

AUTO SPRI T

28



LA NUOVA
ARMA LANCIA
PER I RALLY

L. 1.500



DALLAS
Grand Prix

NELLA JUNGLA
D'ASFALTO DEL
TEXAS LA SPUNTA
ROSBERG CHE
VINCE IL RODEO
DAVANTI AD UN
GRANDISSIMO
ARNOUX



I GIGANTI



IN COPERTINA

POTENZA della Formula 1: riesce ad imbastire un GP divertente anche quando l'organizzazione sembra avere congiurato apposta per ottenere l'effetto contrario. Potremmo scrivere molto sulla assurdità del tracciato di Dallas e sulla decisione di portare a tutti i costi il mondiale piloti lontano dalle sedi naturali. Anche i piloti si sono giustamente lamentati dei muretti, dell'asfalto che in vari punti è stato rifatto all'ultimo momento e delle altre «amenità» della corsa texana. Tutte cose giuste ma per l'ennesima volta bisogna anche aggiungere: «Tutto troppo tardi». È dall'anno scorso che si parla di Dallas e i piloti hanno a disposizione anche una loro associazione per visitare in anticipo i tracciati nuovi ed eventualmente contestarli. Perché non hanno fatto sentire la loro voce in anticipo? E lo stesso vale per tecnici e manager di team che hanno contestato la validità della corsa disputata sul «toboga» di Dallas. AS non è mai stato tenero con i circuiti cittadini ma, visto che fanno ormai parte integrante del «Circus iridato», non si può non riconoscere che qualche volta riescono ad offrire uno spettacolo valido.

arrivati al traguardo. Il francese e l'austriaco hanno però vivacizzato una corsa che non ha avuto davvero un attimo di respiro. Qualcuno potrà opinare che la media era comunque molto bassa rispetto ai tempi delle prove e che il circuito non permetteva comunque «pezzi di bravura» tipo staccate al limite o simili. La realtà è che con «belve» da 700 cavalli in mezzo ai muretti, la classe dei piloti emerge comunque e la battaglia a cinque della prima parte lo ha confermato. Le Lotus hanno recitato un ottimo ruolo grazie anche al favorevole momento dei pneumatici Goodyear (non così inferiori ai Michelin con il caldo bollente del Texas) e a un Mansell che ha dato veramente tutto se stesso (come le drammatiche immagini della TV hanno evidenziato pur con il discutibile stop per il Telegiornale) ma su tutti ha svettato finalmente un personaggio che da un po' fremeva per essere costretto a recitare un ruolo di secondo piano. Keke Rosberg, tornato alla vittoria, ha davvero illuminato il GP di Dallas dall'alto di una classe immensa. Guida nella maniera più divertente per il pubblico e non cede mai. Ha cercato tutti i buchi per infilare Mansell ed è arrivato anche al punto di «minacciarlo» agitando un pugno. «Follie» di un personaggio nato per vincere e che dovrebbe avere sempre a disposizione una delle migliori vetture, cosa che non si può dire per la pur migliorata Williams.

LE INDICAZIONI DI DALLAS

Dunque la McLaren può essere battuta

di Daniele Buzzonetti

SFIDA MULTIPLA. L'impossibilità di sfruttare fino in fondo le doti delle monoposto migliori, avvicina molto di più le forze in campo. A Dallas ci si è resi conto che le McLaren-Porsche, lontane dai curvoni degli autodromi tradizionali sono tutt'altro che imbattibili. Il fatto ha contribuito a rilanciare un mondiale che prima della lunga trasferta oltre-Oceano sembrava già finito. Nel Texas Nelson Piquet non è riuscito a ripetere gli exploit di Montreal e Dallas ma sia Prost che Lauda hanno accusato il peso di una battaglia combattuta «corpo a corpo» e non sono

RILANCIO MONDIALE. Con la vittoria di Keke, il campionato torna in Europa per un finale che si annuncia davvero elettrizzante. Probabilmente le McLaren torneranno grandi protagonisti ma Lauda e Prost non avranno vita facile come nei GP di primavera. Brabham, Ferrari e anche Renault hanno



ARNOUX A DALLAS: UNA GARA ECCELLENTE (Foto Colombo)

SOMMARIO

trovato il tempo per lavorare in vista delle gare europee e già in Usa si è capito che il titolo non è di sicuro già assegnato in anticipo. Lo stesso Arnoux è ormai vicino a Lauda in classifica e arriverà anche il momento della vittoria per il piccolo francese che ha avuto il pregio di non darsi mai per vinto. Tra i candidati ovviamente anche il nostro Elio De Angelis che è andato ancora a punti, badando maggiormente al risultato rispetto al più scatenato Mansell. Il romano della Lotus è di una regolarità incredibile e ha fatto cose egregie quest'anno ma ha anche mutato sensibilmente tattica di gara. Sembra meno attaccante rispetto a un tempo e a questo punto ci sembra difficile poter puntare al titolo iridato senza vittorie.

CAVALLINO DOMATO. Nel Texas il rampante simbolo della Ferrari deve avere ritrovato aria... di casa e solo per sfortuna non gli è riuscito il colpo grosso. Come avevamo facilmente pronosticato, la conferma in squadra per l'85 ha avuto un effetto galvanizzante soprattutto per il più «chiacchierato» Arnoux. Il Gran Premio di Renè è stato davvero eccellente, tenuto conto che già in prova era andato benissimo. Merito anche della 126C4 sulla quale finalmente sono finiti gli esperimenti estemporanei. L'iniezione elettronica Weber-Marelli ormai non presenta più problemi, offrendo contemporaneamente vantaggi non indifferenti sui tracciati cittadini. Se non fosse partito in ritardo per un piccolo problema, Arnoux avrebbe facilmente vinto il GP di Dallas ma in ogni caso la sua incredibile rimonta conferma che la Ferrari dovrebbe essere ormai uscita dalla crisi. Alboreto forse non si è trovato del tutto a proprio agio sul particolare tracciato ma era comunque in zona-punti fino a quando non è stato costretto al ritiro per un «toccata» causata da un suo piccolo errore. Ma forse l'errore più grande lo aveva commesso in partenza: Michele infatti — d'accordo con i tecnici Goodyear — è partito con pneumatici duri su tutte e quattro le ruote ma è stato costretto ad una sosta per la sostituzione mentre Arnoux ha optato per gomme tenere davanti e dure dietro. Una scelta decisiva e intelligente. Ora la Ferrari si recherà a Zeltweg (quando AS sarà già in edicola) per provare la vettura modificata nell'aerodinamica e per confrontarla con quella tradizionale. Il tempo per preparare la trasferta di Brands Hatch con materiale nuovo non è molto (e la Ferrari non ripeterà certo l'errore dell'anno scorso quando si presentò al GP d'Inghilterra con la vettura nuova e modificata poi dopo la prima sessione di prove) ma almeno per il finale di stagione le «rosse» dovrebbero tornare ai livelli migliori.

OSELLA IN FESTA. Quanto tempo era che la vettura italiana non arrivava in zona punti? Dal GP di San Marino dell'82, quello disertato da molti team. In pratica è la vera prima festa completa. Una giusta soddisfazione per il bravo Ghinzani e per il tenace Osella che quest'anno sta sfruttando al meglio il motore Alfa Romeo. □

AUTO SPRI NT

Il settimanale da corsa

n. 28

Anno XXIV
10-16 luglio 1984

Direttore responsabile
ITALO CUCCI

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

I piloti che scrivono: Keke Rosberg, René Arnoux, Nelson Piquet, Johnny Cecotto, Henri Toivonen, Michele Cinotto, Massimo Biasion. **Segreteria di Redazione:** Marisa Imbrogno. **Segreteria esteri:** F. Gigi Rueckert. **Archivio e ricerche:** Ettore Mingardi.

Il nostro indirizzo: via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO).
Telefono: 051/45.55.11. - Casella postale: AD 1734 - 40100 Bologna.
Telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I
Telecopier: 051/455418

Distribuzione: Italia, Concessionario Esclusivo A&G Marco-20126 Milano, via Fortezza 127, tel. 02/25.26. All'estero, Messaggerie Internazionali s.r.l., via Calabria 23, tel. 02/90.72.20.27-8-9, Fizzonasco di Pieve Emanuele (MI) Telex 312597 Mexint-I

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

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

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

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

FORMULA 1

Il Gp di Dallas dai nostri inviati 2-24

Il fumetto del Gp di Detroit 105

L'INTERVISTA DEI LETTORI

Alboreto segretissimo 27

VELOCITÀ

Il punto sui trofei monomarca 67

Alla ribalta Massimo Sigala 70

SULLA STRADA

Le novità della Ferrari 48

Le Porsche 911 degli Almeras 51

La Ronda con motore Porsche 54

Elaborazioni:

La Mercedes Master dell'AMG 56

Test: sei pilota o passeggero? 60

RALLY

Il Lana in replay 74

La Scuola Opel GM e Autosprint 77

Il Nuova Zelanda in replay 83

La nuova Lancia Rally 038 89

CIR: a Limone Piemonte 92

LE GARE DELLA DOMENICA

Euroturismo al Nürburgring 96

Euro F.3 a Pergusa 98

Cart a Cleveland 101

Le altre gare 102

RUBRICHE

Anagrafe della passione 36

Self service (posta) 39

Auto compravendita 44

Tutte sprint 62

Dove corriamo 110

CHIAMATE AS
(051) 45 33 33

TELE SPRI NT

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

IL COMMENTO/L'America boccia la McLaren. Si ricomincia in Europa

Keke il samurai

L'eroe di Dallas ha respinto l'assalto dei leaders del Mondiale. Solo Arnoux e De Angelis gli han tenuto testa sino in fondo. Poi son prevalsi classe e coraggio

di Giancarlo Cevenini

DALLAS — L'Europa è — o è stata — delle McLaren. L'America, no. I valori di un campionato che sembrava voler assegnare a tutti i costi e in fretta, troppo in fretta, i propri ruoli sono stati energeticamente modificati dalla campagna statunitense. E questo per merito di Nelson Piquet e Keke Rosberg, ma anche e soprattutto dei topolini De Angelis e Arnoux, due piloti che nella continuità di rendimento — ad altissimo livello, intendiamoci — hanno trovato il modo per proporsi quali protagonisti di una stagione finalmente rivitalizzata. A Dallas si è rivista la Formula 1 della gente, qualcuno ha detto. La Formula 1 delle emozioni, dello spettacolo: quintessenza di uno sport capace di calamitare la sensibilità delle folle. Si sono soprattutto rivisti i generali di sempre e particolarmente quel Rosberg che il motore sovralimentato Honda, prim'ancora del telaio non perfettamente riuscito o delle polemiche intestine, aveva maldestramente castrato.

QUARESIMA. Dopo dieci Gran Premi di quaresima, il turbo giapponese ha finalmente fatto la voce grossa, rimettendo in discussione equilibri che sembravano stabilizzati e, con essi tutto un mondiale di Formula 1. In una corsa nata per polemica, maturata nella polemica ed esauritasi fra le polemiche, una gara che ha rischiato di saltare nel momento in cui si è parlato di uno sciopero dei piloti motivato da questioni di sicurezza, il lavoro, le speranze e i progetti della Honda hanno fruttato un successo che, in verità, appartiene forse più al pilota che al mezzo meccanico.

LA GARA. Quando il semaforo è diventato verde e le venticinque monoposto sono scattate, è iniziato il più bello spettacolo del campionato 1984; pensate: ben cinque piloti si sono alter-

nati al comando della gara: Mansell, Rosberg, Warwick (per 17 secondi), Prost e ancora Rosberg. Oltre alla bellezza dello show sportivo in sé, questo GP di Dallas ha offerto una riprova del fatto che le McLaren non sono poi imbattibili come si credeva, e che la Ferrari, pur se ha perduto la serenità, non è mai doma: Arnoux, che ha tenuto la marcia ingranata al momento di avviare il motore danneggiando un ingranaggio e perdendo tempo ha disputato una corsa di rimonta che lo ha portato al secondo posto dietro allo scatenato finlandese della Williams. Ferrari mai doma, dicevamo. René è stato splendi-

non era certamente impresa facile.

ALBORETO. Ha sbagliato la scelta delle gomme. Alboreto ha voluto quattro coperture della miscela «A», ma si è dovuto fermare perché erano inadatte e ha montato quattro «C». Sembrava svegliato, preoccupato, non ha fornito una prestazione degna della sua caratura tecnica. Forse perché non voleva addirittura partire, giudicando la pista pericolosa. Dello stesso parere erano Lauda e Prost, ma poi, il ventilato sciopero non c'è stato. Alboreto, prima del via arrabbiatissimo, diceva ai colleghi: «Dopo 5 giri parcheggio la macchina contro il muro e mi

contro il pronostico di tutti, Rosberg. Un pilota eccezionale che non ha mai rallentato anche quando aveva 20 secondi di vantaggio (negli ultimi 8 giri) su Arnoux; un pilota grintoso e al tempo stesso ragionatore: ha amministrato il patrimonio Goodyear (è partito con quattro «C») e, nonostante il telaio non fosse al meglio, si è espresso al massimo ben coadiuvato dai sei cilindri Honda che torna alla vittoria dopo la prima, ottenuta in Messico nel 1966, e l'ultima, a Monza nel 1967, con Surtees. È interessante notare che con questo successo della Honda sono ormai cinque le grandi Case turbo impegnate a livello mondiale che hanno vinto un GP (Ferrari, Renault, BMW, Tag Porsche e appunto Honda). Detto della vittoria della Williams e della brillante performance della Ferrari, bisogna rendere merito alla Lotus.

LOTUS. La Casa del compianto Chapman è stata sempre all'altezza della situazione: Mansell ha combattuto come un leone per 35 giri (ha però avuto un comportamento poco sportivo nei confronti di Rosberg quando con manovre non proprio ortodosse gli ha impedito il sorpasso). E avrebbe potuto fare cose egregie il nostro De Angelis, o meglio: si sarebbe potuto inserire decisamente nella lotta per il successo: ma nella fase più calda della gara il motore Renault ha perduto colpi e in seguito i pneumatici hanno messo in crisi la vettura britannica, tanto che è già un miracolo che abbia visto il traguardo. Nel budello di Dallas, Prost ha corso all'attacco. Partito ottavo, è andato a prendere Rosberg, poi, una volta in testa, ha commesso un errore che gli è costato il successo: una ruota anteriore ha sfiorato il muretto e per lui è stata la fine. Due giri dopo è toccato a Lauda, che fino a quel momento aveva fatto una corsa regolare: ma nella solita curva,



Dopo mesi di quaresima Rosberg è tornato a sorridere. È accaduto sul podio di Dallas, al termine di un GP che ha restituito un protagonista al mondiale di F.1

do. Senza quel guasto accusato all'inizio avrebbe potuto vincere, anche perché — a differenza di Alboreto — aveva prodotto una buona scelta di gomme, montando anteriormente la miscela «C» e posteriormente la miscela «A». Il francese non ha commesso gli errori di Detroit. Diciottesimo al primo giro, ha dovuto effettuare 16 sorpassi e — diciamo la verità — su una pista come questa di Dallas,

ritiro. Siamo tutti pazzi a correre in queste condizioni. Dov'è la Fisa? E i piloti dove sono? Rischiamo troppo. Qui vogliono ammazzarci tutti, per poi produrre libri, manifesti e videocassette». Ma anche lui scattava, come gli altri, per terminare ingloriosamente la corsa con la ruota contro il muretto nella curva «maledetta», dove si sono bloccate ben cinque macchine. **KEKE MASSIMO.** Ha vinto



dove l'asfalto si scioglieva si è arreso.

GIORNATA OSELLA. Grande giornata per l'Osella e per il bravissimo Ghinzani. La macchina di Volpiano è una vettura... onesta, ben collaudata da un pilota che si è auto-definito «bello, giovane, ricco e... il più veloce degli italiani». Si è classificata al quinto posto, collezionando due punti preziosi per il carriere Foca, due punti che fanno sperare nel futuro con questo motore tanto bistrattato dell'ingegner Chiti.

La miliardaria Alfa Romeo ha fatto a Dallas una figura non certamente all'altezza del nome che porta e delle possibilità economiche di cui dispone. Cheever era in buona posizione, ma ha toccato dopo appena dieci giri ed è finito subito out; Patrese lo ha imitato poco dopo, e tutto il team Euroracing, che era preoccupato di non fare in tempo a prendere l'aereo per l'Europa, è rientrato in perfetto orario... Una gara da dimenticare per l'Alfa, ma anche una gara no per la Brabham. Né Piquet, né Fabi sono stati in grado di impensierire le Lotus, le McLaren e la Williams. Nelson ha avuto l'acceleratore bloccato, Fabi è arrivato al ter-

mine, ma a tre giri. Sulle piste veloci, per la Brabham dal super motore da 1000 cavalli dovrebbero ritornare le soddisfazioni, ma se, come si prevede, a Piquet verranno tolti i punti di Detroit per la benzina con un elevato numero di ottani, il brasiliano perderà ogni speranza di far suo il terzo titolo mondiale. Ennesima giornata nera anche per la Renault. Ormai non fa più notizia. Ai box della casa francese sembra si siano rassegnati a vedere sempre quella Lotus là

davanti. Fra meno di due settimane, il «Circus» sarà di nuovo in Europa, a Brands Hatch. Con tanti motivi e protagonisti in più. Prost e Lauda in America non hanno fatto punti. A differenza degli altri generali, Piquet, Rosberg e Arnoux e di quel De Angelis che prima di Rio de Janeiro dichiarava guerra al mondo della F.1 con proclami del tipo: «Campione '84 sarò io, ve lo assicuro». Guerra sia. □

Italiani alla ribalta: sopra il «solito» Elio De Angelis che anche a Dallas è andato a punti conquistando il terzo posto. Elio, che è terzo anche in classifica generale alle spalle di Prost e Lauda, sta rincorrendo una specie di record: per l'ottava volta, nelle nove prove di questo campionato del mondo, è giunto in zona punti. Sotto, Piercarlo Ghinzani ha conquistato a Dallas un grande quinto posto con l'Osella. Era dall'82 con Jarier, che la scuderia non entrava in zona punti (FotografieColombo)



GP DALLAS

Intorno al GP un vero grande show americano

Proprio Dallas

Celebrato il matrimonio fra l'America e la F.1. Gli ingredienti, quelli dei serial televisivi. Festa al ranch di JR. Spettatore speciale: Jimmy Carter

di **Adriano Costa**

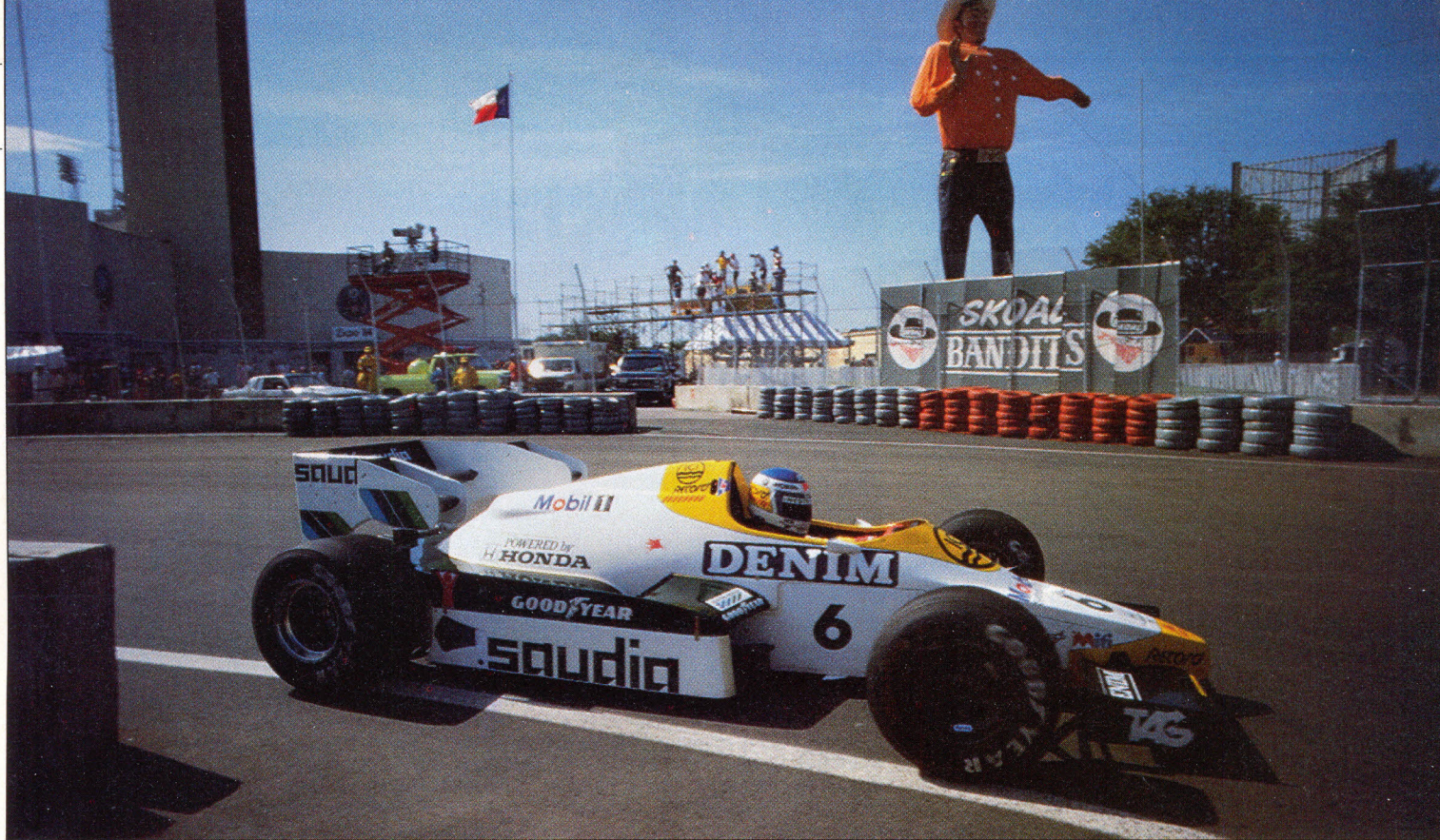
DALLAS — Sensazioni a go-go, spettacolo motoristico dai tratti circensi ma anche imprese vere di piloti e macchine; clima torrido da battaglia nel deserto ma anche motor home refrigerate a forza con gradazioni torcicollo; gara vera, incidenti a catena, asfalto sbriciolato e monoposto che scivolavano come saponette sul patinoire; 90.000 texani affascinanti sulle tribune; svenimenti a cascata: tutto questo, e molto di più, è stato il Gran Premio di Dallas, domenica. Ci voleva il Texas per fecondare il difficile matrimonio tra USA e Formula 1, due mondi fatti apposta per piacersi e che tanto hanno tardato ad incontrarsi. Da domenica è fatta. La conquista degli States è lanciata. Via video, si capisce, grazie ad una regia del nono Gran Premio mondiale vivida, attenta, densa di primi piani e di attenzioni, di precisione e di concatenazione tempestiva di immagini, che le regie europee, attente più ad accontentare gli sponsor della cartellonistica e delle macchine piuttosto che i telespettatori, possono mettere in bacheca come testo da meditazione e di ispirazione.

QUELLO CHE si era annunciato come un Gran Premio farsa, minacciato nello svolgimento dai



Dallas graffiti: in basso a sinistra, Manfred Winkelhock con un sacchetto pieno di cubetti di ghiaccio cerca sollievo dal terribile caldo texano. Il termometro ha fatto registrare in pista fino a 58° e i meccanici della Lotus (qui sotto) tengono fresco Mansell con alcuni ventilatori. Chi non sembra far troppo caso al caldo atroce è Piquet. Nelson, infatti, ha altro per la testa e lo dimostra (a sinistra) l'atteggiamento affettuoso della sua nuova fidanzata Manuela (FotoAmaduzzi)





pilotti, deriso per improvvisazioni organizzative assortite ed evidenti, sospettato di carenze tali da renderne problematico il regolare svolgimento per via di una tardiva asfaltatura che si sfaldava all'erosione di quelle enormi lardellose ruote di formaggio nere che sono le ruote di formula 1 roteate da 900 cavalli, questo Gran Premio, in odore di legittima suspicione, dicevamo, si è rivelato lo spettacolo più bello del mondo. Da patria del rodeo, dei cowboy, della vita selvatica,

delle sensazioni forti, la nazione che ama il brivido, che pompa dalle sue viscere la massima quantità mondiale del liquido che nutre l'automobilismo, il petrolio, la terra che ha il massimo numero di automobili circolanti per abitante (14 milioni di unità), il massimo numero di autostrade (120.000 chilometri), ha dato finalmente cittadinanza e rango alla Formula 1 che da domenica non è più sport europeo ma sport anche americano. Intorno alla manifestazione si è convogliata

con le sue attenzioni, le sue curiosità, le sue perplessità, la città della tragedia Kennedy e di J.R., la città delle ville da trenta milioni di dollari e dei centomila poveri, la città dei petrolieri e dei pastori a cavallo.

IN TRIBUNA. in mezzo a un mazzo di fanciullone che hanno alle spalle almeno cinque generazioni nutrite a bistecche, c'era anche Jimmy Carter

segue



In alto, i due giganti di Dallas: quello finto, pieno d'aria, e quello vero, Keke Rosberg, il trionfatore del Gp (Foto Villani) Qui sopra, l'orchestrina tricolore del «Circus»: Patrese, Alboreto, De Cesaris, Cheever e Corrado Fabi. Degli italiani manca solo Elio De Angelis che però, alla fine, ha suonato tutti (FotoColombo)

Proprio Dallas

segue

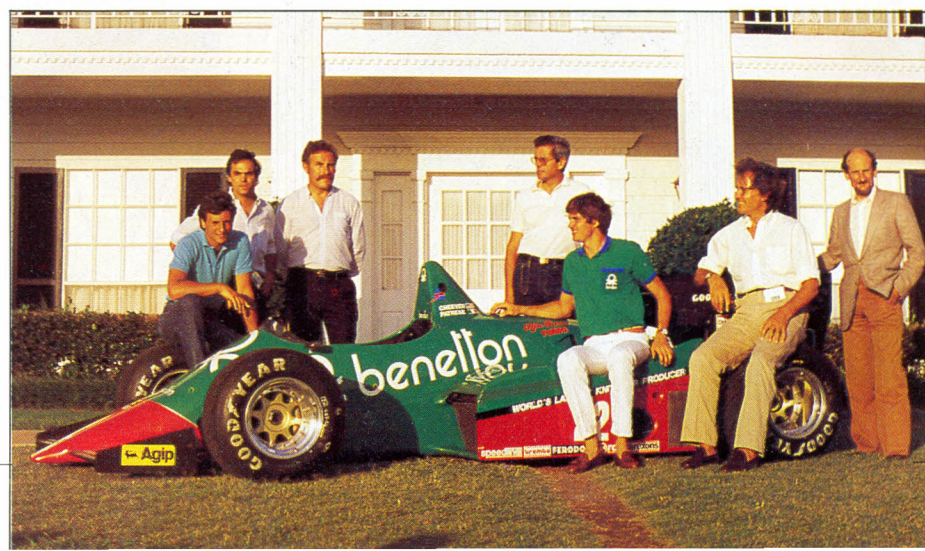
a testimonianza che anche l'establishment era stato sensibilizzato al Gran Premio e lo aveva accettato. La pioggia di dollari sulla corsa è stata notevole. Hanno guadagnato gli organizzatori ed Ecclestone, la gara verrà ripetuta l'anno prossimo e già si parla di Dallas come cardine di un calendario di gare Nordamerica che porterebbe la Formula lungo un itinerario ripetitivo e permanente, che, partendo da Montreal, toccherà Detroit, la Florida, Dallas e San Diego in California. L'organizzazione del Dallas Gran Prix impiega circa 2.500 volontari, giovanotti e ragazzotte non retribuiti, di relativa efficienza individuale ma di largo impiego, che garantiscono comunque la copertura di tutti i servizi. La loro non è soltanto una funzione operativa: essi sono anche il virus di propagazione dell'interesse di uno sport che per questa gente è stato fino alla settimana scorsa rappresentato dallo scarso «appeal» delle corse Can-Am. Intorno alla corsa Dallas ha racimolato il meglio delle sue risorse. Una società liberale come quella statunitense, non fornisce strutture pubbliche assistenzialistiche come quelle europee: c'era in giro pochissima polizia e per esempio la punta di diamante dell'assistenza medica era costituita dalla motor-home della Associazione dei Cowboys da Rodeo.

AFFARI COLOSSALI hanno fatto i gestori dei tendoni di ospitalità dentro ai box: per 25.000 dollari, ad aziende e società o gruppi di privati, venivano offerte montagne di cibo e di lattine di birra ghiacciata. Il tutto al riparo di una cappa di frescura garantita da enormi tubazioni che in ogni tenda iniettavano correnti d'aria gelata prodotta da camion refrigeratori della «Emergency Refrigeration System». Questa società del benessere che annovera fra i suoi cardini vitali l'aria condizionata permanente ovunque ed il drink ghiacciato, ha organizzato, per il piccolo villaggio itinerante della Formula 1, feste e banchetti: non è mancata la festa nel ranch di J.R., non sono mancati i parchi riservati ai rodei del sabato e della domenica ove con sei dollari è possibile vedere giovanotti del Texas, del Colorado e dello Wyoming prendere i tori per le corna e cavalcare tori Brahma Bull che hanno la gobba come gli zebù.

L'IMPATTO dello spettacolo offerto dai piloti truccati come legionari, coi caschi ricoperti di carta adesiva rifrangente, borracce di plastica piene di acqua e sali appese alle cinture di sicurezza, scesi in gara con le tute inzuppate di acqua per difendersi dal fuoco di un sole subtropicale è stato vasto. La loro corsa con attacchi a catena, colpi di scena ed il cavaliere triste Mansell che a 300 metri dal traguardo scende dal birocchio, spinge la sua macchina zoppa verso il traguardo e poi sviene, provato dalla fatica come un Dorando Pietri, hanno composto un perfetto, accalappante cocktail di fantasia e ardore. Per gente che corre al Texas Stadium ad applaudire i Dallas Cowboys nel campionato di football americano e che si infiamma per i campioni del rodeo che guadagnano quanto piloti di F. 1, che sorpresa sono state le monoposto europee, con i loro campioni e le loro gesta e le loro rivalità, idoli appena visitati dagli inviati del «Times Herald» e del «Morning News» che avevano spedito a Detroit in avanscoperta le migliori penne del giornale. Già la gara di Indianapolis ha perso, nei confronti della Formula 1, bagliore e prestigio. Già le pagine sono piene dei ritratti dei cavalieri del rischio venuti d'oltre Atlantico. Già si parla di un avvenimento che regge il confronto con i match di baseball e football. Credeteci: è cominciata da Dallas la conquista d'America delle F. 1. □



Texas, terra delle grandi saghe familiari: come quella dello sceneggiato «Dallas». Patrese e Cheever, sopra con le mogli Susy e Rita (FotoColombo) non sono grandi petrolieri, ma qui hanno rivissuto alcuni momenti magici del serial tivù durante la festa organizzata dalla Benetton al Southfork Ranch, quello degli Ewing, per intenderci. Sotto, le due coppie a cena con Ray Krebs (Steve Kanaly, nella vita) il figliastro. In basso davanti al Southfork Ranch, un'altra famiglia: l'Euro-racing-Alfa-Benetton: da sinistra, Patrese, Paolini (p.r. della Benetton), Marmioli, Casoli, Cheever, Benetton ed il nuovo arrivato all'Autodelta, Giovanni Tonti (FotografieVillani)



GP DALLAS

BOX FERRARI/La conferma per l'85 ha galvanizzato Arnoux

Grazie, Ferrari

René ha risposto con una corsa stupenda alla fiducia concessagli.
«Dallas può rilanciarmi verso il titolo». I guai di Alboreto

di **Cesare Maria Mannucci**

DALLAS. Un secondo posto che forse, vale più di una vittoria. Dal circuito di Dallas la Ferrari riparte con ottimismo per la ritrovata competitività. René Arnoux conquista un secondo posto che va al di là dei sei punti per la classifica. A Dallas Arnoux e la Ferrari ritrovano la voglia di lottare, e quell'affidabilità in condizioni limite che negli ultimi Gran Premi era clamorosamente mancata. Al via tutto sembrava volgere al peggio per il pilota di Ferrari, rimasto bloccato al giro di ricognizione per problemi all'apparato esterno della messa in moto. Il guasto si è verificato probabilmente perché al momento del contatto con la pistola ad aria compressa che determina la messa in moto, era innestata la prima, con il risultato che probabilmente avrà ceduto il rinvio: «Quando sono dovuto partire dal fondo dello schieramento, sarei esploso dalla rabbia. In due giorni di prove avevo lavorato al meglio per ottenere delle ottimali regolazioni in assetto di gara. Avevo preso anche un azzardo per quanto riguarda la scelta delle gomme. A differenza di Michele, che era partito con quattro Goodyear del tipo a miscela particolarmente dura, avevo optato per due gomme del tipo C anteriori miscela più tenera, che mi avrebbero agevolato nell'inserimento in curva. Il dover partire dal fondo dello schieramento su una pista dove i sorpassi erano estremamente difficili come Dallas per un momento mi è sembrata una cosa terribile, poi, subito dopo i primi giri, ho capito che avevo la macchina per vincere e mi sono gettato all'inseguimento». A dimostrazione che a Dallas la Ferrari non ha ritrovato solamente l'affidabilità ma anche la competitività in assoluto. Il miglior giro di Arnoux in 1.45.545, a solo venti centesimi dal giro più veloce di Lauda in 1.45.353. La rimonta di Arnoux era stupefacente. Diciottesimo al primo giro, sedicesimo al secondo, tredicesimo al nono, undicesimo al dodicesimo passaggio, nono al quindicesimo, settimo al ventisettesimo, quinto al trentanovesimo, quarto al quarataseiesimo, terzo al cinquantunesimo e secondo al cinquantasettesimo giro: «Nei primi giri non ho faticato ad effettuare i sorpassi, i problemi sono venuti dopo, con Piquet. A causa dell'asfalto che era in condizioni terribili, avevo molti problemi di trazione all'uscita delle curve per scaricare la potenza. La macchina andava benissimo, ad un certo punto ho anche pensato di andare a prendere Rosberg, tuttavia a venti giri dalla fine, ho cominciato

ad avvertire del vapor lock nel circuito d'alimentazione ed ho rallentato».

SICURAMENTE a Dallas Arnoux ha offerto la sua miglior prestazione da quando guida per Ferrari. Difficile dire che peso abbia avuto in questo la riconferma dei piloti per la stagione 85, fatto sta che Arnoux è apparso motivato come non mai: «la decisione di confermarmi per la stagione '85 è stata per me una grossa soddisfazione, perché presa in prima persona da Enzo Ferrari in un momento molto particolare per la squadra. Anche le gomme sono andate bene, direi che oggi eravamo superiori alle Michelin, cosa che era avvenuta in passato solamente a Zolder e Detroit. Sono molto fiducioso per il ritorno in Europa».

SE ARNOUX con il secondo posto torna in lizza per il mondiale, Alboreto andando a sbattere contro il muretto al tornantino, dove deporre ogni ambizione di essere il pilota numero uno all'interno della squadra. In uno di quei Gran Premi che sanciscono la netta linea di demarcazione tra campioni e semplici piloti, Arnoux sembra dunque far uscire la Ferrari dal tunnel della crisi. Tutti forse hanno fatto un esame di coscienza. Dai politici che evidentemente hanno capito che il silenzio stampa non serviva ad altro che umiliare e sottomettere la personalità dei piloti, ai tecnici che sono corsi prontamente ai ripari, preparando una C4 modificata per il ritorno della Formula Uno in Europa. □



Esordirà a Zeltweg la nuova C4

MARANELLO — Anche la galleria del vento ha deliberato la versione aggiornata della 126C4. Una delibera sulle forme effettive, sulla vettura ultimata e non solo su un manichino da studio, è stato proprio questo nuovo modo di operare, di verificare, voluto espressamente dall'ing. Ferrari, che ha fatto procrastinare il debutto della macchina in un primo contatto con la pista, per iniziare il suo sviluppo di vettura che potrebbe essere finalizzato ad un programma 1985. Perché si è sentita la necessità di portare alla galleria del vento anche la vettura assemblata? È facile a dirsi. Si è voluto constatare la corrispondenza delle prestazioni richieste dal progetto, si è voluto effettuare un riscontro diretto con i dati che si erano ricavati sugli studi effettuati sul manichino. Questa «necessità», voluta espressamente dall'ing. Enzo Ferrari è da mettersi in correlazione con quanto riscontrato sulla 126C4 all'indomani delle sue scarse prestazioni velocistiche. Cosa questa che non combaciava con quanto aveva decretato la galleria del vento. Cosa era successo? Sembra che durante la fase di montaggio della vettura si siano rese necessarie delle modifiche per alloggiare meglio i particolari che la compongono modificando un po' entrambe le parti. Qualcuno ha detto che questa vettura era dotata di un paracadute nella parte inferiore anziché di un complesso aerodinamico efficiente. Le risultanze sono state buone e dopo alcuni piccoli lavori effettuati in loco i risultati finali hanno soddisfatti i responsabili della Ferrari ed ora si deve solo decidere come iniziare la sperimentazione che avverrà quasi certamente a Zeltweg.

QUESTA vettura che qualcuno vuole contraddistinguere con la lettera «J» che nel gergo sta per «jaw» che significa «fauci» ed indica in pratica lo squalo, potrebbe essere il primo passo verso la F.1 da utilizzare nell'85 con un programma di sviluppo già inserito in un programma di fine stagione agonistica senza attendere i mesi di novembre e dicembre. Il programma è particolarmente seguito da Postlethwaite e dal figlio

dell'ing. Ferrari. Oltre alle modifiche alla scocca e alle sospensioni, si inseriscono dei nuovi posizionamenti dei radiatori e degli scambiatori di calore che oltre ad essere in un posizione baricentrica vedrebbero migliorate le loro qualità di scambio termico cioè a tutto favore di un maggiore sfruttamento dei motori, lasciando parallelamente uno spazio adeguato alle soluzioni aerodinamiche del posteriore che verrebbe ridotto nelle sezioni trasversali. Proprio questo allargamento ventrale, dalle linee meno squadrate rispetto a quelle della concorrenza, ricorda alla mente le forme dello squalo con il restringimento posteriore dotato di «pinne» dorsali. Per non creare delle interferenze sembra anche che buona parte dell'aria che passa a raffreddare i radiatori venga convogliata immediatamente verso l'alto mentre la zona del motore potrebbe anche essere carenata maggiormente proprio per non infastidire i flussi nella zona vicino all'alettone.

CONTINUA poi lo sviluppo dello 030, il motore a 4 cilindri che ufficialmente viene identificato dalla sigla 154. Le sue misure molto compatte (si parla di una larghezza inferiore ai 50 cm. con una lunghezza attorno ai 70 cm.) consentono buoni sviluppi aerodinamici oltre ad ottime garanzie di peso ridotto. Le ultime sperimentazioni hanno consentito di eliminare dei piccoli problemi di tenuta delle paratie dell'acqua tra i singoli cilindri mentre albero motore e qualche altro particolare in movimento sono caratterizzate da innovazioni tecnologiche molto all'avanguardia che consentono di diminuire attriti e calori parassiti. Sembra anche che il motore sia caratterizzato da una certa inclinazione per cercare di mantenere il baricentro il più basso possibile. Già senza la utilizzazione dell'iniezione totalmente elettronica il motore è in grado di avere dei consumi decisamente inferiori all'attuale 126. Del motore sembra ormai definita la costruzione visto che di molti particolari è stata iniziata la produzione.


Alessandro Stefanini

Le
PAGELLE
di

**AUTO
SPRI
NT**

I voti e i giudizi sui piloti e le vetture del campionato del mondo 1984 di Formula 1.

voto 7


1 NELSON PIQUET 

voto 6

Pilota: gara opaca, non all'altezza delle due precedenti. **Vettura:** poco competitiva, nonostante i ritocchi.

BRABHAM-BMW

voto 7


2 CORRADO FABI 

voto 7

Pilota: gara generosa, risultato positivo. **Vettura:** resa discreta, non troppo impegnata.

voto 7

voto 0


3 MARTIN BRUNDLE 

voto 0

Vittima di un incidente nelle prove, non ha gareggiato.

TYRRELL-FORD

voto 3

4 STEFAN BELLOF 

voto 3

Pilota: non è mai stato in gara anche se aveva una macchina leggera. **Vettura:** poco stabile.

voto 5

voto 8

5 JACQUES LAFFITE 

voto 6

Pilota: gara senza infamia né lode, anche se è andato a punti. **Vettura:** buona, anche se inferiore a quella di Keke.

WILLIAMS-HONDA

voto 10


6 KEKE ROSBERG 

voto 10

Pilota: Grinta e capacità straordinarie. **Vettura:** molto migliorata, non perfetta.

voto 8

voto 8


7 ALAIN PROST 

voto 9

Pilota: gara intelligente e grintosa, un piccolo errore fatale. **Vettura:** buona ma in difetto sui circuiti cittadini.

MCLAREN TAG-PORSCHE

voto 8

8 NIKI LAUDA 

voto 8

Pilota: saggia gara d'attesa, anche lui un errore pagato caro. **Vettura:** come quella del compagno.

voto 8

voto 0

9 PHILIPPE ALLIOT 

voto 0

Ha distrutto la macchina in prova, non ha potuto prendere il via.

RAM-HART

voto 5

10 JONATHAN PALMER 

voto 5

Pilota: gara opaca e senza storia. **Vettura:** assolutamente non competitiva.

voto 4

voto 9

11 ELIO DE ANGELIS 

voto 9

Pilota: gara onesta con grande intelligenza tattica. **Vettura:** affidabile e competitiva.

LOTUS-RENAULT

voto 8


12 NIGEL MANSELL 

voto 8

Pilota: coraggioso, combattivo, sfortunato. **Vettura:** validissima, come quella di Elio se non di più.

voto 9

voto 6

14 MANFRED WINKELHOCK 

voto 6

Pilota: prestazione sufficiente ma non convincente. **Vettura:** modesta, inferiore al rendimento solito.

ATS-BMW

voto

voto 6


15 PATRICK TAMBAY 

voto 4

Pilota: sempre più opaco, mai in gara. **Vettura:** sempre con gli stessi problemi.

RENAULT

voto 5


16 DEREK WARWICK 

voto 5

Pilota: ha gettato al vento una grande occasione. **Vettura:** come sopra.

voto 6

voto 5


17 MARC SURER 

voto 5

Pilota: al solito caparbio, peccato lo stop per l'incidente. **Vettura:** migliorata ma la messa a punto è lontana.

ARROWS-FORD e BMW

voto 5

18 THIERRY BOUTSEN 

voto 5

Un acuto in prova, poi un incidente in gara.

voto

voto 5

19 AYRTON SENNA 

voto 5

Pilota: foga eccessiva, subito fuori. **Vettura:** per nulla competitiva.

TOLEMAN-HART

voto 5

20 JOHNNY CECOTTO 

voto 5

Pilota: ce l'ha messa tutta. **Vettura:** come quella del compagno.

voto 5

voto 3

21 HUUB ROTHENGATTER 


voto 2

Pilota: non si è visto, si può dimenticare. **Vettura:** non è in grado di competere con le vetture medie.

SPIRIT-HART

voto

voto 4


22 RICCARDO PATRESE 

voto 5

Pilota: non riesce più a mostrarsi. **Vettura:** non dà cenni di miglioramento.

EUROALFA

voto 6

23 EDDIE CHEEVER 

voto 6

Pilota: buona prova finché è stato in gara. **Vettura:** più competitiva di quella di Patrese.

voto 5

voto 8

24 PIERCARLO GHINZANI 


voto 9

Pilota: gara bellissima, affermazione meritissima. **Vettura:** c'è un'Alfa che va... Bene le gomme Pirelli.

OSELLA-ALFA ROMEO

voto

voto 0


25 FRANÇOIS HESNAULT 

voto 0

Non si è classificato

LIGIER-RENAULT

voto 4


26 ANDREA DE CESARIS 

voto 4

Pilota: sempre in ombra, poi fuori. **Vettura:** non competitiva.

voto 5

voto 7


27 MICHELE ALBORETO 

voto 5

Pilota: gara insufficiente, gomme sbagliate, un errore fatale. **Vettura:** in ordine, ha pagato per le gomme.

FERRARI

voto 9

28 RENÉ ARNOUX 

voto 9

Pilota: sfortunato in partenza è cresciuto attaccando. **Vettura:** buona e affidabile, poteva vincere.

voto 8

LA CRONACA DI DALLAS/Tre giorni di incredibili colpi di scena

Mansell finale da eroe

Nella gara che ha visto il dominio conclusivo di Rosberg e Arnoux, l'inglese già protagonista in corsa, è svenuto in prossimità dell'arrivo mentre spingeva la sua Lotus in panne

di Cesare Maria Mannucci

DALLAS — Fin da giovedì prima del Gran Premio si era parlato di impraticabilità della pista a causa dell'asfalto cedevole. Venerdì, nella seconda parte delle prove cronometrate, l'asfalto aveva abbandonato alcune curve. Sabato, addirittura, nessun pilota tranne Warwick, Surer e Boutsen era riuscito a migliorare il tempo del giorno precedente. Durante la notte di sabato gli organizzatori hanno tentato la riparazione d'emergenza in tre curve critiche, facendo uso di cemento e di bitume, ma un'ispezione notturna aveva messo in risalto la cosiddetta «fioritura», segno che il lavoro era tutto da rifare. Domenica mattina le ruspe sono entrate in funzione per togliere l'asfalto nei punti difficili e per sostituirlo con cemento a presa rapida. Per accelerare il lavoro, il cemento è stato ricoperto di ghiaccio, ma questo non ha impedito l'annullamento del così detto warm-up, programmato alle ore 7 del mattino. In un primo tempo si era parlato di spostare questa sessione di prove libere di due ore, ma ciò avrebbe necessariamente comportato lo slittamento di due ore anche della gara, con tutti i problemi televisivi che ne sarebbero derivati. La Tyrrell ha quindi proposto l'annullamento del warm-up e gli altri costruttori hanno accettato questa soluzione d'emergenza. Nel frattempo, mentre il cemento stava facendo presa, una delegazione di piloti formata da Lauda, Prost, De Cesaris, Laffite ed Arnoux si è riunita per discutere il da farsi. Arnoux ha presto abbandonato il meeting esternando la sua volontà di non correre su di una pista in queste condizioni. Gli altri — fra i quali ovviamente mancavano Piquet, Corrado Fabi, tenuti ben lontani da Ecclestone — hanno parlato della possibilità di trascorrere una decina di giri a bassa velocità e di fermarsi ai box in segno di protesta. Poi questa soluzione è stata accolta con la decisione di fermarsi solo se la pista si fosse rivelata impraticabile. Probabilmente durante la gara l'asfalto è diventato davvero impraticabile, ma, come era prevedibile, nessuno si è fermato spontaneamente... Ma veniamo alla sequenza degli avvenimenti.

Warwick batte il caldo

DOPO la sessione «informale» del giovedì, dove era stata la Renault di Warwick a sveltare, davanti a Prost e a Piquet, i piloti affrontavano le

prove di venerdì con riferimenti più precisi per quanto riguardava la messa a punto della vettura. Le particolari condizioni climatiche, sancivano una indiscussa superiorità Michelin, con quattro vetture ai primi posti. Le McLaren dominavano la sessione, con Lauda e Prost ma l'austriaco nel finale urtava contro il muro danneggiando sensibilmente le sospensioni. Sia Prost che Lauda realizzavano i tempi con gomme da gara, non riuscendo con le gomme da qualifica, a percorrere nemmeno un giro a causa della elevatissima temperatura. Piquet cominciava ad avvertire un precario stato di salute, ciò nonostante realizzava il terzo tempo, rompendo però nel finale la pompa della iniezione. Concludeva il poker Michelin, Warwick, soddisfatto delle nuove modifiche apportate dalla Renault per il contenimento delle temperature, che permettevano di ottenere valori di tutta sicurezza, sia per l'acqua che per l'olio. La prima vettura Goodyear, come ormai tradizione, era la Lotus, con Nigel Mansell che lamentava un motore fiacco e con De Angelis che terminava le prove con il «muletto», dopo aver urtato con la sua vettura da gara alla chicane, nei primi minuti di prove. Per la Ferrari le prove cominciavano subito male. Arnoux dopo aver effettuato un testa-coda, rientrava subito ai box con problemi di accensione irregolare, terminando le prove con il muletto, mentre Alboreto a causa di un sasso si fermava ai box con il radiatore dell'acqua squarciato. Anche le Ferrari realizzavano i tempi con gomme da gara. Erano in molti a fare la conoscenza dei muretti di Dallas, tra questi Hesnault che danneggiava seriamente la scocca e Rotehngatter che urtava con il «muletto», tornato dopo Detroit al motore Hart. A proposito del motore Hart, stupiva il propulsore montato sulla macchina di Senna. Dotato di iniezione elettronica, permetteva al brasiliano di risultare come velocità massima tra i più rapidi, vantando rispetto al suo compagno di squadra, una differenza di oltre quattordici chilometri: 208 per Senna contro i 194 di Cecotto, a dimostrazione che ormai alla Toleman hanno deciso di mettere Johnny nel dimenticatoio.

