harald Huisman** a 1'10"331 (Ralt RT 30-Volkswagen)
- Enrico Bertaggia** a 1'16"961 (Dallara 386-Alfa Romeo)
- Eric Bachelart** a 1'17"964 (Martini MK 49-Alfa Romeo)
- Fabien Giroix** a 1'25"048 (Reynard 863-Volkswagen)
- Eric Bellefroid** a 1'28"867 (Martini MK 49-Alfa Romeo)
- Bernard Santal** a 1'30"445 (Dallara 386-Volkswagen)
- Maurizio Sandro Sala** a 1 giro (Ralt RT 30-Volkswagen)
- Didier Artzet** a 1 giro (Ralt RT 30-Volkswagen)
- David Hunt** a 6 giri (Ralt RT 30-Volkswagen)
- Jean Robert Alesi** a 7 giri (Dallara 386-Alfa Romeo)
- Eugenio Visco** a 10 giri (Dallara 386-Alfa Romeo)
- Julian Bailey** a 13 giri (Ralt RT 30-Volkswagen)
- Marco Apicella** a 14 giri (Dallara 386-Alfa Romeo)
- Martin Donnelly** a 14 giri (Ralt RT 30-Volkswagen)
- Kristian Nissen** a 16 giri (Ralt RT 30-Volkswagen)
- Denis Morin** a 19 giri (Reynard 863-Volkswagen)
- Alessandro Caffi** a 19 giri (Dallara 386-Alfa Romeo)

● Giro più veloce: Dalmas in 1'36"664 alla media di 123,943 kmh.

fuori subito Bleekemolen che già nella prima manche era stato autore di uno spettacolare testacoda. Schutz tiene il comando dal primo all'ultimo passaggio mentre Gouhier, Brancatelli e Sigala più staccati lo seguono nell'ordine. Larrauri che rompe un manicotto della pressione del turbo è settimo. La classifica per somma dei tempi vede primo Schutz, davanti a Gouhier e Sigala.

EUROPA CUP

Montecarlo, 11-5-1986

2. gara della Coppa

La classifica: 1. Wolfgang Schutz 24 giri in 47'27"514 alla media di 100,979 kmh; 2. Gouhier a 2"341; 3. Sigala a 6"213. 4. Becker a 8"557; 5. Brancatelli a 12"961; 6. Gonin a 20"755; 7. Ketterer a 36"537; 8. Larrauri a 43"899; 9. De Lesseps a 57"554; 10. Jaeger a 1'20"249; 11. Gabriel a 1'26"963; 12. Monch a 1'51"673; 13. Maillat a 1'57"147; 14. Busch a 2'26"717; 15. Trucco a 2'39"040; 16. Cavalli a 3'01"659; 17. Von Lowis a 2 giri; 18. Bolinger a 6 giri; 19. Bleekemolen a 12 giri; 20. Fuchs a 12 giri; 21. Obendorfer a 13 giri; 22. Eitel a 19 giri.

□ Giro più veloce: Brancatelli in 1'56"658 alla media di 102,700 kmh.

La classifica dell'Europa Cup: Sigala punti 22; Gouhier 20; Larrauri e Becker 18; Schutz 15; Brancatelli 14; Gonin 7; Heger 5; Ketterer e Obendorfer 4; Fuchs 3; De Lesseps 2; Jaeger e Isler 1.

In dubbio l'effettuazione del prossimo Gran Premio di Spagna

Guerra tra Foca e Jerez

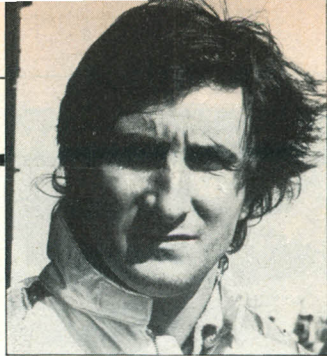
MADRID — Ci sono dubbi sulla effettuazione del Gp di Spagna del prossimo anno a Jerez de la Frontera. La partecipazione di pubblico all'edizione di quest'anno è stata molta scarsa, sia perché gran parte della popolazione andalusa non può permettersi il prezzo del biglietto, sia perché il circuito è molto lontano dalle grandi città. Barcellona, ad esempio, è più vicina al Nürburgring che non a Jerez. Sono stati duramente criticati i costi della prova e il sindaco di Jerez, Pedro Pacheco, ha rivolto duri commenti nei confronti della Fo-

ca, i cui uomini sono stati anche accusati di mancare di educazione. Pacheco ha rilasciato la scorsa settimana la seguente dichiarazione: «**Il prossimo anno sarà la Foca che dovrà adattarsi alle condizioni di Jerez, in caso contrario non si disputerà il Gp. L'esperimento del Gp è stato senz'altro positivo, ma non potremo accettare nuovamente le imposizioni dello scorso anno. Le abbiamo accettate solo perché si trattava della prima volta e quindi era inevitabile cedere. Ma d'ora in avanti basta.**».

Conoscendo Bernie Ecclestone

è difficile pensare che accetterà che la Foca debba scendere a patti. È quindi probabile venga preventivata una soluzione alternativa: al circuito di Jarama, ad esempio, sono stati costruiti nuovi box... Va però detto che gli organizzatori del Race, l'Automobilclub spagnolo, non vogliono sentir parlare di F.1 «**La F.1 ha costi troppo alti e non ci interessa...**»

In Spagna in ogni caso la F.1 ha un rilievo politico e il Governo centrale di Madrid ritiene che rappresenti una grande attrattiva.



Dallesst a Pau con la nuova Ags Jh20B

RICHARD DALLEST (nella foto) sarà alla partenza delle prequalificazioni del Gran Premio di Pau, terza gara del campionato intercontinentale di Formula 3000, al volante della Ags Jh20B. Il trantaquattrenne pilota marsigliese, dopo due stagioni d'assenza dal mondo delle monoposto, ha provato recentemente la vettura di Henry Julien al Paul Ricard. Il suo miglior tempo è stato di 1'13"00, nonostante la pista fosse in non perfette condizioni a causa della pioggia caduta precocemente: «**Ho ritrovato rapidamente la sensibilità di guida** — ha commentato Richard — **pur troppo sono abbastanza preoccupato dalla mancanza di allenamento fisico. Credo che a Pau sarà molto dura riuscire a terminare la corsa.**» Prima di recarsi nella cittadina sede del Gran Premio Dallesst effettuerà un'altra seduta di prova sulla pista di Nogaro.

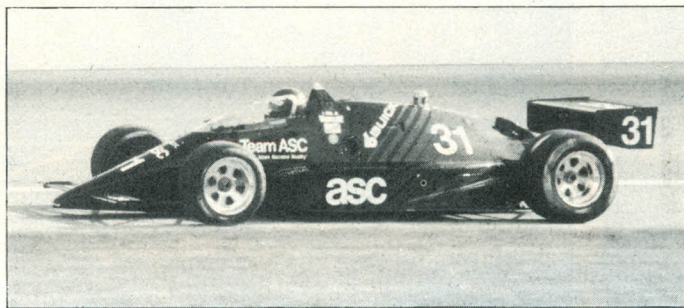
Bmw Imsa spedite in Germania

BRUTTE nuove in casa March-Bmw. Le vetture partecipanti al campionato Imsa, dotate del motore turbocompresso derivato da quello di Formula 1, sono ora in fase di totale revisione alla Motorsport, il reparto corse della marca bavarese, dove i tecnici stanno scoprendo i guai che hanno afflitto le biposto in queste prime gare stagionali. Come è noto queste vetture, preparate negli Stati Uniti dalla McLaren, hanno palesato inspiegabili rotture di particolari, tra le quali pericolosi principi d'incendio che ancora non sono stati avviati. Quanto prima a mettere a punto le March-Bmw Imsa saranno chiamati Roberto Ravaglia e Gerhard Berger.

■ **F. 2000.** Nel corso di una cena, tenutasi a Sant'Andrea Bagni in provincia di Parma, l'Asso di Formula 2000 ha premiato i giovani emergenti della categoria per la grinta messa in mostra in pista. Alla presenza di un centinaio di invitati sono saliti sul palco della premiazione Enzo Ferlito, Roberto Prodan, Enrico De Benedetti, Vito Boffa e Saccutelli. Infine è stata la volta di Agnese Piazzalunga a ricevere in omaggio un volante.

Fiori d'Arancio

IL CAPOREDATTORE di Autosprint Roberto Guglielmi sabato 10 maggio ha compiuto il grande passo: si è infatti unito in matrimonio con Monica Miselli. Ai due sposi le più calorose felicitazioni di Autosprint.



John Paul Jr condannato a 5 anni

BRUTTA mazzata per John Paul junior, il ventiseienne pilota americano, che avrebbe dovuto partecipare alla 500 Miglia di Indianapolis. Paul jr è stato infatti condannato dalla Corte di Jacksonville (Florida) a 5 anni di reclusione per aver fatto parte di un racket che spacciava droga. C'è da dire che Paul jr si è definito colpevole per non dover testimoniare contro il padre, accusato dalla Corte di tentato omicidio oltre che di spaccio di stupefacenti. Paul Jr era iscritto a Indy con la March 86C-Buick (nella **Foto Cevenini**). Appena saputo della sentenza la squadra Asc aveva dichiarato che il pilota avrebbe corso ugualmente. Purtroppo il giudice della Corte Federale non è stato dello stesso parere ed ha impedito al giovane pilota di correre. «**Credo sia una grossa ingiustizia** — ha detto Paul jr — **perché dopo il mio arresto nel gennaio 1985 ho sempre continuato a correre in Imsa e non comprendo come e perché abbiano dato questa disposizione.**» Nonostante l'ottimismo del team, Paul jr è stato sostituito dall'inglese Jim Crawford che per ironia della sorte ha percorso solo due giri prima di avere un incidente spettacolare ma per fortuna senza conseguenze fisiche.



Ecco come si è ridotta la Lola di Paolo Gargano, dopo l'incidente nelle prove della Macchia-S. Angelo che è costato la vita al pilota barese



Incerto il futuro di Daccò

SI RISOLVERÀ per vie legali il rapporto di sponsorizzazione che legava Guido Daccò con la «Vini Ponte» che, a quanto pare ancora non ha pagato il pilota lombardo per la gara di campionato intercontinentale di Formula 3000 di Silverstone. Daccò è quindi molto incerto sul proprio futuro agonistico: l'esperienza con la Lola del team Horag di Vallelunga (nella **Foto Alquati**) dovrebbe essere conclusa mentre Daccò potrebbe partecipare alla corsa di Pau, in programma lunedì prossimo, con una delle March del team Sanremo, visto che Gianfranco Tacchino non disputerà la «classica» transalpina, ma si ripresenterà in pista a Imola l'8 giugno.

Presentata la nuova curva Mulsanne del famoso circuito

Le Mans si accorcia

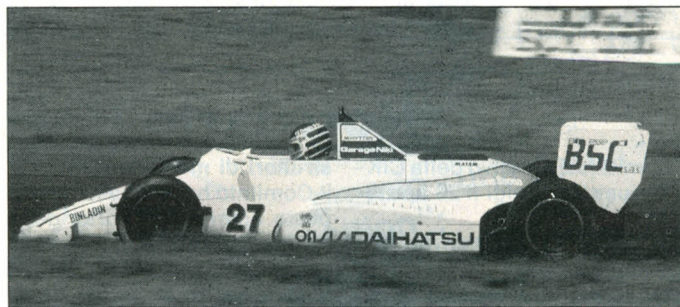
NEL DISEGNO pubblicato a fianco, si può notare la principale modifica che i progettisti del circuito di Le Mans hanno apportato in vista della prossima edizione della 24 Ore. Si tratta di un cambiamento radicale della curva Mulsanne, dovuto più ad esigenze del normale traffico che a quelle della competizione. In sostanza la nuova Mulsanne presenta una rotonda che l'amministrazione comunale ha imposto in quanto nella zona si erano verificati nel passato numerosi incidenti stradali, dovuti a una notevole circolazione. La modifica dovrebbe rendere il circuito



meno veloce ma allo stesso tempo i rilievi cronometrici potrebbero scendere poiché la lunghezza complessiva del tracciato è scesa dai 13,620 km agli attuali 13,528 km. La curva di Mulsanne è stata «sperimentata» dai piloti nel corso delle prove preliminari in vista della corsa del 31 maggio-1 giugno che anche quest'anno rappresenterà l'appuntamento più importante della stagione mondiale per la categoria delle vetture sport-prototipi, al quale prenderanno parte tutti gli equipaggi migliori del gruppo C, tra i quali spiccano quelli di Porsche e Jaguar.

Sarà ritirata la licenza a Consonni?

IL COMPORTAMENTO di Peo Consonni nella gara varanese di Formula 2000 non è passato inosservato da parte degli uomini dell'Asso. Come è noto Consonni, al termine della gara, ha letteralmente sfasciato la monoposto di Marcello Gunnella a calci. «Tralasciando il fatto puramente sportivo — ha detto il presidente dell'Asso F. 2000 Tony Padrone — c'è da rilevare che il comportamento del pilota lombardo è stato gravissimo e ha macchiato una categoria che quest'anno sta esplodendo definitivamente. Per questo ho inviato una lettera per chiedere che a Consonni venga ritirata la licenza. Tengo anche a specificare che il pilota non fa parte dell'Asso Formula 2000».



Nuova vettura per Mario Hytten?

LO SVIZZERO Mario Hytten (nella Foto Studio 83) dopo la buona prestazione di Vallelunga, nella quale si è comportato molto bene al volante della March 85B del team Arno International, potrebbe ricevere nel corso della stagione di Formula 3000 una bella sorpresa da parte della squadra diretta da Carlo Giorgio. L'ex campione italiano di Formula 3, infatti, avrebbe intenzione di mettere a disposizione di Hytten una nuova monoposto, probabilmente una Lola T86/50 che sostituirà l'attuale vettura. Una decisione in tal senso sarà presa dalla squadra dopo la gara di Pau, in programma il 19 maggio prossimo.

Il team Forti forse cambierà il motore

STA per concludersi il rapporto tra Automotor e team Forti in Formula 3? A quanto si sussurra pare di sì, poiché Guido Forti non è molto soddisfatto dalle prestazioni fornite dal motore Volkswagen, responsabile secondo la squadra delle non buone prestazioni dei piloti Giorgio Montaldo e Nicola Marozzo. (sotto fotoStudio83). Forti, già nella corsa di Varano Melegari, potrebbe presentarsi con un nuovo propulsore, probabilmente un Volkswagen preparato dal tedesco Siegfried Spiess. Ma c'è un interessamento anche... al futuribile Opel che sta girando al banco nelle officine di Irmischer.

Per Flammini test F. 3000 con la March

MAURIZIO FLAMMINI non ha ancora gettato la spugna. Il popolare ex pilota romano che ora si occupa della promozione della Formula 3000 in Italia ha infatti intenzione di ritornare attivamente alle corse proprio nella categoria cadetta. A questo proposito Flammini proverà la March 85B del team Genoa Racing questa settimana a Imola, autodromo che l'8 giugno ospiterà la quinta gara del campionato intercontinentale. Se il test sarà positivo non è escluso che Flammini possa prendere parte alla gara come «secondo» di Ivan Capelli nella squadra diretta da Cesarino Gariboldi.

■ **PAU.** Per ovviare ai problemi delle prequalificazioni pare che a Pau verranno ammessi d'ufficio alle prove i primi 16 classificati della gara di Vallelunga.

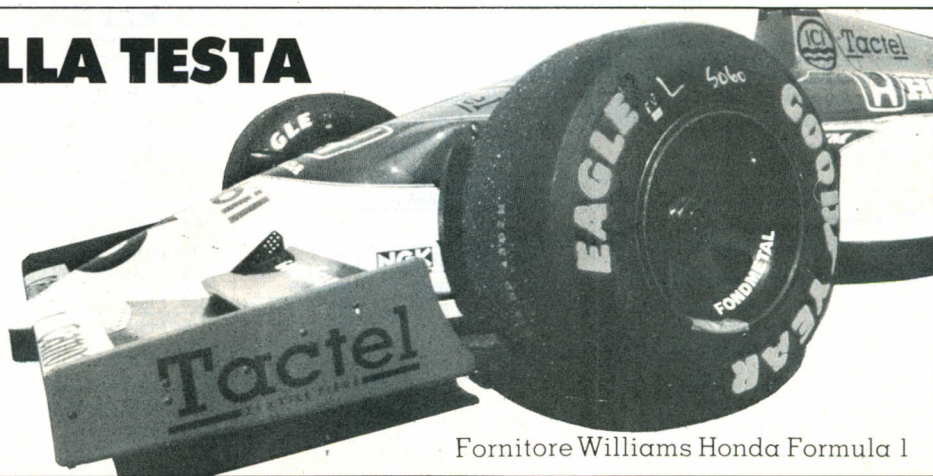
IL CERCHIO ALLA TESTA

FONDMETAL®

Ruote in lega leggera

FONDMETAL S.p.A.

Statale Ogliese, 8 - Palosco (BG)
Tel. (035) 845130
telex 301554 FOMET I



Fornitore Williams Honda Formula 1

NOTIZIARIO CSAI

Le pagine del «Notiziario Csaì» trattano argomenti inerenti ai regolamenti tecnici e sportivi, spiegano le motivazioni del TNA e ospitano quesiti posti direttamente alla Csaì dai licenziati. Tutto ciò tenendo presente che AUTOSPRINT, da parte sua, continuerà a trattare gli stessi argomenti esprimendo, come sempre, le sue opinioni indipendentemente da queste pagine e in ossequio alla libertà d'informazione.

Variazioni al calendario sportivo

VELOCITÀ IN CIRCUITO:

- 28/6 - **AIM Mugello** - aggiungere F. 2000.
28/6 - **AIM Mugello** - depennare la Coppa R. 5 (inserita per errore)
13/7 - **AIM Mugello** - aggiungere Coppa Italia Renault 5.

VELOCITÀ IN SALITA:

- 27/4 - **AC Biella** - Biella/Oropa - rinviata al 7 settembre
8/6 - **Sc. Red White** - Cividale/Castelmonte - rinviata al 29 giugno
15/6 - **AC Vicenza** - Salita del Costo - annullata

RALLIES:

- 18/5 - **AC Campobasso** - 8. Rally di Riccia - rinviato

AUTOSTORICHE

- 15-18/6 - **Rally dell'Isola d'Elba** - Trofeo Csaì Rally Autostoriche - annullato

SLALOM:

- 18/5 - **Ac Salerno** - Cava Badia/Cava Tirreni - nuova iscrizione
18/5 - **Caserta Corse** - 4. slalom Massalubrense - dal 4 maggio
25/5 - **Sc. Kinzica** - 1. slalom della Certosa - annullato
25/5 - **Reggio Corse/Reggio Corse** - Apsromontana - 1. slalom Parco Pentimele - nuova iscrizione
29/6 - **Rombo Team Napoli** - 3. slalom Pignataro/Pastorano Giano - dal 2 marzo
29/6 - **Sc. Saint Paul (SR)** - 1. slalom Maniace - nuova iscrizione
29/6 - **Aism Ittiri (SS)** - 1. slalom Trofeo AISM - nuova iscrizione

- 6/7 - **Praxis (VR)** - 3. slalom di Primavera - nuova iscrizione

- 16/11 - **Sc. Caserta Corse** - 2 slalom Città di Cervino - dal 13 aprile

AUTOCROSS:

- 18/5 - **AC Pavia** - pista Solarolo - 2 Cv Dyane Cross
1/6 - **Team F.lli Rossetti (MN)** - pista Quistello - agg. Dyane Cross
6/7 - **Sc. Catria (PS)** - pista Catria - agg. 2 Cv Dyane Cross
13/7 - **Team Autocross Emiliano**: a parziale rettifica di quanto pubblicato su Autosprint 17/86 viene spostata la validità per la Coppa Italia alla gara del 14 settembre, mentre la gara del 13 luglio mantiene la sola validità nazionale.
21/9 - **Ac Pavia** - pista Solarolo - 2 Cv Dyane Cross

Integrazione elenco Piloti Prioritari Rally

ECCO gli aggiornamenti dell'elenco dei piloti prioritari rally pubblicato su Autosprint n.10/86

Prioritari Fisa

2. elenco: si aggiunge **Maurizio Verini** - esce **Bruno Bentivogli**

Prioritari Csaì rallies internazionali
1. elenco: si aggiunge **Bruno Bentivogli** - esce **Maurizio Verini**

2. elenco: si aggiungono **Germano Berti** e **Riccardo Trombi**

Prioritari Csaì rallies nazionali

2. elenco: si aggiungono **Sandro Chiossi** e **Antonio Manfrinato**

Elezioni nuovo Delegato Sportivo dell'Ac Trieste

Dopo le dimissioni di Livio Merluzzi, è stato eletto il 19 aprile u.s. come nuovo Delegato Sportivo di A.C. **Massimiliano Feresin** (Salita al Promontorio, 8 - 34123 Trieste - tel. 040/77.18.84).

Partenze con semaforo nelle competizioni slalom

Si precisa che negli slalom le partenze con semaforo, se previste, devono essere effettuate con la seguente procedura:

- semaforo con luce rossa: a 15 secondi.
- semaforo con luce gialla: a 10 secondi.
- semaforo con luce verde: via.

Notiziario Karting

Il Comitato Esecutivo della CIK si è riunito a Parigi il 26 aprile 1986.

Fra l'altro ha adottato le seguenti decisioni:

Pneumatici Campionati CIK Gruppo 2 Intercontinental

Il Comitato ha approvato all'unanimità, con validità 1/1/1987, l'introduzione della monogomma per ciascuna delle tre categorie dei kart del Gruppo 2.

La CIK comunicherà successivamente la marca ed il tipo del pneumatico che sarà adottato. **Tavola Rotonda CIK con i Co-**

struttori di motori e telai

Il Comitato ha discusso le proposte emerse nel corso della Tavola Rotonda con i Costruttori di motori e di telai tenuta a Ginevra il 19 aprile 1986. Sono state approvate, con validità decorrente dalle prossime omologazioni, le proposte relative all'aumento del numero di telai e di motori richiesti per l'omologazione e all'aumento delle tasse di omologazione. È stato inoltre introdotto un nuovo sistema relativo alle ispezioni del materiale da omologare che d'ora in avanti

saranno effettuate da un collegio formato oltre che dagli Ispettori CIK, anche da rappresentanti dei Costruttori e dall'Autorità Sportiva Nazionale. **Campionati CIK «gemellati»** Come è noto, la CIK ha deciso di abbinare due campionati che pertanto, fin da quest'anno, si svolgono nel corso dello stesso week-end. A partire dal 1987 sarà obbligatorio rispettare, per questi campionati, l'orario standard che la CIK stabilirà. Questo nuovo orario che separerà le due prove «abbinate», consentirà ai concorrenti che ne hanno diritto, di partecipare ad entrambi i campionati.

Campionato Intercontinentale a CIK-Overall

Il Comitato ha deciso di apporre al regolamento la seguente modifica: un pilota qualificato che non si iscrive a questo campionato con un anticipo di almeno 45 giorni rispetto alla data di svolgimento della gara non potrà più parteciparvi; sarà rimpiazzato dal pilota che segue nella classifica valevole per la qualificazione.

Articolo 21 Regolamento Internazionale Karting

Il Comitato ha chiarito, con effetto immediato, che la larghezza delle ruote anteriori è libera per la Formula K, per la Formula C e per la Formula E.

Campionati regionali karting 1986

SARDEGNA

- 1/6 Pista Abbasanta (OR)
6/7 Circuito di Bosa (NU)
20/7 Pista Abbasanta (OR)
31/8 Pista Iglesias (CA)
28/9 Pista di Sassari

ROMAGNA

- 4/5 Circuito di Imola (BO)
11/5 Pista Romea, S. Giuseppe
22/6 Circuito S. Piero (FO)

VENETO

- 20/4 Pista Azzurra, Jesolo (VE)
25/5 Circ. Montecchio M.re (VI)
8/6 Circuito Conselve (PD)
29/6 Circuito di Sandrigo (VI)
21/9 Circuito di Rosà (VI)

LAZIO

- 16/3 Pista d'Oro, Roma
6/4 Kart. Valle del Liri (FR)
11/5 Kartodromo Ariccia (RM)
18/5 Pista il Sagittario (LT)
15/6 Pista Il Sagittario (LT)
29/6 Kartodromo Valle del Liri
PUGLIA-LUCANIA
20/4 Pista Kobra, Pignola
11/5 Pista Lavello (PZ)
25/5 Pista Kobra, Pignola
8/6 Pista Lavello (PZ)
29/6 Circuito Foggia
6/7 Pista Lavello (PZ)
27/7 Pista Kobra, Pignola
7/9 Pista Kobra, Pignola
21/9 Pista Lavello (PZ)

Prima la rettifica poi il servizio

AVENDO appreso dalla stampa «specializzata» con titoli molto evidenti nella cronaca del «4. Rally di Primavera» del giorno 21 aprile che il servizio di cronometraggio è stato causa di «mutilazione del percorso del rally» disputatosi su otto delle dodici prove speciali in programma, penalizzando in particolare la corsa di alcuni concorrenti, vi preciso che nessuna responsabilità è stata addebitata dal direttore di gara, unico responsabile tecnico della manifestazione, al servizio di cronometraggio in merito all'annullamento delle dette prove, annullamento dovuto, da quanto mi risulta, ad altre cause. Tanto vi dovevo per onore di cronaca.

Giuseppe Cocciadiferro
Capo servizio cronometraggio
Caltanissetta

RISPONDE il nostro collaboratore Pietro Libro che ha seguito il rally: «Sorprende il fatto che questa lettera sia arrivata in redazione prima della pubblicazione del servizio sul Rally di Primavera. Il fatto che tutta la stampa, periodica e quotidiana, abbia addebitato delle responsabilità della «mutilazione» del rally al servizio cronometraggio, dovrebbe far meditare i responsabili di questo fondamentale servizio che qualche deficienza ci debba essere stata. È

vero che nelle fasi iniziali la corsa ha accusato dei ritardi per una uscita di strada di un equipaggio non segnalata in direzione gara, ma è anche vero che al controllo orario Gela la carovana del rally si era ricomposta qui quanto ascoltato da più parti non soltanto da copiloti, i cronometristi presenti sul percorso hanno iniziato a commettere una serie di errori, dovuti alla loro inesperienza in questo tipo di gare che hanno comportato dei ritardi tali da giungere alla scadenza dei permessi prefettizi sulla chiusura delle strade quando dovevano ancora disputarsi tre prove speciali. L'errore principale è stato commesso quando alcuni «start» degli equipaggi nonostante sono stati fatti partire con intervalli diversi e non rispondenti alla tabella di marcia. La conferma che qualcosa non ha funzionato a dovere è venuta dalla decisione dell'ispettore Csai molto attento durante l'intero della gara che ha trasmesso alla Csai copia di tutti i cronologici».

Club tedesco per Fiat 500

SIAMO un gruppo di appassionati che hanno fondato il Fiat 500 Club Bremen. Ci occupiamo della conservazione e della restaurazione delle Fiat 500 costruite tra il 1957 e il 1973. Partecipiamo nel corso dell'anno ai vari raduni che si organizzano nelle

AI LETTORI

AVVISIAMO i lettori che ci scrivono che non rispondiamo mai privatamente ma solamente attraverso le colonne del giornale. Vi invitiamo, quindi, a non introdurre nelle buste francobolli nella speranza di ricevere una risposta che potrete leggere solo continuando a seguire Autosprint attentamente ogni settimana.

principali città tedesche da parte dei Fiat 500 Club esistenti. Il fenomeno non è limitato solo alla Germania in quanto abbiamo preso parte anche a trasferte in Austria, Olanda e Gran Bretagna. Dal momento che ci occupiamo personalmente del mantenimento in buon stato delle piccole utilitarie italiane vorremmo metterci in contatto con gli appassionati della penisola per scambiarci esperienze, pezzi di ricambio. Per questo abbiamo pensato di lanciare un appello attraverso le colonne di Autosprint.

Wilfried Ritz - Brema

ECCOVI accontentati: i lettori interessati si possono mettere in contatto con il Fiat 500 Club Bremen indirizzando a Wilfried Ritz, Goosekamp 45/47, 2800 Brema.

Il ritiro dell'Alfa Romeo

SONO un ragazzo appassionato di F. 1 e, fino all'anno scorso, ero un accanito tifoso dell'Euroracing-Alfa Romeo. Inutile commentare la grande delusione che il team mi ha dato, tuttavia l'arrivo del nuovo 4 cilindri turbo Alfa, progettato dall'ingegner Tonti, mi aveva fatto gridare alla riscossa. Ma dopo il fallito matrimonio fra il propulsore Alfa con i telai Toleman e Ligier non ne ho più sentito parlare. Si può sapere che fine ha fatto?

Paolo Castorina - Milano

L'ALFA ROMEO non rimarrà a lungo lontana dalle competizioni; i vertici della società hanno deciso infatti di rilanciare l'immagine sportiva della Casa del Portello con le corse, anche se per il momento non in forma diretta, ma seguendo l'esempio di Bmw, Porsche e Honda. Il nuovo 4 cilindri turbo realizzato da Tonti sarà sgrassato in un lavoro di sviluppo a Balocco abbinato a un telaio ex Euroracing, rifatto dall'ingegner Stirano, per poi essere fornito a un team il prossimo anno. Le voci più insistenti parlano di un interessamento della Ligier, poco propensa ad accettare ancora un trattamento di secondo piano da parte della Renault. Le trattative sono in corso e non mancheranno gli sviluppi anche a breve termine.

A T T E N T I A

DENIM '86

SEMPRE SU WILLIAMS.

Sarà un anno entusiasmante, un anno di sfide. Denim è sempre su Williams. Da un Gran Premio all'altro con Nelson Piquet e Nigel Mansell, nell'entusiasmo e nella vittoria. Forza Nelson, forza Nigel: anche quest'anno siamo orgogliosi di essere con voi in Formula 1.

NELSON PIQUET

Due volte Campione del Mondo. Vincitore 1985 del G.P. di Francia, al secondo posto nel G.P. d'Italia. Esordisce quest'anno su Williams/Honda.



FERMOPOSTA



Warwick si mimetizza

Caro Autosprint sono una ragazza di 17 anni appassionata di automobilismo. Vi scrivo per avere notizie su Derek Warwick: mi piacerebbe sapere perché non è riuscito a trovare un posto in Formula 1. È sposato? Vi prego di farmi sapere tutto quello che conoscete.

Cristina Verso - Prato

A IMOLA Warwick (nella foto Amaduzzi) si è confuso nel pubblico, in attesa di ritrovare un volante in F. 1 visto che non era disponibile a portare una dote, ma voleva essere pagato per correre. Nel frattempo si è rifatto vincendo con la Jaguar a Silverstone.

AGLI ABBONATI

PER UN PROVVEDIMENTO che disciplina le spedizioni dei giornali all'estero gli abbonati che non si trovano sul territorio nazionale non ricevono con la copia di Autosprint gli omaggi che vi sono contenuti (le decals, il pocket sui più grandi della F. 1). La decisione ovviamente non dipende da noi, ma dalle norme intransigenti cui anche noi dobbiamo sottostare per essere pienamente in regola nelle spedizioni.

TERESA PAZIENZA — Scicli (Ragusa) - Può scrivere a Senna Indirizzando alla Lotus, Wymondham, Norfolk, NR 18 9Rs (Gran Bretagna).

PAOLO CAPECCHI — Pistoia - Si rivolga direttamente agli organizzatori del Gp d'Austria: Stmsc-Sektion, Knittelfeld des Stmk Anton Regnerstrasse 2 A-8720 Knittelfeld.

ENZO CIALONI — Velletri (Roma) - Si deve rivolgere direttamente al fotografo, Daniele Amaduzzi, scrivendogli in via Vetulonia (Bologna).

DIEGO GASVODICH — Muggia (Trieste) - Molte volte si crede di agire per il meglio e poi si finisce per sbagliare, ammesso che in realtà si sia davvero sbagliato. Comunque, al momento, nessuno sembra intenzionato a tornare indietro.

FLAVIO SALVIATO — Cremenaga (Varese) - Per staccare la licenza Csaì bisogna rivolgersi all'ufficio sportivo dell'Ac più vicino. È sufficiente sottoporsi a una visita medica di idoneità presso i centri di medicina dello sport autorizzati e poi, una volta espletate le procedure burocratiche si può correre.

FIorenzo BERINI — Fiorenzuola (Piacenza) - La sua proposta è inaccettabile perché sbilancerebbe troppo l'ago della bilancia a favore dei motori atmosferici, mentre l'interesse attuale delle Case è volto alla sovralimentazione.

GIULIO DAL MONTE — Vicenza - Ecco l'indirizzo richiesto: scuderia Palladio, via B. Marcello 28, 36100 Vicenza.

ANTONIO SPADA — Varedo (Milano) - Si metta in contatto con l'ingegner Chiti scrivendo alla Motori Moderni, via Enrico Fermi, 28100 Novara.

MICHELE FRIGERIO — Bellusco (Milano) - Può sembrare strano ma non esiste una bibliografia specifica relativa alla Lola e alla March, due fra le più grandi produttrici di auto da corsa. Anche per quello che concerne libri illustrati di auto e moto dei paesi dell'Est non abbiamo notizie, ma può fare un tentativo scrivendo alla Federazione Cecoslovacca, Ustredni Automotoklub 29 Olpetalova 116 31 Praga (Cecoslovacchia). Nessuno meglio di loro può fornire eventuali informazioni in merito.

SALVATORE SARAO — Milazzo (Messina) - L'Automotor quest'anno non schiererà vetture nel campionato di Formula 3 italiano, si limita a fornire i motori Volkswagen essendo l'importatore italiano.

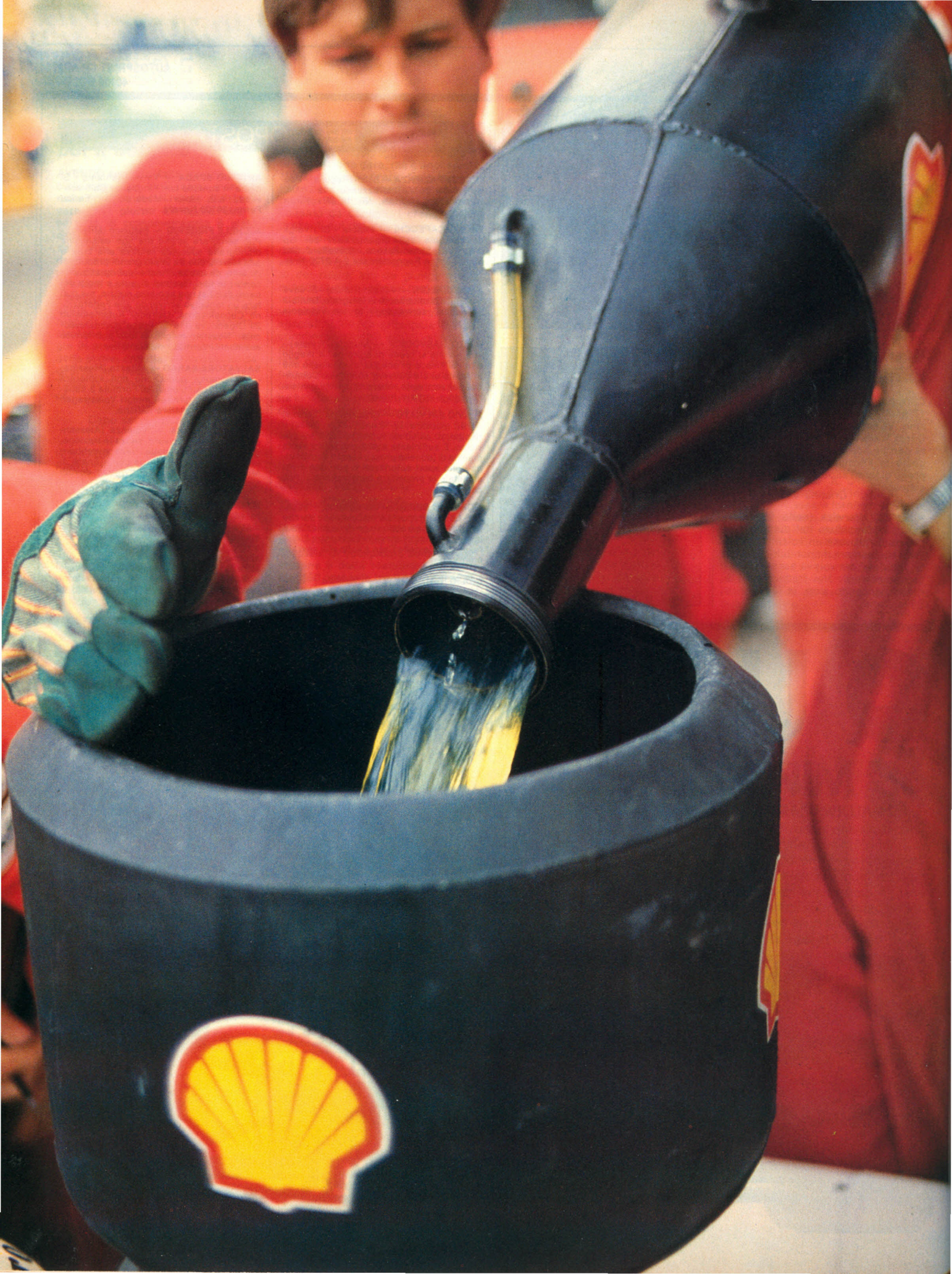
RENZO MORTARA — Valenza (Alessandria) - Non è affatto vero; senza la trazione, gli attriti volventi delle ruote avrebbero ulteriormente rallentato la corsa finale di Mansell. Semplicemente avrebbe dovuto fermarsi ai box un giro prima...

MAURO FORMENTI - Livorno — Può scrivere all'Osella indirizzando in Strada Brandizzo 245, 10088 Volpiano (Torino). Il costruttore piemontese spera di risollevarne le sorti del suo team con la nuova monoposto appena ultimata: Osella è convinto di riuscire a trovare qualche sponsor per portare a termine la stagione se la nuova vettura permetterà a Ghinzani la conquista di qualche piccolo risultato.

QUESTI DUE

DENIM
Per l'uomo che
non deve chiedere. Mai.

NIGEL MANSSELL
Vincitore 1985 del G.P. d'Europa e del G.P. d'Africa, al secondo posto nel G.P. di Francia e nel G.P. del Belgio. Corre da due anni su Williams/Honda.



FORMULA 1/Meno litri ma le prestazioni aumentano

Il pieno gonfiato

Tra le raffinatezze escogitate dai tecnici, l'utilizzazione di benzina con peso specifico superiore. Notevoli anche i progressi in fatto di tenuta di strada, grazie alla aerodinamica e ai pneumatici morbidi che «sostituiscono» il lavoro delle sospensioni

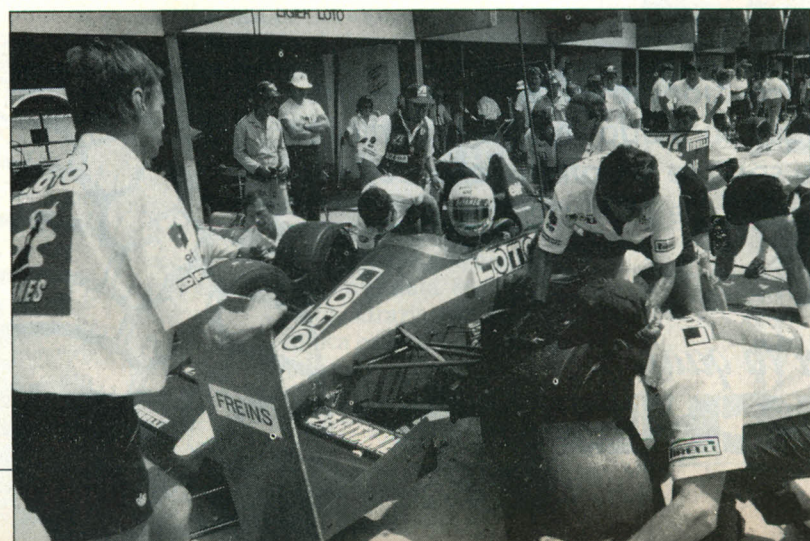
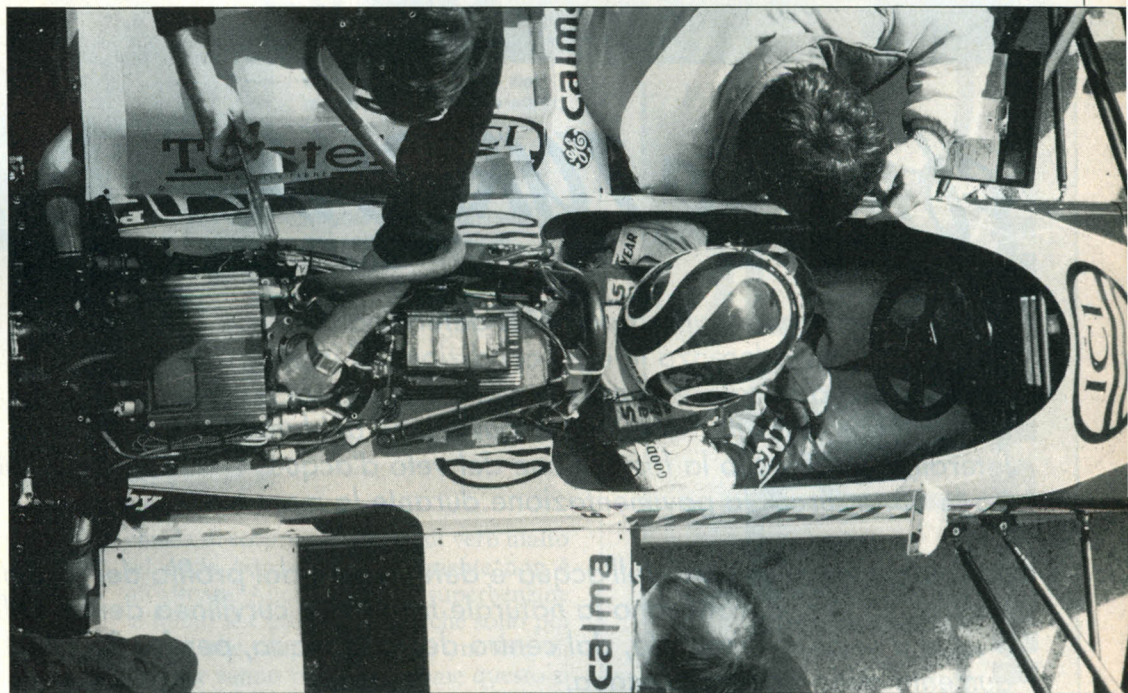
di Gianni Rogliatti

ANCHE QUEST'ANNO si sono viste ad Imola macchine ferme a pochi giri dalla fine per mancanza di carburante: era successo già nel 1985 con 220 litri e si era gridato all'antisportività del regolamento, ma nell'anno appena trascorso i tecnici hanno dimostrato che le risorse non erano finite e che era possibile ottenere risultati ancora migliori in fatto di medie sul giro pur con la capacità del serbatoio ridotta a 195 litri. E non è finita perché c'è chi lavora sott'acqua per portare questa capacità a soli 180 litri. Ora il discorso si può allargare quanto si vuole: non c'è dubbio che un pilota disposto a rischiare più di altri si senta frustrato se è invece costretto ad andare piano verso la fine della gara perché un indicatore gli sta dicendo che la benzina scarseggia. Ma è altrettanto fuor di dubbio che la Formula 1 non è un circo come la si vuole chiamare scherzosamente e neppure uno zoo come vien fatto di pensare quando si stia ad osservare certi personaggi che circolano dietro ai box. Questa formula di gara è un affare molto serio che coinvolge interessi di miliardi, non tanto dei vari padri o padroni, quanto delle Case costruttrici dei motori, delle Case petrolifere e delle gomme, che hanno investito e continuano ad investire nella ricerca più avanzata. Quindi anche i piloti ed i tifosi dei piloti si debbono a volte accontentare se le regole della formula qualche volta lasciano l'amaro in bocca per un risultato che poteva essere diverso se fosse libera la capacità del serbatoio. Ma con questo criterio si potrebbero ottenere risultati via via diversi se si cambiasse la cilindrata del motore o si limitasse la pressione di sovralimentazione (cosa che avviene per esempio ad Indianapolis con una specie di lotteria delle valvole «wastegate»). Dato per scontato che la formula è quella che è, vediamo cosa succede al

suo interno: intanto la potenza non è calata rispetto all'anno scorso, e questo si deve ad un intenso lavoro di affinamento dei motori con un miglioramento sia pur minimo delle parti mobili, un più sensibile miglioramento della efficienza termodinamica ed un deciso miglioramento dei turbocompressori. Per usare la tanto abusata teoria che la Formula 1 serve come ricerca avanzata per l'industria, non c'è dubbio che nel settore dell'impiego del turbo si sono fatti passi

avanti impensabili se non sotto la spinta agonistica. Ormai si dice sempre più chiaramente che i giapponesi sono prossimi ad usare compressori a geometria variabile, per aumentare il rendimento globale, ed anche per allargare la fascia della risposta del compressore stesso. Questi compressori saranno facili da identificare perché avranno un comando esterno per la variazione anzidetta, mentre può darsi benissimo che già da oggi

segue

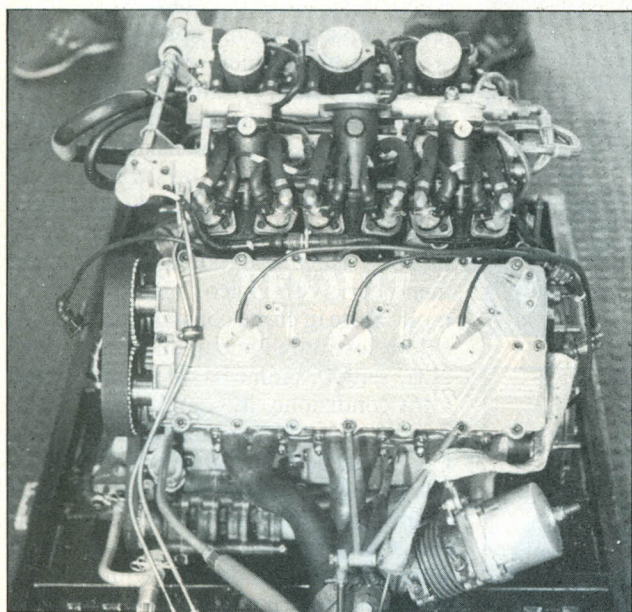


Nella pagina a fianco: va nel serbatoio, sembra normale benzina ma il segreto è nel peso specifico maggiore (FotoVillani). L'elettronica, sopra le regolazioni sulla Williams di Piquet (FotoGiovannelli), e le gomme, a sinistra un cambio alla Ligier (FotoAmaduzzi) fanno risparmiare litri senza intaccare la potenza

Il pieno gonfiato

segue

ci sia chi utilizza turbine in ceramica per resistere alle più alte temperature che si vengono a creare allo scarico a causa dello smagrimiento della miscela (fino ed oltre i 1200 gradi C) e ventole in carbonio per ridurre il peso della parte rotante, ed accelerare quindi più rapidamente. Ma l'efficienza dei motori non giustifica, da sola, il salto quantitativo del rendimento globale, che consente di avere gli stessi cavalli di prima, con 25 litri di carburante in meno: ed allora una parte del segreto sta in questo carburante che per definizione è benzina ma che con la benzina deve avere ormai ben poco da spartire. Anzi si racconta nei box che c'erano una



L'ultima evoluzione del motore Renault: invisibili, ci sono le molle pneumatiche per le valvole che hanno permesso un miglioramento di 1500 giri nel regime massimo di utilizzo

volta degli amici dei meccanici che si facevano il pieno con la benzina avanzata nei serbatoi e nelle taniche a corsa finita: oggi il carburante avanzato non è più richiesto perché pare che qualche malcapitato ci abbia rimesso il serbatoio ed il carburatore della sua utilitaria non previsti per questi carburanti da campioni. Si ricorderà che qualche anno addietro era scoppiato uno scandaletto o due perché la benzina, prelevata a fine corsa e mandata ad analizzare era risultata con un numero ottano superiore ai 102 prescritti dal regolamento. Ebbene da allora ad oggi la pressione di sovralimentazione dei turbo è aumentata come minimo di un bar, passando da 3 a 4 bar relativi e forse anche più, ma non si sente parlare di problemi di detonazione e neppure è successo che le analisi (ma le faranno ancora?) abbiano mostrato alcunché di sospetto. L'unica cosa che si sa di certo è che questi carburanti hanno un peso specifico assai superiore alla benzina e fin

qui si spiega in parte il mistero della maggiore efficienza dei motori: siccome la benzina si misura a litri e non a chili, succede che i 195 litri di oggi possono corrispondere benissimo ai 210 litri di qualche anno fa. Poiché un litro pesa, attualmente, 840 grammi contro i 760 della benzina normale, un pieno di 195 litri viene a pesare 164 chili anziché 148 e il rendimento termico risulta conseguentemente aumentato. Ma c'è dell'altro: il numero ottano si misura con un venerabile motore monocilindrico che gira sui mille giri al minuto ed ha il cilindro che si abbassa e si alza con una manovella per variare il rapporto di compressione. Sorge il dubbio che messo di fronte alla prova delle superbENZINE della F. I questo motore si comporti alla stregua di una vecchia signora cui si

chieda di scoprire il whisky di vero malto ad occhi bendati: semplicemente non è all'altezza. Anche perché le superbENZINE le fanno le Case petrolifere che sono poi quelle che dispongono del motore di prova e sanno benissimo come questo si comporta. Poi naturalmente c'è l'elettronica di controllo del motore che è sempre più perfezionata (ed anche questo è un qualcosa che servirà in produzione) e ci sono trovate geniali come quella delle molle pneumatiche per le valvole, introdotta dalla Renault. A pensarci sembra l'uovo di Colombo ed è incredibile che nessuno lo abbia mai tentato prima: in effetti è una delle pochissime soluzioni meccaniche dell'auto che se non andiamo errati non è stata inventata 80 anni fa come tutto il resto. Grazie alla assenza della molla metallica e quindi della possibilità che si producano rotture, dicono i tecnici Renault, che abbiamo guadagna-

segue

UNIGIGAS[®]

CAR HI-FI SYSTEMS ad alta professionalità

SISTEMI UNICARS S.p.A. Via Como, 8
20063 Cernusco sul Naviglio (MI) - Italy
Tel. 02/9231551 (r.a.)
Telex 340141 UNISIS I

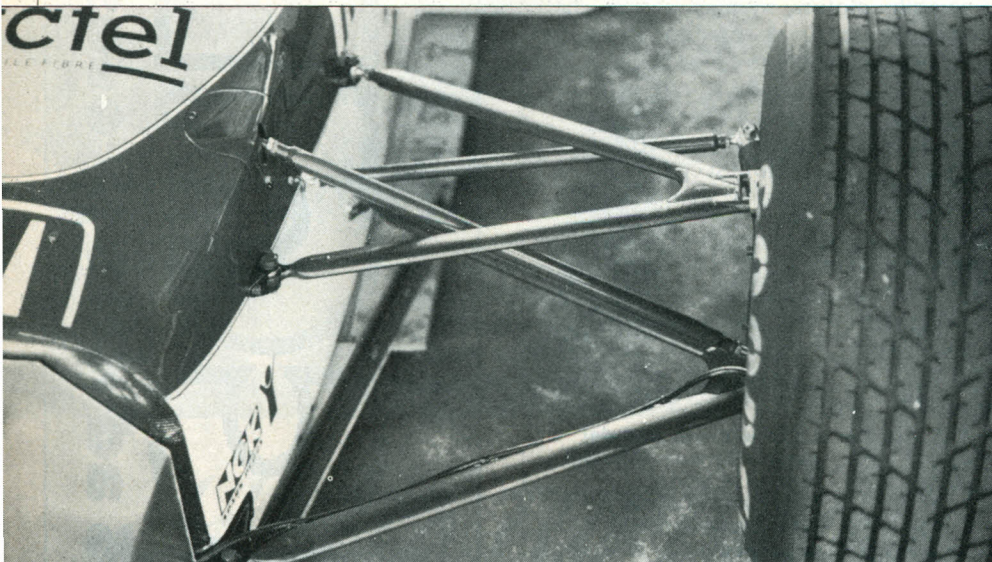
Il pieno gonfiato

segue

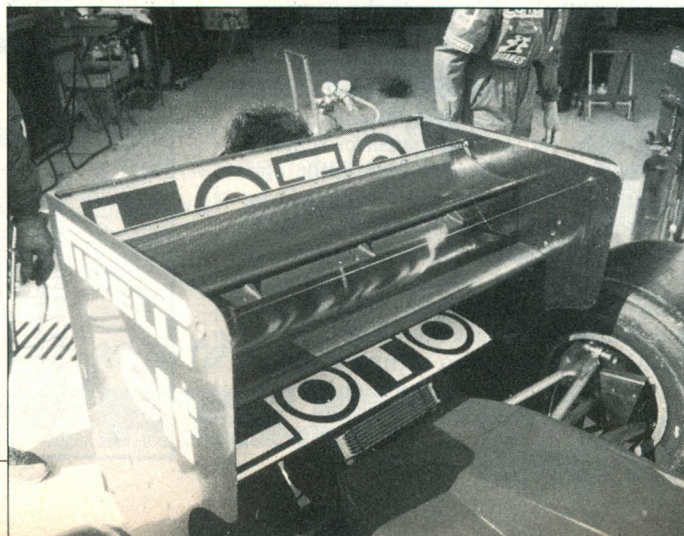
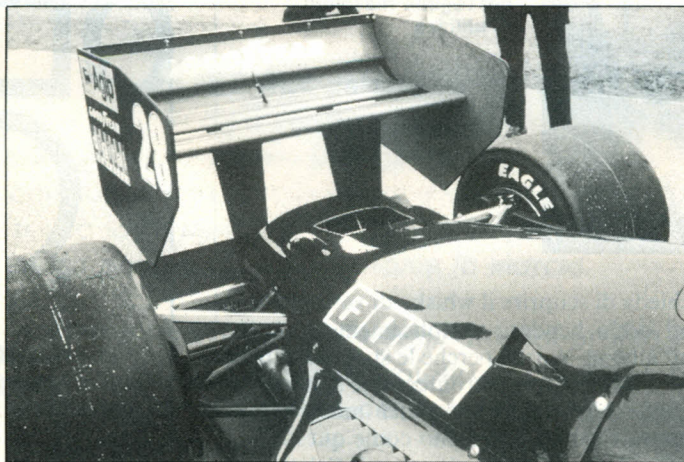
to 1500 giri nel regime massimo (da 11 mila a 12.500) ed una maggiore flessibilità nel diagramma di distribuzione; il che vuol dire motore più elastico e più potente allo stesso tempo: botte piena e moglie ubriaca. Ma i cavalli non bastano, bisogna metterli per terra, «scaricarli»

come dicono quelli che vogliono sembrare «in». Per far ciò ci vogliono gomme super aderenti ed abbiamo visto che ormai non si finisce la corsa con i copertoni con i quali la si era iniziata; a questo punto qualcuno potrebbe anche inventare un nuovo regolamento che proibisca il cambio delle gomme in corsa, ma speriamo di no altrimenti ci saranno quelli che tenteranno di correre sui cerchioni come fece in una occasione memorabile il povero Villeneuve. A guardar

bene le sospensioni di adesso, sembrerebbe che il lavoro lo facciano appunto solo le gomme: infatti la geometria delle tiranterie di collegamento con le molle è tale che una compressione della molla risulta quasi impossibile. Sembra piuttosto che il cinematismo sia congegnato in modo da facilitare molto la distensione delle molle e consentire solo un certo rollio in curva, che a sua volta provoca un movimento della sospensione della ruota interna a scendere, atto evidentemente a migliorare il contatto della ruota suddetta. Ma soprattutto la tenuta di strada è affidata alle forze aerodinamiche generate dalle varie superfici della carrozzeria e che se non sono già arrivate a quelle dei tempi delle minigonne poco ci manca; certamente alla massima velocità il carico aerodinamico equivale o supera il peso della vettura. E qui si assiste ad un fenomeno curioso, ma non misterioso; se si esaminano le velocità massime registrate in opportuni punti del circuito, si scopre che l'auto che va più veloce in quei punti in genere non è quella che fa i tempi migliori sul giro, anzi. Infatti l'alta velocità in rettilineo significa che (supponendo equivalenti le potenze dei motori) c'è meno resistenza aerodinamica e quindi meno carico dinamico. Viceversa chi va molto forte in curva consuma più gomma e deve sostituire i pneumatici prima degli altri, sempre ammessa la parità di ogni altra condizione, in che è quanto meno improbabile. Naturalmente aumentare l'incidenza degli alettoni e quindi il carico alle medie velocità è molto facile, basta allentare qualche vite; il fatto è però che non si raggiungono poi le velocità necessarie sui rettilifi. Il delicato equilibrio tra queste esigenze contrastanti è in definitiva quello che fa la macchina vincente. Ed è un equilibrio così difficile da raggiungere che si son visti in difficoltà anche i migliori. Il segreto, che non è poi tale, sta come ci ha detto Ron Dennis della McLaren-Marlboro nell'aver una buona macchina già collaudata lo scorso anno; su questa macchina di apportano piccole modifiche, una alla volta e con estrema cautela; fin qui beato chi ci riesce; il dramma comincia quando si riparte con una macchina tutta nuova e questa è lontana dalle prestazioni minime richieste. Poi ci sono tante piccole cose: ad esempio la facilità con la quale una macchina si monta e smonta, specialità questa che è da sempre una caratteristica di Patric Head della Williams; e naturalmente il peso, perché quanto più si riesce a stare vicini al limite dei 540 kg richiesto dal regolamento tanto meno si forzano i freni ed addirittura (sia pure con valori modesti) si risparmia carburante nelle accelerazioni. □



Le sospensioni, sopra, quella della Williams (FotoVillani), e l'aerodinamica, a fianco gli alettoni posteriori della Ferrari (FotoColombo) e quello triplano della Ligier (FotoAmaduzzi), sono due dei fattori che hanno permesso di mantenere se non addirittura di aumentare le potenze nonostante la diminuzione del carburante



SAN MARINO

NUMEROSE sono le strutture del «Dino Ferrari» rinnovate per l'occasione e ad inaugurarle sono i piloti della «Coppa d'Italia» per auto storiche che il mercoledì precedente il Gran Premio disputano l'ultima prova speciale della loro corsa, mentre nel paddock si stanno montando le strutture del «Circus» iridato. Ben differente però è l'atmosfera il venerdì, primo giorno di prove ufficiali: la giornata festiva è un invito a nozze per gli appassionati, talmente numerosi che nella maggioranza dei Gran Premi mondiali avrebbero già accontentato gli organizzatori nel giorno della corsa. E dalla tribuna è subito tifo per la Ferrari, a stento coperto da una rumorosissima sirena che ai box segnala l'ingresso e l'uscita delle vetture. Non mancano nemmeno le novità: sulla seconda Zakspeed debutta l'olandese Rothengatter mentre Alan Jones guida per la prima volta in forma ufficiale la Force-Lola equipaggiata con il motore Ford V6. Il compagno di squadra Tambay è invece al volante della solita vettura con motore Hart, una scelta che per l'intero week-end raffredda molto i rapporti tra il pilota francese e il team. C'è serenità alla Ferrari, il cui box risulta particolarmente affollato, data la breve distanza che separa l'autodromo da Maranello: oltre agli abituali personaggi, si notano anche gli ingegneri Postlethwaite e Caruso ed anche i «nuovi» His e Midgeot. A parte qualche dettaglio di motore, le F. 1-86 non appaiono particolarmente modificate ma finalmente possono girare a lungo senza problematici inconvenienti. Tra l'altro, le Ferrari si segnalano subito per le significative velocità massime sia in accelerazione che al termine del rettilineo, una particolarità mantenuta, anzi, via-via migliorata nell'intero fine settimana. I primi applausi sono però per Senna che ottiene il miglior tempo della sessione non valida per lo schieramento (1'26"853), inferiore alla pole-position ottenuta dallo stesso pilota





SAN MARINO

Una vigilia incandescente

Imola è pronta per la grande avventura. La gente ha invaso il circuito fin dalle prime ore del mattino, Jackie Stewart entra nell'abitacolo della Ferrari e sul suo volto cala l'ombra della nostalgia. Erich Zakowski dà gli ultimi consigli a Rothengatter che debutta sul Santerno con la seconda Zakspeed, mentre Senna va in verifica dopo aver cancellato i dubbi e le polemiche sui famosi correttori d'assetto. E tra loro la Brabham che spera in una fiammata per cancellare le delusioni di Spagna e Brasile



FotoAMADUZZI

SAN MARINO



FotoVILLANI



FotoAMADUZZI

Fremiti sudore e fretta

Imola freme. Rosberg suda. L'amico meccanico gli asciuga la visiera in una immagine emblematica che sembra anticipare la corsa di...fatica che dovrà affrontare Keke.

Ma nonostante le proverbiali sette camicie, il finlandese si ferma a due giri dalla fine senza benzina. Imola freme.

Alboreto preme. Scatta dalla terza fila cercando di infilarsi tra Mansell e Prost che però non gli danno spazio. La «gens» ferrarista urla e si sbraccia dalle tribune, dalle terrazze box mentre sotto, sul nastro del via, sfilano le altre protagoniste: a Imola è iniziata un'altra dura galoppata della Formula 1





SAN MARINO

brasiliano nel Gp del 1985. Si tratta di un tempo «polemico»: si vocifera che i precedenti exploit di Senna in prova siano stati facilitati da alcuni trucchi, tra cui l'allentamento del fondo piatto per favorire l'effetto-suolo. I commissari tecnici della Fisa restituiscono però tutti i meriti a Senna e a Gérard Ducarouge, responsabile numero uno della vettura, non riscontrando nulla di irregolare dopo i numerosi controlli eseguiti. Nella prima graduatoria, dopo Senna si notano Prost, Alboreto e Rosberg che però si segnala anche per un episodio poco simpatico: il finlandese viene infatti «chiuso» involontariamente da De Cesaris e per «vendicarsi» ostacola successivamente la prima Minardi che vede in pista: si tratta però di quella di Nannini che per questo motivo non riesce a sfruttare le gomme da qualifica. Ma il pubblico aspetta la sfida vera, quella legata alla conquista della pole-position. Per scaldarsi non deve attendere molto: dopo 10 minuti di prove ufficiali, Alboreto si porta in testa alla graduatoria provvisoria e il fatto viene segnalato da un lungo applauso. Altrettanto in fretta arriva però la doccia fredda: sia Senna che Piquet si portano sotto l'1'26" e si intuisce che la sfida vera è ristretta ai due brasiliani. Dopo 35 minuti, il primo è già in pole (1'25"379) ma al solito, non si accontenta. Sfruttando il secondo treno di pneumatici da qualifica, manda in visibilo il pubblico con uno dei suoi giri al limite del rischio calcolato e con 1'25"050 si porta nettamente lontano da Piquet.

Nonostante la presenza ai box di due nomi importanti (gli sponsor Carlo De Benedetti, numero uno della Olivetti, e Giorgio Armani), alla Brabham la situazione non muta nemmeno il sabato mattina: soprattutto De Angelis appare sconsolato a causa di due rotture in successione: frizione sulla vettura da gara e cambio sul «muletto». In tutti i box, il lavoro si basa soprattutto sulla preparazione delle vetture per la



Foto COLOMBO



Foto VILLANI

Imola cara, Imola amara

Ancora una prova sfortunata per Nannini: subito prima della staccata della «Tosa», il pilota della Minardi entra in collisione con Laffite e quasi decolla finendo nella sabbia con la sospensione anteriore sinistra completamente distrutta. Imola amara anche per Mansell: dopo due soste ai box l'inglese della Williams deve abbandonare definitivamente all'ottavo giro per un guasto all'impianto elettrico





SAN MARINO

gara, sia perchè l'exploit di Senna ha un po' raffreddato le intenzioni generali, sia perchè i piloti che utilizzano pneumatici Goodyear devono provare le «C» posteriori siglate «4487», differenti dalle «4441» provate dalla maggioranza il giorno prima. In tutti e due i casi si tratta di gomme semimorbide da utilizzare in gara ma le «87» hanno una costruzione più rigida. Verso la fine della sessione rispuntano però i pneumatici «E» da qualificazione, oltre agli altrettanto morbidi Pirelli siglati «1»: in evidenza si pone Mansell che, nonostante abbia lavorato a lungo in assetto da gara, ottiene il miglior tempo della sessione non valida per lo schieramento. Un po' tribolate invece le prove della Ferrari: soprattutto sulla macchina di Stefan Johansson si riscontrano problemi ai freni che costringono il pilota a lunghe soste ai box. Nonostante il secondo tempo della sessione, ancora più sfortunato è Nelson Piquet che non può girare a lungo a causa della rottura del motore sulla vettura da gara e del cambio sul «muletto». In questo modo il brasiliano non può dedicare molto tempo alla preparazione dell'attacco al tempo di Senna. Il pilota della Williams deve attendere quasi 30 minuti prima di poter scendere in pista perchè i meccanici devono completare la preparazione della vettura mentre Senna dopo un primo «assaggio» preferisce fermarsi per studiare la situazione, sicuro del tempo ottenuto il giorno precedente. Restando seduto in macchina, si limita a tenere sotto controllo il visore mobile che segnala l'altalena dei tempi. Non si scompone quando Piquet resta piuttosto alto con il primo «treno» di pneumatici da qualifica ma quando l'avversario ottiene un più significativo 1'25"732 dà la dimostrazione di avere ancora in serbo qualche cosa nel ...piede destro. Torna in pista come una furia, la sua Lotus lascia una scia di scintille a causa del contatto del sottoscocca con il suolo in alcune curve: un brivido in più che si aggiunge allo





GOODYEAR

Marlboro

Prost BOSS

Marlboro



SAN MARINO

La ragione del campione

Il campione del mondo torna sul podio. Lo fa... zigzagando per poter sfruttare le ultime gocce di carburante depositate sul fondo del serbatoio della McLaren. Ma lo fa soprattutto con grande intelligenza: la vittoria della ragione sull'impulsività. Alain, infatti, evita ogni scontro lasciando cadere ogni sfida preoccupato più del consumo di benzina che degli avversari. E Imola gli ha dato ragione



Foto VILLANI

Belle di giorno

La cornice del Dino Ferrari è splendida e le vetture sfilano alla variante delle «Acque Minerali» come tante mannequin: prima Piquet seguito da Senna, Prost, Rosberg e via via le altre... belle. Dame ben vestite che hanno lasciato spesso con il fiato sospeso come in occasione del duello Piquet-Rosberg o quando Senna fumante ha dovuto abbandonare la scena per il camerino all'undicesimo giro



Foto COLOMBO

Foto VANDYSTADT





SAN MARINO

spettacolo di una guida al limite. Il tempo sarebbe sicuramente sensazionale ma Senna viene vistosamente ostacolato nelle varianti delle «Acque minerali» e dei box da due vetture in fase di rientro. Nonostante l'impaccio arriva a 1'25"286, tempo che gli permetterebbe comunque di ottenere la pole-position. Piquet che lamenta la mancanza di un vero motore da qualifica, tira fuori tutto il suo orgoglio e riesce a contenere il distacco dall'avversario in circa mezzo secondo ma ammette che non sarebbe stato possibile fare meglio. Chi si batte come un leone, è Michele Alboreto che però non ha fortuna: con il primo «treno» viene involontariamente ostacolato da Arnoux mentre alla seconda uscita con le stesse gomme esce fortissimo dalla variante alta ma non può evitare di finire con le ruote di destra sulla terra. L'italiano trova traffico anche con il secondo «treno» di gomme e deve accontentarsi del tempo iniziale che gli permette comunque di partire in terza fila davanti a Rosberg e al compagno di squadra Johansson. L'impressione è dunque che la Ferrari sia nettamente migliorata rispetto alle uscite precedenti, soprattutto perchè i piloti sono stati in grado di proseguire con la messa a punto, senza mai incorrere in particolari guai. Alboreto però non nasconde che i problemi di trazione sussistono, tanto che in alcuni settori di curva, la vettura «parte» con l'anteriore, in altri con il posteriore. Significativo anche il tempo di Nannini con la Minardi-Motori Moderni in ascesa e soprattutto quello di Tambay che con la «vecchia» Lola-Hart ha uno sprazzo di orgoglio per essere stato messo in secondo piano rispetto al compagno di squadra e ottiene un eccellente undicesimo tempo. Il giorno della corsa le strade che portano all' autodromo sono affollate fin dalla primissima mattina: dalle targhe si intuisce che c'è chi è partito da città lontanissime pur di non perdere lo spettacolo, nonostante il tempo incerto.

SAN MARINO



Foto: Villani



Dolori di casa nostra

Italia che piange. Sceso dalla sua Brabham De Angelis già al 19. giro con il motore «out», a quattro giri dalla fine Alboreto ha gettato nel dramma il popolo ferrarista fermandosi con il turbo rotto dopo una gara eccezionale. Poco da ridere anche per Jones con l'ancora deludente Force, mentre una piccola gioia se l'è presa Brundle, ottavo con il muletto della Tyrrell dopo un impegno tutto sui cordoli durante le prove



Foto: Maduzzi



Foto: Villani



SAN MARINO

Quando inizia il warm-up la pioggia ha cessato di cadere ma in alcune curve l'asfalto è ancora umido e i tempi restano piuttosto alti. Rosberg con la McLaren-Porsche — abituale «regina» della domenica mattina — ottiene la migliore prestazione ma non può scendere sotto 1'32"188. Mezz'ora prima del via, ricomincia a piovere leggermente ma i timori dei team-manager, incerti sulla scelta di gomme, vengono presto fugati: il vento spazza le nuvole e fa perfino caldo quando i piloti prendono posto sulla griglia di partenza. Prost è incerto sulla scelta della vettura e in effetti esce in pista con il «muletto» ma rientra subito e opta per la vettura abituale. Brundle invece è costretto a scegliere la vecchia Tyrrell 014, dopo avere rovinato senza possibilità di rimedio la nuova 015 mentre stava recandosi sullo schieramento. Intanto, si notano due novità rispetto alle abitudini correnti: sulle Ferrari vengono per la prima volta scaldate le gomme in pista, tramite speciali coperture in fibra di vetro impregnata mentre intorno alla Lotus di Senna viene creato uno sbarramento con cavalletti apposti. Così i tecnici possono lavorare fino all'ultimo momento senza essere pressati dalla folla. Il tempo volge decisamente al bello e Senna, che sperava nella pioggia per ovviare ai problemi di consumo del suo motore Renault, non può che iniziare sulla difensiva: già al primo giro Piquet lo infila alla curva «Tosa» mentre dietro le McLaren «chiudono» il pressante Alboreto. Nella seconda parte del gruppo, la lotta è ancora più dura tra Nannini e Laffite che finiscono per toccarsi con conseguente ritiro dell'italiano per rottura della sospensione anteriore sinistra. Al secondo giro Piquet guida davanti a Senna, Prost, Rosberg, Mansell, Alboreto, Arnoux, Johansson (che all'ultimo momento ha montato pinze dei freni Brembo al posto delle Ferrari), Tambay, Fabi, Berger, Boutsen e Patrese che dà inizio a una eccellente rimonta. Mentre Piquet accumula un piccolo

SAN MARINO

vantaggio e Rosberg si porta in seconda posizione, deve fermarsi ai box Mansell per disturbi elettrici mentre Senna all'11° giro è bloccato dal grippaggio del cuscinetto della ruota posteriore destra. Prima delle preventivate soste per sostituire i pneumatici, Piquet viene quasi raggiunto da Rosberg e Prost è appena dietro; a sua volta Alboreto tira fuori le unghie per non essere troppo

distaccato dai primi mentre si trova comunque agevolmente al quarto posto e i due della Benetton, Fabi e Berger, sono al quinto e sesto posto. Le soste per i cambi-gomma sconvolgono però la classifica: Piquet che già è un po' al limite con il consumo passa terzo dietro a Prost e Rosberg mentre Patrese, partito con le Pirelli «dure» riesce a superare le due Benetton. È il momento di Alboreto





FotoVILLANI

che ormai ha nel mirino la Williams di Piquet, leggermente frenato da un problema alla frizione. Proprio a quel punto la Ferrari dell'italiano accusa un calo alla pressione di sovralimentazione: si è rotta la paletta di una turbina ma Michele riesce ugualmente a conservare il quarto posto. A quattro giri dal termine però il turbo cede del tutto e Alboreto deve dare addio a un possibile posto sul

podio, a vantaggio di Berger che si ritrova terzo a causa dello stop di Rosberg per mancanza di benzina. Prost deve a sua volta finire al rallentatore con solo mezzo litro di carburante nel serbatoio. Gli ultimi trecento metri sono terribili: il campione del mondo arriva zig-zagando fino al traguardo dove la bandiera a scacchi pone fine al suo autentico incubo.



FotoVILLANI



FotoDIPPI

Chi scende e chi sale

Mentre Alboreto scende sconsolato dalla sua F.1-86 accompagnato da Piero Lardi Ferrari, Johansson, giunto quarto, fa parata con Berger che, unico quest'anno, è andato a punti in ogni gran premio. Ottima prova anche di Patrese che, con il sesto posto, ha dato un po' di respiro a Murray padre della Brabham Bt55

SAN MARINO

Imola
m. 5040



Distanza: 60 giri pari a km 302,400
Organizzatore: Sagis, via Caloni 9/D Bologna
Tel. 051-522075. Tlx 211690
Direttore di gara: Paolo Moruzzi
Partenza: ore 14,30
Spettatori: 150.000
Condizioni atmosferiche: Sole e coperto in
prova. Coperto in gara.

In 26 al via

1. FILA	
12 Ayrton Senna (Lotus 98T) 1'25"050 (213.333)	6 Nelson Piquet (Williams Fw 011) 1'25"569 (212.039)
2. FILA	
5 Nigel Mansell (Williams Fw 011) 1'26"159 (210.587)	1 Alain Prost (McLaren Mp4/2c) 1'26"176 (210.546)
3. FILA	
27 Michele Alboreto (Ferrari F.1-86) 1'26"263 (210.334)	2 Keke Rosberg (McLaren Mp4/2c) 1'26"385 (210.036)
4. FILA	
28 Stefan Johansson (Ferrari F.1-86) 1'27"009 (208.530)	25 René Arnoux (Ligier Js27) 1'27"403 (207.590)
5. FILA	
20 Gerhard Berger (Benetton B 186) 1'27"444 (207.493)	19 Teo Fabi (Benetton B 186) 1'27"538 (207.270)
6. FILA	
16 Patrick Tambay (Force 1hl 1) 1'27"860 (206.510)	18 Thierry Boutsen (Arrows A8) 1'28"022 (206.130)
7. FILA	
3 Martin Brundle (Tyrrell 014) 1'28"329 (205.414)	26 Jacques Laffite (Ligier Js27) 1'28"389 (205.274)
8. FILA	
17 Marc Surer (Arrows A8) 1'28"637 (204.700)	7 Riccardo Patrese (Brabham BT55) 1'28"828 (204.260)
9. FILA	
11 Johnny Dumfries (Lotus 98T) 1'29"244 (203.308)	24 Alessandro Nannini (Minardi M186) 1'29"244 (203.308)
10. FILA	
8 Elio De Angelis (Brabham BT55) 1'29"713 (202.245)	14 Jonathan Palmer (Zakspeed 861) 1'30"024 (201.546)
11. FILA	
15 Alan Jones (Force 1hl 2) 1'30"087 (201.405)	4 Philippe Streiff (Tyrrell 014) 1'30"123 (201.325)
12. FILA	
23 Andrea De Cesaris (Minardi M186) 1'30"131 (201.307)	29 Huub Rothengatter (Zakspeed 861) 1'31"953 (197.318)
13. FILA	
22 Christian Danner (Osella Fa1G) 1'33"806 (193.420)	21 Piercarlo Ghinzani (Osella Fa1G) 1'34"461 (192.079)

In 9 al traguardo

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DIStACCO
1. Alain Prost	McLaren Mp4/2c	60	1:32'28"408	196.208 kmh	---
2. Nelson Piquet	Williams Fw011	60	1:32'36"053	195.938 kmh	a 07"645
3. Gerhard Berger	Benetton B 186	59	1:32'28"657	192.929 kmh	a 1 giro
4. Stefan Johansson	Ferrari F.1-86	59	1:32'39"110	192.566 kmh	a 1 giro
5. Keke Rosberg	McLaren Mp4/2c	58	1:29'27"799	196.068 kmh	a 2 giri
6. Riccardo Patrese	Brabham BT55	58	1:30'48"794	193.135 kmh	a 2 giri
7. Thierry Boutsen	Arrows A8	58	1:32'38"369	189.327 kmh	a 2 giri
8. Martin Brundle	Tyrrell 014	58	1:32'53"285	188.821 kmh	a 2 giri
9. Marc Surer	Arrows A8	57	1:31'06"733	189.182 kmh	a 3 giri

17 i ritirati

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA
Michele Alboreto	Ferrari F.1-86	56	Turbo
Piercarlo Ghinzani	Osella Fa1G	52	Fine benzina
René Arnoux	Ligier Js27	46	Distacco ruota
Philippe Streiff	Tyrrell 014	41	Rottura semiasse
Teo Fabi	Benetton B 186	39	Rottura scarico
Jonathan Palmer	Zakspeed 861	38	Impianto elettrico
Christian Danner	Osella Fa1G	31	Impianto elettrico
Alan Jones	Force 1hl 2	28	Rottura radiatore acqua
Andrea De Cesaris	Minardi M186	20	Motore
Elio De Angelis	Brabham BT55	19	Motore
Jacques Laffite	Ligier Js27	14	Motore
Ayrton Senna	Lotus 98T	11	Cuscinetto ruota
Nigel Mansell	Williams Fw 011	8	Impianto elettrico
Johnny Dumfries	Lotus 98T	8	Cuscinetto ruota
Huub Rothengatter	Zakspeed 861	7	Turbo
Patrick Tambay	Force 1hl 1	5	Motore
Alessandro Nannini	Minardi M186	D	Incidente nel 1. giro

I giri più veloci

PILOTA E VEETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KM/H
Piquet Williams Fw011	57	1'28"667	204.631
Berger Benetton B 186	58	1'29"141	203.543
Prost McLaren Mp4/2c	41	1'29"464	202.808
Rosberg McLaren Mp4/2c	58	1'29"652	202.383
Alboreto Ferrari F.1-86	43	1'30"316	200.895
Johansson Ferrari F.1-86	53	1'30"768	199.894
Arnoux Ligier Js27	42	1'31"435	198.436
Patrese Brabham BT55	58	1'31"842	197.557
Senna Lotus 98T	6	1'31"999	197.220
Mansell Williams Fw 011	8	1'32"145	196.907
Fabi Benetton B 186	20	1'32"246	196.691
De Angelis Brabham BT55	19	1'32"544	196.058
Jones Force 1hl 2	22	1'32"615	195.908
Laffite Ligier Js27	12	1'33"223	194.630
Palmer Zakspeed 861	37	1'33"406	194.249
Boutsen Arrows A8	54	1'33"435	194.188
Surer Arrows A8	49	1'33"565	193.919
Brundle Tyrrell 014	51	1'34"022	192.976
De Cesaris Minardi M186	19	1'34"134	192.747
Tambay Force 1hl 1	4	1'34"321	192.364

Dumfries Lotus 98T (5) 1'34"540 191.919 kmh; **Danner** Osella Fa1G (24) 1'34"558 191.882 kmh; **Streiff** Tyrrell 014 (22) 1'34"811 191.370 kmh; **Ghinzani** Osella Fa1G (23) 1'35"748 189.497 kmh; **Rothengatter** Zakspeed 861 (7) 1'36"263 188.484.

I primati

GIRO PIÙ VELOCE IN GARA

Nelson Piquet, percorrendo il 57. giro in 1'28"667, alla media di 204,631 km/h. Il vecchio apparteneva ad Alboreto che aveva ottenuto 1'30"961 (media 199,470 kmh) nel 1985.

SULLA DISTANZA

Alain Prost, percorrendo 60 giri pari a 302,400 km in 1:32'28"408 alla media di 196,208 kmh. Il vecchio apparteneva a De Angelis in 1:34'35"955 alla media di 191,799 kmh (1985).

Classifiche iridate

MONDIALE PILOTI

Piquet e Senna 15; Prost 13; Berger e Mansell 6; Rosberg 5; Laffite 4; Johansson e Arnoux 3; Brundle e Fabi 2; Patrese 1.

MONDIALE COSTRUTTORI

Williams 21; McLaren 18; Lotus 15; Benetton 8; Ligier 7; Ferrari 3; Tyrrell 2; Brabham 1.

La festa sul Santerno è finita. Per terra non rimangono che le briciole della grande abbuffata della Formula 1



Foto AMADUZZI

VELOCITÀ IN SALITA/Coppa Altopiano Carsico

Curatolo ringrazia

Il reggiano ha compiuto due salite perfette sfruttando errori e disavventure di Casasola e Aguzzoni

SAGRADO — La vittoria di Roberto Curatolo nella Coppa Altopiano Carsico non ha fatto passare in secondo piano la commozone di tutti i partecipanti alla corsa per il dramma di Corsica e quello, ancor più vicino alla specialità, che è costato la vita al barese Paolo Gargano. Ma per una legge sportiva, dura fin che si vuole e alla quale è necessario assoggettarsi, la competizione ha preso ugualmente il via, proiettando nelle alte sfere della classifica, oltre a Curatolo, i piloti locali Romano Casasola e Rodolfo Aguzzoni. Questi due speravano di avere campo libero per la vittoria assoluta, vista l'assenza del favorito Baribbi, iscritto come riserva ma non ammesso. Invece non avevano fatto i conti con l'oste... Curatolo che con l'Osella preparata da Nesti ha staccato due tempi di manche pressoché identici, vincendo alla fine con oltre 2" di vantaggio. Da parte loro sia Casasola sia Aguzzoni hanno avuto modo di recriminare: il primo ha sofferto il difettoso funzionamento del cambio che per ben tre volte ha rifiutato la seconda marcia; Aguzzoni, invece, ha commesso un errore di troppo, toccando terra in modo scomposto al dosso prossimo all'arrivo nella seconda manche.

NELLA prima frazione di corsa non sono mancate le sorprese. Al via si sono presentati in 118, un numero relativamente limitato in considerazione del fatto che non erano stati previsti i vecchi gruppi nel regolamento particolare della gara. Casasola ha sfiorato una balla di paglia, perdendo una manciata di decimi mentre la Chevron di Biasioli è ammutolita. A sorprendere è stata la Vw Golf di Bisinelli, il quale dopo una lunga escursione campestre è rientrato in corsa ed ha vinto la classe grazie a una 2. manche strepitosa. In questa classe, la 1600 Gruppo A, Pera si è ritirato con la Toyota Celica che il trentino giudica molto competitiva e di alto potenziale. Il Gruppo A è stato vinto dalla Ritmo 130 di Fuganti, poi esclusa alle verifiche a causa del sottopeso. Così l'affermazione è andata a Mervio. Vittoria Fiat anche nel Gruppo N, dove la Uno Turbo di Bruno Del Fant ha impartito una severa lezione alle Renault Gt Turbo. Da segnalare, infine, la

buona prestazione della Lancia 037 di Baggio, giunta in classifica assoluta al 7. posto davanti alla Lucchini-Alfa Romeo di Castelli. Ottima l'organizzazione della scuderia North East anche se il pubblico ha disertato questa ottima manifestazione.

Stefano Cossetti

VELOCITÀ IN SALITA

Sagrado (GO), 4 maggio 1986

5. Coppa Altopiano Carsico

Gara di velocità in salita valida per la Coppa Csaì e per i Campionati Triveneto e Friuli Venezia Giulia Trofeo Prisma.

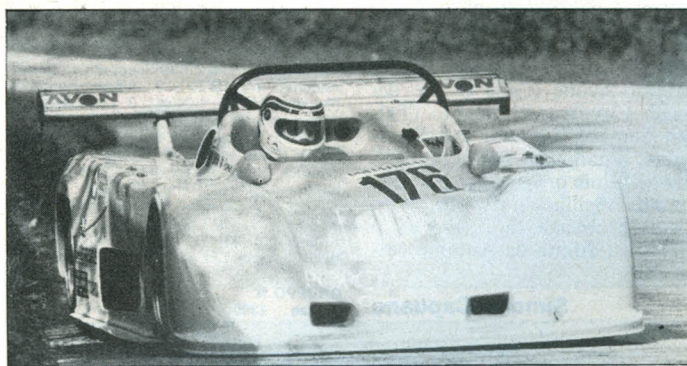
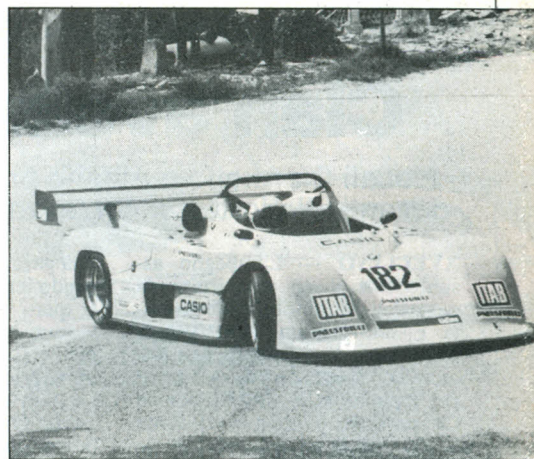
Le classifiche

ASSOLUTA: 1. Curatolo (Osella Pa/9) 3'31"16; 2. Casasola (Osella Pa/9) 3'33"17; 3. Aguzzoni (Osella Pa/9) 3'33"80; 4. «Domingo» (Osella R.a.m. Pa/9) 3'41"93; 5. Gasparella (Osella Pa/9) 3'45"43; 6. Bettoni (Osella Pa/10) 3'46"47; 7. Baggio (Lancia 037) 3'53"96; 8. Castelli (Lucchini A.R.) 3'53"98; 9. Rossetto (Lola Olmas 594) 3'54"29; 10. Degano (Dallara Mdt) 3'57"87.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Tebaldi (Panda 45) 5'44"98.
Classe 1150: 1. Pezzicari 5'00"51; 2. Sorbi 5'01"30; 3. Sfreddo 5'01"65; 4. Knyoz (127

A destra: Casasola secondo all'arrivo dopo aver avuto problemi al cambio. In basso: Curatolo che ha dominato la corsa sull'Osella Pa10 a motore Bmw (Attualfoto)



Vittoria triste

SAGRADO — Il vincitore, Roberto Curatolo, è rimasto tranquillo, anche dopo le verifiche, nelle quali i commissari hanno controllato l'altezza delle vetture Sport. Il suo, comunque, è stato un trionfo molto triste, reso amaro dalla morte del collega Paolo Gargano: «È una cosa molto grave e pur non conoscendo la dinamica dell'incidente posso dire che il mio stato d'animo non era dei più perfetti. Meno male che in gara ho avuto altro cui pensare».

— Il suo è stato un rientro alla grande...

«Vengo dall'europeo con un notevole bagaglio d'esperienza e dall'aiuto che mi ha fornito l'amico Mauro Nesti. Certo che vincere in casa di Aguzzoni e Casasola...».

— Dove hai guadagnato rispetto agli avversari?

«Sicuramente nella parte alta del tracciato, velocissima». Il suo rivale Casasola è stato dello stesso parere: «Curatolo è stato molto bravo, guidando bene. Il risultato personale non mi soddisfa assolutamente». Sulla lunghezza d'onda anche Aguzzoni: «È accaduto tutto dal dosso in poi. Fino a quel punto i parziali mi davano in testa...».