LA SECONDA SESSIONE cominciava nel peggiore dei modi per Martin Brundle. Uscito alla curva numero otto, Brundle distruggeva completamente la macchina, urtando prima a sinistra, e rimbalzando contro il muretto di protezione a

destra. Le prove venivano sospese per soccorrere il pilota della Tyrrell. Inizialmente il pilota britannico veniva visitato dal dottore della Foca, Watkins, che ne ordinava il ricovero al Baylor Hospital dove veniva riscontrata la frattura della cavaglia destra. Dopo l'interruzione, cambiavano le condizioni climatiche. I tempi erano peggiori di quelli della mattina, tuttavia a godere dell'aumento della temperatura, erano le Goodyear che potevano permettersi di girare con una miscela particolarmente tenera ma in grado di effettuare quattro-cinque giri a treno. Dopo aver provato con Goodyear del tipo «C», sia Mansell che De Angelis scendevano in pista con le tipo «D» di nuova costruzione. Mansell approfittando di un giro particolarmente libero riusciva ad ottenere la pole-position, mentre De Angelis veniva frenato, mentre stava producendo il maggiore sforzo, da Arnoux che stava rientrando lentamente ai box. Il francese manteneva a lungo la pole-position, pur con un testa-coda, cedendo solamente nel finale alle scatenate Lotus. Andava peggio ad Alboreto che, con il secondo set, veniva frenato dai rottami della Ram incidentata da Alliot. Dopo le gioie della mattina, si abbattava la sfortuna sulla McLaren: Niki Lauda era autore di un'altra uscita di strada, a causa di un testa-coda avvenuto dopo il salto. Nell'urto Niki danneggiava sensibilmente il «muletto», riportando anche una forte contusione alla gamba. Prost dopo aver rischiato con i pneumatici, girando con il primo set con gomme del tipo «010» (miscela dura da gara), con il secondo set veniva rallentato dall'incidente di Alliot che frenava un po' tutti i piloti che negli ultimi minuti stavano producendo il loro massimo sforzo. La Ram si distruggeva completamente mentre Alliot non riportava nessun danno, mettendo comunque in crisi McDonald per mancanza di macchine. Dopo i successi di Montreal e Detroit, deludevano le Brabham. Nelson Piquet si lamentava di un eccessivo sovrasterzo, ammettendo comunque di non essere a posto fisicamente per sostenere al massimo la sessione. Corrado Fabi, alla sua terza gara con la Brabham, si toglieva la soddisfazione di precedere Nelson sullo schieramento. Chi dimostrava di non gradire il circuito di Dallas, era Hesnault che replicava l'uscita della mattina andando ad urtare davanti ai box, e distruggendo tutto il posteriore. L'Arrows

presentava per la prima volta due vetture con il Bmw, lamentando comunque un mare di problemi, con Boutsen fermo lungo il circuito per il bloccaggio dei freni. Un piccolo ritorno di competitività lo aveva la Williams con Rosberg, particolarmente a suo agio su questo tipo di circuito, mentre Laffite era tormentato da una perdita d'olio sulla vettura da gara, e dalla rottura del motore sul «muletto». In netta crisi anche le Alfa Romeo, che dopo aver ufficializzato il passaggio dalle turbine Avio, alle turbine KKK, lamentavano mancanza di accelerazione e temperature dell'acqua e dell'olio nettamente più elevate di quelle riscontrate sulla Osella di Ghinzani equipaggiata con lo stesso motore Alfa Romeo.

Doppietta Lotus

SABATO. Non si sono visti in pista Alliot e Brundle a causa degli incidenti di venerdì. La temperatura elevata non permetteva nessun miglioramento dei tempi, con i piloti che giravano essenzialmente alla ricerca delle ottimali condizioni di assetto in funzione della gara. Derek Warwick risultava il più veloce con Michelin del tipo «010». Era una sessione contraddittoria, con i piloti che ricercavano le mescole ottimali per la gara, brancolando comunque molto nel buio, tant'è che sulle vetture Michelin si vedevano praticamente tutte le mescole disponibili in produzione. De Angelis otteneva il secondo tempo, tuttavia mentre stava producendo il suo maggiore sforzo, urtava contro il muretto danneggiando la sospensione posteriore sinistra. Con una Toleman incredibilmente maneggevole in assetto di gara, stupiva Ayrton Senna. Durante le prove il brasiliano non si fissava in maniera salda il casco, con il risultato che alla prima frenata, rimaneva praticamente accecato al casco che gli cadeva sugli occhi, evitando miracolosamente di urtare il muretto prendendo la via di fuga. Continuavano i problemi per Piquet sempre più a disagio sul circuito di Dallas. Le Brabham ritornavano alle configurazioni aerodinamiche anteriori di Detroit. Restavano presenti i problemi di sottosterzo, con Corrado Fabi ancora più veloce di Piquet che urtava il muretto sia con la vettura da gara che con il «muletto». Alla

segue

Mansell eroe

segue

Ferrari effettuavano diverse prove di gomme. Le temperature dell'aria e dell'acqua erano molto elevate, con i piloti che lamentavano anche cali di pressione e difficoltà nel controllare la potenza in accelerazione in uscita delle curve. Anche l'Alfa Romeo andava alla ricerca del contenimento delle temperature. Cheever ripeteva la rottura di motore del venerdì, girando con il muletto, mentre Patrese accusava una totale assenza di accelerazione. Del resto il problema delle elevate temperature era un problema comune a Dallas, ne sapeva qualcosa Surer a cui esplodeva letteralmente il motore, seminando pezzi per tutto il circuito.

NELLA SECONDA SESSIONE. Le temperature elevate non permettevano nessun miglioramento dei tempi, tant'è che, per l'ultima sessione Mansell, De Angelis, Senna, Cecotto, ed Hesnault non scendevano nemmeno in pista. Warwick, Boutsen e Surer erano gli unici piloti a migliorare i tempi di venerdì, con Mansell e De Angelis che dai box si divertivano a guardare gli inutili tentativi di Warwick di strappare la pole position. Per Mansell si trattava della terza pole position mentre per risalire a due Lotus in prima fila, bisognava guardare la griglia di partenza del Gran Premio di Olanda nel 1978, con Peterson e Andretti ai tempi dell'invincibile 79. La sessione non diceva niente di tecnicamente valido. Alla Ferrari giravano con gomme da gara del tipo «A», con Arnoux che risultava il pilota che percorreva il maggior numero di giri, mentre Alboreto restava fermo lungo il circuito per la rottura di una turbina, lamentando sulla macchina da gara, difficoltà con la pompa della benzina. Le prove subivano una interruzione per spostare la vettura di Palmer, fermo lungo il circuito per mancanza di corrente, come Rosberg che doveva posteggiare la sua Williams con il motore rotto. Sulla macchina anglo-giapponese, si cambiavano le regolazioni rispetto a venerdì, con Rosberg che vedeva ridotto il sottosterzo e si dichiarava fiducioso per la gara, augurandosi una corsa ad eliminazione, cosa che pensava anche Cheever che per rendere al meglio con il caldo aveva sostenuto nei giorni precedenti dei particolari allenamenti con indumenti pesanti, per abituarsi alle elevate temperature. Per la prima volta, dopo Montecarlo, al via partivano venticinque macchine per i forfait di Alliot e Brundle, le cui condizioni si rivelavano più gravi del previsto, con una doppia frattura che dovrebbe tenere il pilota britannico lontano dalle piste per oltre un mese, lasciando vacante un posto alla Tyrrell per i

Gran Premi di Inghilterra e Germania.

QUANDO le vetture dovevano affrontare il warm up di domenica mattina, ci si rendeva conto che lo stato della pista era disastroso. Il caldo e i due giorni di prove e gare avevano creato degli incredibili buchi nel circuito. Le prove libere venivano sospese per effettuare i lavori di riparazioni, lavori che in realtà forse peggioravano lo stato della pista, con colate di cemento all'interno delle curve dall'abrasività terribile per l'usura dei pneumatici. La corsa veniva anche ridotta dagli iniziali ottanta giri a 67. Al momento della pregriglia tra molti piloti regnava il nervosismo, a causa dello stato della pista più simile ad un cantiere edile che ad un circuito. Volavano parole di fuoco contro Derek Ongaro, l'ispettore ufficiale della Fisa che aveva omologato un circuito con nessun requisito attinente alla Formula Uno. E senza aver richiesto l'opinione di alcun pilota. Solamente Piquet era venuto sei mesi fa a visionare l'area del Fair Park. Ma allora del circuito non c'era nessuna traccia. Derek Ongaro era il principale accusato. Per l'inglese si trattava del secondo errore stagionale. A Kyalami quando Ghinzani fu protagonista del suo terribile incidente, nel punto di uscita dell'Osella avrebbero dovuto esserci tre file di reti. Ma Ongaro non si era preoccupato di questo, con il risultato che l'urto di Ghinzani invece che essere rallentato da una tripla barriera di contenimento, aveva trovato solamente un filo di reti. Del resto Ongaro ci aveva già abituati a certe leggerezze, come il famoso via a Zolder nell'81, quando venne dato il semaforo verde nonostante vi fosse un meccanico dell'Arrows che armeggiava dietro la macchina di Patrese, mentre sovrappungeva Stohr che colpì in pieno il meccanico fratturandogli la gamba. Ben vengano i circuiti cittadini se servono a dare popolarità alla F. 1 e se sono teatro di gare emozionanti come quella di Dallas, ma forse per l'ispezione e la concessione dell'agibilità alla F. 1, occorrerà un personale più qualificato. A Dallas Ongaro ha forse toccato il fondo.

Scattano al via le due Lotus

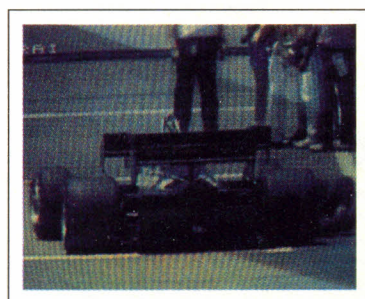
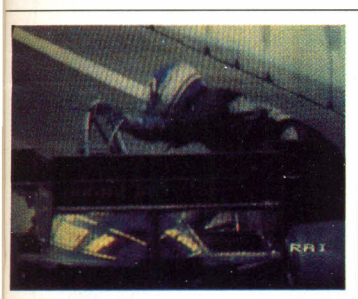
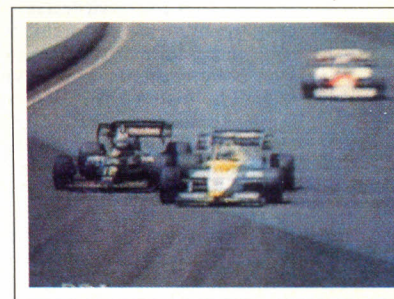
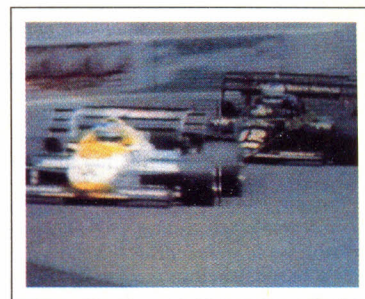
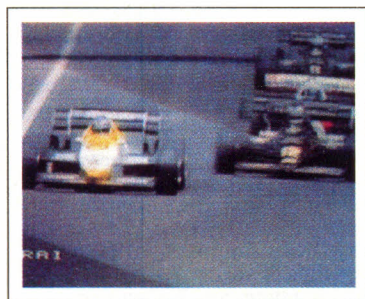
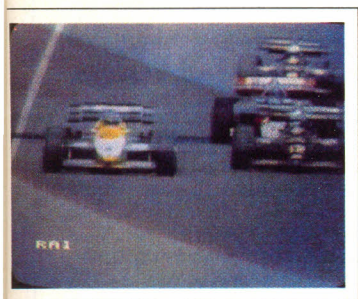
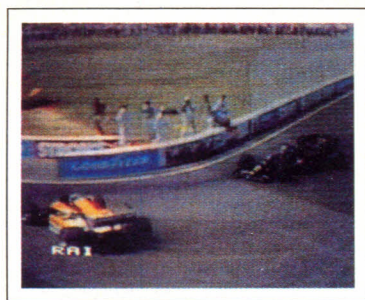
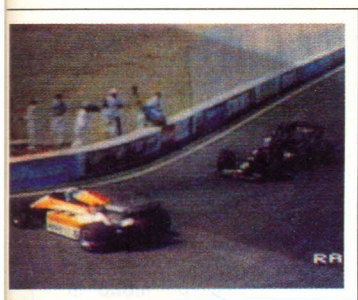
AL MOMENTO del via era Nigel Mansell ad imboccare in testa la prima curva, precedendo De Angelis che aveva fatto pattinare leggermente le ruote, Warwick, Senna, Prost e Rosberg. Abbandonava subito Hesnault, mentre Senna perdeva molte posizioni a causa di un testa-coda. Davanti le Lotus conducevano in tutta tranquillità, a dimostrazione che la superiorità evidenziate in prova non era solamente occasionale. Dietro, però, si scatenava la Renault con Warwick che, passato De Angelis al quarto giro, si lanciava all'inseguimento di Mansell. Per sette giri i due piloti britan-

nici si puntavano ad ogni curva, con la Renault che sembrava avere meno problemi di trazione su di una pista che cominciava lentamente a degradarsi. Al decimo giro Warwick osava troppo ritardando la staccata all'ingresso della chicane con il risultato di terminare la sua corsa contro le gomme di contenimento. Dietro il tandem Lotus, stavano rinvenendo le McLaren di Prost e Lauda, partiti con miscela dura e le Williams dello stupefacente Rosberg che su questo circuito ovviamente alle carenze del telaio, con una guida al limite fatta di derate e frenate ritardate. De Angelis, pressato dalle McLaren, cercava più volte di passare Mansell ma il rischio era veramente troppo grosso: in un paio di occasioni poteva anche finire fuori. Accortosi di questo, De Angelis rallentava la sua pressione, cedendo prima a Rosberg e poi a Prost, confidando nell'evolversi dei fatti. Sostituito De Angelis nel ruolo di cacciatore, Rosberg iniziava un martellamento assfissante ai danni della Lotus, con continui tentativi di sorpasso e cambi repentini di traiettoria. Mansell inizialmente difendeva bene la sua posizione, ma si capiva che il pilota inglese non poteva reggere per molto questo ritmo. Nelle retrovie rinveniva bene Arnoux, mentre avevano già abbandonato per incidente Cheever e Patrese, a corollario di una trasferta completamente fallimentare per Euroracing, Bellof, Rethmeyer e De Cesaris. Nel duello fra le Lotus e la Williams si notava la maggiore accelerazione del motore Honda rispetto a quello Renault. Era questa l'unica arma che poteva usare Rosberg, dal momento che nel curvone veloce la Williams aveva un sottosterzo terrificante che costringeva Rosberg a vere e proprie acrobazie per rimanere in corsa. Diverse volte le due macchine si toccavano con le ruote anteriori, soprattutto in frenata, con Mansell che appariva non essere più in grado di mantenere un simile ritmo. Dietro, Lauda, nella sua lotta privata con Prost, realizzava il giro più veloce, dovendo però cedere nuovamente ad un De Angelis che cominciava ad avvertire problemi con le gomme al trentesimo giro. **Nello stesso giro si scatenava Prost che, avuto ragione di Lauda, passava De Angelis, ed in un momento di sbandamento di Rosberg, occupava, al 33. giro, la seconda posizione. Era però una cosa momentanea. Più determinato che mai Rosberg si rilanciava furioso all'inseguimento. Ripassava Prost ed al 36. giro aveva finalmente ragione di un Mansell ormai al limite. Invano l'inglese tentava un recupero con una frenata ritardata alla stessa chicane, fatale a Warwick. Per l'inglese era il canto del cigno. Doveva cedere anche a Prost, venendo poi passato da De Angelis, Lauda, Arnoux e Piquet in lotta fra loro. Il brasiliano sembrava aver risolto i problemi di sottosterzo delle prove, risaliva fino alla sesta posizione, terminando la sua gara contro il**

muretto a causa del bloccaggio dell'acceleratore. Ormai la corsa viveva sul duello McLaren-Williams e Goodyear-Michelin. Lo stato della pista costringeva i piloti a vere acrobazie, soprattutto in accelerazione all'uscita dalle curve, dove per trasmettere la potenza si doveva ricorrere a veri numeri di acrobazia. **Verso il 40. giro alla Williams si rendevano conto che difficilmente avrebbero potuto portare in porto la vittoria. Le gomme di Prost erano nettamente più resistenti, Rosberg non poteva più ricorrere a numeri da circo per mantenere il comando. Il sorpasso del francese avveniva regolarmente al 49. giro con Prost che portava subito il suo vantaggio ad oltre 5 secondi. La lista dei ritirati intanto si arricchiva dei nomi di Tambay, che abbandonava al 25. giro a causa di una collisione che gli strappava la ruota posteriore destra, De Cesaris, Palmer e Senna. Anche la gara di Dallas sembrava non sfuggire alla dittatura McLaren. Prost primo, Lauda terzo, era la dimostrazione che anche in Texas poco era cambiato, solamente il rimontante Arnoux rappresentava l'incognita della corsa, quando al 51. giro passava Lauda, lanciandosi all'inseguimento di Rosberg. Quando ormai tutto sembrava deciso, al 57. giro, Prost si eliminava con una inspiegabile uscita di strada al tornantino, cosa che rimetteva in discussione tutto il mondiale.**

SE LAUDA poteva gioire per la «defaillance» del suo compagno di squadra, era una gioia che durava poco. Quattro giri dopo anche l'austriaco usciva di strada nel medesimo punto di Prost, creando insieme alle macchine di Alboreto, Boutsen e Surer, usciti anche loro al tornantino, un grottesco posteggio per le Formule 1. Gli ultimi giri erano la consacrazione per Rosberg, che sul circuito dove il pilota aveva forse più importanza del mezzo, tornando ad assaporare la gioia del podio che ormai non provava più dal Montecarlo '83. Negli ultimi giri tutti pensavano solo a finire la corsa. De Angelis, in crisi con le gomme, recriminava per l'errata scelta di pneumatici, Laffite portava al quarto posto la Williams, a corollario di una giornata trionfale per l'Honda, tornata ai successi in Formula 1 dai tempi di John Surtees, mentre strappava gli applausi anche un coraggiosissimo Ghinzani, quinto al traguardo con una Osella pesante e poco potente, ma forse per finire le gare ci vuole anche la buona volontà, ed a questo Massacesi dovrà pensare per la definizione del programma '85. L'ultimo dramma si consumava per Mansell che dopo essersi fermato all'ultimo giro per la rottura del differenziale, cercava di far giungere la vettura al traguardo ma rimaneva stremato sulla pista a chiusura di una giornata non certamente felice per lui.

Cesare Maria Mannucci



Visti alla moviola i duelli più esaltanti clamorosi ritiri e il dramma di Mansell

Ecco alcuni dei momenti salienti del Gp di Dallas fermati alla «moviola» (Attualfoto). Nella prima sequenza Warwick, partito in seconda fila, tenta al 10. giro di prendere la testa della gara superando Mansell. Il pilota della Renault, però, arriva lungo nella curva e non appena tocca i freni entra in testa-coda infrangendo i suoi sogni di gloria contro i pneumatici. Nella seconda sequenza un momento chiave della corsa: siamo al 36. giro, dopo ripetuti attacchi andati a vuoto, Keke Rosberg infila Mansell e prende la testa della corsa. Ma i colpi di scena non sono finiti: nella terza sequenza una straordinaria serie di ritiri nello stesso punto, nello stesso tempo (fra il 54. e il 56. giro) e per la stessa ragione («toccata di muretto»). Inizia la serie Alboreto subito seguito da Prost (che nel frattempo aveva superato Rosberg ed era primo) che gli si accoda, quindi è il turno delle due Arrows: prima Surer (coperto, nell'ultimo fotogramma) e poi Boutsen. Trascorreranno pochi minuti e, nello stesso posto si bloccherà anche Lauda. Nell'ultima sequenza alcune immagini piene di un'umanità in un mondo, come quello della F.1., dove regna la tecnologia. Mansell è in panne a pochi metri dal traguardo, scende dalla vettura e comincia a spingerla come un matto: vuole arrivare a tutti i costi. È quasi commovente nel suo sforzo, ma Nygel non ha fatto i conti con il caldo e la tensione: d'improvviso cade a terra svenuto. Il pilota della Lotus si classificherà sesto, primo in umanità nel cuore di molti sportivi davanti al video

MERCATO PILOTI/Il Keke di Dallas vicino alla McLaren

Se son Rosberg...

di Giancarlo Cevenini

DALLAS — Sentito anche questo: René Arnoux farebbe meglio a non dormire sonni tranquilli, poiché la sua riconferma per l'85 — comunicato di Maranello a parte — non è così scontata come tutto lascia supporre: il francese, infatti, non avrebbe ancora ricevuto il telex dall'ingegnere: telex che — viceversa — ha già raggiunto casa Alboreto. Vabbeh, ci sta tutto: riferiamo anche questo «rumour», ma non ci sentiremmo di mettere in discussione la posizione di René. Certo è che la mossa di Ferrari ha bloccato le operazioni di alcune squadre le quali avevano messo gli occhi su Michele. Prima fra tutte la Brabham che, come pare ha contattato il pilota milanese, imitata peraltro dalla Williams.

La McLaren ha invece fatto sapere ad Alboreto che per il momento non può prendere alcuna decisione, perché entrambi i suoi piloti sono in lizza per il mondiale ed è troppo presto per pensare ad una eventuale sostituzione. Lauda si muove: titolo o non titolo in mano, non vuole rimanere sino alla fine senza sapere dove sarà il prossimo anno. Se non gli verrà presto riconfermato il contratto (9 milioni di dollari più i 400.000 dalla Parmalat), ha già pronto un team che lo accoglierà a braccia aperte. L'unico team che può pagare le cifre che chiede Niki è la Renault, la quale lo affiancherebbe a Warwick lasciando così libero Tambay che andrebbe alla Ligier a comporre un team tutto francese con Laffite, sempre che De Cesaris trovi una sistemazione migliore. Lauda è stato però corteggiato anche dalla Brabham, visto che Piquet, come sempre richiesto dalla Renault, attende prima di rinnovare il contratto. Vuole 1.500.000 dollari (due miliardi e mezzo), anche se tutti i team manager hanno raggiunto un «gentleman agreement» in modo da non pagare più di un milione di dollari a un pilota (e questa cifra spetta solo al campione del mondo in carica). Di questo accordo si lamentano tutti i piloti che hanno visto decurtare e di molto i loro emolumenti. Basti pensare che uno come Alboreto percepisce (dalla Marlboro, perché con la Ferrari ha un contratto di «collaborazione tecnica») circa 700.000 dollari. Ci diceva la scorsa settimana Tyrrell, che se Michele fosse rimasto con lui quest'anno, gli avrebbe fatto guadagnare 1 milione di dollari, perché con l'italiano in squadra aveva la possibilità di trovare gli sponsor giusti (Benetton o Denim) e anche i motori dalla BMW. E se fosse andato alla McLaren, era già pronto per

lui un contratto di 1.200.000 dollari. Ma analizziamo, squadra per squadra, l'attuale situazione del mercato piloti.

BRABHAM. Piquet resta. Fa il solito tira — e — molla per «scucire» più denaro a Ecclestone. Svanita la possibilità Alboreto, per avere un pilota italiano in squadra (come vuole la Parmalat, munifico sponsor), c'è una possibilità: affiancare a Piquet, De Cesaris.

TYRRELL. Brundle e Bellof sono inamovibili, perché hanno un contratto di tre anni, ma è Tyrrell che eventualmente può lasciarli liberi se trova i soldi e i motori turbo. Per questo sta cercando di riprendersi lo sponsor Benetton che, per ora, vista la mancanza di risultati, non ha ancora rinnovato il contratto con l'Euroracing.

RENAULT. Ormai sembra sicuro che il team resterà ancora in lizza per tutto il 1985. Warwick rimane al 99 per cento, mentre nella lista dei favoriti di Larrousse ci sono Lauda e Rosberg.

TOLEMAN. Se non riceve proposte allettanti, Senna resterà con Toleman. Ma a lui si interessano in tanti, in troppi forse: da Brabham a McLaren, da Ligier a Williams. E non ci meravigliremmo se finisse proprio in quest'ultimo team, perché Frank ha sempre avuto un debole per i giovani con grinta □

WILLIAMS. Un altro team a cui potrebbe interessare Benetton, anche se ad una nostra precisa domanda, Luciano Benetton ha detto che un discorso tutto italiano gli va bene e che cambierebbe solo se si trattasse di una grossa cosa. Rosberg è stato contattato dalla McLaren: lui vorrebbe adarsene, ma alla McLaren, come abbiamo già detto, attendono l'esito del campionato.

MCLAREN. Certo alla McLaren hanno paura della cifra che potrebbe sparare Lauda, se dovesse vincere il titolo (si dice 4 milioni di dollari all'anno), quasi sette miliardi di lire, praticamente la stessa cifra che chiede il team Euroracing a Benetton per tutta la stagione... Laffite spera di restare con Williams (ma è difficile): ha detto che eventualmente seguirà le orme di Ickx (correrà in bicicletta) oltre a giocare a golf, naturalmente. Se la Williams non dovesse tenerlo ha però sempre la possibilità Ligier, con Tambay, mentre De Cesaris potrebbe passare alla Williams.

LOTUS. De Angelis resta. Gli è già stato chiesto il rinnovo del contratto anche perché la Renault sembra abbia confermato (a voce per ora) che continuerà a dare i motori. Alla Lotus viene dato per sicuro partente Mansell, e potrebbe approdare Brundle, se riuscisse a sganciarsi dal contratto capestro di Tyrrell. □

■ **EURO-INIEZIONE.** Soddissfatti all'Euroracing per i progressi fatti dal motore che è stato provato a Balocco 15 giorni fa prima del GP di Dallas, con l'iniezione elettronica fatta fare dalla Nord Elettronica. Il motore ha guadagnato molto in potenza, consuma meno ed ha meno ritardo nella risposta.

■ **LA RENAULT** ha confermato che darà i motori alla Lotus: vorrebbe impegnarsi con un contratto di tre anni, ma la Lotus non si vuole legare per tanto tempo e preferirebbe un contratto di un anno, perché è in arrivo il motore Toyota. Intanto a pochi intimi la Renault ha fatto sapere che in Austria avrà una iniezione completamente elettronica che si chiama Renox.

Tyrrell e Brabham nel mirino della Fisa

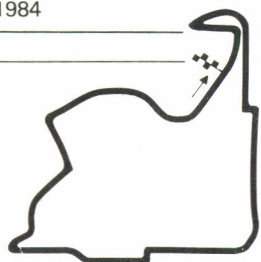
DALLAS — Al prossimo comitato esecutivo della Fisa, che si svolgerà a Parigi il 17 e 18 luglio, potrebbe scoppiare un «caso» in grado di rivoluzionare non solo l'ordine d'arrivo del GP di Detroit, ma tutto il campionato in corso. Dall'esame di laboratorio fatto effettuare dalla commissione tecnica dell'organismo-guida della F.I., risulta che il liquido trovato sulla Tyrrell di Martin Brundle e spacciato per acqua sia tutt'altro che semplice acqua. I risultati dell'analisi sono per ora segreti, ma possiamo anticipare che la miscela impiegata dalle monoposto inglesi è un composto di alcool, azoto e aromatici (componenti della benzina), a detta degli esperti: un additivo che aumenta notevolmente le «qualità» del carburante.

Tyrrell a parte, un altro team britannico potrebbe trovarsi nei guai dopo la riunione parigina: la Brabham. La vettura del vincitore, Piquet, è stata infatti trovata con la benzina irregolare, insomma: con un elevato numero di ottani (103,4 in luogo dei 102 previsti dal regolamento). Il c.o. dovrà pertanto scegliere quali pene comminare ai due costruttori, magari cercando di non...svuotare di significati il mondiale '84. Nel caso in cui fosse deciso di togliere di classifica sia Piquet sia Brundle, il successo andrebbe a De Angelis, ma il danno più grave lo riceverebbe il campionato, che perderebbe un protagonista e un inseguitore. □

Un esecutivo che scotta

DALLAS - Una delle questioni maggiormente dibattute al prossimo c.o. della Fisa sarà certamente quella riguardante il campionato mondiale endurance. Come è noto, Balestre ha intenzione di modificare il regolamento della serie in modo da poter aprire le porte agli americani: e sarà battaglia grossa, poiché tedeschi (Porsche) e italiani (Lancia) non ne vogliono sapere di adeguarsi a norme i cui effetti potrebbero comportare l'invalidamento di molte spese già effettuate. Anche la F.2 sarà uno degli argomenti-principe. Si tenta di lanciare il campionato di F.3000 con i vecchi motori Cosworth, il cui monopolio è detenuto da Ecclestone (Bernie ne ha 45 pronti e intende venderli o affittarli): e naturalmente se le parti troveranno — come pare — un accordo, la nuova formula passerà. Un'altra «grana» sarà costituita dal caso-GP Monaco, una corsa che la Fisa ha intenzione di boicottare, anche perché gli organizzatori monegaschi non le hanno pagato i diritti televisivi dopo — peraltro — essersi accordati con la rete americana Cbs. E ancora: i costruttori chiederanno una diminuzione del peso delle vetture (che dovrebbe risultare di 500 kg.) e il mantenimento del limite di 220 litri per il carburante. L'unico team-manager all'opposizione sarà Ken Tyrrell, il quale non è ancora sicuro di poter disporre dei motori Ford turbo per l'85. Il patto della Concordia, sempre su richiesta dei costruttori, dovrebbe poi rimanere in vigore fino all'88. Per quanto riguarda le proposte dei piloti, si sa che verranno discusse alcune modifiche regolamentari, anche in materia di costruzione delle monoposto (si parla di una riduzione delle dimensioni degli alettoni posteriori, di un nuovo posizionamento dei piedi dietro l'asse anteriore delle ruote, e di una riduzione delle potenze dei motori). Infine, il circuito di Dallas verrà ufficialmente criticato e, a tale proposito, Balestre si è ripromesso di chiedere spiegazioni al diretto responsabile, Derek Ongaro, proprio concernenti la pista ritenuta molto pericolosa. □

Dallas
m. 4252



Così (in 26) al via

1. FILA	
12 Nigel Mansell Lotus Renault 1'37"041	11 Elio De Angelis Lotus Renault 1'37"635
2. FILA	
16 Derek Warwick Renault 1'37"708	28 René Arnoux Ferrari 1'37"785
3. FILA	
8 Niki Lauda McLaren Tag 1'37"987	19 Ayrton Senna Toleman Hart 1'38"256
4. FILA	
7 Alain Prost McLaren Tag 1'38"544	1 Keke Rosberg Williams Honda 1'38"767
5. FILA	
27 Michele Alboreto Ferrari 1'38"495	15 Patrick Tambay Renault 1'38"907
6. FILA	
2 Corrado Fabi Brabham Bmw 1'38"960	1 Nelson Piquet Brabham Bmw 1'39"439
7. FILA	
14 M. Winkelhock Ats Bmw 1'39"860	23 Eddie Cheever Euro Alfa Romeo 1'39"911
8. FILA	
20 Johnny Cecotto Toleman Hart 1'40"027	26 Andrea De Cesaris Ligier Renault 1'40"095
9. FILA	
4 Stefan Bellof Tyrrell Ford 1'40"336	24 Pier Carlo Ghinzani Osella Alfa Romeo 1'41"176
10. FILA	
25 Francois Hesnault Ligier Renault 1'41"303	18 Thierry Boutsen Arrows Bmw 1'41"318
11. FILA	
22 Riccardo Patrese Euro Alfa Romeo 1'41"328	17 Marc Surer Arrows Bmw 1'42"592
12. FILA	
21 Huib Rothengatter Spirit Ford 1'43"084	9 Philippe Alliot n.p. Ram Hart 1'43"222
13. FILA	
5 Jacques Laffite Williams Honda 1'43"304	10 Jonathan Palmer Ram Hart 1'44"676

Circuito: Dallas (m. 4252)
Distanza: 67 giri
Organizzatore: Secca - 6750 South Emporia
Street-Englewood Colorado 80112.
Direttore di gara: Martin Burdett

Partenza: ore 18,16
Spettatori: 95.000
Condizioni atmosferiche: sole e caldo sia in prova che in gara.
Organizzazione: 3
Sicurezza: 3

Così (in 8) al traguardo

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Keke Rosberg	Williams Honda	67	2.01'22"617	129,202	
2. René Arnoux	Ferrari	67	2.01'45"081	128,747	22"464
3. Elio De Angelis	Lotus Renault	66	2.01'39"507	126,976	1 giro
4. Jacques Laffite	Williams Honda	65	2.01'30"863	125,206	2 giri
5. Pier Carlo Ghinzani	Osella Alfa	65	2.02'40"608	123,919	2 giri
6. Nigel Mansell	Lotus Renault	64	1.59'48"882	125,045	3 giri
7. Corrado Fabi	Brabham Bmw	64	2.02'01"689	122,792	3 giri
8. Manfred Winkelhock	Ats Bmw	54	2.03'22"290	121,344	3 giri

Questi (18) ritirati

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA
Niki Lauda	McLaren Tag	60	incidente
Alain Prost	McLaren Tag	56	incidente
Thierry Boutsen	Arrows Bmw	55	imp. elettrico
Michele Alboreto	Ferrari	54	incidente
Marc Surer	Arrows Bmw	54	incidente
Ayrton Senna	Toleman Hart	47	semiasse
Jonathan Palmer	Ram Hart	46	imp. elettrico
Nelson Piquet	Brabham Bmw	35	acceleratore
Patrick Tambay	Renault	25	incidente
Johnny Cecotto	Toleman Hart	25	incidente
Andrea De Cesaris	Ligier Renault	15	incidente
Huib Rothengatter	Spirit Ford	15	perdita benzina
Riccardo Patrese	Euro Alfa Romeo	12	incidente
Derek Warwick	Renault	10	incidente
Stefan Bellof	Tyrrell Ford	9	incidente
Eddie Cheever	Euro Alfa Romeo	8	incidente
Francois Hesnault	Ligier Renault	1	incidente
Philippe Alliot	Ram Hart	—	non partito

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO
Lauda (McLaren)	22	1'45"353
Piquet (Brabham)	37	1'45"502
Arnoux (Ferrari)	38	1'45"545
Mansell (Lotus)	9	1'45"593
Warwick (Renault)	8	1'45"648
Prost (McLaren)	23	1'45"979
De Angelis (Lotus)	26	1'46"042
Rosberg (Williams)	9	1'46"104
Tambay (Renault)	16	1'46"373
Senna (Toleman)	39	1'46"419
Alboreto (Ferrari)	34	1'46"716
De Cesaris (Ligier)	8	1'47"341
Cecotto (Toleman)	24	1'47"827
Boutsen (Arrows)	13	1'48"229
Fabi (Brabham)	10	1'48"361
Laffite (Williams)	34	1'48"532
Ghinzani (Osella)	22	1'48"602
Cheever (Euro Alfa Romeo)	8	1'49"010
Bellof (Tyrrell)	7	1'49"204
Patrese (Euro Alfa Romeo)	8	1'50"274
Surer (Arrows)	7	1'50"374
Winkelhock (Ats)	32	1'50"549
Rothengatter (Spirit)	9	1'51"347
Palmer (Ram)	7	1'52"958

I primati

PRIMATO SULLA DISTANZA

Keke Rosberg (Williams Honda Fw 09) 67 giri in 2.01'22"617 alla media di 129,202 kmh.

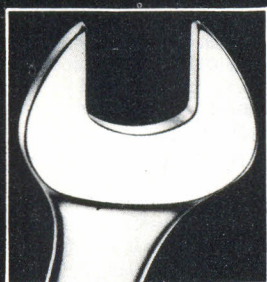
PRIMATO SUL GIRO

Niki Lauda (McLaren Tag Mp 4 C) in 1'45"353 alla media di 133,301 kmh.

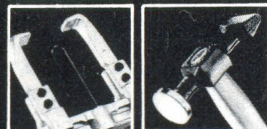
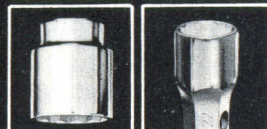
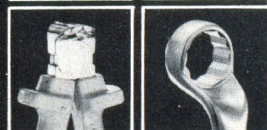
NOTE

Philippe Alliot, pur essendosi qualificato non ha potuto prendere la partenza per avere danneggiato irrimediabilmente la propria Ram Hart nel corso della prima giornata di prove. René Arnoux, invece, si è schierato in ultima fila con la Ferrari 126 C4 muletto in quanto sulla vettura si sono verificati guai di accensione che non hanno permesso al francese di prendere regolarmente la via nel giro di ricognizione.

Beta UTENSILI



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



Beta UTENSILI

20050 Sovico (MI)

GP DALLAS

Tutti i tempi delle prove

PILOTA	VEETTURA	PNEUMATICI	VENERDÌ		SABATO	
			I	II	III	IV
Piquet	(Brabham Bmw Bt 53)	Michelin	1'36"317	1'39"439	1'40"378	1'39"630
Fabi	(Brabham Bmw Bt 53)	Michelin	1'38"260	1'38"960	1'40"316	1'41"097
Brundle	(Tyrrell Ford 012)	Goodyear	1'39"176	2'31"960	—	—
Bellof	(Tyrrell Ford 012)	Goodyear	1'38"827	1'40"336	1'41"490	1'41"680
Laffite	(Williams Honda Fw09)	Goodyear	1'41"111	1'43"304	1'49"958	1'46"267
Rosberg	(Williams Honda Fw09)	Goodyear	1'39"297	1'38"767	1'45"204	1'39"438
Prost	(McLaren Tag Mp 4/2)	Michelin	1'36"360	1'38"544	1'42"279	1'41"334
Lauda	(McLaren Tag Mp 4/2)	Michelin	1'36"317	1'37"987	1'42"040	1'41"835
Alliot	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'41"445	1'43"222	—	—
Palmer	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'41"887	1'44"676	1'45"387	1'47"566
De Angelis	(Lotus Renault 94)	Goodyear	1'37"917	1'37"635	1'39"474	—
Mansell	(Lotus Renault 94)	Goodyear	1'37"334	1'37"041	1'40"358	—
Winkelhock	(ATS BMW D7)	Pirelli	1'38"621	1'39"860	1'41"662	1'40"289
Tambay	(Renault RE 50)	Michelin	1'38"134	1'38"907	1'40"428	1'40"790
Warwick	(Renault RE 50)	Michelin	1'36"750	1'38"285	1'38"785	1'37"708
Surer	(Arrows BMW A7)	Goodyear	—	1'44"503	1'43"744	1'42"592
Boutsen	(Arrows BMW A7)	Goodyear	1'39"842	1'44"192	1'42"579	1'41"318
Senna	(Toleman Hart Tg 184)	Michelin	1'37"819	1'38"256	1'39"911	—
Cecotto	(Toleman Hart Tg 184)	Michelin	1'39"313	1'40"027	1'43"387	—
Rothengatter	(Spirit Ford 201 B)	Pirelli	1'42"570	1'43"084	1'43"047	1'43"735
Patrese	(Euro Alfa Romeo 184)	Goodyear	1'40"850	1'41"328	1'44"129	1'50"227
Cheever	(Euro Alfa Romeo 184)	Goodyear	1'40"373	1'39"991	1'41"972	1'40"773
Ghinzani	(Osella Alfa Romeo FA 1F)	Pirelli	1'40"660	1'41"176	1'43"313	1'42"439
Hesnault	(Ligier Renault JS 23)	Michelin	1'43"666	1'41"303	1'45"269	—
De Cesaris	(Ligier Renault JS23)	Michelin	1'39"693	1'40"095	1'42"164	1'41"464
Alboreto	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'38"315	1'38"793	1'41"240	1'42"005
Arnoux	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'39"052	1'37"785	1'41"212	1'39"633

N.B. - I tempi in neretto sono quelli di qualificazione.

L'altalena della corsa

giro	1.class.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10.	MAN	WAR	LAU	DEA	ROS	PRO	TAM	PIQ	DEC	ALB
20.	MAN	ROS	DEA	PRO	LAU	TAM	PIQ	ARN	ALB	GHI
30.	MAN	ROS	PRO	DEA	LAU	PIQ	ARN	LAF	GHI	BOU
40.	ROS	PRO	DEA	LAU	ARN	PIQ	MAN	LAF	ALB	BOU
50.	PRO	ROS	LAU	ARN	DEA	ALB	MAN	LAF	BOU	FAB
60.	ROS	ARN	LAU	DEA	LAF	MAN	GHI	FAB	WIN	PRO

Così al peso

Ecco di seguito i pesi registrati dai commissari sportivi nel corso delle sessioni di prove del Gp di Dallas. I dati variano spesso in quanto le monoposto sono preparate in differenti condizioni d'assetto.

VENERDÌ

Arrows (Boutsen) 586 kg; **Euro Alfa Romeo** (Cheever) 566 kg; **Osella** (Ghinzani) 585 kg; **Ats** (Winkelhock) 561 kg; **Spirit** (Rothengatter) 576 kg; **Ferrari** (Alboreto) 581 kg; **Ligier** (De Cesaris) 596 kg; **Renault** (Tambay) 572 kg; **Spirit** (Rothengatter) 569 kg; **Lotus** (De Angelis) 568 kg; **Lotus** (Mansell) 562 kg; **Williams** (Rosberg) 564 kg; **Osella** (Ghinzani) 587 kg; **Euro Alfa Romeo** (Patrese) 566 kg; **Ats** (Winkelhock) 563 kg; **Tyrrell** (Bellof) 555 kg; **Lotus** (De Angelis) 563 kg; **Williams** (Laffite) 571 kg; **Ram** (Alliot) 587 kg; **Ferrari** (Alboreto) 591 kg; **Euro Alfa Romeo** (Patrese) 575 kg; **Spirit** (Rothengatter) 578 kg; **Arrows** (Surer) 591 kg; **Osella** (Ghinzani) 585 kg; **Renault** (Tambay) 587 kg; **Ligier** (De Cesaris) 591 kg; **Euro Alfa Romeo** (Patrese) 575 kg; **Lotus** (De Angelis) 555 kg.

SABATO

Brabham (Fabi) 582 kg; **Renault** (Tambay) 595 kg; **Osella** (Ghinzani) 579 kg; **Renault** (Warwick) 602 kg; **Ats** (Winkelhock) 557 kg; **Brabham** (Piquet) 575 kg; **Spirit** (Rothengatter) 582 kg; **Toleman** (Senna) 585 kg; **Brabham** (Piquet) 575 kg; **Williams** (Laffite) 577 kg; **Renault** (Warwick) 617 kg; **Arrows** (Surer); **McLaren** (Lauda) 561 kg; **Brabham** (Fabi) 582 kg; **Euro Alfa Romeo** (Patrese) 601 kg; **Spirit** (Rothengatter) 572 kg; **Williams** (Rosberg) 556 kg; **Ferrari** (Alboreto) 575 kg.

DOMENICA

Al termine della gara i commissari hanno verificato il peso di otto vetture, che sono risultate regolari. **Ferrari** (Arnoux) 556 kg; **Lotus** (De Angelis) 584 kg; **Williams** (Rosberg) 568 kg; **Williams** (Laffite) 591 kg; **Osella** (Ghinzani) 586 kg; **Brabham** (Fabi) 571 kg; **McLaren** (Lauda) 592 kg; **Ats** (Winkelhock) 584 kg. Sono stati prelevati campioni di carburante dalla Ferrari di Arnoux e dalla Williams Honda del vincitore Keke Rosberg. Sulla Tyrrell di Bellof è stato poi prelevato il liquido di raffreddamento.



Classifiche iridate dopo 9 gare

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

MONDIALE PILOTI

1. Prost	9	6	—	9	—	4,5	4	2	—								34,5	34,5
2. Lauda	—	9	—	—	9	—	6	—	—								24	24
3. De Angelis	4	—	2	4	2	0,5	3	4	4								23,5	23,5
4. Arnoux	—	—	4	6	3	1,5	2	—	6								22,5	22,5
5. Rosberg	6	—	3	—	1	1	—	—	9								20	20
6. Piquet	—	—	—	—	—	—	9	9	—								18	18
7. Warwick	—	4	6	3	—	—	—	—	—								13	13
8. Alboreto	—	—	9	—	—	—	—	—	—								9	9
9. Brundle	2	—	—	—	—	—	—	6	—								8	8
10. Tambay	1	—	—	—	6	—	—	—	—								7	7
11. Mansell	—	—	—	—	4	—	1	—	1								6	6
12. Bellof	—	—	1	2	—	2	—	—	—								5	5
13. Senna	—	1	—	—	—	3	—	—	—								4	4
Laffite	—	—	—	—	—	—	—	1	3								4	4
15. Cheever	3	—	—	—	—	—	—	—	—								3	3
Patrese	—	3	—	—	—	—	—	—	—								3	3
Fabi	—	—	—	—	—	—	—	3	—								3	3
18. De Cesaris	—	2	—	—	—	—	—	—	—								2	2
Ghinzani	—	—	—	—	—	—	—	—	2								2	2
20. Boutsen	—	—	—	1	—	—	—	—	—								1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	15	—	9	9	4,5	10	2	—								58,5	58,5
2. Ferrari	—	—	13	6	3	1,5	2	—	6								31,5	31,5
3. Lotus	4	—	2	4	6	0,5	4	4	5								29,5	29,5
4. Williams	6	—	3	—	1	1	—	1	12								24	24
5. Brabham	—	—	—	—	—	—	9	12	—								21	21
6. Renault	1	4	6	3	6	—	—	—	—								20	20
7. Tyrrell	2	—	1	2	—	2	—	6	—								13	13
8. Euro Alfa Romeo	3	3	—	—	—	—	—	—	—								6	6
9. Toleman	—	1	—	—	—	3	—	—	—								4	4
10. Ligier	—	2	—	—	—	—	—	—	—								2	2
Osella	—	—	—	—	—	—	—	—	2								2	2
11. Arrows	—	—	—	1	—	—	—	—	—								1	1

TROFEO VILLENEUVE

GP DALLAS

1. Mansell 11; 2. Lauda 11; 3. Arnoux 7; 4. De Angelis, Warwick, Piquet 6; 7. Senna e Prost 1.

CLASSIFICA GENERALE

1. Prost e Piquet 67; 3. Warwick 47; 4. De Angelis 40; 5. Mansell 38; 6. Arnoux 36; 7. Tambay 35; 8. Lauda 32; 9. Alboreto 28; 10. Rosberg 17; 11. Bellof 14; 12. Senna 10; 13. De Cesaris 3; 14. Brundle 2; 15. T. Fabi, Winkelhock 1.

TROFEO BRONZI DI RIACE

1. Prost e Rosberg 2; 3. Alboreto, De Angelis, Lauda, Tambay, Senna e Piquet 1.

VESPA TROPHY POLE POSITION

1. Piquet 4; 2. Prost, De Angelis, Alboreto, Tambay, Mansell 1.

Le cifre iridate

TERZA VITTORIA iridata per Keke Rosberg in 89 gare; il finlandese è riuscito a raggiungere per numero di vittorie altri due ex-campioni del mondo: Mike Hawthorn e Phill Hill, togliendosi dall'incomoda posizione di campione con minor numero di successi iridati nella storia del campionato. Dopo il gran premio texano Alain Prost capeggia ancora la graduatoria provvisoria, con la media di 3,83 punti/gara e la McLaren, quelle dei «costruttori», con 3,25.

PER LA WILLIAMS si è trattato del 18. successo, che le consente di staccarsi dalla Brm e di figurare da sola al sesto posto come numero di vittorie fra i costruttori. La Honda, arrivata al terzo successo, primo su di un telaio non di sua costruzione — raggiunge i successi della Matra, la Casa Francese vittoriosa sui telai allestiti da Guy Ligier.

PIER CARLO GHINZANI è entrato per la prima volta in zona punti alla 15. presenza iridata, mentre, l'Osella che nel 1982 aveva ottenuto i primi punti mondiali con il 4. posto di Jarier su di un modello «FA1C» Ford in un gp di San Marino disertato da molti concorrenti, figura nuovamente nella graduatoria iridata con il suo tipo «SA1F» a motore Alfa Romeo.

LA CORSA DI DALLAS ha chiuso il ciclo dei gran premi iridati in calendario quest'anno in America, aperti a marzo in Brasile. Se dovessimo assegnare il titolo teorico di campione americano di formula 1 il vincitore sarebbe Piquet con 18 punti, seguito da Prost e De Angelis con 15; il romano è l'unico pilota ad essersi attribuito punti in tutte le quattro gare americane.

VELOCITÀ IN PROVA

De Angelis tra le buche

Velocità estremamente basse sul circuito di Dallas. Pochi infatti sono stati i piloti che sono riusciti a superare la barriera dei 200 km/h. Nel toboga Texano le Lotus, come velocità massima hanno confermato i risultati delle prove ufficiali. Elio De Angelis ha raggiunto la «punta» massima con 215,294 km/h. Dietro la Lotus, molto bene le Renault, soprattutto quella di Derek Warwick, la McLaren di Prost, la Brabham di Piquet. Stranamente poco veloci, invece, le due Ferrari che raramente hanno oltrepassato la barriera dei 200.

VENERDI'

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	208,086	211,086
2 Fabi	193,452	192,801
3 Brundle	195,867	182,772
4 Bellof	200,517	199,365
5 Laffite	204,660	195,664
6 Rosberg	201,345	203,239
7 Prost	213,135	213,931
8 Lauda	212,276	208,185
9 Alliot	200,061	194,825
10 Palmer	202,708	202,645
11 De Angelis	206,359	215,294
12 Mansell	209,575	206,133
14 Winkelhock	204,978	203,051
15 Tambay	197,275	203,271
16 Warwick	207,202	214,488
17 Surer	—	188,417
18 Boutsen	209,110	205,394
19 Senna	208,152	208,283
20 Cecotto	194,537	202,459
21 Rothengatter	184,874	187,666
22 Patrese	186,735	195,664
23 Cheever	192,182	204,342
24 Ghinzani	203,711	194,508
25 Hesnault	183,689	193,480
26 De Cesaris	207,007	207,987
27 Alboreto	189,501	195,664
28 Arnoux	202,241	207,758

SABATO

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	202,677	206,456
2 Fabi	197,897	191,958
3 Brundle	—	—
4 Bellof	194,164	195,461
5 Laffite	187,746	196,862
6 Rosberg	180,222	192,575
7 Prost	198,733	202,614
8 Lauda	198,943	197,157
9 Alliot	—	—
10 Palmer	196,305	193,027
11 De Angelis	203,868	—
12 Mansell	201,130	—
14 Winkelhock	202,957	199,365
15 Tambay	197,660	201,746
16 Warwick	205,939	205,650
17 Surer	195,519	190,487
18 Boutsen	201,900	205,845
19 Senna	195,664	—
20 Cecotto	187,773	—
21 Rothengatter	188,121	191,874
22 Patrese	187,826	195,955
23 Cheever	197,246	200,365
24 Ghinzani	198,284	197,275
25 Hesnault	187,559	—
26 De Cesaris	203,459	207,235
27 Alboreto	183,586	190,708
28 Arnoux	197,897	203,365

LE INTERVISTE/Rosberg avverte Prost e Lauda

«Amici, ci sono anch'io!»

«Se il mio team preparerà in fretta la nuova Williams — dice il finlandese — posso ancora sperare nel titolo». Con lui, l'Honda è tornata a vincere dopo 17 anni

di Andrea Ficarelli

DALLAS — Non sembrava particolarmente affaticato il Keke Rosberg protagonista del primo Gran Premio di Dallas. Una gara massacrante, su un percorso veramente «accidentato», svoltasi sotto un sole cocente: tutto questo non ha infastidito il «freddo» finlandese della Williams. La vittoria di Keke abbina al ritiro delle due McLaren e al passo falso di Piquet, potrebbe far pensare che la corsa verso il titolo iridato si sia aperta a un altro pretendente. «Non andatelo lontano con i discorsi — ha scelto Rosberg a fine gara — perché questa vittoria è stata la conseguenza di un circuito molto particolare. Il fatto che io abbia vinto qui a Dallas non significa affatto che la Williams debba essere competitiva sugli altri circuiti del campionato del mondo. Certo che, se il mio team svolgerà un lavoro di sviluppo molto rapido sulla nuova Williams per le gare che seguono potrei ancora sperare al titolo». Il sorpasso di Mansell è stato il momento chiave della corsa: da quel momento il finlandese non ha più abbandonato la prima posizione. Ma prima di riuscire a mettere le ruote della sua Williams davanti a quelle della Lotus dell'inglese, Rosberg ha dovuto sudare le proverbiali sette camicie. «Ho cercato in tutti i modi di passarlo era più lento di me, mi ha sempre chiuso. Non capisco il suo modo di correre: la sua macchina aveva dei problemi, non c'era alcun motivo di ostacolarla a quel punto, rischiando tra l'altro di provocare un incidente. Io mi sono comportato in maniera ben diversa: quando Prost ha cercato di sorpassarmi l'ho lasciato andare. Mi sarei accontentato anche di un secondo posto, mi sarebbe bastato». Rosberg torna alla vittoria dopo il Gran Premio di Monaco dell'anno scorso. Anche quella volta si era corso su un circuito «anomalo» per di più reso viscido dalla pioggia. Qui a Dallas si è corso su un asfalto rattoppato con cemento. «Non me la sento di paragonare questa mia vittoria con quella di Montecarlo dell'anno scorso. Le due corse sono state completamente diverse, anche se entrambe sono state molto dure. Ho faticato moltissimo oggi con il caldo che faceva: l'abitacolo sembrava un forno. Comunque sceso dalla macchina mi sono subito sentito bene, senza alcun particolare problema fisico».

UNA CORSA senza problemi, ver-

rebbe da credere, quella di Keke. «No è stato così. Ho accusato un forte saltellamento dell'avantreno che comunque non mi ha impedito di correre la seconda parte della gara abbastanza tranquillo. Tranquillo non significa però rilassato, poiché lo stato della pista era quasi impossibile: bastava uscire di traiettoria anche di soli pochi centimetri e la macchina diventava incontrollabile. Qui a Dallas era veramente facile andare a sbattere». Ancora una volta il motore Honda che equipaggia le Williams si è dimostrato all'altezza della situazione. Nel team inglese non hanno mai fatto mistero delle colpe del loro telaio. Ammettendo che il motore Honda era competitivo già a inizio stagione: «Il motore è andato bene — ha confermato Keke — e non ci ha creato problemi neppure per quanto riguarda i consumi. Durante le prove avevano svolto

dei test per stabilire quanto carburante ci sarebbe servito per la gara: i risultati sono stati tanto positivi che durante il gran premio non mi sono mai preoccupato del problema consumo». Ora Rosberg pensa già al futuro, cioè alla nuova macchina che dovrebbe consentirgli — se sviluppata velocemente — di ripetere il successo di Dallas in uno dei prossimi sette Gran Premi. «La macchina nuova — ha riferito Keke — ha già provato a Snetterton con Thackwell. Questa settimana (mentre questo numero di AS sarà nelle edicole - n.d.r.) io e Laffite andremo a Zeltweg per provarla. Sono molto curioso di vedere come andrà e credo che quella di Zeltweg sia una sede ideale, anche perché sul posto ci saranno altri team Goodyear Ferrari e Lotus. Potremo avere dei validi punti di riferimento. Mi auguro che la mac-

china sia subito competitiva, per poter farla debuttare già a Brands Hatch. È una macchina più curata nell'aerodinamica, ha una linea a freccia, decisamente più slanciata della vecchia». Tutto sommato, dopo Dallas sono soltanto 14 i punti che separano Rosberg, attualmente quinto, da Prost. In sette gare può ancora accadere di tutto. Keke considera questa di Dallas una vittoria imprevista, ma il suo comportamento prima della gara fa pensare che forse il finlandese aveva già fiutato che un circuito così era quello che ci voleva per risollevarlo le sue quotazioni iridate. Già al mattino Keke pensava solo alla gara: quando i piloti si sono riuniti per discutere un eventuale boicottaggio della corsa, Rosberg non si è neppure presenta-

Ancora un risultato positivo per De Angelis

Peccato l'errore-gomme

DALLAS — Ormai è diventato monotono. Elio De Angelis è andato a punti anche nel Texas. In questo nono Gran Premio della stagione. Elio aveva portato a casa 4 punti a Detroit. Altri quattro li ha guadagnati a Dallas ed ora a suon di terzi e quarti posti è terzo nella classifica di campionato del mondo staccato di solo mezzo punto da Lauda e di 11 da Prost. Su nove gare disputate Elio è arrivato otto volte nei primi sei: una regolarità davvero impressionante. «Abbiamo sbagliato le gomme. Se avessimo potuto provare al mattino, come facciamo in tutti i Gran Premi — ha commentato Elio — non saremmo caduti in questo errore: i nostri pneumatici erano troppo soffici. Nella prima parte della gara il motore girava a cinque cilindri e perciò ho perso il contatto con i primi, ma nella seconda parte il motore ha ripreso a funzionare bene ed ho potuto recuperare». A rallentare la corsa dell'italiano ha contribuito anche Nigel Mansell, il suo compagno di squadra. De Angelis non ha peli sulla lingua: «Mi sono avvicinato a Mansell e lui ha fatto di tutto per non farmi passare, rallentando la mia corsa. Alla Lotus non abbiamo degli ordini di scuderia, ma credo che sia normale

far passare il proprio compagno di squadra quando ci si accorge di essere più lenti. C'è una specie di gentlemen agreement tra noi piloti per quanto concerne i sorpassi: evidentemente Mansell non intende applicarlo. Penso che se Mansell voleva vincere la sua prima gara correndo in questo modo ha proprio sbagliato tutto. Questo comunque non cambierà niente dei nostri rapporti».

DOPO La gara è stato impossibile parlare con Mansell. Finita la corsa l'inglese è stato colpito da un collasso ed è stato immediatamente trasportato in infermeria. Le sue condizioni sono rapidamente migliorate e non destano alcuna preoccupazione. Piercarlo Ghinzani e il Team Osella sono ripartiti per l'Italia con i primi punti iridati dell'anno. Già sabato Piercarlo si era detto abbastanza sicuro di terminare la gara. Lo ha fatto davvero tagliando il traguardo in quinta posizione, un risultato che vale due punti nella classifica del campionato del mondo. «Questi circuiti cittadini — ha detto Ghinzani con il solito realismo — sono quelli che offrono le maggiori possibilità ai team piccoli come il nostro poiché non richiedono grandi potenze o aerodinamiche sofi-

sticate. Era un obiettivo che volevamo raggiungere questo quinto posto. Onestamente speravamo di farcela prima, ci siamo arrivati qui a Dallas, ma l'importante è esserci arrivati perché i punti significano anche entrate finanziarie per la squadra. Dopo il via ero nel gruppo di Fabi e Cheever, ma ho preferito rallentare poiché il loro ritmo era troppo tirato. La pista era allucinante: in tanti sono usciti senza alcuna colpa solo perché l'asfalto era in uno stato terribile». Anche Enzo Osella è alle stelle: «Era da Montecarlo che ci facciamo la ronda a questi punti. È da Montecarlo infatti che abbiamo iniziato a sperare di arrivare nei primi sei. È un successo importante per il team, al di là dei vantaggi finanziari che ne deriveranno». Tutto sommato l'Osella è andata meglio dell'Alfa Romeo... «No, questo non è vero — taglia corto Osella, molto diplomaticamente — loro si pongono dei traguardi molto più alti, mentre noi correvamo solo per mettere insieme qualche punto...». C'è un terzo «primato» nel quinto posto di Ghinzani e dell'Osella: «È la prima volta che la Pirelli batte la Michelin», ha fatto notare Nigel Wollheim, portavoce della casa italiana dei pneumatici.



Velocissimo ma anche un po' irruento, Martin Brundle è stato protagonista di un brutto incidente durante le prove. Nelle immagini (FotoAmaduzzi), il pilota della Tyrrell riceve i primi soccorsi e la sua vettura viene spostata dalla pista. L'inglese ha riportato la frattura di una caviglia e dovrà disertare i GP per oltre un mese. Forse tornerà in pista a Monza



■ Dal giovedì Team manager e organizzatori hanno lottato per la misurazione del circuito di Dallas, finalmente al sabato si è deciso che il GP si sarebbe disputato sulla distanza di 78 giri pari a 302,4 km, e che il circuito misura 3,8 km. Ma attenzione: se si fanno i conti i dati non sono giusti!

■ **RON DENIS**, team manager della McLaren è uno degli uomini meno amati della F. 1 per il suo modo di fare e per la scarsa comunicabilità. Nelle prove libere di giovedì, quando ha visto sulla Toleman di Senna le gomme Michelin alte, è corso dai responsabili francesi per protestare in quanto sosteneva che le gomme alte erano solo per lui e non voleva che nessuno le provasse. Dupasquier gli ha allora fatto notare che le gomme alte erano una novità a Detroit, ma non qui dove l'unica novità era una gomma con mescola diversa e che quindi la gomma alta era sorpassata e che la Michelin come da contratto la poteva dare alla Toleman. Ron Dennis non ci ha creduto ed ha controllato.

■ **L'ASFALTO** di Dallas è veramente deplorabile, non si riesce a capire come in un paese come gli Stati Uniti con la tecnologia e i mezzi che hanno non si riesca a produrre un asfalto che non si sbricioli al passare delle macchine e sotto il caldo. Nelle prove di venerdì costellate da uscite di strada e da testa-coda, è successo anche che un sasso staccatosi dall'asfalto sia stato gettato violentemente da una macchina che passava verso la Ferrari di Alboreto bucadogli il radiatore; I danni fortunatamente sono stati minimi, ma immaginate un po' se il sasso fosse stato scagliato più in alto verso il pilota.

■ **ALLA FESTA ORGANIZZATA** dalla Benetton nel Ranch di Gei Ar il Southfork, non è stato invitato l'ex direttore dell'Alfa Romeo, Pier Luigi Corbari ora DS dell'Osella ma sempre dipendente Alfa Romeo. Subito si è malignato che è stata una dimenticanza pilotata visto i non proprio idilliaci rapporti fra l'attuale gestione Euroracing Alfa Romeo e l'Autodelta

Prost pensa già a Brands Hatch ma... Nove punti buttati!

DALLAS. Alain Prost ha perduto un'occasione d'oro per incrementare il suo vantaggio in testa al campionato. «Sì — ha ammesso — ma io sono molto fatalista. Sarebbe stato fantastico vincere qui a Dallas. Ho buttato via nove punti, ma adesso penso solo a Brands Hatch. La macchina andava bene, sono stato io a sbagliare: ho toccato all'interno, molto leggermente ma abbastanza forte da dovermi fermare. La mattina, prima della gara, non volevo partire su una pista così, poi la corsa è iniziata e dopo 7-8 giri ho preso il mio ritmo. Ho forzato particolarmente solo quando Niki ha cominciato a farsi sotto».

AYRTON SENNA si era messo in luce durante le prove qualificando la sua Toleman in terza fila. In gara era transitato quarto al primo passaggio, poi... «Poi ho commesso uno stupido errore — dice il brasiliano — urtando un muretto all'interno e finendo in testa-coda. Sono ripartito e dopo un po' ho urtato ancora lo stesso muretto, questa volta molto leggermente: non mi sono girato ma una ruota ha ceduto e mi sono dovuto fermare a cambiarla. Infine, ma ormai ero tagliato fuori, ha ceduto la frizione. Purtroppo... la macchina andava benissimo e se non mi fossi sbagliato ora potrei essere almeno terzo». Per sua consolazione, in errori come i suoi sono incorsi in tanti.

■ **MICHELE MINUTOLO** che nel primo turno di prove ha rotto il supporto del rinvio del semiase, pezzo solitamente scevro da rotture ha potuto correre grazie all'interessamento di Romeo Muccio che pos-

sedeva il pezzo nella sua officina di Ragusa. Il pezzo era in possesso anche del preparatore Cevenini che rifiutandosi di cederlo al pilota di Ravaglia si è attirato le critiche di tutto l'ambiente.

GP DALLAS

Segafredo continua in F. 1

DALLAS — Non è vero che la Segafredo-Zanetti intenda abbandonare la sponsorizzazione della Toleman e, tanto meno, uscire dalla Formula 1. Le voci che circolavano nell'ambiente — AS le ha riportate nel numero scorso — sono del tutto infondate. «Dal GP di Monaco sponsorizziamo anche le tute di Lauda e Prost — ha sottolineato Saverio Landolfini responsabile delle sponsorizzazioni della Segafredo — ed è pertanto evidente che non abbiamo la minima intenzione di lasciare la Formula 1. Con la Toleman non c'è stato alcun litigio: a Montecarlo sulle vetture è arrivato il nuovo sponsor Candy, ma questa possibilità era già contemplata nei nostri accordi».

Per dimagrire guidate una F. 1

DALLAS — Come è noto, in occasione della prima gara del mondiale F. 1 in Brasile, tutti i piloti sono stati messi sulla bilancia in modo da detrarre il loro peso in occasione della verifica delle vetture durante le prove. Il regolamento prevede che nella prima gara del «girono di ritorno» (appunto il GP di Dallas), i piloti vengano controllati di nuovo. Qui sotto, ecco dunque la nuova tabella con i pesi precedenti inseriti tra parentesi. Come si può notare ben 17 piloti sono dimagriti, alcuni dei quali vistosamente (Laffite di quasi sette Kg, Prost di quattro). Incredibilmente non hanno accusato differenza di peso Piquet, Palmer

e Lauda. Più «grassi» invece Rosberg, Winkelhock, Senna, Patrese (oltre 3 Kg in più) e Cheever. Senza riscontro Corrado Fabi e Rothengatter che non erano presenti a Rio. Questa dunque la lista:

Piquet 70,4 (70,4); C. Fabi 71,6; Brundle 70,2 (71,6); Bellof 72,2 (72,8); Laffite 58,0 (64,6); Rosberg 68,6 (67,8); Prost 61,2 (64,0); Lauda 64,4 (64,4); Alliot 69,6 (72,6); Palmer 75,0 (75,0); De Angelis 74,6 (77,6); Mansell 77,2 (77,6); Winkelhock 76,2 (74,2); Tambay 79,0 (79,4); Warwick 78,2 (79,2); Surer 68,0 (70,0); Boutsen 73,4 (75,2); Senna 68,4 (67,0); Cecotto 72,2 (72,8); Rothengatter 76,6; Patrese 82,4 (79,0); Cheever 79,6 (79,2); Ghinzani 75,4 (79,8); Hesnault 67,8 (71,0); De Cesaris 72,2 (74,2); Alboreto 69,8 (72,0); Arnoux 65,2 (67,4).

■ **CONTRO IL CALDO.** I piloti della Williams, Rosberg e Laffite, ricevevano un po' di sollievo alla calura di Dallas tramite un sistema di circolazione d'acqua passante all'interno del casco. Frank Williams ha scherzato, precisando che avrebbe addebitato ai piloti il costo supplementare del «condizionamento». Invece Rosberg e Laffite erano del parere che sarebbe stato più giusto che avessero ricevuto un extra per via dell'esperimento. Comunque si è visto di tutto ai box per alleviare la calura: dai meccanici che provvedevano a rinfrescare la testa dei piloti con ghiaccio a enormi ventilatori posti davanti alle vetture.

■ **TURISTA INTERESSATO.** A Dallas c'era anche il giovane campione europeo di F. 3 Pierluigi Martini. E alla ricerca di un posto in F. 1 per l'85; nel frattempo, per restare in allenamento, disputerà la gara di F. 2 di Misano, sabato 21 luglio, con una Minardi.

■ **UOMO AVVISATO...** Le leggi locali del Texas sono tra le più dure degli Usa. La Polizia aveva reso noto che chi fosse stato sorpreso a fumare ai box sarebbe stato multato di 5.000 dollari (otto milioni di lire) oppure avrebbe dovuto scontare un mese di prigione!

■ **PUBBLICITÀ.** Sulle Brabham la Parmalat ha tolto la pubblicità della Santal, per mettere quella della «Pomi», un prodotto a base di pomodoro che negli USA sta gradatamente arrivando ad essere leader del settore. Come rileva il nome, il «Pomi» viene utilizzato ad esempio sugli spaghetti, ma a differenza di quello venduto in Italia, negli Usa viene esportato in versione leggermente più acida per seguire il gusto del pubblico.

■ **SPERANZA.** La città di Dallas ha firmato un contratto di 4 anni per organizzare il GP di F. 1. Gli organizzatori credono molto in questa loro iniziativa, perché hanno fatto una indagine: tra Dallas e Fort Worth si sommano 3.220.000 abitanti, la cui età media è di 28,7 anni, quindi giovani che si spera di attirare verso questo genere di sport ancora poco popolare in Usa.

■ **EMULAZIONE.** Molti responsabili tecnici dei team, quando si sono accorti che sulle Ferrari era stata montata una quinta da 280 kmh, si sono affrettati a seguire quella strada. E questo nonostante pochi fossero convinti dell'utilità dell'operazione, visto che il «rapportone» veniva usato in soli due tratti di 50 metri l'uno.



GLEN GRANT

Il grande whisky di puro

Niki e Michele troppo «veloci»

DALLAS — Il limite di velocità è molto rigido in tutto il Texas; così due piloti hanno rischiato di finire in prigione per aver passato il limite anche se di poco. La prima avventura è capitata ad Alboro to il mercoledì prima delle prove mentre si recava con la sua Ferrari 308 a visitare il circuito. Un poliziotto ha rilevato 25 miglia quando il limite è di 20 (rispettivamente 40 e 32 kmh). Alboro to che era assieme alla moglie Nadia, ha cercato di spiegare che 5 miglia (circa 8 km) in più non costituivano una grande infrazione e che comunque era disposto a pagare. Il poliziotto si è irrigidito quando ha saputo che era il pilota della Ferrari, poi tutto si è calmato e la polizia ha lasciato andare Alboro to. Per Lauda invece è stato peggio. Rilevato sulla strada statale a 75 miglia in luogo delle 55 permesse (rispettivamente 120 e 88 kmh) stavano per scattare le manette per l'austriaco. Stava per essere portato in tribunale per la multa, quando il poliziotto, rimasto sulla macchina, lo ha riconosciuto e si è accontentato di fargli una ramanzina sui peri-

coli della velocità. Al che Niki ha risposto che a quella velocità non c'era rischio, lui lo sapeva bene perché era abituato ad andare a 300 all'ora in pista. Veramente ha detto 200 miglia (320 kmh) e i due poliziotti non volevano credere a velocità del genere!

■ L'EX-McLAREN. A Dallas si è visto anche John Watson, arrivato per una operazione promozionale della Unipart. È stato interpellato anche dalla TV inglese per commentare alcuni momenti del GP.

Bernie contro la P2 della stampa

DALLAS — Il presidente della Foca, Bernie Ecclestone, sta facendo una guerra senza quartiere a Bernard Cahier, giornalista e presidente dell'Irpa, l'associazione che riunisce i rappresentanti della stampa e i fotografi delle corse. Come consulente del GP di Dallas, Cahier aveva convinto gli organizzatori a vietare l'ingresso, ai box e in sala-stampa, a chi non aveva il bracciale dell'Irpa. Tanto che Ecclestone è stato costretto a intervenire in prima persona perché anche i giornalisti della Fisa potessero svolgere il proprio lavoro. Tra l'altro la Fisa ha concesso il proprio bracciale senza pretendere nulla in cambio. Ecclestone ha poi scoperto che Cahier, come consulente degli organizzatori, avrebbe chiesto 30.000 dollari (circa 50 milioni di lire) più il biglietto aereo (per lui e la moglie) dalla Svizzera a Dallas oltre a un appartamento al Fairmont Hotel. La cosa è stata duramente commentata da Ecclestone e da vari esponenti della stampa internazionale che in occasione della prossima riunione Irpa a Zandvoort, chiederanno le dimissioni del presidente. Il più quotato e probabile sostituto sembra possa essere Franco Lini. (g.cev.)

■ L'INCONTRO. Alboro to e la moglie Nadia dopo il GP di Detroit sono andati in vacanza in una delle 400 isole delle Bahamas dove non c'era praticamente nessuno. Una mattina mentre passeggiavano in una spiaggia deserta lunga alcuni Km, hanno visto in lontananza due sagome che si avvicinavano e che ad Alboro to sembravano familiari. Infatti erano Prost e Laffite arrivati per un paio di giorni sull'isola per disintossicarsi e per giocare a golf. A proposito, l'isola si chiama «Treasure Cay».

Per Bellof niente GP Germania

IL TEDESCO Stefan Bellof non potrà prendere il via per il suo gran premio di casa, il 5 agosto a Hockenheim. Il pilota della Tyrrell dovrà in quel fine settimana onorare il suo contratto con la Porsche e disputare la 1000 Km di Mosport, valevole per il campionato del mondo endurance. Dopo questa decisione definitiva, è comprensibile che una serie di piloti tedeschi si sono già fatti avanti per prendere il posto al volante della Tyrrell in occasione del Gran Premio di Germania. Lo sponsor di Bellof, Maredo, intende eventualmente impegnare il suo pilota di F. 3, Hans-Peter Pandur; altri aspiranti a questa ambita guida sono i piloti di F. 3 Harald Brutschin e Franz Konrad. (h.j.t.)

■ PREMIO. Il fotografo Daniele Amaduzzi che collabora anche per AS ha vinto il secondo premio nella tombola organizzata alla «festa Benetton» nel ranch di J.R., consistente in un assegno di 300 dollari, 500.000 lire circa. Il primo premio consisteva in un viaggio a Venezia ed è stato vinto da un ospite americano.

Colore chiaro. Gusto pulito.

malto d'orzo.

Non molte le novità ai box di Dallas

Renault al pepe

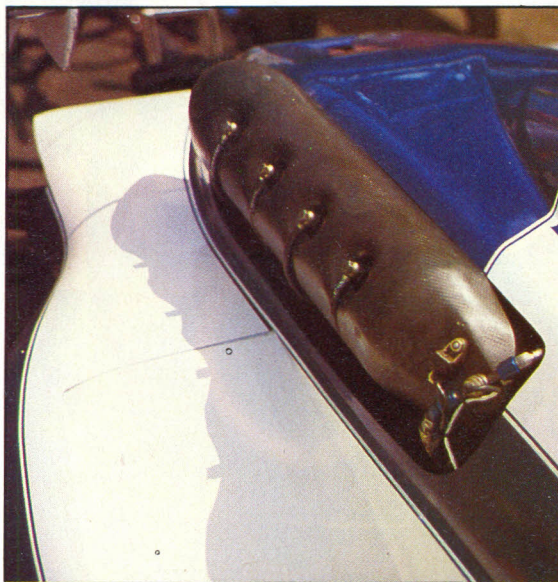
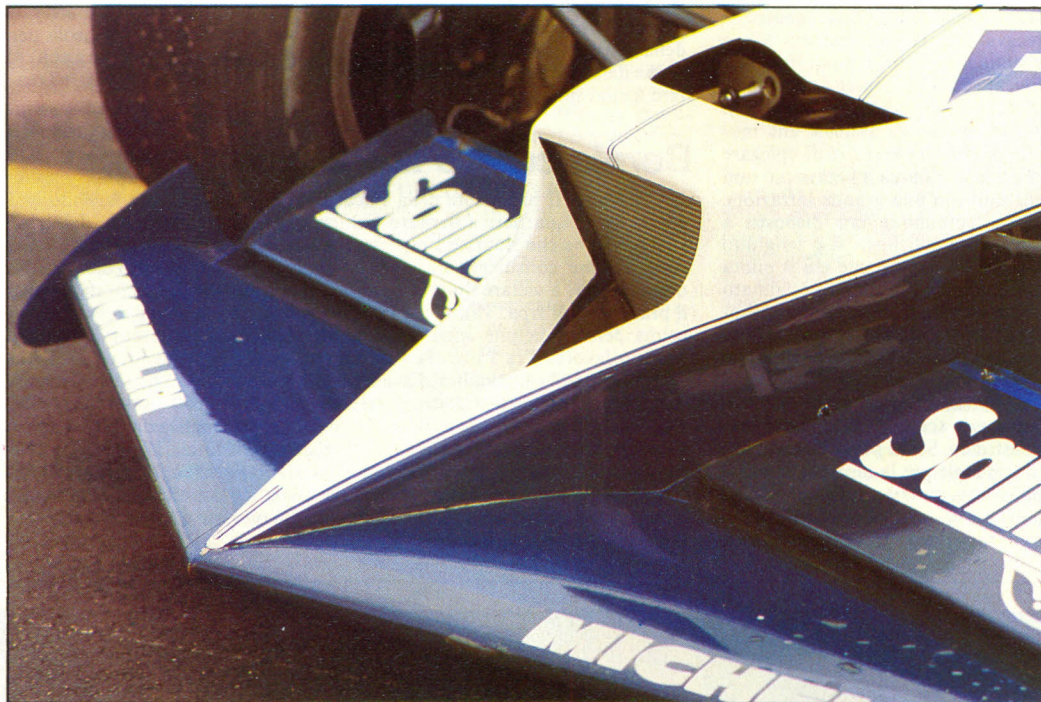
Il motore della «Regie» è stato sensibilmente modificato per una migliore utilizzazione ma al GP d'Inghilterra ci sarà anche un nuovo telaio tutto in fibra di carbonio

BRABHAM

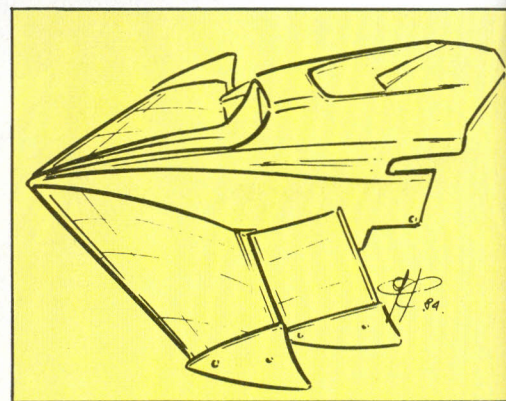
Non convince il maxi-radiatore

BT53/4: Nelson Piquet
BT53/2: Corrado Fabi
BT53/3: «muletto»

La macchina danneggiata alla partenza a Detroit nell'incidente causato da Mansell è stata sostituita da un telaio fresco, il numero 4. Le tre Brabham si sono presentate a Dallas con un radiatore dell'olio sul muso molto più grande di quello visto a Detroit. Ciò ha comportato una modifica al muso con una grossa presa Naca sporgente dal muso stesso. Questa soluzione veniva poi scartata perché il muso così trasformato creava dei problemi aerodinamici con un notevole sottosterzo. Sabato le tre Brabham ritornavano al piccolo radiatore dell'olio sul muso con l'aggiunta di uno supplementare nella fiancata di sinistra. Venerdì vi erano due versioni di carrozzeria diverse nelle uscite d'aria sul lato destro (il muletto aveva la versione tutta chiusa e con il cassoncino di aspirazione del motore della carrozzeria). Sabato tutte e tre le vetture avevano il motore con i tromboncini di aspirazione versione Monaco. Sempre sabato venivano poi aumentate le prese d'aria d'uscita sul lato destro. Nuove erano pure le piccole paratie laterali ai lati dei baffi anteriori.



BRABHAM: in prova è stato montato un maxi-radiatore dell'olio (sotto nel disegno e sopra nel fotocolor di Villani) ma non ha funzionato. A sinistra il cassoncino di aspirazione del motore nella versione esterna rispetto alla carrozzeria (FotoVillani). A Brands Hatch ci sarà una versione rinnovata della BT53



TOLEMAN

Solo per Senna l'elettronica

TG184/3: Johnny Cecotto
TG184/2: Ayrton Senna
TG184/1: «muletto»

Nessuna modifica sulle Toleman con Senna sempre con la versione ad iniezione elettronica integrale sul proprio motore. L'intercooler sulla fiancata di sinistra veniva raffreddato di spruzzi di gas «freon».

SPIRIT

Novità sul... tavolo

101B/2 Hub Rotthengatter
101B/1: «muletto»

Le due Spirit sono tornate al motore Hart. La squadra è sempre a corto di soldi. Sul tavolo da disegno di Coppuck vi è sempre la nuova sospensione anteriore che però non è stata ancora costruita.

WILLIAMS

Più coppia ai bassi regimi

FW09/5: Keke Rosberg
FW09/3: Jacques Laffite
FW09/1: «muletto»

A Detroit e Montreal la macchina di

scorta era la numero 6, a Dallas invece era la numero 1, dato che un altro telaio si era leggermente danneggiato a Detroit. Sabato sono arrivati due nuovi motori Honda modificati per ridurre consumi e migliorare la coppia ai bassi regimi. Questi propulsori dimostratisi migliori di quelli vecchi sono stati mantenuti per la gara, le vetture

erano le stesse di Detroit, cioè con i portamozi modificati all'avantreno ed il sistema di refrigerazione del casco del pilota provato da Rosberg a Detroit. Sabato ha girato in Inghilterra la versione modificata tipo McLaren con alla guida Tackwell, questa monoposto simile a quella brevemente vista a Montreal ha però il passo più lungo.

RENAULT

Nuova iniezione ad agosto

RE50/7: Patrick Tambay
RE50/3: Derek Warwick
RE50/2: «muletto»

Numerose modifiche sulle Renault. La principale riguarda il sistema di raffreddamento: sono stati aggiunti due radiatori dell'olio nelle fiancate che lavorano in parallelo con i due piccoli già esistenti a fianco di quelli dell'acqua. Questa modifica ha implicato un allungamento di dieci centimetri della parte anteriore delle fiancate come è possibile vedere nel disegno. Molte modifiche sono state fatte poi sul motore con un nuovo albero a camme, nuovi pistoni e una diversa regolazione dell'iniezione. Per Dallas la Renault è tornata ad usare la solita coppia conica di 8/31 al posto di quella di 8/35 usata a Detroit e rivelatasi troppo fragile. Larrousse in una conferenza stampa stranamente organizzata solo per la stampa francese ha rivelato che i consumi ottenuti a Montreal da Warwick sono stati di 78 litri per 100 km mentre a Digione sulla vettura di Tambay di 63 litri per 100 km. È stato rimontato un sistema per riscaldare la benzina in modo da poter utilizzare carburante refrigerato senza controindicazioni. Larrousse ha anche annunciato che a metà agosto verrà montata l'iniezione totalmente elettronica in modo da poterla collaudare in vista del 1985. Per Brands Hatch ci sarà poi un nuovo telaio costruito con nuovi criteri: verrà praticamente diminuito l'utilizzo del kevlar miscchiato al carbonio. La scocca sarà tutta in carbonio disposto non più unidirezionalmente come era stato fatto sugli attuali telai. Il contratto di fornitura con la Ligier durerà ancora un anno mentre la Lotus deve rinnovare il suo entro luglio.

Per ritornare sulle vetture, sia Tambay che Warwick hanno usato un nuovo muso più appuntito e leggermente più lungo.

ALFA R. EURORACING

«Inforati» gli scambiatori

184T/3: Eddie Cheever
184T/4: Riccardo Patrese
184T/2: «muletto»

Sono stati irrobustiti gli scambiatori di calore che avevano ceduto a Detroit sia mediante modifiche ed irrigidimenti agli scambiatori stessi, sia mediante un ulteriore trattamento di cottura a saldatura avvenuta. Prima varie ore a 95 gradi e poi una ventina di ore a 120 gradi. Sono state riprovate delle carenature all'inizio delle fiancate che rappresentano una evoluzione di quelle già viste a Detroit. Nuove le prese d'aria freni anteriori molto lunghe e con un disegno atto a convogliare meglio l'aria nelle fiancate.

ATS

In Germania nuova vettura?

D7/1: Manfred Winkelhock
Piccole modifiche alle prese d'aria di entrata nelle fiancate sulla unica vettura a disposizione di Winkelhock. Per Brands Hatch dovrebbe essere pronta la seconda vettura, mentre per il Gran Premio di Germania potrebbe apparire una versione con il passo allungato tramite un distanziale tra motore e cambio.

OSELLA

Davanti nuova sospensione

FA1F/1: Piercarlo Ghinzani
FA1F/2: «muletto»
Aumentate le prese di uscita dei radiatori laterali e nuova versione della sospensione anteriore con i nuovi bilanciatori superiori per le due Osella. La prossima settimana in Austria vi sarà la terza macchina in modo da permettere a Gartner di girare.

FERRARI

«Elettronica» integrale

126/C4:76: Michele Alboreto
126/C3:75: René Arnoux
126/C4:74: «muletto»

Tutte e tre le vetture portate a Dallas avevano l'iniezione elettronica integrale della Weber-Marelli. Nelle prove sono anche stati usati gli scarichi del tipo «spaghetti» smontati poi per la corsa. Per la gara sia Alboreto che Arnoux avevano la versione dell'iniezione elettronica con i doppi iniettori montati nella parte inferiore di ogni singolo collettore di aspirazione. Per ovviare al gran caldo sulle fiancate sono state aperte delle prese di uscita dell'aria calda dei radiatori dell'acqua. A Zeltweg dovrebbe essere portata anche la versione modificata di cui abbiamo fatto uno schizzo per il GP. di Detroit.

ARROWS

Passo lungo per due

A7/2: Thierry Boutsen
A7/1: Marc Surer

Solo le due vetture a motore BMW erano a disposizione dei due piloti dato che la vettura di Surer con il motore Ford era stata danneggiata a Detroit. Tutte e due le monoposto avevano per la prima volta il passo lungo, la sospensione posteriore rinforzata e la nuova carrozzeria delle fiancate.

LOTUS

Niente di nuovo di visibile

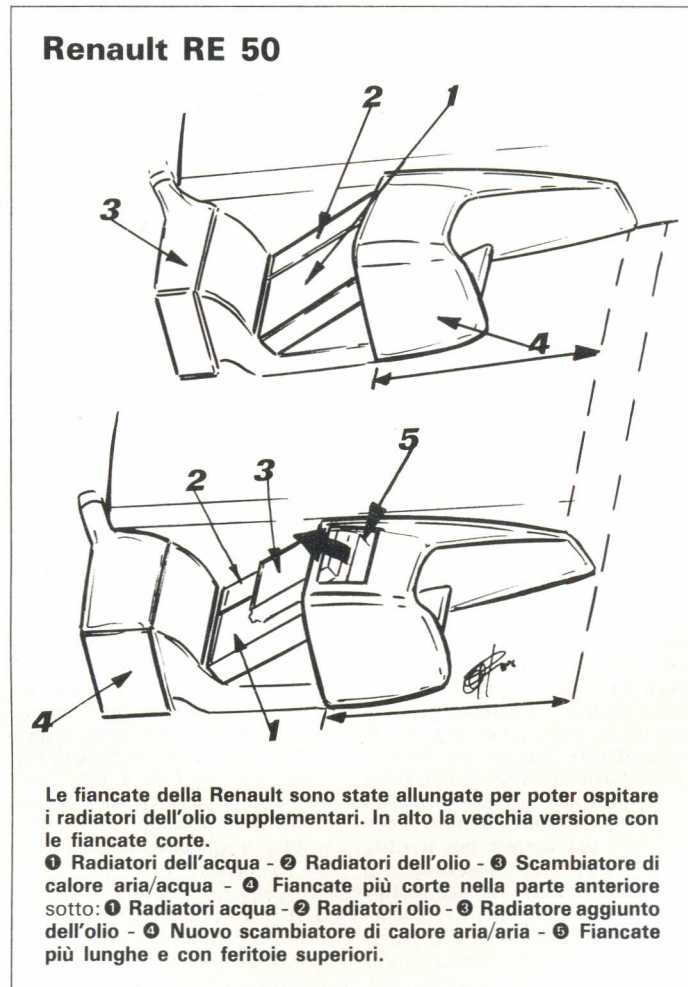
93T/3: Elio De Angelis
95T/2: Nigel Mansell
95T/4: «muletto»

Ducarouge ha modificato l'impianto di raffreddamento ma non in maniera visibile, per il resto le vetture erano le stesse di Detroit. Novità aerodinamiche vi saranno invece in Austria nelle prove Goodyear.

LIGIER

Sconfitto il calore

JS23/4: Andrea De Cesaris
JS23/2: Francois Hesnault
Niente vettura di scorta anche per la Ligier con la scocca numero «3» incidentata da De Cesaris a Detroit. Le sospensioni anteriori e posteriori rinforzate appariranno nelle prove in Austria. Come a Detroit le Ligier avevano un radiatore supplementare dell'acqua in ogni fiancata con prese d'aria di usita maggiorate. Per Brands Hatch anche la Ligier dovrebbe usare i nuovi scambiatori aria-aria.



MCLAREN

Preoccupano i soliti freni

MP4/3: Niki Lauda
MP4/2: Alain Prost
MP4/1: «muletto»

La McLaren aveva a disposizione uno scambiatore di calore più grande. Giovedì nelle prove libere sono state provate delle prese d'aria per i freni anteriori che prendevano tutta la circonferenza del cerchione, queste prese venivano poi smontate perché non garantivano un buon smaltimento del calore. Barnard era di nuovo presente ai box.

TYRRELL

Mini-modifica aerodinamica

O12/5: Stephan Bellof
O12/2: Martin Brundle
O12/1: «muletto»

L'unica modifica sulle Tyrrell la si è vista sulla vettura di Bellof dotata di una carrozzeria nella parte inferiore posteriore simile a quella della Renault, cioè con ampi profili inferiori ai lati del cambio. Nella trasferta nord americana la Tyrrell ha perso due telai: uno il 4 a Detroit con Bellof e il numero 2 con Brundle a Dallas.

Continua il momento-sì della Fiat

TORINO. L'operazione annunciata a metà maggio aveva già scosso il mondo finanziario ed economico; martedì 3 luglio è stata approvata a larga maggioranza nel corso dell'assemblea degli azionisti: la Fiat S.P.A. ha in programma il più grande aumento di capitale che sia mai stato attuato in Italia, da 337 a 2025 miliardi. Una manovra che rispecchia l'ottimo periodo attraversato dalla Fiat che ha superato brillantemente la crisi nazionale iniziata negli anni '70. Un dato lo conferma: l'utile del bilancio consolidato, più che raddoppiato rispetto al 1983. L'avvocato Giovanni Agnelli che, come presidente della Fiat, ha presenziato alla riunione degli azionisti, ha tra l'altro sottolineato come la società torinese abbia potuto in pratica contare sulle sole proprie forze per superare la crisi: «La Fiat non ha subito passivamente la congiuntura delle circostanze — ha detto —

Alti investimenti, selezioni dei mercati e dei prodotti, contenimento dei costi di lavoro, hanno permesso al Gruppo di irrobustirsi». L'avvocato ha anche precisato come le misure anti-inflazione varate dall'Italia siano ancora insufficienti mentre è necessario «ridurre in via permanente e non occasionale le indicizzazioni salariali e contenere il fabbisogno finanziario pubblico».

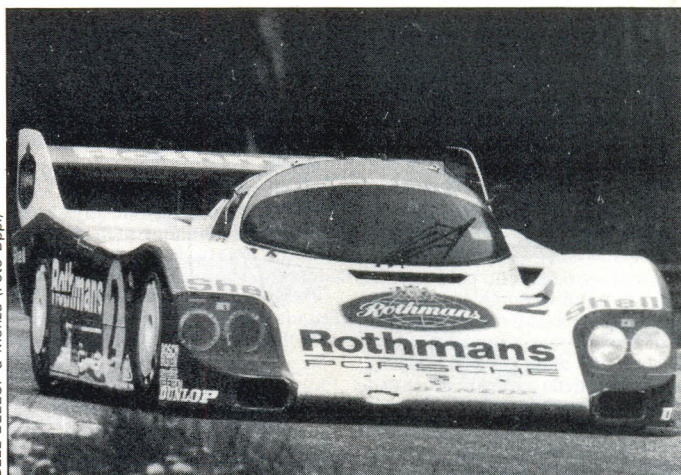
RILANCIO AUTO. Il presidente della Fiat ha fatto chiaramente capire che il brillante momento della Fiat non è stato certo causato da fattori esterni (il tasso di inflazione del 10 per cento programmato dal Governo non riesce a essere raggiunto a livello nazionale mentre è ormai un dato di fatto per il Gruppo torinese) ma da una strategia industriale indovinata soprattutto nel settore delle autovetture. La Fiat-Auto per la prima volta dalla sua costituzione ha chiuso in attivo e il futuro si prospetta su identiche basi. Il fatturato è stato di 11.888 miliardi (10.433 nell'82) e gli investimenti sono ammontati a 902 miliardi contro gli 857 dell'anno precedente. Sono state prodotte 1.371.000 vetture

(più 5,7%). In Italia la quota di mercato è salita dal 51,6% al 55,4%. In Europa la Fiat ha confermato il primo posto tra le Case automobilistiche e si è stabilita su una quota del 12,8%. Nel primo trimestre '84 la produzione è cresciuta del 13%, le vendite in Italia sono aumentate dell'8% e quelle all'estero del 19%.

Per Merzario stop solo momentaneo?

MILANO. Quello che era nell'aria in quest'ultimo periodo si è puntualmente verificato. Il team di Arturo Merzario, impegnato quest'anno nel campionato europeo di F.2 e nel campionato italiano di F.3, è stato costretto a chiudere per sopravvenute difficoltà finanziarie. All'origine di questa disavventura dell'ex pilota e ora manager, la mancata sovvenzione di uno sponsor con il quale era già stato firmato il contratto e una pendenza, relativa anche a gare dell'anno scorso, con un paio di piloti. A causa dei problemi finanziari di Merzario, Stefano Livio è stato costretto a disertare la gara di Hockenheim. C'è da augurarsi che Merzario che ha superato anche altri momenti non facili nella sua carriera di pilota e di costruttore, riesca a riprendersi in fretta come è già accaduto.

■ **CRONACA NERA.** Domenica notte (primo luglio) è stato ucciso a colpi di pistola Alfio Gambero, 51 anni, ex pilota molto noto per le sue tante vittorie conquistate a cavallo degli anni '60-'70. Nell'80, Gambero aveva deciso di tornare alle gare, ma nell'82 la sua attività sportiva fu interrotta per l'arresto con l'accusa di ricettazione (in un suo locale fu trovato un TIR rubato). Tornato in libertà provvisoria Gambero non potendo più correre per il ritiro della patente, conseguenza dell'arresto, prestava la sua Ritmo gruppo due ad altri piloti fornendogli anche la sua assistenza personale. Al momento, la Polizia non ha fatto luce sui moventi dell'assassinio ma pare che all'origine dell'omicidio ci siano state divergenze sulla spartizione di refurtiva. (e.m.)



BELL-BELLOF a Monza (Foto Dppi)

L'appello dà ragione alla Porsche

ROMA - Alla conclusione della «1000 km di Monza», nel corso di una verifica di ufficio, i commissari sportivi decisero l'esclusione per sottopeso della Porsche 956 di Bell-Bellof, vincitrice della gara, e della Lancia LC2 di Barilla-Baldi, terza classificata. Tale decisione fu contestata dai responsabili del team Rothmans che subito si appellarono. Recentemente il Tna ha esaminato il ricorso; a difesa della propria tesi la squadra tedesca ha precisato che a Monza i commissari non furono in grado di tarare, per una verifica, la bascula essendo disponibili solo 490 kg, mentre per il gr. C ne sarebbero occorsi 850. Oltre a ciò la taratura con i pesi disponibili aveva evidenziato una differenza in meno di 4 kg, a zero chili tendente a diminuire a 490 kg. Oltre a ciò non furono verbalizzate le cinque pesate effettuate in quella occasione e previste dal regolamento (n.s.9 art. 7).

IL T.N.A. ha quindi, per «insufficienza di prove» reintegrato la Porsche di Bell-Bellof in classifica rilevando la leggerezza di una verifica di ufficio fatta senza conoscere a fondo il regolamento o per lo meno i diritti riservati a chi subisce la verifica. Quindi Bell-Bellof vincitori

della 1000 km di Monza ed ulteriore beffa per la Lancia che non essendo ricorsa al Tna rimane fuori dalla classifica. Tra le ultime decisioni del Tna vi è anche quella riguardante il ricorso della scuderia «Supercar Belancauto» avverso la sospensione di alcune fiches, decretata dalla sottocommissione autostoriche. Al di là del fatto tecnico, peraltro non preso in considerazione dal Tna, lo stesso ha respinto il ricorso prendendo per buona la n.s. 14 cap, che stabilisce che in caso di controversie la sottocommissione autostoriche fungere da giudice unico.

A QUESTO punto sarà interessante leggere con una certa sollecitudine con quali argomentazioni giuridiche verrà sostenuta questa sentenza. Infatti il Tna, è bene ricordare, è un organo dell'ACI preposto a decidere in ultima istanza ogni controversia in materia di sport automobilistico nazionale. Al Tna possono quindi ricorrere tutti i concorrenti che abbiano controversie con i commissari sportivi, con il giudice sportivo, con la Csaì, con il presidente della Csaì o delle sottocommissioni. Resta quindi incomprensibile la decisione del Tna, un organo al di sopra delle parti, d'altra parte sembra abbastanza assurdo che la sottocommissione autostoriche sia giudice di se stessa. In democrazia, nella controversia tra due persone, esiste sempre una terza in grado di giudicare, in questo caso sembra valga invece il principio della dittatura.

Maurizio Masini

NOVITÀ KIT
aspirazione
per FIAT RITMO 105 e RITMO ABARTH 125

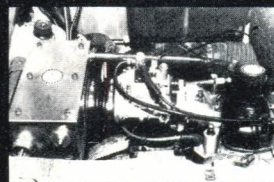
con 2 carburatori
WEBER
40 dcnf

CAMILLO ALQUATI

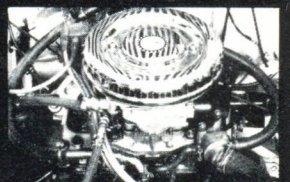
Via Dante, 91 - 26100 CREMONA
tel. 0372/20450-410398



Gruppi e collettori aspirazione, alberi distribuzione, rapporti al cambio ed al differenziale, ecc...



novità 1983.
Kit aspirazione condotti singoli con carburatore DELL'ORTO 32 DHLB per FIAT PANDA 30.



novità 1983.
Kit aspirazione condotti sdoppiati 2 x 2 con carburatore WEBER 36 DCNF per FIAT UNO/45 e NUOVA PANDA 45.

LE GARE DI «SERIE»/La Lancia Delta HF gruppo N

Sfida alle grandi

Con una cilindrata «corretta» di appena 2219 cmc, la vettura preparata da Renzo Vaccari ha dimostrato di essere competitiva nella classe 2500

ROMA — Omologata in gruppo N dal 1 maggio, proprio in tale data la Lancia Delta HF ha avuto il suo battesimo agonistico nella 2 Ore di Vallelunga. In pochi erano a conoscenza che attorno a questa vettura si era puntato l'interesse di uno dei più noti preparatori italiani e di un pilota (concessionario Lancia della capitale) con una buona esperienza al volante di vetture di serie e preparate. E così nella gara di durata, ottimamente organizzata dalla Racing Promotions, Boni Gaetani con Franco Mulas ha portato in gara la Lancia Delta HF preparata da Vaccari. Il preparatore romano è finalmente uscito da un lungo letargo ripresentando un mezzo subito all'altezza delle sue possibilità. In soli dieci giorni, e qualche notte insonne, nell'officina di via della Magliana Nuova, la Delta HF ha cambiato completamente volto ed in pista è riuscita a girare in tempi equivalenti a quelli dell'Alfa Romeo GTV 6 confermando tutta la sua competitività, riconfermandosi anche nella gara tricolore sempre a Vallelunga.