Sport) 5'03"24; 5. Villanova 5'04"51; 6. Dominutti 5'04"59; 7. Dovetta 5'05"85; 8. Santi 5'07"79; 9. Vicario 5'07"99; 10. Corrao 5'10"51; 11. Driussi 5'12"41; 12. Galvan 5'14"63; 13. Forato (127 Sport) 5'17"51; 14. De Florian 5'18"81; 15. Catena (127 Sport) 5'19"77; (Tutti gli altri su Autobianchi A 112 Abarth).

Classe 1300: 1. De Sabbata 4'44"83; 2. Coselli 4'58"46; 3. Azzarone 4'58"96; (Tutti su Talbot Samba Rally)

Classe 1600: 1. Savoldi (Peugeot 205 Gti) 4'37"29; 2. Mozan (Peugeot 205 Gti) 4'46"27; 3. Antoniazzi (Peugeot 205 Gti) 4'47"14; 4. Duriavig (Ritmo 105 Tc) 4'49"54; 5. Cantarutti (Ritmo 105 Tc) 4'50"96; 6. Camozzi (Escort Xr/3) 4'52"89; 7. Camporese (Ritmo 105 Tc) 5'00"01; 8. Partito (Escort XR/3) 5'07"69.

Classe 2000: 1. Di Fant (Uno Turbo) 4'32"84; 2. Bristet (Uno Turbo) 4'33"65; 3. Vonica (R 5 Gt Turbo) 4'35"00; 4. Corredig (Ritmo Abarth) 4'35"61; 5. Brancati (Ritmo Abarth) 4'37"80; 6. Marangone (R 5 Gt

Turbo) 4'38"42; 7. Bertoloni (R 5 Gt Turbo) 4'39"49; 8. Baggio (Uno Turbo) 4'39"53; 9. Cargnel (Ritmo Abarth) 4'42"17; 10. Tullio (Ritmo Abarth) 4'43"66; 11. Cecotti (R 5 Gt Turbo) 4'44"08; 12. Stekar (R 5 Alpine Turbo) 4'44"48; 13. Calgare (Ritmo Abarth) 4'47"79; 14. Merzi (R 5 Gt Turbo) 4'49"08; 15. Gozzi (Ritmo Abarth) 4'50"51; 16. Nerini (Ritmo Abarth) 4'54"22; 17. De Bena (Uno Turbo) 4'54"46; 18. «Brik» (Ritmo Abarth) 4'54"49; 19. Campello (Ritmo 125 Tc) 4'55"14; 20. Zanini (Uno Turbo) 4'55"32; 21. Sandrini (R 5 Gt Turbo) 4'56"50; 22. Tellan (Ritmo Abarth) 4'59"12; 23. Stival (Ritmo 125 Tc) 5'01"32; 24. Visintin (Ritmo 125 Tc) 5'02"19; 25. Bressan (R 5 Alpine Turbo) 5'04"75; 26. Danesin (Golf Gti 1.8) 5'28"75.

Classe 2500: 1. Poli (Alfetta Gtv 2500) 4'39"21; 2. Di Fant (Delta HF Turbo) 4'48"26; 3. Casagrande (Delta HF Turbo) 5'01"20

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Zocchi (Panda 45) 5'13"35; 2. Lippardini (Nissan March) 5'51"26.

Classe 1150: 1. Cardinali 4'39"16; 2. Wilhelm 4'42"81; 3. Menestrina 4'43"95; 4. Tomasi 4'45"50; 5. Benatti 4'47"63; 6. «Calimero» 4'47"63; 7. Tesini 4'50"65; 8. Turrin (A 112 Abarth) 4'51"51; 9. Chivelli 4'51"70; 10. Lorenzet 4'52"50; 11. Luciani (A 112 Abarth) 5'00"46; 12. Michelutti D (A 112 Abarth) 5'01"41; 13. Moret 5'01"96; 14. De Toni (A 112 Abarth) 5'05"24; 15. Michelutti S. (A 112 Abarth) 5'12"98.

Classe 1300: 1. Silverio (Talbot Samba Rally) 4'56"73.

Classe 1400: 1. Pacorini (Peugeot 104 ZS) 5'08"62; 2. Nadalutti (Ritmo 65) 5'16"52.

Classe 1600: 1. Bisinelli 4'30"46; 2. «Maximilian» 4'32"85; 3. Fabrine 4'45"72; 4. Vida (Ford Escort) 5'04"62. (Tutti gli altri su VW Golf Gti)

Classe 2000: 1. Mervio 4'22"98; 2. Negrente 4'26"90; 3. Valbruccioli 4'29"31; 4. Mantellini (Alfetta Gtv 2000) 4'32"12; 5. Tesette 4'40"14; 6. Battista 4'45"59. (Tutti gli altri su Fiat Ritmo Abarth)

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Taruzzi 4'53"16; 2. Accorsi 5'04"65. (Entrambi su Fiat Xl/9)

Classe 2000: 1. Maset 4'33"84; 2. Biancolin 4'35"04; 3. Tribbia 4'45"07. (Tutti su R 5 Turbo)

Classe oltre 2000: 1. Baggio (Lancia Rally 037) 3'53"96.

GRUPPO 6

Classe 1300: 1. Ressette (Lola Olmas T 594) 3'54"29; 2. Degane (Dallara MDT) 3'57"87; 3. Degano (Gi-Pi 1300) 4'23"85.

Classe 1600: 1. «Domingo» (Osella R.a.m. Pa/9) 3'41"93; 2. Mussi (Osella PA/8) 4'09"48.

Classe 2000: 1. Curatolo 3'31"16; 2. Casasola 3'33"17; 3. Aguzzoni 3'33"80; 4. Gasparella 3'45"43; 5. Bettoni (Osella PA/10) 3'46"47; 6. «Kabibe» (Lancia L.B.2) 4'03"29. (Tutti gli altri su Osella PA/9)

Sport Nazionale: 1. Castelli (Lucchini A.R.) 3'53"98; 2. Ronchi (Lucchini A.R.) 4'22"79; 3. Santinello (Bogani A.R.) 4'28"29; 4. Licheri (Osella Pa/10 A.R.) 4'43"60.

RALLY 1. SERIE/17. Coppa Irpinia

Clan avellinese

I locali Ciardiello e Albano primo e secondo davanti alla forte concorrenza di altre regioni

AVELLINO — L'impegno assunto con gli sportivi irpini da parte dell'Automobil Club Avellino è stato pienamente rispettato nell'organizzare e condurre a termine la 17. edizione della Coppa dell'Irpinia, rally valido per la Coppa Italia 6. zona coefficiente 3. Dei 90 equipaggi iscritti, ne

una gara sempre all'attacco, spiccando tempi di particolare rilievo e quasi sempre sopravanzando vetture ben più potenti. Ottimamente si stava comportando l'equipaggio Insigne-Schisano, sempre con la Renault Supercinque Turbo Gr. N e certamente avrebbe conquistato il 2. posto assoluto

Ciardiello e la sua Opel Ascona 400, a destra, hanno vinto battendo di quasi due minuti la Porsche, seconda classificata con Albano. Sorpresa per la terza piazza, andata alla Renault 5 Gt Turbo di Laganà, a sinistra
(FotoStudio '83)



sono stati verificati ben 71, moltissimi dei quali provenienti dalle regioni limitrofe. Da molto tempo non si verificava una presenza così elevata di vetture ben preparate e con equipaggi qualificati. Si può affermare che anche questo settore dell'automobilismo, in Campania negli ultimi anni in forte declino, sta risalendo rapidamente bene la china. Al termine della gara, che comprendeva 10 prove speciali tutte su asfalto, i 50 equipaggi pervenuti al traguardo hanno espresso consensi positivi. L'unica nota ricorrente in molti dei piloti partecipanti è che hanno trovato il percorso troppo veloce. L'irpino Ciardiello e il casertano Scappaticci, uniti sotto i colori della Matese Rally con l'Opel Ascona per l'occasione affittata da Evangelisti, hanno dominato senza grossi patemi d'animo tutta la gara. L'equipaggio Compierchi-Compierchi, su Renault 5 Turbo, probabile antagonista dei vincitori, non ha avuto particolare fortuna e si è ritirato. Quindi a stimolare i capoclassifica durante tutta la gara sono stati i concorrenti Albano-Romano, i quali con la loro Porsche 911 Sc hanno terminato al secondo posto assoluto staccati di 2 minuti. La prestazione di maggior rilievo si è avuta dal terzo assoluto della classifica generale, l'equipaggio Laganà-Oliva che con la Renault Supercinque Turbo ha condotto

del Gruppo N se non avesse accusato nelle ultime prove problemi di assetto. Da segnalare le buone prestazioni premiate dalla vittoria di classe dell'equipaggio Conte-Vicentini (Ritmo 130), di Muollo-Acone (Golf Gti) e dei locali Cipolletta-Cirignano (Talbot Samba). L'intera manifestazione, organizzata con il patrocinio dell'Ente provinciale del Turismo di Avellino, si è svolta senza alcun problema di rilievo ed è stata ben diretta da Antonio Micucci.

Simone Capuano

Sponsor cercasi

AVELLINO — Particolarmente soddisfatto al termine della gara si è dimostrato Enzo Napolillo, ex pilota di rally e oggi delegato provinciale della Csa, che ha avuto parte attiva nell'organizzazione. «L'impegno personale era di qualificare questa manifestazione — racconta — e dal modo in cui si è svolta il mio compito è riuscito in pieno. Ora l'attenzione è rivolta all'organizzazione della cronoscalata dell'1 giugno che presenta alcuni problemi che speriamo di superare». Il simpatico irpino Angelo Ciardiello, vincitore assoluto, ha elargito complimenti sia all'organizzazione, sia al percorso di gara, che seppur veloce, era molto sicuro. «Con l'uscita di strada alla seconda prova speciale di Breccelle — dice il vincitore — stavo per compromettere l'andamento favorevole della gara, ma mi sono subito ripreso e ho condotto la gara sempre in testa. L'unico mio rammarico è la mancanza di uno sponsor adeguato che possa permettermi di effettuare il campionato completamente, mentre per il momento è prevista solo la mia partecipazione al rally del Sannio». □

RALLY 1. SERIE

Avellino, 3-4 maggio 1986

17. Coppa dell'Irpinia

Valido per la Coppa Italia 6. zona

Le classifiche

Assoluta: 1. Ciardiello-Scappaticci (Opel Ascona) in 1.02'20"; 2. Albano-Romano (Porsche 911 Sc) 1.04'19"; 3. Laganà-Oliva (Renault 5 Gt Turbo) 1.04'52"; 4. Cante-Vicentini (Ritmo 130) 1.05'17"; 5. Mattei-Salari (Opel Ascona) 1.05'36"; 6. Tradico-Tradico (Fiat Ritmo 130) 1.05'46"; 7. Grobner-Manzi (Renault 5 Gt Turbo) 1.07'02"; 8. Cinque-Cuomo (Talbot Lotus) 1.07'18"; 9. Di Lillo-Sepulveres (Opel Kadett) 1.07'30"; 10. Ceccarelli-Lombardi (Opel Kadett) 1.07'52".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Cipolletta-Cirignano

(Talbot Samba) in 1.09'20"; 2. Della Piaruta (Talbot Samba) 1.11'19"; 3. Colletti-Stagnoli (Opel Corsa) 1.12'15"; 4. Plumax-De Vito (A 112) 1.12'40"; 5. Basile-Massai (Opel Corsa) 1.13'09"; 6. Dotti-Labetti (Opel Corsa) 1.13'11"; 7. Donzelli-Andreoli (Opel Corsa) 1.13'52"; 8. Comani-Ricci (Opel Corsa) 1.14'34"; 9. Fazio-Molendini (Opel Corsa) 1.15'20"; 10. Durante-Rossi (Opel Corsa) 1.16'38"; 11. Pilotti-Macclerio (Opel Corsa) 1.18'29"; 12. De Dominic-Colandrea (Talbot Samba) 1.28'12".

Classe 1600: 1. Vuollo-Acone (Golf Gti) in 1.08'26"; 2. Centimpo-Trincheri (Peugeot 205 Gti) 1.09'34"; 3. Zara-Recchiuti (Peugeot 205 Gti) 1.09'29"; 4. Perniconi-Cametti (Ford Escort) 1.10'29"; 5. Contino-Prudente (Ritmo 105) 1.11'03"; 6. Alberti-Pinfildi (Alfa Romeo 33) 1.18'58"; 7. De Marco-Cappelli (Alfa 33) 1.21'42".

Classe 2000: 1. Laganà-Oliva (Renault 5 Gt Turbo) in 1.04'52"; 2. Di Lillo-Sepulveres (Opel Kadett) 1.07'30"; 3. Ceccarelli-Lombardi (Opel Kadett) 1.07'53"; 4. Gentore-Battista (Opel Kadett) 1.07'53"; 5. Benedetto-Jannaccone (Renault R11 Turbo) 1.08'12"; 6. Corsi-Corsi (Ritmo 130) 1.08'38"; 7. Aversa-Cannalile (Opel Kadett) 1.08'43"; 8. De Marco-Licci (Opel Kadett) 1.08'53"; 9. Jannotti-Crisciullo (R5 Gt Turbo) 1.08'57"; 10. Giusti-Patanè (Opel Kadett) 1.08'58".

GRUPPO A

Classe 2000: 1. Cante-Vicentini (Ritmo 130) in 1.05'17"; 2. Mattei-Salari (Opel Ascona) 1.05'36"; 3. Tradico-Tradico (Ritmo 130) 1.05'46"; 4. Grobner-Manzi (Renault 5 Gt Turbo) 1.07'02"; 5. Quarta-Centore (Opel Manta) 1.08'12"; 6. Ronco-Ciccolini (Alfa Romeo Gtv) 1.10'20".

Classe 1600: 1. De Maio-Gentile (Alfasud Ti) in 1.10'12"; 2. Candone-Gambarelli (Peugeot 205 Gti) 1.12'09"; 3. Scolaro-Pacifico (Fiat Ritmo) 1.13'39"; 4. Lanigioli-Teoli (A 112) 1.15'51".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Ciardiello-Scappaticci (Opel Ascona) in 1.02'20"; 2. Albano-Romano (Porsche 911 Sc) 1.04'18"; 3. Cinque-Cuomo (Talbot Lotus) 1.07'18".

RALLY INTERNAZIONALI/1. Città di Torino

Cunico al risparmio

Pur con la tristezza nel cuore per la scomparsa di Toivonen e Cresto, il pilota vicentino ha vinto senza problemi

TORINO — Pur correndo con un'immensa tristezza nel cuore per due amici che non c'erano più, Franco Cunico e Pierangelo Scalvini si sono aggiudicati la prima edizione del rally Città di Torino, gara internazionale partita e arrivata al Lingotto in concomitanza con il Salone dell'Auto e dotata di un montepremi notevolissimo. Cunico, che aveva provato le sette speciali due volte ciascuna la sera prima del via, non ha davvero avuto rivali. Sempre al comando, fin dall'inizio, nonostante la scarsa conoscenza del percorso e il non ottimale stato d'animo, il velocissimo pilota vicentino ha dovuto in pratica guardarsi le spalle dal solo Gianni Capellino. L'astigiano è stato l'unico, in special modo nella prima tappa, capace di contenere i distacchi entro i limiti ridotti e ha così confermato la sua leadership fra i gentleman drivers piemontesi. Per Cunico invece, come detto, si è trattato solo di amministrarsi, senza correre il rischio di commettere errori che sarebbero stati imperdonabili e soprattutto per collaudare la nuova 037 che Peppino Zonca ha acquistato per fargli disputare le rimanenti gare dell'Open. La vettura, molto bella, è quella con la quale aveva gareggiato lo scorso anno Beretta. Si tratta di una «evoluzione 2» per quanto riguarda il propulsore, ammodernata per assetto e sospensioni. Una macchina con la quale Cunico conta di dar battaglia già sulla terra dell'isola d'Elba. Dicevamo di Capellino. L'astigiano non ha corso al cento per cento delle sue possibilità a livello di motivazione, ha commesso qualche errore, specialmente quando le condizioni atmosferiche si sono fatte difficili, ma ha comunque disputato una buona prova, anche se con qualche segno di troppo sulla carrozzeria della 037 preparata da Volta. Dei piloti che abitualmente corrono in Piemonte con questa vettura si è messo bene in evidenza il giovane Enrico Bertone, un ragazzo che può migliorare ancora e che ha corso in precarie

condizioni fisiche a causa di una forte influenza. All'arrivo, ma non troppo soddisfatto, troviamo al quarto posto il simpatico Pierino Beltrandi. Chi invece il traguardo non l'ha visto sono stati Roberto Rosselli, presto fuori per problemi di varia natura sulla 037 di Piombanti, e Giovanni Vezza. Anche lui out (all'inizio della seconda tappa) con la 037 di Volta. In Gruppo A c'è stata invece gran lotta per la leadership. Fuori sin dal primo trasferimento gli sfortunati Viotti-Imerito (Escort Turbo di Repetto) è salito subito in cattedra il sempre veloce Cesare Bracco, con la Ritmo 130. Poi anche lui ha dovuto gettar la spugna, così come Mondino e Zanatta in quella quinta prova che si è rivelata un'ecatombe per questo gruppo. Ha così continuato la sua bella gara Giancarlo Vigna, preparatore della

Prima esperienza rallistica per l'ex-pilota di F.1 Siegfried Stohr, secondo di Gr. A e sesto assoluto al volante della sua Vw Golf Gti. Franco Cunico, sotto, ha dominato senza alcun problema con la 037 della Tamauto
(FotoStudio '83)

Peugeot 205 Au.To.Sport. Per una volta in luce anche come pilota. Gran bella prova la sua, con relativo successo nientemeno che davanti al debuttante (sulla Golf Gti di Bianchi) Siegfried Stohr. I due sono arrivati benissimo anche nell'assoluta.

Sergio Remondino



L'Elba nel mirino

TORINO — Correr pensando a due amici che non ci sono più non deve essere una cosa molto facile. Poi, invece, si decide di andare avanti. E di vincere, magari pensando che questo può essere un ottimo modo per ricordare Henri Toivonen e Sergio Cresto. «All'inizio — dice Franco Cunico alla fine un po' più rilassato — guardavo muretti e alberi. Pensavo a tutte altre cose meno che alla gara. Inoltre avevo provato abbastanza poco e non mi andava proprio di rischiare neanche una virgola. Poi mi sono rinfrancato un po' e non ho più avuto problemi. La gara mi è piaciuta, anche se le prove erano un po' corte. L'organizzazione ha funzionato bene. Adesso, con questa vettura, vado all'Elba ben speranzoso». Siegfried Stohr ha una goccia di sudore per capello ma dai suoi occhi sprizzano lampi di soddisfazione: «Era il primo rally per me e devo dire che mi sono divertito. Ho dovuto rivedere alcune cose del mio modo di guidare, specie nel misto stretto, ma tutto sommato mi sono trovato bene. Peccato perché forse avrei anche potuto vincere il Gruppo».



RALLY INTERNAZIONALE

Torino, 3-4 maggio 1986

1. Rally Città di Torino

Assoluta: 1. Cunico-Scalvini (Lancia Rally) in 1h36'59"; 2. Capellino-Furia (Lancia Rally) 1h41'35"; 3. Bertone-Ardizzoia (Lancia Rally) 1h42'51"; 4. Beltrandi-Asnaghi (Lancia Rally) 1h44'01"; 5. Vigna-Geninatti (Peugeot 205 Gti) 1h49'17"; 6. Stohr-Dal Ben (Vw Golf Gti) 1h49'58"; 7. Rossi-Belli (Peugeot 205 Gti) 1h50'39"; 8. Nocera-Quaglia (Fiat Ritmo 130) 1h50'56"; 9. Conti-Kosta (Ford Escort Turbo) 1h51'02"; 10. Congiu-Congiu (Opel Manta GT/E) 1h51'56".

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Gally-Farina (Ford Escort Xr 3) in 1h 52'50"; 2. Muller-Nani (Peugeot 205 Gti) a 5"; 3. Garrone-Pasquini (Peugeot 205 Gti) a 3'56"; 4. Ravotto-Spandre (Peugeot 205 Gti) a 4'46"; 5. Colombotto-Dionigio (Vw Golf Gti) a 8'17"; 6. Serembe-Scaglia (Peugeot 205 Gti) a 17'13"; 7. Napolitano-Barp (Peugeot 205 Gti) a 20'53".

Classe 2000: 1. Minella-Castelli (R5 GT Turbo) in 1h52'12"; 2. Gesses-Bodrato (Fiat Uno Turbo) a 3'03"; 3. Vial-Nigra (Opel Kadett Gsi) a 17'51".

Classe oltre 2000: 1. Barbero-Barbero (Ford Escort Turbo) in 2h00'43".

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Vigna-Geninatti (Peugeot 205) in 1h49'17"; 2. Rossi-Belli (Peugeot 205 Gti) a 1'22"; 3. Bianchi-Tosco (Peugeot 205 Gti) a 5'12"; 4. Bertone-Castagno (Fiat Uno 70) a 9'46"; 5. Ferro-Scialdo (Talbot Ti) a 21'08"; 6. Angiolini-Antinucci (Talbot Ti) a 22'41"; 7. Castagnoli-Faricciotti (Peugeot 205 Gti) a 24'04".

Classe 2000: 1. Stohr-Dal Ben (Vw Golf Gti) in 1h49'58"; 2. Nocera-Quaglia (Fiat Ritmo 130) a 58"; 3. Congiu-Ganora (Opel Manta GT/E) a 1'58"; 4. D'Ambramuraro (Opel Kadett Gsi) a 3'12"; 5. Cortese-Grisorio (Opel Manta GT/E) a 3'52"; 6. Persenda-Larcher (Vw Golf Gti) a 6'12".

Classe oltre 2000: 1. Conti-Costa (Ford Escort Turbo) in 1h51'02"; 2. Grassi-Rapetti (Ford Capri) a 1'54"; 3. Verdoia-Nolli (Ford Escort) a 6'53".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Bargas-Berra (Seat Ibiza) in 1h53'58"; 2. Bonaveri-Arras (R5 Turbo) a 8'23"; 3. Domaine-Martina (Lancia Beta Montecarlo) a 14'44".

Classe oltre 2000: 1. Cunico-Scalvini (Lancia Rally) in 1h36'59"; 2. Capellino-Furia (Lancia Rally) a 4'36"; 3. Bertone-Ardizzoia (Lancia Rally) a 5'52"; 4. Beltrandi-Asnaghi (Lancia Rally) a 7'02"; 5. Canale-Renna (Lancia-Rally) a 15'39"; 6. Marocco-Dolci (Lancia Rally) a 21'37"; 7. Moro-«Little-Bear» (De Tomaso Pantera) a 22'47"; 8. Avantaneo-Grosso (Porsche 911 Sc) a 25'11"; 9. Cappellini-Camilli (Talbot Lotus) a 29'52".

**Il carattere di chi fa sport,
in "abito scuro".**

BMW 318i S, BMW 320i S.





BMW 318i S, BMW 320i S: classe sportiva.

A volte, nell'espressione "classe sportiva", la parola "classe" non significa "categoria", ma eleganza ed esclusività. Accade quando si ha un carattere speciale; è il caso di queste BMW. È il caso di chi le possiede.

BMW 318i S, BMW 320i S: sportività dentro e fuori.

Per l'una, un propulsore strettamente derivato dal BMW di F. 1, per l'altra un 6 cilindri in linea che sviluppa con pienezza 129 CV: un aspetto che accentui queste caratteristiche è più che giustificato. Soprattutto se aggiunge distinzione all'aggressività: colori nero metallizzato, dolphin o polaris; profilature aerodinamiche e spoilers più pronunciati e più "attivi"; sedili e volante anatomicamente sportivi. Con un assetto speciale, frutto dell'esperienza BMW nelle competizioni, che dimostra tutta la sua efficacia in ogni situazione e che offre l'ulteriore sicurezza del sistema ABS (di serie sulla 320i S).

BMW 318i S, BMW 320i S: sportività in "abito scuro".

Lo stile e la qualità BMW sono di rigore anche su queste auto; perchè la sportività, a volte, predilige "l'abito scuro". O viceversa.

BMW	Cilindri/ cilindrata (cc)	Potenza DIN (CV)	Velocità massima (km/h)	0-100 km/h (sec.)
316	4/1766	90	175	12,2
318i	4/1766	105	186	11,2
318i S	4/1766	105	186	11,2
320i	6/1990	129	197	10,2
320i S	6/1990	129	197	10,2
320i Cabrio*	6/1990	129	195	10,5
325i	6/2494	171	217	8,3
325i X	6/2494	171	212	9,0
325i Cabrio	6/2494	171	215	8,6
M3*	4/2302	195	238	6,9
324d	6/2443	86	165	16,1

*Non ancora disponibili.

Il Concessionario BMW è a vostra disposizione per una prova su strada, e per offrirvi:

- formule di finanziamento personalizzate;
- Leasing BMW;
- l'esclusiva garanzia triennale BEST, compresa nel prezzo.



Piacere di guidare.

RALLY INTERNAZIONALI/Veneto da 037

Zenere delle acque

Il pilota Tamauto si impone sul lago di Garda dopo l'uscita di strada di Dalla Pozza, vincitore delle prime dieci prove

GARDA— Dieci prove speciali vinte sulle dieci disputate sono il magro bottino di Dalla Pozza che ha lasciato la scena del rally del Veneto non cogliendo il meritato trionfo ma finendo la sua gara contro un muretto. Peccato, perché il leader della gara non aveva certo bisogno di forzare l'andatura più di tanto per tenere a bada

Zenere (Lancia Rally) e Tacchinardi (R5 Turbo), poi primo e secondo, che conoscendolo cercavano di indurlo a una guida più attenta. Così non è stato e la gara si è privata del suo protagonista più brillante. La sua mancanza si è però notata per pochi chilometri, giusto il tempo di rendersi conto che Zenere, Tacchinardi,

Piazzola e Mantica, non avevano certo intenzione di vivere all'ombra di Dalla Pozza ritirato. Zenere ha detto poi che quelle ultime prove verso la vittoria sono state le più sofferte, troppo corte, e senza la possibilità di poter commettere un solo errore; Tacchinardi con la minore potenza dei «soli» 230 cavalli della sua R5,



È arrivata sul lago di Garda la prima vittoria di Zenere al volante della Lancia 037 della Tamauto. In alto: la Opel Manta di Comini, prima in Gr. A e decima assoluta (FotoStudio '83)

Finale di tensione

GARDA — «Non pensavo certo di vincere — racconta Zenere, vincitore del rally del Veneto — di piazzarmi sì. Ero partito infatti con questo obiettivo e non sarei mai riuscito a superare Dalla Pozza. Così mi adoperavo per mantenere la posizione acquisita, sperando in un suo errore. Errore che ha poi commesso permettendomi di agguantare la vittoria finale. È stato proprio quello il momento più brutto e sofferto di tutta la gara: sapere di avere la vittoria in tasca e giocare il resto delle prove senza commettere neppure un solo errore. Sono stati chilometri di estrema tensione, stando attento alla discesa quando la prima non entrava, cercando di non mettere le ruote sulla ghiaia che in abbondanza abbiamo trovato sul percorso... Poi la fine della speciale di Mazzurega ci ha permesso di tirare un grosso respiro di sollievo, eravamo riusciti ad amministrare il vantaggio su Tacchinardi senza compromettere niente». «La Lancia Rally mi ha fatto subito molta impressione — racconta Mantica, quarto — ho avuto paura della sua potenza, che poi mi ha abituato a fidarmi sempre di più tanto della macchina quanto di me stesso. Così ho preso sempre più gusto alla guida, tanto che alla fine mi è dispiaciuto accorgermi che il rally era finito». □

non ha potuto far altro che difendersi dall'incalzante Ferrari e da un Mantica che per la prima volta si sedeva al volante della Lancia Rally, prendendo prova dopo prova sempre più familiarità con la vettura. Ne usciva una gara di grande agonismo, che pur vedendo il vincitore in Zenere-Cazzaro (Lancia Rally) nulla toglieva ai suoi più diretti avversari in gloria e applausi del pubblico. Per onor di cronaca riferiamo che l'equipaggio Marcer-Zambito non ha preso il via del rally in segno di lutto per la scomparsa dei piloti Toivonen-Cresto tragicamente scomparsi durante il Rally di Corsica.

Giovanni Bevilacqua

RALLY INTERNAZIONALE

Garda, 3-4 maggio 1986

3. Rally del Veneto

Le classifiche

Absoluta: 1. Zenere-Cannizzaro (Lancia Rally) in 1.22'52"; 2. Tacchinardi-Borghini (Renault 5 turbo) 1.24'20"; 3. Pianezzola-Peruzzi (Ferrari 308 Gtb) 1.25'20"; 4. Mantica-Martini (Lancia Rally) 1.25'24"; 5. Cosmo-Valer (Renault 5 Turbo) 1.26'09"; 6. Messera-Minuti (Porsche 911 Sc) 1.27'02"; 7. Brunello-Frisiero (Opel Ascona 400) 1.27'50"; 8. Baso-sorio (Lancia Rally) 1.29'37"; 9. Polato-Boselli (Porsche 911) 1.29'47"; 10. Comini-Bigoni (Opel Manta) 1.29'59".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Magrograssi-Cederle 1.37'24"; 2. Breda-Brogio 1.38'57"; 3. Falezza-Carrarini 1.39'31"; 4. Pomari-Grazioli 1.39'45"; 5. Cavagna-Cinelli 1.40'09"; 6. Longo-Braggion 1.40'32"; 7. Zamboni-Scaramuzza 1.40'39"; 8. Piacenza-Pernigotti 1.40'48"; 9. Montoli-Begal (127 S) 1.41'19"; 10. Gastaldi-Alessio 1.43'33". Tutti gli altri su A112 Abarth.

Classe 1400: 1. Pintarelli-Caracristi (Opel Corsa Sr) 1.34'21"; 2. Soppa-Nalli (Corsa Sr) 1.36'59"; 3. Vivaldi-Falavigna (Talbot Samba) 1.42'48"; 4. Benedicente-Lorenzetti (Samba) 1.43'19"; 5. Marmieri-Marmieri (Talbot Samba) 1.43'29".

Classe 1600: 1. Salizzoni-Gallo (Golf Gti) 1.31'24"; 2. Bevilacqua-Ravarotto (Golf Gti) 1.32'55"; 3. Paggion-Panoramix (Peugeot 205) 1.36'10"; 4. Caceffo-Zorzi (Peugeot 205) 1.36'16"; 5. Zampieri-Gastaldelli (Toyota Corolla) 1.36'22"; 6. Antolini-D'Angiulli (Ritmo 105) 1.37'13"; 7. De Paoli-Dai Fiori (Golf Gti) 1.38'27"; 8. Guadagnini-Orler (Golf Gti) 1.38'35"; 9. Morello-Santucci (Visa Gti) 1.38'40".

Classe 2000: 1. Aurengi-Dal Corso ((R5 Gt Turbo) 1.33'46"; 2. Saladini-Laganà (Ritmo 130) 1.33'54"; 3. Orler-Segat (Ritmo 130) 1.34'01"; 4. Posenato-Posenato (Ritmo 130) 1.34'07"; 5. Ceccato-Giudici (Ritmo 130) 1.37'22"; 6. Dalla Serra-Biasia (Alfa Romeo Gtv 2000) 1.37'32"; 7. Provolo-Cavaliere (R5 Gt) 1.41'03".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Avesani-Bottacini 1.33'32"; 2. Veneri-Terron (127 S) 1.33'55"; 3. Baitieri-Barbato 1.34'32"; 4. Meloni-Fenio 1.37'26"; 5. Bombieri-Bellero (127 S) 1.38'19"; 6. Sacchetto-Lincetto 1.38'24".

Classe 1600: 1. Bergomi-Don (Peugeot 205 Gti) 1.30'51"; 2. Corrà-Innocenti (R5 Alpine) 1.31'10"; 3. Armellini-Cina (Alfasud) 1.33'49"; 4. Lucchese-Corradi (Talbot 1600 Ti) 1.39'39"; 5. Lucchi-Brazzoli (R5 Alpine) 1.41'05".

Classe 2000: 1. Comini-Bigoni (Manta) 1.29'59"; 2. Zanetti-Piermarini (Manta) 1.32'05"; 3. Frasson-Rigato (Ascona) 1.32'31"; 4. Bazzoni-Comencini (Ascona) 1.33'12"; 5. «Grizby»-«Bul» (Manta) 1.33'21"; 6. Zampini-Zampini (Manta) 1.33'40"; 7. Arcozzi-Fasoli (Manta Gte) 1.33'42"; 8. Lorenzini-Bazzoni (Ascona) 1.40'37"; 9. Viali-Viali (Alfa Gtv 2000).

GRUPPO N

Classe 2000: 1. Tacchinardi-Borgo (R5 Turbo) 1.24'20"; 2. Cosmo-Veller (R5 Ti) 1.26'09"; 3. Ronca-Cinacchi (Fiat X1/9) 1.36'6"; 4. Bovi-Baini (Beta Montecarlo) 1.42'04".

Classe oltre 2000: 1. Zenere-Cazzaro (Lancia Rally) 1.22'52"; 2. Pianezzola-Peruzzi (Ferrari 308 Gtb) 1.25'20"; 3. Mantica-Martini (Lancia Rally) 1.25'24"; 4. Messera-Minuti (Porsche 911 Sc) 1.27'02"; 5. Brunello-Frisiero (Ascona 400) 1.27'50"; 6. Baso-Sorio (Lancia Rally) 1.29'37"; 7. Polato-Boselli (Porsche 911) 1.29'47"; 8. Bitrisciato-Bergonzi (Manta 400) 1.31'27"; 9. Fidiani-Salerno (Porsche 930) 1.33'52".

SLALOM/A Mignanego la terza prova «tricolore»

Barbero scatenato

Il pilota della Fiat X 1/9 è l'erede di Cesari: comanda il campionato italiano e quello della scuderia Valpolcevera

MIGNANEGO — Luigi Barbero ha nuovamente colpito: vincendo la Mignanego-Giovi ha tolto quei dubbi che qualcuno poteva ancora avere sul suo diritto a fregiarsi della leadership nello slalom in salita, nell'era «post Cesari». Avendo vinto tre gare su tre della Valiolcevera, comanda la classifica dello Challenge Toro Assicurazioni 1986 e primeggia nella graduatoria per il Trofeo Csaì di Zona ipotizzando anche il titolo italiano (40 punti, 2 gare, 2 vittorie).

Gli altri successi sono andati per il Gruppo A al toscano Cecchi per il gruppo N a Grassino (entusiasmante il suo duello con Strata, secondo soltanto di 25 centesimi di secondo) per la classifica femminile ad Antonella Boeris, figlia d'arte (si sono dovute arrendere di fronte a lei Mabel Draghicevic che continua a stupire, Marilena Vena, che forse risente ancora dell'incidente di Seano, Mirella Crubellati non al meglio della condizione. Quattro primi posti tutti marca Supergara, che pertanto ha recitato la parte dell'ammazzasette. Ciò non toglie i meriti a Bruno Raso «Rustia» che senza una giravolta nella seconda manche avrebbe mantenuto quel secondo posto già conquistato nella prima; di Aldo Rivera ottimo quarto con una sola manche, di Botta buon sesto dietro ad un Edmondo all'esordio stagionale ma da cui era tuttavia lecito attendersi di più.

Nelle classi, oltre ai già citati vanno ricordati Gallarotti, Panesi, De Martini, l'impetuoso Saccone, Putrino, Balestrero, Salvezza, Scandella, Pagliari. Dovessero citarli essendo emersi da un lotto di concorrenti che ha rappresentato il record stagionale gli iscritti (centodieci, tra di essi Angelillo, ritardatario per intasamento dell'autostrada e non verificato). Con soddisfazione degli organizzatori che hanno avuto dalla loro anche un tempo magnifico e due arripista di lusso (due Lucchini sport della Audisic e Benvenuto, pilotate da Ansaldi e Pugliese.

Cesare Rosso

SLALOM

Mignanego 1 maggio 1986

Mignanego - Giovi

5. Memorial Frisone-Campionato italiano

Le Classifiche

Absoluta: 1. Barbero (Fiat X1/9) 181,97; 2. De Michelis (Fiat X 1/9) 186,97; 3.

«Rustia» (Alpine 110) 187,24; 4. Rivera (Fiat X 1/9) 188,68; 5. Edmondo (Beta Montecarlo) 189,10; 6. Botta (Opel Kadett) 190,66; 7. Pagliari (Dallara) 192,15; 8. Patete (Fiat X 1) 193,00; 9. Scanavino (Dallara) 193,96; 10. Moretto (Alpine 110) 194,06.

GRUPPO N - 1 - 3

Classe 1150: 1. Gallarotti, 210,53; 2. Barabino, 211,33; 3. Nerini, 211,33; 4. Gattone, 213,10; 5. Bruzese Salv., 213,86; 6. Santini, 218,78; 7. Sanguineti, 219,79; 8. Parodi, 224,32; 9. Podestà, 226,18; 10. Lagorio, 226,60; 11. Salvadè, 228,02; 12. Adorno, 235,04; 13. Crupi, 245,81; Ricchino, 240,26 (tutti su A 112 Abarth).

Classe 1300: 1. Panesi (Simca R 2) 207,95; 2. Fasciolo (Fiat X 1/9) 222,05; 3. De Andrea (Opel Corsa) 224,10; 4. Rixi (Fiat X 1/9) 228,21; 5. De Fusco (Fiat X 1/9) 237,85.

Classe 1600: 1. De Martini (Fiat X 1/9) 211; 2. Garibaldo (Peugeot 205) 220,78; 3. Barbieri (Fiat X 1/9) 224,00.

Classe oltre 1600: 1. Grassino (Renault GT) 202,07; 2. Strata (Opel GTE) 202,32; 3. Ponte (A 112 Abarth) 216,85; 4. Arrigo (Opel GTE) 223,29; 5. Rizza (Fiat Abarth 130 Ritmo) 252,03.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Saccone, 214,47; 2. D'Orazio, 216,15; 3. Camporese, 216,52; 4.

Romagnoli, 217,02; 5. Pesce, 218,80; 6. Cuneo, 226,86 (tutti su A 112 Abarth).

Classe 1600: 1. Cecchi (Samba Rally) 202,05; 2. Giordano (Peugeot GTI) 204,93; 3. Pittalunga (Renault R 5) 207,16; 4. Bacigalupo (Renault GT) 208,76; 5. Sassi (Golf GTI) 211,08; 6. Adorni (Golf GTI) 215,19; 7. Polini (Golf GTI) 223,19; 8. Morelli (Ritmo 105 Abarth) 225,26; 9. Cortese (Fiat Uno) 227,43; 10. Calderara (Alfasud TI) 232,39.

Classe oltre 1600: 1. Ferrari (Ritmo Abarth 130) 221,28.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Putrino, 215,25; 2. Pepe, 217,36; 3. Rossi, 222,27 (tutti su Fiat 700).

Classe 1000: 1. Salvezza Angelo, 202,81; 2. Carboni, 205,25; 3. Draghicevic Mabel, 212,29; 4. Graffigna, 213,36 (tutti su A 112 Abarth) 5. Porcella, (Fiat 127) 217,23; 6. Morando, (A 112 Abarth) 220,86; 7. Timossi, (A 112 Abarth) 228,10.

Classe 1150: 1. Balestrero, 197,10; 2. Panaro, 200,21; 3. Gallino, 208,63; 4. Crubellati Mirella, 213,84; 5. Braga, 214,07 (tutti su A 112 Abarth); 6. Spagnolo (Ford Fiesta) 220,90; 7. Cremona (A 112 Abarth) 222,94.

Classe 1300: 1. Rivera (Fiat X 1/9) 188,68; 2. Battolla (Simca R 2) 195,60; 3. Dell'Eva (Morris Cooper) 213,38; 4. Maggiolo (Fiat X 1/9) 216,16; 5. Tulli (Fiat X 1/9) 226,01; 6.

Rocca (128 Coupé) 227,78; 7. Fortuin Hellean (Simca R 2) 229,06.

Classe 1600: 1. Barbero (Fiat X 1/9) 191,97; 2. De Michelis (Fiat X 1/9) 186,97; 3. Papete (Fiat X 1/9) 193,00; 4. Moretto (Alpine 110) 194,06; 5. Casagrande (Alpine 110) 197,16; 6. Cappellini (Dallara OMP) 203,43; 7. Longo (Fiesta X R 2) 211,48; 8. Vena Marilena (Alpine 110) 212,39.

Classe 2000: 1. «Rustia» (Alpine 110) 187,24; 2. Edmondo (Beta Montecarlo) 189,10; 3. Botta (Opel Kadett GTE) 190,66; 4. Scanavino (Dallara) 193,96; 5. Pagano (Opel Kadett GTE) 215,32; 6. Castaldi (Opel Kadett GTE) 215,85; 7. Saveri (Fiat 124 Abarth) 228,95; 8. Giacomini (Renault GT) 296,60.

Classe oltre 2000 cc: Heidenreich (Porsche Carrera) 207,11.

PROTITPI

Classe 1000: 1. Scandella (Arena 1000) 202,59; 2. Berzano (Fiat 126/1000) 204,56; 3. Salvezza Luciano (126/1000) 206,10; 4. Loddo (500/1000) 206,91; 5. Galli (500/1000) 210,97; 6. Argivo (Ambra 1000) 229,68; 7. Ottonello (126/1000) 263,74.

Classe oltre 1000: 1. Pagliari (Dallara) 192,15; 2. Boeris Antonella (Fiat X 1/9) 199,53; 3. Giarracca (Dallara) 200,96; 4. Mantovani (Fiat X 1/9) 201,53.

Sessantasei i piloti al via nella Coppa delle due Costiere

Vinaccia di un soffio

SORRENTO — La 3. Coppa delle Due Costiere, gara valida per la Coppa CSAI slalom 4. zona è stata vinta da Luigi Vinaccia. La classifica finale assoluta ha visto i primi sei distanziati fra di loro di pochissimi punti. Luigi Vinaccia, ormai esperto e veloce pilota di slalom, ha bissato il successo già ottenuto nella precedente edizione, ed ha svettato su tutti gli altri partecipanti con la fida ed agile A 112, forse aiutato anche dalle strade di casa. Il giovane Vinaccia, non ha avuto problemi di sorta. Marco Guidotti, con un'ottima condotta di gara, è stato distanziato di pochi decimi di punti da Vinaccia, e ha occupato il 2. posto assoluto con la sua Lancia

Beta Montecarlo che gli ha creato, durante tutta la prova, non pochi problemi in curva. Un altro favorito, che non aveva nascosto il fermo proposito di conquistare la vittoria finale, è stato il fiorentino Aldo Insigne (R5 turbo) che, gara dopo gara, sta conquistando le zone alte delle classifiche. Al termine della gara, in sede di compilazione delle classifiche finali, i cronometristi hanno creato confusione su alcuni nominativi e tempi che, poi corretti su intervento degli organizzatori, hanno calmato gli animi dei più agitati. Unico escluso dalla classifica è risultato Giuseppe Milano, piòché aveva ritirato la vettura anzitempo dal parco chiuo.

Simone Capuano

SLALOM

Sorrento, 1 maggio 1986

Slalom Due Costiere

Le classifiche

Absoluta: 1. Vinaccia (A 112) 146,36; 2. Guidotti (Lancia Beta Montecarlo) 146,90; 3. Insigne (Renault 5 Gt Turbo) 147,84; 4. De Rosa (Simca R2) 148,13; 5. Cesarano (A 112) 149,18; 6. Maresca (A 112) 149,85; 7. Pulzella (Alfasud TI) 159,01; 8. Gargiulo (A 112) 150,73; 9. Esposito (Fiat 126) 151,34; 10. Palombara (Fiat 600/1000) 151,43.