IL MOTORE. Appena sfilato dalla vettura e messo al banco ha dato 126 CV a 6000 g/m, un valore inferiore a quello della Casa che denuncia 130 CV. La-

vorando solo sulla carburazione e sullo scarico, Vaccari ha raggiunto la potenza di 141 CV a 6000 g/m. Particolare cura è stata posta nella realizzazione dello scarico libero, che partendo da un diametro originale di 50 mm, esce a metà della fiancata destra con un diametro di 80 mm riducendo così al minimo quelle contropressioni tipiche del turbo. Nonostante questo incremento di potenza le temperature si mantengono su valori normali. L'aria al carburatore arriva a non più di 50/60° C. e questo è uno dei segreti per una ottimale utilizzazione del piccolo e molto commerciale turbo Garrett T3 che inoltre smaltisce bene il calore aiutato dallo scambiatore aria/aria. Probabilmente con un lavoro più accurato su tutto il propulsore (è bene ribadire che questi risultati sono stati ottenuti senza aprire il motore) si potranno raggiungere i 145/146 CV; comunque vi è da osservare che la vettura non è al limite della cilindrata (cc. 1585x1,4=cc. 2219) e quasi 300 cc. per arrivare al limite della classe 2500 non sono certo trascurabili. Se sulla vettura fosse stato adottato il motore della serie 1800 (84x79,2) di 1756 cc. si sarebbe giunti ad una cilindrata di 2458 cc. con una potenza di circa 150/155 CV.

L'ASSETTO. Può essere considerato il punto di forza della vettura che in pista è apparsa molto piatta senza quel rollio che invece spesso caratterizza la Fiat Ritmo 125 e la 130. Vaccari ha sostituito gli ammortizzatori originali con altri più duri, comunque, nonostante i quattro sportelli, tutta la scocca è molto rigida senza quelle torsioni spesso tipiche delle berline e che finiscono per incidere sulla motricità che invece è ottima. I quattro freni a disco poi completano la struttura di questa Lancia Delta HF che subito ha mostrato di poter dire la sua pur contro vetture ben più potenti. A confermare le qualità dell'assetto è venuto il più che regolare consumo dei pneumatici (Michelin SB 9) spesso croce e delizia degli attuali gruppi N. Dal 1 giugno intanto in gr. A, per la Delta HF sono stati omologati i freni autoventilanti, un cambio ravvicinato, una scatola guida più diretta e degli ammortizzatori regolabili. Nonostante ciò è difficile capire il futuro sportivo di questa vettura che concepita per una clientela sportiva avrebbe meritato qualche scelta più coraggiosa per renderla maggiormente «cattiva».

Maurizio Masini

Il preparatore Renzo Vaccari assieme al pilota Mulas, accanto alla Lancia Delta HF preparata per il gr. N.



Con queste si corre in gruppo N

ALFA ROMEO

Alfasud TI 1.5
Alfasud Sprint Veloce 1.5
Alfetta GTV 2000
Alfetta GTV 2500

AUDI

80 Quattro
80 GTE Sport

AUTOBIANCHI

A112 Abarth 70 HP

BMW

323 I (versione '83)

CITROËN Visa GT 1361

FIAT

127 L 1050
127 Sport 70 HP (1049)
Panda 30
Panda 45
Uno 70 S
Uno 45 S
Ritmo 75 L
Ritmo 60 L
Ritmo 65 L
Ritmo 105 TC
Ritmo Abarth 125 TC
Ritmo Abarth 130 TC
131 Racing 2000

FORD

Escort RS 1600i

LANCIA

HP Executive 2000 PE
Delta HF

OPEL

Corsa 1.3
Corsa A 1.3
Kadett 1.6
Kadett D 1.8

PEUGEOT

104 ZS 1360
104 ZS 1124
205 GTI

RENAULT

R5 Alpine Turbo
9 GTS
18 Turbo
18 GTD
Fuego GTX
11 Turbo

TALBOT

Samba Rallye 1219
Samba GLS 1360
Sunbeam 1600 TI

VAUXHALL

Astra 18 GTE

VOLKSWAGEN

17 Golf GTI
86 Polo coupé GT

LE GARE DI «SERIE»/L'esperienza con la «pace-car»

La lezione Usa

Con la 2 Ore di Vallelunga è stato confermato che la presenza della vettura che neutralizza la gara in particolari occasioni migliora lo spettacolo

ROMA. In Italia se ne era sempre sentito parlare ma nessuno aveva mai pensato di organizzare una gara di velocità prevedendo la presenza della «pace-car». Con la doppia 2 Ore di Vallelunga l'organizzatore Sergio Peroni della Racing Promotion ha aperto una strada nuova, migliorando e ampliando lo spettacolo offerto dalle vetture turismo. In America d'altronde la «pace-car» è comune e anche in Europa qualche volta è prevista. Ricordiamo ad esempio che la recente 24 Ore di Le Mans è stata fermata per circa un'ora, dopo l'incidente tra le due Aston Martin, da ben tre «pace-car» Mercedes 500 SE che hanno «tirato» i vari gruppi di vetture. Con la «pace-car» in pista la gara è quindi neutralizzata e a Vallelunga l'iniziativa è stata affrontata con mentalità stile Usa: cioè «luci gialle» per eventuali incidenti, variazioni atmosferiche e pista non perfettamente pulita. La gara ha avuto successo e l'esperienza sarà probabilmente ripetuta a fine stagione anche se la novità assoluta ha portato anche a qualche inevitabile discussione. Soprattutto la «pace-car» doveva entrare in pista per incidenti o vetture ferme sul percorso: di tali condizioni a Vallelunga non se ne sono viste; comunque la bellissima Ferrari Daytona gr.4 della scuderia Bellancauto è entrata ugualmente in pista entrando convenientemente l'obiettivo di chi aveva voluto questa innovazione rendendo incerte fino al termine le due gare. Basti pensare che nella 2 Ore riservata alle vetture di serie ben sette vetture si sono avvicinate al comando e quattro sono state principali protagoniste in quella per vetture elaborate.

INCERTEZZE. Senza dubbio piloti, commissari di percorso e direzione gara hanno avuto delle incertezze. Alcuni piloti hanno superato, nonostante il divieto, quando la «pace-car» era in pista; i commissari non hanno annotato questi sorpassi. La direzione gara è stata criticata per alcune decisioni abbastanza discutibili. Nonostante ciò e



Nella parte della «pace-car», a Vallelunga è stata utilizzata anche questa Ferrari 250 Swb della Scuderia Bellancauto

grazie all'esperienza acquisita in questa occasione la formula della gara è apparsa centrata. Da tempo si era invocato qualche cosa di nuovo e Vallelunga, grazie ad un organizzatore privato, come del resto aveva già dimostrato la Flamming Racing con le moto, è riuscita ad avere 5000 presenze nonostante l'inclemenza del tempo. Lo stesso show inscenato dalla scuderia Bellancauto con una serie bellissima di Ferrari ha entusiasmato il pubblico che oltretutto ha potuto vedere impegnate in pista la Ferrari 512 BB guidata da «Gero» e che poi è stata iscritta alla 24 Ore di Le Mans. Sport e spettacolo si sono fusi quindi in un azzeccato cocktail in cui gli ingredienti possono anche essere variati, sempre che si tenga però ben presente il risultato finale (come ha fatto la Racing Promotions): far quadrare il bilancio. (m. m.)

Il parere degli interessati sulla utilità della «pace-car»

Un calcio alla monotonia

ROMA — Tra i piloti la prima gara italiana con la presenza della «pace-car» ha innescato reazioni diverse: c'è chi si è divertito particolarmente e chi l'ha contestata vivamente. Tra questi Rebai che si è sentito defraudato della vittoria: «Avevo accettato con entusiasmo l'idea di fare una gara del genere ravvivata anche dalla «pace-car», un'idea nuova che poteva rilanciare lo spettacolo — ha detto — ma non a scapito del risultato. È stata usata male». Un po' di confusione ovviamente c'è stata, sia da parte dei piloti, sia da parte dei commissari, ma questo forse era inevitabile visto che si tratta di un sistema troppo lontano dalla mentalità e dall'esperienza comune. «Del resto — dice l'organizzatore Sergio Peroni — le critiche sia pure costruttive sono sempre bene accette. Si può criticare solo chi ha il coraggio di avere iniziative nuove e non certo chi semina sul vecchio. Le gare per vetture da turismo sono ormai agonizzanti e questo è stato un esperimento per valutare se si può lanciare un sistema nuovo che interessi il pubblico e invogli i piloti. Sicuramente c'è molto da lavorare, ma il sistema sembra buono, bene accolto dal pubblico e dalla maggioranza dei piloti. Ci dispiace per coloro, che per malintesi hanno pagato dove non dovevano, come Rebai, che del resto ha accettato la cosa con grande sportività».

ESPERIENZA PER IL FUTURO. Gli appunti degli intoppi ovviamente sono stati fatti soprattutto al direttore di gara Romano Fazio, che ha ribadito: «Nel Lazio grazie all'iniziativa della Racing Promotion, questa gara si è fatta ed ha dato la possibilità di interpretare l'automobilismo con un qualche cosa di nuovo, sicuramente più spettacolare. Probabilmente la «pace-car» in un caso è stata poco tempestiva ed in un altro forse poteva anche essere risparmiata, ma un po' di elasticità era

necessaria visto che era anche un esperimento». Chi ha sfruttato bene la «pace-car» è stato Roberto Nardini, il campione d'Italia di vetture di produzione che correva in coppia con De Vito. Secondi alla fine: «È un tipo di gara che funziona sicuramente per il pubblico, dà spettacolo. Dal punto di vista del pilota è necessario chiarire con grande precisione quando realmente può entrare la «pace-car». Essendo la prima volta era ovvio che ci fosse della confusione, ma non troppa tutto sommato ai fini del risultato. Non credo che per gare di media durata e tirate come le due ore, l'uso della «pace-car» possa essere la panacea per i mali dell'automobilismo per vetture turismo, ma con la pubblicità e l'interessamento dei mass media come l'ha condotta la Racing Promotion credo che la strada sia quella. Anche per i piloti psicologicamente è stimolante ritrovarsi in le auto vicine e ricominciare la bagarre».

FORMULA GIUSTA. Dello stesso parere è Marco Micangeli, vincitore della gara riservata alle vetture elaborate e che ha corso in America nella categoria Trans-Am: «Ricreare la bagarre proponendo vari episodi in una gara sola, è positivo. Per il pilota può esserci qualche dubbio, se non si entra nella mentalità, perché può mandare all'aria ogni tattica. Gare del genere con un adeguato monte premi — prosegue il romano — (negli USA ogni gara Trans-Am ha un monte premi di 80.000 dollari ndr) potrebbe essere la formula giusta per richiamare piloti, pubblico, sponsor e case. La cosa importante rimane un corretto utilizzo della «pace-car» in occasione di incidenti, variabilità meteorologiche e pista veramente sporca; soprattutto in perfetto sincronismo con l'evento. È una formula comunque da seguire».

Gaetano Dima



L'INTERVISTA DEI LETTORI

Il nostro invito a porre domande ai piloti di Formula 1 ha avuto un successo travolgente. Cominciamo dunque a rispondere — attraverso i personaggi inquisiti — alle tante curiosità dei nostri lettori. Il più bersagliato è stato l'italiano della Ferrari. Ecco dunque...

Alboreto segretissimo

a cura di Diego Eramo



Alboreto segretissimo

— MICHELE, come ti è nata la passione per le corse?

«Mah, è nata quando da piccolo andavo a vedere le gare. Mi ci ha portato per la prima volta mio padre, a Monza. Dopo di che ho cominciato a seguire le corse attraverso i giornali, la televisione e pian piano mi sono appassionato a questo mondo».

— E la carriera?

«La mia carriera è iniziata seguendo degli amici che correvano, frequentando il mondo della Formula Monza. Cosa abbastanza facile da fare perché essendo il circuito a pochi passi da casa mia, andavo a vedere tutte le gare. Ho conosciuto della gente che mi ha dato la possibilità di incominciare a correre appena è stato possibile fare la licenza e dalla Formula Monza sono passato poi alla Formula Italia e via via alle altre categorie».

— Nel 1979, il tuo primo anno completo in Formula 3, a Varano sei stato squalificato per scorrettezze. Ricordi?

«Certo. Mi ricordo che ci fu un direttore di corsa che sbagliò a dare la partenza e quindi mi ritrovai imbottigliato in un gruppo di piloti che erano più lenti, che non davano strada. A quel punto, forse per troppa irruenza, ci furono un paio di uscite di questi altri piloti e mi squalificarono».

— Fu comunque un episodio isolato vero? Non sei conosciuto per questo stile di guida...

«Isolatissimo. Però sono anche uno al quale danno fastidio le cose non giuste. Ritengo che la squalifica non sia stata una cosa ingiusta perché forse la meritavo per troppa irruenza, però credo che questo mondo debba essere fatto anche da professionisti e in quel caso i commissari non lo sono stati. Perché quando un pilota è più veloce e il concorrente che è davanti non dà strada, dovrebbero esporre la bandiera blu per avvertimento e poi la bandiera nera se questo a tutti i costi non dà strada. Cosa che nessuno fece. E nessuno poi alla fine riprese quel direttore di corsa che diede la partenza in due tempi, facendo finta di darla bloccando la bandiera a metà. Io mi fermai — ero in pole position — e non partii, mentre tutti gli altri videro muovere la bandiera e partirono; quando lui vide tutti gli altri che si muovevano, la diede. A quel punto lì, figurati!

Io che stavo lì ad aspettare che questo qui desse il via... È un episodio che preferisco dimenticare».

— Raccontaci qualcosa della tua famiglia, della tua infanzia. «La famiglia Alboreto è una famiglia normale, di gente che lavora. Mio padre commercia in articoli sportivi e ha dei punti di vendita in alcuni grandi magazzini. Mia madre, un po' perché non ha voglia di stare a casa a fare la casalinga e un po' perché le piacciono i bambini, lavora in un asilo-nido vicino a Milano. Mia sorella studia, è la "secchiona" della famiglia... Ha 18 anni e studia lingue a Milano. Poi c'è mio fratello Ermanno che non è mai stato un amante della scuola. È più scavezzacollo di me: ha iniziato circa dieci anni fa a correre in motocross, però si è rotto praticamente tutte le ossa tranne la testa e mia madre si è stufata e gli ha detto: allora preferisco che tu corra in macchina. La mia infanzia è stata normale. Devo dire che in famiglia non ci sono mai stati grossissimi problemi».

— Gli hobby, i divertimenti, la vita privata al di fuori delle corse.

«Le giornate che dedico al riposo le trascorro facendo un po' di ginnastica al mattino, leggendo i giornali e stando a casa a curare le mie cosette. Se è una giornata di lavoro, invece, fuori dalla pista chiaramente curo i miei contatti con alcune persone e poi mi occupo anche di altre cose».

— Che non si possono dire?

«No».

— Ma i tuoi divertimenti? Finora non ne hai parlato.

«Mi piace giocare a tennis quando posso, mi piace fare del fuoristrada con la moto, mi piace leggere».

— E il matrimonio che cosa ha cambiato nella tua vita?

«Quella che oggi è mia moglie, è stata la mia prima fidanzata e l'ho conosciuta prima ancora di iniziare a correre. Quindi abbiamo fatto questa carriera insieme, in pratica. Devo dire che mi ha dato una mano nei momenti difficili e siccome è una persona che io stimo molto, mi ha dato anche dei consigli durante la mia carriera. Lei lavorava come perito chimico in un laboratorio di analisi, però o lavorava o vedeva me: a questo punto ha abbandonato la sua attività con un po' di rim-





pianto e mi segue. Del resto, o la chimica o il pilota».

— Come hai vissuto il colossale aumento di popolarità quando sei passato alla Ferrari?

«Mah, il colossale aumento di popolarità l'ho smorzato credo abbastanza bene, anche se molti mi hanno criticato. Però a me non piace diventare un idolo a tutti i costi. Io non credo di dover essere idolatrato come un extraterrestre. Penso di essere un pilota che fa bene il suo mestiere. Lo facevo prima alla Tyrrell e lo faccio ancora adesso alla Ferrari. Però non per questo deve cambiare qualsiasi cosa che io faccio, cioè deve aumentare in modo così spropositato la mia popolarità».

— Che difficoltà hai incontrato passando dalla Tyrrell alla Ferrari? Cioè dal cercare di vincere al dover vincere.

«Io credo che vincere gran premi non l'abbia mai ordinato nessun dottore, nessun medico. Quindi non è una cosa obbligatoria».

— D'accordo, però hai capito che cosa intendo...

«Sì, ho capito cosa intendi e quindi ti posso tranquillizzare subito perché devo dire che ho passato il più bell'inverno da

quando corro in Formula 1, perché non avevo più la preoccupazione di avere un mezzo che mi consentiva soltanto qualche buona gara durante l'anno. Sono consapevole di avere ora una macchina che in tutti i gran premi mi permette di puntare alla vittoria. Quindi dormo dei sonni molto più tranquilli oggi che non all'inizio della mia carriera».

— Non senti, insomma, il peso della responsabilità...

«Assolutamente. Non è un peso, è una leggerezza. Posso sapere quanto peso ha avuto prima di correre per la Ferrari. Adesso son tutte rose e fiori, insomma».

— In una vittoria della Ferrari, quanto conta il pilota e quanto la macchina?

«Non in una vittoria della Ferrari ma in tutte le vittorie, contano tante cose. Contano i meccanici, conta la macchina, conta il pilota. Un buon pilota senza una buona macchina non vince e viceversa. Non è una frase fatta è la realtà delle cose. Ci sono stati dei piloti che con delle macchine valide non hanno vinto e ci sono stati dei piloti che con macchine poco competitive hanno vinto, però questo significa che quel giorno...

segue

Michele e Nadia Alboreto (sopra, foto Colombo) formano una delle coppie più affiatate del «Circus» di F. 1; si sono conosciuti molti anni fa e si sono uniti in matrimonio alla fine dell'83. Sotto, Michele alla guida della Ferrari 126C4 (foto Villani), vettura che gli ha consentito di trionfare nel GP del Belgio: erano ben 18 anni che un pilota italiano non riusciva a vincere una gara iridata con la Ferrari. A lato, Michele sul podio dopo la vittoria (foto Colombo)





Alboreto segretissimo

segue

Cioè, io ho vinto a Las Vegas e a Detroit e tutti mi hanno detto: ecco, hai vinto con un catenaccio. Io dico: non è vero, perché in quelle due occasioni la mia macchina era competitiva forse più di altre marche più blasonate. In quell'occasione la mia macchina

poteva vincere senz'altro, quindi non ho fatto nessun miracolo, ma ho fatto soltanto bene il mio mestiere e quindi ho vinto delle gare con la Tyrrell. Però questo non significa che in quelle gare la macchina valeva dieci e il pilota novanta: in quella gara anche lì la macchina valeva cinquanta e il pilota cinquanta».

— Quanto sei disposto a scommettere su Alboreto futuro campione del mondo?

«Questa storia del campionato del mondo non è una cosa che mi pressi più di tanto, perché più che l'obiettivo di un campionato del mondo, io ho l'obiettivo di vincere delle corse, il più possibile. Cioè non baratterei un campionato del mondo vinto con tutti secondi posti con un campionato buono in cui mi piazzassi alla fine secondo o terzo però con cinque o sei vittorie. Ecco, io sceglierei senz'altro tre vittorie durante

l'anno senza vincere il campionato del mondo piuttosto che finire secondo in tutte le gare e poi alla fine avere questa corona d'alloro che è la corona d'alloro di un secondo».

— Il più e il meno fra i tuoi colleghi: simpatico, bravo, fortunato.

«Non mi piace dare giudizi sui miei colleghi, me li tengo per me perché è una cosa che soltanto noi possiamo sapere da fatti che

si svolgono in pista e fuori dalla pista. Quindi non credo che sia giusto poi sbandierarli».

— A quale di questi aspetti della F. 1 attribuisce la maggiore importanza: il denaro, la popolarità, l'affermazione?

«Devo dire nessuna di queste tre cose. Io corro perché mi piace, corro per me. Non corro né per il pubblico, né per i soldi e né per un'affermazione personale. Corro perché mi piace guidare le macchine da corsa e mi piace vincere le gare, perché mi dà fastidio che qualcuno sia più veloce di me. Quindi cerco di fare del mio meglio e di arrivare primo quando posso. Però credo che nessuno di noi lo faccia per soldi, perché se lo facesse soltanto per questo, non andrebbe avanti per molto tempo».

— Quante (e di che tipo) lettere ricevi da quando sei alla Ferrari?

«Il numero delle lettere è aumentato notevolmente, però sono lettere che ricevevo anche quando ero alla Tyrrell e vanno dalla bambina di otto anni al pensionato che è appassionato di corse. Quindi di qualsiasi genere».

— D'accordo che di Michele Alboreto ce n'è uno solo. Ma a quale campione del passato, recente o remoto, pensi di assomigliare?

«Anche qui non ti saprei rispondere. Io credo che ogni pilota abbia il suo carattere, le sue caratteristiche, il suo modo di guidare. Non è soltanto partire in una corsa e fare determinate cose, ma è anche tutto un lavoro che si svolge dietro, di messa a punto, di tanti piccoli particolari. Quindi ognuno è se stesso, non si possono fare paragoni. Anche perché i paragoni son fatti in tempi diversi. Probabilmente oggi Fangio non vincerebbe neanche una corsa o le vincerebbe tutte, non lo so. Però è inutile collocare dei piloti del passato nel presente perché non serve, non si possono fare questi paragoni».

— Anche se li fa Enzo Ferrari?

«Mah, Ferrari ha conosciuto tantissimi piloti perché praticamente Ferrari è la storia vivente delle corse. Quindi forse lui questi paragoni li può fare, ma io che sono arrivato tre anni fa alla Formula 1 e seguo la Formula 1 soltanto dall'ultimo decennio, non posso».

— Per fare breccia nel cuore dei tifosi, che cosa occorre? Oltre a guidare una Ferrari, naturalmente.

«Io credo che per fare breccia nel cuore dei tifosi serva soprattutto vincere. Non credo che i tifosi vengano a vedere un perdente, anche se simpatico».

— Michele Alboreto pilota di F. 1 che cosa ha in più rispetto all'uomo qualunque, al signor Rossi su Fiat Ritmo?

«Mah, il signor Rossi che gira con la sua Ritmo probabilmente sa fare cose che Michele Alboreto non sa fare nel suo campo. Io credo di essere una persona che fa bene il suo mestiere. Non riuscirei a fare il chirurgo, non riuscirei a fare altre cose che probabilmente l'uomo di tutti i giorni sa fare. Ci sono dei dirigenti di azienda che fanno un lavoro difficile quanto il mio».

— Che cosa intendi per «essere personaggio»? E chi fra i piloti di F. 1 lo è?

«Di solito i personaggi sono i vincenti, non ci sono personaggi perdenti. Quindi il personaggio è un pilota nel quale la gente si identifica».

— Preferiresti, un giorno, essere ricordato come il pilota più veloce ma mai campione, oppure come un campione del mondo più fortunato che bravo?

«La prima soluzione, senz'altro».

— Tempo fa hai dichiarato di conoscere bene i tuoi limiti. Ma quali sono?

«Lo posso sapere solo io quando guido. Cioè, so quando è il momento di frenare, so quando invece è il momento di fare una curva in pieno. Tutto qui. È difficile spiegarlo, è una cosa che uno sente, una cosa che uno fa».

— Che consigli puoi dare a un giovane che vuole iniziare?

«Di avere costanza e di impegnarsi bene in questo campo perché è un campo molto difficile. Però uno dei consigli che do senz'altro è di non continuare se uno si rende conto che non è il suo mestiere. È solo tempo perso. È una risposta doppia perché se uno è convinto dei suoi mezzi, ovviamente deve per forza andare avanti a tutti i costi».

— Come investi e come ti piace spendere il denaro che guadagni?

«Come lo investo lo so io... (ride ndr) però devo dire che mi piace anche spendere e mi piace far spendere anche a mia moglie».

— Serio, riservato, gentile, diplomatico: è proprio questo il vero Alboreto?

«Diplomatico no, perché altrimenti avrei fatto altre cose e non il pilota di F. 1. Serio forse lo

sembro, ma se chiedete a persone che mi stanno molto più vicino, forse non mi reputano così serio. Riservato senza dubbio e gentile sempre con le persone che stimano».

— Tutti ti apprezzano e ti stimano. Ma davvero non c'è nessuno che ti detesta?

«Non lo so. Che mi detesti spero di no. Io personalmente non odio nessuno, non detesto nessuno, però ho della stima verso determinate persone e dell'indifferenza per alcune altre».

— E tu che cosa detesti dell'ambiente delle corse?

«Le persone che non dicono la verità e che non dicono quello che pensano. E le persone ipocrite».

— Quanto ti spaventa la morte? «Abbastanza, devo dire. Non è una cosa che mi piacerebbe sperimentare oggettivamente».

— Passato, presente, futuro: su quale si sofferma maggiormente il tuo pensiero?

«Su tutte e tre le cose, credo. Perché bisogna saper ricordare le cose belle che son passate, saper vivere bene il presente e guardare anche al futuro».

— Un fatto o una persona rivelatesi fondamentali per la tua carriera.

«Mia moglie».

— Che cosa la vita non ti ha ancora dato e che cosa non ti darà mai?

«Io sono un ottimista di natura, quindi spero che la vita mi dia tutto quello che io spero di avere. Ma devo dire che in questo momento sono abbastanza tranquillo, non ho grossi problemi, non chiedo più di quello che ho. Mi va abbastanza bene così».

— Rimpianti, pentimenti?

«No, pentimenti non credo di doverne avere. Sono contento di quello che ho fatto e spero di fare sempre meglio».

— Ma uno come te, se oggi smettesse, potrebbe vivere di rendita?

«Non si può mai vivere di rendita, perché la rendita è una cosa che o uno ha dei mezzi illimitati, oppure i soldi, anche se son tanti, finiscono. Quindi... Poi non sarei certamente il tipo che può vivere di rendita: io se sto fermo due giorni non riesco a dormire la notte».

— Hai delle manie?

«No, manie non credo di averne. Ho delle abitudini, questo sì».

— Potendo scegliere libero da qualsiasi vincolo, dove preferiresti vivere, e come?

«Dove ho scelto di vivere. In un Paese (Montecarlo-ndr) in cui

posso ancora girar tranquillo per strada, in cui so quali sono i miei doveri. L'Italia è certamente un Paese che amo, però son cambiate determinate cose in Italia che mi han fatto pensare bene di scegliere un posto un po' più tranquillo. Uno per tutti l'esempio di gente che telefona a casa soltanto perché vai forte in macchina e spaventa tua madre dicendo che ti è capitato un incidente gravissimo. Queste son cose che non sopporto. Si gioca con i sentimenti di una madre che naturalmente non ha notizie tue e per quattro ore non sa più cosa fare, telefona a tutti gli ospedali.. Questa è una delle cose che fanno imbestialire e che mi hanno fatto imbestialire. È successo più di una volta. Allora a quel punto ho preferito eclissarmi».

— Quando hai pianto l'ultima volta.

«Sfortunatamente non sono uno che piange. Però ci son stati dei momenti in cui ho sofferto parecchio».

— Ad esempio?

«Mah, son cose personali».

— Fidarsi è bene, non fidarsi è meglio. Sei d'accordo?

«Io so di chi mi posso fidare e di chi non mi posso fidare. Questo senza dubbio. So che su certe persone, certi amici, certe amicizie che ci sono ormai da tanto tempo, posso mettere la mano sul fuoco che non mi capita di bruciarmi. Con altre invece so che non lo posso fare».

— Dai un voto ai dieci a questi personaggi: Reagan, Craxi, il Papa, Pertini, Pannella.

«Come ti dico, non mi piace dare giudizi sulla gente. Non credo di essere uno che può dare dei giudizi; posso esprimere delle opinioni e averle dentro di me. Comunque Pertini mi piace moltissimo. Uno per tutti...».

— Con quale di queste tre donne preferiresti passare una notte: Ornella Muti, Brook Shields, Catherine Deneuve?

«Nessuna delle tre».

— E perché?

«Perché non credo che in una notte si possano fare cose impossibili... Cioè il rapporto fra due persone secondo me non si può esaurire in una notte, non esiste insomma. Mi piacerebbe conoscere determinate persone non per passarci una notte, ma per passarci un periodo della vita».

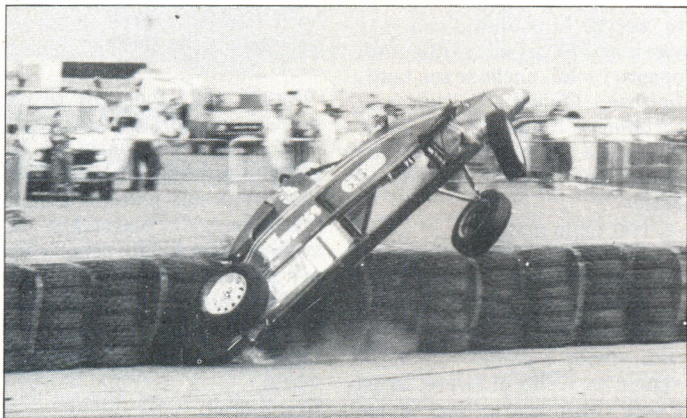
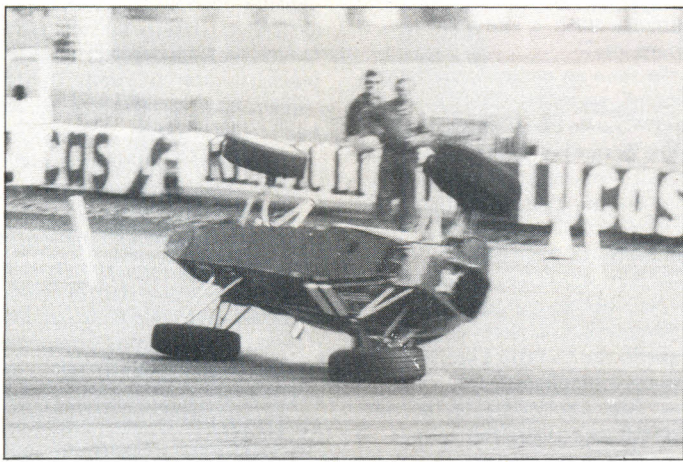
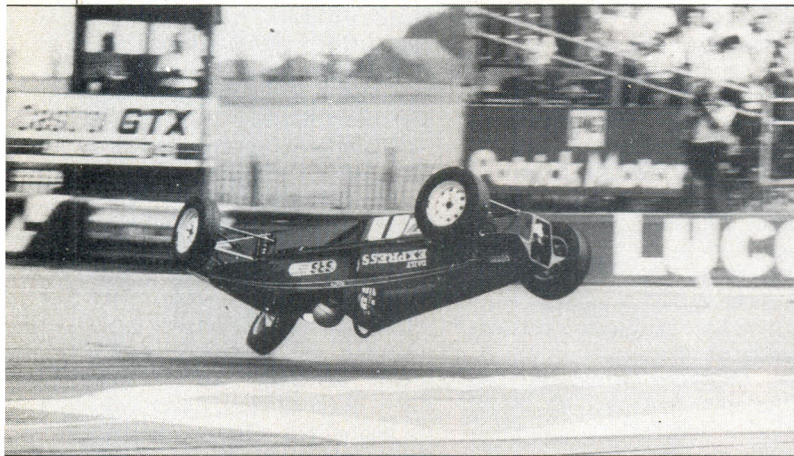
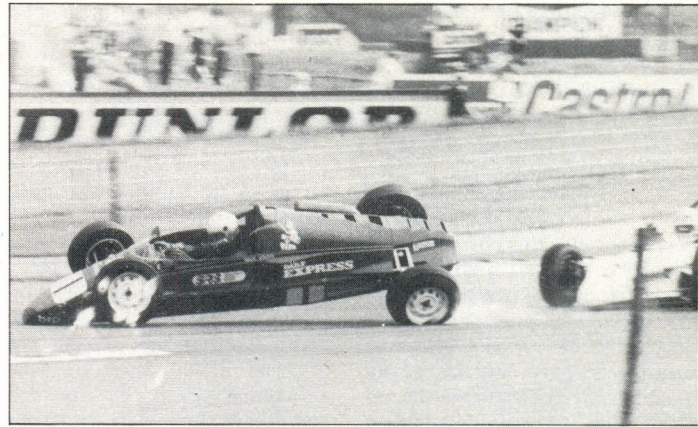
— Giura di aver detto la verità, tutta la verità, nient'altro che la verità.

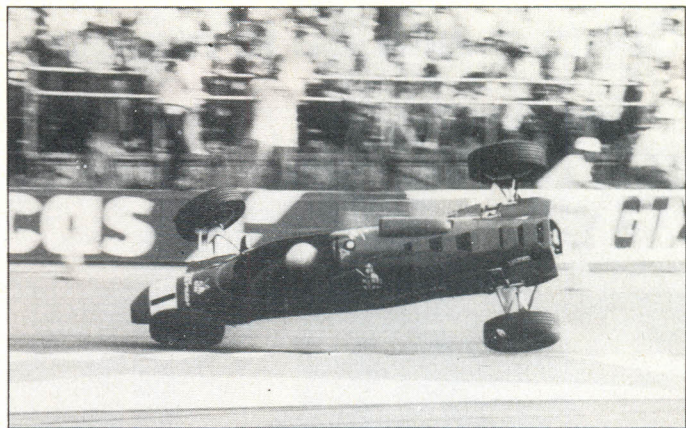
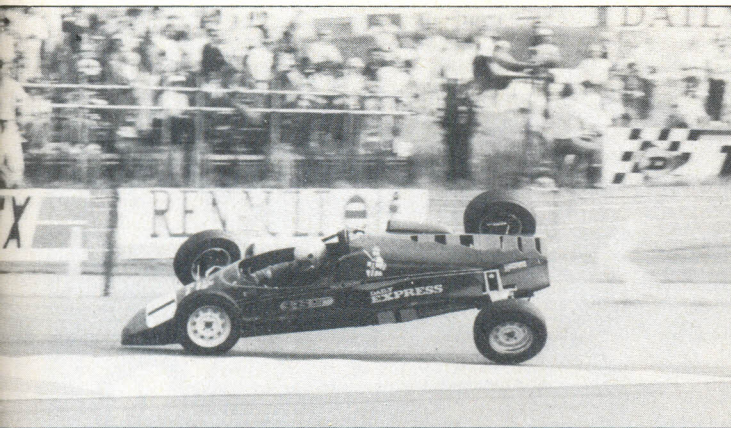
«Lo giuro».

Una sequenza straordinaria

Quattro salti tra le nuvole

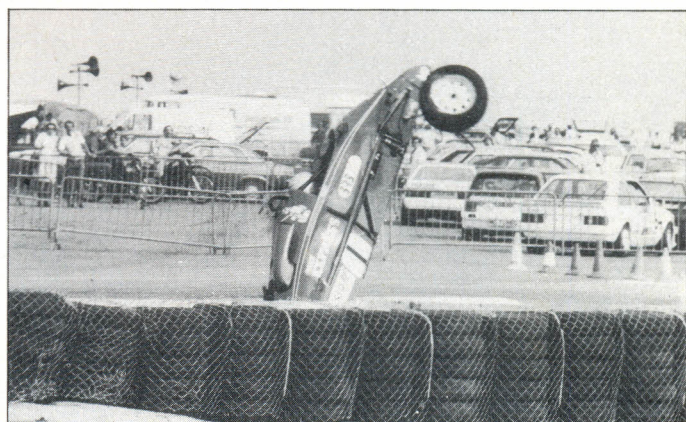
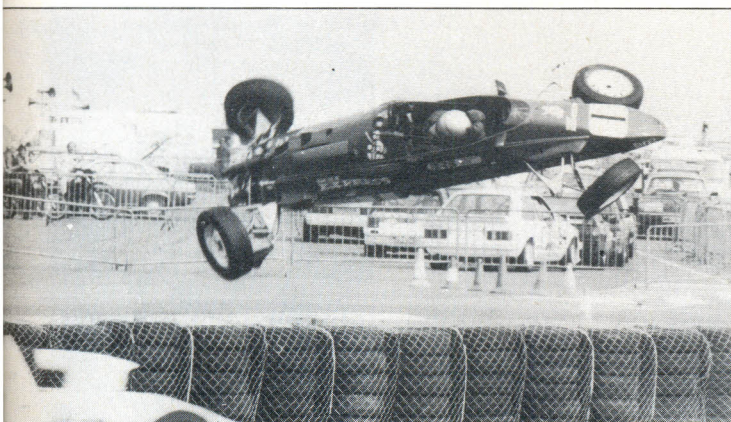
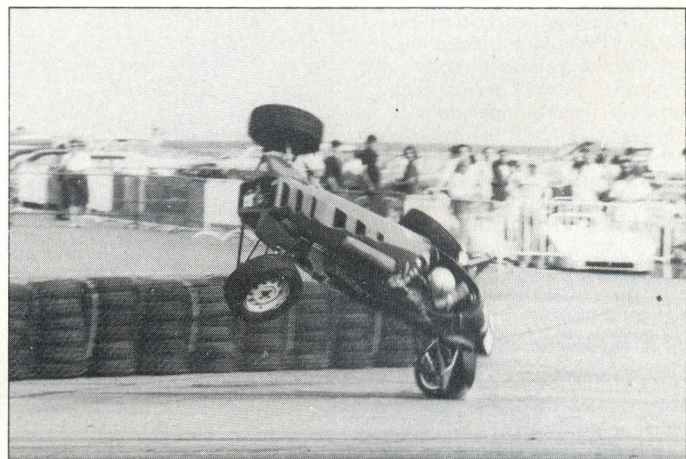
Spettacolare ma per fortuna a lieto fine l'incidente di Paul South a Silverstone



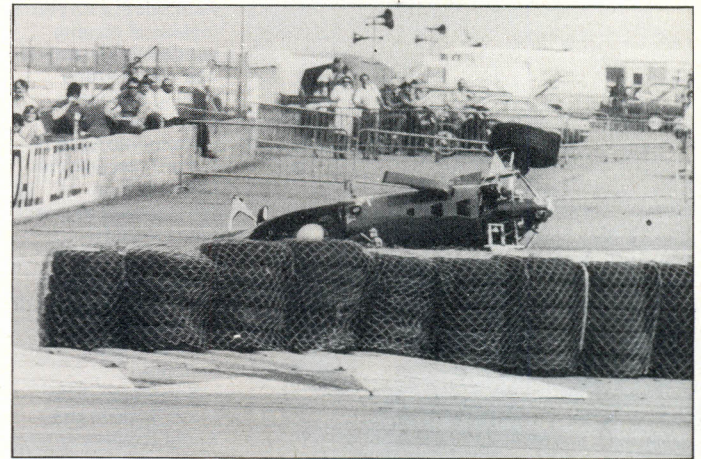
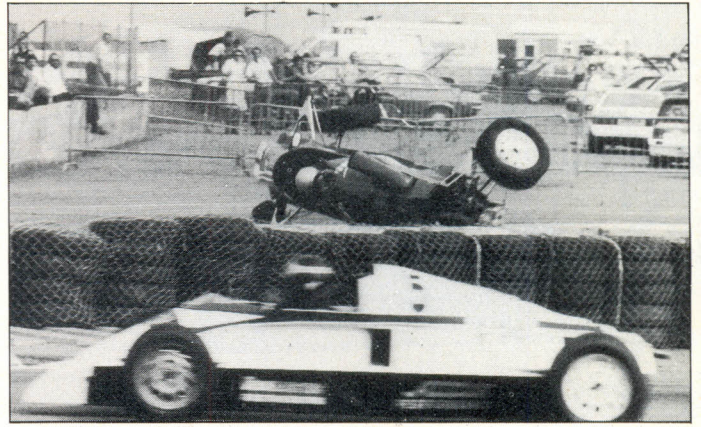
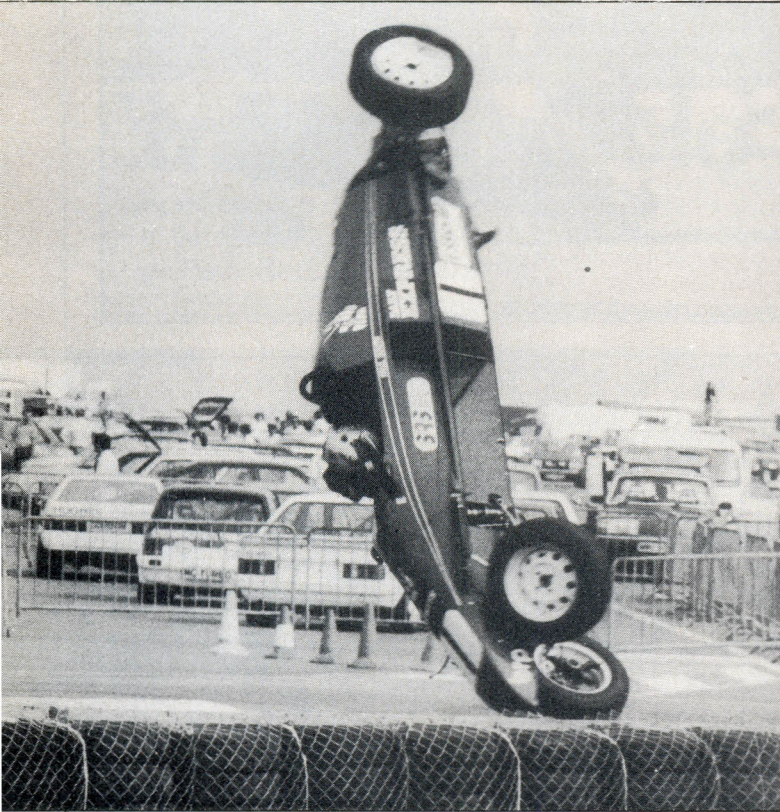


Paul South è un pilota inglese di appena vent'anni; è istruttore alla «Silverstone Racing School» e prende parte al campionato Esso di F. Ford con una Van Diemen. È un protagonista di primo piano ma il 10 giugno, proprio a Silverstone, è stato anche protagonista di un incredibile incidente alla variante «Woodcote». Paul era in bagarre con Alviru Buzaida quando le due vetture si sono toccate. A quel punto la Van Diemen è partita in una incredibile sequenza di «giravolte», atterrando e ripartendo ben quattro volte. La sequenza che proponiamo spiega più di tante parole la drammaticità del volo. Si noti il pilota che in un disperato tentativo di difesa cerca di proteggersi il casco con le mani

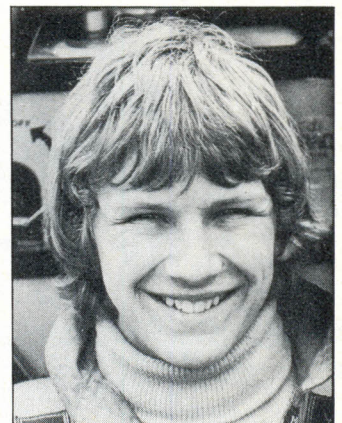
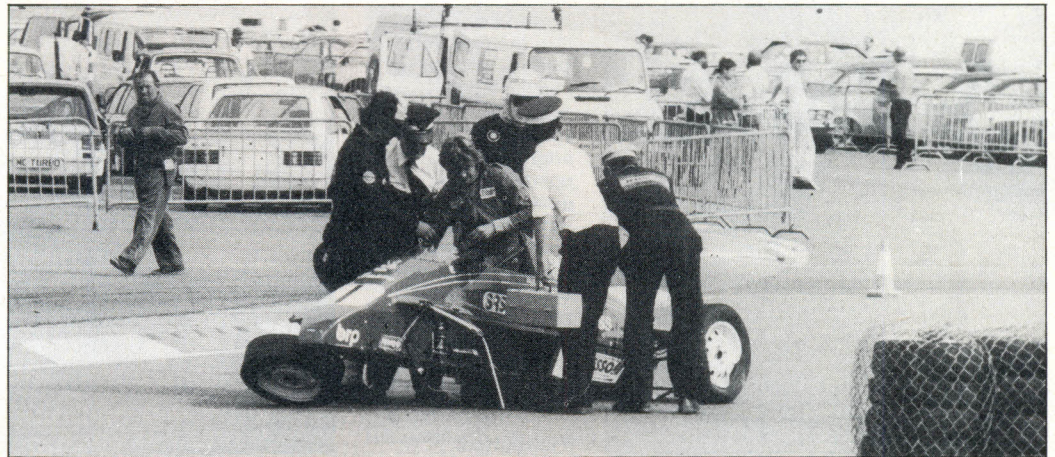
(FotoSutton)



Quattro salti tra le nuvole



Ancora l'incredibile volo di Paul South a Silverstone: dopo essere decollato una ennesima volta sulle gomme, il pilota è volato nel paddock dove ha ricevuto immediati soccorsi ma lamentava appena qualche contusione! Subito dopo così ha commentato la sua avventura: «È difficile ricordare cosa stia passando per la mente quando si vola in aria ma quando mi sono fermato e mi sono tolto il casco, d'un tratto ho pensato quanto fossi felice di essere ancora in vita...». Per la cronaca la corsa è stata vinta da John Pratt ma Paul South è riuscito ugualmente a conservare la testa del Trofeo Esso (Foto Sutton)



L'ANAGRAFE DELLA PASSIONE



Il **FERRARI CLUB VAL D'ARDA** organizza per domenica 29 luglio il «1. Raduno Ferrari Val d'Arda» riservato a vetture della Casa del Cavallino di ogni epoca. A tutti i partecipanti verrà consegnata una pergamena ricordo e saranno premiate la Ferrari più «anziana» e quella più «giovane» presenti. La manifestazione, organizzata dal Club in collaborazione con la concessionari

Fiat Tosi Auto di Fiorenzuola, sarà ripresa dalla TV Telestar di Modena e si svolgerà attraverso le vie della cittadina emiliana con una pausa su un piazzale dove le vetture potranno essere ammirate dagli appassionati, probabilmente in compagnia di una Ferrari 126C3 di F. 1.

I proprietari di vetture Ferrari che intendessero partecipare sono pregati di rivolgersi, entro il 20 luglio, alla sede del Club, in Via S. Fiorenzo, 19 - Fiorenzuola d'Arda (PC) - telefono 0523/983117.

IN OCCASIONE DEL G.P. d'Austria, inoltre il Ferrari Club Val d'Arda organizza un viaggio in pullman con partenza da Fiorenzuola alle ore 8 e 30 di venerdì 17 agosto e ritorno lunedì 20 agosto in serata. La quota di adesione (Lire 300.000) comprende il viaggio, tre pernottamenti in albergo con prima colazione, il biglietto per la tribuna numerata di fronte ai box.

Il programma del viaggio prevede anche visite alle città di Venezia, Aquileia ed Ossiach. Le prenotazioni si riceveranno fino al 29 luglio presso la sede del Club.



Regazzoni a Montecatini Terme

Il **10 MARZO 1984** è stato inaugurato ufficialmente il «**Club Ferrari**» Montecatini Terme. Ha tenuto a battesimo il Club uno dei più prestigiosi piloti di Formula 1 fedeli al Cavallino, Clay Regazzoni. Il convivium di Galà si è tenuto al Grand Hotel Croce di Malta di Montecatini alla presenza di oltre 100 Soci. Il Presidente del Club Paolo Gialdini, ha consegnato una targa d'argento a nome di tutti i soci a Clay Regazzoni, con una simpatica dedica che esaltava le glorie che questo meraviglioso pilota ha dato all'Italia. Il Consiglio Direttivo del Club Ferrari Montecatini Terme n. 303 è così composto: Paolo Gialdini - Onori Marco - Danesi Alessandro - Pizzoccheri Paolo - Cecchi Silvano - Beltrami Paolo - Gori Vinicio - Roberto Misseri - Brasolin Bruno.



Ferrari

Club "Enzo"

37046 MINERBE (VR)
Via Roma 15 - tel. (0442) 90.051

Il **FERRARI CLUB «ENZO»** di Minerbe (Verona), fondato nell'ottobre 1982, iscritto nel Registro della Ferrari con il numero 211, il 18/02/1984 ha tenuto l'annuale festa sociale presso il Ristorante Ilva di Sanguinetto (VR). Alla serata erano presenti il Segretario dell'Ing. Enzo Ferrari, Valerio Stradi, ed

i meccanici della squadra corse Sigg. Leopardi, Barbieri, Baschieri e Corradini. Inoltre c'era anche la «rossa di Maranello»: il bolide guidato da Tambay durante il campionato del mondo 1982 troneggiava al centro della sala, polo d'attrazione per 360 tra soci e sportivi ferraristi presenti alla cena. Per il 1984 il club, oltre alla raccolta fondi per l'Unione Italiana Lotta alla Distrofia Muscolare, il cui cospicuo ricavato è già stato consegnato personalmente all'Ing. Enzo Ferrari il 6/1/84, ha in programma la partecipazione ai Gran Premi di Zeltweg e Monza, oltre ad altre iniziative di carattere socio-ricreativo-culturale».

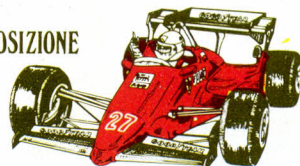
Il **FERRARI CLUB CAVEZZO** organizza in occasione dei Gp di Germania e di Zeltweg due viaggi in pullman. Per eventuali informazioni e prenotazioni si prega di telefonare presso la sede del club in via Don Guerzoni 2, tel. 0535/59.601.



Il **FERRARI CLUB CONEGLIANO**, è stato inaugurato domenica 10 giugno c.a.. È intervenuto come padrino d'eccezione, René Arnoux. Nella mattinata si è svolto il 1. expo Ferrari e si sono potute ammirare auto di varie epoche, al centro dell'attenzione la damigella d'onore: la T4 di Gilles Villeneuve.



1ª ESPOSIZIONE
AUTO
DA
CORSA



FOIANO (AR) 2-3 Giugno 1984

FOIANO — Una interessante esposizione di auto da competizione e non, è stata tenuta a battesimo dal locale **Club Ferrari Valdichiana**. Fra le decine di vetture esposte spiccava all'attenzione dei tantissimi appassionati intervenuti la Ferrari F.1 126 C appartenuta al compianto Gilles Villeneuve. Animatore della manifestazione è stato l'intraprendente Arrigo Bignozzi, presidente del sodalizio fin dalla costituzione, che con questa prima iniziativa ha voluto contribuire alla conoscenza del mondo sportivo automobilistico per la popolazione della Valdichiana. Nel programma del club è al varo anche un concorso fotografico, naturalmente sul tema Ferrari.



Esame di guida pieno di problemi

VI SCRIVO per sottoporre alla vostra attenzione e a quella dei lettori lo «strano» problema dell'esame di guida per i privatisti. Tengo a precisare che io sei anni fa, quando presi la patente, mi vidi costretto a farmi prestare una 126 perché entrambe le macchine di casa mia non erano «buone». La 500 per molteplici problemi che la affliggevano e la 124 Special T perché, con l'accensione a sinistra dello sterzo, renderebbe impossibile, in caso di necessità, lo spegnimento immediato del motore da parte dell'accompagnatore. Proprio in questi ultimi tempi mi sono ritrovato di fronte a simili problemi, per il fatto che mio fratello doveva prendere la patente. Ebbene, nel frattempo, divenuto possessore di una 127 credevo di poter risolvere per lui il problema della macchina ma... udite, udite, ho scoperto che la 127 e con essa almeno il 90% delle macchine circolanti non è più buona perché, fantasmagorica trovata, ha il freno di soccorso (che non è quello a mano) idraulico e non meccanico. Vi chiedo: quante sono le vetture che attualmente hanno questo inspiegabile requisito? Le ragioni di cotanta intelligentissima pensata lasciano esterrefatti per la pochezza di contenuti. Comunque rimediamo una Fiat 850 quasi maggiorenne e revisionata che fortunatamente soddisfa tutti i requisiti richiesti. Con questa ci presentiamo alla motorizzazione e con sorpresa vediamo altre cinque 850 in attesa di sostenere l'esame. Preciso che alcuni sprovveduti sono venuti con le loro vetture (127, Golf, Renault), a rischio di non poter dare l'esame se, bontà sua, non ci fosse stato un noleggiatore che per 30000 lire offriva la sua A 112 ai malcapitati che «bevi o affoga» erano costretti ad accettare. E non finisce qui, sappiate che se io avessi voluto prestare la nostra 850 a qualcuno dei presenti non avrei potuto perché con la stessa macchina, nello stesso giorno, soltanto un esaminando può sostenere l'esame. Ovviamente la situazione cambia se la macchina è a noleggio. Io

mi sono chiesto se tutto questo non sia un italiano rimedio alla diminuzione di iscritti nelle scuole guida, dato che ormai tutti più o meno sanno cos'è una macchina e tutti sanno portarla. Indignato per l'inutilità di molti dei requisiti richiesti, offeso per le stravaganti spiegazioni, vi ringrazio fin da ora per lo spazio che vorrete dedicare al problema.

Michele Fiore - Caprarola (Viterbo)

IL NOSTRO lettore ha senza dubbio centrato il punto della questione. Quasi tutti i requisiti richiesti alle vetture dei privatisti per l'esame di guida hanno semplicemente lo scopo di ridurre il fenomeno ormai dilagante degli autodidatti. Per contenere la crisi di iscrizioni nelle scuole guida sono stati presi questi provvedimenti restrittivi, inducendo così molti a seguire la strada convenzionale delle lezioni a pagamento. C'è però da dire che spesso chi si presenta da privatista non ha una preparazione sufficiente e adeguata, che d'altronde non può essere verificata nei pochi chilometri in cui si svolge l'esame. Quindi, anche se l'ingiustizia c'è, è pur vero che i soldi spesi per le lezioni di guida non sempre sono buttati al vento e servono per aumentare, anche se di poco, la padronanza nella guida.

Pergusa senza pubblico

VI SCRIVO per esporvi un problema che riguarda il circuito di Pergusa. Due o tre anni fa sono stati fatti dei lavori di sistemazione nella zona da cui il pubblico può seguire tutta la variante dopo il traguardo. Ma non molto dopo, nel tratto di terreno tra il circuito e detta zona, è stato operato un inopportuno rimboscimento a cura della regione siciliana. Gli alberi ivi piantati, adesso che sono cresciuti, oscurano al pubblico la visuale su quella che è sicuramente la parte più spettacolare del circuito. Giorni fa leggevo sulla Gazzetta dello Sport che i dirigenti del circuito lamentano che Pergusa ha difficoltà economiche a causa dei pochi incassi. A questo punto c'è da

pensare che gli alberi, anche se piantati dalla regione siciliana, siano una buona trovata per spingere il pubblico nell'unica tribuna esistente. Comunque sia non è una trovata intelligente. Perché, invece, non programmare la costruzione di qualche tribuna intorno al circuito? Lo spazio non manca e la spesa sarebbe subito ammortizzata perché il pubblico pagherebbe volentieri la possibilità di vedere le corse comodamente. E poi, oltretutto, ne migliorerebbe l'immagine d'insieme del circuito, oltre alla garanzia degli incassi. Non credete anche voi che qualcuno dei dirigenti del circuito potrebbe fare qualche passo in tal senso?

Amico Rosario - San Cataldo (Caltanissetta)

A DIRE il vero il rimboscimento ha coperto la visuale soprattutto agli spettatori non paganti e quindi la misura presa dalla regione siciliana ci sembra più che giustificata. A proposito della crisi di pubblico all'autodromo di Pergusa non pensiamo che la costruzione di nuove tribune possa risolvere il problema, anche perché quella che c'è

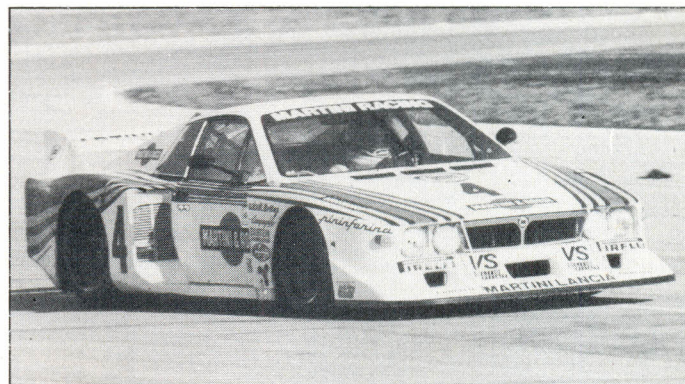
solitamente risulta deserta. Particolari soluzioni non sembra che possano essercene e purtroppo i dirigenti dell'autodromo sembrano trovarsi in una strada senza uscita. Da parte nostra possiamo solo invitare gli appassionati siciliani ad accogliere con maggiore calore le gare di Pergusa e solo a quel punto, quando ci sarà il pubblico, si potrà pensare a costruire nuove tribune sul tracciato ennese.

NELLA PRESENTAZIONE del 1. Rally di Limone Piemonte, quinta prova del Cir disputata domenica scorsa, pubblicata a pagina 103 di AS numero 27, siamo incorsi in uno spiacevole quanto involontario errore. La fotografia a colori non raffigura infatti la Fiat Ritmo 130 gr. A di Fabbri-Cecchini, attualmente al primo posto nel Cir, bensì la Ritmo 130 gr. N di Fabbri-Ferfolgia, attualmente secondi nella classifica di gruppo del campionato Open. Ce ne scusiamo con gli interessati e con i lettori.

LA FOTO La Lancia iridata

VORREI vedere pubblicata nella rubrica «La foto», l'immagine della Lancia che vinse il campionato mondiale marche nel 1981. Desidererei inoltre conoscere alcuni dati sulla vettura e su quel campionato.

Antonio Rosali - Reggio Calabria



Attualfoto

CINQUE DOMANDE A... «Micky» Biasion

HO OSSERVATO con interesse la vostra nuova rubrica «Cinque domande a...» e voglio anch'io porre i miei quesiti, non a un personaggio della F.1, ma al bravo «Micky» Biasion:

- 1) Se tu dovessi scegliere fra alcuni top team, e più precisamente fra Audi, Lancia, Peugeot e Porsche, quale sceglieresti?
- 2) Qual'è il tuo giudizio sulla nuova Peugeot 205 T16?
- 3) Se tu avessi la possibilità di scegliere una vittoria nel mondiale rally quale gara preferiresti?
- 4) È vero che nel 1985 farai il tuo ingresso nel team Lancia-Martini?
- 5) A tuo avviso chi è il pilota più forte nel campionato italiano rally?

Roberto Riva - Como

- 1) NATURALMENTE preferirei correre con la Lancia, anche perché sono già impegnato a correre con le vetture torinesi e mi trovo ottimamente.
- 2) La Peugeot 205 T16 è la vera rivelazione del 1984 e ha sorpreso anche me per il livello delle prestazioni ottenute da una macchina completamente inedita.
- 3) Sicuramente preferirei una vittoria nel Rally di Montecarlo, per il fascino tutto particolare di questa gara.
- 4) Non è certo a me che va rivolta questa domanda, ma ai dirigenti del team Lancia-Martini.
- 5) Non me ne voglia Vudafieri, ma in questo momento penso che il più forte sia Dario Cerrato.

PUR AVENDO conquistato un solo successo assoluto, a Watkins Glen, la Lancia ha vinto nel 1981 il mondiale marche endurance (bissando la vittoria del 1980), battendo di misura la Porsche 935 Turbo. Il titolo è stato ottenuto terminando sempre in testa nella seconda divisione (fino a 2000 cmc), grazie anche all'appoggio e ai risultati ottenuti in più di un'occasione dai piloti privati. Alla Porsche, vincitrice assoluta di tre delle sei gare su cui si disputava il campionato, sfuggì invece il titolo a causa del passo falso alla «1000 km» del Nürburgring in cui la vittoria nella prima divisione (oltre 2000cmc) fu ottenuta dalla BMW M1 di Stuck-Piquet. La Lancia fu praticamente l'unica casa impegnata in quella stagione a livello ufficiale e nelle sue fila corsero tutti i migliori piloti italiani, a cominciare da Patrese, Alboreto, De Cesaris, Cheever e Gabbiani. La vettura schierata era la Beta Montecarlo Turbo dotata del motore di 1425 cmc, ma in alcune occasioni venne portato al via anche il modello con propulsore di 1800 cmc, per contendere il successo nella prima divisione alla Porsche 935. La vettura pesava 780 kg e le sue principali dimensioni erano: lunghezza 4.600 mm, larghezza 1.990 mm, passo 2.300 mm e altezza 1.100 mm. Il motore a quattro cilindri in linea, dotato di turbo compressore KKK, era in grado di sviluppare 400 CV a 8800 giri/minuto nella versione di 1425 cmc, in cui l'alesaggio era 82 mm e la corsa 67,5 mm.

Nella foto la Lancia Beta Montecarlo Turbo condotta da Ghinzani nella «24 ore» di Daytona del 1981.

Chiarimento necessario

A PROPOSITO della lettera pubblicata sul n. 26 di AS, riguardante la mancanza di soccorsi sulle piste, non voglio entrare in polemica, come voi giustamente suggerite, ma per amore della verità voglio chiarire alcuni punti sui soccorsi ricevuti da Delio Romano a Vallengunga. Il giovane conduttore (già da me conosciuto e seguito amichevolmente durante il corso di pilotaggio Csaì) è stato prontamente soccorso dall'ambulanza più vicina e dal medico preposto. È stato quindi immediatamente portato al centro medico presso la direzione di gara. Qui ho eseguito le prime cure ed effettuato la diagnosi delle fratture. Successivamente i cordiali rapporti stabiliti fino a quel momento col padre di Delio si sono incrinati per il suo rifiuto di trasferire il figlio con l'ambulanza all'ospedale S. Filippo. Il motivo del diniego era che, se si fosse provveduto al trasporto a Bologna, all'ospedale Rizzoli, Delio avrebbe potuto ottenere le cure migliori. Secondo me tale comprensibile desiderio poteva essere esaudito solo in un secondo tempo, ma il padre insisteva, volendo addirittura provvedere lui stesso al trasporto con la sua vettura. Successivamente a tale mezzo preferiva l'utilizzo di un elicottero, ma quando questo atterrava a Vallengunga non intendeva più usufruirne perché il comandante non era in grado materialmente di provvedere al trasporto a Bologna. A quel punto, a causa dell'evolversi della situazione clinica, si rendeva necessario provvedere al trasporto del ferito senza perdere ulteriormente tempo e quindi, è stato fatto salire sull'elicottero e trasferito in un ospedale romano.

Dottor Salvatore Chiaramina - Roma
Medico responsabile della pista di Vallengunga

IL DITO SULLA PIAGA

Eliminare il campionato Open

DA ALCUNI anni seguo regolarmente il Rally Quattro Regioni e purtroppo ho assistito al graduale scadimento del parco macchine, che è culminato quest'anno col rischio di perdere la validità europea, a causa dei poco più di 50 iscritti. I mali che colpiscono soprattutto i rally validi per l'europeo a cui è assegnato il coefficiente 2, sono, secondo me, facilmente individuabili. Non sono lontani i tempi in cui in queste corse le prime 20-30 macchine, fra ufficiali e privati, erano le favolose gr. 4. Bene, visto che i giornali parlano poco dei possibili rimedi, voglio porre al vostro giudizio alcune modifiche, che a mio avviso riporterebbero gli iscritti di queste gare a un minimo di cento partenti.

1) Va eliminato uno dei tre attuali campionati (Open, Campionato Italiano Rally, Coppa Italia), ritornando quindi alla formula degli anni scorsi.

2) Vanno rispolverati i vecchi gr. 3, ovvero gran turismo di serie, con due classi, fino a 2500 (R5 Turbo, Porsche 944) e oltre 2500 (Porsche 911 Turbo, Maserati Biturbo, Audi Quattro, Peugeot 205 T16): macchine favolose per chi non può ambire ai costosissimi gr. B.

3) È inconcepibile che un rally europeo coefficiente 2 abbia 7-8 ore di prova speciali, divise in due tappe, magari dal giovedì al sabato: quasi come un mondiale! Da quanto ne so fuori dall'Italia questo tipo di gare è impostato su un massimo di 3-4 ore di prove speciali. L'ideale quindi sarebbe l'effettuazione di un'unica tappa da disputare fra il sabato mattina e la domenica notte.

Ritengo che queste misure sarebbero sufficienti per rilanciare le gare valide per l'europeo e per l'Open d'Italia, ma se proprio si vuole cercare il pelo nell'uovo, si potrebbe anche rivedere le zone dove

disputare i rally validi per il titolo continentale.
Fiorenzo Berini - Fiorenzuola (Piacenza)

NON CI SONO DUBBI, la crisi dei principali rally italiani va risolta e subito. Così la pensano piloti, organizzatori e anche il pubblico, stanco di vedere transitare appena una cinquantina di vetture in un rally valido per l'europeo. L'unica che sembra avere dubbi in proposito è la Csaì, a cui sicuramente non aggrada di perdere quel Campionato Open lanciato solo pochi mesi fa e su cui si puntava per una vasta presenza internazionale nelle gare italiane. Le attese, come si è visto, sono state disilluse e ora vi è una crisi endemica di iscritti nel Campionato Italiano Rally e nell'Open, a cui fa da contraltare un numero spropositato di adesioni alle ben più economiche gare di Coppa Italia. Le proposte del nostro lettore per un ritorno alla formula degli anni scorsi e per ridurre la durata delle gare sono indubbiamente sensate e seguono la linea delineata alla riunione della Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche (vedi AS n. 26 pag. 90). Mentre su questi due punti i pareri sono concordi, non tutti condividono la rinascita del gr. 3 che già prima della soppressione aveva dimostrato vari sintomi di crisi. Certo è che in mancanza di questo gruppo chi vuole correre con macchine di prestigio senza andare incontro a spese folli non può farlo e deve ripiegare su soluzioni non sempre soddisfacenti. Sicuramente lo spettacolo e il pubblico sarebbero i primi a beneficiare di questo ritorno e la cosa a nostro avviso meriterebbe di essere presa in considerazione. Il tutto però verte sulle modifiche al Campionato Open che proprio in queste settimane ha perso la sua sesta prova, il «Colline di Romagna», e rischia di incontrare problemi ancora maggiori il prossimo anno se non ci sarà una positiva presa di posizione da parte della Csaì.

DANIELA DOLCE - Moretta (Cuneo) — Abbiamo provveduto ad aumentare il numero delle linee telefoniche per esaudire appunto le molteplici richieste dei lettori. Non risulta neanche a noi che il libro di Tortora sia stato tradotto in italiano. I titoli delle due opere di Lauda che hai riportato sono esatti. Puoi provare a richiedere questi testi alla Libreria dell'Automobile, corso Venezia 43, 20121 Milano, tel. 02/706624, che effettua le vendite anche per corrispondenza.

SAMANTHA ZEBBI - Bologna — Puoi scrivere a Piquet c/o Parmalat, via Grassi 26, 43100 Parma; ad Arnoux c/o Ferrari Automobili S.p.A., 41053 Maranello (Modena); a Lauda c/o McLaren International Ltd, Boundary Road, Woking, Surrey, Gran Bretagna. Ti abbiamo inviato i nostri adesivi.

LUANA FONTANA - Bologna — Pubblichiamo il tuo appello: tutti i tifosi di Tambay possono corrispondere con Luana Fontana, via Massarenti 408, 40138 Bologna. Puoi scrivere al tuo beniamino, preferibilmente in francese, c/o Renault Sport, 1-15 Avenue du President Kennedy, 91170 Viry Chatillon, Francia.

ALFREDO STEFANELLI - Milano — Non vogliamo aggiungere altre polemiche all'episodio, ma pensiamo che i tuoi dati siano confutabili. Il peggioramento delle condizioni atmosferiche sicuramente c'è stato, ma proprio le tue tabelle evidenziano che i tempi sul giro sono saliti, in termini percentuali, attorno al 2%. Ora il punto è questo: in base anche a questi dati la decisione si poteva posticipare o no? Si potrebbe discutere delle ore e ciascuno rimarrebbe della sua opinione, per cui attendiamo il giudizio (anche quello sindacabile) della Fisa.

MARZIA - Castelnuovo (Livorno) — Come hai visto la convalescenza è stata più breve del previsto e il tuo beniamino sembra essersi già ripreso. Speriamo ora che si concretizzi anche l'altro tuo augurio.

CARLO BIANCHI - Sesto Fiorentino (Firenze); MAURIZIO CADINI - Calenzano (Firenze) — Abbiamo già ribadito ad altri appassionati che non è corretto rispondere ai quesiti posti dai vari giornali nei loro concorsi. A quanto ci risulta c'è però un errore nella domanda relativa all'anno della gara disputata al Nürburgring in cui la Dino 166 P si è classificata quarta.

fermoposta

ROBERTO C. - Bari — Non sono state tanto le preferenze personali, quanto fattori economici legati anche agli sponsor a incidere su quella scelta. Vedremo ora fino a che punto si rivelerà controproducente per Piquet nella lotta per il titolo iridato.

TEODORO MARINI - Sulmona (L'Aquila) — Rileggi il n. 27 di AS del 1982, dove nella rubrica «La foto» abbiamo pubblicato un'immagine e una scheda di Mike Parkes.

RENZO GRILLO - Torino — Effettivamente l'autore dell'articolo è andato forse un po' troppo oltre nel suo commento, ma non puoi negare che la sportività non è la dote più comune fra molti pseudo-appassionati. **GIANNI ZOICO - Favaro (Venezia)** — Per l'invito a corrispondere nessun problema, ma per l'indirizzo ti possiamo fornire solo quello del tuo team. Ma andiamo per ordine: tutti i tifosi di Marc Surer sono invitati a contattare Gianni Zoico, via Esecicatio 21, 30030 Favaro Veneto (Venezia). Puoi scrivere all'elvetico c/o Arrows Racing Team Ltd, 39 Barton Road, Water Eaton Indu-

strial Estate, Bletchley, Milton Keynes, Buckinghamshire, MK2 3HW, Gran Bretagna.

SABRINA SEMPRINI - Rimini (Forlì) — Come hai visto il tuo beniamino si è ripreso immediatamente dalla disavventura canadese. Puoi provare a scrivergli c/o Parmalat, via Grassi 26, 43100 Parma, ma non ti possiamo certo garantire che riceverai una risposta.

GIOVANNI PUGLISI - Pugliate (Milano); IVANO PUDALU - Morges (Svizzera); CARLA PAGLIAI - Grosse-to; ELEONORA - Lumezzane (Bergamo); BARBARA MAFFEI - Siena; CLAUDIO DINI - Firenze; ROBERTO FONTANA - Brescia; LUCIANA SABBADIN - Altichiero (Padova); SIMONA MARTELLI - Prato (Firenze); ELAINE MACKNIGHT - Ravenna; SABINO D'AGNELLI - Canosa (Bari); ALDO SALMASI - Avigliana (Torino); ALESSANDRO BALDONI - Gallarate (Varese) — Peniamo di avere riportato anche i vostri pareri pubblicando nel numero scorso di AS le lettere di altri appassionati sul tema dei piloti e dei problemi della Ferrari.

GIAN CARLO CASSABANCO - Scarborough (Ontario) — Ci spiace, ma i suoi disegni non possono definirsi eccellenti come grafica e sono caratterizzati da un'eccessiva semplicità tecnica. Osservi le realizzazioni del nostro Giorgio Piola e cerchi di migliorare, solo allora potremo pubblicarli su AS.

ROBERTO PALAZZI - Cattolica (Forlì) — Sulla «24 ore» di Le Mans sono stati pubblicati vari libri e almeno tre sono in vendita in Italia (nessuno però edito nella nostra lingua), mentre non siamo al corrente di testi sulla storia della F. 2. Può comunque rivolgersi alla Libreria dell'Automobile, corso Venezia 43, 20121 Milano, che effettua le vendite anche per corrispondenza. **RUDY PALMI - Faenza (Ravenna)** — I tempi cambiano e anche i regolamenti. Per evitare che si ripetano episodi come quelli registrati in Gran Bretagna nel '76 (immaginati una Ferrari a cui viene impedito di partire a Monza o Imola) e per non togliere inutilmente dei protagonisti e quindi dello spettacolo dalle gare si può partire con il muletto se viene data una nuova partenza. Stiamo controllando il punteggio; ti ringraziamo comunque per la segnalazione.

EUGENIO CARRERA - Corzano (Milano) — Le pagine dalla n. 9 alla 24 costituiscono il primo fascicolo del secondo volume. Non effettuano spedizioni contrassegno perciò per il pagamento dovrà seguire le modalità indicate a pag. 110.

DAVIDE - Bondeno (Ferrara) — Il sistema antibloccaggio ABS è meno potente e progressivo e quindi mal si adatta alle situazioni anomale in cui vengono a trovarsi talvolta i piloti. Per il momento non vediamo quindi possibilità di impiego in F. 1, ma non possiamo escluderlo per il futuro.

ANTONELLA GULITI - Viagrande (Catania) — Ti forniamo alcuni dei numerosi indirizzi che ci hai richiesto: Toleman Group Motorsport, Unit 9, Witney Trading Estate, Station Lane, Witney Oxon Gran Bretagna; Spirit Racing Ltd, 243 Gresham Road, Slough Trading Estate, Slough, Bucks, Gran Bretagna; ATS Engineering Ltd, Unit 2, Telford Road Industrial Estate, Bicester, Oxfordshire, Gran Bretagna. No, generalmente i piloti non dispongono di traduttori per leggere le lettere (sempre che le leggano) degli appassionati, comunque molti comprendono abbastanza bene l'italiano.

TARTARUGA D'ORO/Consegnata dal Circolo Ferraristi di Mantova

Regazzoni come «Nivola» campione di coraggio

Durante la manifestazione, patrocinata da Autosprint, premiati anche il pilota Gino Valenzano e Gianni Cancellieri

MANTOVA — Il riconoscimento è stato consegnato a Clay Regazzoni ma con la precisa sensazione di «premiare» in lui una bandiera, un simbolo vivente del coraggio, la virtù numero uno dei campioni dell'automobilismo. L'iniziativa del Circolo Sportivo Ferraristi di Mantova, patrocinata da «Autosprint», ha portato il pilota ticinese in compagnia del figlio Gian Maria nella città lombarda, il 16 giugno. Lo attendevano due manifestazioni: la prima si è tenuta al Teatro Scientifico, un gioiello dell'architettura del 18. secolo, opera del Bibiena, dove il vice sindaco Albertino Montesor ha portato il saluto della città e lo scrittore Giovanni Nuvoletti ha parlato con accenti ispirati e commossi del libro scritto da Clay con il nostro Cesare De Agostini, libro stampato ormai in quattro edizioni italiane e tradotto in francese e in tedesco nonché vincitore dei premi «Bancarella Sport» e «Coni». Il presidente dell'Automobile club di Mantova, Franco Marengi, ha colto l'occasione per premiare con una riproduzione in argento della leggendaria tartaruga di Tazio Nuvolari il mantovano Nuvoletti, «penna» ormai notissima, spesso intinta nell'humus di cui si nutrono le sue radici, da lui mai rinnegate. Marengi ha anche annunciato lo sblocco dell'ultimo ostacolo burocratico e il prossimo inizio dei lavori di allestimento del Museo Tazio Nuvolari.

IL MITICO nome del più grande pilota di tutti i tempi è stato al centro anche della manifestazione tenutasi alla sera, nel corso di un pranzo al Circolo Cittadino, dove a Clay Regazzoni è stata consegnata la splendida riproduzione in oro della tartaruga regalata dal poeta Gabriele D'Annunzio a Nuvolari nel 1932, con la famosa dedica «Al pilota più veloce, l'animale più lento». Tazio non si separò mai più da quella spilla che aveva eletto a proprio portafortuna e che ora, grazie ai ferraristi mantovani e al gioielliere (e gentleman driver) Nino Balestra di Bassano del Grappa che ne ha curato una preziosa ricostruzione, è diventata un riconoscimento di altissimo prestigio. La tartaruga d'oro è stata consegnata a Regazzoni dal direttore della Divisione libri della Conti Editore, Gianni Cancellieri, che fra l'altro ha annunciato l'uscita, programmata per il prossimo autunno, di un nuovo libro dedicato a Tazio Nuvolari, magistralmente «rivisitato», come si usa dire, da Cesare De Agostini. Una tartaruga d'argento è stata consegnata a Gino Valenzano, non dimenticato pilota degli anni Cinquanta, campione italiano di velocità, GT oltre 2000, nel 1953, e una a Gianni Cancellieri.


CLAY REGAZZONI, che ha ringraziato con parole toccanti, ha ricevuto premi e ricordi anche da numerosi rappresentanti di Ferrari club pre-



Clay Regazzoni riceve la riproduzione della tartaruga d'oro di Tazio Nuvolari dalle mani di Gianni Cancellieri, direttore della Divisione libri della Conti Editore.

senti alla bellissima festa. Ne ricordiamo qui alcuni, scusandoci in anticipo per eventuali involontarie omissioni: Ferrari Club Maranello (rappresentato dal presidente dott. Vezzali, insieme con il padre Sergio, meccanico della Ferrari); Ferrari club Forlì (Ninucci); Ferrari club Erbè (Silvestris); Ferrari club Medole (Denis Annovazzi); Ferrari club Volta Mantovana (Scardeoni); Ferrari club Varedo (Moretti). Erano inoltre presenti Romeo Bigliardi della fabbrica di caschi Jeb's, Giulio Borsari, ex meccanico della Ferrari e di Clay Regazzoni, e il dott. Soldi della Pro Loco di Casteldario, il paese natale di Tazio Nuvolari. Un'ultima nota di cronaca: un riconoscimento speciale (una coppa d'argento) è stato assegnato dai ferraristi mantovani al loro presidente Cesare De Agostini, che l'ha ricevuto dalle mani del vice presidente Carlo Bellintani.

È in edicola



Il trimestrale indispensabile a chi ama l'avventura

Rusconi Editore

GENTE motori

Anno 3
Numero 7
Luglio-Settembre
94
Lire 3500

AUTO IN FUORISTRADA



FEBBRE D'ESTATE

Vi aiutiamo ad affrontare i percorsi più difficili

AUTOCROSS sport e rischio

Abbiamo provato la RENAULT "18-4x4"

AUTO SPRI NT



Ecco la nuova Ronda col cuore tedesco

SPECIALE
sulla strada

- Test su strada
con la Porsche 911 Almeras
- Mercedes 190 AMG:
Master per signora



L'ingegner Sguazzini illustra i programmi della produzione di serie di Maranello.
Dalla ambitissima GTO alla più nuova Testa Rossa

La Ferrari che tira

I programmi del Cavallino illustrati dall'ing. Giovanni Sguazzini

Obiettivo 3000

Tre modelli nuovi nell'84: Mondial Cabriolet, Gto e al prossimo Salone di Parigi la «Testa Rossa». Così la Casa si appresta a raggiungere il tetto massimo di produzione consentito dagli impianti

MARANELLO — Qualcosa di nero esiste alla Ferrari: è l'inchiostro con cui da alcuni anni gli amministratori della casa di Maranello sono abituati a scrivere le cifre del bilancio economico di fine anno. Note positive fin dal 1979: in questi termini la Ferrari è sicuramente in attivo e si accinge a proseguire il 1984 con un programma molto intenso che impegna al massimo le capacità produttive della ditta. Pochi giorni or sono, l'assemblea dei soci (50% Fiat, 40% ing. Ferrari e 10% una finanziaria che fa capo all'ing. Ferrari) ha rinnovato gli incarichi esistenti all'interno del consiglio d'amministrazione e del comitato esecutivo per il prossimo triennio. Il bilancio 83 si è chiuso con un utile netto di esercizio di 6.977 milioni; cifra superiore del 6-7% alla gestione precedente e che consente di avvicinarsi sempre più all'utile «record» dell'81, quando si raggiunsero i 7.710 milioni. Un utile che tiene conto

anche del disavanzo complessivo del reparto corse che in pratica è l'unico investimento pubblicitario del marchio Ferrari. In Ferrari si producono le vetture gran turismo più ambite ma anche cabine per trattori in accordo con un impegno preso a suo tempo con i sindacati.

L'INTERVISTA. Amministratore delegato della Ferrari dal 1975 e da un anno a tempo pieno, è l'ing. Giovanni Sguazzini che ha maturato le sue precedenti esperienze alla Lancia e alla Piaggio. Con lui abbiamo fatto il punto sulla situazione dell'ultimo periodo, cercando di sondare quali sono i programmi a breve termine per la Ferrari. «Nell'ultimo periodo economico-industriale il nostro prodotto ha raggiunto valori sempre più interessanti di quote e di qualità su tutti i mercati in cui siamo presenti ed in quelli in cui ci accingiamo ad esserlo in termini brevi. In media — dice l'ing. Sguazzini con un certo orgoglio — ogni Ferrari è stata attesa dal cliente, dai 5 ai 6 mesi, a seconda del modello sempre che non fos-

sero richiesti allestimenti particolari. Nel 1983 ne abbiamo prodotte 2366 e commercializzate qualcuna in più per una serie di motivi di approvvigionamento e di spedizione oltre oceano, questioni che richiedono tempi differenti ed anche molto diversificati tra di loro. Per l'anno in corso siamo ad una produzione attuale di 12,5 unità al giorno per cui dovremmo superare agevolmente le 2500 unità, limite superato solo nell'81, per attestarci intorno alle 2700 unità a fine anno. Molto dipenderà anche dall'evolversi della situazione dell'industria tedesca e degli scioperi che la tormentano, attualmente abbiamo scorte che ci consentono di continuare la produzione senza grossi problemi ma se le cose si aggravano dovremmo aggiornare i programmi produttivi. Tre sono i nuovi modelli 84: Mondial Cabriolet Europa, la GTO che sta per andare in produzione ed infine la «Testa Rossa» di cui abbiamo già definito le scelte tecniche ed è in fase di omologazione ed inizio produzione. La presentazione è programmata per il Salone di Parigi».

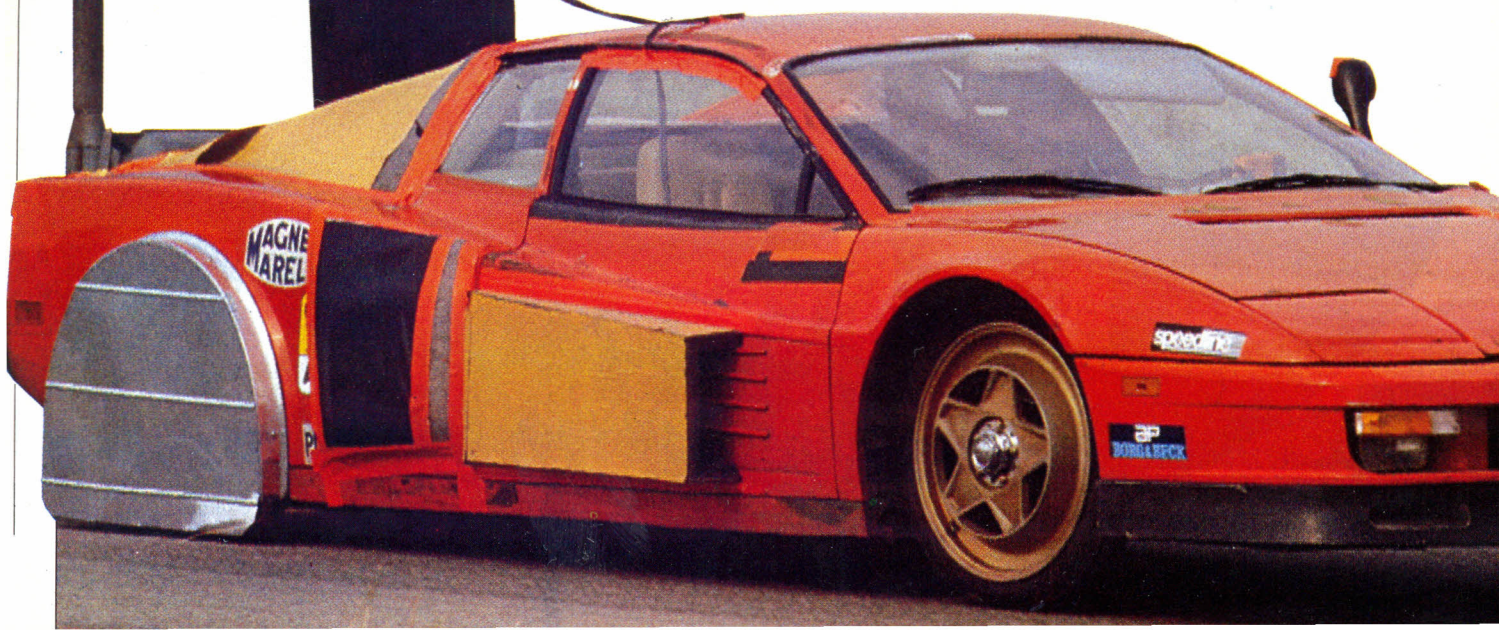
— Nel breve comunicato che annuncia le scelte dell'assemblea dei soci si parla di investimenti per oltre 10 miliar-

di: in quali settori sono suddivisi?

«L'evoluzione della Ferrari avverrà per quest'anno entro i suoi confini attuali. Dobbiamo razionalizzare gli spazi disponibili; sfruttare quelli che si sono resi disponibili con il trasferimento del reparto corse all'esterno. Nell'occupare questi spazi procediamo anche ad un aggiornamento delle attrezzature disponibili per i modelli per un valore di 4,5 miliardi. Tre e mezzo invece sono investiti in macchinari articolati, il tutto controllato da elettronica e computer. Saranno accentrate alcune fasi della lavorazione per creare spazi diversi anche per i materiali semilavorati, per i quali verrà creato un apposito magazzino. La cifra restante servirà per l'investimento di capitale».

PLURI-MODELLI. L'attuale programma di produzione della Ferrari vede giornalmente uscire 12,5 vetture così suddivise: una 400 2+, una BB 512, una 208 GT Turbo, tre Mondial nelle versioni 2+2 e cabriolet, sei 308 e «mezzo» nelle versioni GTB e GTS con un netto predominio della versione spider che è quella che interessa maggiormente l'acquirente americano. Del modello 308, che è quello

Due Testa Rossa
laboratorio a
Fiorano: sotto
(fotoAmaduzzi) e
nella pagina accanto
(fotoStefanini)





dare una risposta. Già in passato la Stratos era dotata di motore Ferrari. Il motore per l'endurance è stato realizzato dalla Ferrari, penso che sia una cosa normale nell'ambito dello stesso gruppo».

— Lei ha parlato di endurance: corrono voci di un prossimo ingresso della Ferrari in questo tipo di gare?

«L'attuale impegno agonistico della Ferrari, è legato alle competizioni di F.1 e sino a quando sussiste tanto interesse per quel tipo di corse la presenza Ferrari sarà continuativa. È ovvio che i nostri tecnici sono al lavoro; si deve mantenere il contatto tecnico. Anche le evoluzioni della GTO saranno studiate in modo tale da garantire la competitività nelle competizioni loro riservate. Saranno utilizzate da privati e da scuderie che hanno la struttura adeguata alle competizioni. Le dimensioni attuali del reparto corse non consentono di potersi occupare di due campionati così intensi né di impegnarsi al livello di un nome come quello di Ferrari, da cui tutti si attendono grandi vittorie. Le avventure non rientrano nei nostri programmi. Siamo orgogliosi di non aver fatto un'ora di cassa integrazione negli ultimi anni e vogliamo continuare su questa strada per arrivare ad un plafond produttivo delle 3000 vetture come consentito dagli impianti attuali».

Alessandro Stefanini

che ha più ampi mercati di commercializzazione, esistono versioni Europa, Svizzera con limitazioni ulteriori nella rumorosità, «guida a destra» per i mercati inglese e sudafricano, la versione USA ora unificata da «costa a costa», la versione Australia con guida a destra e motore USA, versione Giappone con guida a sinistra e motore USA (in Giappone hanno la guida a destra ma vogliono la Ferrari con la guida a sinistra) ed infine la versione «Tropico» che è allestita per i paesi arabi. Questa è forse la più complessa perché si differenzia per le sospensioni rinforzate, una climatizzazione maggiorata ed un impianto di filtraggio potenziato.

— Cosa riserva la Ferrari del futuro per i suoi clienti?
«La ricerca di un prodotto sempre migliore in cui la tecnologia deve essere sempre all'avanguardia. Cosa si sta studiando, quali sono i modelli dell'85 lo sappiamo ma vogliamo prima di tutto proseguire il programma 84 che ci consentirà di entrare nel mercato USA con il 12 cilindri Boxer montato sulla «Testa Rossa» che viene a sostituire la BB512 che esce di produzione. Avremo poi un attimo di riflessione perché l'impegno di tre modelli nuovi in

un anno è troppo per le nostre forze. Ora abbiamo modelli tecnologicamente avanzati e la punta di diamante è la GTO che ha un motore con 4 valvole per cilindro e la sovralimentazione tramite turbo. Entro un anno consegneremo i 200 esemplari necessari per la omologazione in gr. B poi faremo gli esemplari di evoluzione. Ho sentito dire che qualcuno la considera una macchina da collezione, penso che quando la proverà cambierà idea. La GTO è una gran macchina anche su strada, in qualsiasi condizione. È ovvio comunque che il nostro reparto esperienze ha tanta carne al fuoco: studia, progetta, prova. Della Testa Rossa ne esistono già 10 esemplari di prova. Guardiamo in tutti i settori, quattro ruote motrici, iniezioni

elettroniche, sovralimentazione e nuovi sistemi di frenata».

— Quando realizzerete una quattro porte?

«Stiamo studiando anche in quel settore specifico, poi faremo le adeguate prove su strada. È ovvio che deve essere una vettura che risponda ad esigenze molteplici di tanti mercati. Quando saremo sicuri di essere al livello dell'immagine Ferrari, decideremo cosa fare».

— Si parla di una Lancia con motore Ferrari, è stato visto un prototipo a Fiorano...

«Abbiamo degli studi e delle realizzazioni eseguite per conto di altre case del gruppo Fiat, studiamo, progettiamo insieme. Verranno fatte delle scelte ma al momento attuale non è possibile

Dopo undici anni esce di scena la leggendaria BB512

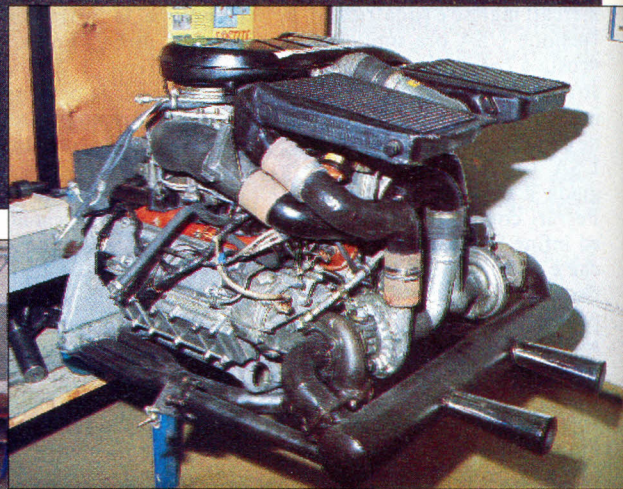
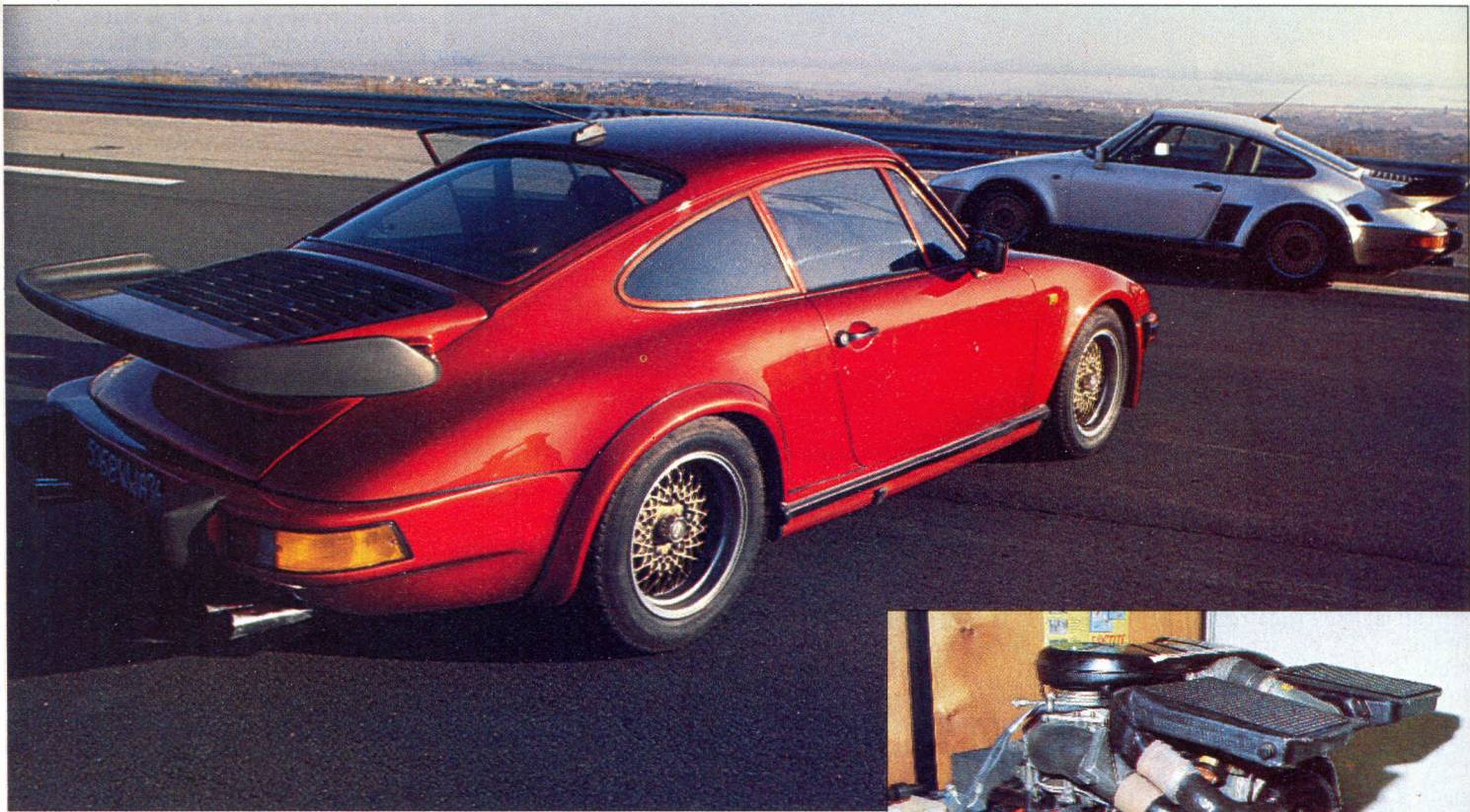
Il mito va in pensione

MARANELLO — Per undici anni è stata il sogno di molti; ora la Ferrari Bb512 esce di produzione lasciando spazio a una versione tecnicamente aggiornata e dallo storico nome «Testa Rossa». La produzione della Bb era iniziata nel '73 con la versione 4400, attraverso restyling e modifiche tipo l'applicazione dell'iniezione è arrivata alle 2324 unità prodotte. Dotata di un motore boxer, parente di quello utilizzato in F.1 fino al 1980, la 512 ha visto il momento di massimo splendore con la versione 5000, prodotta in 1936 esemplari. Con la Bb scompare anche la ruota con fissaggio tramite gallettone centrale: le nuove leggi obbligano infatti al fissaggio con cinque «colonnelle». La nuova «Testa Rossa», pur vantando dimensioni maggiori, grazie alla utilizzazione dei più moderni materiali leggeri, mantiene il medesimo peso e con il motore a 4 valvole per cilindro raggiunge, a seconda delle versioni, una potenza specifica che si aggira sui 75-85 CV/litro. Ha ancora il cambio al di sotto del motore ma con nuovi cinematismi delle sospensioni e con carreggiate molto allargate, è diminuito il precedente effetto di rollo. Inizialmente si era pensato a un ampio lunotto posteriore che carenava il cofano (con

guadagno di 5-10 kmh in più): è stato scartato per favorire il raffreddamento del motore. I primi esemplari sono già in costruzione alla Pininfarina.

TEST-PRODUZIONE. Senza F.1, la pista di Fiorano è stata ultimamente utilizzata per le vetture di serie. Soprattutto Testa Rossa e Gto: queste ultime hanno dato anche spettacolo, compiendo le curve in netto sovrasterzo di potenza. Sotto torchio gli impianti frenanti ma è stata collaudata anche la capacità di dissipazione del calore da parte delle vetture. Idem per le Testa Rossa, presenti con differenti soluzioni per le prese d'aria anteriori e con sfoghi al retrotreno. Una vettura è stata impegnata anche in un «circuitino» cittadino a Modena nelle ore di punta e con le luci accese per mettere sotto sforzo l'impianto elettrico. Notate anche delle Mondial cabriolet e delle 400 2+2. Sulle prime viene collaudato un sistema di idroguida che poi sarà applicato su tutta la serie 3000 mentre sulla 400 vengono confrontati vari sistemi per evitare il bloccaggio dei freni che dovrebbero anche essere maggiorati, grazie anche all'adozione di cerchi scomponibili da 16" e pneumatici Goodyear «Eagle». (a.s.)





In alto, le due Porsche 911 in versione Almeras provate da AS: la Occitanie (quella rossa) e la Reganeous (foto Morelli-Bertier). Sopra il motore sei cilindri turbo che dopo la cura dei due fratelli francesi sviluppa ben 375 cavalli (foto Dima). A lato l'interno dell'atelier degli Almeras con varie vetture stradali e da competizione, ovviamente Porsche (foto Morelli-Bertier). Oltre che ottimi tecnici, i due fratelli di Montpellier sono anche piloti di grande esperienza

Come sono e come vanno le famose vetture dei due fratelli francesi

Cavalleria rusticana

Dal loro atelier di Montpellier in Linguadoca, le 6 cilindri di Stoccarda trovano ancora più sprint senza comunque pregiudicare la robustezza. «Bombe stradali» la Occitanie e la Reganeous

di Gaetano Dima

MONTPELLIER. Dodici titoli vinti nel campionato europeo della montagna sia come piloti che come preparatori, un «Rally di Montecarlo» con Jean Pierre Nicolas nel '78, un «Tour De Corse» con Jean Luc Therier nell'80, anno in cui Zanini, loro pilota, vinceva anche il campionato d'Europa rally: i fratelli Jean Marie e Jacques Almeras, da sempre fedeli alla Porsche possono essere considerati oltre che ottimi preparatori dei veri specialisti delle vetture di Stoccarda. La loro officina è un vero e proprio atelier, che sorge nella zona industriale di Montpellier sulla strada per Sète, su un'area di 6.000 mq. di cui 1.600 costituiti da un fabbricato in cui gli Almeras con 20 collaboratori effettuano lavori specialistici sulle Porsche. Lavori di meccanica, carrozzeria, verniciatura, trasformazioni stradali e elaborazioni di vetture da corsa sono il menù offerto ai clienti. Lo scorso anno gli Almeras, hanno trasformato due 924 aspirate per il campionato francese produzione mentre nel 1984 hanno in programma l'elaborazione delle Peugeot 205 Gruppo B. Molto intensa è la varietà di trasformazioni stradali della Porsche con una vasta gamma di modelli che vanno dalle «Reganeous» e «Occitanie» al «935 Tourisme», alla 911 «Plus» al 911 SC G4 ad una versione cabriolet della 911 per finire alle trasformazioni della 924 aspirata o turbo in Carrera GT o in 924 GTR.