GRUPPO N/1/3

Classe 1150: 1. Maresca pen. 149,85; 2. Miccio 152,64; 3. Mauro 153,66; 4. Ruggiero 157,26; 5. Bonanno 158,86; 6. Blasi 159,86; 7. Laudano 159,90; 8. Porzio 160,60; 9. Ciampa 164,60; 10. De Angelis 164,70. (Tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Pulzella (Alfasud TI) 150,01; 2. Lombardi (Simca R2) 153,20; 3. Amitrano (Fiat X 1/9) 160,51; 4.

Cinquegrana (Opel Corsa) 161,49.

Classe 1600: 1. Jekel (Peugeot 205) 152,13; 2. Esposito Carmine (Peugeot) 152,96; 3. Zaccaro (Ford Escort XR3) 154,76; 4. Esposito Cataldo (Golf Gti) 154,76; 5. Procope (Fiesta) 157,27; 6. Tafuro (Peugeot 205) 158,09; 7. Tricarico (Golf Gti) 158,96; 8. Palumbo (Alfasud) 160,65; 9. Visconti (Fiat X 1/9) 167,87.

Classe oltre 1600: 1. Insigne (R5 Gt Turbo) 147,84; 2. Scala (Fiat Uno Turbo) 166,15.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Cesarano 149,18; 2. Gargiulo 150,73; 3. Ciampi 151,93; 4. Aiello 152,99; 5. Santini 153,43. (Tutti su A 112).

Classe 1600: Maresca (Ritmo 105) 160,75.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Esposito A. (Fiat 126) 151,34; 2. Medaglia (Fiat 126) 153,12; 3. Liguori 154,17; 4. Turco (Fiat 500) 160,97; 5. Ignitto (Fiat 500) 156,30; 6. Accadia 160,97; 7. Trabarulo (Fiat 126) 161,40; 8. Impesi (Fiat 500) 170,13.

Classe 1000: 1. Turco 153,22; 2. Formisano 169,78. (Tutti su Fiat 126).

Classe 1150: 1. Vinaccia (A 112) 146,36; 2. D'Angelo (Fiat 128) 153,00; 3. Manganiello (A 112) 158,30; 4. Celentano (Ritmo) 172,30.

Classe 1300: 1. De Rosa (Simca R2) 148,13; 2. Castaldi (Fiat 128) 161,30; 3. Spizzirri (Fiat X 1/9) 164,61.

Classe 1600: 1. Tufino (Simca R2) 153,09; 2. Cappa (Fiat X 1/9) 164,61; 3. Esposito (Ritmo) 170,00.

Classe 2000: 1. Iovino (Fiat 131) 153,80.

Classe 3000: 1. Guidotti (Lancia Beta Montecarlo) 146,90; 2. Cadeddu (Porsche) 155,40.

PROTITPI

Classe 1000: 1. Palomba (Fiat 600-1000) 151,43.

Classe oltre 1000: 1. De Luca (Simca R2) 158,00.



«RUSTIA», TERZO ALLA FINE

SLALOM/Il campione toscano si impone a Volterra

Rossi dalla vergogna

Con la Fiat X1/9 ha battuto perentoriamente la pur valida concorrenza. Squalificato in verifica Perini per sotto-peso

VOLTERRA — Ancora una volta Erberto Rossi con la sua fida X 1/9 si è aggiudicato lo Slalom Cinari-Coppa Città di Volterra organizzato dall'ASA-Ombra della Sera in collaborazione con l'Automobil Club Pisa e con il patrocinio del Comune di Volterra. Il portacolori della scuderia Grifone, campione toscano slalom 1985, non ha avuto eccessivi problemi a vincere sul nuovo percorso di S. Margherita, dopo che il fondo stradale della vecchia statale 68, già tracciato di gara della gloriosa cronoscalata Saline-Volterra, si era rivelato troppo sconnesso per poter far disputare la competizione. Rossi dopo aver abbattuto un birillo nel corso della prima manche, nonostante fosse risultato il più veloce, ha realizzato il miglior tempo nella seconda manche distaccando notevolmente il livornese Perini su Fiat X 1/9 squalificato in sede di verifiche post-gara perché la vettura era sottopeso. A ereditare così la piazza d'onore è stato il bravo Sauro Farnocchia (abituale co-pilota di Lenci nei rally della 5. zona) alla guida di una fantastica Renault 5 Gt turbo gruppo N preparata da Papini e Cambi. Farnocchia ha relegato alle sue spalle conduttori con vetture ben più potenti quali: Peccianti (Lancia Stratos), Cappellini (Fiat X 1/9) e «Gallo» (Fiat 124 Abarth). In gruppo «A» vittoria di Arnoldo Scarpellini che ha preceduto Giorgini entrambi su Talbot Tl. Sfortunata la prova di Walter Pagliari che non è riuscito, con il suo potente prototipo, a terminare senza penalità sullo stretto e tortuoso percorso di gara. Nella classifica femminile facile vittoria per Manola Puccetti su A 112. Settantacinque delle ottantaquattro vetture verificate hanno terminato la prima prova della Coppa Csai 3. zona.

Daniele Conti

SLALOM

Volterra, 4 maggio 1986

4. Slalom Cinari

Le classifiche

Absoluta: 1. Rossi (Fiat X 1/9) 170,10; 2. Farnocchia (Renault 5 Gt Turbo) 175,53; 3. Peccianti (Lancia Stratos) 175,96; 4. Cappellini (Fiat X 1/9) 177,79; 5. Gallo (Fiat 124 Abarth Carint) 178,26; 6. Pisaneschi (Opel Kadett) 179,62; 7. Scarpellini (Talbot Tl) 183,29; 8. Guarducci (Renault SGT Turbo) 183,45; 9. Giorgini (Talbot Tl) 183,94; 10. Batoni (A 112) 185,07.

GRUPPO N 1/3

Classe 1150: 1. Aghini (A 112) 188,45; 2. Nerini (A 112) 188,47; 3. Lenci (A 112) 195,19; 4. Ricci (A 112) 197,34; 5. Ceccarini (A 112) 200,85; 6. Andolina (A 112) 204,01; 7. Sanesi (Fiat 127) 208,40; 8. Bacci (Fiat 127) 209,18; 9. Della Bartola (A 112) 209,97; 10. Papini (A 112) 212,61; 11. Mugnaini (Fiat 127) 222,44; 12. Taddei (Fiat 127) 230,12.

Classe 1600: 1. Ugori (Simca R2) 207,53; 2. Bogi (Fiat X 1/9) 208,65; 3. Giuseppe (Fiat X 1/9) 210,28.

Classe oltre 1600: 1. Farnocchia (Renault 5 GT) 175,53; 2. Guarducci (Renault 5 Gt Turbo) 183,45; 3. Brinati (Opel Kadett Gsi) 202,79.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Santini (Fiat 127 Sport) 185,58; 2. Sarti (Fiat 127) 188,41; 3. Tessieri (A 112) 198,75; 4. Rafanelli (A 112) 198,92; 5. Ianitto (Fiat 127) 216,80.

Classe 1600: Scarpellini (Talbot Tl) 183,29; 2. Giorgini (Talbot Tl) 183,94; 3. Berti (Alfasud) 185,33; 4. Adorni (Golf GTI) 190,47; 5. Toninelli (Peugeot 205) 192,79; 6. Giannini (Peugeot 205) 193,99; 7. Musella (Peugeot 205) 201,31; 8. Gori (Mini De Tomaso) 206,86.

Classe oltre 1600: 1. Capiardi (Alfetta GTV) 188,45; 2. «Adhara» (Fiat Ritmo 130) 210,35.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Lavorini (Fiat 500/700) 185,73; 2. Garganti (Giannini 500) 192,95;

3. Piccioli (A 112) 198,15; 4. Vannoni (A 112) 217,27.

Classe 1150: 1. Batani (A 112) 185,07; 2. Orioli (A 112) 188,44; 3. Santini (Fiat 127) 202,26; 4. Togni (Fiat 127) 204,24; 5. Puccetti (A 112) 206,66; 6. Pellegrini (Fiat 127) 236,80.

Classe 1300: 1. Rossi (Fiat X 1/9) 170,10; 2. Franceschini (Fiat X 1/9) 187,71; 3. Tondini (Simca R2) 190,45; 4. Del Santo (Fiat X 1/9) 195,30; 5. Grotti (Fiat X 1/9) 199,98; 6. Malvasio (Fiat X 1/9) 201,87; 7. De Paolis (Simca R2) 204,27; 8. Mancini (Alfasud) 229,64; 9. Giovannelli (Alfasud) 229,91; 10. Macchi (Fiat 128) 230,48; 11. Buffoni (Fiat X 1/9) 239,82; 12. Ghelli (Lancia HF) 243,30.

Classe 2000: 1. Cappellini (Fiat X 1/9) 177,79; 2. Galo (Fiat 124 Carint) 178,26; 3. Pisaneschi (Opel Kadett) 179,62; 4. Bindi (Opel Ascona) 187,28; 5. Battini (Opel Kadett) 188,12; 6. Mecarini (Opel Kadett) 190,31; 7. Lici (Alfa GTA) 191,99; 8. Stefanini (Alfa GTA) 193,84; 9. Adami (Opel Kadett) 194,25; 10. Genovesi (Opel Kadett) 194,77; 11. Flori (Opel Kadett) 197,80; 12. Livi (Beta Montec) 199,91; 13. Corono (Opel Kadett) 201,15; 14. Bersellini (Fiat X 1/9) 203,66.

Classe 3000: 1. Peccianti (Lancia Stratos) 175,96.

PROTOTIPI

Classe oltre 1000: 1. Pagliari (Fiat X 1/9) 185,36; 2. Datteri (Fiat X 1/9) 187,19; 3. Tarulli (Fiat 500/1000) 188,36; 4. Musso (Fiat 500/1000) 194,43.

Nel trofeo siciliano

Pellerito sulle Madonie

CALTAVUTURO — Tempi duri per Pippo Virzi negli slalom siciliani. Per la seconda volta in due settimane il pilota ha assaporato il gusto amaro della sconfitta, ancora ad opera del giovane Gaetano Pellerito. Il nuovo acquisto della Drepanum-Jolly Club ha vinto meritatamente il 1° Autoslalom delle Madonie, disputatosi in una parte del mitico tracciato della Targa Florio. La sua è stata una vittoria perentoria e meritata, conquistata nonostante qualche incertezza nella seconda manche. Nella prima alcuni concorrenti

Anche a Molare si è imposto Barbero con la Fiat X 1/9

L'eredità è raccolta

MOLARE — Ancora Barbero a dettare la propria legge, stavolta sul bagnato, segno davvero di una superiorità di guida che lo fa «uomo da battere». Nella sua scia Gianni Bormida, ottimo secondo davanti a Rino Edmondo, dopo circa un anno di assenza dalle gare ma stimolato dall'orgoglio di «correre in casa», avendo compiuto le prime «mattane al volante» su queste strade. Tre in cinque secondi l'uno dall'altro; poi, al quarto posto, Comello, con la Dallara di Cesari, a sei secondi dal terzo dopo una sola manche e per di

più con un «testa-coda» che ha evidentemente influito sulla classifica. Premesso che dei «non disertori» dei big De Micheli si è piazzato sesto (pensando forse già allo slalom del Vicerè di sabato, prova di campionario) e la Bocris si è confermata con un brillante nono posto, è stata giornata di gloria per Marengo, Alberti e Poletti mentre Morisi si è aggiudicato il successo nel gruppo A e Giacomini, pur avendo picchiato, quello in gruppo N.

Cesare Rosso

SLALOM

4 maggio 1986

Molare-Cremolino

Circolo Amici del Moscato-Coppa Fiat Cavanna

Le classifiche

Absoluta: 1. Barbero (Fiat X 1/9) 1134,16; 2. Bormida (Alpine 110) 138,08; Edmondo (Beta Montecarlo) 139,24; 4. Comello (Dallara) 145,31; 5. Marengo (A 112 Ab.) 145,94; 6. De Micheli (Fiat X 1/9) 146,25; 7. Morisi (127 S) 147,29; 8. Alberto (Golf GTI) 148,15; 9. Boeris Antonella (Fiat X 1/9) 149,34; 10. Poletti (Fiat X 1/9) 149,50.

GRUPPO N 1-3

Classe 1150: 1. Bechis 155,50; 2. Ravera 163,23; 3. Rivi 166,26; 4. Stagno 176,40; 5. Civone Laura 178,41 (tutti su A 112 Ab.).

Classe sino a 1300: 1. Sarti (Samba Rally) 166,11; 2. Turbo (Samba Rally) 166,41; 3. Fasciolo (Fiat X 1/9) 167,29; 4. Raspani (Opel Corsa) 173,94; 5. Gherardi (Simca R2) 180,84.

Classe oltre 1600: 1. Giacomini (Peugeot

205) 149,67; 2. Bianchi (Peugeot 205) 157,38; 3. Vannozi (Fiat Uno Turbo) 158,62; 4. Ferrari (Ritmo 130 Ab.) 160,31; 5. Rocco (R5 Turbo) 170,36; 6. Ravera M. Cristina (Peugeot 205) 184,23.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Morisi (127 S) 147,29; 2. Caneparo 154,90; 3. Guidotti 157,93; 4. Zerbino 168,17 (tutti su A 122 Abarth).

Classe 1600: 1. Alberto (Golf GTI) 148,15; 2. Giordanino (Peugeot 205) 150,15; 3. Bacigalupo (R5 Turbo) 150,49; 4. Buscaglione (Ford Escort) 160,67; 5. Noris (Opel Manta) 179,81.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Salino 152,89; 2. Mombellardi 157,40; 3. Rossetto 157,41; 4. Fracasso 159,27 (tutti su 500/700).

Classe 1000: 1. Marengo (A 112 Ab.) 145,94; 2. Angelillo (Fiat 126) 152,04; 3. Rosso (Abarth 1000) 156,22; 4. Draghicevic (A 112) 161,81; 5. Ferrero (Mini 90) 162,90; 6. Fratino (A 112 Ab.) 163,84; 7. Bianchi (Fiat 127) 183,41.

Classe 1150: 1. Chiarico 149,82; 2. Gugnali 151,48; 3. Gramaglia 152,37; 4. Salvino 146,17; 5. Cavaglia 157,13; 6. Nebbiolo 160,63 (tutti su A 112 Abarth); 7. Aminti (Fiat 128 c) 182,65; 8. Sacchetto (A 112 Ab.) 187,19.

Classe 1300: 1. Poletti (Fiat X 1/9) 140,50; 2. Schiorlin (Fiat X 1/9) 151,31; 3. Minazio (Fiat 128 c) 155,20; 4. Zunino (Fiat X 1/9) 159,01; 5. Terranova (Fiat X 1/9) 179,30.

Classe 1600: 1. Barbero (Fiat X 1/9) 134,16; 2. Bormida (Alpine 110) 138,08; 3. De Micheli (Fiat X 1/9) 146,25; 4. Messori (Fiat X 1/9) 155,68.

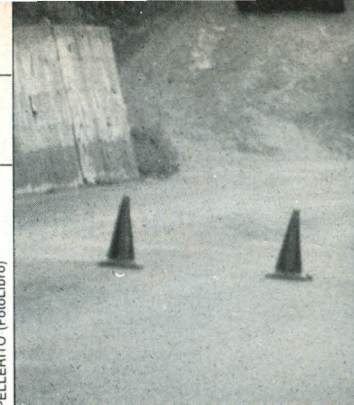
Classe 2000: 1. Edmondo (Beta Montecarlo) 139,24; 2. Comello (Dallara) 145,31; 3. Michela (Kadett GTE) 157,51; 4. Schiavi (Fiat 131 Racing) 158,44.

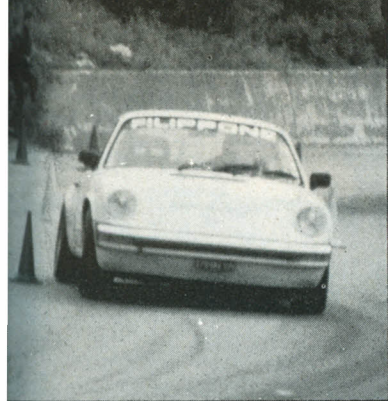
PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Rosso D. (500/Dkv) 157,83; 2. Gentile (500/128) 168,88; 3. Milletto (500/112) 176,28; 4. Gallo (500/112) 178,07.

Classe oltre 1000: 1. Boeris Antonella (Fiat X 1/9 Abarth) 140,34.

PELLERITO (FotoLibro)





AUTOCROSS/Maggiora bagnata

Mocchiani integrale

Il comasco si è giovato della trazione sulle quattro ruote della sua Alfasud per vincere

non si sono potuti esprimere al massimo, a causa del percorso umido per la pioggia. Virzi dovrà archiviare al più presto questa gara. Partito deconcentrato Virzi è incappato in alcuni errori in entrambe le manche, ottenendo il peggior piazzamento da quando si cimenta negli slalom, l'ottavo posto. Un elogio merita invece Maurizio Melluzzo, adattatosi subito a questo tipo di gare, il pilota della Saint Paul con la Fiat X1/9 ha fatto suo un secondo posto che lascia ben sperare per il futuro.

Pietro Libro

SLALOM

Caltavuturo, 4 maggio 1986

1° Autoslalom delle Madonie

Trofeo Cassa rurale S. Giuseppe 3. prova campionato siciliano.

Le Classifiche

Absoluta: 1. Pellerito Gaetano (Porsche 911) 179,98; 2. Melluzzo (Fiat X 1/9) 187,90; 3. Cordo C. (A. R. Duetto) 194,60; 4. Condina (Lancia Beta MC) 195,86; 5. Guagliardo (Porsche) 196,40; 6. Parisi (Opel Manta) 196,80; 7. Cassaniti (Simca) 198,15; 8. Virzi (Porsche) 200,80; 9. La Cerva (R5 Turbo) 201,58; 10. Aiuto (Fiat X 1/9) 202,97.

GRUPPO N-1-3

Classe 1150: 1. Guaggenti 219,25; 2. Cacioppo 220,38; 3. Cuccia 223,84; 4. Giannusso 224,30; 5. Mazzara 226,44; 6. D'Anca 226,88; 7. Lo Bue (Fiat Panda) 3237,02; 8. Palmeri 429,44; (tutti gli altri su A 112).

Classe 1600: 1. Purpura Pietro (Golf Gti) 210,03; 2. Crisafulli (Golf Gti) 216,27; 3. Martorana (Talbot) 216,70; 4. Prinziavalli (Opel Corsa) 220,53; 5. Guercio (Fiat X1/9) 222,33; 6. Vinciguerra (Alfasud) 223,13; 7. Bruno (Alfasud) 243,34.

Classe oltre 1600: 1. La Cerva Giuseppe (R5 Turbo) 201,58; 2. Cipolla (R5 Turbo) 205,51; 3. Cordò S. (A.R. GTV) 212,38; 4. Sortino (Kadett Gsi) 242,59; 5. Torregrossa (Ritmo 130) 259,44.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Anzalone (A 112) 212,09; 2. Lauricella (Talbot) 214,06; 3. Giancona (Ford Escort) 228,71; 4. Zummo (Mini De Tomaso) 233,35; 5. Zummo (Talbot) 233,35; 6. Iones (Fiat Panda) 234,95; 7. Clemente (Fiat Panda) 238,63.

Classe oltre 1600: 1. Parisi (Opel Manta) 196,80; 2. Baimonte (Ritmo 125) 209,92.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1000: 1. Ganci (Fiat 127) 212,92; 2. Gennaro (126) 213,66; 3. Agosta (Fiat 127) 221,32; 4. Alastra (Fiat 127) 230,51; 5. Pennino (Fiat 126) 239,42.

Classe 1600: 1. Melluzzo (Fiat X 1/9) 187,90; 2. Cassaniti (Simca R2) 198,15; 3. Aiuto (Fiat X 1/9) 202,97; 4. Bica (Fiat 128) 208,55; 5. Scuderi (Simca R2) 212,87; 6. Irato (Fiat 128) 213,99; 7. Trapani (A.R. Gt) 215,34.

Classe 2000: 1. Cordò (A.R. Duetto) 194,60; 2. Condina (Lancia) 195,86; 3. La Franca (A.R. Duetto) 209,25; 3.4. Aiosa (Kadett Gte) 219,43; 5. Sciuaba (Kadett Gte) 224,07.

Classe 3000: 1. Pellerito (Porsche) 179,98; 2. Virzi (Porsche) 200,80.

PROTOTIPI

Classe oltre 1000: 1. Guagliardo (Porsche) 196,40.

MAGGIORA — Il 1. Trofeo Banca Popolare di Novara, gara nazionale di autocross è risultato molto impegnativo a causa del maltempo. La gara, un ritorno all'antico, si è disputata con la formula tradizionale ancora in vigore nella Coppa Italia, con la suddivisione in classi delle vetture elaborate. Il novarese Guido Graffieti è stato il vero protagonista della giornata facendo registrare tempi da pole-position anche rispetto a vetture più potenti. La sua Fiat 500 motore 1000 Nsu ha dominato in scioltezza davanti a Bada e Italiano. Nella gara delle 1500 la supremazia è invece stata del comasco Mocchiani, grazie anche alle quattro ruote motrici della sua Alfasud una vettura ideale per fare la differenza sul fondo inzuppato dall'acqua. Le maggiori cilindrate delle «elaborate» hanno visto un duello tra Iozzi e Romanisco per la piazza d'onore, mentre al comando, con ampio margine, è sempre stato il novarese Mario Danini con la Beta Montecarlo che si è limitato a controllare la sua «leadership», con molta razionalità. Scarsa come partecipanti, e anche quanto a contenuti la gara dei prototipi ha visto il successo del torinese Salvatore Bertolami.

Eraldo Guglielmetti

AUTOCROSS

Maggiora, 4 maggio 1986

1. Trofeo Banca Popolare di Novara

Gara nazionale di autocross

Le classifiche

PROTOTIPI

Absoluta: 1. Bertolami (Lancia 2000) 10'22"1; 2. Gallotta (Fiat 2000) 10'28"04; 3. Poletti (Porsche) 10'34"4; 4. Baudino (Lancia 1500) 10'48"4; 5. Tolpmio (Alfa 2000) 11'16"4; 6. Zanforlini (Renault 2700) 10'43"2.

ELABORATE

Classe 1000: 1. Graffieti (Fiat 500) 10'51"6; 2. Bada (Fiat 500) 11'42"8; 3. Italiano (Fiat 500) 12'19"5; 4. Fontana (Fiat 500) 12'25"7.
Classe 1500: 1. Mocchiani (Alfasud) 10'50"3; 2. Galli (Fiat 850 coupé) 12'11"4; 3. Antonini (Fiat 128 c) 12'14"1; 4. Cartari (Alpine Renault) 10'54"5 a 1 giro; 5. Mollo (Fiat 850) 11'48"9; 6. Bianco (Simca 1300) 12'10"1; 7. Colombo (Fiat 500) 12'29"6; 8. Bianchi (Fiat 128c) 11'00"0 a 3 giri.
Classe 3500: 1. Danini (Beta Montecarlo) 10'18"3; 2. Romanisco (Porsche) 10'47"0; 3. Iozzi (Lancia Delta) 10'56"1; 4. Voltarelli (Fiat 850) 11'15"9; 5. Furiani (Lancia Montecarlo) 11'17"7.

Buon successo di partecipanti a Viterbo

Domina Rosella

VITERBO — Organizzata dal Centro Italia Cross la manifestazione, pur non essendo valida per il campionato italiano, ha riscosso un buon successo di partecipazioni. La presenza del campione italiano Rosella ha valorizzato la manifestazione, risultata alla fine dominata proprio dal pilota di Latina autore, nella finale, del miglior tempo. Perfettamente coadiuvato dalla sua Fiat X 1/9 Rosella ha imposto un ritmo indavolato e altamente spettacolare e agli avversari non è rimasto che lottare per le posizioni di rincalzo. Il solo Pagnol con la Simca è riuscito a finire a giri pieni mentre Vecchielli e Di Batista (sempre nella classe fino a 1500) hanno terminato lontani. Nella classe fino a 1000, la più numerosa, la vittoria è andata a Carollo con la Fiat dopo una bella lotta con Del Vicario partito velocissimo. Terzo Scocco davanti a Savelli e Carli. Nella classe fino a 3500 il migliore è stato Consoli con la Lancia Beta Montecarlo.

Maurizio Masini

AUTOCROSS

Viterbo, 4 maggio 1986

Autocross di Viterbo

Gara di autocross organizzata dal Centro Italia Cross

Le classifiche

Classe A 1000: 1. Carollo (Fiat) 10 giri in 9'40"8 alla media di kmh 51,756; 2. Del Vicario (Fiat) in 9'43"1; 3. Scocco (Fiat) in 9'50"8; 4. Savelli (Fiat) in 9'51"6; 5. Carli (Fiat) in 10'24"7; 6. Corazzari (Simca) a 1 giro.

Classe B 1500: 1. Rosella (Fiat X 1/9) 10 giri in 9'07" alla media di kmh 54,954; 2. Pagnol (Simca) 9'54"9; 3. Vecchielli (Simca) a 2 giri; 4. Di Batista (Fiat X 1/9) a 2 giri.

Classe C 3500 cc: 1. Consoli (Lancia Beta Montecarlo) 10 giri in 9'17"9 alla media di kmh 53,880; 2. Simonelli (Porsche) 9'22"8; 3. Pavanelli (Porsche) 9'25"7; 4. Morelli (Fiat) 9'57"8; 5. Contardi (Porsche) 9'58"1; 6. Fiorot (Fiat) 10'06"9; 7. Ricci (Lancia Beta Montecarlo) a 3 giri.

VELOCITÀ/Uno Turbo

A Pergusa ventata di novità

PERGUSA — Una ventata di novità nel panorama automobilistico meridionale è stata portata dal campionato Fiat Uno Turbo, la cui prima prova si è disputata il 4. maggio a Pergusa. La serie, organizzata dai concessionari e dalle succursali Fiat di Sicilia e Reggio Calabria comprende anche cronoscalate e rally. Si sono visti all'opera sulle scattanti vetture torinesi piloti del calibro di «Gordon» e Nunzio Anastasi, campioni italiani nel 1984 rispettivamente della Montagna e del gruppo A su pista. Con loro anche una vecchia conoscenza del non dimenticato Trofeo Alfasud, Matteo Vasta, tornato alle gare per l'occasione dopo una sosta durata nove anni. Su tutti però ha avuto la meglio un giovane: Giorgio Mertoli, da sempre fra i più veloci nel gruppo N in Sicilia. Il pilota della «La Spina Auto di Catania» ha vinto le due manches su cui si è disputata la gara, trovando il suo più agguerrito avversario in Barbagallo, che lo seguiva a ruota prima di essere costretto a ritirarsi a un giro dal termine della seconda manche. La piazza d'onore è quindi andata a «Gordon», che ha preceduto Nunzio Anastasi. (p. L.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Pergusa, 4 maggio 1986

1. prova campionato Fiat Uno Turbo

Le classifiche

1. Manche: 1. Mertoli 10 giri in 21'02"83 alla media di 141,111 kmh; 2. Barbagallo a 1'83; 3. «Gordon» a 12'02; 4. Anastasi N. a 19'32; 5. Mancini a 23'51; 6. «Bairo» a 34'12; 7. Vasta a 40'50; 8. «Jmmy» a 1'23'51; 9. Castro a 1'30'15; 10. Scaccianoce a 1'32'16; 11. D'Angelo a 1'39'49; 12. «Iver» a 1'40'42; 13. Ferrazzano a 1'46'17; 14. Alastra a 1'56'76; 15. Di Salvo a 1'58'22; 16. Corio a 1 giro; 17. Anastasi G. a 4 giri; 18. «Gin Fix» a 6 giri.

2. Manche: 1. Mertoli 21'04"57 10 giri alla media di 140,917 kmh; 2. «Gordon» a 4'40; 3. «Bairo» a 14'59; 4. Anastasi N. a 20'70; 5. Mancini a 39'92; 6. D'Angelo a 47'94; 7. «Jmmy» a 58'63; 8. «Iver» a 1'03'36; 9. Di Salvo a 1'07'49; 10. Castro a 1'11'66; 11. Vasta a 1'14'03; 12. Scaccianoce a 1'24'84; 13. Alastra a 1'37'21; 14. Ferrazzano a 1'48'81; 15. Barbagallo a 1 giro; 16. Corio a 1 giro.
Finale (per somma di tempi): 1. Mertoli 42'07"40 alla media di 141,014 kmh; 2. «Gordon» a 16'42; 3. Anastasi N. a 40'08; 4. «Bairo» a 48'71; 5. Mancini a 1'03'43; 6. Vasta a 1'54'53; 7. «Jmmy» a 2'22'14; 8. D'Angelo a 2'27'43; 9. Castro a 2'41'81; 10. «Iver» a 2'43'78; 11. Scaccianoce a 2'56'10; 12. Di Salvo a 3'05'71; 13. Alastra a 3'33'97; 14. Ferrazzano a 3'34'98; 15. Barbagallo a 1 giro; 16. Corio a 2 giri.
□ Giro più veloce; il 10. della 1. manche Barbagallo in 2'04'77 alla media di 142,822 kmh.

VELOCITÀ IN CIRCUITO/Intenso programma a Magione

Boccia di precisione

È il pilota che più ha entusiasmato nelle gare riservate alle vetture produzione. Agonismo anche in F. Italia dove si è imposto Chionni

MAGIONE — A contorno della terza prova del campionato italiano di F. 3 si sono tenute sulla pista umbra le corse per vetture di produzione di gruppo N e A e di F. Italia, che continua a vivere una seconda giovinezza grazie alle iniziative di Henry Morrogh. La gara riservata al gruppo N si è rivelata molto vivace, caratterizzata da vetture in formazione compatta e a stretto contatto. A imporsi è stato Angelo Boccia della Salerno Corse con la Renault 5 Gt Turbo, ormai la berlinezza più apprezzata nella classe 2000 delle derivate dalla serie. Boccia ha agevolmente preceduto il com-

pagno di scuderia De Martino. In questa categoria si è vista la Fiat Uno Turbo condotta da Chelini, che tuttavia ha sofferto della maggiore potenza delle R5 Gt Turbo. Tra le 1600 ha vinto senza problemi Sergio Abbandonato con la Peugeot 205 Gti, mentre nella classe più piccola (1300) il successo è andato a Francesco Sabattino con la Talbot Samba ex-Trofeo. Il romano Luciano Galluzzo con la Gtv 6, invece, si è ritrovato primo della oltre 2000 grazie alla mancanza di... avversari. La corsa del gruppo A ha visto la presenza della poderosa Bmw 635 Csi del trentino Guido Filippini, risultato poi vincitore. Filippini, già autore

del migliore tempo in prova (57"74), ha regolato di misura Corrado Pedol con la meno potente, ma più agile sul tracciato umbro, Gtv 6. Protagonista di una gara coraggiosa è stato Walter Nocchi con la «piccola» Fiat 130 Tc che fino al momento del ritiro, avvenuto quasi in vista della bandiera a scacchi, sembrava riuscire a tenere il passo della Bmw di Filippini. Il lombardo «Toby» al volante dell'interessante Alfa 33 non ha avuto problemi per dominare la classe 1600, ricavando nel contempo utili indicazioni sullo sviluppo della rossa quattro porte di Arese.

LA CORSA club delle F. Italia ha visto un nugolo di 19 monopoista schierarsi alla via. La categoria della ex-formula nazionale continua ad offrire uno spettacolo dignitoso, e, oltre tutto, consente di gareggiare con un impegno economico assai contenuto. Lo si è visto a Magione dove molti piloti erano alle prime esperienze sportive. Al termine della prova, che ha offerto momenti agonisticamente validi, è risultato vincitore Sergio Chionni, partito alla corda in virtù del miglior tempo staccato nelle prove ufficiali del mattino. Chionni è andato subito al comando e ha progressivamente aumentato il proprio vantaggio sugli avversari.



COPPA RENAULT/2. gara a Vallelunga

Di Risio allunga

Il pilota del team Poeta ha controllato a suo piacimento la corsa, battendo un ottimo Passeri e il sempre veloce Spinelli

VALLELUNGA — Come è ormai consuetudine la finale della Coppa Renault ha entusiasmato ed anche se già al via «Camaleone», che partiva in pole-position, è stato costretto al ritiro per la rottura della centralina. Di Risio, Passeri e Spinelli hanno dato vita ad un bel duello che solo al termine dei venti giri ha definito le posizioni. Massimo Di Risio sfruttando con molta accortezza il mezzo meccanico preparato da Lallo Giuliani, ha quindi vinto la gara dopo aver creato, nella seconda batteria, i presupposti di questo successo precedendo Muccio e Spinelli. Nella finale il pilota di Isernia ha condotto in testa i primi sei giri prima controllando Muccio, poi ritiratosi per la rottura del motore. Successivamente è toccato a Passeri insidiare la posizione del leader, prendendo addirittura il comando delle operazioni al 7. giro, quando ha superato Di Risio al tornantino. Dietro ai due battistrada, intanto, si era accodato Spinelli, mentre un quartetto composto da Pizzi, Conti, Gardelli e «Pibo» ha lottato duramente fino alla fine per la quarta

posizione. Mantenate le temperature a livelli ottimali, al tredicesimo giro Di Risio ha rotto gli indugi ed uscito più veloce dalla curva Roma ha sfilato l'avversario prima del Curvone. A Spinelli non è rimasto che seguire i due di testa attendendo gli eventi ed il trio ha chiuso nell'ordine separato di pochi metri.

DIETRO Annino Conti ha tirato fuori la consueta grinta ed alla fine ha conquistato un ottimo quarto posto davanti a Gardelli, mentre Pizzi era stato costretto al ritiro per una uscita di strada alla curva Roma nel corso del 14. giro. Lo stesso «Pibo» alla fine ha perso contatto, messo in difficoltà da una toccata nella bagarre dei primi giri; infatti il parafango anteriore sinistro toccando sul pneumatico lo ha costretto a rallentare per non rischiare di compromettere un sempre onorevole sesto posto. Proprio negli ultimi giri Giambrodo Del Fante risalito molto bene dall'undicesima posizione ha visto sfumare proprio il sesto posto per la rottura del propulsore. Nelle posizioni di rincalzo alla

fine hanno chiuso Poli e due fratelli Russo, Torelli e Stefano. Particolarmente sfortunato Serattini, costretto al ritiro per una brutta uscita di strada nel corso delle prime battute della seconda batteria ed ancora Zaffiri ritiratosi in batteria per noie meccaniche e Magri per un dritto al semaforo.

Maurizio Masini

COPPA RENAULT

Vallelunga, 4.5.1986

2. gara della Coppa Supercinque

Le classifiche

1. batteria: 1. «Camaleone» 13 giri in 20'08"42 alla media di 123,930 km/h; 2. Passeri 20'09"61; 3. Pizzi 20'17"33; 4. Salvadori 20'18"02; 5. Conti 20'20"49; 6. Gardelli 20'22"75; 7. Del Fante 20'31"36; 8. Russo 20'34"40; 9. Corsini 20'42"11; 10. Torelli 20'42"11; 11. Fiamingo 20'44"15; 12. Giorgi 20'46"83; 13. Baldazzi 20'47"78; 14. Giacomello 20'48"78; 15. Vitale 20'52"36; 16. Frezza 21'22"36; 17. Amici 21'23"22; 18. Masini 21'25"78; 19. Magri a 7 giri.

□ Giro più veloce: Passeri in 1'32"04 alla media di 125,163 km/h

2. batteria: 1. Di Risio 13 giri in 20'10"71 alla media di 123,696 km/h; 2. Muccio 20'10"88; 3. Spinelli 20'11"24; 4. Poli 20'28"52; 5. «Pibo» 20'29"30; 6. Russo 20'33"57; 7. Campani 20'35"66; 8. Pirro S. 20'36"01; 9. Dini 20'39"11; 10. Brancatelli



20'44"14; 11. Stefana 20'47"85; 12. Azzola 20'50"18; 13. Palumbo 20'50"19; 14. Matteuzzi 21'04"46; 15. Cantera 21'14"89; 16. Lusuardi 21'18"52; 17. Kodermac 21'37"71; 18. Pirro R. a 3 giri; 19. Meroni a 5 giri; 20. Zaffiri a 6 giri.

□ Giro più veloce: Romeo Muccio in 1'32"06 alla media di 125,136 km/h.

Finale: 1. Massimo Di Risio 20 giri in 31'01"67 alla media di 123,760 km/h; 2. Passeri 31'02"09; 3. Spinelli 31'02"47; 4. Conti 31'20"22; 5. Gardelli 31'20"57; 6. «Pibo» 31'39"76; 7. Poli 31'42"22; 8. Russo R. 31'44"37; 9. Russo O. 31'44"84; 10. Torelli 31'47"70; 11. Stefana 31'48"26; 12. Pirro S. 31'53"07; 13. Azzola 32'00"09; 14. Palumbo 32'17"29; 15. Matteuzzi 32'19"80; 16. Del Fante 32'20"00; 17. Baldazzi a 1 giro; 18. Brancatelli a 2 giri.

□ Giro più veloce: Marco Spinelli in 1'31"92 alla media di 125,326 km/h.

Classifica della Coppa: Di Risio 33; Spinelli 20; Serattini 19; «Camaleone», Zafferi e Passeri 18; Del Fante 16; Salvadori 14; «Pibo» 12; Gardelli 11; Conti 10; Russo R. 8; Poli 7; Pizzi e Muccio 6.

Filippini, vincitore, su Bmw 635 Csi, in Gr.A della classe, per l'occasione unificata, 2000 e oltre 2000
(FotoStudio83)

ri, vanamente inseguito da Caneva costretto al ritiro proprio all'ultimo passaggio con il semiasse rotto. Il secondo posto è stato così occupato da Marco Piana, giunto a poco meno di due secondi dal vincitore, con in scia il positivo Talin.

Maurizio Ravaglia

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione, 4 maggio 1986

Corsa a Magione

Trofeo Csi Gr. N e A

Le classifiche

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Sabatino, 29 giri in 34'36"26 alla media di 82,96 kmh; 2. Protti in 34'40"88 (tutti su Talbot Samba).

Classe 1600: 1. Abbandonato (Peugeot 205 Gti) 31 giri in 34'24"24 alla media di 89,205; 2. Braga (Ford Escort Rsi) in

35'01"38; 3. Silvestro (Ford Escort Rsi) a 2 giri.

Classe 2000: 1. Boccia (Renault 5 Gt Turbo) 31 giri in 34'15"83 alla media di 89,570 kmh; 2. De Martino (Renault 5 Turbo) in 34'36"78; 3. Butti (Fiat Abarth 130) in 34'46"23; 4. «Crazy Snoopy» (Fiat Abarth) in 35'15"35; 5. Angelelli (Fiat Abarth 130) in 35'15"96; 6. Baldoni (Fiat Abarth 130) a 1 giro; 7. Chelini (Fiat Uno Turbo) a 1 giro; 8. Boldrini (Renault 5 Gt Turbo) a 10 giri.

Classe oltre 2000: 1. Galluzzo (Alfa Romeo Gtv6) 25 giri in 27'46"00 alla media di 89,136 kmh.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. «Toby» (Alfa Romeo 33) 30 giri in 33'09"79 alla media di 93,89 kmh; 2. Proietti (Vw Golf Gti) a 1 giro; 3. Miedico (Talbot Sunbeam) a 1 giro; 4. Fantini (Alfasud Sprint) a 1 giro; 5. Gradoli (Vw Golf Gti) a 12 giri.

Classe 2000 e oltre 2000: 1. Philippini (Bmw 635 Csi) 31 giri in 33'08"65 alla media di 97,60 kmh; 2. Pedol (Alfa Romeo Gtv6) in 33'12"11; 3. Soli (Alfa Romeo Gtv6) a 1 giro; 4. Belmonte (Fiat Abarth 130) a 3 giri.

FORMULA ITALIA

Absoluta: 1. Chionni, 15 giri in 14'46"55 alla media di 100,502 kmh; 2. Piana in 14'48"16; 3. Talin in 14'48"86; 4. Smecca in 14'49"63; 5. Magliaveras in 14'55"40; 6. Valentino in 15'02"52; 7. Zengoni in 15'05"37; 8. Ghiglione in 15'15"79; 9. Bassetti in 15'25"17; 10. Rossello in 15'26"15; 11. Radaelli in 15'26"80; 12. Canneva a 1 giro; 13. Bertella a 1 giro; 14. Greco a 1 giro; 15. Fanelli a 1 giro; 16. Cardelli a 1 giro; 17. Bianchi a 1 giro; 18. Meyer a 3 giri.

Vittoria programmata

VALLELUNGA — La gioia di Poeta titolare della concessionaria Sar di Rieti e di Massimo Di Risio esplose sul traguardo: «Volevo che Passeri facesse l'andatura — dice Di Risio — nella speranza, lo confesso, che potesse anche rompere; comunque il mio obiettivo era quello di risparmiare il mezzo meccanico per attaccare nella parte finale della gara. Qualche problema è venuto dai pneumatici, la pista era molto scivolosa per tutta la gomma lasciata sull'asfalto dalle monoposto della F. 3000». Per Roberto Passeri nessuna recriminazione alla fine:

«Speravo nel finale di poter ancora tentare un attacco, però ho perso qualche metro metro e non sono più stato in grado di attaccare. La gara penso sia stata bella e molto corretta». A Marco Spinelli non è rimasto che accontentarsi del terzo posto: «Nelle prime battute avevo perso il controllo con i primi, mi sono rifatto sotto, ma non potevo fare di più, avevo meno motore». Delusione per Raimondo Pirro: «La rottura di una sospensione in batteria mi ha impedito di disputare la finale, peccato ci tenevo in particolare a fare bella figura». □

A sinistra: il vincitore Di Risio precede nella finale Muccio, Passeri e Spinelli, questi ultimi due secondo e terzo alla fine (Attualfoto). Nell'altra pagina, a sinistra, lo spettacolare voio di Serattini all'uscita della Trincea (FotoStudio83)



BUON SENSO



Segui il buon senso e arrivi a GASOX. GASOX è infatti ciò che manca a qualsiasi motore — a benzina, Diesel, GPL o gas metano — per funzionare bene sempre, al 100%.

È un vero e proprio correttore di combustione che sfrutta l'azione catalitica del Cerio, un metallo capace di scomporre il vapore acqueo in idrogeno e ossigeno. Iniettati nella camera di scoppio



attraverso il sistema GASOX, i due elementi sono in grado di ristabilire, secondo le esigenze del motore, il giusto rapporto tra i componenti della miscela che diventa così completamente utilizzabile, senza spreco.



GASOX mette in moto l'idea più semplice e razionale per diminuire dal 10% al 20% i consumi di carburante, risparmiare efficacemente sui costi di manutenzione — anche olio lubrificante e candele durano molto di più — e, finalmente, eliminare il letale ossido di carbonio dai gas di scarico, contenendo il più possibile l'inquinamento.



Con GASOX, il tuo buon senso non andrà mai in fumo... e ti porterà dove la strada è più pulita.