LE COMBINAZIONI per la preparazione di una Porsche possono essere varie. A livello estetico, escludendo quindi ogni intervento sul propulsore, una 911 anteriore al 1974 può essere trasformata in una turbo per 11.540,48 franchi francesi, circa 2.400.000 lire. Una 928, convertita nel modello «Plus» con allargamento dei passaruota e l'installazione di spoiler anteriori e posteriori, viene a costare 7122 franchi (1.500.000), mentre una conversione dal modello Porsche 924 aspirato a Carrera

GT costa in lire italiane 3.124.940. I prezzi sono naturalmente indicativi anche perché le varianti possibili sono talmente numerose che possono coinvolgere anche la parte motoristica delle vetture e gli assetti. A tal proposito gli Almeras hanno recentemente pubblicato un opuscolo informativo sulla loro attività; «Anche se — come ci ha detto Jacques Almeras — una

invece, i «pezzi Almeras» si contano sulla punta delle dita. L'iter burocratico, infatti, richiede numerosi collaudi per avere l'omologazione, mentre la trafila non è necessaria se si montano le trasformazioni di carrozzeria che non alterano le dimensioni.

LA «REGANEOUS» e l'«Occitanie» sono due vetture veramente speciali, forse le più

ri originali. «In genere — dicono gli Almeras — sconsigliamo ai nostri clienti di trasformare le Porsche appena uscite dalla catena di montaggio della casa. A parer nostro le vetture devono avere 30.000 km, perché la trasformazione è un ottimo modo per rivalutare un prodotto anziano. Tanto che abbiamo molti clienti che arrivano da noi per rimettere in sesto vetture con

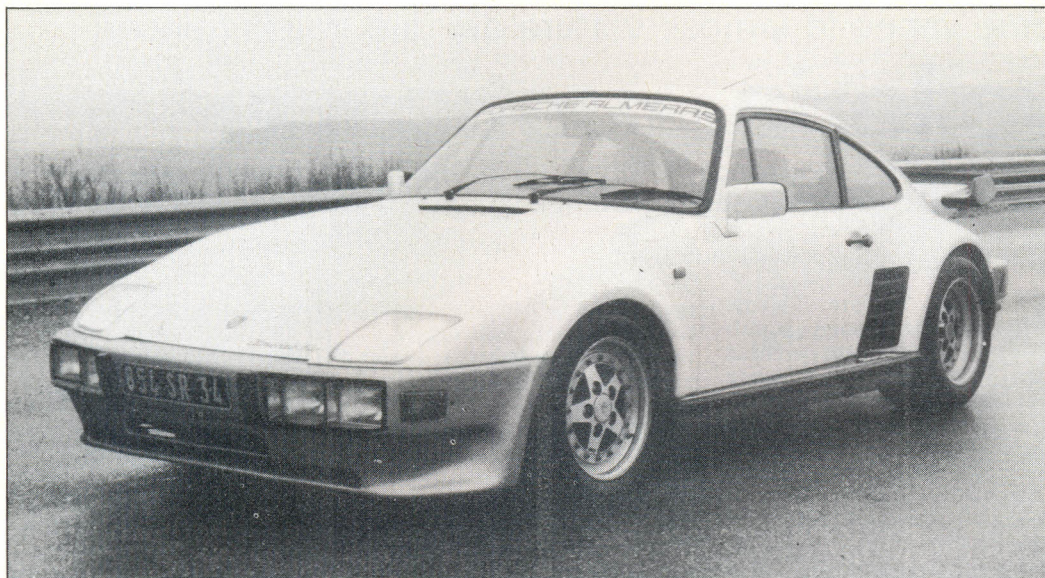


volta presa visione direttamente nella nostra officina il cliente cambia subito le proprie intenzioni e preferisce ampliare gli interventi».

IL MERCATO delle elaborazioni stradali dei fratelli Almeras è in fase di notevole crescita. Il fatturato è aumentato dal 1978 al 1983 di 7 milioni di franchi francesi, raggiungendo l'anno scorso la bella quota di 10.000.000 (2 miliardi di lire). I migliori clienti degli Almeras sono soprattutto i francesi, i tedeschi e gli spagnoli, che hanno risposto in massa al richiamo delle corse in salita. In Italia,

esclusive dell'intera gamma che gli Almeras propongono perché la loro elaborazione non si limita al solo look estetico ma riguarda pure assetto e motore. Speciali sono anche i materiali utilizzati dai pattini di attrito textar, gli ammortizzatori Bilstein o De Carbon, i pneumatici preferiti dai fratelli di Montpellier, che sono Michelin TRX, le vernici metallizzate e gli equipaggiamenti elettrici Marchal e Bosch. È questo un insieme di firme che rendono l'idea di queste vetture, spogliate nell'atelier degli Almeras e rivestite di tutto punto pronte per essere profondamente migliori degli esempla-

oltre 100.000 km di attività». Una moda, questa, molto in voga in Francia e in Germania che vede invece il cliente medio italiano abbastanza restio all'idea della trasformazione, perché timoroso di far perdere alla propria autovettura le quotazioni standard di mercato. In realtà le Porsche degli Almeras hanno un loro mercato proprio perché i due fratelli francesi hanno ormai una lunga tradizione in materia di preparazioni Porsche. Per vedere come lavorano oltre per «saggiare» due loro creature, la Reganeous e l'Occitanie, siamo andati a trovarli a Montpellier. □



Sulle strade della Linguadoca con la Occitanie e la Reganeous **Un «luccio» dai modi garbati**

MONTPELLIER— «Reganeous» in linguadoca è il nome affibbiato ad un temibile luccio tipico della regione. In effetti l'aspetto aggressivo della creazione dei fratelli Almeras lascia la gente alquanto stupita nel vedersi passare accanto una Porsche così grintosa. Una vettura che a prima vista incute un rispetto timoroso ma che non ha sofferto minimamente, nei nostri primi minuti di prova, delle condizioni atmosferiche nelle quali l'avevamo inserita. La «Reganeous», infatti, si districava magnificamente in mezzo a pioggia e traffico intenso, non accusando alcun difetto alla frizione né tantomeno un aumento sensibile delle temperature. Dopo queste prime confidenze ci siamo accorti che il «piccolo luccio» è meno terribile di quanto sembri a prima vista. Ha modi garbati e il «pedatone» sul fondo schiena lo si avverte eccome ma in modo molto progressivo, intorno ai 4000 giri dove la Reganeous esprime una coppia di 48 kgm, quasi il doppio di una monoposto di F. 3. Al di sotto di questo regime il propulsore fa il suo lavoro tranquillamente, senza sussulti o irregolarità di sorta.

LA VETTURA, provata nelle colline che circondano Montpellier, ha dimostrato notevoli doti di equilibrio e sincerità nel trasmettere le sue reazioni al conducente. È in sostanza un felice compromesso tra vettura rigida e sportiva e quella ma-

neggevole, nonostante non sia facilitata in questo compito dalle gomme Michelin Trx da 230 anteriori e da 280 posteriori, che garantiscono anche sul bagnato una tenuta ottima e una buona trasmissione di potenza. Lo sterzo, forse a causa delle gomme, è un po' duro soprattutto nelle curve strette mentre i leveraggi del cambio, a parer nostro, potrebbero essere modificati, accorciando la corsa del selettore che è ancora troppo lunga per una sportiva di tale potenza. La «Reganeous», comunque, trova il suo terreno ideale sui percorsi veloci e autostradali e, perché no, sui circuiti come quello di Karland, uno stupendo mini Mugello a 30 km da Montpellier.

LA VELOCITÀ massima a cui

si arriva facilmente avendo a disposizione un rettilineo lungo almeno un chilometro e mezzo è di 276 km/h con il motore che gira in quarta a 5900 giri. Nelle marce basse si può tirare fino ai 7000 raggiungendo 88 km/h in prima, 155 in seconda e 227 in terza. Come se non bastasse la velocità di crociera è di 200 km/h, traffico permettendo, che si ottiene in quarta a soli 4000 giri. A Karland, un circuito tutto saliscendi, la «Reganeous» ha dimostrato tutte le buone cose che lascia intravedere quando è ferma. La tenuta è veramente eccezionale, cosiccome la frenata, migliorata rispetto alla turbo originale, per l'impiego di pattini speciali in textar e di un trattamento, brevettato dagli Almeras, all'impianto frenante che non dà

Agli Almeras basta un 2.4

OLTRE che sull'aspirato della «Occitanie» e sul turbo della «Reganeous», i fratelli Almeras operano su altri motori della serie Porsche 911. Partendo da un sei cilindri della vecchia serie 2.4, si può optare per tre diverse elaborazioni: 2.7 con 210 CV, 2.8 (la più consigliata per le prestazioni e l'affidabilità: percorrenza di oltre 120.000 km) con 235 CV e 3 litri con 250 CV. Quest'ultima per uso prettamente agonistico. Partendo invece da un 2.7 originale Porsche è possibile arrivare a un 2.8 da 235 CV con una spesa limitata.

segni di cedimento nemmeno dopo prolungate sollecitazioni. Se la vettura è tutto sommato addomesticabile quando è guidata con cautela e tranquillità, diventa un vero e proprio dragster in fase di accelerazione spinta. Raggiunge i 120 km/h in 7"3, contro i 7"8 del turbo originale, i 140 all'ora in 9"6, i 160 in 12"3; i 180 in 16"2 e i 200 in 21" contro i 23"8 dell'esemplare di serie. Il chilometro da fermo è raggiunto in soli 23", e la velocità di uscita è superiore ai 200 km/h. Niente male per un «luccio».

L'«Occitanie» è molto simile alla sorella maggiore nella carrozzeria ha decisamente caratteristiche più facili e interpretabili. Il pedale del freno è meno duro ma non perde la sua efficacia né la sua modulabilità. Il motore generoso da 270 cv è un vero capolavoro di progressione rendendo più facile il raggiungimento dei 100 kmh rispetto alla vettura con il turbo che sul chilometro da fermo risulta più lenta di circa due secondi. La maneggevolezza è incredibile anche su stradine molto tortuose e in questo l'esperienza dei pluricampioni della montagna marcia indelebilmente l'«Occitanie» molto divertente da guidare e meno faticosa. Anche grazie ai Trx di dimensioni più contenute (180 mm di larghezza anteriore e 210 mm di larghezza posteriore) che la rendono entusiasmante anche in lunghi controsterzi e in correzioni proibitive.

LA GUIDA È FACILE anche sotto il diluvio che ha fatto sospendere l'ultima parte della nostra prova tanto che la macchina è davvero alla portata di tutti, anche di chi non ha molta esperienza di guida veloce (g.d.).



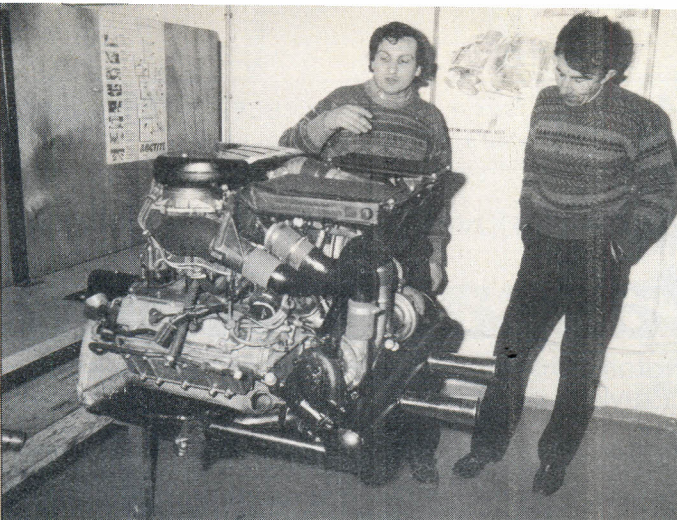
Le Porsche 911 degli Almeras

I fratelli da corsa Memorabile il «Monte» con Nicolas

MONTPELLIER. Dopo l'esordio nel karting dove i due fratelli ottengono la selezione per i campionati del mondo della squadra francese, Jean Marie, il maggiore dei due, inizia timidamente nei rallies come navigatore, mentre nel '66 nasce il primo garage Almeras dove viene alla luce il primo prototipo: una barchetta equipaggiata con motore Renault 8. È preparata anche una Peugeot 204 con cui i due fratelli corrono il «Criterium des Cevennes». Il primo incontro con la Porsche avviene nel '68, per partecipare sempre a quella gara. L'anno dopo Jacques è vice campione di Francia per le licenze nazionali mentre il fratello costruisce uno spider partendo da una Porsche 908 Carrera 6 cilindri riportando diverse vittorie di gruppo. Nei primi anni '70 continuano le vittorie in gare in salita da parte di Jean Marie, mentre Jacques partecipa sempre su Porsche 911 S al campionato europeo.

NEL '73 C'È LA CONSACRAZIONE definitiva con innumerevoli vittorie riportate nelle gare di campionato francese. Nel '74 i due diventano campioni di Francia su una Porsche 3 litri: Jacques in Gr. 4 e Jean Marie in Gruppo 3. L'anno dopo invertendosi le macchine ripetono lo stesso exploit. Nel 1978 dopo una serie di risultati positivi in rallies importanti una Porsche-Almeras con alla guida Nicolas vince il rally di Montecarlo mentre i due fratelli vincono i rispettivi Gruppi nel campionato europeo della montagna e l'anno dopo sempre con i colori della Esso-Eminence Jacques coglie l'alloro europeo per le vetture di produzione e Jean Marie quello del Gruppo S. Il 1980 è l'anno boom con Jean Marie trionfatore del titolo europeo con la Gr. 5 3,5, dopo essersi aggiudicato 13 prove su 15 mentre Jacques vince a sua volta nel Gruppo 4 e un loro pilota Roland Biancone nel Gr. 3. Per concludere un'annata decisamente buona con Zanini campione europeo rallies su una loro vettura e Jean Luc Therier primo al Tour de Corse. A Therier non riuscirà di vincere il «Monte» l'anno dopo per un incidente a qualche chilometro dall'arrivo.

NEI RALLIES DELL'82 il team ottiene qualche risultato con Therier e Frequelin, mentre Sandro Munari corre al «Safari» con una loro vettura. Jean Marie incorre, però, in un pauroso incidente in Austria. La soddisfazione viene dal vincitore del Gruppo B nel campionato europeo della montagna, Jacques Guillot. Nel 1983 infine l'Equipe Almeras fa il suo debutto nel campionato francese vetture di produzione con due Porsche 924 aspirate. Quest'anno con una 911 sono finiti 18° alla 24 Ore di Le Mans.



Nella pagina accanto: la Porsche 911 «Reganeous». (fotoMelis). In basso, la nuova carrozzeria in fibra di vetro durante la lavorazione (fotoDima). Sopra, i fratelli Almeras (fotoMorelli)

Le schede tecniche delle due Porsche-Almeras

COSÌ LA 911 REGANEOUS

Motore: Porsche; ciclo otto; 4 tempi; sei cilindri boxer raffreddato ad aria; blocco in lega leggera; cilindri in lega leggera; disposizione delle due valvole in testa inclinate a V. Un albero a cammes in testa per ogni bancata di 3 cilindri. Albero motore ad otto contrappesi. Sistema di lubrificazione; carter secco con riserva olio separata; pompa con serpentina di raffreddamento. Alimentazione carburante: due pompe elettriche; alesaggio: 97. Corsa: 74,4. Cilindrata 3.299. Rapporto di compressione: 7,1. Potenza: CV 375 (con 0,9 di pressione del turbo) a 6.000 g/m. Coppia massima: 48 Kg m a 4000 g/m. Alimentazione: 2 pompe elettriche Bosch. Iniezione: K-Jetronic e turbocompressore con raffreddamento dell'aria della sovralimentazione. Voltaggio della batteria: 12 Volt, potenza 66 AH. Generatore: alternatore 92 A/1288 W. Accensione ad alta trasmissione senza punte platinatate. Candele Bosch W3 dp.

Trasmissione: frizione monodisco a secco rinforzata. Scatola cambio Porsche a 4 velocità e Rm. Differenziale: autobloccante 40% ZF.

Carrozzeria: autoportante. **Sospensione anteriore:** bracci trasversali e montanti, barra di torsione rinforzata. **Sospensione posteriore:** indipendente a bracci trasversali, barra di torsione rinforzata; ammortizzatori idraulici Bilstein a taratura rinforzata a doppio effetto; barre antirollio Almeras.

Freni: idraulici a doppio circuito agenti su quattro dischi autoventilanti e perforati; 4 pistoncini per pinza.

Trasformazione carrozzeria. Muso: alettone anteriore, monoblocco in vetroresina con fari incassati, bocche di aereazione per i freni e i radiatori dell'olio; ala posteriore più pronunciata con bocche di aereazione per i freni; cofano posteriore di diverso disegno per migliorare il raffreddamento del motore. Sottoporta di diverso disegno e paraurti posteriori rialzato e allungato con fanalini incassati. **Ruote:** cerchi Gotti in 3 pezzi; anteriori 19 TR 390 e posteriori 250 TR 390. **Pneumatici:** Michelin TRX, anteriormente 230x45x390 e posteriormente 280x45x390.

Prezzi: trasformazione della carrozzeria 56.000 fr (circa 11 milioni di lire); ruote 23.000 fr (circa 4.500.000 lire); motore 48.000 fr (circa 9.600.000 lire); sospensioni 12.500 fr (circa 2.500.000 lire); cambio 15.000 fr (circa 3.000.000 lire).

COSÌ LA 911 OCCITANE

Motore: Porsche; ciclo otto; 4 tempi; sei cilindri boxer raffreddato ad aria; blocco in lega leggera; cilindri in lega leggera; disposizione delle due valvole in testa; inclinate a V. Un albero a cammes in testa per ogni bancata di 3 cilindri. Albero motore: ad otto contrappesi. Sistema di lubrificazione: carter secco con riserva d'olio separata; radiatore dell'olio anteriore speciale. Scappamento a 4 uscite. Alimentazione carburante: 1 pompa elettrica. Alesaggio: 98. Corsa: 74,4. Cilindrata 3.398. Rapporto di compressione: 10:1. Potenza: 270 CV a 6.200 g/m. Coppia massima 33 Kg m a 4.800 g/m. Iniezione L-Jetronic. Voltaggio della batteria: 12 v. Potenza: 66 AH. Generatore: alternatore 92 A/1288 W. Accensione: sistema transistorizzato digitale. Candele: Bosch W 44 cc.

Trasmissione: frizione monodisco a secco rinforzata. Scatola cambio: 5 velocità e Rm. Differenziale autobloccante: ZF 40%.

Carrozzeria: autoportante. **Sospensione anteriore:** bracci trasversali e montanti con barra di torsione rinforzata. **Sospensione posteriore:** indipendente a bracci trasversali con barra di torsione rinforzata; ammortizzatori idraulici Bilstein a taratura speciale; barre antirollio Almeras.

Freni: idraulici a doppio circuito agenti su 4 dischi a ventilazione interna e servoassistiti.

Trasformazione carrozzeria: musone ala con fari incastrati e apertura di aereazione il radiatore dell'olio. Alettone posteriore più esteso; cofano posteriore allungato per migliorare il raffreddamento; sottoporta e paraurti posteriori rialzato e allungato con incorporate le luci posteriori. **Ruote:** cerchi Bbs monoblocco. Anteriormente 180 TR 390 e posteriormente 210 TR 390. **Pneumatici:** Michelin TRX, anteriormente 230x45x390 e posteriormente 250x45x390.

Prezzi: trasformazione della carrozzeria 42.000 fr (circa 8.400.000 lire); ruote: Bbs 13.000 fr (circa 2.600.000 lire); motore: 57.500 fr (circa 11.500.000 lire); sospensioni: 15.500 fr (circa 3.000.000 lire); cambio: 3500 fr (circa 700.000 lire).

Uniroyal a 10 milioni

LA UNIROYAL, produttrice di pneumatici appartenente al Gruppo Continental, ha venduto nel 1983 ben 10 milioni di gomme per autovetture. L'industria che dispone di impianti di produzione in Belgio, Germania, Francia, Lussemburgo e Inghilterra, ha incrementato il suo fatturato portandolo a 821 milioni di marchi tedeschi (505 miliardi c.a.) rispetto ai 795 milioni dell'82. La Uniroyal, che conta 5.560 dipendenti, è il quarto produttore europeo di pneumatici.

Volvo tutto compreso

LA VOLVO presenta il suo programma per le riparazioni denominato «Prezzo unificato tutto incluso». Esistono alcuni interventi che vengono eseguiti con maggiore frequenza sulle vetture che riguardano prevalentemente la sostituzione di materiali di uso e consumo. Citiamo ad esempio la sostituzione del terminale di scarico, delle pastiglie freno, degli ammortizzatori, eccetera. Tali interventi non possono essere inseriti fra quelli previsti nel piano di manutenzione periodica delle vetture in quanto la loro frequenza di effettuazione è casuale. La Volvo ha pertanto predisposto 24 tipi di intervento per un totale di 188 combinazioni a seconda dei differenti modelli di vetture da proporre al pubblico ad un prezzo «Chiavi in mano».



Doppia sicurezza per l'Audi Quattro

L'ENTRATA in produzione della nuova Audi Quattro Sport, segna anche una nuova tendenza nel campo della sicurezza e più in particolare in quello delle cinture. La Sabelt, che equipaggia ormai da anni le vetture da rally dell'Audi, fornirà alla Casa tedesca le cinture a quattro punti da competizione che saranno montate di serie su tutte le vetture stradali insieme alle cinture tradizionali. L'automobilista potrà così utilizzare le normali cinture automatiche per i brevi spostamenti in città e le cinture Sabelt (le prime omologate a quattro punti per vettura su strada) per i lunghi viaggi.

La Seat ha rinnovato il proprio modello di punta

Passa la Ronda

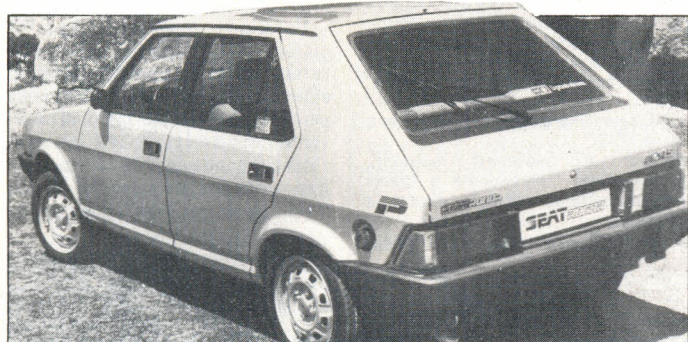
La berlina monta un motore progettato dalla Porsche, che permette di raggiungere elevate prestazioni. Previste versioni a benzina e gasolio. Competitivi i prezzi.

LE CIFRE DI VENDITA per la Seat cominciano a diventare importanti: 3387 vetture immatricolate nel mese di maggio pari ad una penetrazione sul mercato italiano del 2,13% (nona posizione in assoluto davanti ad Opel, Bmw, Volvo, Audi, Innocenti e Mercedes). Le immatricolazioni totali nel periodo gennaio/maggio 1984 sono state 10.834 con penetrazione dell'1,3%. La prevista produzione 1984, è di 330.000 veicoli, che aumenteranno a 400.000 nel 1985. Con questi dati lusinghieri la «Bepi Koelliker importazioni» ha presentato alla stampa a Monza, la nuova Ronda con motore e cambio System Porsche, propulsori già visti al recente Salone dell'auto di Ginevra. La Seat infatti nel 1980 dopo il distacco dalla Fiat, decise di vivere il suo futuro come impresa indipendente e non più soltanto come produttore su licenza: da

questo scaturirà la decisione di avvalersi delle migliori aziende europee per sostituire la precedente gamma di motori. La scelta cadde sulla Porsche con la prima richiesta di realizzare un motore quattro cilindri dal miglior rapporto prestazioni/consumo, di cilindrata 1200/1500, ma già predisposto per una futura adozione di iniezione elettronica o di turbo compressore.

MA PER LA SEAT presenterà in futuro anche un motore supereconomico, a tre cilindri sia benzina che diesel, derivato dall'attuale 4 cilindri. A settembre poi, verrà presentata l'«Ibiza» e alla fine dell'anno, la «Malaga», vetture estremamente interessanti. Due sono le cilindrata del motore superquadro System Porsche: 1193 e 1461 cc. da 63 e 85 CV rispettivamente: la testa dei cilindri è piatta quindi la camera di combustione è nella testa dei pistoni. Con

questo tipo di camera di combustione, a seguito di una maggiore turbolenza della miscela, si ottiene una migliore omogeneità della stessa, una combustione perfetta, un consumo minore, una più contenuta dispersione della compressione. La guarnizione della testa cilindri adotta un materiale speciale che evita di dover effettuare il serraggio successivo. Le punterie sono del tipo ad autoregolazione idraulica. Il sistema di lubrificazione del motore Porsche, rappresenta una vera innovazione tecnologica perché oltre all'azione lubrificante, l'olio raffredda le teste dei pistoni e lo stelo delle bielle mediante iniettori e nello stesso tempo fornisce la pressione necessaria per le punterie idrauliche. Un sistema adottato, anche sulle Porsche 911. I carburatori, sono Pirburg per il motore 1200 e Weber per quello 1500. Le valvole sono perpendicolari all'albero a gomito.

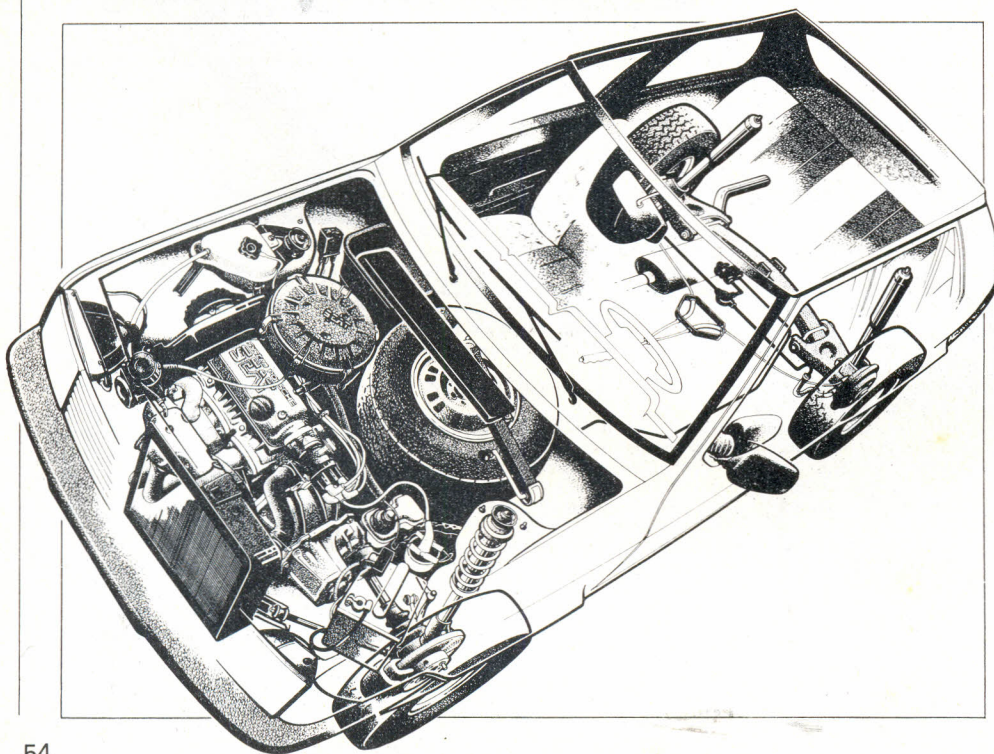


Con la nuova Ronda la Seat ha iniziato una collaborazione con la Porsche che fornisce motori alla casa spagnola. Grandi novità, quindi, all'interno della vettura che adotta propulsori di 1.2 1.5 e 1.7 diesel di cilindrata. La linea, invece, non è stata cambiata.

IL CAMBIO È COMPLETAMENTE NUOVO, con un tipo di sincronizzazione che rappresenta una combinazione tra il sistema Borg Warner e il sistema Porsche. Molti i modelli: tre 1200, la «L», la «GL» e «GLX», due diesel «L» e «GL» con motore 1714 da 55 CV, quindi le due 1500 «GLX» ed «SX» ed «SX» che però verranno commercializzate a settembre e delle quali non si conosce ancora il prezzo. A Monza abbiamo provato prevalentemente la 1500 la vettura dalle caratteristiche sportiveggianti. Il motore è molto brillante, rendendo piacevole la guida, che mette in risalto la tenuta affidabile e un cambio dai rapporti adatti alla potenza del motore. Tuttavia il selettore, pur essendo preciso, è risultato essere abbastanza duro forse perché nuovo e non rodato; vettura consente di correggere anche piccoli errori di guida se si è pronti a riprenderla.

LE PRESTAZIONI indicate dalla casa spagnola sono estremamente brillanti. La versione 1200 della Ronda raggiunge i 155 km/h, mentre la diesel supera i 147 km/h. La 1500 è la più veloce, toccando una punta di oltre 165 km/h mentre le doti di accelerazione sono buone su tutte le versioni con valori da 0 a 100 km/h di 17", 12"8 e 21"5 rispettivamente per 1200, 1500 e diesel. In definitiva per la Seat Ronda motorizzata Porsche non è difficile pronosticare un sicuro successo. A parere nostro l'unica pecca vera e propria della vettura iberica è rappresentata dalla carrozzeria, che viene definita dai responsabili della casa «originale» e «caratteristica». Se la Seat vuole davvero assumere il ruolo di impresa realmente indipendente dovrà nel prossimo futuro iniziare a pensare in termini propri e personali il disegno estetico dei propri prodotti.

Carlo Massagrande





Un'azienda di successo

«Bepi Koelliker» è un nome molto noto soprattutto a Milano, dove da molti decenni l'azienda opera con successo, nella sede di viale Certosa. Della Koelliker, però, esistono tre società distinte che operano in settori diversi. La «Bepi Koelliker automobili» è attualmente una delle più grandi concessionarie italiane del gruppo Austin Rover, e a fine anno sarà l'importatrice ufficiale delle vetture Jaguar. La «Bepi Koelliker importazioni» si occupa invece della gamma Seat, che importa da qualche anno con notevoli successi commerciali. Oltre alla Seat questa società è anche l'importatrice esclusiva delle autovetture giapponesi Mitsubishi. Le concessionarie che distribuiscono i prodotti importati dalla Koelliker sono attualmente 140 ma entro la fine del 1984 il loro numero è destinato a salire a 160. La terza società facente capo alla ditta milanese è la «Bepi Koelliker finanziaria», che appunto si occupa del settore investimenti ed è la proprietaria delle prime due società.

Seat e Porsche assieme nello sport?

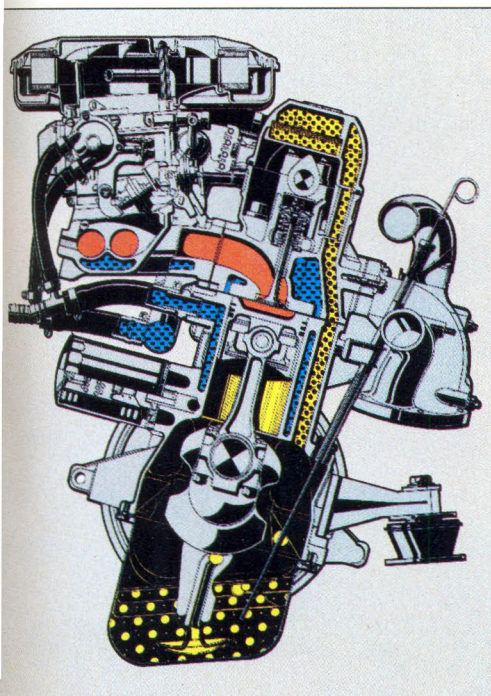
IL PROGRAMMA SEAT-PORSCHE, è previsto in tempi medi-lunghi e prevede la nascita di una famiglia di motori: un quattro cilindri 1200/1500 presentato con la nuova Ronda, un tre cilindri 900 cc. benzina e 1300 diesel con prestazioni diverse: si va cioè da un motore supereconomico a tre cilindri ad un motore ad alte prestazioni, il 1500; è già pronto anche il motore 1500 a iniezione che equipaggerà la gamma delle vetture sportive. L'innamoramento fra Seat e Porsche, porte-

rà ad uno sbocco di carattere sportivo perché il motore 1500 attuale che fornisce 83 CV al banco ha già raggiunto quasi 92 cavalli, senza modifiche sostanziali mentre il motore ad iniezione ha già abbondantemente superato i 100 CV. In questa prima fase di realizzazione è quindi notevole da parte della Seat, un interesse per le corse. A settembre verrà lanciata l'Ibiza la cui gamma comprenderà certamente una versione sportiva (si parla di creare una vettura biturbo preparata dalla

Porsche) ad altissime prestazioni per un impiego nei rallyes e in un campionato di marca, entro la fine del 1985, ai primi mesi del 1986. L'incrocio di interessi sportivi tra Porsche e Seat porterà probabilmente ad una avventura comune nel settore sportivo. L'iniziativa dovrebbe riguardare anche la strategia promozionale e pubblicitaria nel mondo delle competizioni, con il marchio Seat presente sulle vetture ufficiali della Porsche e viceversa. □

Le Ronda a confronto

	Ronda 1.2	Ronda 1.5	Ronda 1.7 D
Motore	4 cilindri in linea	4 cilindri in linea	4 cilindri in linea
Cilindrata	1193	1461	1714
Rapp. compressione	9,5:1	10,5:1	20:1
Potenza massima	63 cv a 5800 giri	85 a 5600 giri	55 a 4500 giri
Coppia massima	9 kmp a 3500 giri	12 kmp a 3500 giri	10 kmp a 3000 giri
Accensione	elettronica	elettronica	meccanica
Distribuzione	monoalbero a camme in testa	monoalbero a camme in testa	monoalbero a camme in testa
Alimentazione	Carburatore Pierburg	Carburatore Weber	iniezione
Trazione	monodisco a secco	monodisco a secco	monodisco a secco
Cambio	4 rapp. + Rm (L) 5 + Rm (GI)	5 rapp. + Rm	5 rapp. + Rm
Sospensioni anteriori	McPherson	McPherson	McPherson
Sospensioni posteriori	a ruote indipendenti	a ruote indipendenti	a ruote indipendenti
Freni anteriori	a disco	a disco	a disco
Freni posteriori	a tamburo	a tamburo	a tamburo
Peso	925 kg	970 kg	995 kg
Passo	2488 mm	2488 mm	2488 mm
Larghezza	1650 mm	1650 mm	1650 mm
Lunghezza	4011 mm	4011 mm	4011 mm
Prestazioni	153 km/h	165 km/h	147 km/h
Prezzo	9.393.000 (L) 9.911.000 (GI) 10.906.000 (GIx)	non comunicato La vettura verrà commercializzata in settembre	11.108.000 (L) 11.550.000 (GI)



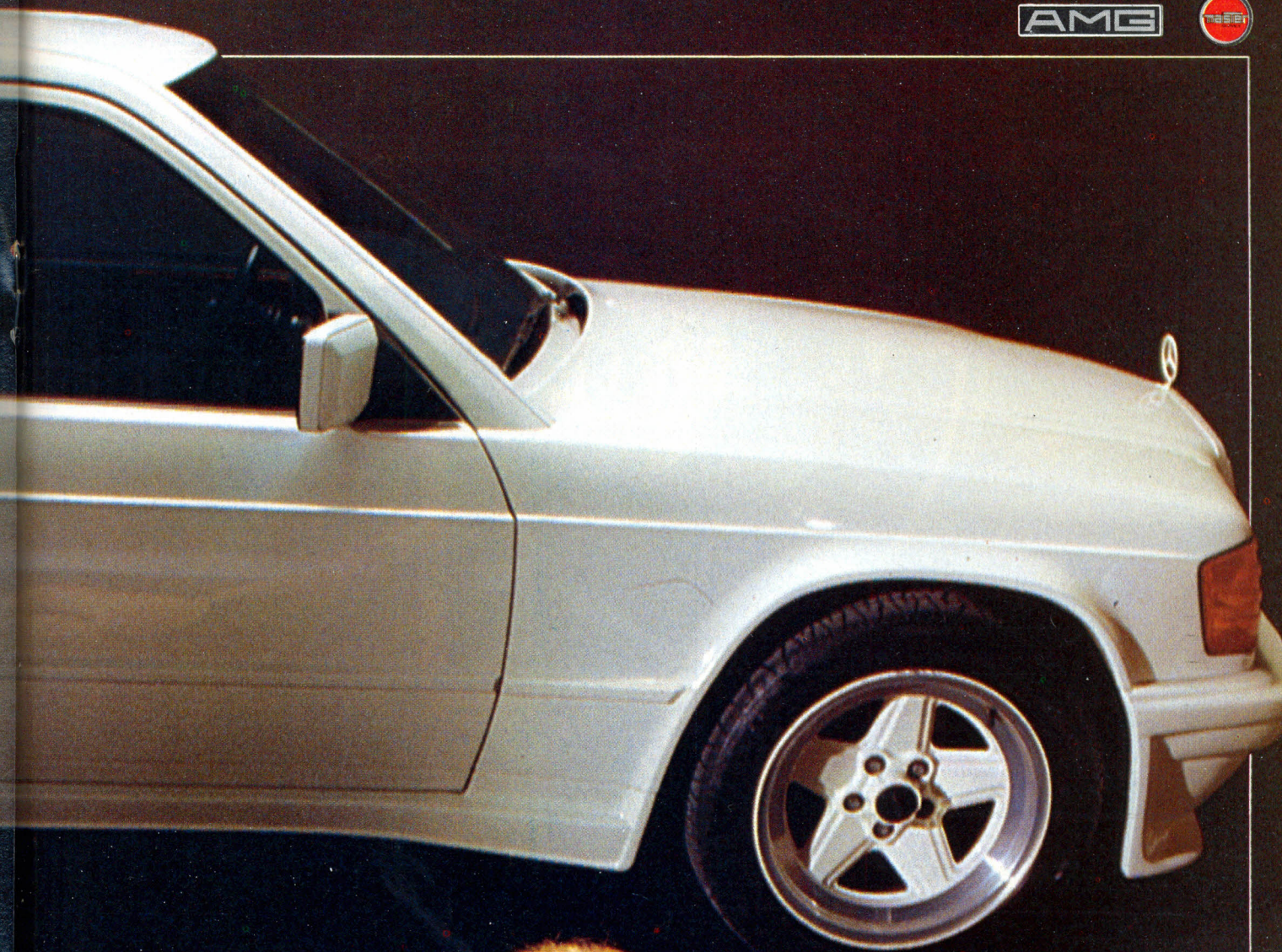


Escono dall'atelier Amg le più straordinarie
preparazioni per le Mercedes di serie

Master per signora



di Diego Eramo - Fotografie Villani



Anche per la recente 190 sono previste varie personalizzazioni estetiche e differenti modifiche alla meccanica. AS ha provato il modello top, la «Master» con motore 2300 e velocità massima di 220 kmh

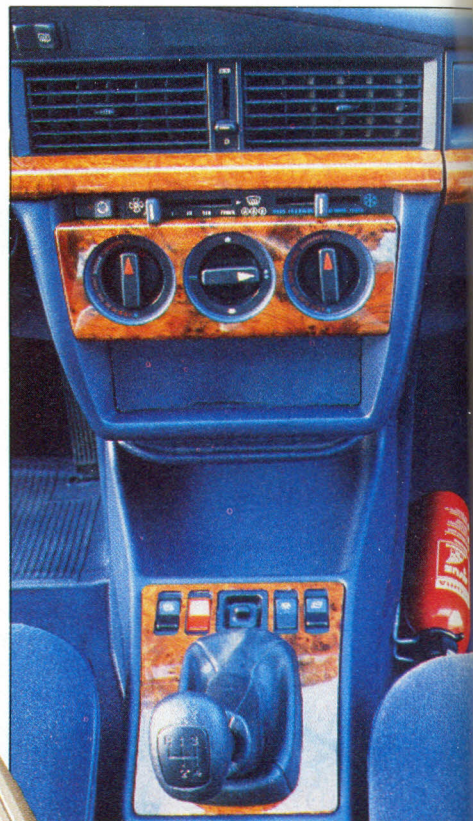
NELL'AFFOLLATO panorama dei preparatori tedeschi di auto di serie, un posto di rilievo è occupato dalla «Amg» di Affalterbach, specializzata dal 1967 nell'elaborazione delle vetture Mercedes. La ditta tedesca, che opera in stretta collaborazione con la casa di Stoccarda ed esclusivamente su vetture che portano il marchio della stella a tre punte, propone ovviamente trasformazioni perfettamente intonate con la classe e con il prestigio delle automobili su cui vengono effettuate. Le modifiche della Amg abbracciano tutti i

segue

SULLA STRADA *fatti e novità dell'industria automobilistica*



Gli interni della 190 Amg sono estremamente curati, fin nei minimi dettagli. Purtroppo il grande volante in pelle che la casa tedesca fornisce ai propri clienti disturba non poco la lettura degli strumenti di bordo



Per chi non vuole passare inosservato la 190 Amg è forse la vettura adatta. Grazie all'utilizzo di larghi codolini e spoiler maggiorati la vettura originale si trasforma in una macchina sportiva e grintosa. Il lato estetico, però, non è l'unica parte della 190 nella quale la Amg interviene. La casa tedesca, infatti, modifica l'assetto e il motore. L'esemplare da noi provato, ad esempio, monta un propulsore portato a 2300 cc che fa raggiungere alla 190 una velocità di oltre 220 km/h. La potenza è salita a 160 cv a 5750 giri. I consumi sono contenuti: solo 6/7 km al litro

Master per signora

segue

modelli della gamma Mercedes (dalla 190 alla 500, al fuoristrada) e sono studiate per dare un'impostazione spiccatamente sportiva a vetture dal carattere altrimenti più «tranquillo». L'intervento dei tecnici Amg avviene in quattro direzioni: 1) carrozzeria; 2) assetto; 3) motore; 4) interni. Ma al cliente viene lasciata la più ampia facoltà di scelta per le modifiche.

ANCHE L'ULTIMA nata in casa Mercedes, la 190, è stata oggetto delle «cure» Amg (e di altri preparatori tedeschi) assumendo i connotati di autentica «supercar» pur conservando l'eleganza della linea e il fascino della classica calandra Mercedes. Alla richiesta di vetture più spiccatamente sportive ha dovuto cedere la stessa Casa di Stoccarda, tanto da allestire, sia pure in ritardo rispetto ai preparatori, la sua versione «cattiva» della 190: la 2.3 16 valvole di imminente commercializzazione. Ma anche in questo caso la Amg non ha perso tempo: è infatti in preparazione un kit per esaltare le già notevolissime prestazioni della 190 16 valvole. Restiamo però al presente e occupiamoci delle preparazioni proposte dalla Amg per la 190 E di serie (una 2000 iniezione da 122 cavalli) e commercializzate in Italia dalla Master Service di Roma (tel. 06/6917251), distributrice esclusiva per il nostro paese. Per il motore, due sono le soluzioni: il kit «A» comprende una nuova testata con rapporto di compressione portato a 9,4:1, albero a camme speciale e impianto di scarico Amg; il kit «B» prevede invece la sostituzione dell'intero propulsore con il 4 cilindri Mercedes 2299 cc al quale sono state apportate le stesse modifiche del kit «A». Nel primo caso la potenza massima raggiunge i 145 CV e il prezzo, Iva e montaggio compresi, è di 3.481.000 lire. Il kit «B» viene a costare invece la bellezza di 10.502.000 lire, ma la potenza sale a 160 cavalli a 5750 giri, con una velocità massima di 215-220 kmh.

L'ASSETTO della vettura viene modificato mediante una diversa taratura e molle e ammortizzatori nuovi (lire 1.980.000), con la possibilità di montare cerchi Amg 8J x 16 con pneumatici 205/55 Vr 16 anteriormente e 225/50 Vr 16 posteriormente. Questa soluzione, che comporta il montaggio di parafranghi allargati, costa invece 2.832.000 lire. Due tipi di elaborazione anche per la carrozzeria: «stretta» e «larga». Nella prima (lire 2.279.340) ci si limita a montare uno spoiler anteriore più grande, le bandelle laterali sotto le fiancate e la carenatura inferiore della coda; la versione «larga» comprende, il più, codolini passaruota, parafranghi allargati, spoiler posteriore e paraurti con grembiolina, per un totale di 10.236.500 lire. Per la verniciatura di tutte le parti cromate (mascherina, maniglie eccetera) nello stesso colore della carrozzeria, servono 1.976.000 lire. Infine gli interni: gli inserti in mogano o in radice sulla plancia, sul tunnel centrale e sui pannelli delle porte costano 1.180.000 lire. Inoltre è possibile



montare i sedili anatomici Recaro, il volante in pelle Amg, i rivestimenti in pelle, l'antifurto al cambio, radiomangianastri e altri allestimenti particolari. In catalogo ma non ancora disponibili sono il cambio a 5 marce con rapporti ravvicinati e il differenziale autobloccante.

LA MASTER SERVICE ci ha dato l'opportunità di provare la versione «top» della 190 Amg, quella cioè con il motore 2300 e preparazione più completa. Una vettura che alla fine viene a costare più del doppio del modello normale (la 190 E è in vendita al prezzo di listino di 22 milioni). Indubbiamente seducente e aggressiva nella sua livrea completamente bianca, la 190 Amg non riesce proprio a passare inosservata. Anzi, calamita lo sguardo dei passanti (anche di sesso femminile) in maniera irresi-

stibile ed è quindi estremamente gratificante per chi ama farsi osservare. Ma le soddisfazioni non si limitano all'aspetto puramente estetico: nella sostanza, cioè dal punto di vista delle prestazioni, la 190 Amg è in grado di accontentare i palati degli sportivi più esigenti. L'assetto ribassato e i grossi pneumatici Goodrich conferisce alla vettura un comportamento nervoso ma estremamente preciso in curva, con inserimenti rapidi e sicuri anche grazie alle qualità dello sterzo che trasmette al guidatore una elevata sensibilità. Sostanzialmente neutra, la 190 Amg può manifestare, al limite, un sovrasterzo di potenza che rimane comunque sempre entro limiti perfettamente controllabili dal pilota esperto. Il motore ha il grande pregio di conservare, nonostante l'elaborazione e l'incremento delle prestazioni, una eccellente elasticità di marcia, che permette di riprendere in quarta (il rapporto più alto) senza incertezze anche a velocità ridotte. L'accelerazione è notevole ma non bruciante, molto progressiva. Il problema è che il cambio Mercedes a 4 marce si rivela assolutamente inadeguato per una vettura di questo tipo: i rapporti sono troppo lunghi e penalizzano lo spunto, oltre a limitare lo sfruttamento del mezzo soprattutto nei percorsi tortuosi di montagna. Ottima la frenata (con impianto antibloccaggio Abs) e discreti i consumi che difficilmente scendono sotto i 6-7 km/litro. Il comfort di marcia ovviamente non è più allo stesso livello della 190 di serie: le sospensioni più rigide assorbono meno dolcemente le asperità del fondo stradale e lo scarico Amg più «libero» fa aumentare la rumorosità anche all'interno. Per finire, una nota sul volante in pelle Amg che era montato sulla vettura della nostra prova: è giustamente più stretto di diametro dei volanti di serie Mercedes per favorire la guida sportiva, ma ostacola quasi completamente la lettura degli strumenti di bordo.

La vostra «190» può diventare così

Queste le principali caratteristiche della Mercedes 190 E dopo la trasformazione Amg.

Motore: 4 cilindri di 2299 cc, potenza max 160 CV/5750 giri, coppia max 22 kgm/4750 giri.

Sospensioni: assetto ribassato con molle Amg e ammortizzatori Fichtel-Sachs.

Ruote e pneumatici: cerchi Amg 8x16", pneumatici 205/55 Vr 16 davanti, 225/50 Vr 16 dietro.

Dimensioni: lunghezza m. 4,420; larghezza 1,720; altezza 1,365; passo 2,665; carreggiata ant. 1,506; carreggiata post. 1,493; peso 1140 kg.

Prestazioni: velocità massima 220 kmh; km da fermo in 29"3.

VELOCITA'

Ginevra celebra Ferrari

SI TERRÀ domenica 2 settembre 1984 la prima «Giornata dell'Automobile di Rolle», manifestazione che si ripeterà ogni anno il primo fine settimana di settembre. Gli organizzatori si propongono di ricevere ogni anno nella stupenda cornice del Castello di Rolle, in riva al Lago di Ginevra, una marca prestigiosa che abbia lasciato un'impronta nella storia automobilistica. La prima edizione dell'84 è dedicata ad una marca leggendaria: la Ferrari. Saranno dunque invitati a partecipare i proprietari di macchine Ferrari di tutto il mondo e i personaggi che hanno contribuito a render famosa questa marca. Oltre all'esposizione delle vetture, queste sfileranno sul lungolago e la città, ci sarà inoltre un concorso di eleganza e una esposizione di modelli in scala ridotta. Per informazioni rivolgersi a: M. Jacques-Robert Meylan, p.a. 6 Grand'Rue, 1180 Rolle, Svizzera, tel.: 021/751552.