Più chilometri su strade pulite



DISTRIBUITO IN ITALIA DA

RAMA SpA

Via Agnoletti, 8 - Zona Annonaria
42100 Reggio Emilia - Tel. (0522) 73641 r.a.
Telex 530614 RAMA I

Per ulteriori informazioni richiedere il materiale illustrativo

L'ALTRA DOMENICA

F. 2000/Nella quarta prova di campionato

Vismara è padrone

Il pilota Ralt ha vinto senza particolari difficoltà. Rissa fra Consonni e Gunnella dopo l'urto che ha eliminato i due

VARANO — Giacomo Vismara non conosce avversari. A Varano Melegari nella quarta prova del Trofeo l'ha fatta fa «padrone». Ha ottenuto la sua terza vittoria stagionale al termine di una gara combattuta che ha offerto emozioni e risse. Soprattutto quest'ultima vicenda «extra-gara» ci sembra penalizzi un poco il cammino di questa formula, che l'altra domenica ha perso una fetta della sua credibilità. Perché è quello che viene a mancare quando al fatto agonistico, qualsiasi siano le cause, si accompagnano i pugni. A rendere più vivace la contesa sarà forse il fatto che le competizioni della F. 2000 sono diventate di colpo molto importanti presentando anche interessi diversi, che inevitabilmente provocano frizioni fra i concorrenti e le diverse scuderie. Scatenando effetti contrari, come è avvenuto nella gara di Varano. La finale aveva avuto un inizio molto interessante: Vismara era il più pronto al via. A Rincorrerlo ci si mettevano Padrone, Consonni, Gunnella, Merelli e Bossoni. Al secondo passaggio il pur veloce Padrone veniva a contatto con Vismara

ma il pilota della Flegro doveva ben presto arrendersi in quanto la sua Ralt appariva inservibile. Vismara proseguiva così nella sua corsa senza più tanti problemi: Consonni, Gunnella, Bossoni e Merelli che lo seguivano erano abbastanza distanziati. Al decimo giro all'uscita della curva che immette al traguardo Gunnella (che pilotava la nuova Grifo) e Consonni venivano a contatto. Mentre il primo doveva ritirarsi, il secondo proseguiva. Ma giunto a tre quarti di pista, fermava la propria vettura nel mezzo del prato, scendeva e di corsa si avviava verso Gunnella che stava rientrando al paddock. Per prima cosa Consonni saliva sulla «Grifo» scalcianandola. Quindi riversava le sue ire su Gunnella prendendolo a pugni. Un episodio da dimenticare anche se le versioni dell'accaduto (che hanno fatto perfino passare in seconda istanza la bella vittoria di Vismara) sono contrastanti. Ha dichiarato alla fine Consonni: «**Mi sono visto arrivare addosso la macchina di Gunnella e ho avuto paura, anche perché il braccio destro mi era rimasto schiacciato. Correre rischi in quel**

modo mi pare assurdo. Poi mi sono innervosito ed ho avuto quella reazione. Certamente ho sbagliato a comportarmi in quel modo, ma mi è venuto d'istinto. Comunque Gunnella ha fatto una manovra impossibile». E Gunnella ha ribattuto: «Siamo usciti dal tornante alla pari, io sulla destra lui sulla sinistra. La curva dopo il tornante va a destra, lui invece di tenere la propria traiettoria puntava verso di me costringendomi a picchiare contro il guardrail. Da parte mia non c'era intenzionalità alcuna». In effetti un poco di tensione ha aleggiato nell'ambiente fin dalle batterie che erano state vinte da Vismara (su Bossoni e Merelli) e da Padrone su De Benedetti e Consonni e nella finale qualche manovra poco ortodossa non è mancata. Vismara comunque non ha avuto difficoltà a vincere, mentre Merelli e Natolli approfittando un poco della situazione si sono classificati alle sue spalle. Sfortunato anche Ferlito che per la rottura dei freni ha sfasciato la vettura.

Giorgio Robuschi



Scarica la potenza!



Progettata dal reparto corse SITO e lungamente collaudata su strada, **STORM** è la vera espansione per la tua 125, direttamente derivata dall'esperienza dei Gran Premi. Il grande volume dell'espansione a cono contro cono con conicità graduale fornisce al motore un rendimento ottimale.

Silenziatore per
HONDA NS 125 F

STORM

l'aggressiva

Ne deriva un notevole aumento di potenza e una migliore coppia motore, con conseguente aumento del tiro e della velocità e con possibilità di allungo fino ai fuori giri.



F. PANDA/Ottini favorito da un incidente

Il terzo gode

Caprotti e Canni Ferrari che conducevano la gara all'ultimo giro si sono eliminati lasciando via libera alla Crs del terzo

VARANO — Manca un giro alla fine, Caprotti con una staccata al limite infila Ottini alla curva Ickx. Canni Ferrari ne approfitta e passa anch'egli Ottini. Canni Ferrari si fa sotto e alla parabolica tenta dall'esterno, ma Ca-

protti resiste. Alla uscita della Esse sono appaiati, ma alla Ickx è ancora Caprotti davanti a Canni Ferrari e tocca leggermente gli scarichi della Tatuus gialla. Manca una curva

segue

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano, 4 maggio 1986

F. 2000 - 4. prova del campionata

1. batteria: 1. Giacomo Vismara (Ralt) giri 17 in 15'45"90 alla media di kmh 116,461; 2. Bossoni (Ralt Rt1) 16,01"79; 3. Merelli (Ralt Rt3) 16'14"20; 4. Zani (Dallara) 16'14"36; 5. Cappa (Ralt) 16'22"56; 6. Bagni (Dallara) 16'22"72; 7. Pignatelli (Ralt) 16'22"82; 8. Ferlito (Dallara) 16'29"09; 9. Maluccelli (Ralt) 16'42"35; 10. Carli (March) a 1 giro; 11. Prodan (Ralt) a 1 giro; 12. Pellegrino (Ralt) a 1 giro; 13. Migliari (Martini) a 2 giri; 14. Berti (ralt) a 3 giri.

□ G.p.v.: Vismara in 54"13 (119,071 kmh).

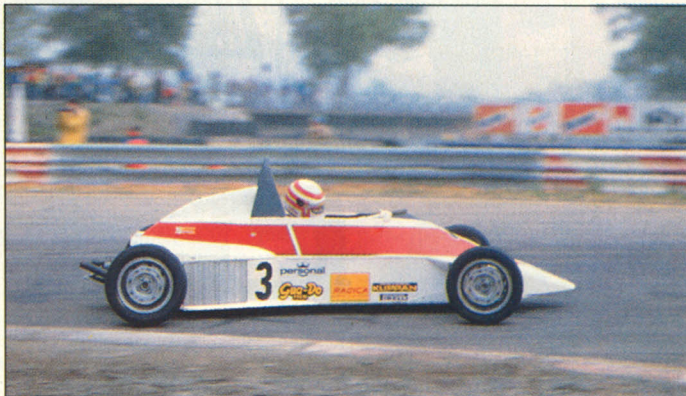
2. batteria: 1. Tony Padrone (Ralt) giri 17 in 14'15"77 alla media di kmh 128,126; 2. De Benedetti (Ralt) 14'16"23; 3. Consonni (Consonni) 14'19"85; 4. Gunnella (Grifo) 14'20"43; 5. Boffa (Ralt) 14'52"05; 6. Natolli (Ralt) 14'53"71; 7. Colaci (Martini) 15'04"58; 8. Fossati (Dallara) a 1 giro; 9. Rossetti (Ralt T.) a 1 giro; 10. Lusuardi (Ralt) a 2 giri; 11. Piazzalunga (Arno) a 2 giri; 12. Saccutelli (Rt3).

□ G.p.v.: De Benedetti in 48"64 (132,678 kmh).

Finale: 1. Vismara (Ralt Rt3) giri 28 in 23'12"34 media kmh 130,313 2. Marelli (Ralt Rt3) 23'33"98; 3. Natolli (Ralt Rt3) 23'58"99; 4. Boffa (Ralt Rt3) a 1 giro; 5. Pignatelli (Ralt Rt3) a 1 giro; 6. Fossati (Dallara) a 1 giro; 7. Colaci (Martini Mk31) a 2 giri; 8. Rossetti (Ralt Rt1) a 2 giri; 9. Maluccelli (Ralt Rt3) a 2 giri; 10. Ferlito (Dallara 384T) a 8 giri; 11. Bossoni (Ralt) a 8 giri; 12. Zani (Dallara 384).

Classifica campionata: (dopo quattro prove): Vismara punti 33; Padrone 17; Merelli 10; Prodan 8; Boffa e De Benedetti 6; Tamburini 4; Consonni e Natolli 3; Saccutelli 2; Gimax, Scotti, Ferlito, Pignatelli 1.

In alto a sinistra: un momento dell'incidente fra Consonni e Gunnella in F. 2000 che si è concluso con un finale increscioso nei box quando i piloti sono passati alle mani. A lato: Ottini vincitore in F. Panda con la Crs (FotoOliver)



Silenziatore per
CAGIVA 125 ALETTA ORO



STORM si monta con estrema facilità e si presenta con design decisamente corsaiolo, reso ancora più aggressivo dal silenziatore in alluminio montato a sbalzo e dalla cromatura nera.

Silenziatore per
CAGIVA 125
ALETTA ROSSA
ELEFANT



SILENCERS
SITO
marmitte da Gran Premio

SITO spa
12066 MONTICELLO D'ALBA
CN (Italia) - telef. (0173) 64.128 / 9

VENDITA ASSISTENZA E RICAMBI

PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

- 10126 TORINO
AUTOMECK Srl - Piazza Carducci, 169
Via Nizza, 30
- 13050 ZUMAGLIA (Vercelli)
AUTO JUNIOR di UBERTI BONA GUIDO
Via Roma, 23
- 15060 CASTELLETTO D'ORBA (AL)
A.R.A.R. Centro Italiano Fuoristrada
Via Navil Fraz. Campo della Lepre
- 12011 BORG SAN DALMAZZO
(Cuneo) - GARELLI AUTOMOBILI di
GARELLI LUIGI & C. Snc
Via Cuneo, 103
- 12050 GUARENNE (Cuneo)
MARCAUTO Sas - Loc. Vaccheria
Corso Asti, 2

LOMBARDIA

- 20146 MILANO
AUTOZITRA Srl - Viale Misurata, 9
- 20155 MILANO
MATTEO DI CESARE & C. Snc
Via Principe Eugenio, 51
- 20099 SESTO S. GIOVANNI (Milano)
IPERMARKET ITALIANA Srl
Viale Italia, 623
- 23020 POGGIRIDENTI (Sondrio)
OMNIACAR di BARUFFI CARLO
Via Per Centrale Venina, 1
- 24030 PALADINO (Bergamo)
GARAGE BREMBO di ARRIGONI & C. Snc
Via Aldo Moro

25032 CHIARI (Brescia)

- CENTROAUTOVEICOLI INDUSTRIALI -
Via Milano, 19
- 27049 STRADELLA (Pavia)
BRAMBILLA RINALDO & C. Snc
Via Nazionale 11/13
- 46100 MANTOVA
POGGI PIERGIORGIO - Strada Ostigliese

TRENTINO ALTO ADIGE

- 38100 TRENTO
FINCAR Srl - Via Lavisato, 143

38010 NASSI DI FAEDO (Trento)

- ROTALNORD Snc
SS 12 del Brennero Km. 400,7

VENETO

- 30030 TESSERA (Venezia)
AUTOMOTOVENETA di
BAROLO ITALO & STOCCO FRANCA Snc
Via Orlandina, 218
- 31058 SUSEGANA (Treviso)
LAVINA FIORELLI - Via Conegliano s.n.
- 37050 ASPARETTO DI CEREIA (Verona)
LOVATO DIESEL Srl
Via Barbugine, 104/A

- 35010 S. MICHELE DI BORGORICCO
(PD) - ECCECAR di VILLARI COSMO
Via Desman, 485

45100 ROVIGO

- ESSECAR Srl - Via Umberto I, 29

32032 FELTRE (BL)

- L'AUTO PER TUTTI di
DE COL BERTELLE CLARA MARCELLA
Via Liberazione, 17

FRIULI VENEZIA GIULIA

- 33170 PORDENONE
MISSANA LINDO - Viale Venezia, 15

34074 MONFALCONE (GO)

- AUTOLISERT COSTRUZIONI
AUTOMECCANICHE INDUSTRIALI Srl
Via Timava, 24

LIGURIA

- 18038 SAN BARTOLOMEO (Imperia)
AUTOISABELLA
Via Aurelia (P.za Manila)

EMILIA ROMAGNA

- 400139 BOLOGNA
A.M.M. srl - Via Po, 2

- 29020 GOSSOLENGO (Piacenza)
F.LLI DRAGHI Sdf - Via Strada Statale 45

- 43100 PARMA
MELEGARI MAURO & C. Snc
Via Gramsci, 35

- 41100 MODENA
PELLONI GIOVANNI & C. Snc
Via Nonantolana, 980

- 44020 S. GIUSEPPE DI COMACCHIO
(FE) - ADLER Snc - Via Romea, 32/A

- 48100 RAVENNA
AUTOSALONE TRIESTE Srl
Via Maggiore, 171

TOSCANA

- 50013 CAMPI BISENZIO (Firenze)
AUTOIN Snc - Via Confini, 26

- 51100 PISTOIA
NUOVA CENTRAUTO SpA
Via A. Manzoni, 25/27

- 54100 MASSA
AUTONORD Sas - Via degli Uliveti, 4

- 56100 PISA
GIULIANI & MARRAZZINI
Via San Lorenzo, 21

- 56022 CASTELFRANCO DI SOTTO (Pisa)
FRANCIONI GIOVANNI & C. Sas
Via Posarelli, 9

- 53034 COLLE VAL D'ELSA (Siena)
GENERAL CARIS Srl - Pian dell'Olmio

UMBRIA

- 06100 PERUGIA
GRIFAUTO Snc - Via Campo di Marte, 3/C

- 05100 TERNI
GUNNELLA MARCELLO
Strada Maratta s.n.

MARCHE

- 60100 ANCONA
DORICA MOTOR Snc - Via Flaminia, 19

- 62010 MONTECOSARO (Macerata)
F.LLI CIMINI Snc - Via Roma, 274

LAZIO

- 00159 ROMA
MATTONI VEICOLI INDUSTRIALI
Via Tiburtina, 819

- 00138 ROMA
TEBRO Snc di - CONSORTI A. & C.
Via Salaria Km. 19,600

- 00188 ROMA
FLAMINIO FUORISTRADA Srl
Via Flaminia Km. 10,750

- 00144 ROMA
INTERNATIONAL FUORISTRADA Srl
P.zza Capani, 13

- 00049 VELLETRI (Roma)
NUOVA FUR CAR Srl - Viale Roma, 49

- 00060 CAPENA (Roma)
AUTOFFICINA NORI NAZZARENO
Traversa del Grillo Km. 0,200

- 01100 VITERBO
SPICCIANI AUTO Sas - Via C. Cattaneo, 2

- 02030 OSTERIA NUOVA (Rieti)
CAR di BILLI CARLO - Via Salaria Km. 53

- 04100 LATINA
MARANGON DINO & GUERRINO
Via Epitaffio Km. 2,250

- 04023 FORMIA (Latina)
AUTOFFICINA F.LLI MACERA Sdf
Via Appia Lato Napoli Km. 147,800

- 03036 ISOLA DEL LIRI (Frosinone)
GERARDI VITALIANO - Via Napoli, 143

ABRUZZI E MOLISE

- 67100 L'AQUILA
ESTERATO - Via S. Agostino, 10

- 67051 AVEZZANO (L'Aquila)
SCAI - Piazza Cavour s.n.

- 64011 ALBA ADRIATICA (Teramo)
TRIBUZI ARNALDO - SS 16 Via Veneto

- 65010 SPOLTORE (Pescaia)
AUTOMOTOR ADRIATICA Sas
Via Pescarina, 150 bis

- 86049 URURI (Campobasso)
MIOZZI ANTONIO - Via Provinciale, 26

CAMPANIA

- 80035 NOLA (Napoli)
PAPA ANTONIO
Via S. Paolo Belisio, 353

- 82019 SANT'AGATA DEI GOTI (BN)
DESIDERIO FAUSTO - Via Starza, 6

- 84093 FUORNI (Salerno)
BOCCIA Srl - Via delle Calabrie, 13

BASILICATA

- 85050 TITO SCALEO (Potenza)
M.A.I.E.S. di
TARANTINO GIOVANNI & C. Sas
C. da S. Loia - Zona Industriale

PUGLIE

- 70043 MONOPOLI (Bari)
TARTARELLA MARIO - Via Oberdan, 2C

- 70052 BISCEGLIE (Bari)
EBRO SUD Srl - Via Imbriani
SS16 Km 770,700

- 74027 SAN GIORGIO JONICO
(Taranto)
AUTOMOTOSUD - SS Appia Km. 3

- 73024 MAGLIE (Lecce)
V.A.R.S. di SPERTI CARLA
SS 16 Km. 980

CALABRIA

- 88100 CATANZARO
O.M.E.CO. Srl - Via Lucrezia della Valle

- 88046 LAMEZIA TERME (Catanzaro)
IONA GIUSEPPE - Contrada Carra

- 87040 MONTALTO UFFUGO (Cosenza)
TENUTA & C. Snc - Via S. Rita

SICILIA

- 90144 PALERMO
MINEO & ROSSI Srl - Via Libertà, 191

- 98057 MILAZZO (Messina)
TRAVELAUTO di ALBRANDI
ANTONINO & C. Sas
Via S. Paolino

- 91026 MAZARA DEL VALLO (Trapani)
GENEMAC Srl - Via Casa Santa, 22

- 96100 SIRACUSA
MANCA GIACOMO Sas
Via Columba, 15/19

SARDEGNA

- 09100 CAGLIARI
V.I.SA. Srl - Viale Elmas, 68

- 07100 SASSARI
STACCONEDDU PAOLO MICHELE
Viale Umberto, 83

- 08022 DORGALI (Nuoro)
MEREU SALVATORE - Via Lamarmora, 12

Il terzo gode

segue

all'arrivo e con una manovra disperata Canni Ferrari tenta di passare Caprotti al tornante: quest'ultimo imposta la curva, ma l'urto è violento e le due vetture si fermano con il guard-rail e Ottini va a vincere incredulo la gara. Questo l'epilogo di una corsa avvincente e altamente spettacolare che ha visto i primi tre lottare per tutti i 28 giri della finale con Savio e Ballabio leggermente staccati dai primi tre. Dietro a questi piloti, c'è stato uno spettacolo unico che ha infiammato il pubblico che sportivamente ha applaudito tutti i protagonisti di una gara che farà storia. Grazie all'incidente finale, Ottini ha vinto una gara che in fin dei conti aveva sudato, andando in testa per diversi giri e lottando in modo splendido per cui l'incidente fra i primi due non ha fatto altro che restituirci quello che aveva costruito giro dopo giro. Se c'è stato regalo (e che regalo) ne hanno approfittato Savio e Ballabio, che erano immediatamente dietro, con una gara bellissima, ma senza la pretesa di raggiungere la seconda e terza piazza come poi è avvenuto. Ora Savio è in testa con tre punti su Ottini nel nazionale e, vista la sua vettura, una Ermoli molto valida, ci sarà da fare i conti con questo ragazzino di 18 anni, che ne dimostra meno e che conclude a punti gara dopo gara. Bravissimo anche Ballabio, che a Varano si è ripreso quello che la sfortuna gli aveva preso nella gara di metà aprile. A punti anche Madonnini e Peres, ma un bravo lo meritano anche Bianchi (ottima rimonta) Redaelli, Aghemio e Vismara con la Treeff. Una sorpresa è stata Fulvia Gallarotti, con la Dame Quartero, che ha fatto scintille per tutta la gara dimostrando che la scuola kart è sempre valida. Per concludere, un cenno agli strascichi dell'incidente fra Caprotti e Canni Ferrari. Animi bollenti, parole grosse fra i piloti con minacce di passare alle vie di fatto. Ha sorpreso l'espansione di alcuni membri dei due team: Vergani e Tatuus. L'unica cosa intelligente sui piloti coinvolti l'ha detta Biraghi, il motorista: «Teniamoli calmi o qualcuno si farà male». Ha ragione e ci pensino tutti.

Paolo Ciccarone

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano, 4 maggio 1986

4. gara del trofeo nazionale F. Panda

1. batteria: 1. Caprotti (Tatuus) 12 giri in 12'38"81 alla media di 102,476 km/h; 2. Alberti (Ermoli) 12'41"70; 3. Ottini (CrS) 12'44"87; 4. Savio (Ermoli) 12'49"37; 5. Redaelli (Redaelli) 13'02"83; 6. Aghemio (Domingo) 13'12"13; 7. Peres (Tatuus) 13'21"09; 8. Maestri (Tatuus) 13'21"81; 9. Gallarotti (Dama) 13'22"66; 10. Minellone (CrS) 13'35"41; 11. Sabbadini (Elienne) 13'40"62.

□ Giro più veloce: Caprotti in 1'02"10 alla media di 103,348 km/h.

2. batteria: 1. Canni Ferrari (Tatuus) 12 giri in 12'51"67 alla media di 100,768 km/h; 2. Maddonnini (Elienne) 12'56"17; 3. Perego (Tatuus) 13'08"99; 4. Bianchi (Ermoli) 13'09"83; 5. Missaglia (Ermoli) 13'14"21; 6. Vismara (Treeff) 13'14"64; 7. Nonato (Tatuus) 13'17"95; 8. Ballabio (Tatuus) 13'21"31; 9. Lodola (Tatuus) 13'21"97.

□ Giro più veloce: Ballabio in 1'02"75 alla media di 103,267 km/h.

FINALE: 1. Ottini (CrS) 28 giri in 26'39"52 alla media di 113,430 km/h; 2. Savio (Ermoli) 26'42"44; 3. Ballabio (Tatuus) 26'45"17; 4. Alberti (Ermoli) 26'48"37; 5. Maddonnini (Elienne) 26'48"76; 6. Peres (Tatuus) 27'11"35; 7. Aghemio (Domingo) 27'12"15; 8. Redaelli (Redaelli) 27'12"40; 9. Bianchi (Ermoli) 27'12"87; 10. Misaglia (Ermoli) 27'17"01; 11. Vismara (Treeff) 27'30"35; 12. Gallarotti (Dama) 27'30"46; 13. Lodola (Tatuus) 27'35"23.

□ Giro più veloce: Redaelli in 55'37" alla media di 117,031 km/h.

Così il campionato dopo 4 prove

1. Savio p. 18; 2. Ottini 15; 3. Maddonnini 11; 4. Perego 9; 5. Canni Ferrari 8; 6. Bianchi 7; 7. Melgrati 6; 8. Peres 5; 9. Musani, Caprotti e Ballabio 4; 12. Alberti e Giordano 3; 14. Nonato 2; 15. Sabbadini 1.

EBRO Italia S.p.A.

VEICOLI COMMERCIALI INDUSTRIALI E FUORISTRADA

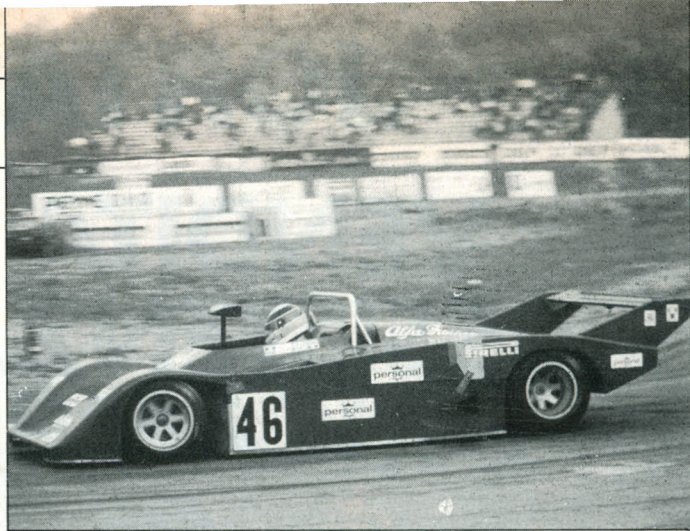
Via Salaria, 1280 00138 ROMA Tel. (06) 6917241/2/3

Importatore in esclusiva e distributore nazionale.

VELOCITÀ IN CIRCUITO/Varano

Annoia Corradi re delle sport

Il pilota di Bressanone sta monopolizzando la serie: con la Lucchini precede Merzario Zoboli si è imposto nella gara di Formula 4



VARANO — La categoria che è in continua crescita è senza dubbio la «sport nazionale». Anche in questa occasione c'è stata una riconferma: ha vinto Bruno Corradi che anche in questa quarta di campionato si è imposto nettamente. A fermarne l'escalation ci hanno provato prima Ronca e quindi Arturo Merzario, ma entrambi hanno dovuto rinunciare. Troppa era infatti la superiorità palesata da Corradi che mantenendo fede a quanto detto nella mattinata, (dove si era corso sul bagnato) ha modificato qualcosa all'assetto della Lucchini a sua disposizione. Veloce al «verde» Corradi già in parabolica era davanti a tutti; lo tallonavano Ronca e Merzario e leggermante più indietro Antonello, Zuccoli Merzario Jr., Benusiglio e Pezzali. Al sedicesimo giro Benusiglio doveva fermarsi, e poco dopo anche Ronca si è arreso per noie meccaniche. Merzario è passato così secondo tallonato da Antonello. Il pilota della «Symbol» ha cercato di portare una serie di attacchi al pilota di Bressanone, ma alcuni doppiaggi in parte hanno ostacolato la manovra. Così Corradi, che al 25. passaggio ha ottenuto il nuovo record di categoria girando in 49"39 a 131.201 km/h di media, ha concluso agevolmente la sua prova confermandosi sempre più leader di questo campionato combattuto che a Varano fra i suoi attori sfortunati ha avuto Ragazzi che era stato il più veloce in prova.

NELLA finale unica della classe 2000 di Gr. 6 fra i sette partenti in evidenza è risultato Stefano Sanesi, senza dubbio il migliore della pattuglia «Osella», che con un exploit eccezionale ha migliorato il record assoluto della pista, girando in 46"77 alla media di km. 138.550. In gara ha fatto tutto da solo: ha preso la testa e con una guida sicura e perfetta giro dopo giro ritoccava i suoi limiti. In breve fra lui e Veninata, buon secondo, il distacco è diventato incolmabile. Dieci le vetture al via della F. 4 dove ha vinto Zoboli che ha così bissato la precedente affermazione di Vallelunga. □

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano, 4 maggio 1986

Sport Nazionale

4. prova del campionato italiano

Le classifiche

1. batteria: Bruno Corradi (Lucchini) giri 12 in 11'37"94 media km. 111.114; 2. Merzario A. (Symbol) 11'38"36; 3. Zuccoli (idem) 12'21"10; 4. Benusiglio (March) 12'21"85; 5. Palmeri (Chevron) 12'22"18; 6. Pezzali (Lucchini) 12'30"40; 7. Negri (Branca S.) 12'40"80; 8. Faraci (Symbol) a 1 giro; 9. Benusiglio R. (March) a 1 giro; 10. Fossaluzza (GRD375) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Merzario in 57"00 media 113,684.

2. batteria: 1. Salvatore Ronca (Lucchini) giri 12 in 11'58"44 alla media di 108,234; 2. Antonello (idem) 12'13"85; 3. Merzario U. (Symbol) 12'26"36; 4. Novi (Osella PA)

12'31"23; 5. Dazzan (Gipi) 12'35"15; 6. Gaetani (Lucchini) 12'38"88; 7. Fioravanti (Lucchini) 12'40"68; 8. Bettin (Lucchini) 12'40"9; Lodi (Lucchini) 12'42"61; 10. Milani (Symbol) 12'42"91; 11. Prioglio (idem) 12'43"26; 12. Tosi (Lucchini) 12'43"72; 13. Gallo (Lucchini) 12'46"05.

□ Giro più veloce: Ronca in 58"43 media km. 110.901.

Finale: 1. Corradi (Lucchini) giri 28 in 23'31"38 media km. 128.555; Merzario A. (Symbol) 23'57"12; 3. Antonello (Lucchini) 24'16"47; 4. Pezzali E. (Lucchini) 24'22"15; 5. Merzario U. (Symbol) a 1 giro; 6. Novi (Osella PA) a 1 giro; 7. Negri (Branca S.) a 1 giro; 8. Palmeri (Chevron) a 1 giro; 9. Gaetani (Lucchini) a 1 giro; 10. Fioravanti (Lucchini) a 2 giri; 11. Bettini (Lucchini) a 2 giri; 12. Lodi (Lucchini) a 2 giri; 13. Faraci (Symbol) a 2 giri; 14. Benusiglio R. (March) a 2 giri; 15. Ronca (Lucchini) a 10 giri.

□ Giro più veloce: di Corradi in 49"39 media km. 131.201.

Così in campionato: (dopo 4 gare) Corradi 75; A. Merzario 35; Ronca 34; Antonello 31; Ragazzi 26; Borghi; Pezzali E. 12; Bettin e Mario Gallo 10.

SPORT 2000 Gr. 6

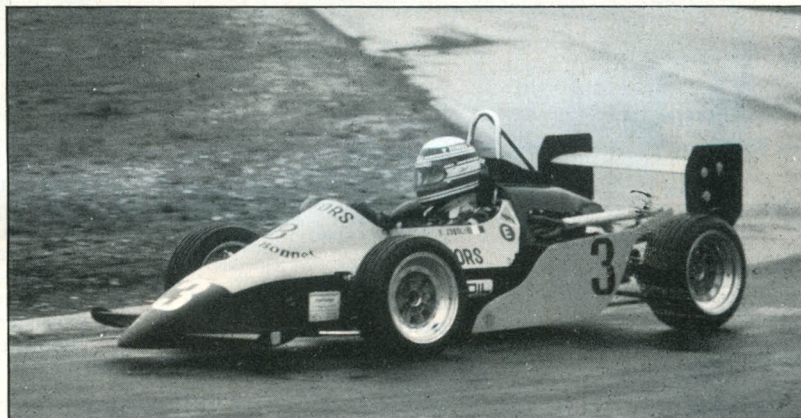
Finale: 1. Stefano Sanesi giri 28 in 22'22"09 media km. 135.192; 2. Veninata a 1 giro; 3. Saccomanno a 1 giro; 4. Carresi a 2 giri; 5. Parpinelli a 2 giri; 6. Temperini a 3 giri; tutti su Osella.

□ Giro più veloce: Sanesi in 46"77 media 138,550.

FORMULA 400

Finale: 1. Vittorio Zoboli (Ginko) giri in 22'57"52 media km. 103,049; 2. Rumore (Ginko) 23'00"00; 3. Jemmi (R.R. Selene) 23'05"64; 4. Naspetti (Ginko) 23'06"01; 5. Tarabelli (Condor) 23'17"71; 6. Ali (Bim) 23'27"03.

□ Giro più veloce: Zoboli in 1'00"5 media km. 107.910.



In alto: Corradi dominatore senza rivali nel campionato tricolore di Sport Nazionale con la Lucchini. Sopra: Zoboli con la Ginko si è imposto in Formula 4 davanti a Rumore (FotoOliver)

LE INTERVISTE/Soddisfazione per Vismara

Come un orologio

VARANO — Vismara era particolarmente soddisfatto al termine della sua gara vittoriosa: «Sono soddisfatto della vettura che è andata come un orologio. Avrei potuto spingere di più, ma non è stato necessario». Gli ribatte Padrone: «Ero più veloce di Vismara di mezzo secondo e se alla Ickx mi avesse lasciato spazio, avrei vinto certamente io». Bruno Corradi, vincitore nella sport nazionale, ha così commentato la sua gara: «Ho messo tutto l'impegno possibile e sono contento perché ho dimostrato di essere riuscito a portare la Lucchini a livelli molto competitivi». Costante Antonello, buon terzo, è contento del risultato: «Un buon avvio all'inizio, poi qualche problema ai freni mi ha un poco rallentato. Ma

sono felice perché questa pista di Varano si adatta al mio temperamento». Auguri per la prossima gara. Stefano Sanesi è raggiante: «Senza dubbio un buon risultato. Sono andato il più forte possibile, anche se non volevo rischiare troppo. Se non avessi fatto quella brutta partenza il record sarebbe stato più basso». Infine una battuta dal Formula Panda. È un bisticcio a due voci fra Caprotti e Canni Ferrari che nel finale hanno rovinato una bellissima prestazione quando erano al comando. Al rimprovero di Caprotti per un'entrata azzardata, Canni Ferrari ha risposto: «Ti ho ripagato dello sgarbo che mi hai fatto a Monza...», e così ad esserne felice è stato Ottini: «Io ero lì in attesa...» che ringrazia. □

Scende in pista il Santo Padre

IN GENERE sono soprattutto le rosse Ferrari a ricevere gli applausi del pubblico dell'autodromo Dino Ferrari di Imola. Venerdì scorso, invece, protagonista indiscusso sulle rive del Santerno è stato Papa Giovanni Paolo II. Circa 30.000 giovani, radunati nella zona della variante bassa, hanno accolto l'arrivo del Santo Padre con applausi ritmati e canti. Dedicata soprattutto a loro, la visita del Pontefice, si è conclusa con l'omelia, dove ha parlato del coraggio e della fede cristiana. A questo punto, dopo una sosta così importante che toglierà più il Gp di San Marino al «Dino Ferrari»?



FotografierFerrari

EUROAUTOCROSS/Vaccarino

Tamburini con brivido

VACCARINO — Emozione finale e secondo successo consecutivo per Tamburini nell'europeo di autocross, giunto al suo 3. appuntamento stagionale. Proprio all'ultima curva, la Porsche del bresciano era agganciata dalla Uber di Krestan: inevitabile il volo delle vetture che atterravano poi senza causare danni ai piloti.

Vaccarino, 11 maggio 1986

Classifica 3. divisione: 1. Tamburini (I) (Porsche 4x4) 6'04"1; 2. Krestan (Cs) (Uber 2000 4x4); 3. Havel (Cs) (Porsche 2800); 4. Bartos (Cs) (Porsche 2800); 5. Rosel (D) (Porsche 3200).
Classifica 2. divisione: 1. Braga (I) (Beta Montecarlo) 9'04"52; 2. Felix (Ch) (Porsche 3500) 9'12"75; 3. Savio (I) (Lancia 037) 9'15"05; 4. Kacirel (Cs) (Skoda 1300) 9'45"47; 5. Perazzetta (I) (Porsche 2700) 9'56"74.

RALLY CIR/Conca d'Oro

Scampagnata per Runfola

CORLEONE - I coniugi Runfola, su Lancia Rally, hanno vinto agevolmente la 6. prova del campionato italiano rally con coefficiente 2. Alle loro spalle, un'interessante lotta per il secondo posto fra Zambuto e Trombi, vinta da quest'ultimo. Successo di Grassini in gruppo A e Picciurro in gruppo N.

Corleone (Palermo), 10-11 maggio 1986

Classifica assoluta: 1. Runfola-Poli (Lancia Rally) 2'11'49"; 2. Trombi-Trombi (Lancia Rally) a 40"; 3. Zambuto-Piparo (Lancia Rally) a 44"; 4. Grassini-Galleni (Opel Kadett Gte) a 4'51"; 5. Galleni-Tanozzi (Opel Ascona 400) a 5'28"; 6. Montalto-«Play» (Alfetta Gtv) a 7'55"; 7. Manasia-Alimonti (Opel Manta) a 8'40"; 8. Picciurro-Migliore (Renault 5 Gt Turbo) a 16'45"; 9. Mondello-Mangiameli (Renault 5 Turbo) a 16'48"; 10. Puccio-Pomilia (Fiat Ritmo 130) a 18'47".

SALITA/Morbegno-Albaredo

Baribbi senza problemi

MORBEGNO - Ezio Baribbi ha bissato il successo dello scorso anno nella 2. edizione della Morbegno-Albaredo. Baribbi, partito con il favore dei pronostici non ha avuto avversari. Miglior tempo in prova si è ripetuto in gara, infliggendo a Regosa, secondo assoluto, un distacco di ben 12".

Morbegno (Sondrio), 11 maggio 1986

Classifica assoluta: 1. Baribbi (Osella PA 10) 4'04"76; 2. Regosa (Osella PA 7) 4'16"69; 3. Abbiati (Lucchini S 280) 4'26"39; 4. Castelli (Lucchini-Alfa Romeo) 4'28"53; 5. Perego (Lancia Rally) 4'44"62; 6. Cantelli (Porsche 930) 4'44"02; 7. Gussoni (Lancia Rally) 4'55"15; 8. Viganò (Porsche 911) 5'03"62; 9. Wolfram (Vw Golf Gti) 5'08"18; 10. Tosini (Porsche 3000) 5'09"36.

SALITA/Coppa Primavera

Rosolia primo con record

AMALFI — Vittoria a tempo di record per Benny Rosolia nella 23. edizione della Coppa Primavera. Sfortunata la gara di Piero Nappi, costretto al ritiro dopo avere «pizzicato» un cordolo. Eccezionale prestazione di Angelo Boccia, sesto assoluto alla guida di una Renault 5 Gt Turbo.

Amalfi (Salerno), 11 maggio 1986

Classifica assoluta: 1. Rosolia (Osella Pa/9) in 5'03"16 alla media di 103,311 kmh; 2. Canino (Osella Pa/9) 5'12"33; 3. Ritacca (Osella Pa/8) 5'28"15; 4. C. Scola (Osella Pa/10) 5'29"; 5. D. Scola (Osella Pa/9) 5'30"70; 6. Boccia (Renault 5 Gt Turbo) 6'06"02; 7. Isnigne (Renault 5 Gt Turbo) 6'12"09; 8. «Giuseppe» (Opel Manta Gte) 6'17"35; 9. Santamato (Renault 5 Gt Turbo) 6'17"75; 10. Loffredo (Fiat X1/9) 6'18"39.

SLALOM/Alpe del Vicerè

Cesari guastafeste

ALBAVILLA — Augusto Cesari, anche se quarto al termine della prima manche, vinta da Barbero, si è ugualmente imposto nella 3. prova del campionato italiano di slalom. Luigi Barbero, dal canto suo, col secondo posto assoluto, mantiene la testa della graduatoria provvisoria del campionato.

Albavilla (Como), 10 maggio 1986

Classifica assoluta: 1. Cesari (Dallara X1/9) pen. 188,43; 2. Barbero (Fiat X1/9) 190,47; 3. Zandonà (Fiat 850) 196,85; 4. De Micheli (Fiat X1/9) 199,63; 5. Pagliari (Dallara X1/9) 200,17; 6. Galli (Opel Manta Gte) 208,75; 7. Grassino (Renault 5 Turbo) 210,30; 8. Angellillo (Fiat 126) 211,17; 9. Boeris (Fiat X1/9) 217,48; 10. Cattaneo (A 112) 217,98.

SLALOM/Lumezzane

Si consola Barbero

LUMEZZANE — Reduce dalla sconfitta riportata il giorno prima, nella 3. prova di campionato italiano ad opera di Cesari, Luigi Barbero si è rifatto, dominando la 3. edizione del Trofeo Città di Lumezzane. Alle spalle del torinese, bella gara di Grazioli e Pagliari, rispettivamente secondo e terzo.

Lumezzane (Brescia), 11 maggio 1986

Classifica assoluta: 1. Barbero (Fiat X1/9) 165,98; 2. Grazioli (Fiat X1/9) 168,60; 3. Pagliari (Fiat X1/9) 170,08; 4. Sabbadini (Fiat 500) 176,89; 5. Benazzoli (Vw Golf Gti) 177,71; 6. Bianchi (R 5 Turbo) 178,10; 7. Strapparava (Peugeot 205 Gti) 178,53; 8. Bonvini (Opel Kadett Gte) 180,59; 9. Pecchetti (Opel Kadett Gte) 171,34; 10. Di Giacomo (Vw Golf Gti) 182,53.

SLALOM/Bielle Roventi

Fuori Virzi vince Vella

MENFI — L'agrintino Alfonso Vella ha ottenuto la sua prima vittoria in uno slalom, approfittando anche del ritiro di Pippo Virzi, favorito della gara dopo il ritiro di Pellerito, avvenuto nella prima manche per rottura del cambio. Al secondo posto ha concluso Maurizio Melluzzo, che ha preceduto Cordò.

Menfi (Agrigento), 11 maggio 1986

Classifica assoluta: 1. Vella (Porsche) 172,36; 2. Melluzzo (Fiat X1/9) 173,31; 3. Cordò G. (A.R. Duetto) 174,13; 4. Aiuto (Fiat X1/9) 181; 5. Grimaldi (Fiat 128) 182; 6. Gambino (Porsche) 182,66; 7. Lentini (Ford Escort) 182,90; 8. Parisi (Opel Manta) 183; 9. Aiello (Porsche) 183; 10. Tummarello (Fiat 128) 183.

VELOCITÀ/Trofeo Cadetti

Canni Ferrari in volata

MONZA — Luca Canni Ferrari, ha vinto la 3. gara del Trofeo Cadetti Agip. Dopo 22 giri tiratissimi, la volata finale divideva di soli 22 centesimi il vincitore da Ottini giunto secondo. Sfortunati Caprotti e Melgrati (ancora leader del trofeo), il primo fermo per rottura del motore, il secondo, tamponato da Cravero.

Monza, 10 maggio 1986

Classifica assoluta: 1. Canni Ferrari (Tatuus) 22 giri in 22'24"28 alla media di 141,693 kmh; 2. Ottini (CrS) 22'24"50; 3. Madonnini (Elleenne) 22'26"20; 4. Cazzaniga (CrS) 22'26"40; 5. Mercatelli (Mig) 22'30"; 6. Savio (Ermolli) 22'36"40; 7. Nava (Barrelli) 22'50"30; 8. Missaglia (Ermolli) 22'58"50; 9. Bengala (Tatuus) 23'02"40; 10. Frosinini (Ermolli) 23'02"40.

Il 4. raduno per autostoriche a S. Angelo Lodigiano Anno nuovo vita nuova

SI PRESENTA ricco di interessanti novità, il 4. Raduno di autostoriche organizzato dal Ferrari Club Sant'Angelo Lodigiano in programma il 17 e 18 maggio. Alla manifestazione, sono ammesse auto storiche costruite non oltre il 1963 e classic cars senza limiti di età. La prima delle novità che vanno segnalate è la nuova formula che prevede lo svolgimento della manifestazione su due giornate anziché una come per le edizioni precedenti. La seconda, riguarda invece la limitazione del numero delle vetture partecipanti, fissato in un massimo di 50, poiché svolgendosi in due giornate si è proposto il problema dell'ospitalità dei radunisti, essendo la disponibilità di posti letto a Sant'Angelo e zone limotrofe piuttosto limitata. Infine, l'ultima novità, riguarda l'itinerario, studiato con attenzione e caratterizzato soprattutto dalla sua varietà. L'appuntamento per i partecipanti è fissato per la

mattinata di sabato, nel Castello Morando Bolognini di Sant'Angelo, uno dei più belli e meglio conservati della Lombardia. Da qui, comincerà l'avvicinamento a Vicobaronè, sulle alture dell'Oltrepò, sede della prima tappa, da dove la marcia proseguirà per Rovescala e Santa Maria della Versa, dove sarà effettuata una sosta «culturale-gastronomica». Nel tardo pomeriggio, ritorno a Sant'Angelo con sistemazione in albergo e successiva serata di gala. La giornata conclusiva prevede, percorrendo la strada collinare, il trasferimento

a San Colombano al Lambro, dove, nella piazza, avrà luogo una prova cronometrata. Nella tarda mattinata è previsto l'arrivo a Belgioioso, dove nell'omonimo castello è previsto il pranzo. La conclusione della manifestazione si terrà, con una passerella delle auto, nel castello Morando Bolognini, dove avverrà anche la premiazione con la consegna del 2. Trofeo Fratelli Ferrari. A tutti i partecipanti andrà una targa, per ricordare la manifestazione vissuta, soprattutto, all'insegna dell'amicizia e della passione sportiva.

Nella foto della passata edizione, il castello Bolognini fa da sfondo a un'ammirata Balilla



Dovera: grazie a Dio è venerdì

OLTRE ai consueti appuntamenti con i principali Gran Premi di Formula Uno, presso la Pizzeria Europa, sede del Ferrari Club Dovera in provincia di Cremona, continua con grande successo l'iniziativa «Rivivi i momenti più belli della F.1». Tutti i venerdì sera, serate entusiasmanti per i soci e gli appassionati di automobilismo che, grazie a un nuovo videoregistratore potranno gustare tranquillamente i momenti più belli e appassionati delle gare automobilistiche.

■ **TEMPO** permettendo, il 18 maggio si disputerà una gara di kart valida per il 1. trofeo «Ferrari Club Vedelago», organizzata dell'omonimo sodalizio della provincia di Treviso. Ospiterà la manifestazione la nuova pista che si trova lungo la SS 53 che da Treviso porta a Vicenza. Prove di qualificazione alla mattina e gara al pomeriggio. L'ingresso è gratuito e in caso di cattivo tempo, tutto è rimandato all'1 giugno.



Meeting di auto e moto d'epoca

IL PRIMO Raduno di Auto e Moto d'Epoca in programma per il 25 maggio, è la manifestazione di punta che il Ferrari Club Pizzighettone in provincia di Cremona organizzerà per il 1986. Saranno ammesse un massimo di 30 vetture costruite entro il 1945 e altrettanti motocicli realizzati entro il 1948, in via del tutto eccezionale, potranno anche essere ammesse auto e moto che i commissari presenti riterranno idonei. Si tratterà in pratica di due sfilate, una per le vie del centro cittadino e l'altra «sportiva» su un percorso dove i concorrenti dovranno mantenere una media comunque non superiore ai 40 kmh. Al termine, saranno premiati tutti i radunisti e, un riconoscimento particolare sarà assegnato ai migliori della sfilata sportiva. Tra le altre iniziative in programma, anche una gara motoristica a data ancora da definire. Attualmente la presidenza è affidata a Salvatore Saitta, mentre vice e segretario sono G. Mario Caserini e Ermanno Alberichi.

Dare a Cesare quel che è di Cesare

UNA INFORMAZIONE inesatta rilevata dal Bollettino del Ferrari Club Valenza, ci ha «costretti» all'errore. Su Autosprint n. 16, a pagina 35, si diceva che lo stesso sodalizio figurava tra gli organizzatori della manifestazione «Ferrari Parade '86», in programma il 14 settembre all'autostrada di Monza. In realtà, l'unico organizzatore della manifestazione è Autorevival Italia. Sponsor ufficiale e Ente patrocinatore saranno rispettivamente Crepaldi Auto e A.C. Milano.

■ **IL FERRARI** Club Isola d'Elba, in occasione della 18. edizione dell'omonimo rally, metterà in palio una coppa che andrà all'equipaggio più veloce nelle due «Ronde Totip». La consegna del trofeo sarà fatta dal Sindaco di Porto Azzurro, dottor Papi, in occasione della premiazione.

HARTGE[®]
motorsport



HARTGE H5

Kit aerodinamici per tutti i modelli serie 5 e 28

PER CATALOGO COMPLETO
INVIARE L. 5.000 IN FRANCOBOLLI



COMER
CONCESSIONARIA BMW

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA PER L'ITALIA

Via Ferrarese, 41/d
Tel. 051-90.27.55 - CENTO (FE)

Sullo sfondo dell'antica Rocca

Raddoppia il Car Show

GIUNTO ORMAI al suo dodicesimo anno di vita, il Ferrari Club Lonato non ha per niente ridotto la propria attività e il proprio impegno, rivolto quest'ultimo non solo a tifare Ferrari ma anche, tramite l'organizzazione di diverse manifestazioni ad aiutare i bisognosi. Già nel 1980, infatti, grazie ai fondi raccolti durante una serata danzante, al sodalizio fu possibile acquistare un automezzo completamente attrezzato donato poi all'ANFFAS. Nella passata stagione, l'organizzazione della prima edizione del «Lonato Car Show», ebbe, grazie anche alle numerose manifestazioni collaterali (esposizione di trial, raduno d'auto d'epoca ecc.) un successo forse anche insperato che richiamò numerosi turisti dal vicino lago di Garda. Anche quest'anno, gli sforzi maggiori saranno dedicati a questa manifestazione il cui svolgimento è fissato per il 15 e 16 giugno e ancora una volta avrà come sfondo lo splendido scenario offerto dall'antica Rocca di Lonato. Comunque, non saranno dimenticate anche altre iniziative quali il patrocinio di una gara di kart, la collaborazione con la Csaì (diversi soci sono commissari di gara), l'organizzazione di viaggi per assistere a Gran Premi europei al fine di sostenere, ovviamente, le «frecce rosse».

Programmi da grande

APPENA NATO e già conta 300 soci il Ferrari Club Vittorio Veneto, sorto soprattutto con l'intento, chiaro, di unire tutti gli amici e simpatizzanti della Ferrari. Nutrito il programma in fase di realizzazione, studiato dal presidente Ettore Ciampi con l'aiuto del vice Antonio Grillo, del segretario Giovanni Zanella e degli altri consiglieri del direttivo. I

programmi prevedono la presenza ad alcuni Gran Premi europei, la visita allo stabilimento della Ferrari, dipendente questo dalla disponibilità della Casa di Maranello e l'organizzazione di una manifestazione sportiva a data ancora da definire. La foto, scattata in occasione dell'inaugurazione, ritrae il consiglio direttivo.



Mini Gran Premio nel ricordo di un amico

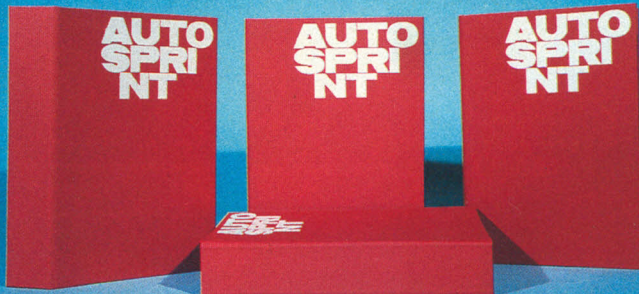
PER RICORDARE il segretario tragicamente scomparso nell'ottobre scorso a soli 25 anni, il Ferrari Club Bagnacavallo, in occasione della Festa di Primavera, svoltasi a Traversara, ha organizzato il 1. Gran Premio «Romano Foschini», gara riservata a modelli radiocomandati. L'impegno del sodalizio è ora quello di fare proseguire con scadenza annuale l'iniziativa che, quest'anno, ha premiato il vincitore con la stupenda coppa laminata in oro riprodotta nella foto.



CONSERVATE
LA VOSTRA COLLEZIONE

DI **AUTO
SPRINT**

RILEGANDOLA
CON LE APPOSITE
ELEGANTI E FUNZIONALI
COPERTINE



Compilare questo
tagliando e spedito
a: Conti Editore,
via del Lavoro 7
40068 San Lazzaro
di Savena (Bologna)

Ognuna serve per un trimestre
e costa 2.500 lire più 2.000
lire di spese postali per ogni
spedizione. Per raccogliere una
intera annata occorrono
quattro copertine (L.10.000 più
2.000 di spedizione)

Inviatemi all'indirizzo indicato n. copertine di Autosprint al prezzo di L. 2.500 l'una più 2.000 lire di spese postali per ogni spedizione. Pago anticipatamente in uno dei seguenti modi:

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

(È obbligatorio indicare la causale del versamento)

Nome e cognome _____

Via _____ numero _____

cap _____ città _____ provincia _____

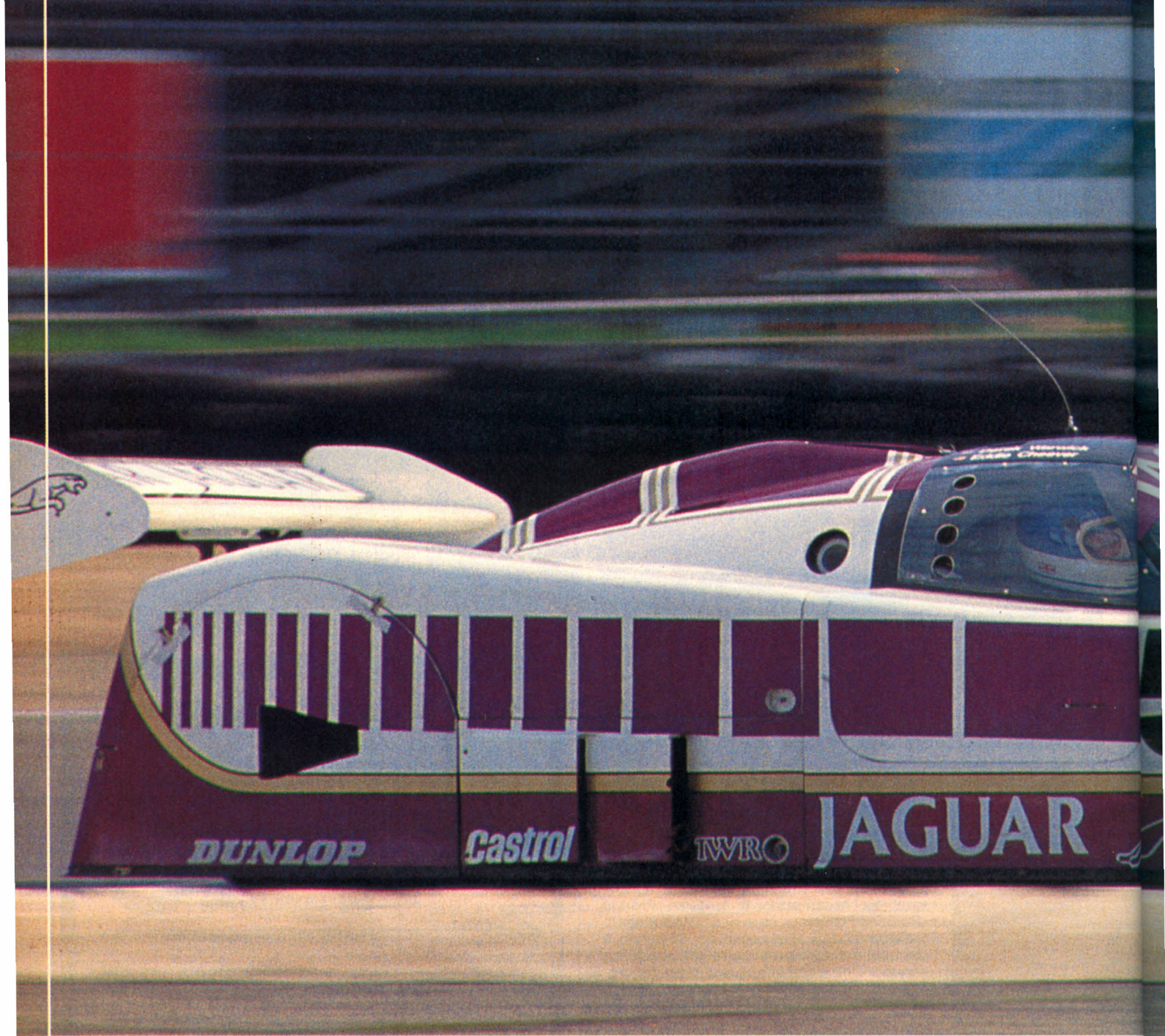
Si prega di non inviare denaro contante.
NON SI EFFETTUANO SPEDIZIONI CONTRASSEGNO



MONDIALE SPORT PROTOTIPI

A Silverstone la Jaguar ha infranto l'ea

SCACCO ALLA



emonia della Porsche nelle corse di durata

REGINA

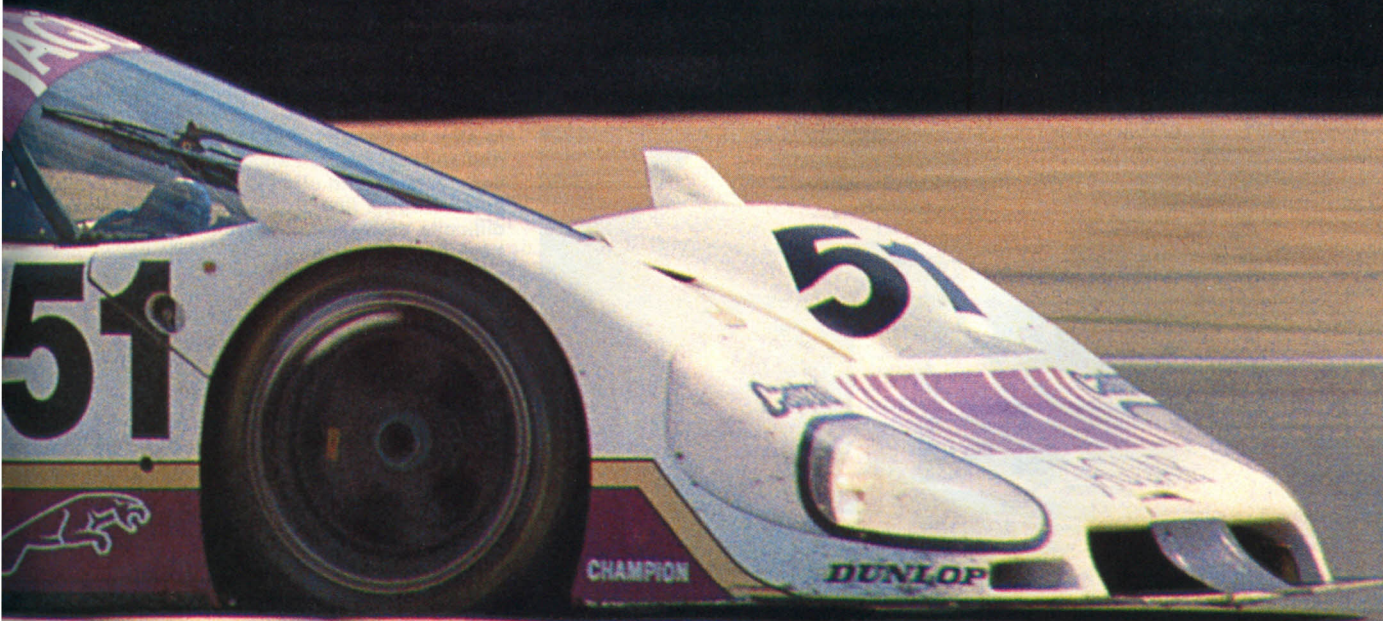
La Casa di Coventry grazie alla superiorità del telaio e dell'aerodinamica ha messo il bavaglio all'armata tedesca conquistando con Cheever e Warwick il primo successo di un motore aspirato dacché esiste il Gruppo C. Bell-Stuck hanno concluso secondi. La Lancia si è arresa mentre era in lotta

Testi di Thomas M. Imhof - Fotografie Cockpit

SILVERSTONE — Nella verde campagna inglese, non contaminata da isotopi radioattivi, è nuovamente germogliato il campionato mondiale sport prototipi. Sul vecchio aeroporto da turismo è decollata la Jaguar, interrompendo così il predominio Porsche che già nella gara di apertura a Monza sembrava aver cristallizzato anche quest'anno una categoria che è sempre vissuta sotto la sua quasi totale egemonia. Respirando aria di casa, il felino di Coventry, cavalcato da Cheever e Warwick, i due «parcheggiati» della F.1 in gran forma, ha trovato il balzo vincente. A trent'anni dall'ultimo successo della Jaguar nelle gare di grande fondo il dominio poteva essere ancora più evidente se la seconda Xrj6 non

segue

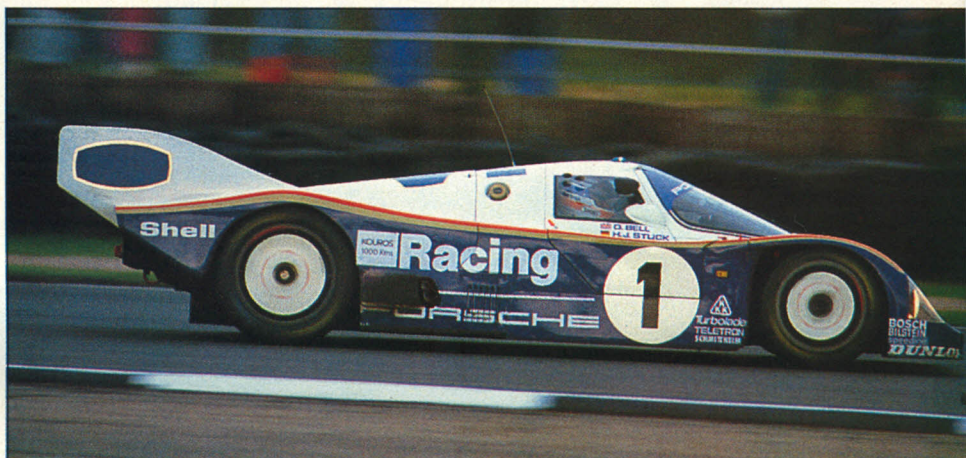
Trent'anni dopo il suo ultimo successo in una gara di durata (Le Mans 1957), a Silverstone, la Jaguar, con Warwick-Cheever, è tornata alla vittoria, inserendosi fra le favorite al titolo



Scacco alla regina

segue

fosse stata attardata da una serie incredibile di piccoli problemi. Nel lunedì di festa britannico, il «Bank Holiday Monday», alle spalle della Jaguar che oggi può vantare la biposto più avanzata dal punto di vista aerodinamico e telaistico, si è inserita la Porsche ufficiale di Stuck-Bell. La corsa della 962 C dotata del cambio Pdk è stata sofferta per motivi diversi: oltre alle difficoltà di consumo (a ogni turno i piloti hanno rischiato di rimanere a secco) si sono aggiunti i problemi alla trasmissione semi-automatica che, promossa a pieni voti nella gara sprint monzese, nell'arco della 1.000 Km ha mostrato alcuni limiti di affidabilità, costringendo i piloti all'uso del pedale della frizione. Diverso il discorso per la Lancia, segnalatasi già nelle prove con la conquista della pole position: De Cesaris e Nannini hanno tenuto il passo delle Jaguar, alternandosi al comando in una avvincente bagarre. Forse nel finale avrebbero potuto regalare un dispiacere agli inglesi, visto che viaggiavano nettamente con consumi inferiori rispetto a quelli previsti e avrebbero quindi potuto aprire di più il boost nelle battute decisive, se problemi di alimentazione non avessero ammutolito il motore di De Cesaris. L'esempio da seguire rimane comunque la creatura di Southgate: la Jaguar introducendo tecnologie d'uso abituali in F.1 sta costringendo gli altri, che si erano un po' addormentati in questo campo, al «riarmo» telaistico. Non deve quindi sorprendere se proprio nell'era del turbo si sia registrata a Silverstone la prima vittoria di un motore aspirato dacché nelle gare di durata è in vigore il Gr. C. Visto che la Lancia non insegue il titolo, preferendo limitare le sue partecipazioni solo ad alcune gare, per il successo finale non bisognerà fare i conti solo con l'armata Porsche ma anche, e soprattutto, con le Jaguar del team Twr-Silk Cut.

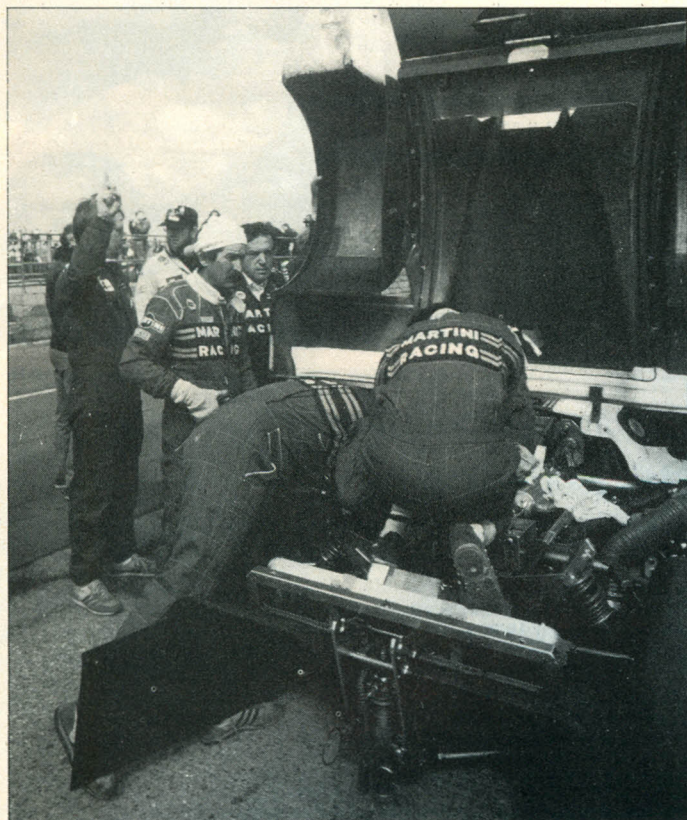


In alto: De Cesaris nell'abitacolo della Lancia con cui ha lottato alla pari con le Jaguar fino a quando difficoltà di pescaggio della benzina hanno costretto la vettura italiana ai box. Nell'altra pagina, in alto: i meccanici torinesi ovviano all'inconveniente realizzando un «by-pass» che ha permesso poi di spiccare il tempo più veloce prima dello stop definitivo. Sopra: la Porsche 962C di Bell-Stuck secondi alla fine seppur angustiati da problemi al cambio Pdk e dagli eccessivi consumi. A sinistra: Cheever, appena concluso il suo turno di guida, ha ottenuto la prima vittoria dal 1979. A destra: Derek Warwick non sembra molto convinto delle gare di durata, nonostante la vittoria: l'inglese spera di tornare al più presto in Formula 1

1000 KM DI SILVERSTONE

Silverstone, 5 maggio 1986
prima prova del campionato mondiale Sport prototipi marche

36 alla partenza e 21 al traguardo



LA CRONACA/A lungo in lotta

Lancia nel fianco del Giaguaro



SILVERSTONE - Sono trenta-sei le vetture che si schierano alla via con la Lancia di De Cesaris-Nannini in pole position dopo una strabiliante prestazione in prova. Al via è subito Nannini a menare spedito la danza seguito da Cheever, Schlessler, Gartner e Stuck. Boutsen si ferma ai box dopo soli cinque giri: sulla sua Porsche del team Brun si sono dovuti sostituire i dischi dei freni che sono costati sette giri al pilota belga. Anche dopo le prime soste l'ordine al vertice della classifica non subisce sussulti: la Lancia mantiene il controllo davanti alle due Jaguar, e la Porsche Kremer davanti a quella ufficiale di Bell-Stuck. Al 49. giro Cheever si avvicina alla Lancia guidata da De Cesaris e passa a condurre. Al 53. giro la situazione è così messa: 1. Warwick-Cheever; 2. Nannini-De

segue

Lancia Lc2/86 (De Cesaris-Nannini) 1'10"81	Porsche 962 C-Pdk (Stuck-Bell) 1'12"56	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jaguar Xjr6 212 giri in 4.48'55"370 alla media di 207,710 km/h (Dereck Warwick-Ed-die Cheever) 2. Porsche 963 C-Pdk a 2 giri (Stuck-Bell) 3. Porsche 962 C a 5 giri (Gardner-Needell) 4. Porsche 956 B a 6 giri (Weaver-Niedzwiedz) 5. Porsche 956 a 6 giri (De Villota-Velez) 6. Porsche 956 a 7 giri (Barilla-Follmer-Morton) 7. Jaguar Xjr 6 a 8 giri (Brancatelli-Schlessler) 8. Kouros C8-Mercedes a 9 giri (Pescarolo-Thackwell-Nielsen) 9. Porsche 956 a 9 giri (Brun-Jelinski) 10. Porsche 962 C a 9 giri (Larrauri-Pareja) 11. Porsche 962 C a 12 giri (Boutsen-Sigala) 12. Porsche 956 a 17 giri (Laessig-Ballabio-Wood) 13. Mazda 757 a 18 giri (Katayama-Terada) 14. Spice Fiero Se86C a 20 giri (Spice-Bellm) 15. Tiga Cg85 a 25 giri (Barberio-Gellini-Nicholson) 16. Gebhardt Jc843 a 27 giri (Harrower-Clements) 17. Porsche 936C a 32 giri (Brunn-Schuster) 18. Urd-Bmw a 35 giri (Winther-Mercer) 19. Mazda 757 a 38 giri (Kennedy-Yorino) 20. Ald-Bmw a 53 giri (Descartes-Heuclin) 21. Simpson a 76 giri (Jones-Stingbrace-Smith) <p>□ Giro più veloce: De Cesaris (Lancia Lc 2/86) in 1'13"95 alla media di 229,650 km/h.</p>
Jaguar Xjr6 (Warwick-Cheever) 1'12"88	Porsche 962 C (Gartner-Needell) 1'13"63	
Jaguar Xjr6 (Brancatelli-Schlessler) 1'13"90	Porsche 956 (Barilla-Follmer-Morton) 1'14"68	
Porsche 962 C (Boutsen-Sigala) 1'14"81	Porsche 962 C-Pdk (Mass-Wollek) 1'15"17	
Porsche 962 C (Larrauri-Bareja) 1'15"22	Porsche 956 B (Weaver-Niedzwiedz) 1'15"59	
Porsche 956 (De Villota-Velez) 1'15"93	Kouros C8-Mercedes (Thackwell-Pescarolo) 1'16"28	
Porsche 956 (Laessig-Wood-Ballabio) 1'20"48	Mazda 757 (Terada-Katayama) 1'21"96	
Spice-Fiero Se86C (Spice-Bellm) 1'22"40	Alba-Carma Ar3 (Finotto-Facetti-Melgrati) 1'22"60	
Mazda 757 (Kennedy-Yorino) 1'22"72	Cougar 86-Porsche (Courage-Rousselot) 1'22"92	
Porsche 936 C (Brunn-Schuster) 1'23"23	Ecosse C286-Mg (Mallock-Wilds) 1'24"08	
March 85G-Porsche (Cleare-Konrad-Leslie) 1'24"22	Porsche 956 (Brun-Jelinski) 1'24"25	
Gebhardt Jc853-Cosworth (Payne-Dickens) 1'24"40	Tiga Gc 85-Cosworth (Barberio-Gellini-Nicholson) 1'25"41	
Gebhardt Jc853-Cosworth (Harrower-Clements) 1'25"42	Tiga Ts85-Hart (Hoy-Chapman-Murphy) 1'26"75	
March 84G-Porsche (Los-Graham) 1'27"12	Tiga Gc86-Cosworth (Thyrring-Sheldon) 1'27"62	
Db 1-Cosworth (Olivar-Leim-Adams) 1'27"75	Simpson C286 (Jones-Stingbrace-Smith) 1'27"75	
Ecosse C285-Cosworth (Mallock-Wilds) 1'28"00	Urd-Bmw (Winther-Mercer) 1'28"86	
Tiga Gc86 (Bain-Andrews) 1'29"61	Ald-Bmw (Descartes-Heuclin) 1'31"97	
Ceeekar 83J (Ashmore-Thomann-Kimpton) 1'33"85	Royale Rp50-Mitsubishi Turbo (Piper-Brodie) 1'41"23	

Così le classifiche dopo la 1. prova

PILOTI (gara corsa a Monza): 1. Bell-Stuck 20; 2. De Cesaris-Nannini 15; 3. Brun-Sigala 12; 4. Larrauri-Pareja 10; 5. Boutsen-Olson 8; 11. Mass-Wollek 6; 13. Hamman-Ballabio 4; 15. Gartner-Niedzwiedz 3; Nielsen-Pescarolo 2; 19. De Villota-Velez 1.

MARCHE: 1. Jaguar 20; 2. Porsche-Rothmans 15; 3. Porsche-Kremer 12; 4. Porsche-Fitzpatrick 8; 5. Porsche-Brun 6; 6. Sauber-Kouros 3.

Lancia nel fianco del Giaguaro

segue

Cesaris; 3. Brancatelli-Schlesler; 4. Gardner-Needell; 5. Stuck-Bell a 1 giro; 6. Niedzwiedz-Weaver a 2 giri.

Successivamente Jaguar e Lancia si alternano in testa secondo l'incedere delle soste ai box. Stuck conquista la quarta piazza mentre il compagno di squadra Mass è costretto alla resa all'81 giro per la rottura della coppia conica dopo un eccellente avvio di Wollek. A metà gara è la Lancia a precedere di poco le Jaguar. Ma la seconda Xrj6 quella di Brancatelli-Schlesler è costretta a cedere la terza posizione alla Porsche ufficiale per noie alla tiranteria del cambio. La vettura inglese ha poi subito altre difficoltà con il contagiri fuori uso e la batteria. Al 133. giro la bagarre fra Jaguar e Lancia si interrompe: la biposto torinese infila la strada dei box con il motore ammutolito. L'ingegner Lombardi ha individuato la causa in un difetto alla pompa di benzina e ovvia al problema facendo realizzare un «by pass». De Cesaris riparte rabbiosamente anche se retrocesso molto indietro. Il romano vuole dimostrare la validità della vettura e spicca il giro più veloce. «Volevamo alzare ulteriormente la pressione di sovralimentazione per attaccare la Jaguar nell'ultima ora, visto che eravamo in vantaggio rispetto al consumometro di ben cinque giri» — ha commentato poi Cesare Fiorio. La Jaguar di testa, quindi, non

aveva più avversari da temere, dovendo piuttosto badare a non commettere dei passi falsi. Cheever che ha portato la sua Jaguar al traguardo ha ammesso di aver fatto gli ultimi cinque giri senza aver toccato i freni. Al secondo posto si è inserito dunque Stuck con grossi problemi alla trasmissione Pdk al punto che il pilota tedesco preferisce passare alla cambiata manuale per arrivare a concludere la corsa. Segue la Porsche-Kremer di Gardner-

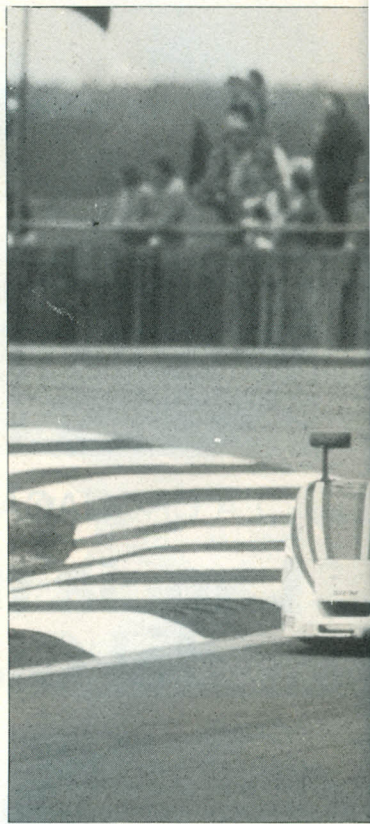
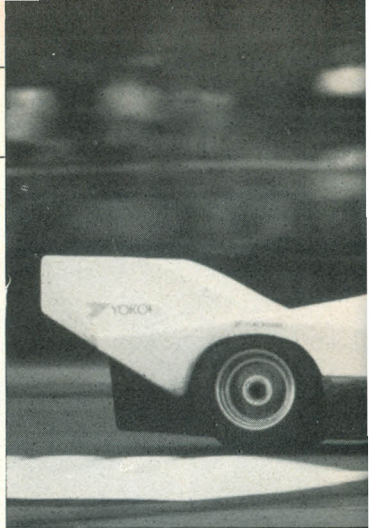
Needell davanti a quella di Weaver attardata da grossi problemi all'impianto frenante. Paolo Barilla autore di una gara molto incisiva si deve accontentare del sesto posto, mentre Brancatelli fra mille traversie conclude settimo precedendo la Kouros-Mercedes. In C2 il successo non sfugge alla Spice-Ford alla sua seconda uscita, mentre l'Alba di Finotto-Facetti-Melgrati si è ritirata nelle prime fasi. □

LE INTERVISTE/Il successo rinfranca Cheever Primo, ma non ultimo

SILVERSTONE — Ha accettato le corse di durata come un ripiego in attesa di rientrare in pianta stabile in F. 1, scoprendo in fretta che il mondiale sport prototipi in realtà è meglio di quanto potesse pensare. Eddy Cheever alla fine della gara vinta è gongolante: «Finalmente sono salito di nuovo sul gradino più alto del podio: era dal 1979 a Zandvoort in una corsa di F. 2 che non succedeva. E questa affermazione è anche la prima con vetture sport». L'americano di Roma è molto contento della sua Jaguar: «Il nostro unico problema è stato dato dall'indicatore di consumo che è stato disinserito durante la seconda sosta ai box. Per questo motivo abbiamo dovuto procedere molto prudentemente nel finale. La Lancia, invece, non ha costituito un vero pericolo: l'ho superata senza problemi tra la Stowe e la curva Club».

Anche per Derek Warwick, il pilota che divide la Jaguar con Cheever, è arrivata una boccata d'ossigeno dopo le delusioni per essere stato messo in parcheggio nel «Circus»: «Questa vittoria ha per me un significato molto particolare e non solo per il fatto che è la prima da tre anni a questa parte. Il sapore di questa affermazione è speciale perché ottenuta con la Jaguar che è inglese a Silverstone, circuito britannico. Mi sono dovuto fermare una volta in più del previsto ai box perché credevo di aver forato una gomma posteriore, mentre si era danneggiato solo il copripneuota».

Hans Stuck, secondo alla fine, non è sorpreso dell'affermazione Jaguar: «È una cosa molto positiva per il campionato che ritrova interesse. Questa volta ho avuto un sacco di problemi alla trasmissione: ho fatto gli ultimi giri solo con la quarta e la quinta e ho dovuto fare ricorso al programma di emergenza del cambio Pdk utilizzando normalmente la frizione a pedale». Dello stesso tenore è Bell, suo compagno di squadra: «Ora la Porsche si dovrà inventare qualcosa di nuovo, specie riguardo ai consumi. A ogni turno eravamo sempre al limite con la benzina». □

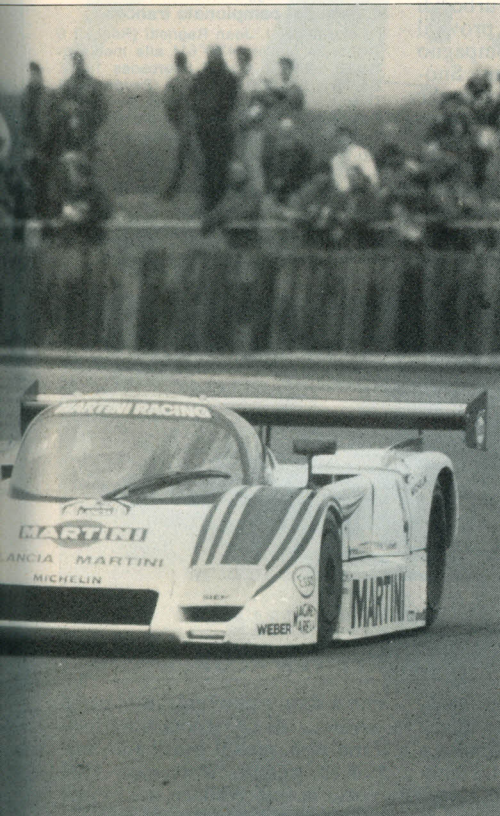
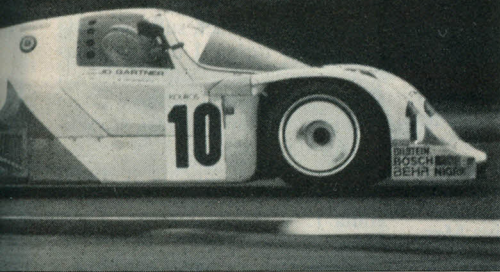


IL PRECEDENTE/Le Mans 1957

Ancora Jaguar dopo 30 anni

LA JAGUAR è tornata a vincere una corsa nel mondiale di durata trent'anni dopo l'affermazione alla 24 Ore di Le Mans del 1957 che ha siglato l'ultimo successo della Casa di Coventry, prima che il team Twr Silk-Cut aggiungesse una nuova perla all'albo d'oro della prestigiosa marca inglese. Fu un ultimo atto molto plateale con tre «D type» ai primi tre posti schierate dall'Ecurie Ecosse con gli equipaggi Flockhart-Bueb, Sanderson-Lawrence (ritratti nella foto) e Lucas-Mary. La vettura uscita di produzione alla fine dell'anno precedente è stata ulteriormente modificata nel motore e con il rialesaggio che fu portato dagli originali 83 mm agli 87 mm che permisero di portare la cilindrata a 3800. □





In alto: Gartner e Needell sono saliti sul podio portando a un eccellente terzo posto la Porsche 962 del team Kremer. Sopra: la Lancia Lc2 ha mantenuto desto l'interesse della corsa inglese alternandosi in testa alla gara a ogni fermata della Jaguar dopo essere partita al comando dalla pole position: la vettura italiana dispone in questo momento del motore più potente

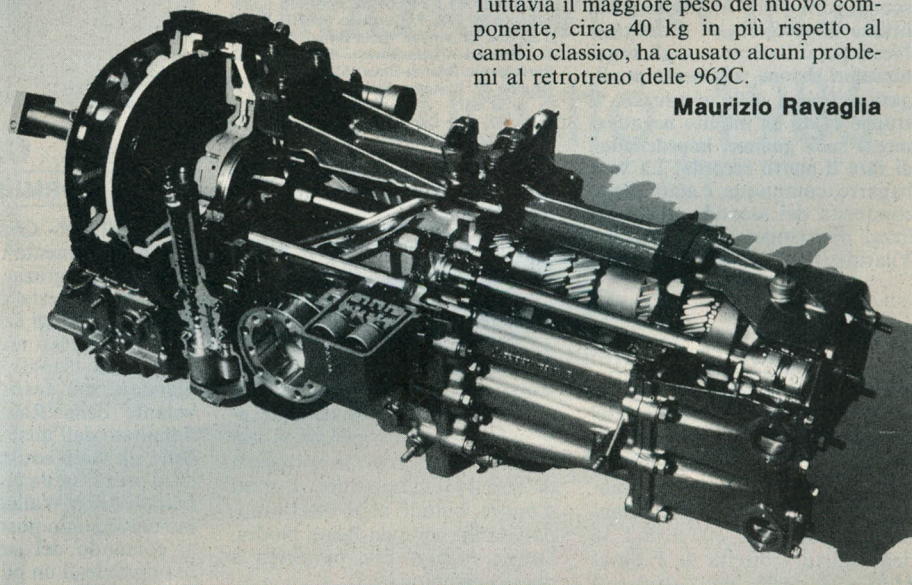
LA TECNICA/La Porsche con il cambio Pdk

Il pedale della frizione è diventato un optional

UNA DELLE novità tecniche più sostanziose del gruppo C nell'86 è rappresentata dal cambio-frizione Pdk, sviluppato dalla Porsche e utilizzato sulle 962C ufficiali della squadra Rothmans. Questa soluzione ha fatto la sua prima comparsa durante le prove della 1000 km di Imola dell'84 sulla 956 di Ickx-Watson, e ha esordito in gara alla 1000 km di Brands Hatch dell'anno scorso montata sulla 956 di Holbert-Schuppan, quinti assoluti. La prima vittoria di una Porsche con il Pdk è datata Monza «sprint» 1986. La sigla Pdk sta a indicare «Porsche Doppelkupplungsgetriebe», letteralmente Porsche a doppia frizione. Si tratta di un gruppo frizione-cambio semiautomatico a 5 rapporti grazie al quale il pilota si trova a dover usare il pedale della frizione esclusivamente per partire. In corsa per selezionare le marce si aziona solamente una piccola leva di comando che sostituisce così quella tradizionale del cambio manuale, mentre la doppia frizione agisce automaticamente.

Quando il pilota tiene il piede appoggiato sul pedale dell'acceleratore, il sistema totalmente elettronico che comanda il Pdk seleziona autonomamente la scelta dei rapporti, in funzione dei giri del motore e della velocità: il pedale della frizione diventa quindi quasi un «optional». L'anima del sistema Pdk comprende le due frizioni a secco, una in blocco con l'altra, messe in funzione per mezzo di cilindri idraulici a effetto semplice, dotati di molla di ritorno e giunti stagni costruiti in teflon. Il vantaggio principale del Pdk, il cui progetto iniziale risale ai primi Anni '70, sta nel consentire cambiate estremamente più rapide rispetto a un cambio manuale, con conseguente sensibile riduzione nei consumi. Inoltre il cambio-frizione Pdk ha permesso di ovviare al ritardo di risposta tipico dei motori sovralimentati. Infine, il sistema adottato dalle Porsche ufficiali lascia al pilota una completa autonomia di guida. Per utilizzare il cambio elettronico Pdk gli alberi di trasmissione delle 962C ufficiali sono stati quest'anno modificati. Tuttavia il maggiore peso del nuovo componente, circa 40 kg in più rispetto al cambio classico, ha causato alcuni problemi al retrotreno delle 962C.

Maurizio Ravaglia



CAMILLO ALQUATI

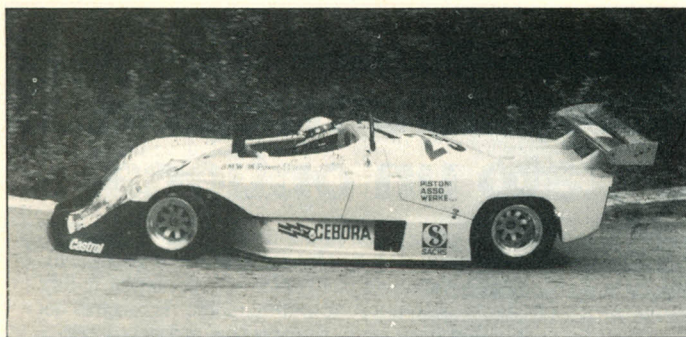
26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91 - Telef. 0372/20450-410398

APPLICAZIONI
SPECIALI PER AUTO



Collettori d'aspirazione e scarico speciali — Gruppi aspirazione completi di carburatori — Alberi distribuzione speciali — Rapporti al cambio ed al differenziale — Differenziali autobloccanti — Coppe olio in alluminio maggiorate — Valvole speciali — Pulegge dentate con cinghia — Pistoni stampati competizione — Guarnizioni testa speciali: FIAT - LANCIA AUTOBIANCHI - ALFA ROMEO - RENAULT - PEUGEOT e GOLF GTI.

Coppa olio in alluminio alettata per Fiat Ritmo 105 e Ritmo Abarth 125-130



SPAGNA

EUROMONTAGNA/NESTI S'INVOLA

MONTSENY - Senza problemi, anche se oltre agli avversari ha dovuto lottare contro il caldo soffocante (35° all'ombra), Mauro Nesti, (nella foto Alezra) in terra di Spagna, ha fatto sua la seconda prova del campionato europeo della montagna, riconfermandosi leader provvisorio della graduatoria assoluta e mettendo una seria ipotesi sul titolo. Fin dalle prove, il toscano faceva chiaramente capire di non avere rivali e, in gara, si è addirittura superato senza però riuscire a migliorare il suo record dello scorso anno (5'15"6). «Bella gara, ottimo il percorso — dichiarava Nesti dopo l'arrivo —, gli organizzatori si sono veramente prodigati a favore della sicurezza. Il troppo caldo ha influito negativamente sulle gomme, impedendomi di fare il nuovo record». La vera bagarre, comunque, è stata per la conquista del secondo posto. In lizza, Fernandez (Osella-Bmw), Vilarino (Lola-Bmw) e Pignard

(Toy-Bmw) che, alla fine, concludevano nell'ordine racchiusi in soli 4 decimi di secondo. Alle loro spalle più staccato Calella, mentre Curatolo, Parlamento e Bormolini giungevano settimo, decimo e undicesimo assoluti. In gruppo B vittoria di Rossi che non ha avuto problemi con Jeanneret.

EUROPEO DELLA MONTAGNA

Montseny, 11 maggio 1986

2. gara del campionato

Classifica assoluta: 1. Mauro Nesti (Osella-Bmw) in 5'16"099 alla media di 115,03 km/h; 2. Fernandez (Osella-Bmw) 5'22"457; 3. Vilarino (Lola-Bmw) 5'22"602; 4. Pignard (Toy-Bmw) 5'22"882; 5. Calella (Osella-Bmw) 5'24"664; 6. Egozcue (Lola-Bmw) 5'29"772; 7. Curatolo (Osella-Bmw) 5'30"624; 8. Vinyes (Lola-Bmw) 5'31"253; 9. Brucart (Lola-Bmw) 5'39"571; 10. Parlamento (March-Bmw) 5'47"347.

Gruppo N: 1. Anton Fishaber (Bmw 325i) in 6'53"867; 2. Bohme (Bmw 325i) 6'54"092; 3. Comelles (Renault 5 Gt Turbo) 6'58"841.

Gruppo A: 1. Francis Dosieres (Bmw 635 Csi) in 6'23"231; 2. Hurter (Volvo 240 Turbo) 6'25"976; 3. Ceserkuti (Bmw 635 Csi) 6'34"165.

Gruppo B: 1. Giovanni Rossi (Bmw M1) 5'52"479; 2. Jeanneret (Audi Quattro) 6'03"417.