■ **INCIDENTE.** È stato confermato che il terrificante incidente di John Sheldon a Le Mans è stato causato dall'immediato sgonfiamento della gomma posteriore sinistra, probabilmente a causa dei detriti in pista. Sheldon che ha riportato delle terribili bruciature alle mani e alla gola, si trova attualmente in Inghilterra nel reparto grandi ustionati di East Grinstead e le sue condizioni non sono affatto buone. È stato sottoposto a quattro anestesie totali in una settimana e ne seguiranno altre e si trova ancora sotto shock.

■ **INTERCONTINENTALE.** Sandro Montale sulla Pista d'Oro ha conquistato domenica 1 luglio il titolo kart della classe Intercontinentale A davanti a Modena. Sfortunata la prova di Sospiri che quando ormai pensava di aver vinto è incappato in due rotture. Il trofeo della 100 Cadetti è stato vinto dal suo dominatore, Cancellieri, che si è imposto in 5 delle 6 finali. Durante questa manifestazione si deve purtroppo segnalare l'imperanza dei meccanici che sia il sabato che la domenica hanno invaso la pista bloccando addirittura le gare nella seconda giornata, la causa: una inefficiente direzione di gara. Nell'invasione della domenica il Presidente della Federazione Italiana kart, Pirro, è stato addirittura colpito da qualcuno senza però riportare lesioni.

■ **KARTING SICILIANO.** 49 piloti hanno preso parte alla 3. Prova del Campionato siciliano Karting, disputatosi il 1 luglio sulla Pista Egadi di Mazara del Vallo. Nella 100 Nazionale, Messina ha approfittato di una uscita di strada del quasi omonimo Messina per vincere davanti a Ferrara. Anche nella 100 Avenir, Cerchia traeva giovamento dal rallentamento di Castro per vincere. Serse è tornato alla vittoria nella 125 Junior, così come Fugallo nella 125 C2. Soltanto 4 piloti hanno preso parte alla gara riservata alla 125 Formula C, nella quale si è imposto Dja.

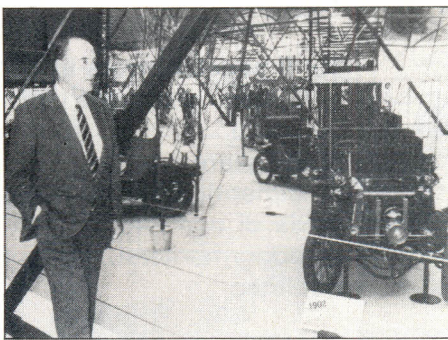
■ **SLALOM TOSCANO.** Giovanni Vezza con la Lancia Stratos si è aggiudicato il 3 luglio, la 2. edizione dello slalom Vaiano-Schignano, valido per la coppa CSAI 2. zona e per il campionato regionale toscano. Il pilota piemontese, sponsor di uno dei maggiori trofei di questa specialità, ha vinto nettamente spiccando il miglior tempo in entrambe le manche. Alle sue spalle si è piazzato un altro portacolori della scuderia Supergara, Mauro Scanavino, che correva con la plurivittoriosa X 1/9 ex Cesari. Ottime le prove di Walter Pagliari, classificatosi al quarto posto, e Brunero Guarducci, della scuderia Prato Rally Club, giunto quinto. Particolarmente sfortunata è stata invece la gara di Vittorio Lavaggi, uno dei favoriti della vigilia: il ligure dopo una prima manche piena di problemi, nella seconda si è trovato la strada improvvisamente sbarrata dall'incidente occorso alla concorrente Katia Creatini, che lo precedeva, finendo fuori strada.

■ **MAURO BALDI** farà forse parte dello schieramento della Bmw Italia alla 24 ore di Spa. Il team Eggenberger schiererà oltre ai piloti abituali Kelleners, Brancatelli, Grano e Sigi Müller anche Johnny Cecotto.

■ **MARTIN BRUNDLE** ritonerà al volante della Jaguar del team Twr a Spa. Guiderà il coupé in coppia con David Sears e Enzo Calderari. L'altra Jaguar avrà come piloti Walkinshaw, Heyer e Wim Percy.

■ **CURATI PAPÀ.** Amos Curati, pilota del Trofeo Samba Rally, è diventato padre di una splendida bambina. Ad Amos, alla signora Eleonora ed alla piccola Martina giungano gli auguri della direzione e della redazione di Autosprint.

■ **AL PRESIDENTE** piacciono anzianotte. François Mitterrand, presidente francese, ha inaugurato al Grand Palais di Parigi, la mostra «Un secolo di auto francese». Mitterrand ha particolarmente gradito una Darracq (nella foto) del 1902.



RALLY

Walter Röhrl forse a Piancavallo

WALTER RÖHRL, al ritorno dal Rally Nuova Zelanda, è stato contattato dagli organizzatori del Rally di Piancavallo per una sua possibile partecipazione alla gara con la versione «corta» della Audi Quattro. Dato il legame di amicizia che lega il pilota tedesco a Maurizio Perissinot, vero factotum della gara veneta, sembra che Walter abbia accettato di buon grado l'invito nella stazione sciistica. Röhrl sarà a Piancavallo ai primi di agosto per effettuare test di gomme in vista del Sanremo mondiale, dopodiché dovrebbe essere al via della sesta prova del campionato Open d'Italia. In questi giorni si dovrebbe sciogliere l'interrogativo sulla data del rientro agonistico per Maurizio Perissinot, al quale sarà sostituito il gesso nel corso di questa settimana.

■ **TORNA ICIO.** Anche Maurizio «Icio» Perissinot potrebbe fare parte dei concorrenti al Rally di Piancavallo. Il navigatore, infortunato nel Rally di Costa Smeralda l'aprile scorso, attende solo il parere favorevole del suo medico. Se questo arriverà in tempo, al via della gara friulana figurerà probabilmente una Lancia Rally in cui «Icio» sarà al fianco di Attilio Bettega.

■ **AIUTO BIASION.** Quando è uscita di strada al Rally della Lana l'Alfetta di Bentivogli era presente fra il pubblico Miki Biasion, ed è stato proprio lui a spronare i presenti a spingere in strada la macchina del romagnolo. A fine tappa Bruno è andato a ringraziare Biasion. «Se non ci fosse stato lui, che gli spettatori hanno riconosciuto nelle operazioni di spinta, non avrei potuto ripartire», ha detto Bentivogli.

■ **AL POSTO DI ANNA.** Anna Milano, impegnata con gli studi, è stata sostituita al Rally della Lana al fianco di Paola Alberi dalla biellese Pria, per la quale Paola ha avuto parole di elogio per la facilità con cui si è adattata al suo ruolo.

■ **CHALLENGE «NOBE».** È stato sfortunato Gabriele Noberasco al Rally di Ypres di due domeniche fa, gara valida per l'europeo e per il Challenge Europa gr.A, dovendosi ritirare dopo che una lieve escursione in un fosso ha compromesso una sospensione della sua Ritmo gr. 1 quando si trovava secondo di gruppo. Ora «Nobe» è sesto nello Challenge con 10 punti, a quindici dal capolista che è Stromberg e che disputerà probabilmente solo l'Halkidiki e il Manx Rally, mentre l'italiano sarà al via di Halkidiki, Antibes e Catalogna. La lotta sarà molto dura, quindi: facciamo a Gabriele i migliori auguri.

■ **PORSCHES A DAKAR.** La Porsche disputerà ufficialmente la prossima edizione della Parigi-Dakar con due vetture gr. B per Jacky Ickx e Jochen Mass. Una terza macchina, come le altre due dotate di motore aspirato servirà da vettura di assistenza.

■ **TURBO-LUPIDI.** Il triestino Lupidi esordirà al prossimo Rally di Piancavallo alla guida della inedita Renault 11 turbo gruppo A. Il debutto della vettura francese nell'Open italiano era previsto a Castrocaro, in versione gruppo N. Dato l'annullamento del Colline di Romagna ci sarà il tempo necessario per farla esordire nella versione preparata.

■ **TONINO TOGNANA,** campione italiano '82 con la Ferrari, era al Gran Premio Lotteria a Monza, al seguito della moglie Nicoletta impegnata nella Coppa Renault 5 Turbo. Tognana ha confermato che tornerà al volante in occasione del Rally di Piancavallo dove disporrà di una Ferrari.

■ **CON TUTTA** probabilità il Rally di Monza verrà disputato i giorni 1 e 2 dicembre (la settimana precedente il Rally del Sestriere, ultima prova del Cir). Agli organizzatori sono già giunte sollecitazioni di invito da parte di due piloti privati finlandesi.

■ **TROFEO CANE.** In occasione del Rally delle Valli Ossolane è stato istituito il Trofeo Michele Cane alla memoria, assegnato al concorrente che a giudizio di una giuria presente su cinque delle 10 prove speciali della gara, abbia offerto la guida più spettacolare. Il premio è andato a Massimo Cerutti che ha corso con Riccardo Perazzi con l'Opel Ascona 400. I due hanno concluso la gara classificandosi secondi nella classifica assoluta dietro a Uzzeni.

■ **WEBER MONDIALE.** Il Rally Bandamā, undicesima prova del mondiale piloti e non valido per il mondiale marche, in programma in Costa d'Avorio dal 30 ottobre al 4 novembre, registrerà il debutto iridato del campione tedesco Erwin Weber, che guiderà una Opel Manta 400 in coppia con Günther Wanger.

Hanno collaborato: Luca Bartolini,
Roberta Gremignani, Walter Leverone, Pietro Libro

INDUSTRIA

Gli ottani del merluzzo

PASSATO di moda come ricostituente, l'olio di fegato di merluzzo potrebbe fare una clamorosa «rentrée» sotto forma di carburante per camion. È quanto afferma una società produttrice islandese, la «Lysi Sa» (che ha presentato i suoi prodotti al salone internazionale dell'alimentazione di Parigi) precisando che la combustione del suddetto olio produce una quantità di calore quasi identica a quella del gasolio (9.500 kcal/kg, a fronte di 10.000 kcal/kg). Tuttavia, se i risultati ottenuti in passato su un camion «Scania Vabis» sono stati più che probanti, un recente esperimento su un nuovo modello Scania ha messo in luce la necessità di modificarne il motore per ottenere la stessa prestazione con l'olio animale. La «Lysi» sottolinea poi che, oltre ad essere meno inquinante perché contiene una minore quantità di zolfo, l'olio di fegato di merluzzo è anche meno costoso del carburante classico: 295 dollari per tonnellata, contro i 355 dollari del gasolio.

■ **FESTIVAL «SPECIAL».** Si svolgerà dal 10 al 14 ottobre prossimo nel Parc Floral del Bois de Vincennes a Parigi il primo Autofestival Automedon che espone una selezione delle più belle «special», cioè vetture personalizzate, sia della Francia che dell'estero.

■ **BENZINA AL DATTERO.** Un esperimento interessante nell'Irak. È stato utilizzato l'estratto di datteri come carburante da automobile. L'esperimento avrebbe dato piena soddisfazione e il veicolo che ha usato questo «carburante» ha effettuato dei test su diverse decine di chilometri. Non sono stati resi noti i dati tecnici del veicolo in questione né indicazioni sul suo consumo.

■ **MOSTRA DELL'AUTO.** È aperta dal 19 giugno (fino al 19 agosto) nel Grand Palais a Parigi l'esposizione «Cento Anni di Automobile Francese» che mette in mostra quasi duecento macchine francesi tra le più prestigiose della storia. Questa esposizione, che permette anche di seguire l'evoluzione dell'automobile, è suddivisa in sette tempi: sport, style, fabbricazione, ricerca tecnologica, economia e aspetto sociale, energia, ambiente-urbanismo. La mostra è aperta al pubblico dalle 10.00 alle 21.00 e martedì e giovedì dalle 10.00 alle 23.00.

■ **ROLLS ROYCE.** Il 1984 è cominciato bene per la Rolls Royce e i dirigenti della prestigiosa casa automobilistica non nascondono una certa soddisfazione. Il mercato statunitense continua ad essere quello che dà le maggiori soddisfazioni: nei primi quattro mesi dell'anno le vendite hanno registrato il livello più alto dalla metà degli anni '70. Anche altri mercati, comunque, stanno recuperando i ritmi pre-crisi e in Gran Bretagna, ad esempio, alcuni modelli sono fortemente richiesti. Tra questi, la Bentley Mulsanne turbo, l'ultima novità della casa, che unisce alla consueta eleganza e ricchezza anche prestazioni più elevate delle «sorelle».

■ **BERTONE.** Nel corso della recente Assemblea dei «Carrozzeri Trasporto Persone» dell'Anfia, è stato nominato Presidente del Gruppo il Cav. del Lavoro Nuccio Bertone. Egli succede al Dr. Bruno Pezzaglia (Carrozzeria Boneschi) non più rieleggibile per aver espletato due mandati triennali consecutivi. Sono stati nominati vicepresidenti per la Sezione Autobus il Dr. Alberto Portesi, per la Sezione Vetture il Comm. Giuseppe Introzzi e per la Sezione Veicoli Commerciali e Promiscui l'Avv. Marco Paola (Carr. Coriasco).

■ **AUTO SPECIAL.** Si svolgerà dal 10 al 14 ottobre prossimo nel Parc Floral del Bois de Vincennes a Parigi il primo Autofestival Automedon che espone una selezione delle più belle «special», cioè vetture personalizzate, sia della Francia che dell'estero. Parallelamente al famoso Salone dell'Auto che si terrà come tradizione alla Porte de Versailles, l'Autofestival presenterà un'altra visione dell'automobile, orientata non verso la produzione in serie ma, al contrario, verso un rapporto stretto e appassionato tra l'uomo e la macchina. Si esce dunque dal classico aspetto commerciale per lasciare libero sfogo all'arte alla bellezza e la passione.

■ **AUTO & ARTE.** La carrozzeria Scioneri di Savigliano (Cuneo) in collaborazione con la pittrice Claudia Ferraresi, lancia una linea incentrata sul connubio auto e arte, rivisitando alcune vetture. La novità consiste soprattutto nella maggior dotazione, rispetto alla serie con un tocco tutto particolare riservato al colore e alle piccole rifiniture affidate al gusto artistico di Claudia Ferraresi. Nella foto un esempio: la Fiat Uno si discosta dalla produzione normale per l'adozione delle chiusure con comando a distanza, il volante in pelle bianca interamente cucito a mano su struttura a due razze, il colore particolare della carrozzeria ed il posacenere che propone una incisione della pittrice.



■ **CASCO-KART.** L'AGV ha approntato un casco, il KR 2000, particolarmente adatto al kart in quanto dispone di una visuale molto ampia ed una visiera molto pratica con chiusura e apertura rapidissime. Il casco è in Fiberglass per evitare il deterioramento a contatto con idrocarburi. Nella foto il giovanissimo kartista Recca, uno fra i più promettenti piloti romani.

■ **TSSK!** Tutto per l'automodelismo: disponibile da pochi giorni il n. 27 del TSSK, il più completo catalogo di automodellismo, edito semestralmente dall'equipe Tron di Loano e «dentro» il quale si può trovare tutto ed anche più per quanto riguarda i modelli d'auto in scala ridotta. Lo si può richiedere (abbonamento annuale) inviando 7.500 lire a: Equipe Tron, Casella Postale 36 - 17025 LOANO (SV).

■ **SOLITI IGNOTI.** Furto d'epoca, ma d'oggiogiorno, quello messo a segno nello stabilimento del KCA di Giancarlo Cappa, il noto restauratore. I ladri si sono impossessati di ruote a raggi, carburatori e volante di un'Alfa 2600 SZ nonché di ingente quantità di pezzi di ricambio di Lancia Aurelia, Aprilia, Fulvia HF. All'erta dunque nei sempre più diffusi mercatini di pezzi di ricambio, perché un furto del genere non può essere stato compiuto che su commissione! Cappa lancia comunque un appello agli appassionati che potessero aiutarlo a ritrovare i pezzi trafugati e prega di chiamarlo allo 02/9513564.



ESTATEST Pilota o passeggero? PUNTEGGIO

Per le domande da 1 a 6

- a) un punto
- b) tre punti
- c) cinque punti
- d) sei punti

Per le domande 7/8/9/11/12

- a) sei punti
- b) cinque punti
- c) tre punti
- d) un punto

Per la domanda 10

- a) sei punti
- b) cinque punti
- c) un punto
- d) tre punti

Per le domande da 13 a 18

- a) tre punti
- b) cinque punti
- c) sei punti
- d) un punto

Per la domanda 19

- a) tre punti
- b) sei punti
- c) cinque punti
- d) un punto

RISULTATI

da 19 a 56

Ami troppo la vita comoda. Ti piace più immaginare che agire. Lo spirito competitivo addirittura ti spaventa. Hai imparato ad accontentarti e lo sai fare anche troppo bene. Sei troppo passivo, anche per essere un buon passeggero.

da 57 a 94

Ti piace vivere e «correre», ma senza esagerare. Conosci i tuoi limiti e tutto sommato non hai molta voglia di superarli. Adori il rischio, ma vissuto dagli altri. In pratica sei un uomo equilibrato che non crede ai miti. Ti piace essere «pilotato», ma di tanto in tanto non disdegna di sederti al posto di guida (nella vita) se il percorso non è molto accidentato. Ti piacciono le auto di grossa cilindrata, robuste, confortevoli, da crociera, non sportive, ma che esprimano un certo stato sociale.

da 95 a 114

Sei nato «pilota», non c'è dubbio. Vuoi prendere in mano tutte le situazioni: in fondo non ti fidi di nessuno. Sei sempre convinto di saper guardare più lontano degli altri, ti senti pronto a qualsiasi impresa. Non ti interessa l'opinione che gli altri hanno di te, ma quella che tu hai di te stesso. Davvero per te la vita è una corsa, e non sai nemmeno immaginare di perderla.

VARANO - BENEDINI PRECEDE GRASSETTO E PACE (Foto Oliver)



POLI SEGUIDO DA BACCHELLI



VALLELUNGA: BRAND SEGUIDO DA NADDEO (FotoSimoni)



Pace, Gunnella e Benedini hanno ormai staccato tutti

Tre uomini in fuga

TRE UOMINI in fuga, questo è il motivo predominante nello Mg-Metro Challenge 84 giunto, dopo cinque prove, al suo giro di boa. Infatti Giampaolo Pace, Marcello Gunnella ed Emanuele Benedini, dopo la gara di Magione, hanno fatto il vuoto e per gli altri nella seconda metà del campionato diventerà assai problematico colmare il distacco. Due vittorie (Vallelunga e Mugello), due secondi posti (Varano e Magione) ed un quarto (Varano) sono il magnifico bottino di pace. Ora il pilota del team «Automme-Mazzalupi» con 25 punti di margine può guardare con fiducia il futuro. Il viterbese non nasconde certo la sua predilezione per i trac-

ciati guidati, ma veloci ed al momento è estremamente fiducioso nei suoi mezzi e nelle prove future. Oltre a ciò il 22enne «piccolo Rosberg» ha acquisito una maturità tattica non comune. Infatti controllando la sua esuberanza anche a Magione non si è fatto coinvolgere nella bagarre iniziale preferendo venir fuori alla distanza.

DUE VITTORIE nelle ultime due gare hanno rilanciato Gunnella con la vettura del team Autovox, il ternano sta ora mettendo in gioco tutta la sua esperienza ed aggressività. Sicuramente le prossime gare saranno per lui decisive e la stessa cosa si può dire per Benedini, l'altro pilota che è riuscito a conquistare

una vittoria (Varano). Con i colori della Bardini Mode il mantovano a Magione è rimasto innocentemente coinvolto in un testa-coda di Giovannetti ed ha dovuto cercare di racimolare qualche punto in attesa di tempi migliori. Raccolti nello spazio di pochi punti, ma già al momento con un distacco abissale Prezzenini, Gradoli, Moselli, Grassetto, Scarabelli, Boldrini, Ambrosini e Russo hanno un potenziale senz'altro superiore alla posizione che occupano; non sarà facile, ma non impossibile, per loro il reinserimento nella lotta per il primato. Lo stesso si può dire per Gianfranco Ricci che, partito con i favori del pronostico, ha raccolto solo un secondo posto costretto per il resto



METRO
CHALLENGE

sempre ad arrendersi per le più svariate noie meccaniche. Il problema tecnico risultato forse al centro dell'edizione dello scorso anno è stato quest'anno ridimensionato ed i costi sono ora su livelli accettabili. Certamente correre in auto è dispendioso e le vetture del monomarca dell'Austin Rover non si sottraggono certo a questa regola valida per qualsiasi tipo di competizione motoristica; Correre nello Mg-Metro Challenge costa da 1 milione a due milioni e mezzo a gara, un prezzo ragionevole se si considera che le Metro non sono certo vetture normali, ma preparate in grado di offrire prestazioni di tutto rispetto.

segue

Il trofeo non ha ancora espresso il suo leader

Una Coppa per tutti

CHI SARÀ il quinto vincitore nella Coppa Peugeot Talbot 1984? Difficile fare previsioni, visto lo splendido equilibrio registrato nelle prime quattro gare, ognuna dominata da un pilota e un team diverso. Il fatto è che con le berline francesi impegnate in campionato il confine fra la massima competitività e i risultati mediocri è vermanete minimo e basta un nonnulla per fare precipitare nelle retrovie chi era indicato fra i favoriti solo la gara precedente. Ne sa qualcosa Amos Curati, partito in pompa magna con l'en plein nella prima gara di Magione e addirittura non classificatosi per la finale nell'ultimo appuntamento di Varano. Per il simpatico ex rallista

parmense, divenuto papà in queste settimane, occorre sicuramente un'iniezione di fiducia ma soprattutto di CV, a cui dovrà provvedere il bravo Facetti, preparatore del motore, che forse nelle ultime gare ha un po' trascurato la Samba di Curati. Va infatti chiarito che pur essendo le vetture praticamente di serie per quel che concerne il propulsore, basta una lieve mancanza di potenza o un assetto non adatto al circuito per rendere vani tutti gli sforzi del pilota. Anche con le Samba quindi non si può lasciare nulla al caso e le vetture vanno messe a punto attentamente di gara in gara. Detto questo, il campionato indetto dalla Casa francese ha comunque confer-

mato le aspettative della vigilia, vale a dire massima economicità e ottima affidabilità. Come costi è sicuramente la serie più a buon mercato fra i trofei monomarca italiani, mentre le doti di resistenza della vettura sono confermate dalle motivazioni dei ritiri, quasi sempre dovuti al cedimento di particolari secondari. Il pezzo maggiormente chiamato in causa è la tiranteria del cambio, mentre si debbono registrare iamentele anche per le pastiglie dei freni e per qualche valvola piegata. Nel complesso però la Coppa Peugeot Talbot ha superato a pieni voti la difficile prova dell'esordio, ottenendo anche come organizzazione e numero di iscritti un indiscu-



tibile successo. Ma torniamo ai protagonisti della Coppa, a cominciare dal duo di testa della classifica generale, Fulvio Bacchelli e Massimo Poli. Mentre non c'erano dubbi sulle doti di guida del primo, che già lo scorso anno con l'MG Metro aveva dimostrato di non essere da meno in pista alla sua fama di rallista, chi ha sorpreso è stato Poli, che nelle due stagioni in R5 all'attivo non era mai andato oltre il quinto posto. Sicuramente buona parte del merito va al suo team, Autogori-Giraldi, che ha allestito uno squadrone in cui l'altra punta di diamante è rappresentata da Bal-

segue

Quattro vittorie in sei gare: poco spazio per gli altri

Le briciole di Conti

I NOVE «caldissimi» giorni di luglio (il 21 Misano e il 29 Pergusa) che attendono la Coppa Renault 5 serviranno a chiarire definitivamente le reali possibilità degli inseguitori di Annino Conti che, con quattro vittorie su sei gare sembra voler lasciare agli altri soltanto le briciole dell'edizione «d'oro» del più antico tra i trofei monomarca. E forse la prepotente supremazia di Conti potrebbe nascondere un potenziale ancora più forte; se è vera la teoria di quelli che hanno individuato nel suo, il comportamento del gatto che gioca col topo. Come è già accaduto più volte, il nostro si terrebbe volutamente nelle posizioni di immediato rincalzo nelle prove e nelle batte-

rie, per poi andare a vincere le finali alle ultime battute. Se ciò è frutto del caso o di calcoli strani lo si vedrà presto, ma intanto gli altri, classifiche ed amuleti alla mano, stanno dandosi da fare per contrastare l'egemonia del reatino.

GLI INSEGUITORI. Il più accreditato per questo compito pare, al momento, Marco Brand. Il pilota comasco infatti, ritiratosi dalla Coppa il suo team «Autocantù», potrà d'ora in poi anche contare sull'appoggio della squadra della «Poeta di Rieti» (prima nella Coppa a squadre e con tutti i suoi piloti nei primi dieci in classifica generale) della quale, dopo le nuove disavven-

ture sportivo-giudiziarie di Di Risisio, è diventato virtualmente prima guida. Interessante sarà anche vedere il comportamento del giovanissimo Passeri, terzo nella graduatoria assoluta e secondo in quella junior, che appartiene sempre al team «Poeta» ma gode di propria autonomia (leggi: giochi di squadra). Vi sono poi altri piloti che meritano di essere citati. Come ad esempio è successo nell'ultima gara di Monza di fine giugno per l'ottimo Maurizio Salvadori, che, dopo aver dominato la sua batteria ed essersi involato in finale, vedeva svanire il sogno della sua prima vittoria in Coppa Italia per essere rimasto senza frizione, difendendo tuttavia con i denti la



sua (ormai) sesta piazza. O come potrebbe essere sfuggito ai più il felice ritorno alla Coppa di Nicoletta Mistò, che, pur potendo scendere in pista solamente in prova ufficiale, ed al volante di una vettura ritrovata «turbata» dopo due anni di assenza, risfoderava la sua famosa grinta entrando, unica donna, in finale, dove concludeva nona assoluta.

IL FUTURO. I protagonisti della Coppa, pur con qualche recente polemica sulle presunte «furberie» tecniche degli «altri», cosa tuttavia normale quando i partecipanti sono molti e la posta in palio è alta, sono pronti a darsi battaglia per la secon-

segue

Tre uomini in fuga

segue

TRA I TEMI di testa, il napoletano Pasquale Capofficina del team Mazzalupi ha raggiunto un'ottima affidabilità senza richiedere l'impossibile alla meccanica e Pace è riuscito ad andare sempre a punti. Falessi ha ultimamente risolto i problemi di assetto delle vetture di Gunnella e Presentini ed ormai è tra i migliori. Per Rubini, ormai dedicatosi quasi a tempo pieno all'attività di preparatore, non tutto è andato per il verso giusto. Inconvenienti anche

banali come la rottura della cuffia di un semiassetto o di una testina dello sterzo hanno fermato Ricci e Russo a Magione. Comunque Benedini è pur sempre in agguato e senza qualche contatto avrebbe potuto avere un punteggio migliore. Qualcuno recentemente ha voluto imputare una certa debolezza dei mozzi delle ruote, difficile trarre delle conclusioni che comunque non possono essere generalizzate. Probabilmente in alcuni casi sta cercando di spremere ulteriormente la mezzanica a scapito dell'affidabilità. Ciò però non rientra nella filosofia dell'Austin Rover Italia che si sta prodigando per il contenimento dei costi senza peraltro sacrificare le

prestazioni. Ora il monarca inglese si sposterà a Misano ove è stata anticipata questa prova* al prossimo 21 luglio. In notturna s'inizierà così la seconda parte del veloce monarca italiano.

Maurizio Masini

MG METRO CHALLENGE

Classifica Campionato

1. Pace p. 81; 2. Gunnella 56; 3. Benedini 53; 4. Presentini 28; 5. Gradoli 25; 6. Moselli 22; 7. Grassetto 19; 8. Scarabelli 19; 9. Boldrini 18; 10. Ambrosini 15; 11. Russo 14; 12. Ricci 13; 13. «Donald Duck» 12; 14. Giovannetti 8; 15. Castagna 7.

Classifica combinata

1. Pace p. 174; 2. Benedini 163; 3. Gunnella 143; 4. Grassetto 126; 5. Scarabelli 125; 6. Russo 112; 7. Gradoli 104; 8. Ricci 104; 9.

Presentini 99; 10. Moselli 95; 11. Ambrosini 91; 12. «Baronio» 82; 13. Boldrini 71; 14. Cantera 66; 15. Brancatelli 62.

A Misano Metro anticipata

NEL CALENDARIO era prevista il 26 agosto; la gara del Challenge Metro in programma sul circuito S. Monica di Misano è stata invece anticipata a sabato 21 luglio a causa della concomitanza con la «Festa dell'amicizia» che si terrà proprio sulla pista adriatica. Si correrà quindi in notturna e nell'ambito di una manifestazione molto importante: il campionato europeo di F.2. In chiusura concerto notturno sulla pista.

Una Coppa per tutti

segue

dasseroni, un pilota da tenere d'occhio sulla pista di casa del Mugello il 15 luglio. Oltre all'Autogori e a Ponginibbi di Piacenza, che schiera Bacchelli, «Toby» e la promessa Filippo Bertuzzi, punta alla speciale classifica a squadre anche il team Serattini di Bologna che può contare su quattro ottimi piloti, a cominciare da Cerulli Irelli, protagonista sui prototipi, in F. 2 e F. 3 negli anni

Settanta, e da Anna Cambiaghi. La popolare conduttrice milanese che con la Samba a Monza è stata autrice di una stupenda prestazione al suo ritorno nelle competizioni, sostituirà a partire dalla prossima corsa Nicoletta Mistò sulla vettura in gara con i colori di AS. Fra i nuovi arrivi c'è da segnalare anche quello di Ivano Giuliani e di un altro giovane, Angelo Dugnani, che correrà assieme a Corrado Brunori nel team Ghini-Prudential Assicurazioni. Diventano quindi tre i piloti in lizza per il titolo Under 23, finora conteso egregiamente fra Bertuzzi e Marco Gatti, entrambi debuttanti

in assoluto nell'automobilismo, che hanno già dimostrato un'ottima potenzialità.

LA QUINTA GARA della Coppa Peugeot Talbot 1984 è in programma al Mugello il 15 luglio e oltre ai piloti citati un'altra decina può inserirsi nella lotta per il successo, a cominciare da Luciano Baldazzi, vincitore dell'ultima prova di Varano, per poi passare ai modenesi «Bialetti», Cipolli e Bompani e quindi a Cittadini, Campani, «Cipis» e Riccietelli.

Mario Simoni

PEUGEOT-TALBOT

Le classifiche

Fulvio Bacchelli p. 50; Massimo Poli 49; Amos Curati 29; Luciano Baldazzi 26; Giglio Prati 20; Nino Campani 19; Corrado Brunori 15; «Cipis» 15; «Bialetti» 15; Francesco Cerulli, Tiziano Serattini 12; Marco Magri 11; Federico D'Amore, Sandro Riccietelli, Filippo Bertuzzi, «Toby», Mauro Bompani 10.

■ **PROSSIME STAR** — Sulla vettura «star» n.1, preparata da Corrado Canneori e riservata agli ospiti scelti fra nomi di prestigio dello sport e dello spettacolo sarà impegnato nella prossima gara Tonino Tognana. Patricia Pilchard è poi attesa per Misano.

Le briciole di Conti

segue

da parte della stagione che si preannuncia infuocata. I premi in palio fanno gola a tutti, e soprattutto, crediamo, una buona parte dei partecipanti già sogna di essere tra i fortunati che al termine della stagione avranno l'opportunità di provare la vettura «top» della gamma Renault, quella di Warwick e Tambay. Dopo l'ottimo nono posto assoluto al rally dell'Elba di metà giugno, il vincitore della Coppa Renault 81, Massimo Ercolani, presente saltuariamente all'edizione di quest'anno, ha colto un brillantissimo quarto posto al Rally della lana, sempre

con un'Opel Ascona 400 gr. B, che lo lancia tra gli specialisti di queste gare come uno dei giovani più promettenti: l'eccellente pilota sanmarinese sarà in pista a Misano il 21 con la coppa Renault, e adesso cominciamo a spiegarci il perché della sua guida funambolica. Dieci anni di coppa sono tanti per tutti, concessionari, preparatori, dirigenti, e soprattutto piloti; già si sta pensando di cercare negli archivi chi è il pilota con il maggior numero di presenze, e ad un primo sommario esame pare che questo record spetti al lungo Maurizio Salvadori, favorito anche dal fatto che per un paio d'anni il regolamento vietò la partecipazione ai piloti che avevano in precedenza superato un certo numero di punti (ad es. l'affezionatissimo Xella) e di anni d'età (sempre... Xella)!

Roberto Argenti



PRISCA TARUFFI

COPPA RENAULT 5 ELF

Classifica generale della Coppa Italia 1984

Conti p. 69; Brand 54; Passeri 50; Acco 39; Tosolini, Gardelli 38; Di Risio 34; Pedalà, Salvadori 32; Naddeo 25; Ercolani 24; Torelli

16; Milani, Zambaiti 15; «Camaleone», Del Fante 14; Milla 13; Xella 12; Andreani, Gibbin, Fabiani 7; Giuliani, Stringa 6; Dini, Corti, Gianniberti 5; Golzi 4; Battaglia, Menon 3; Giacomello, Bianchini 2; Alberghino, Paravisi, Banfi, Taruffi, Mistò, Vitale 1.

Classifica generale della Coppa a squadre

Sar Poeta (Rieti) p. 281; Milani/Ambrosiano (Milano) 273; Tosolini (Limbiate) 242; Autocantù (Cantù) 230; Ecar (Roma) 126; Bona (Lissone) 117; Randofo (Borgo S. Lorenzo) 95; Svar (Lugo) 84; Maggiore (Milano) 52; Autospaio (Roma) 40; Nordleasing (Cantù) 37; Car Bentoglio (Bergamo) 33; Borsoi (Oderzo) 19.

Classifica generale della Coppa Junior

Acco 76; Passeri 72; Gibbin 39; Di Risio, Andreani 38; Stringa 36; Bianchini 31; Paravisi 30; Taruffi 26; Giacomello 24; Alberghino 21; Sandonà 11; Pirro, Burini 10; Mura 9; Macina, Biotti 8; Renzi 7; Terraneo 4.



PERSONALIZZAZIONI
ED ACCESSORI AERODINAMICI
PER AUTO



LESTER

VIA NOVARA, 151 - TEL. (0321) 74.738
28069 TRECATE (NO)

AUDI 80



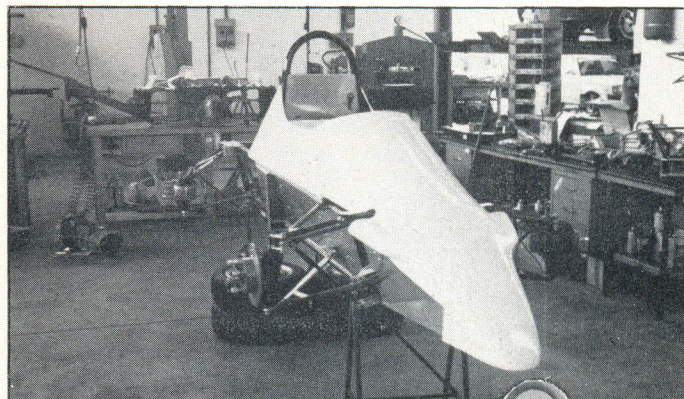
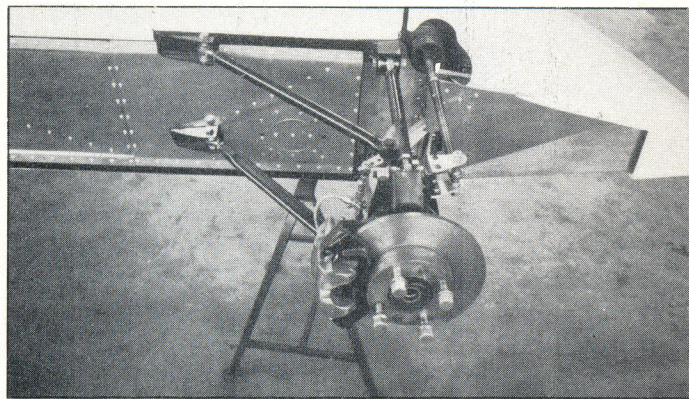
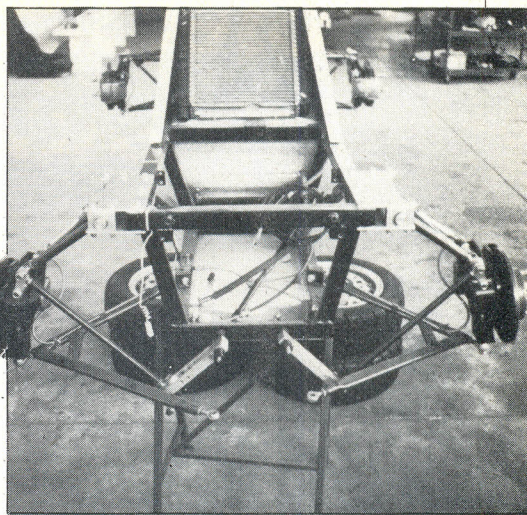
NOVITÀ DA CORSA/Le nuove F. Panda di Kloden e Reggiani

La freccia dell'argentino

VICENZA — Ugo Kloden, valido tecnico di F. 2 e 3 negli anni '70, si è riaffacciato alle corse con una Formula Panda, da lui progettata e costruita. Si tratta di una vettura che presenta particolari interessanti. Il telaio è tubolare rivestito da pannelli di avional; molto curato è il telaietto anteriore sia la sospensione anteriore che quella posteriore sono del tipo a triangolo sia superiormente che inferiormente, con tirante tipo Brabham '82; i bracci di destra e sinistra sono tra loro intercambiabili, come pure il braccio superiore con quello inferiore, uguali sulle quattro ruote. Gli ammortizzatori sono a gas con taratura fissa, allo scopo di avere, già di base, un buon assetto.

La carrozzeria definitiva avrà l'attuale forma, e presenta la novità nella posizione del radiatore-acqua, posto alle spalle del pilota: il tecnico di origine argentina intende così ottenere una migliore pulizia delle fiancate che dovrebbe tradursi, specie a Monza, in una maggiore penetrazione della sezione maestra della monoposto. La commercializzazione della piccola formula sarà compito della Trivellato Racing, che si sta anche occupando della preparazione del motore, fornibile in seguito a richiesta con il telaio. Ugo Kloden, invece, continuerà a seguire lo sviluppo della vettura.

Maurizio Ravaglia



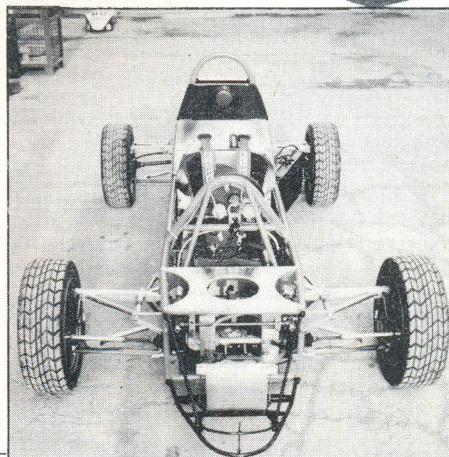
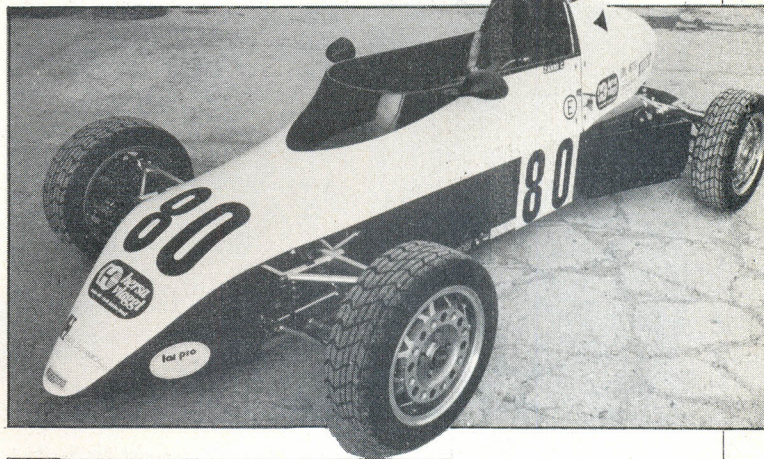
Dieci milioni senza motore

NONANTOLA — Dopo esser stato presente nella Formula Panda 1983 con una vettura non certo al massimo della competitività, il costruttore Gianni Reggiani ha costruito una nuova monoposto. La vettura del 1983 era una trasformazione della Formula 4 dove era stato ritoccato il telaio nella parte posteriore per poter alloggiare il motore Fiat. La nuova versione è stata ridisegnata e concepita per il nuovo regolamento; pochi sono i particolari del vecchio modello riportati sul nuovo, infatti l'abitacolo è stato rivisto per poter ospitare anche i piloti di una certa statura, l'aerodinamica è cambiata e ora la vettura ha una linea semplice, pulita e studiata in modo da avere un buon coefficiente di penetrazione. Il passo è di 2120 mm., la careggiata posteriore è uguale a quella della Panda berlina mentre quella anteriore è più larga di 5 cm., il peso di 340 Kg. è inferiore a quello imposto dal regolamento di 40 Kg., si è dovuto quindi zavorrare la vettura. Il telaio è costruito in acciaio trafilato a freddo e in traliccio pannellato di alluminio con uno spessore di 1,5 mm. per il fianco e per il fondo.

SEMPLICITÀ. Le sospensioni sono a bilanciere con ammortizzatore interno sia anteriormente che poste-

riormente, i radiatori sono laterali e inclinati, la carenatura è costruita dallo stesso Reggiani in fibra di vetro. Si è tornati alla semplicità con il rinvio della frizione che su questa vettura non è più idraulico ma meccanico, mentre non è stato inserito il comando per la regolazione della barra anteriore da parte del pilota in quanto Reggiani ritiene che non tutti sarebbero in grado di utilizzarlo ed inoltre non è considerato uno strumento indispensabile per coloro che gareggiano nella Formula Panda e che non sono specialisti in regolazioni. Gianni Reggiani cura comunque solo la parte telaistica, la vettura viene quindi fornita senza il motore. Il costo della vettura (escluso il motore) è di 10 milioni, mentre il prezzo del propulsore è di circa 3 milioni. Al momento Reggiani ha in pista due suoi esemplari affidati ai piloti Zanni, aiutato dallo sponsor Hersa-Viaggi e Moccia mentre altri due sono in costruzione e prossimi ai circuiti. Chi volesse mettersi in contatto con Gianni Reggiani per informazioni più dettagliate, può recarsi a Nonatola (Mo) in Via Galilei nr. 8, oppure telefonare allo 059 / 54.94.44.

Stefano Catellani



In alto, il retrotreno della Panda-Kloden con il radiatore-acqua al centro; a sin. la sospensione anteriore della stessa vettura, visibile nell'insieme sulla destra (foto Ravaglia). Sopra la F. Panda realizzata da Reggiani; a lato la stessa vettura senza la carrozzeria (foto Catellani)

Massimo Sigala, l'ultimo dei «signori» da corsa

Piccolo mondo antico

Con l'appoggio della Gaggia il pilota milanese ha organizzato una squadra competitiva. Nel 1985 Sigala e Larrauri correranno probabilmente nella serie Imsa americana.

di Guido Schittone

ESISTONO ANCORA I gentlemen nelle corse? Da bambini, quando ci parlavano dell'automobilismo avevamo l'impressione che fosse uno sport per signori gentili, un po' pazzi, di quelli che smessa la tuta si mettevano davanti al fuoco a leggere un libro difficile e ad ascoltare musica classica. Poi le faccende sono cambiate e crediamo che nessun genitore possa dare ai propri figli un'immagine del genere di un Piquet o di un Rosberg. Tutti professionisti negli anni 80, dunque? Fino a

impegno di pilota della Porsche 956 Gaggia con quello di manager, organizzatore e factotum del team che partecipa al mondiale endurance, unico esempio di «privatismo» all'italiana nella serie iridata, seconda solo come importanza alla F. 1. «L'ultimo guadagno nello sport — dice — l'ho avuto quando giocavo a pallone da bambino. Mi pagavano 1500 lire a punto, che spendevo regolarmente per andare a mangiare una pizza con gli amici».

IL PALLINO DELL'ENDU-

l'unica alternativa competitiva». — D'accordo ma all'inizio del 1984 ben pochi scommettevano che l'avventura potesse andare in porto. C'era qualche dubbio sulla squadra che avevate scelto. «Dubbio ben presto fugato. Nel team di Walter Brun sia io che Oscar abbiamo trovato un'accoglienza magnifica e soprattutto un'équipe di tecnici che ci ha messo a disposizione una vettura estremamente competitiva. A Monza e a Silverstone ci siamo ritirati. Eppure ogni corsa ha il proprio rovescio. A Monza a

avanti notevole. Al Nürburgring non è escluso che a vincere possa essere proprio il team italiano».

— Qualcuno l'ha accusata di avere sottratto Larrauri al team Martini. Cosa c'è di vero?

«Sottrarre non è il termine adatto. Tra me e Oscar c'era un accordo verbale. Nel 1983 quando Oscar iniziò a correre con la Lancia Sivama gli avevo promesso che poteva contare sul mio appoggio anche nel 1984 se si fosse verificata l'eventualità di imbastire un team competitivo, come in realtà è accaduto. La Lancia ha fatto delle proposte ma lui alla fine ha preferito restare con noi, in virtù di un rapporto d'amicizia e di fiducia che ci lega».

ROTTURE. Quest'anno le Porsche, sia private che ufficiali, hanno sofferto di parecchie rotture. Come mai?

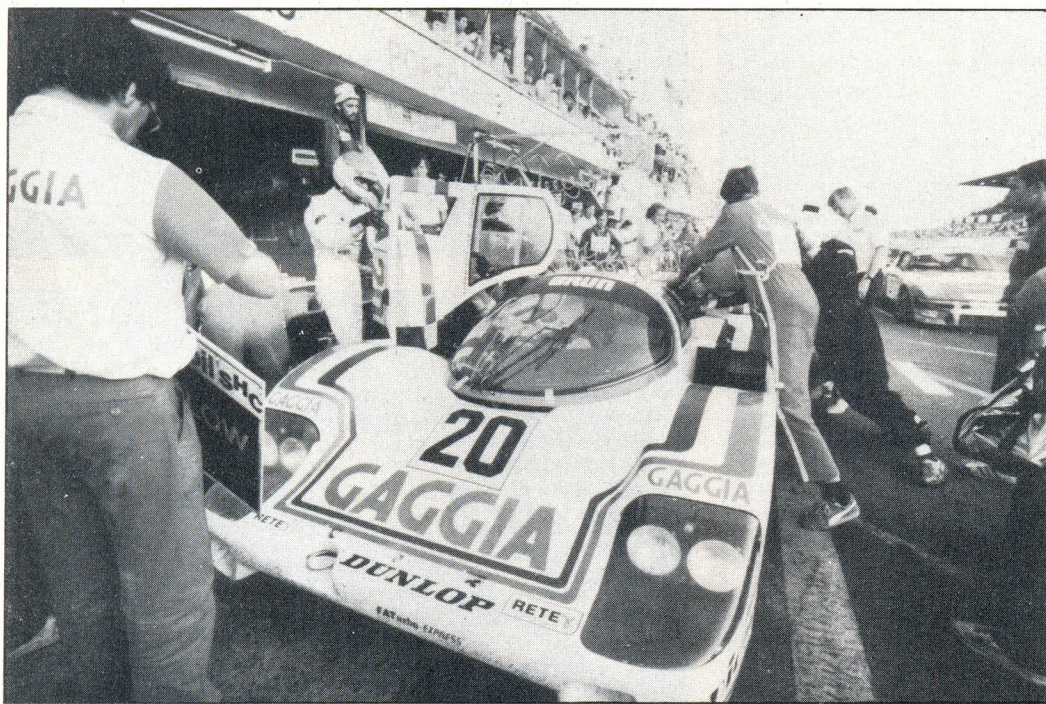
«Nelle prime due gare la Porsche ha fatto fuori 13 motori, il team Gaggia 2, uno a Monza e uno a Silverstone. Sui motivi di queste rotture noi privati sappiamo poco. Probabilmente si tratta della nuova accensione elettronica, oppure di benzina con basso numero di ottani come è accaduto a Monza, o un difetto di costruzione dei pistoni. È un problema questo che è già stato avviato ma che ha causato un costo non indifferente. Nel nostro caso posso dire che il motore di Silverstone si è rotto mentre stavo rodando le pastiglie dei freni».

— Qual è il trattamento che la Porsche fornisce ai privati?

«La casa tedesca è eccezionale. Prima di montare innovazioni anche sulle nostre 956 le sperimenta per bene sulle vetture ufficiali, e solo quando il materiale è stato collaudato alla perfezione viene installato anche sui nostri esemplari. Inoltre ad ogni corsa riceviamo un'assistenza incredibile. C'è tutto un apparato Porsche che si occupa dei clienti sportivi. Senza contare che le 956 sono dei veri e propri muli».

— Quanto costa una squadra come la sua?

«Come un piccolo team di F. 1. È una cifra che si aggira sul miliardo di lire».