GERMANIA

PRODUZIONE/WEIDLER SI CONFERMA

AVUS. Volker Weidler è indiscutibilmente il miglior talento del vivaio tedesco. Il pilota del team Bromley in Formula 3000 ha infatti vinto la gara del campionato tedesco produzione al volante della Mercedes 190 E 2.3 16 della squadra diretta da Helmut Marko. Il tedesco, rivelatosi nel 1985 in Formula 3, è alla sua seconda affermazione in questa categoria su due partecipazioni. La gara di Weidler è stata d'altronde molto bella. Al via Volker era stato preceduto dalla Ford Sierra di Klaus Niedzwiedz che poi è stato costretto al ritiro per rottura di una candela. All'ottavo passaggio Manuel Reuter, altro pilota della Ford, si è capottato in modo spettacolare per la rottura della sospensione posteriore. Weidler ha dunque vinto davanti alla

Volvo dello svedese Andersson, il quale è stato successivamente escluso di classifica perché la sua vettura è stata trovata sottopeso di ben 14 chilogrammi. I posti d'onore, quindi, sono stati occupati da Breuer e da Beata Nodes, l'unica ragazza che partecipa a questo campionato.

PRODUZIONE

Avus, 11 maggio 1986

4. gara del campionato tedesco

La classifica: 1. Volker Weidler (Mercedes 190 E 2.3 16) 13 giri in 33'36"460 alla media di 188,225 km/h; 2. Breuer (Mercedes 190 E 2.3 16) 34'10"570; 3. Nodes (Ford Sierra Xr4 Ti) 34'24"32; 4. Thiim (Rover Vitesse) 34'36"480; 5. Manthey (Bmw 325 i) 34'42"59; 6. König (Bmw 635 Csi) 34'43"17.

□ Giro più veloce: Roland Asch (Ford Mustang) in 2'33"470 alla media di 190,239 km/h.

Classifica del campionato: Stureson 56; Thiim 53; Andersson 52; Niedzwiedz 44; König 43; Manthey 41.

FRANCIA

PRODUZIONE/MONACO LANCIA RAGNOTTI

MONTECARLO - Le vetture del campionato francese produzione sono arrivate a Montecarlo per prendere parte alla corsa, di contorno al Gran Premio di Formula 1. Jean Ragnotti, (nella foto Studio 83) approfittando della maneggevolezza della sua Renault 5 Turbo ufficiale ha vinto la gara davanti alla sempre positiva Mercedes 190 16 valvole e motore di 2500 cc di Alain Cudini e alla potente Peugeot 505 Turbo di Jean Pierre Jabouille. In prova il più veloce era stato il compagno di squadra di Cudini, Dany Snoeck sulla seconda Mercedes che è stato costretto al ritiro nel corso del primo giro per noie meccaniche. Ragnotti si è così portato in testa alla corsa, incrementando il suo vantaggio giro dopo giro mentre per il secondo posto la lotta ha visto protagonisti Ja-

boille e Housquet, sulla seconda Renault 5 turbo. I due, comunque, non avevano fatto i conti con l'oste, ovvero con Cudini, il quale con una condotta di gara stupenda ha dapprima infilato la Renault e successivamente la grossa 505 Turbo dell'ex pilota di Formula 1.

PRODUZIONE

Monaco, 11 maggio 1986

4. gara del campionato francese

La classifica: 1. Jean Ragnotti (Renault 5 Turbo) 24 giri in 44'50"611 alla media di 106,68 km/h; 2. Cudini (Mercedes 190 E 2.5 16) a 5'549; 3. Jabouille (Peugeot 505 Turbo) a 31'972; 4. Bousquet (Renault 5 Turbo) a 32'735; 5. Almeras (Porsche 944 Turbo) a 1 giro; 6. Baudoin (Bmw 535) a 4 giri; 7. Lapeyre (Audi 200 Turbo) a 6 giri; 8. Brazey (Peugeot 205 Gti) a 7 giri; 9. Dupas (Bmw 635 Csi) a 10 giri; 10. Ballot Lena (Audi 200 Turbo) a 17 giri.

□ Giro più veloce: Xavier Lapeyre (Audi 200 Turbo) in 1'49"821 alla media di 109,094 km/h.



GRAN BRETAGNA

FORMULA 3/FINALMENTE VAN KOUWEN

THRUXTON - Gerrit Van Kouwen ha finalmente trovato la sua giornata di grazia, vincendo a Thruxton la sesta gara del campionato Lucas di Formula 3, corsa che ha scosso notevolmente la testa della classifica. Il giovane olandese del team Pegasus, al volante della Ralt Rt30/86 ha dominato dall'inizio alla fine sebbene sia stato sottoposto ad una dura pressione da parte della Reynard di Andy Wallace. Quest'ultimo col secondo posto si è portato al comando del campionato ed ora precede di un punto Maurizio Sandro Sala, dominatore della prima fase della serie che a Thruxton ha vissuto un'altra giornata balorda. Al via della corsa Van Kouwen è scattato davanti a tutti e al termine della prima tornata aveva un buon margine su Wallace, Davies, Fine e Damon Hill, autore di una partenza superba. Alla tornata seguente il giovane figlio del compianto ex campione del mondo ha dovuto cedere la posizione a Julian Bailey. Subito dopo un incidente ha coinvolto Dave Hunt e Graham De Zille

che si sono ritirati entrambi per la perdita... di una ruota anteriore. Fino al 6. giro il brasiliano Sala non è riuscito a passare Hill. Verso la fine Wallace si è avvicinato a Van Kouwen e pur affiancando la Ralt dell'olandese in un paio d'occasioni non è riuscito ad agguantare la vittoria.

FORMULA 3

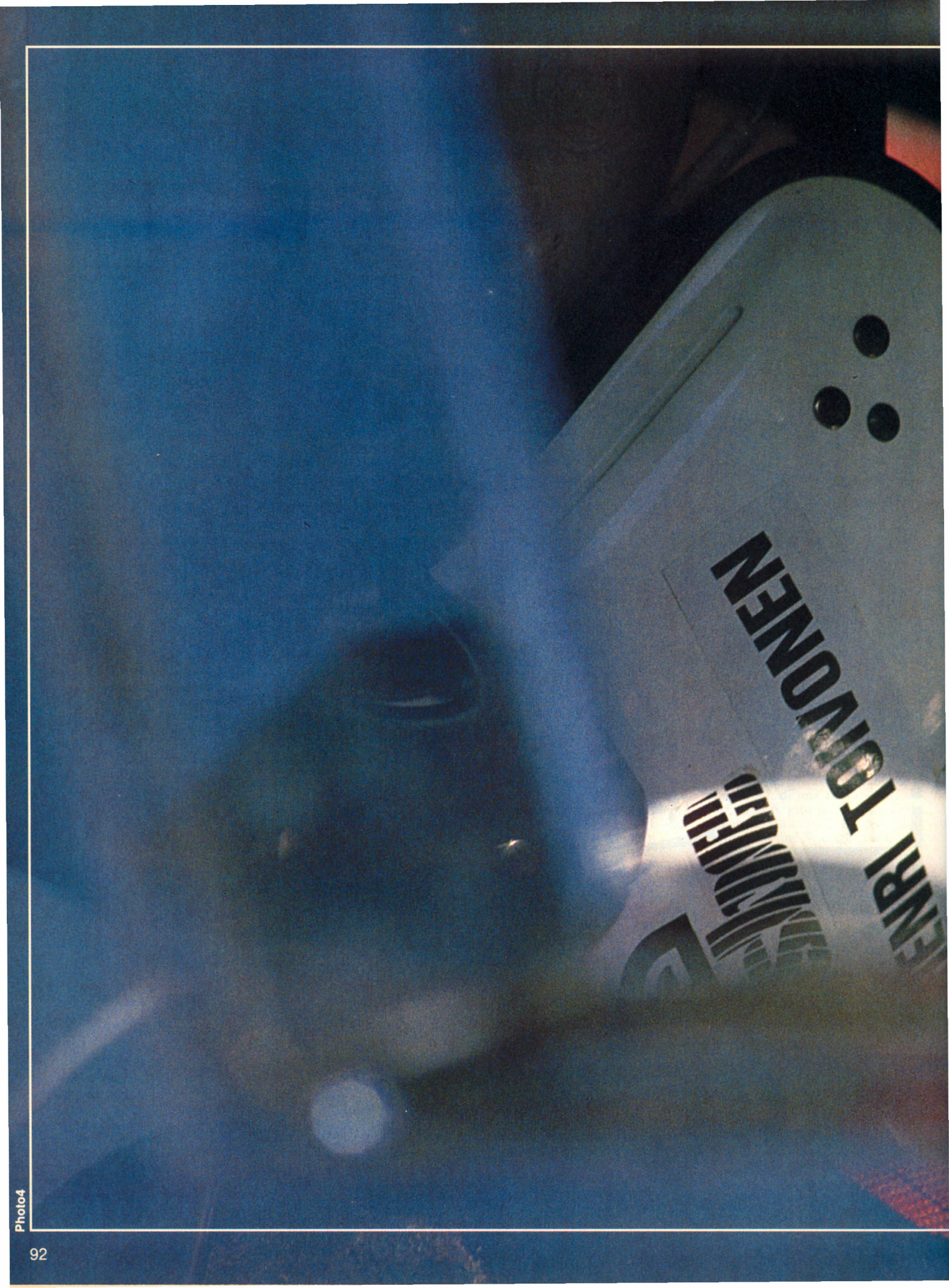
Thruxton 5-5-1986

6. gara del campionato Lucas

La classifica: 1. Gerrit Van Kouwen (Ralt Rt30/86-Volkswagen) 20 giri in 25'10"30 alla media di 180,690 km/h; 2. Wallace (Reynard 863-Volkswagen) 25'10"74; 3. Davies (Ralt Rt30/86-Volkswagen) 25'24"06; 4. Fine (Ralt Rt 30/86-Tom's Toyota) 25'24"64; 5. Sala (Ralt Rt30/86-Volkswagen) 25'24"67; 6. Bailey (Ralt Rt30/86-Volkswagen) 25'34"29; 7. Donnelly (Ralt Rt30/86-Volkswagen) 25'34"50; 8. Hill (Ralt Rt30/86-Volkswagen) 25'35"10; 9. Radisch (Ralt Rt30/86-Volkswagen) 25'39"22; 10. Simpson (Ralt Rt30/86-Volkswagen).

□ Giro più veloce: Andy Wallace (Reynard 863-Volkswagen) in 1'14"81 alla media di 182,290 km/h.

Classifica del campionato: Andy Wallace 37; Maurizio Sandro Sala 36; Gerrit Van Kouwen 20; Tim Davies e Dave Scott 12; Keith Fine 11; Gary Brabham 10; Martin Donnelly 7; Dave Hunt 6; Graham De Zille 2; Mark Galvin, Peggy McCarthy e Julian Bailey 1.



MONDIALE RALLY/In seguito alla retromarcia Fisa

DOPO IL TERREMOTO

Il Gruppo B scomparirà con il 1987. Di Gr. S neppure parlarne: via libera al Gr. A in nome di una sicurezza che appare però tutt'altro che ottenuta. Ecco i risultati di una «caccia» al colpevole inscenata a Parigi senza sentire le Case. Ed ecco che la tragedia di Toivonen-Cresto in Corsica fa ingiustamente da trampolino di lancio per nuovi regolamenti che avrebbero dovuto avere caratteristiche ben diverse

di Paolo Bombara

PARIGI - Il dado è tratto, o almeno così si vorrebbe fare intendere negli stanzoni del vecchio palazzo della Fisa a Place de la Concorde, dove la scorsa settimana ha avuto luogo la più furibonda «caccia» al colpevole dell'attuale, pericolosissima situazione dei rally. Inchinandosi all'altare della dea Sicurezza, diciotto dei ventuno membri del Comitato Esecutivo — fra i tre mancanti c'è anche la voce della Bpica, l'assemblea dei costruttori riunitasi a Parigi lunedì di questa settimana — non hanno tentennato. Accolta in pieno la proposta avanzata da Jean-Marie Balestre nei primi momenti dopo la morte di Henri Toivonen e Sergio Cresto, usciti di strada con la loro

segue

La Renault 11 Turbo di Ragnotti impegnata in Corsica sembra illuminare il Gruppo A «promosso» dalle recenti decisioni Fisa al livello «top» del rallyismo mondiale (Photo4). L'anno prossimo la vettura difenderà quasi certamente i colori della Régie in un panorama affollato da molte nuove marche



Dopo il terremoto

segue

Lancia Delta S4 al Tour de Corse, i Diciotto hanno inferto al Gruppo B un colpo definitivo, così come si fa con le belve feroci scappate dal circo di quartiere e impazzite a seminare panico per le vie della città. Morte al Gruppo B voluto-e-sostenuto-dai-costruttori (lo dice la Fisa stessa) e morte anche al Gruppo S, scopertosi improvvisamente insicuro perché «rimaneggiamento del Gr. B» mentre

fino a due settimane configurava la perfetta soluzione per il futuro dei rally. Da Parigi esce ora trionfatore il Gruppo A, da ieri a oggi identificato come l'unica soluzione possibile affinché le gare su strada continuino in presenza di scelte tecniche a tutta sicurezza. Le Gr. A avranno potenza massima limitata a 300 cavalli, proprio come sarebbe stato per il Gr. S, ma per qualche oscura ragione nascosta nelle menti Fisa saranno certamente più sicure. Come se anche su queste vetture Turismo non iniziasse presto la grande rincorsa alla massima aderenza al suolo, alla massima ricerca

della potenza o dell'efficienza aerodinamica... Le scelte del Comitato Esecutivo non hanno ovviamente mancato di provocare reazioni diverse a quasi tutte molto interessanti — le leggerete a parte — ma il grande terremoto della regolamentazione rallistica — tante volte annunciato, quasi mai creduto — è già arrivato. Eccone tutti i particolari.

QUESTA VOLTA è certo, Jean-Marie Balestre è riuscito nel suo intento e con l'avallo di diciotto dei ventuno membri votanti del Comitato esecutivo della Fisa

segue

Riflettori sul Gruppo A

POCHE DIFFERENZE rispetto al comunicato rilasciato da Balestre ad Ajaccio poco dopo la fine del Tour de Corse. Il testo di quanto approvato la scorsa settimana dai membri dell'Esecutivo

Fisa non contiene grandi novità rispetto a quanto già si sapeva e presenta invece alcune interessanti precisazioni che si possono vedere in dettaglio nel testo integrale che pubblichiamo.

1) Così come doveva essere per le Gruppo S, anche le vetture di Gr. A saranno limitate a una potenza massima di 300 cavalli. Tutte le norme tecniche della nuova regolamentazione saranno comunque rese note dalla Fisa il 20 maggio.

2) A effetto immediato, la durata delle tappe dei rally viene ridotta con la limitazione del chilometraggio cronometrato che non potrà eccedere i 600 km massimi totali, eccezion fatta per il Safari e il rally Costa d'Avorio. Attualmente la lunghezza delle prove speciali di rally come il 1000 Laghi è di 458 km, mentre sono invece 670 per l'Acropoli.

3) La Fisa esclude di rimettere in questione la presenza degli elicotteri di assistenza dei costruttori durante lo svolgimento della corsa. Come si sa la loro presenza è stata vietata a partire da quest'anno. Secondo la Fisa essi rappresentano una fonte di scalata

ai costi e non apportano nulla in termini di sicurezza.

4) Per quanto riguarda il prossimo campionato disputato con le Gruppo A, è allo studio una riduzione di un pollice circa della larghezza dei pneumatici consentiti. Onde agevolare le due ruote motrici di fronte alle trasmissioni integrali, per queste sarà forse consentito mantenere gli attuali pneumatici posteriormente.

5) In risposta all'accusa di mancato rispetto della data prevista per la scadenza del Gruppo B, Balestre ha affermato che questo scomparirà al termine del suo quarto anno di servizio (in luogo dei cinque previsti, ndr), il che rappresenta già un record di stabilità regolamentare rispetto a un passato «... in cui la norma erano tre anni massimi di stabilità...».

6) La Fisa è in possesso di un filmato ripreso

da un dilettante, dell'incidente della Lancia di Toivonen-Cresto, da cui si osserva che la vettura dopo aver compiuto un looping è piombata sugli alberi al ciglio della strada urtando con la parte inferiore ed esplodendo immediatamente. Dal filmato (che non è stato mostrato ai giornalisti, ma che è stato diffuso dalla rete televisiva francese FR3) non è possibile determinare la causa e le modalità iniziali dell'incidente.

7) Secondo Balestre, le vetture a quattro ruote motrici e il turbo rappresentano due dei principali mali dei rally, ed egli sarebbe personalmente favorevole alla loro scomparsa. «Non dimentichiamo — ha detto — che i modelli turbocompressi rappresentano meno del 5 per cento della produzione mondiale, mentre le vetture a trasmissione integrale raggiungono una quota di penetrazione infinitesimale: meno dell'uno per cento». □

Come si presenta il Gr. A 1987

Sfida a quattro

Con la Golf Synchro, l'Audi Coupé e forse la Delta Hf sarà ancora lotta a trazione integrale

SOLO POCHE settimane fa nessuno ci avrebbe creduto. E invece, a meno di altre clamorose sorprese, saranno proprio le vetture Gr. A a tenere la scena «top» dei rally nel futuro. Ecco quindi che le Case — esclusa la Peugeot, che ha già annunciato pubblicamente e in via ufficiale il suo totale disinteresse per questa nuova formula — si trovano ora a dovere decidere se ignorare i rally o se invece parteciparvi con vetture fino a ieri considerate di serie B. Ma è anche vero che l'attuale panorama del Gr. A è promettente e se si tiene conto delle vetture nuove attese già prima della «rivoluzione» varata dalla Fisa, il quadro assume contorni ancora più interessanti. Ad esempio, in Casa Volkswagen — tanto per iniziare dal team imperante nell'attuale Gr. A iridato — c'è grande attesa per l'esordio della Golf 16 valvole attesa già al Tour de Corse, ma in tempi ancora più lunghi si risolverà l'attesa per la Golf Synchro, prima 4x4 della Casa di Wolfsburg dove non si vede l'ora di misurarsi al più recente livello tecnologico del rallismo. Ma sul tema delle quattro ruote motrici si sbizzarriranno anche l'Audi, con la sua Coupé Quattro già brillantissima in Svezia, la Mazda con la

potente ma «legata» Familia e anche il Gruppo Fiat, che dopo gli insuccessi della Uno Turbo e la decisione di non farla 4x4 sembra ormai certamente orientato verso la Lancia Delta Hf che, con i 165 cavalli della sua versione stradale appena presentata, non manca di suscitare grandi attese a Torino e fuori. A completare il quadro sono attese anche la Ford Sierra Cosworth, quasi certamente omologata a fine anno e l'Astra Gte. E ancora: sarà la volta buona dello sviluppo della attesissima Opel Kadett 4x4? E in Casa Alfa ci si deciderà a dare una possibilità alla tanto promettente 75 Turbo? □



La trazione integrale della Mazda Familia, a lato (FotoDppi), verrà ripresa con il modello Synchro anche dalla Vw Golf Gti, sopra nella normale versione Gti guidata dallo svedese Kenneth Eriksson al rally di Svezia dello scorso febbraio (FotoCockpit)



Chi si giocherà il mondiale '87

QUESTO L'ELENCO delle vetture Gr. A che dovrebbero costituire l'«ossatura» del campionato mondiale rally 1987. Abbiamo considerato i modelli presentati dalle Case più vicine a un discorso di impegno rallistico, elencando per ognuno di essi la data di omologazione — quando questa sia già avvenuta — e la data in cui l'omologazione terminerà, anche se nel caso di tutte le vetture presenti in questa tabella è da attendersi un'estensione di questa validità.

Audi Coupé Quattro	gennaio '86	1990
Fiat Uno Turbo	ottobre '85	1990
Ford Sierra Cosworth	non ancora omologata	
Ford Sierra XR4i	luglio '84	1990
Lancia Delta 4x4	non ancora omologata	
Mazda Familia 4x4	gennaio '86	1990
Opel Kadett Gsi	novembre '84	1990
Peugeot 205 Gti	aprile '84	1989
Renault 11 Turbo	aprile '84	1989
Vauxhall Astra Gte	febbraio '85	1989
Vw Golf Gti 16 valvole	aprile '86	1991
Vw Golf Synchro	non ancora omologata	



Nessuna versione 4x4 invece per la Vauxhall, che anche in futuro sarà rappresentata nei rally dalla Astra Gte Gr. A, sopra a sinistra (FotoHolmes), mentre anche la Uno Turbo, sopra (Photo 4), ha visto «bocciata» l'ormai sicura versione a trazione integrale in favore dell'attesa Lancia Delta Hf. A sinistra, dall'alto in basso, ecco riprese l'Audi Coupé Quattro, già in ottima forma al Costa Smeralda con la vittoria di Moscato di Gruppo, e la Ford Sierra, che verso fine '86 sarà omologata in Gr. A con il potentissimo motore Cosworth (FotografiePhoto4)

Dopo il terremoto

segue

la proposta di nuovo regolamento per le vetture da rally emanata in Corsica ventiquattr'ore dopo il mortale incidente dell'equipaggio Toivonen-Cresto è ufficializzata ed entra in vigore con effetto immediato. A non avere ancora espresso il proprio parere, alla sera di martedì scorso (il termine ultimo per la votazione, effettuata a mezzo telex, era fissato per le diciotto), erano i rappresentanti della Gran Bretagna, del Belgio e il Bpica, ovvero l'associazione dei costruttori. In ogni caso, malgrado il probabile voto contrario del Bpica, è evidente che la proposizione di Balestre ha potuto contare su un'ampia maggioranza di consensi, di cui si è fatto forte assumendo a tratti, nel corso della conferenza, toni da eroe, paladino dell'automobilismo e lasciandone trapelare spesso altri, di velata polemica nei confronti di alcuni costruttori ed in particolare della Peugeot. A parte si ricordano in dettaglio i punti su cui verte tale stravolgimento regolamentare. Nella sostanza è comunque evidente che è stata decretata la fine del Gruppo B (a partire dal gennaio '87), con un anno di anticipo rispetto al previsto, e soprattutto del Gruppo S, ancora prima della sua nascita. Ciò è tanto più sorprendente in quanto l'approvazione di tale Gruppo da parte della Fisa era recentissima e diviene difficile comprendere come dall'oggi al domani ci si possa rendere conto della sua presunta pericolosità. «Le vetture di Gruppo S — ha detto Balestre — sono delle Gruppo B rimaneggiate (potenza ridotta a 300 cv e limitazione dei dispositivi aerodinamici, della larghezza dei pneumatici e della capacità del serbatoio, ndr) mentre invece per noi è ora da rivedere tutto il concetto del Gruppo B. Le vetture di Gruppo S, malgrado l'imposizione del crash test, sarebbero state costruite con l'apporto di materiali «pericolosi», quali la plastica e il magnesio (per i cerchi) che non sono invece normalmente presenti nelle vetture di turismo. Gr. A ed N, la cui carrozzeria non può essere modificata rispetto a quella omologata».

QUELLO CHE è certo è che il procedimento di promozione del Gruppo A era già iniziato alla Fisa, come dimostra del resto la creazione del campionato del mondo piloti Gr. A già dall'86 così come l'elevazione al rango di mondiale del campionato per vetture da turismo (Gr. A) in circuito. Come lo stesso Balestre ha affermato, le decisioni di Ajaccio non sono state prese precipitosamente bensì rapidamente, per fare fronte all'opinione pubblica. La presenza dei rappresentanti di otto rally mondiali in Corsica era del resto stata richiesta proprio onde poter reagire prontamente nel caso di una

nuova eventuale tragedia. Il che significa che se tutto ciò non è stato improvvisato, mentre si ratificava l'approvazione del Gruppo S, in seno alla Fisa già ne era stata preventivata una possibile immimente condanna a morte. «Dopo il terribile incidente del Portogallo — ha precisato Balestre — i rally si sono pericolosamente venuti a trovare nel mirino dell'opinione pubblica mondiale. In Francia il Ministero degli Interni ha chiesto a tutte le Prefetture di osservare attentamente lo svolgersi

dei vari rally locali. In Irlanda, dopo un recente incidente mortale (al Circuit of Ireland di inizio aprile, ndr) i rally sono stati vietati. Ritengo che l'esistenza stessa dell'automobilismo fosse minacciata allo stato attuale delle cose. Bisognava agire». Indubbiamente bisognava prendere dei provvedimenti. La Fisa è però probabilmente andata un po' troppo in là. Una questione però ci assilla: sarebbe stato lo stesso se lo sfortunato incidente di Toivonen e Cresto non fosse accaduto? □

Immediata e durissima la reazione della Peugeot

«Sfiducia nella Fisa»

PARIGI — «Alla luce dei recenti avvenimenti, non possiamo più avere fiducia nell'autorità sportiva costituita». Con questa sconcertante dichiarazione Jean Todt si è presentato, visibilmente teso se non incollerito, a una platea stupita dal clima di guerra fredda instauratosi tra la Fisa e la Casa francese campione del mondo rally lo scorso anno. «Quando, nel gennaio '82, il presidente della Peugeot Talbot, Jean Boillot, mi ha incaricato di dare vita al programma Peugeot Talbot Sport e di vincere il campionato del mondo rally, la prima domanda che mi è stata posta riguardava la stabilità dei regolamenti. Ecco che oggi la Fisa decide improvvisamente di fare scomparire il Gruppo B, senza concedere i due anni di preavviso necessari in caso di cambiamento dei regolamenti. E per di più tale decisione è stata presa senza consultare i principali interessati: piloti e costruttori. Posso affermare che dal momento dell'incidente di Toivonen-Cresto in Corsica a oggi, la Fisa non ha mai cercato di prendere contatto con noi e ciò è inammissibile». Quasi volendosi difendere, Todt ha poi



precisato: «Lungi da noi l'intenzione di polemizzare, ma si è parlato di sicurezza. Ora, quando un costruttore si impegna nelle corse è per curare la propria immagine e la sicurezza è molto importante per tale immagine. Le vetture Gruppo B e del futuro Gruppo S corrispondono perfettamente ai requisiti di sicurezza. Molto più delle Gruppo A, prodotte in più di cinque mila esemplari e che sono in effetti delle vetture Turismo appena migliorate. Esse sono forzatamente concepite meno bene per resistere alla fatica di una gara e a eventuali incidenti gravi. Lo stesso presidente Balestre immediatamente dopo il mortale incidente in Corsica aveva dichiarato che lo stesso incidente avrebbe avuto analoghe conseguenze con una Gruppo A o N. Qualche ora soltanto più tardi aveva completamente cambiato idea: l'imputato numero uno era diventato il Gruppo B... Siamo alla mercé di una vera dittatura sportiva che si permette dall'oggi al domani di mutare i regolamenti. Peugeot si riserva in ogni caso di verificare se giuridicamente tali decisioni della FISA siano legali». □

Così sulla stampa francese Balestre

PARIGI — La pagina automobilistica del quotidiano sportivo francese L'Equipe ha ospitato verso la fine della scorsa settimana un botta — e — risposta fra Jean-Marie Balestre e il belga Paul Frère, ex-pilota di successo in velocità e rally ed ex-vicepresidente della Commissione tecnica Fisa. Quest'ultimo aveva attaccato pubblicamente il presidente Fisa accusandolo di «atti di pirateria» contro i costruttori, i quali si trovano ora del tutto spiazzati dalla cancellazione del Gr. B a partire dal 1987 e senza quindi i due necessari anni di preavviso. Frère aveva poi rincarato la dose aggiungendo due importanti accuse a Balestre, da lui definito colpevole di avere fatto votare, nel 1980, il Comitato Esecutivo

Fisa in favore dell'introduzione delle vetture Gr. B nei rally (misura non prevista dalla Commissione tecnica della quale Frère stessa era al tempo vicepresidente) e quindi di non avere considerato la Commissione tecnica per poi fare votare il Comitato Esecutivo in favore della Gr. B «evoluzione», così da permettere alle Case di fare ciò che volevano solo realizzando venti nuove vetture diverse da quella «base» già omologata. L'accusa di Frère si concludeva tacciando la Fisa d'incapacità a prevedere un prevedibilissimo futuro tecnico di escalation delle potenze grazie all'uso del turbo e all'adozione pressoché generalizzata della trazione integrale. A Balestre non è parso vero di potere rispondere a

«Perché non il Gr. S?»

Pareri discordi sul Gr. A, ma quasi tutti si chiedono per quale motivo il Gruppo Speciale sia morto ancora prima di nascere

«LA FISA ha fatto bene a decidere per la riduzione del chilometraggio delle prove speciali e quindi delle gare. Ciò che non condivido è la decisione di cancellare il Gruppo B a vantaggio del Gr. A: nella mia Peugeot 205 T16 mi sento sicurissimo, nonostante le velocità folli che raggiungiamo; non so se sarebbe lo stesso con una vettura derivata dalla serie e quindi con soluzioni non specificamente realizzate per garantire la sicurezza in condizioni d'uso esasperate». «Con la scelta di fare gareggiare le Gr. A si è fatto per forza un grande passo verso un aumento della sicurezza. Le vetture derivate strettamente dalla produzione di serie non potranno essere cambiate fino a privarle delle normali doti di sicurezza che hanno per la circolazione stradale, mentre vetture come la Delta S4 e le sue "colleghe", realizzate in tralicci tubolari e praticamente senza una vera protezione per il fuoco, sono alla mercé di qualsiasi incidente. Un sacco di gente ha detto che se al posto della Delta S4 di Toivonen fosse stata l'Alfetta Gtv6 di Loubet a uscire, questa avrebbe subito lo stesso destino. Ma ci si dimentica che su quella vettura il motore è all'avantreno e il serbatoio è invece di dietro: come avrebbe potuto il carburante colare sull'eventuale turbo e quindi incendiare la vettura come fosse stata un cerino?...». Fra queste due dichiarazioni, rilasciate la scorsa settimana rispettivamente da Tiziano Siviero e da Timo Salonen, sta tutto il campo delle possibili opinioni in materia di nuove decisioni regolamentari e di sicurezza futura per i rally. Tanto Siviero quanto Salonen non hanno però mancato di esprimere un grande dubbio che attanaglia ormai tutti coloro che si occupano di questa materia, e cioè: se la Fisa ha deciso di abbandonare il Gr. A e di favorire quindi i 300 cavalli di potenza massima delle Gr. A, perché è stato abbandonato il progetto ormai definito del Gr. S che soltanto poche settimane fa sembrava l'uovo di Colombo? «Secondo me la Fisa è in un momento di grande panico — dice Markku Alen —. Posso anche capire la decisione di chiudere con il Gruppo B, ma allora perché non rivolgersi immediatamente sul Gruppo S, le cui caratteristiche tecniche sarebbero state espressamente concepite per i rally e non, come capiterà invece con il Gr. A, per la produzione

in serie? A questo punto conviene accettare serenamente le decisioni Fisa, ma non dimenticando di approfondire le caratteristiche tecniche legate alla sicurezza. Ci pensate a una vettura magari con il turbo fare gli ultimi chilometri della ripida discesa del Burzet (è una speciale del rally di Montecarlo, ndr) con freni poco differenti da quelli di serie?...» «Malgrado le incredibili velocità di oggi, la mia Turbo 16 resta una vettura eccezionalmente maneggevole e sicura — ha dichiarato Bruno Saby, vincitore del Tour de Corse di quest'anno — e ciò grazie al fatto che si tratta di una vettura espressamente concepita per raggiungere certe prestazioni». Anche Hannu Mikkola mostra di non credere più di tanto alle soluzioni adottate a Parigi. «Alcune Gr. A dell'ultima generazione possono comodamente erogare molto di più di 300 cavalli di potenza massima — ha detto — e certamente in presenza di soluzioni di sicurezza specifica meno accurate di quanto si è fatto con il Gruppo B...» □

Il parere delle altre Case

Per la Lancia tutto bene purché subito

REAZIONI controverse anche da parte dei rappresentanti delle Case impegnate attualmente in campionato mondiale. Ben diversa dalla reazione di Jean Todt, che si legge a parte, è stata quella di Cesare Fiorio. «Non è il caso di entrare nel dettaglio delle decisioni adottate dalla Fisa — ha dichiarato il responsabile delle attività sportive del Gruppo Fiat —. Ciò che importa è che siano maturate con l'immediatezza suggerita dal desiderio di cambiare qualcosa in tempi brevissimi, senza lasciare spazio a discussioni fra costruttori e autorità sportiva, che avrebbero certamente portato all'accettazione di particolari motivati dalle esigenze di ognuno. Da parte nostra accettiamo incondizionatamente le nuove regolamentazioni, accettando anche di "buttare via" la nostra attuale Gr. B con la quale abbiamo ormai dimostrato di essere i migliori del momento...». In casa Ford tutti giurano comunque di essere del tutto favorevoli alle decisioni Fisa, perché «... da tempo si diceva che il Gruppo A sarebbe



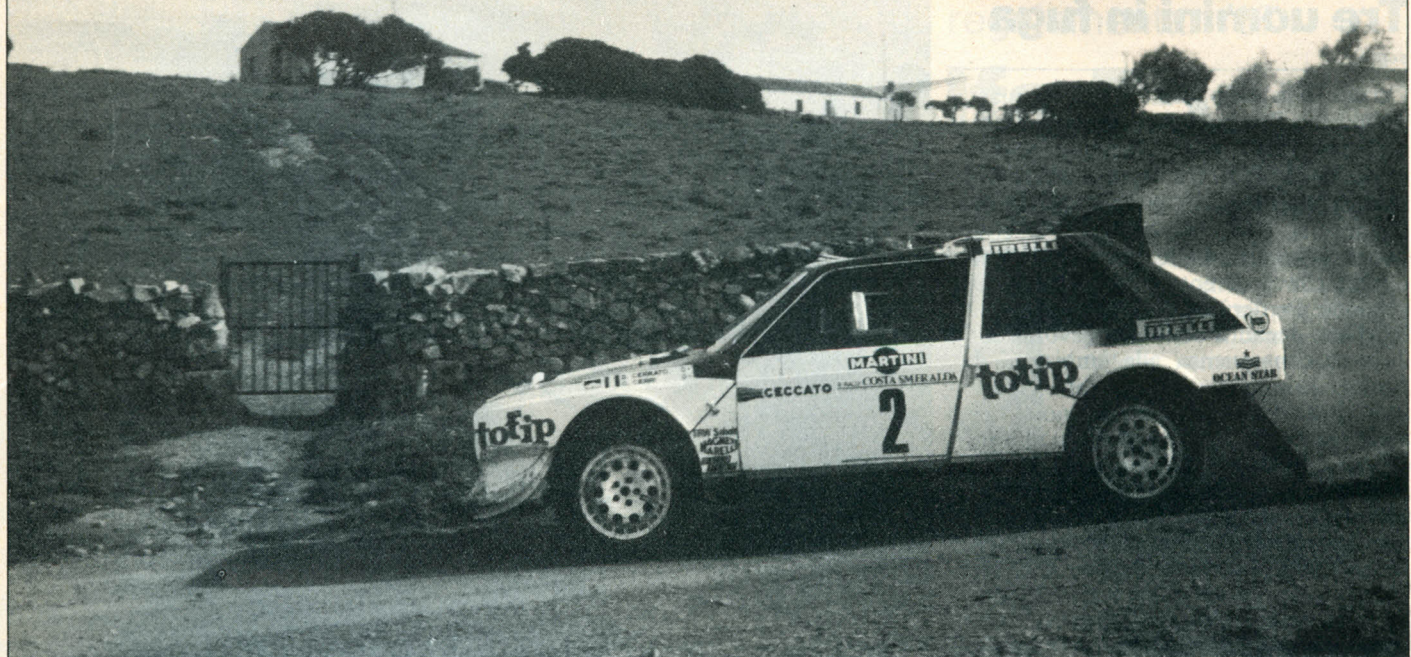
L'Alfetta Gtv6 vincitrice con Loubet del Gr. A in Corsica eroga meno di 250 cavalli — ma molte sue «colleghe» nello stesso Gruppo ne danno già più di 300. Nell'altra pagina: Jean Todt ha espresso lo scontento ufficiale della Peugeot in una durissima conferenza stampa subito dopo l'annuncio delle decisioni della Fisa (FotoDppi)

Contrattacca le accuse di Paul Frère

tamburo battente, ergendosi ancora una volta a paladino della giustizia sportiva e accusando Frère di avere riversato menzogne diffamatorie sul conto suo e della Fisa da lui presieduta. Per quanto riguarda gli «atti di pirateria» citati di Frère, Balestre ha infatti risposto attaccandosi a quanto riportato dal Codice Sportivo, e cioè che qualunque cambiamento di regolamento può essere deciso dal Comitato Esecutivo Fisa senza alcun preavviso in caso di ragioni di sicurezza, aggiungendo poi che «... in fin dei conti il Gruppo B ha beneficiato di quattro anni di stabilità regolamentare...». In quanto all'introduzione «non prevista» del Gruppo B nei rally, Balestre ha risposto che quest'ultimo faceva già parte dell'Annesso «J»

del Codice sportivo e che il Comitato Esecutivo lo votò proprio su proposta della Commissione tecnica, a sua volta colpevole di non avere previsto il passaggio da 200 a 500 cavalli della potenza delle Gr. B. L'ultima «rispostaccia» di Balestre ha toccato l'argomento dell'ammissione delle «evoluzioni» in Gr. B: qui Frère è stato addirittura accusato di «gettare su altri le proprie responsabilità», poiché l'omologazione delle Gr. B «evolutive» venne accettata non nel 1982 bensì nell'aprile 1981, proprio dalla Commissione tecnica della quale Frère era vicepresidente. Nessun cenno, comunque, del fatto che più volte il volere della C.T. è stato annullato da quello del Comitato Esecutivo. □

stato l'unico futuro possibile per i rally». Meno contenti sono quelli della Citroën. «Per realizzare la Bx 4x4 la nostra Casa ha fatto un enorme investimento di uomini e mezzi — ha dichiarato Guy Verrier, direttore sportivo del team francese — non vedo perché non si sia potuto mantenere il Gruppo B limitando la potenza massima a 300 cavalli. Per me sarebbe stata la soluzione ideale». Per ultima, l'Audi. «Al momento attuale non conosciamo ancora i contorni definitivi delle decisioni Fisa — ha dichiarato Dieter Scharnagl, responsabile delle pubbliche relazioni del team di Ingolstadt — I vertici dell'Audi si consulteranno nei prossimi giorni per concordare una politica d'investimento sportivo a partire dall'87, mentre per quanto riguarda l'86 non cambierà la nostra decisione di prendere parte solo ad alcune gare iridate». □



EURORALLY E CIR/Occhi puntati sull'Elba

Tre uomini in fuga

Nella gara a massima validità tricolore e con coefficiente 3 per l' europeo Cerrato e Tabaton con la Delta S4 e Zanussi con la Peugeot 205 T 16 vorranno dimenticare la tragedia della Corsica inseguendo la vittoria

di Gianni Cogni



SI RICOMINCIA a correre, come se nulla fosse successo. Si va su un'altra isola, la splendida Elba, per ritrovare non solo il Cir ma anche la faccia italiana del campionato europeo, stavolta stranamente senza un pilota italiano già al comando. Il Cir lo si era lasciato in Sardegna con il riavvicinamento di Zanussi a Cerrato, mentre in chiave europea si erano visti i punti-utilità di Tabaton e dell'inossidabile Pregliasco e su tutti la «stella» Toivonen, il trionfatore, e la Delta S4, la nuova regina dei rally. Ora si va all'Elba in pratica con gli stessi attori principali, con le stesse macchine, con gli stessi rapporti di forza: come se nulla fosse successo. E anche se apparentemente nulla è cambiato, anche se la sconvolgente tragedia corsa è già passato, anche se solo più in là si sentirà il peso dei nuovi regolamenti, anche se questa volta, per l'ultima volta, la Delta S4 sarà esattamente come al solito, il vero interrogativo del primo rally italiano importante del dopo Corsica è se i suoi prim'attori sapranno veramente dimenticare, almeno finché saranno nell'abitacolo. I tre favoriti e i rispettivi navigatori erano tutti a Villastellone due domeniche fa per l'ultimo saluto a Toivonen e



Sopra: Cerrato il capolista del Cir gode dei maggiori favori del pronostico all'Elba con la Lancia Delta S4 (FotoStudio'83)
A lato: Andrea Zanussi al suo posto di lavoro, l'abitacolo della 205 T 16, spera di raggiungere il torinese (Photo4)

Cresto, tutti e sei con un preciso legame umano e agonistico con le due vittime. C'era anche Pregliasco che ha dovuto rivedere nel fuoco della Delta la pagina più dolorosa della sua carriera e di cui porta ancora visibili i segni; quando nel rogo della sua Stratos morì il navigatore Garzoglio. Tutti avranno di che pensare ma soprattutto loro: Cerrato e Cerri, Tabaton e Tedeschini, che si ritroveranno fra le mani proprio la Delta S4; e con loro Zanussi, precedente compagno di

Cresto, e il suo co-pilota Amati, i quali avranno la solita Peugeot 205 T 16 «evoluzione 1», vetture che solo per la mancanza di appendici aerodinamiche dell'ultima generazione limita la sua appartenenza alla categoria di vetture in odore di tardivo bando.

COMUNQUE sarà una questione fra questi tre equipaggi: la logica, in una gara per metà terra e per metà asfalto, dice

segue

Tre uomini in fuga

segue

Cerrato poi, sullo stesso piano o quasi, Tabaton e Zanussi. A meno dell'effetto scatenato dalle ultime «agitazioni» in campo rallistico. Un effetto che potrà influire sui rapporti di forza più in là, quando si saprà esattamente a cosa dovranno rinunciare le vetture Gr. B in questa che è diventata la loro ultima stagione. Perderà competitività la Delta S4? Cosa accadrà della 205 «evoluzione 2» e di conseguenza alle ambizioni di Andrea Zanussi di disporre dalla successiva Targa Florio? Di certo fino a fine anno si continuerà a ragionare in termini di oltre 400 cavalli. E all'Elba ci sarà sicuramente la solita invasione di appassionati dal continente per gustarsi l'ultima uscita sulle stradine elbane delle Gr. B: non solo del trio Cerrato, Zanussi, Tabaton ma anche delle Lancia Rally. Stavolta mancherà al via Ercolani (la sua vettura non è pronta) ma ci saranno Chiti, Pregliasco, un Cunico fresco vincitore del neonato rally di Torino e si rivedrà quel Bossini che tanto ha impressionato sulle strade bresciane e che nel frattempo si è imposto a Modena. □



TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE

Giovedì 15 maggio

Verifiche pre-gara	ore 08,00
Partenza 1. tappa	21,00
Ps 1 Due Mari	21,28
Ps 2 Monumento	22,04
Ps 3 Rio-Cavo	22,46
Ps 4 Volterraio	23,01
Ps 5 Ronde Totip	ore 00,06

Venerdì 16 maggio

Ps 6 Monumento	01,10
Ps 7 Rio-Cavo	01,52
Ps 8 Volterraio	02,7
Ps 9 Ronde Totip	03,12

Riordino a Marina

di Campo (30')	04,12
Ps 10 Monumento	04,50
Ps 11 Rio-Cavo	05,32
Ps 12 Volterraio	05,47
Ps 13 Colle d'Orano	06,57
Ps 14 Perone	07,20
Ps 15 Monumento	07,52

Arrivo 1. tappa

09,00

Sabato 17 maggio

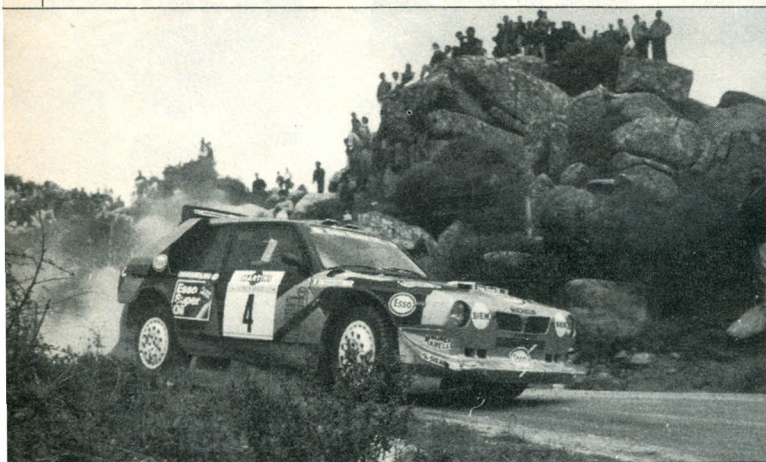
Partenza 2. tappa	ore 00,00
Ps 16 Castello	00,16
Ps 17 Costa Gabbiani	00,46
Ps 18 Monte Fico	01,35
Ps 19 Falconaia	02,07
Ps 20 Monte Orello	02,46
Ps 21 Segagnana	03,05

Riordino a Marina

di Campo (30')	03,19
Ps 22 S. Ilario	04,12
Ps 23 Castello	05,00
Ps 24 Costa Gabbiani	05,30
Ps 25 Falconaia	06,24
Ps 26 San Martino	07,21
Ps 27 S. Ilario	07,57
Ps 28 Costa Gabbiani	08,59
Ps 29 Monte Orello	09,41
Ps 30 Segagnana	10,00

Arrivo finale

10,31
Partenza e arrivo di ogni tappa avranno luogo sulla Banchina alto fondale di Portoferraio.



In alto: Zanussi è intenzionato a inseguire il primo successo con la Peugeot 205 T 16 (FotoStudio'83). Sopra: Tabaton con la Delta sarà il terzo incomodo (Photo4). Sotto: Cunico reduce dal successo a Torino. Nell'altra pagina: Marini leader del Gr. A



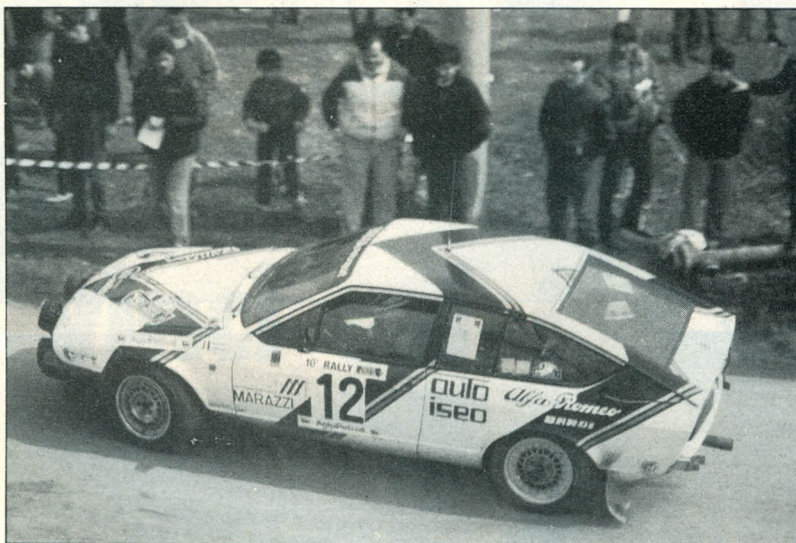
Trofeo Uno in trentotto

301 Tagliapietra-Zallo	313 Zumelli-Julita	325 Musso-Caliro
302 Liatti-Quaglia	314 De Barba-Turin	326 Vincenzi-Destro
303 Fassina-Billiani	315 Giudicelli-Matteoni	327 Zonca-Ugazio
304 Maggia-Orsucci	316 Romano-Bellelli	328 Innocenti-X
305 Deila-Voerzio	317 Biondi-X	329 Bedin-Prato
306 Facca-Stella	318 Dionisio-Puzzolo	330 Pasero-Bertilone
307 Perugia-Casazza	319 Ferrero-Perotto	331 Soletta-Soletta
308 Polastro-Gioielli	320 Ambrosoli-Veronelli	332 Novello-Ceschelli
309 Ceccato-X	321 Bossi-X	333 Polo Grava-Invernizzi
310 Munaro-Ronchese	322 Perzy-Diana	334 Doria-Roggia
311 Berton-Costa	323 Majer-Converso	335 Rivoira-Vairio
312 Ferrecchi-X	324 Melani-Mazzei	336 Di Lella-Pagni

In attesa degli sconvolgimenti regolamentari '87

Debutta l'Alfa 75

Toccherà a Mario Stagni portare in gara la prima vettura di Arese, mentre Marini con la vecchia Gtv 6 cercherà di mantenere la supremazia di Gr. A



Sono sessantasette gli equipaggi al via

N. EQUIPAGGIO	VEETTURA	GR.
1 Cerrato-Cerri	Lancia Delta S4	B
2 Zanussi-Amati	Peugeot 205 T 16	B
3 Tabaton-Tedeschini	Lancia Delta S4	B
4 Eklund-Whitlock	Mg Metro 6R4	B
5 Chiti-Montenesi	Lancia Rally	B
6 «Tchine»-Thimonier	Opel Manta	B
7 Cunico-Salvini	Lancia Rally	B
8 Bossini-Pasotti	Lancia Rally	B
9 Busseni-Chiapponi	Lancia Rally	B
10 Galleni-Galleni	Opel Ascona	B
11 Montalto-«Fly»	Alfa Romeo 75	A
12 Milanese-Bianchi	Kadett Gsi	A
14 Maneo-Vittadello	Peugeot 205 Gti	A
15 Ferrara-Gorani	Peugeot 205 Gti	A
16 Marini-Vinzioli	Alfetta Gtv 6	A
18 Grossi-Bormolini	Alfetta Gtv 6	A
19 Caldarola-Cucchiara	Opel Kadett Gsi	A
20 Alessandrini-Alessandrini	Lancia Rally	B
21 Pons-Bianchi	Peugeot 205 Kit	B
22 «Giubar»-Morelli	Porsche 911	B
23 Oguey-Remy	Peugeot 205 Kit	B
24 «Crazy Snoopy»-Lippi	Lancia Rally	B
25 Cardelli-Galletti	Citroën Visa	B
26 Bianchi-X	Citroën Visa	B
27 Taruffi-Bregoli	Citroën Visa	B
28 Bensi-Mugnaini	Audi 80	A
29 Caneva-Riccardi	Ford Escort Rs	A
30 De Martini-De Martini	Audi 80 Quattro	A
31 Stagni-Marconi	Alfa Romeo 75	A
32 Moscato-Lotti	Audi 80 Quattro	A
33 Simonini-Radaelli	Audi 80 Quattro	A
34 Degli Esposti-De Gennaro	Opel Ascona	A
35 Fabbri-Cecchini	Opel Kadett Gsi	A
36 Aschieri-Nurisso	Ritmo 130	A

N. EQUIPAGGIO	VEETTURA	GR.
37 Russolo-Bigoni	Golf Gti	A
38 Turri-Nieri	Ritmo 130	A
39 Tulini-Dell'Innocenti	Opel Kadett Gsi	A
40 Buscone-Pagani	Ritmo 130	A
41 Mariani-Fadini	Opel Manta	A
42 Fusi-Boschetto	Lancia Y10	A
43 Defrenne-Reig	Vw Scirocco	A
44 Pelli-Maulini	Peugeot 205 Gti	A
45 Martorella-Fresta	Talbot Sunbeam	A
46 Del Gaudio-Mazzarri	Talbot T1	A
47 Canobbio-Canobbio	Ford Escort Rs	N
48 Folco-Sghedoni	Ford Escort Rs	N
49 Riva-Angei	Ford Escort Rs	N
50 Di Bartolo-Mondello	Ford Escort Rs	N
51 Porcellana-Porcellana	Fiat Uno Turbo	N
52 Cappello-Pastorino	R 5 Turbo	N
53 Sipz-X	Opel Kadett Gsi	N
54 Dal Gal-Cuter	Fiat Uno Turbo	N
55 Scibetta-X	Renault 11	N
56 Panichi-Topi	Fiat Ritmo 75	N
57 Simuntacchi-Ragazzi	Renault 5	N
58 «Don Chisciotte»-Renna	Fiat Ritmo	N
59 Lupidi-Sollazzo	Toyota Corolla	N
70 Sottosanti-Lungo	Peugeot 205	N
71 Banham-Banham	Toyota Corolla	N
72 Cacciari-Lazarini	Peugeot 205	N
73 Minoggio-Domenighetti	Toyota Corolla	N
74 Motta-Motta	Alfasud	N
75 Nothdurfter-Sammer	Peugeot 205	N
76 Monti-Bonfanti	Peugeot 205	N
77 Golzio-Tinelli	Toyota Gt	N
78 Wahrstotter-Fuschs	Renault 11	N
79 De Sanctis-X	A 112	N

SI ATTENDE la «esplosione» del Gr. A, che stavolta preannuncia ulteriori primi attori pur essendo ancora in attesa di vedere veramente all'opera quelli previsti fin da inizio d'anno. Ai «soliti» Milanesi, Moscato, Fabbri, Turri, Montalto, Caldarola, Maneo, si unirà il leader attuale Marini (ancora per stavolta con l'Alfa GTV 6) e farà il suo esordio Mario Stagni presumibilmente con la attesissima Alfa 75 2.5. Nel femminile riecco la Pons al via, alla ricerca della vittoria con la sua 205 T16 kit: per lei il ritiro della De Martini e della Riva in Sardegna (dove non c'era) è stato prezioso. Infine il Gr. N: si attende il solito Folco-Zambelli, stavolta con molti scudieri visto che l'Elba è valida come quarta delle otto prove del Trofeo Escort e poi la Riva; ma attenzione: questo Sottosanti non scherza e le sfortune Ford cominciano a ingolosire visto che a partire da questa gara scende in campo anche la Chieri Corse con una Kadett Gr. N affidata a Mauro Sipsz. I ritardi di preparazione a Brescia e i k.o. collettivi dalle prime battute in Sardegna, riconsegnano al rally elbano un Gruppo A ancora in parte da scoprire e, soprattutto, ancora in cerca di quel fattore lotta che sulla carta avrebbe dovuto contraddistinguergli. Ora i provvedimenti regolamentari del dopo Corsica amplificano a dismisura l'importanza in chiave '87 di quanto già oggi si vede in questo gruppo che, salvo clamorosi ripensamenti, sarà il tetto del rallismo di domani. Se a questo aggiungiamo l'esordio dell'Alfa 75, seppure in versione 2.5 aspirata si può facilmente capire come le attese alla vigilia di questa gara siano spasmodiche. In campo si rivedranno Opel, Ford, Audi, Fiat, Peugeot oltre all'Alfa: niente male. In casa Opel, dopo le sfortunate ma promettenti prestazioni sarde, si mira per forza di cose alla vittoria e

segue

Debutta l'Alfa 75

segue

Milanesi e Fabbri ne hanno i mezzi. In Audi non si può che sentirsi piuttosto tranquilli vista la prova della Audi Coupé. Moscato stavolta però non avrà vita facile e dovrà guardarsi anche dal compagno Simonini. E poi c'è sempre la De Martini, normalmente strepitosa sulle strade elbane, che è poi casa sua. In Ford più che alla vittoria si pensa a togliere il malocchio a Caneva: il pilota di Asiago ci riprova con una Escort Turbo che al di là di un destino segnato (il futuro dovrebbe essere nella Sierra Cosworth) meriterebbe di potersi finalmente misurare con la concorrenza. Per la Fiat tocca ancora a Turri e la sua Ritmo Grifone non aggiornatissima: si pensava che almeno all'Elba ci fosse anche una Uno Turbo, invece niente. Per la Peugeot dovrebbe esserci una vettura interamente rifatta per Maneo che ha già un bel gruzzolo di punti: una manciata di cavalli in più e il servosterzo dovrebbero ulteriormente vivificare la piccola francese. Infine l'Alfa, Marini, raccogliendo preziosi punti a Modena è pur sempre il capo classifica: il bresciano avrà la Gtv 6 ma già dal Targa Florio disporrà della 75 2.5. Alla Brixia Motorsport stanno già lavorando anche per il dopo 75 2.5 e, non è detto che sia 75 Turbo (omologata salvo sorprese dal 1. luglio): si guarda con molto interesse a una 75 America con motore 3 litri aspirato. Ma l'Elba sarà soprattutto e comunque il battesimo della 75 in gara. In Sicilia ne ha allestita una Montalto mentre Nocentini lavora sulla macchina «ufficiale» che Maurizio Verini affiderà a Mario Stagni, il valtellinese che ha tenuto banco al Mille Miglia con una Toyota nel Gr. N, anche se in lista d'attesa di nomi ce ne sono tanti, a cominciare da Gabriele Noberasco, il cui «matrimonio» con l'Alfa sembra destinato a slittare all'anno prossimo. Con oltre 250 cavalli le Gtv 6 saranno sicuramente nella lotta di vertice mentre per la 75, in pratica con la stessa meccanica, tutto dipenderà dal grado di equilibrio raggiunto nella prima uscita. □



Sopra: Paola De Martini sulle strade di casa cercherà di dare il meglio con la Audi 80 Quattro per conquistare la supremazia nel campionato femminile. A lato: Milanesi con la Kadett Gsi sarà specie sulla terra uno dei grandi protagonisti nella lotta per il Gruppo A che si preannuncia molto combattuta (FotoStudio '83)

La situazione nei campionati

Così il campionato europeo: 1. Fernandez p. 119; 2. Servia 116; 3. Pregliasco 107; 4. Tabaton 100; 5. Snijers 96; 6. Chatriot e Toivonen 80; 8. Zanussi e Ferjancz 60; 10. Fischer 55; 11. Oreille, Cerrato e Kuzmic 48.

Così l'Open (dopo una prova)

Conduttori: 1. Toivonen p. 80; 2. Zanussi 60; 3. Cerrato 48; 4. Tabaton 40; 5. Pregliasco 32.

Costruttori: 1. Lancia p. 18; 2. Peugeot 17; 3. Audi 12.

Così il Cir dopo 5 prove.

Absoluta: 1. Cerrato p. 108; 2. Zanussi 90; 3. Bossini 85; 4. Runfola 80; 5. Trombi 65; 6. Zambuto 54; 7. Tabaton 40; 8. Montini e Botticini 36; 10. Pregliasco 32.

Gruppo A: 1. Marini p. 114; 2. Moscato 96; 3. Maneo 91; 4. Tulini 61; 5. Grazioli A. 57; 6. Bentivogli 56; 7. Cravero 48; 8. Turri 45; 9. Barchiesi 42; 10. Grassini 40.

Gruppo N: 1. Sottosanti p. 104; 2. Folco e Scarpis 60; 4. Panzera 48; 5. Dal Gal 45; 6. Cappi, Meloni e Fruzzetti 40; 9. Porcellana 36;

10. Masiero 34.

Femminile: 1. Galli p. 66; 2. De Martini e Bignardi 60; 4. Pons 45; 5. Pilchard 40.

Promotion: 1. Sottosanti p. 104; 2. Moscato 96; 3. Marini 78; 4. Scarpis 60; 5. Grazioli A. 57; 6. Panzera e Tulini 48; Turri e Dal Gal 45; 10. Meloni 40.

Costruttori: 1. Lancia p. 90; 2. Opel 51; 3. Fiat 33.

Così il Trofeo Uno dopo 2 prove

Absoluta: 1. Tagliapietra p. 35; 2. Liatasi 27; 3. Fassina 20; 4. Maggia 16; 5. Deila e Facca 10.

Under 23: 1. Tagliapietra p. 35; 2. Maggia 27; 3. Fassina e Sacchi 20; 5. Deila 12.

Femminile: 1. Vincenzi p. 40; 2. Zumulli 15.

Così il Trofeo Ford Escort Gr.N dopo 3 prove: 1. Masiero p. 34; 2. Stagno 24; 3. Silva 14; 4. Roti 8; 5. Di Bartolo 1.

Così il Trofeo Moët&Chandon dopo 2 prove: 1. Toivonen p. 25; 2. Cerrato 21; 3. Zanussi 7; 4. Bossini 4; 5. Busseni 1.



Senza spine il Raduno della Rosa

Chi dice donna dice... vanno

ERANO TANTE e tutte agguerrite. Si sono date appuntamento a Ferrara divise tra un rally vero e proprio e un raduno-novità con auto stradali e senza necessità di licenza. Hanno corso rispettando controlli orari e correndo contro il tempo in vere prove speciali e, alla fine, vincenti e battute si sono comunque divertite. Il rally-raduno della Rosa è stato un successo davvero oltre ogni previsione. Difficile pensare di mettere assieme, in una sola gara, oltre cento donne. Invece è successo e a sorprendere è stato soprattutto il raduno, una competizione cui potevano partecipare, purché guidassero, ragazze e signore al volante della loro vettura di

tutti i giorni (o di una a prestito...) sapendo che, alla fine, le più veloci avrebbero potuto misurarsi in una prova di circa un chilometro (rallentata da qualche chicane) con le migliori ralliste della gara parallela al volante, tutte alla pari, di Peugeot 205 Lacoste. In palio premi di favola (una pelliccia di volpe argentata, un soggiorno per due persone al mare, un windsurf, e così via) e la voglia di mettersi in luce. Alla fine, al di là dei commenti sull'andamento della gara, tra tutte le protagoniste, specie tra le nuove ai primi approcci con i rally, una gran voglia di riprovarci, magari con un'auto «vera». D'altronde lo scopo del raduno era proprio questo. □



Il Raduno della Rosa si è corso parallelamente al rally omonimo che ha visto in gara solo equipaggi femminili. Ecco, a sinistra, l'equipaggio Cardin-Maron e, nella foto grande (Studio'83), l'equipaggio Marangoni-Rossi. In coda le migliori delle varie classi del rally si sono misurate con le migliori del raduno riservato alle «dilettanti» (fotoVillani)

Successo anche grazie a loro

UN PARTICOLARE ringraziamento agli sponsor: De Longhi, Fiamm, Michelin, Peugeot Talbot, Trw Sabelt, Totip racing, Colva pelliccerie e Alleanza Assicurazioni che, grazie al loro aiuto, hanno contribuito fundamentalmente alla migliore riuscita della simpaticissima manifestazione.



Per una sfida tutta alla pari erano a disposizione delle immacolate Peugeot 205 Lacoste, ma nessuna delle concorrenti le ha certo risparmiate... e alla fine si sono contate anche le «vittime» sul campo! Sopra, a sinistra, un gruppetto delle partecipanti (con relativi accompagnatori) della squadra Delonghi con tanto di divisa sociale. Tra ralliste e «raduniste» in gara a Ferrara si sono presentate oltre un centinaio di donne, davvero un record per una manifestazione sportiva automobilistica (fotoVillani)





Vittoria e primato europeo per lo spagnolo allo Zlatni **Fernandez in Bulgaria**

GLI SPAGNOLI hanno sbancato il rally bulgaro Zlatni Piassatzi, valido per il campionato europeo con coefficiente 4. Ma non si tratta dell'ex-capolista Serbia, che si pensava avrebbe affrontato la trasferta bulgara approfittando così della mancanza degli assi stranieri, bensì di Benny Fernandez e del suo navigatore Orozco Lopez — nell'immagine **Photo4** — che con gli 80 punti dello Zlatni conducono ora la classifica continentale con 119 punti seguiti a due lunghezze proprio da Serbia. Le prime fasi di gara hanno visto la lotta fra le due Audi Quattro dell'olandese Bosch e dell'ungherese Ferjancz, all'esordio con la 4x4 tedesca. Ma prima è toccato a Bosch uscire di strada, quindi all'ungherese pagare un minuto per colpa di una foratura verso la fine, lasciando così una comoda vittoria alla Manta 400 degli spagnoli. Ma il rally bulgaro aveva già presentato il suo principale colpo di scena prima della partenza, quando la Lancia 037 di Mauro Pregliasco si era



dovuta fermare per rottura di una valvola di scarico e bloccando così il pilota che non ce l'ha fatta a fare arrivare i necessari ricambi in tempo utile per problemi di coincidenze aeree fra l'Italia e la Bulgaria. ora il campionato procede con il coefficiente 3 dell'Isola d'Elba, in pro-

gramma il prossimo fine settimana, mentre Pregliasco scenderà in gara la prossima volta alla Targa Florio in programma a metà giugno. Il prossimo appuntamento continentale a coeff. 4 sarà il rally Vinho de Madeira, in programma sull'isola portoghese a inizio agosto.

Parte da Misano la 2. edizione del Lady Rally

IL 30-31 MAGGIO si svolgerà la seconda edizione del Lady Rally, gara internazionale riservata esclusivamente ad equipaggi femminili. La corsa prevede lo svolgimento di 11 prove speciali interamente su asfalto, la prima delle quali si disputerà all'autodromo Santamonica di Misano Adriatico. La partenza della prima vettura è prevista per le ore 14 di sabato 31 maggio da Rimini. L'anno scorso la gara venne vinta dall'Audi Quattro di Fabrizia Pons e Grazia Bianchi.

Rally austriaco cancellato per radiazioni

I PRIMI EFFETTI della contaminazione nucleare partita verso l'Europa dall'Unione Sovietica non hanno risparmiato l'effettuazione del rally Salzburg, quinta gara valida del campionato austriaco che avrebbe dovuto svolgersi lo scorso fine settimana nella zona di Salisburgo. La decisione di annullare il rally è stata presa dal Governatore della città.

Droogmans su Panontin in Belgio

DOPO IL RITIRO di Snijers in seguito alla rottura della guarnizione della testata della sua Lancia 037 e quello di Duez la cui Metro GR4 ha avuto numerosi problemi di surriscaldamento. Droogmans e la sua Ford RS 200 non hanno avuto problemi a vincere l'Haspengouwrally valido per il campionato belga e per quello europeo (coeff. 1). Soltanto Panontin-Farfoglia - fotoStudio'83 - hanno cercato di resistere al vincitore disputando con la Lancia Rally delle Tre Gazzelle e preferendo infine conservare il loro prezioso secondo posto. **André Royez**



Grecia e Nuova Zelanda accorciano

I PRIMI RISULTATI delle direttive Fisa di accorciare prove speciali e gare di campionato mondiale si possono già vedere in Grecia, dove gli organizzatori dell'Acropoli hanno annunciato una settimana fa come e quanto varierà la sesta gara iridata in programma dal 2 al 5 giugno. Sette prove sono state cancellate, così da ridurre la distanza cronometrata da 702 a 581 chilometri. Anche gli organizzatori del rally di Nuova Zelanda hanno annunciato che misure di questo tipo saranno prese cancellando la maggior parte delle speciali disputate con il buio. La decisione di ridurre il percorso dell'Acropoli ha colpito il team Lancia, che con Giorgio Pianta ha provato pneumatici e assetto proprio sulle prove cancellate. La Lancia potrebbe partecipare all'Acropoli con tre Delta S4: il nome del terzo pilota è ancora da scegliere, dopo che si sono fatti i nomi di Mehta, Waldegaard, Torph e Sainz.

Più potenza per le Opel Cup Corsa tedesche

LA MAGGIORE novità della Coppa Ons Opel Junior, la formula promozionale rally tedesca, è rappresentata dalla potenza dei motori delle piccole Opel Cup Corsa (nella foto). Grazie alla collaborazione del preparatore Irmischer, infatti, il propulsore è passato dagli usuali 70 cavalli a 83 cv, per i quali ha contribuito anche l'installazione dell'iniezione elettronica Bosch Le-Jetronic. Allo stesso tempo si sono ridotti i valori delle sostanze nocive nei gas di scarico. La serie Ons Junior Cup si disputa su cinque rally e altrettante gare di velocità. Il montepremi, fornito dalla Casa tedesca, è di circa 40 milioni di lire.

■ **AL HAJRI.** Dopo aver vinto facilmente il sesto Jordan rally, seconda prova di campionato orientale, Saeed Al Hajri e il suo navigatore John Spiller stanno ora progettando di tentare l'avventura al rally di Nuova Zelanda. L'equipaggio parteciperebbe ovviamente al volante della solita Porsche 911 Sc nei colori Rothmans con la quale Al Hajri ha già preso parte anche ad Acropoli e Rac '85.

■ **GANDOLFI.** Con partenza e arrivo a San Lazzaro di Savena (Bologna), si svolgerà domenica 25 maggio il 22. Trofeo Gandolfi-Garden Rally. In programma, 3 prove speciali tutte su asfalto e in salita che dovranno essere ripetute. Le iscrizioni, che vanno indirizzate alla Scuderia San Giorgio (Casella Postale 260 - 44100 Ferrara), saranno chiuse il 19 maggio.

■ **CORTE INGLES.** Valevole per l'europeo (coeff. 2) il rally spagnolo El Corte Ingles cambia data. Si disputerà a Las Palmas de Gran Canaria il 5-6 luglio, anziché il 22-23 giugno come previsto e come non è possibile fare a causa delle elezioni politiche spagnole.

■ **PESCARA.** Sarà ancora la Duchi di Castelluccio SpA lo sponsor principale del rally 6. di Pescara, prova del Cir con coefficiente 2 valida anche per il Trofeo Italia Nord in programma il 20 giugno con verifiche pre-gara il giorno precedente. Cambierà pochissimo il percorso rispetto all'85, con prove speciali tutte su asfalto e sempre alla luce del giorno.

Sarà inaugurato a giugno il nuovo tracciato romano Vallelunga apre ai rally

DIVENTERÀ operativa da giugno la nuova pista rally situata all'interno dell'autodromo di Vallelunga. Il tracciato che ospiterà gli allievi della Scuola Federale Csai-Marlboro è stato allungato di circa un chilometro. Progettato grazie ai consigli di Lele Pinto e Mauro Pregliasco che con Mauro Mannucci compongono il trio di istruttori della Scuola il nuovo percorso è stato ricavato

nella zona della collina che sovrasta la parte mista del tracciato laziale e che va ad aggiungersi all'anello sterrato preesistente, utilizzato dalla Scuola Federale nei corsi degli anni passati. L'unione delle due parti porta la lunghezza complessiva della pista a 2400 metri. Lo scopo dell'allungamento è quello di determinare una maggiore selezione fra i piloti impegnati nelle prove

pratiche. La grande speranza degli organizzatori, comunque, è quella di ospitare nella pista corse di Formula Rally, in quanto la struttura esistente è al momento l'unica permanente in Italia, portando ad essere Vallelunga un impianto poliedrico e completo. Nelle **Foto Argenti** Lele Pinto mentre collauda il tracciato al volante della 131 Abarth della Scuola Federale.

Regolarità pro-handicap a Modena

SI CORRERÀ domenica 18 maggio il primo rally-gara di regolarità «Città di Modena» per portatori di handicap. È la scuderia Modena Corse, in collaborazione con alcuni sponsor tecnici, ad appoggiarne lo svolgimento, curandone l'organizzazione e garantendo anche l'assistenza in gara. Il percorso toccherà molte strade cittadine di Modena, per poi raggiungere il circuito dei viali e la Via Giardini toccando i Comuni di Formigine, di Fiorano — dove sarà organizzato un controllo a timbro davanti al circuito di prova della Ferrari — e di Maranello. Le vetture utilizzate saranno esclusivamente di serie e il numero massimo delle iscrizioni è stato fissato in cento. Per maggiori informazioni è possibile rivolgersi allo 059/310010, chiedendo di Paola Ferrari, o anche alla Associazione sportiva handicappati Modena, via San Giovanni Bosco 50, Modena, tel. 059/372081 int. 63.



Ferjancz con l'Audi punta all'Europa

CAMBIO di vettura per Attila Ferjancz, il popolare rallista ungherese che dopo diciotto anni di militanza con vetture Renault, salirà fra breve su un'Audi

Quattro A2 con la quale punta alle prime posizioni nel campionato europeo. La vettura è stata preparata in Austria dai fratelli Schmidt di Vienna l'aiuto diretto dello stesso Ferjancz che sarà sponsorizzato dalla Rothmans, la quale appoggerà altri piloti dell'Est europeo, i polacchi Krupa-Myszkowski che correranno con una Renault 5 Gt Turbo Gr.A e i bulgari Kolev-Ignatov, impegnati nei rally Zlatni, Vida e Hebros con una Renault 11 Turbo, sempre di Gr.A. Nella **Foto Fekete**, Ferjancz posa accanto alla sua Audi Quattro A2.



■ **GENOVATEAM 4x4.** Intende partecipare con tre vetture da competizione del tipo Toyota Land Cruiser alle più importanti manifestazioni italiane di settore fuoristrada. Si chiama Genova 4x4 Team e gli appassionati vi si possono rivolgere contattando Giorgio Senesi, Piazza De Marini 3/3, 16123 Genova.

■ **MONTI DAUNI.** Domenica 1 giugno, con partenza alle ore 7, si svolgerà il 5. rally Monti Dauni, organizzato all'Ac Foggia. Il rally, 1. serie nazionale, prevede un percorso di km. 344 con 13 prove speciali tutte su asfalto. Per informazioni telefonare al seguente numero: 0881/32838.

■ **MADEIRA.** Si chiuderanno il 14 luglio le iscrizioni al rally Vinho de Madeira, gara europea a coeff. 4 in programma sull'isola portoghese dall'1 al 3 agosto. Tre saranno le tappe, con 28 prove speciali di asfalto con alcuni tratti di sterrato per un totale di circa 450 chilometri cronometrati.

■ **ALGARVE.** Tre tappe anche per il rally Algarve, valido per il campionato europeo con coeff. 2 in programma nella splendida regione nel sud del Portogallo dal 30 ottobre all'1 novembre. Ventotto saranno le prove speciali per circa 450 chilometri cronometrati.

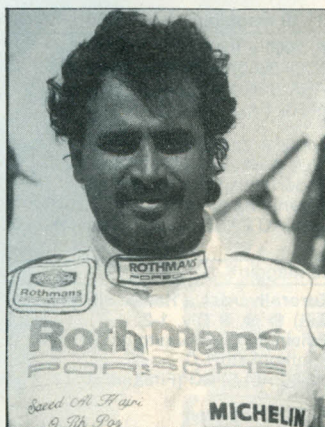
AGRICOLTURA

È IN
DISTRIBUZIONE
IL N. 5
MAGGIO
1986

IL MENSILE D'INFORMAZIONE SOCIO-ECONOMICA
REGIONE EMILIA-ROMAGNA ASSESSORATO AGRICOLTURA E ALIMENTAZIONE

A cura del figlio di re Hussein con Al Hajri come maestro In Giordania a scuola di rally

ANCHE il Medio Oriente sta aprendo ai corsi di formazione rallistica. In Giordania, ad esempio, è già costituito e operante il Royal Rally Team, organizzato per aiutare i giovani giordani desiderosi di correre nei rally e per metterli poi in contatto con i principali team. Autore di questa iniziativa è nientemeno che Sua Maestà il Principe Abdullah, figlio di re Hussein di Giordania, pilota di rally ormai da qualche anno e alla guida quest'anno di una Opel Manta 400 nelle gare di campionato mediorientale. Obiettivo principale del Royal Rally Team per quest'anno è la partecipazione con almeno due vetture al Rac, penultima prova di campionato mondiale; ma prima di questa uscita iridata c'è da pensare al campionato locale, nella prova più recente del quale, appunto il Jordan rally, dove solo una delle tre vetture del team ha concluso la gara. Ovvia-



mente è l'astro locale Saeed Al Hajri — nella foto Dppi — il più vicino punto di riferimento del Royal Rally Team. Già nel corso dell'inverno il pilota della Porsche Rothmans ha tenuto per il Royal Rally Team alcune «lezioni» teoriche e pratiche e potrebb-

be essere proprio lui la «guida» alla spedizione di fine novembre al Rac. La Porsche 911 nei colori Rothmans di Al Hajri-Spiller intanto non ha fallito il colpo nel secondo atto del campionato mediorientale rally, disputatosi il 25-26 aprile in Giordania. Il principe del Qatar ha vinto benissimo ma senza staccare di troppo la Toyota Celica turbo di Bin Sulayem, secondo a 1'26" e sempre più chiaramente al comando della classifica di campionato. Terza si è classificata la Opel Manta 400 del principe Abdullah di Giordania. Dopo due prove della serie Bin Sulayem conduce la classifica con 44 punti, precedendo Al Marri con 29 mentre a quota 28 si trovano Waldegaard — vincitore del rally precedente — e appunto Al Hajri, che però non ha in programma altre apparizioni in Medio Oriente.

■ **ELBA STORICA.** L'Ac Livorno comunica che per ragioni organizzative la prova per auto storiche abbinata al 18. rally dell'Isola d'Elba, in programma il 15-16 maggio prossimi, non avrà luogo.

■ **ACTION CLUB.** È nato a Roma un nuovo club per gli amanti del fuoristrada. Gli scopi dell'Action Club (via Bernardini 21, 00136 Roma) sono quelli di fare conoscere l'off-road a chiunque possieda una vettura 4x4 e voglia avvicinarsi al mondo delle gare e dell'avventura.

■ **BELLUNO.** Una nuova scuderia automobilistica, la Città di Belluno, ha recentemente visto la nascita. Darà l'appoggio per tutta la stagione '86 a ben quindici equipaggi impegnati nei rally a diversi livelli. Gli interessati possono contattarne il direttore, Dino Maraga, telefonando allo 0437/ 209969.

■ **NORD JOLLY.** Anche quest'anno la scuderia Nord Jolly di Saronno ha a disposizione vetture di Gruppo N, A e B da affittare per gare singoli o per campionati. Per informazioni telefonare allo 02/9622861.



Il fascino dell'avventura

Gli itinerari
suggeritivi

Saloni
e novità

Le prove
esclusive

I prezzi
aggiornati



GENTE motori Anno 3 Numero 12 Maggio 1986 Lire 4000

AUTO IN FUORISTRADA

WRANGLER

Test in categoria L'erede della Jeep è lei: la

Prova completa MAGNUM FISSORE il gigante buono

Novità dall'America 400 CAVALLI con le scarpe grosse

E' in edicola il nuovo numero

Rusconi Editore

DOVE CORRIAMO

Calendario sportivo
dal 15 al 19 maggio 1986

15-17 maggio

Rally dell'Isola d'Elba (coeff. 2)
(CECR) ● ● ● N-A-B
A.C. Livorno - Via G. Verdi, 32
57100 LIVORNO

15-18 maggio

South Swedish Rally (coeff. 2)
(CECR) ● ● ● N-A-B
South Swedish Rally -
Hancogsvagen, 1
23030 OXIE (Svezia)

16-17 maggio

Westbank Rally
(Ri) ● ● ● N-A-B
Pretoria Motor Club - Po Box 2309
PRETORIA 001 (Sudafrica)

17-18 maggio

Euroturismo a Anderstorp
(CET) ● ● ● A
Anderstorp RC - Box 180
33400 ANDERSTORP (Svezia)

Eurosailita di Falperra
(CEM) ● ● ● N-A-B-C1-C2
Clube Automovel do Minho - Avd.
Central 118-124
4700 BRAGA (Portogallo)

Qualificazioni a Indianapolis
(2. tornata)
(VC) ● ● ● F. Indy
USAC - 4910 W 16.th Street -
Speedway
INDIANAPOLIS Ind. 46224 (USA)

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

Budweiser 500 a Dover
(VC) ● ● ● STK
NASCAR - Po Box «K»
DAYTONA BEACH Flo. 32015 (USA)

Trans-Am a Riverside
(VC) ● ● ● Trans-am
SCCA - 6750 South Emporia Street
ENGLEWOOD Col. 80112 (USA)

Corse a Surfers Paradise
(VC) ● ● ● F. 2 aus - A
ARDC - Annangrove Road
ANNANGROVE (Australia)

Oesterreichring Pflingstpokal
(VC) ● ● ● A-B-N-F3-FF-FSF
SAR - Schermenwaldstr. 7
3063 ITTINGEN (Svizzera)

Corse a Zolder
(VC) ● ● ● N-A-B-F3-
FF-FSF-R5-VW
ADAC Westfalen West -
Kaiserstr. 63
4600 DORTMUND 1 (Germania)

12 Heures de Marche
(Ri) ● ● ● N-A-B
Marche Auto Club - Place du
Roi Albert
5400 MARCHÉ EN FAMENNE
(Belgio)

Rally Wolfsburg-Berlin
(Ri) ● ● ● N-A-B
MSG Berlin - Glerkeplatz 4
1000 BERLIN 10 (Germania)

Cratérium Rouergat
(Ri) ● ● ● N-A-B
ASA Route d'Argent - BP 321
12000 RODEZ (Francia)

Rally Appennino Reggiano
(R1) ● ● ● N-A-B
A.C. Reggio Emilia - Via Secchi, 9
42100 REGGIO EMILIA

**12 Ore Notturne di Campobello di
Mazara**
(R1) ● ● ● N-A-B
A.C. Trapani e Comune Campobello
di Mazara - Via Virgilio
9100 TRAPANI

17-19 maggio

F. 3000 a Pau
(CEF 3000) ● ● ● F. 3000
ASA Basco Bearnais - BP 41
64002 PAU (Francia)

Corse a Zandvoort
(VC) ● ● ● A-FF-S2000
Nederlandse Autorensport
Vereniging - Postbus 132
2040 AC ZANDVOORT (Olanda)

18 maggio

Euroallycross a Hameenlinna
(ER) ● ● ● Div. 1-2
Helsingin Urheilutoimilijat -
Suomunkatu 1 C
00530 HELSINKI (Finlandia)

F. 3 a Donington
(VC) ● ● ● F. 3
Donington RC - Donington Park
CASTLE DONINGTON
(Gran Bretagna)

Trofeo A.C. Parma a Varano
(VC) ● ● ● F. 3 - FFA
SO.GE.SA. c/o AC Parma -
Via Cantelli 15
43100 PARMA

Salita Pieve S. Stefano-Passo Spino
(VS) ● ● ● N-A-B-S6
Comune Pieve S. Stefano -
Piazza Pellegrini 1
52032 PIEVE S. STEFANO (Arezzo)

Coppa Pergusa Corse a Pergusa
(VC) ● Sn-S2000-A-N
Ente Autonomo Pergusa - Piazza
Prefettura 6
94100 ENNA

Salita Nuoro-Monte Ortobene
(VS) ● N-A-B-E
A.C. Nuoro - Via Sicilia 39
08100 NUORO

Autocross a Solarolo
(AC) ● Div. 1-2-3
AC Pavia - P.za Guicciardi, 6
27100 PAVIA rinv. al 31/8

Autocross a Agugliano (camp. ital.)
(AC) ● Div. 1-2-3
Scud. Ferretti - Via Arcevese 8
60019 SENIGALLIA (Ancona)

Autocross pista S. Nicola Manfredi
(AC) ● Div. 1-2-3
Motor Park Parrella - Via Anellone
82010 MONTORSI (Benevento)

Slalom Vernio-Cavezzano
(SL) ● tg
Sport Promo Service - Via S.a
Trinità 25
50047 PRATO (Firenze)

Slalom Renault Tommasi
(SL) ● tg
A.C. Lecce - Via G. Candido, 2
73100 LECCE

Slalom Garbelletto-La Morra
(SL) ● tg
Amici del Moscato - Corso
Matteotti, 1
12051 ALBA (Cuneo)

Slalom a Massalubrense
(SL) ● tg
Scuderia Caserta Corse - Corso
Giannone 110
81100 CASERTA

Le gare rinviate e annullate

18 maggio Rally di Riccia

rinv. al 31 agosto

LEGGENDA

● ● ● Internazionale
● ● ● Naz. a part. straniera
● Nazionale
CMF1 Mondiale F.1
CMSP Mondiale prototipi
CMR Mondiale rally
CIF 3000 Camp. Int. F. 3000
CFCART Campionato F. Cart
CIMSA Campionato Imsha
CET Europeo turismo
CECR Europeo rally
CEM Europeo montagna
CEAS Europeo autostoriche

CEA Europeo autocross
CER Europeo rallycross
CRMO Camp. rally Medio Oriente
CRCA Camp. rally cont. Africano
CVP Camp. produzione
AC Autocross
AS Autostoriche
Club Gare club
DGT Dragster
FFA Formula Fiat Abarth
FF Formula Ford 1600
FSF Formula Super Ford
F2000 Formula 2000
R2 Formula Panda

FR Formula Renault
FVw Formula Volkswagen
FM Formula mondiale
F2 Formula 2
F3 Formula 3
E Formula libera
FS Fuoristrada
A Gruppo A
B Gruppo B
C Gruppo C
N Gruppo N
RI Rally internazionali
R1 Rally 1. serie
R2 Rally 2. serie

RN Rally nazionali
RC Rallycross
R5GT Renault 5 GT Turbo
RALpine Renault V6 Turbo Europa
SL Slalom
S6 Sport gruppo 6
SN Sport nazionale
S2000 Sport 2000
STK Stock car
Tuno Trofeo Fiat Uno
Tg Tutti gruppi
VG Velocità su ghiaccio
VS Velocità salita
VC Velocità circuito

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXVI N. 20 del 13-19 maggio 1986
CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: **CARLO CAVICCHI**

ABBONAMENTI: ITALIA annuale L. 84.000, semestrale L. 43.000. ESTERO via terra o mare L. 140.000, via aerea: Europa e bacino mediterraneo L. 180.000, Africa L. 240.000, Americhe L. 250.000, Asia L. 250.000, Oceania L. 330.000.

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. - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna), via del Lavoro 7. Numeri arretrati, L. 3.000.

PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 5,50 - Austria Sc. 65 - Belgio Bfr. 90 - Canada C. Doll. 4 - Danimarca Dkr. 32 - Francia Fr. 22 - Germania Dm. 8,50 - Grecia Dr. 430 - Inghilterra Lgs. 2,10 - Lussemburgo Lfr. 88 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 9 - P.to Monaco Fr. 22 - Spagna Pts. 375 - Svizzera Sfr. 6 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 5 - Sud Africa Rand 6,75 - USA Doll. 3,50.

AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: Viscontea Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; Australia: Speedimex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; Austria: Morawa & CO., Woltzeile, 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, 2° Andar, S/22, San Paolo; 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, Rosenborggade 1130 Kopenhagen; Ecuador: Ovielo Ermanos, Agencia De Publicaciones N.A. Chimborazo SII Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Réaumur, 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, Ilioupolis-Athens; Inghilterra: Spotlight

Magazine, 1 Benwell Road, London N7 7AX; Iran: Zand Bookshop, 6/7 Karimkhan Zand Avenue, Teheran; Iranian Amalgamated Distribution Agency Ltd., 151 Klaban Soraya, Teheran; Jugoslavia: Prosveta, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Boite Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Ditrmar B.V., Oostelrijke, Handelskade 11, 1019 Amsterdam; Pakistan: Indus River Contractors, Tarbela Dam Colony, District Abbottabad, Pakistan; Portogallo: Armando Loureiro Pereira LDA., Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E, Lisboa 1; Principato di Monaco: Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millo, Monaco; Spagna: Sociedad General Espanola de Libreria, Avenida Valdeleparra s/n, Alcobendas-Madrid; Sociedad General Espanola de Libreria, Calle Avila 129, Barcelona-5; Sud Africa: L'Edicola Mico (PTY) Ltd., Fanora House 41 Kerk Street, Johannesburg; Svezia: Bror Lundberg, Box 19513, 104-32 Stockholm; Svizzera: Kiosk A.G., Maulbeerstrasse, 11, Bern; Naville S.A. - Service Presse Case Postale, 38-42, Avenue Vibert, 1227 Carouge; Schmidt-Agencce AG., Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabanci Basin Tevziat, Barbados Bulvari 51, Besigtas-Instanbul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera y Obes 1626-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: 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

FILIALI: 40121 Bologna, Via Parmeggiani, 8/A - Tel. (051) 55.81.29; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via D. Morelli, 7 - Tel. (081) 40.72.88; 35100 Padova, Via Turazza, 14 - Tel. (049) 80.70.002; 90142 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino, Corso Vittorio Emanuele, 64 - 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» 1986. Registrato presso il Tribunale di Bologna, n. 3395 del 25/2/1969.