UN RIFORMIMENTO DELLA PORSCHE GAGGIA (foto Attualfoto)

un certo punto. Guardiamoci in giro e forse qualche «caso raro» da esporre in qualche mostra lo possiamo ancora trovare. Prendiamo Massimo Sigala. Sarà perché è figlio di un grande gentleman del passato, Oddone Sigala pilota di Ferrari Gto e di Alfa, o per inclinazione naturale fatto sta che il milanese a poco più di trent'anni pare l'incarnazione della razza scomparsa dello sport automobilistico. Corre per lui non significa solo vincere, e guadagnare. Quest'ultimo fattore è totalmente assente dal suo tornaconto personale, anche adesso che divide il suo

RANCE a Sigala è venuto l'anno scorso dopo alcune corse disputate con la Lancia Sivama in coppia con l'amico e protetto Oscar Larrauri. Ma la piccola vettura italiana, oltretutto ben poco competitiva, non bastava per le ambizioni dei due e dello sponsor Gaggia. «Fu proprio quando la Gaggia ci mise a disposizione un budget notevole che prendemmo la decisione di correre con la Porsche 956. Personalmente avrei preferito una vettura italiana ma in quei momenti la Lancia non poteva ancora permettersi il lusso di vendere le proprie vetture e la Porsche era

fermarci è stato un incidente e a Silverstone la rottura del motore mentre eravamo in seconda posizione. Per non parlare della 24 ore di Le Mans dove senza guai saremmo arrivati almeno al terzo posto».

— Cosa è accaduto di preciso? «Si sono otturati gli iniettori, poi sono esplose le due portiere, e questo è un guaio che colpì nel 1983 le Porsche ufficiali. Ma siamo contenti lo stesso del settimo posto, anche se potevano arrivare ben più in alto».

— Come vede le prossime gare? «La Lancia ha dimostrato a Le Mans di avere compiuto un passo

segue

Piccolo mondo antico

segue

— Di quante persone è composta l'équipe Porsche-Gaggia?

«In tutto sono otto persone che lavorano a tempo pieno. Sei meccanici, un direttore sportivo e un autista del camion bisarca».

NEGLI USA? Mentre il mondiale endurance sta vivendo un periodo particolarmente fortunato, si sa con assoluta certezza che i regolamenti verranno modificati nel 1985. Il cambiamento di rotta vi danneggia?

«No, non credo. Nel 1985 avremo la possibilità di andare a correre negli Usa, grazie alla parificazione tra endurance e Imsa. È infatti un assurdo che attualmente non si possa sorvolare l'Oceano perché le nostre vetture non sono adatte agli Usa, e viceversa».

— Le interessano le corse americane?

«In previsione futura sì. L'anno prossimo insieme alla Gaggia abbiamo concordato un programma molto intenso negli Usa. Parteciperemo alle gare Imsa oltre alle principali corse del mondiale».

— Con quale vettura?

«Da italiano spero di potermi schierare con una macchina di casa nostra».

Non è proprio la discrezione che contraddistingue il gentleman dal suo contrario? Massimo Sigala non fa eccezione, ultimo erede di quel piccolo mondo antico, che sognavamo da bambini.

Guido Schittone

La Porsche Gaggia 956 di Sigala-Larrauri a Le Mans. Senza guai al motore i due avrebbero potuto conquistare il terzo posto assoluto. (Attualfoto)



OSCAR LARRAURI (Foto Giovanelli)

Larrauri: felicità è anche endurance

«SE AL MIO POSTO ci fosse stato Massimo Sigala, sicuramente avrebbe trovato la maniera di salire su una F.1». Così parlò Oscar Larrauri da Rosario, Argentina, quella città «splendida — come dice lui — bagnata da un fiume dolce e pescoso dove è bello andare in barca: il Parana». Ancora adesso, a distanza di due anni dalla conquista del titolo europeo di F.3, Oscar Larrauri, detto Poppy, è gloria nazionale nel suo paese. A Le Mans, per stringergli la mano, era venuto appositamente il figlio del presidente della Repubblica sudamericana. Con i suoi occhi grandi come una pampa e i capelli perennemente infarinati, Oscar da Rosario ricorda i festeggiamenti dell'inverno 1982: «Alla festa che organizzarono in mio onore c'era anche Maradona». Gli anni passano ma Larrauri non è cambiato. Ha sempre un entusiasmo tipicamente latino, vive senza rimpianti, contento di quello che ha ricevuto, convinto di dovere sempre dare il massimo di se stesso. «Non è colpa mia se ancora non sono riuscito ad entrare nel

mondo della F.1. Credo sia stata una situazione contingente. Ho vinto il campionato europeo e contemporaneamente, con la guerra delle Falkland l'Argentina è andata in bancarotta. Provate a cercare voi degli sponsor in certe condizioni».

«IL FATTO DI ANDARE in F.1, poi, è indipendente dalle doti di guida. A parte i campionissimi gli altri piloti sono più o meno simili a quelli che guidano in altre categorie. Anche Martini, che ha vinto il titolo l'anno scorso, è a piedi con le monoposto. Questione di fortuna e, perché no, di essere buoni manager di se stessi». Larrauri ora vive a Milano. Ha incontrato Massimo Sigala l'anno scorso, quando il lombardo gli offrì di guidare in endurance. Da allora i due sono diventati grandi amici, e Sigala si occupa di trovare spazi professionali per il suo «piedone» argentino. L'esperienza del mondiale endurance con la Porsche è servita molto a Larrauri, considerato nei primi anni di apprendistato con le monoposto un pilota troppo focoso. «Sì, devo ammetterlo, a volte ho sbagliato, ma guidavo anche vetture non propriamente veloci. Il cambiamento è iniziato nel 1981, proseguendo poi nel 1982. Ora a contatto con i piloti dell'endurance e con un tipo di gara che privilegia spesso il ragionamento alla grinta mi sono adattato ad una mentalità diversa. Gente come Ickx ti insegna tanto. Alla partenza di Monza era dietro a noi e ha continuato a non voler strafare. Alla fine ha vinto. Voglio quindi dire che quello che ti insegnano questi piloti è lo stare tranquillo. In formula, invece, è tutto più veloce e puoi permetterti di rischiare quando è necessario».

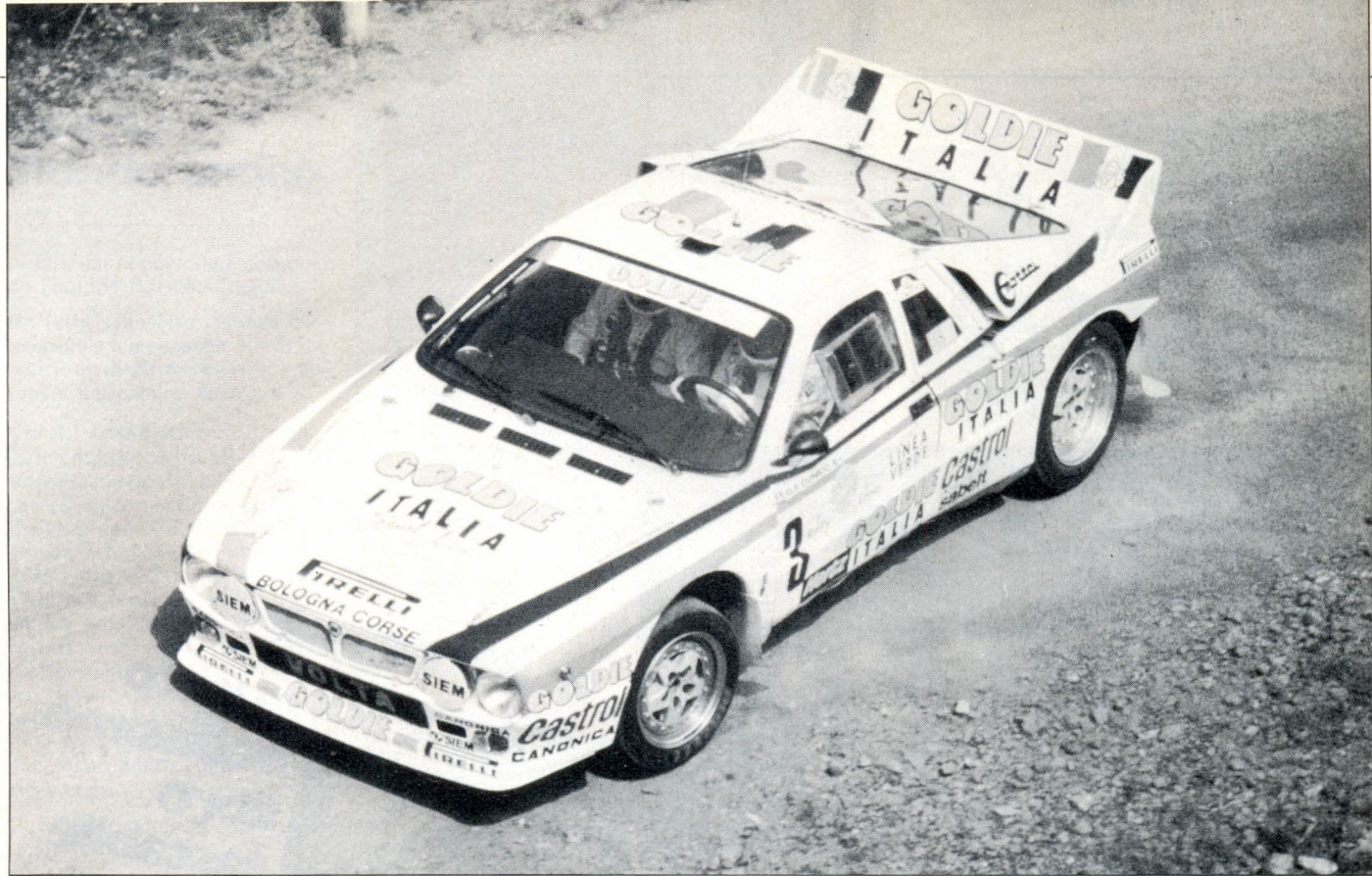
— A Monza, però, lei ha avuto un incidente nei primi giri, giudicato forse evitabile dalla stragrande maggioranza degli osservatori...

«La colpa è stata di Boutsen. Tra me e lui c'era stato sangue cattivo nel 1981, quando all'ultima gara d'europeo F.3 ci ostacolammo a vicenda e lui perse il titolo. Credo abbia voluto vendicarsi».

— Un altro pilota, guarda caso, che è arrivato in F.1...

«Basta con questa storia. In questo periodo sono quello che ho sempre desiderato, cioè un pilota. Se in un domani arriverà la F.1 tanto di guadagnato, ma per il momento non ho nulla di cui lamentarmi. So perfettamente che sarei in grado di essere competitivo anche nella massima formula. E come pilota mi basta». S'infilò il casco e ci invitò a salire sulla Porsche 956 per un breve giro della pista di Zolder. Ingrana la prima, schiaccia a fondo il pedale dell'acceleratore. Arriva alla chicane a ruote inchiodate. Il resto è... terrore. (g.s.)





OPEN RALLY/Parla il «boss» della Bologna Corse

L'oro del Reno

Salvatore Costanzo crede nella predestinazione, e spera che il futuro non gli sottragga quello sponsor Goldie che lo ha aiutato a vincere già due gare di campionato

di Roberto Boccafogli

BOLOGNA — Vedendolo, nella cornice di un rally, lo si scambia senza fatica per un ragazzino. Apparentemente molto giovane, alto mica tanto, una perenne espressione di furberia (anche troppo, secondo alcuni), mista a curiosità e anche a una certa voglia di fare «casino». Di Salvatore Costanzo, ventotto anni, di cui gli ultimi tre dedicati anima e corpo ai rally, difficilmente si immagina come possa essere a capo di quella Bologna Corse che già due successi pieni ha colto nelle cinque gare del campionato Open d'Italia finora disputate. Forse, un bilancio che va al di là persino delle sue aspettative. «Non iniziare a essere ingiusto e tendenzioso — tuona Costanzo, subito in assetto di guerra — nelle nostre possibilità ci credevamo, eccome. Per fortuna ci ha creduto anche la Goldie, il nostro sponsor...».

— Cosa vuoi dire con questo «per fortuna»?

«Dunque, facciamo il punto. La Bologna Corse si è fatta conoscere nei gruppi: spero di non essere io a ricordare i successi in gruppo A di Bruno Bentivogli con i nostri colori... Comunque, quando si è trattato di pianificare l'attività della scuderia per la stagione '84, abbiamo avuto due possibilità: o organizzare due macchine vincenti, una in gruppo N e una in gruppo A, o tentare l'avventura dell'Open in gruppo B. Ma con una macchina buona, altrimenti sarebbe stato meglio non provarci nemmeno. Poi erano già successe un sacco di cose: il taglio dell'Alfa Romeo alle attività minori, ti ricordi? Beh, quando abbiamo imparato che di aiuti, per continuare a correre con le Alfa nei gruppi non ce ne sarebbero stati mica tanti, abbiamo deciso che tanto valeva provare la carta maggiore: più difficile, e per questo anche molto più affascinante».

— E dal cappello magico è sbucato questo sponsor Goldie.

«Lasciamo stare le magie. La Goldie ci ha cercato e ha avuto immediata fede in noi perché ha subito intuito le nostre eccelse potenzialità — gli scappa una risata, ed ecco quella non sempre tanto amata espressione da furbetto —. No, dai, scherzi a parte. I rapporti con la Goldie sono andati avanti piuttosto velocemente, dopo che una conoscenza comune ci aveva fatto avere i primi contatti. Il pool Goldie raggruppa dodici marchi che operano nell'abbigliamento casual, per uomo, donna e bambino, e che fa capo al Genius Group. Io ho presentato un programma di un certo impegno, dato che da parte loro mi si chiedeva una presenza di prima categoria. Mi sono armato di coraggio, sono andato da loro e ho mostrato il modellino in scala di una 037: con questa si può fare qualcosa di buono, ho detto, ma bisogna spendere «tot». Volendo, si può spendere anche meno, ma rinunciando di conseguenza a dare

battaglia per l'assoluto. A loro sarebbe molto piaciuto legare il proprio nome a una Ferrari. Ma la Ferrari, a fine '83, non prometteva quelle prestazioni e quella continuità di risultati che sfoggia adesso. La scelta della Lancia Rally ci dava, insomma, più sicurezza in noi stessi».

— Poi è arrivato «Tony».

«No, con Tony ci eravamo già incontrati. Mi aveva mostrato un programma già abbozzato con la 037: ci siamo andati bene a vicenda e abbiamo tentato di mettere insieme le tessere che mancavano per renderlo reale».

— Non mi dire anche che vi attendevate il successo alla Targa Florio...

«No, figurati. Abbiamo iniziato l'Open pensando, come tutti del resto, che ce ne sarebbe stato praticamente solo per Vuda e per il Jolly Club. Sai com'è: unisci la potenza del team alla proverbiale, a quel momento, fortuna del pilota, e vedi che sarebbe stato da



non è così tranquilla per Vuda. Mancano tre gare, una delle quali è il Sanremo in cui, probabilmente eccettuato appunto Vuda, nessuno di noi può combattere per le prime posizioni. Supponiamo che anche Vuda rimanga fuori dai primi cinque, allora l'Open si gioca nelle altre due gare: Piancavallo e San Marino. Un'altra battuta a vuoto sarebbe sufficiente per compromettere molte cose. Ma basta, non voglio fare l'indovino, o il menagramo. Certo che sullo sterrato di San Marino vedo piuttosto bene la Ferrari di Lucky: questi hanno oggi tutt'altra affidabilità di quella mostrata in passato. Bisogna guardarsi bene da Lucky: mi sa che potrebbe proprio dire la

La 037-Goldie di Cunico, a sinistra (FotoStudio '83) terza al Rally della Lana dopo un incidente in trasferimento quando era prima. Secondo Costanzo, Vudafieri, sotto (FotoPress) è il favorito di campionato ma deve guardarsi da «Lucky». Sopra e a destra, altre due protagoniste del «Lana»: la Ferrari di Ormezzano e la Samba Rallye di Del Zoppo (FotoPress-Studio '83)



incoscienti ipotizzare altro. E invece, in Sicilia per loro le cose non girarono per il giusto verso, Vuda ebbe il primo dei colpi di sfortuna che si divertono a inseguirlo quest'anno e noi ci trovammo con la vittoria a portata di mano. Semplice, no? Beh, credimi: fu una bella emozione».

— Anche tu insisti allora sul fatto che il Jolly-Totip sia praticamente imbattibile, se non per sfortuna loro?

«Un attimo, non precipitiamo. È fuori dubbio che loro dispongono del meglio, a iniziare dai mezzi, dalla vettura, dalla organizzazione. Sono professionali, estremamente professionali. Penso che tutti concordino con me nel dire che questo Open lo possono solo perdere. Però, sai, la sfortuna esiste anche per loro: ci vuole poco a buttare via una vittoria ormai acquisita per un qualsiasi banalissimo contrattempo. E questo può capitare anche a loro. Ora la situazione di campionato

sua in questo finale di campionato».

— E per la Bologna Corse, nemmeno parlarne?

«Direi proprio che siamo tagliati fuori. Cunico ha 32 punti, Vuda 50 e Lucky 55: c'è più di una vittoria di scarto, troppo».

— Hai mai pensato che se aveste sia i punti di Tony sia quelli di Cunico...

«Se ci ho mai pensato? Il to ale farebbe 52, vale a dire secondi a tre punti da Lucky. Ma le cose stanno in maniera diversa. Molti sono rimasti sorpresi della mia reazione al momento, a fine maggio, in cui Tony decise di ritirarsi definitivamente. Cosa avrei dovuto fare? Impugnare il contratto e fargli pagare una penale? Andare su tutte le furie e minacciarlo? Altri forse si sarebbero comportati così: a me non andava. Quando un pilota decide di ritirarsi deve avere motivazioni profonde. Io ho accettato quelle di

segue

L'oro del Reno

segue

Tony e mi sono messo alla ricerca di un sostituto. Può sembrare il contrario, ma in fin dei conti io sono nell'ambiente dei rally per sportività, perché mi appassiona. Anche se mi porta via un sacco di tempo e, a volte, anche di denaro».

— Perché proprio Cunico?
«Tu chi avresti scelto? Al momento non c'era un gran scelta fra i piloti liberi, o liberabili subito. Avrei potuto fare correre con noi Pregliasco, o anche portare in gruppo B Bentivogli. Ma c'era Cunico, e la possibilità mi andava perfettamente bene. Mi sembra che i fatti non mi abbiano smentito».

— Come sono i rapporti fra Cunico e il team?

«Io ti posso dire come sono fra il team e Cunico: ottimi. Finora ci ha soddisfatti sia come pilota sia come uomo. Sì, so che molti sostengono quanto Franco fosse un uomo "difficile", con cui fosse complesso instaurare un buon rapporto. Per me non è stato così, almeno finora. Gli ho unicamente raccomandato di non lasciarsi sfuggire troppi commenti "a caldo", sui campi di gara. Con l'atmosfera elettrica che spesso si verifica su un rally, ogni dichiarazione, anche rilasciata istintivamente, senza malizia, può causare danni irrimediabili ai rapporti fra l'uno e l'altro. Si finisce per litigare, ed è meglio che io eviti il più possibile questo pericolo, dato che a volte mi lascio trasportare con una certa facilità».

— Cosa ti rimane di questa stagione, e a cosa pensi di dovere questo successo raggiunto abbastanza velocemente?

«Comunque finisca, la considero un'ottima stagione. Non vincemmo l'Open, probabilmente non finiremo nemmeno secondi. Mi rimane la soddisfazione di avere contribuito sostanzialmente a fare vincere il titolo marche alla Lancia, cui devo molto».

— In che senso?

«In tutti i sensi. Se siamo partiti vincendo la Targa Florio è perché già all'inizio potemmo disporre di una vettura, la Evoluzione 1, con ottime caratteristiche di base. A partire dal Quattro Regioni abbiamo poi avuto anche noi la Evoluzione 2, e di

Così l'Open d'Italia dopo 5 gare

	TARGA FLORIO 29-31/3	COSTA SMERALDA 26-29/4	QUATTRO REGIONI 17-19/5	ISOLA D'ELBA 7-9/6	LANA 28-30/6	PIANCAVALLO 31/8-2/9	SANREMO 30/9-6/10	SAN MARINO 8-11/11	TOTALE UTILE
1. «Lucky»	15	10	—	15	15				55
2. Vudafieri	—	—	20	10	20				50
3. Del Zoppo	10	6	12	8	6				42
4. Cerrato	—	12	15	12	—				39
5. Cunico	—	—	—	20	12				32
6. «Tony» Toivonen	20	—	—	—	—				20
8. Bentivogli	8	—	8	—	—				16
9. Capone	—	15	—	—	—				15
10. Rayneri	—	—	10	4	—				14

LA SITUAZIONE NEI GRUPPI

Gruppo N: 1. Chiti p. 63; 2. Fabbri 57; 3. Porcellana 33; 4. Gerbino 31; 5. Carrotta 20.

Gruppo A: 1. Rayneri p. 54; 2. Bentivogli 51; 3. Cravero 39; 4. Grossi 32; 5. Noberasco 24.

Gruppo B: 1. «Lucky» p. 110; 2. Vudafieri 100; 3. Del Zoppo 84; 4. Cerrato 78; 5. Cunico 64.

Femminile: 1. Alberi p. 40; 2. Aitken e Riva 20.

Marche: 1. Lancia p. 88; 2. Opel 63; 3. Ferrari 60; 4. Peugeot 52; 5. Alfa Romeo 43.



CUNICO CON LA 037-GOLDIE (FotoPress)

GRUPPO A/Tra i due litiganti...

Spunta Cravero

BIELLA — Tra i due litiganti il terzo gode. E forse un modo un po' banale per parlare del successo ottenuto in gruppo A a Biella da Alessandro Cravero, ma ha il pregio di essere molto realistico. In occasione della quart'ultima tappa dell'Open, come in tutte le precedenti del resto, non si faceva che parlare dei due superfavoriti: Michele Rayneri e Bruno Bentivogli. I più audaci davano qualche speranza a Franco Cassinis, vincitore proprio a Biella del gruppo A lo scorso anno al debutto per la Manta Conrero-Chieri Corse. Per Cravero c'era davvero poca considerazione, dettata da chissà quali motivi visti che il ragazzo aveva già mostrato di saperci fare al Quattro Regioni, e all'Elba stava andando benino quando aveva dovuto ritirarsi. Fuori Cassinis fin dalla prima prova: era un avversario in meno per un Cravero che si difendeva bene contro le più dotate (di cavalli) Ritmo e Alfetta.

«Io ero partito — dice Cravero — per essere terzo e infatti alla fine della prima tappa occupavo proprio quella posizione, anche se ero stato per un certo tempo davanti a Bentivogli alle prese con qualche "distrazione". Poi Bruno ha rotto il motore sulla terza prova della seconda tappa e io mi sono ritrovato automaticamente secondo, a quattro minuti circa da Rayneri. Sulla prova speciale di Lessona ho visto, in uscita da un tornante, la sua macchina ferma: ero in testa. Poi ho tirato a finire, pregando che non succedesse nulla».

— Adesso ci sei anche tu nella lotta per il gruppo A?

«Sì ci sono anch'io, e non l'avrei mai creduto, soprattutto tenendo conto del fatto che la mia stagione non è iniziata in Sicilia ma al Quattro Regioni, cioè due gare dopo. Adesso sono terzo a quindici punti da Rayneri e undici da Bentivogli, rimasto in gioco grazie allo stop di Michele. Adesso andiamo a Piancavallo per vedere come va la Manta sulla terra».

(s.r.)

questo posso ringraziare solo Cesare Fiorio, come del fatto di averci aiutato ad avere le Pirelli. Sarà in tutti i modi un anno molto buono, soprattutto per gettare le basi per il futuro».

— Cosa c'è nel futuro della tua scuderia?

«Niente è stato ovviamente ancora fissato. Esistono molti intendimenti. Bisogna vedere, ad esempio, se la Goldie continuerà con noi. Io ci spero, è ovvio: il contratto scade a fine anno, con una opzione per l'85. Già per l'anno prossimo abbiamo allo studio la possibilità di organizzare un team femminile, sotto il marchio Goldie Lingerie, che produce abbigliamento intimo per donna. Un tocco "osé" non guasta mai. A più lungo termine ci sono solo sogni».

— Ambizioni extra-italiane, di mondiale magari?

«Te l'ho detto, sono sogni. E poi io credo molto nel destino: quello che deve essere sarà. Anche in gara credo al destino. Quando al Rally della Lana di due domeniche fa Cunico ha avuto quell'incidente in trasferimento perdendo tutti quei minuti, io mi ero addormentato, in macchina. Mi hanno svegliato dicendomi "Franco ha sbattuto e ha un sacco di ritardo". "Benissimo", ho detto dentro di me. Avrei urlato, questo è certo: una vittoria, anche se difficile, se ne stava andando, e con lei anche qualsiasi residua speranza nel campionato. Ma mi sono imposto di non dare in escandescenze: a cosa sarebbe servito? Ho fatto tirare fuori dal camion tutti i possibili ricambi, perché non sapevamo di preciso quali fossero i danni. Franco è arrivato, abbiamo rimediato, è ripartito e lo abbiamo salutato. E con lui la vittoria. Abbiamo continuato, fino alla fine della gara, ma con la sicurezza interiore che sarebbe stato solo un tirare al traguardo. Non mi sbagliavo. Pazienza, si vede che era destinato che dovesse andare così».

— Allora, vuoi dirmi qualcosa su questi sogni per il futuro?

«Dai, non serve parlare dei sogni quando non si hanno veri progetti».

— Nemmeno qualche anticipazione?

«È meglio di no».

— E se al Sanremo riesci a stare davanti a un'Audi?

«Dai, smettilla...».

Roberto Boccafogli



La scuola Opel GM-Autosprint a Pugnochiuso

Venti di rally

Sono venti, fra piloti e navigatori, i lettori di AS che hanno partecipato alla quinta edizione del tradizionale corso. I due neolaureati hanno immediatamente dato inizio all'attività agonistica comportandosi più che bene al Monti Dauni

SCUOLA RALLY **AUTO SPRI NT**

PUGNOCHIUSO - Ormai sono come i funghi. Ogni agenzia di viaggio che si rispetti propone almeno un paio di soluzioni annuali diversificate. Ci riferiamo alla formula vacanze con l'insegnamento della guida sportiva che,



Ecco i venti partecipanti alla scuola rally Opel GM-Autosprint, insieme a organizzatori e istruttori del corso (FotoMarchetti)

Venti di rally

segue

negli ultimi anni ha dimostrato di «tirare» commercialmente (così viene definito un prodotto che si riesce a vendere bene) e a quanto si sente dire in giro non sempre il prodotto acquistato è conforme a quanto promesso. Devo ammetterlo, ero scettico. Quando Autosprint mi ha invitato per suo conto a seguire la quinta edizione della Scuola Rally di Pugnoli le mie perplessità iniziali erano molte. D'accordo che questa manifestazione era gratuita e di conseguenza priva di qualsiasi forma di lucro. A garanzia aveva il patrocinio della testata e, fattore decisamente importante, era organizzata da una grande casa automobilistica sotto la sua diretta responsabilità. La serietà della GM Italia non la si può certo discutere e tanto meno lo staff sportivo, detentore di una

immagine molto buona costruita in tanti anni di presenze agonistiche in campo internazionale. Inoltre vi erano già quattro precedenti edizioni, felicemente concluse che testimoniavano la «diversità» di questa iniziativa rispetto ad altre molto chiacchierate. Bene, sono bastate le prime 24 ore di contatto diretto per rendermi conto che qui si faceva tremendamente sul serio e il merito di questo andava riconosciuto sia alla Opel Italia nelle persone di fiducia, «Rudy», Ulivi, Cerrato, Cerri e Spicaglia che ai venti fortunati che provenivano dal concorso. Quattordici ragazzi e sei ragazze, età media 20 anni: non ci sarebbe stato da gridare allo scandalo se, vista la splendida località balneare, avessero tentato di mollare l'impegno per portarsi a casa un abbronzatura da fare invidia ai cultori delle lampade. Alla Opel il merito di aver organizzato il tutto con grande serietà di stampo prettamente professionale; ai giovani partecipanti il riconosci-

mento che, pur non dimenticando di avere vent'anni e di conseguenza trovando anche lo spazio per il divertimento, hanno sfruttato appieno una occasione come quella che veniva loro offerta, che non trova uguali e sarebbe stata irripetibile. Probabilmente la comune passione motoristica ha fatto pendere l'ago della bilancia a favore di un impegno totale nell'apprendere i segreti atti a formare un pilota-navigatore ad alto livello. Il fatto è che questi ragazzi sono riusciti, in sole dodici ore, a lasciare da parte qualsiasi antagonismo personale per fare fronte unico nell'apprendere il più possibile. Si sono anche divertiti, certamente, e ci mancherebbe che non fosse stato così. Alla fine del corso gli «sconfitti» hanno abbracciato i due vincitori e gli organizzatori hanno raccolto una serie di elogi. Per ragioni di spazio evitiamo di riportare i commenti dei singoli ma la frase «**Mi sembra un bellissimo sogno**» ci è giunta

all'orecchio più volte, proveniente da bocche diverse. A voler proprio cercare il classico pelo nell'uovo, e nell'intento di poter migliorare le prossime edizioni, gli allievi gradirebbero certamente qualche spazio di tempo in più al volante della vettura. Questa iniziativa deve quindi vivere e magari essere ulteriormente potenziata. In casa Opel non ci sono dubbi, sono certi della bontà della loro formula. Massimo Fiduci, in qualità di responsabile dell'iniziativa, pur ammettendo il crescente successo tiene a precisare che anche le quattro edizioni precedenti hanno dato gli stessi risultati. Addirittura si pensa di istituire una sessione invernale del corso, e questo darebbe una possibilità a 40 giovani all'anno anziché 20. Non vi è certo inflazione di manifestazioni valide e ben organizzate e in questo l'idea è validissima sotto tutti gli aspetti: perchè non sfruttarla?

Walter Leverone

Sette giorni in cronaca

SABATO 9 GIUGNO — Il programma della 5. edizione della scuola rally prevede per oggi pomeriggio la concentrazione al centro vacanze di Pugnoli dei partecipanti provenienti dai vari centri di residenza. Ad attenderli, e dare loro il benvenuto, «nonno Enzo» al secolo Enzo Spicaglia, l'uomo del servizio informazioni rally della GM Italia, conoscitissimo nell'ambiente rally per la sua assidua presenza al volante del furgone Bedford che fornisce notizie sull'andamento della gara e distribuisce magliette e cappellini. «Nonno Enzo» è un personaggio eccezionalmente mite con un sorriso accattivante. Ha superato la settantina ma non li dimostra in quanto alla candida capigliatura oppone una perenne abbronzatura e un fisico decisamente asciutto. Alle 17, i venti prescelti dalla fortuna, sono tutti presenti all'appello e lo slogan della pubblicità progresso «adotta un nonno» viene preso alla lettera dai vincitori del concorso Opel-Autosprint che adottano in partecipazione Enzo Spicaglia. Alcuni sono giunti a Pugnoli con mezzi propri, la maggioranza ha scelto treno e pullman. Alla stazione di Foggia, in attesa del pullman per il centro vacanze, i primi incontri. Non si conoscono, ma la comune aria di felicità che li contraddistingue è come un grande cartello al collo con scritto: vado a Pugnoli, sono uno dei prescelti per la scuola rally. La catanese Grace Pennisi arriva all'hotel Faro addirittura con 24 ore di anticipo per la paura che improvvisi scioperi dei mezzi pubblici non la facciano giungere in tempo a questo importante appuntamento. Fatta conoscenza con gli immediati dintorni dell'albergo alle 18 sono tutti da «nonno Enzo» che provvede alla consegna dei capi di abbigliamento: magliette e tuta «ufficiale» composta da pantaloni e giubbotto come quelli indossati da Dario Cerrato e Geppi Cerri, ricevono inoltre il dossier che contiene le dispense del corso che la maggioranza divora subito dando inizio ai primi commenti sul «pendolo» e il controsterzo. Alle 20 tutti a cena e, poco dopo arrivano direttamente dal rally dell'isola d'Elba Massimo Fiduci e «Rudy» Dal Pozzo, rispettivamente direttore sportivo e responsabile tecnico della squadra rally Opel Italia. Dopo le presentazioni e un breve saluto tutti a nanna e smaltire le fatiche del viaggio, da domani si comincia!

DOMENICA 10 GIUGNO — Il primo impegno del programma ufficiale è previsto per le 11, ma la maggioranza alle 9 sciorra già nei viali intorno all'hotel sfoggiando le divise grigio-bianco-gialle. In pratica anticipano autonomamente il footing mattutino che da domenica sarà parte integrante del programma. Al Centro Congressi, una dependance dell'albergo a 300 metri dal nucleo centrale, è prevista l'aula

per le lezioni teoriche. Leggermente assonnato e con la voce sottotono, per non aver completamente smaltito le fatiche elbane, «Rudy» apre spiegando ai partecipanti le motivazioni dell'impegno Opel nei rally e la politica della GM Italia nei confronti dei giovani aspiranti piloti. Quindi passa a difendere la posizione del copilota storicamente considerato essere inferiore rispetto al driver. Questo argomento per «Rudy» funziona come un energetico ad azione immediata, ritrova la voce e lo sprint che lo contraddistingue. «**Non tutti sono piloti con la "P" maiuscola e sicuramente è meglio essere un ottimo navigatore che un mediocre pilota**» Da poco tempo «Rudy» ha lasciato il sedilo di destra per assumere l'incarico direttivo all'interno del team Opel e la sua difesa della categoria secondi conduttori è ampiamente giustificata. «**Il copilota non è un personaggio qualunque** — prosegue «Rudy» — **ma è un personaggio vero che ha compiti importanti quanto il suo compagno. Mentre il pilota ha il solo compito di guidare, e di guidare veloce, il copilota ha un'infinità di cose da fare, per cui la gara, la vittoria o la sconfitta non dipendono da una sola persona, bensì da un equipaggio i cui compiti e responsabilità sono perlomeno al 50%**». «Ru-

scompare l'apprensione per lasciare posto a cenni di assenso e di ammirazione nei confronti dei due rallyman. Alle 17 arriva Andrea Ulivi, medico ufficiale del team Opel, e lo staff responsabile della scuola rally è così al completo. Seconda lezione teorica della giornata: chiarimenti sulla terminologia rally, il tipo di gara e come si articola. Presentazione del radar e spiegazione dei simboli che lo compongono. Altro filmato e alla 19 visita medica per tutti gli aspiranti piloti-navigatori. Il responso medico è O.K. per tutti i partecipanti. Intorno alle 20 si sparge la voce dell'arrivo della Opel Manta gruppo A, appena uscita dalle sapienti mani dello staff del «mago» Virgilio Conrero. L'oggetto del desiderio viene subito circondato dagli allievi. La vettura è nuovissima, i sedili da corsa sono ancora avvolti nel cellophane di protezione, tutta bianca porta le scritte degli sponsor tecnici e gli adesivi del nostro giornale. Il ritardo all'appuntamento con la cena è ampiamente giustificato.

LUNEDÌ 11 GIUGNO — Ore 8,30. Primo duro impatto con il footing del professor Aldo Guerra. Salvo qualche eccezione la maggioranza non pratica sport a livello agonistico e di conseguenza arrivano alla

che deve portarli a S. Tecla dove si terrà la prima lezione pratica. La località dove è situato l'anello sterrato di prova si trova a cinque chilometri dal nucleo centrale, è una riserva di caccia di proprietà del centro vacanze e dispone di «naturali» strade sterrate. La febbre Manta è altissima e sono tutti particolarmente eccitati. «Nonno Enzo» fa il pieno con il suo pulmino e i rimanenti si collocano sulle varie auto di Cerrato, Fiduci e «Rudy». L'anello sterrato, già ampiamente collaudato nelle precedenti edizioni del corso, si presenta con un tratto pianeggiante con una serie di curve abbastanza impegnative, tornante destro e successivo tratto in salita, dosso e successiva discesa che si collega con il tratto in piano attraverso una intersezione a destra (in pratica una specie di inversione piuttosto larga). Prima di salire in macchina Dario spiega la funzione delle cinture di sicurezza e il corretto uso delle stesse, l'importanza della posizione di guida e la conseguente regolazione dei sedili e la corretta direzionalità dei fari supplementari. Fatto questo si passa al battesimo vero e proprio. Al fianco di Cerrato i futuri piloti salgono sulla Manta per i primi giri di assaggio, a turno indossando il casco di Cerri, sui loro visi appare un misto di felicità e preoccupazione. Riportiamo telegraficamente le impressioni di alcuni neobattezzati:

Daniela Cossio: «**Nessun problema, la prima discesa crea emozioni violente ma dal secondo giro (ne erano previsti tre n.d.r.) non ho avuto paura, ho pensato che Cerrato è bravissimo e sa controllare la macchina**».

Francesco Barbero: «**Tutto bene, la sicurezza di Cerrato è eccezionale, nessuna emozione**».

Franco Francini: proviene da precedenti esperienze alla scuola su ghiaccio del Sestriere: «**Nessun tipo di problema, prima di venire qui ero un patito della velocità su pista ora mi sto convertendo ai rally. Cerrato è bravissimo ho guardato attentamente i suoi piedi per capire la tecnica del controllo**».

Enrico Ligato: «**Qui nessuno ha il coraggio di dirlo, io non me ne vergogno affatto, ho avuto tanta paura!**».

Franco Moretti: «**esperienza meravigliosa dopo il primo giro in leggera tensione**».

Cristina Cavallaro: «**Favoloso: Nessun tipo di paura, sono felicissima**».

MARTEDÌ 12 GIUGNO — Ore 8,30. Il cielo nuvoloso agevola la rinuncia balneare e contemporaneamente si spera che la «Cura» Guerra sia più sopportabile. Non tutti hanno però smaltito la tattica di ieri mattina e i risultati si vedono! Nel tentativo di recuperare una condi-



Un imprevisto bagno notturno, uno dei tanti scherzi

dy» termina il suo intervento con una serie di aneddoti molto divertenti sulle sue esperienze al fianco di piloti famosi. Un filmato rally della videoteca Opel quindi tutti a pranzo. Intorno alle 14 arrivano Dario Cerrato e Geppi Cerri reduci dal brillantissimo terzo posto ottenuto al rally dell'isola d'Elba. Il loro ingresso al ristorante è salutato da un lungo applauso da parte dei partecipanti alla scuola rally. Gli altri ospiti del Centro Vacanze, in maggioranza «over 60», si chiedono chi siano mai i neo arrivati. Febrili consultazioni e quando uno informato scioglie l'enigma dai loro visi

colazione, dopo la doccia, quasi tutti «sfatti».

Ore 10,30-12. Sotto la supervisione di Massimo Fiduci, «Rudy» e Cerri tengono lezione sulle note e le ricognizioni. Gli allievi sono molto attenti, prendono appunti a completamento delle dispense e gli interventi per chiarire i punti focali sono molti. Geppi Cerri si sofferma molto sulla personalizzazione delle note che, pur rispettando certi canoni, devono sempre essere adattate alle esigenze personali del pilota.

Ore 16. Con largo anticipo sull'orario previsto gli allievi si presentano all'appuntamento con il pulmino

segue



IN COLLABORAZIONE CON



Sono contentissimo

Andrea Ulivi

Sette giorni in cronaca

segue

zione fisica accettabile alcuni approfittano della pausa di colazione per restare distesi a letto.

Ore 10. L'accoppiata Cerri-«Rudy» imperversa con la tabella di marcia, i piani assistenza, i piani gomme e i compiti professionali del navigatore che in nessun frangente deve lasciare nulla al caso. Cerrato, dal canto suo, spiega teoricamente le varie tecniche di guida con l'ausilio di grafici esplicativi? Prosegue la gradita rassegna di filmati relativi ai rally internazionali '83 e inizio '84.

Ore 15,30. Si anticipa di mezz'ora l'appuntamento pomeridiano con la parte pratica in modo da permettere il completamento dei battesimi ai futuri navigatori e passare ai primi giri degli aspiranti piloti al fianco di Geppi Cerri. Il navigatore di Cerrato non appare preoccupato di salire al fianco di giovani inesperti in guida sportiva. Il suo atteggiamento viene giudicato da alcuni come coraggioso da altri inconsciamente. Nel complesso si comportano tutti abbastanza bene. Barbero, Francini, Sias e Catia Creatini sembrano i più veloci ad apprendere le tecniche di controllo della vettura. Tra i navigatori una certa domestichezza con le note la dimostrano subito: Antonelli, Pennisi, Marseglia e Peronaglio.

Ore 20. Durante la cena si tenta di organizzare un incontro di calcio a sette tra la scuola Rally e i dipendenti del Centro Vacanze. Fatte le formazioni si scopre purtroppo che il campo è impraticabile. I giovani aspiranti piloti-navigatori forniscono una prova tangibile dello spirito di gruppo che li anima. All'unanimità decidono che la «competizione» che dovrà decretare i due vincitori del corso non deve condizionare il loro bellissimo rapporto, viene «firmato» un patto che prevede per i 18 sconfitti l'impegno a fornire assistenza ai due vincitori nella gara premio che disputeranno con la Opel Italia. Iniziano le scorribande notturne e gli scherzi goliardico-militari.

MERCOLEDÌ 13 GIUGNO — Gli ospiti «over 60» lamentano la notte insonne dovuta agli echi degli scherzi notturni. Il professor Guerra si schiera con questi e torchia i ragazzi con esercizi a terra molto duri. Il sole torna a splendere implacabile e la tentazione di una escursione balneare è molto forte. Disciplinatamente alle 10 sono tutti in aula. Andrea Ulivi dopo aver elargito consigli personali per superare i dolori della «cura» Guerra tiene una interessante lezione sulla corretta alimentazione in gara. Prima di pranzo si registra l'ennesimo scontro tennis tra Massimo Fiduci e «Rudy» Dal Pozzo. Il sottoscritto viene invitato ad arbitrare, un compito impossibile in quanto vengo

Il menù della cena conclusiva, firmato dai due vincitori

ripetutamente contestato. Per la cronaca vince «Rudy» per 6-3 e alla fine del corso sarà proprio il romagnolo ad essersi aggiudicato il maggior numero di set. Nel pomeriggio si decide di variare il percorso di prova in quanto il tornante destro in salita e il successivo tratto sono diventati del tutto impraticabili. Viene mantenuto il tratto pianeggiante e si allunga il percorso verso la casa di caccia ottenendo una spettacolare inversione di marcia e un impegnativo misto-stretto. Rifatte le note si torna a provare prima i navigatori e successivamente i piloti. Dopo cena la maggioranza decide per un gelato a Vieste. Quelli che sono arrivati qui in macchina mettono a disposizione le loro vetture e si parte. Mauro Sias rischia di fare ritorno da solo, all'andata ha provveduto a «giocare» con il freno a mano e i suoi passeggeri non hanno gradito molto. Finale di serata in discoteca con la «ballerina» Monica Cappugi in grande esibizione. «Rudy» confabula con Antonelli, suo braccio destro nell'ideare scherzi notturni, si programmano i nomi delle vittime designate.

GIOVEDÌ 14 GIUGNO — Il programma prevede mattinata libera e finalmente gli allievi indossano il costume da bagno e provano la spumida spiaggia di Pugnochiuso. Andrea Ulivi viene chiamato per soccorrere prima una signora che ha riportato un taglio in una gamba e successivamente deve occuparsi dell'occhio di un dipendente per togliergli un corpo estraneo. Ultimo allenamento pomeridiano prima dell'esame previsto per domani pomeriggio. Viene raccomandato a tutti i piloti di non forzare l'andatura in quanto la valutazione non sarà fatta solo sul fattore velocità bensì sulle attitudini al controllo della vettura. Disciplinatamente si attendono quasi tutti alle disposizioni, solo Luca Francini e Mauro Sias si permettono qualche leggera divagazione. Intanto sono giunti da Roma gli operatori della televisione e questo contribuisce a gasare l'ambiente. In serata arrivano a Pugnochiuso il «mago» Virgilio Conrero in compagnia della efficientissima Ketty Tabakov, addetta alle pubbliche relazioni della Sabelt. Dopo cena arriva anche Cravero detto «uomo Michelin» o re delle gomme a completare la presenza degli sponsor tecnici che interverranno domattina in chiusura del corso. Serata in discoteca con forzato bagno in piscina per «Carolina» Cristina Cavallaro e «Toivonen» Pietro Antonelli. Per quest'ultimo è facile pensare ad una vendetta da parte di coloro presi di mira durante le ore notturne.

VENERDÌ 15 GIUGNO — Ultimo appuntamento (finalmente) con il «mastino» Guerra che punisce i propri allievi facendo iniziare la ginnastica dopo due chilometri di corsa. Stanchissimi ma contemporaneamente felici per aver ultimato

l'appuntamento con il footing, alle 10 si presentano in aula dove, abbandonato il dossier, gli aspiranti rallyisti ascoltano gli interventi di chiusura. Andrea Ulivi ribadisce che la medicina dei rally si intende per le gare a lunga durata, mentre per le gare nazionali basta una corretta alimentazione. Ketty Tabakov sottolinea l'importanza delle cinture e il corretto uso delle stesse. Distribuisce quaderni-note ai navigatori e mini-cintura per macchina fotografica ai piloti. Cravero spiega l'identificazione delle sigle nelle gomme da competizione e precisa che più delle varie mescole conta la corretta pressione dei pneumatici. A tal proposito fa omaggio ai partecipanti di un simpatico misuratore tascabile. Chiude la serie di interventi il carismatico «penna bianca» Virgilio Conrero che oltre a riferire sulla preparazione della Manta gruppo A consiglia di impraticarsi gradatamente della vettura in modo da poterla usare correttamente. Ribadisce l'importanza dell'assetto nei rally e giudica la sincerità di rapporti pilota preparatore come fondamentale per ottenere risultati soddisfacenti.

Presente al completo lo staff dirigenziale della GM Italia nel pomeriggio si svolgono gli esami finali. Come già sapete risultano vincitori Francesco Barbero (piloti) e Pietro Antonelli (navigatori) ma tutti i partecipanti vanno accomunati per l'impegno e la serietà con la quale hanno affrontato questa quinta edizione della scuola rally Opel-Autosprint. In serata la premiazione sulla quale vi abbiamo riferito nei numeri precedenti, poi, al mattino dopo, tutti a casa a raccontare agli amici questa bellissima e indimenticabile esperienza.

Walter Leverone

Anche il fisico va registrato

Andrea Ulivi è il medico ufficiale del team Opel Italia dal 1979. Vive ad Arezzo dove è nato il 15 aprile 1947 e, tra un rally e l'altro, si occupa di condurre il suo avviato studio dentistico. Impegnato anche socialmente nel recupero di tossicodipendenti con il CEIS di Arezzo, Ulivi ha un passato agonistico di tutto rispetto in quanto ha gareggiato come navigatore al fianco di piloti del calibro di Verini, Bossetti e più recentemente «Odeon» al secolo Gabriele Noberasco. Da vero toscano sprizza simpatia da tutti i pori, è sempre pronto alla battuta sagace. Qui a Pugnochiuso ha seguito da vicino la preparazione dei futuri piloti-navigatori. Insieme con il professor Guerra ha curato la preparazione atletica con particolare attenzione al recupero dello sforzo fisico da parte degli «atleti» impegnati. Ha anche tenuto una seguitissima lezione sull'alimentazione in gara.

— Dottor Ulivi un pilota o navigatore da rally deve essere necessariamente un atleta?

«Certamente, non si può pensare di stare in macchina per giorni interi sotto uno stress terribile senza una adeguata preparazione fisica. In particolare ritengo che una preparazione atletica specifica per gli organi più sollecitati come la colonna vertebrale in tutte le sue parti, la

muscolatura del tronco e delle braccia sia determinante così come una alimentazione corretta».

— Cosa intende per alimentazione corretta?

«L'assunzione di cibi altamente energetici ma altrettanto facilmente digeribili in modo da ottenere una risposta adeguata allo stress dell'organismo ma contemporaneamente tale da non sovraccaricare l'apparato gastroenterico. Questo per non provocare quello che viene definito un «furto ematico» agli organismi nobili (cervello e apparato cardio circolatorio) che devono poter funzionare al meglio durante la gara».

— Pilota e navigatore impegnati in gara possono aiutarsi con dei farmaci?

«Ribadisco che una corretta alimentazione e una buona preparazione fisica sono del tutto sufficienti a garantire una efficienza adeguata alle gare nazionali che hanno una durata limitata. Onde recuperare il fabbisogno idrico salino compromesso dalla sudorazione eccessiva si possono usare, con moderazione, degli integratori del tipo Polase, Ergovis e Supradyn. Impegni agonistici di lunga durata potranno consigliare, sotto stretto controllo medico, l'assunzione di farmaci anti-astenici che favoriscono l'ossigenazione cerebrale, particolarmente indicato il Sargenon».



Chi sono i partecipanti del corso di Pugnochiuso

Gli «studenti» di Autosprint

PILOTI

FRANCESCO BARBERO detto «il piemontese» è nato a Torino il 2 gennaio 1964 risiede ad Aosta dove collabora con il fratello in una concessionaria di automobili Volvo. Geometra, iscritto a scienze politiche, pratica lo sci o il tennis. Tra gli aspiranti piloti di Pugnochiuso è quello che è arrivato con il maggior bagaglio di esperienze. Ha infatti disputato tre gare nazionali con una Fiat 127 (un arrivo e due ritiri). Ha tentato, sino a ieri senza fortuna, di partecipare alle precedenti iniziative di Autosprint. Poter imparare a fianco di Cerrato i segreti della guida rallistica è quello che ha sempre sognato. In famiglia non trova ostacoli, la madre è la sua prima tifosa, il padre si astiene. Dopo questa esperienza spera di poter iniziare a gareggiare con continuità al volante di una vettura di gruppo A.

LUCA FRANCCINI detto «il Casiraghi» nasce a Città di Castello (PG) il 30 luglio 1962 dove risiede tuttora. Studente universitario in giurisprudenza ha praticato in passato atletica leggera (salto in alto) e ha come hobby la ginnastica. È il più giovane di quattro fratelli e l'unico in famiglia ad aver la passione dei motori mentre gli altri componenti del nucleo familiare si occupano solo di calcio, a lui totalmente inviso. Ha già partecipato al corso di guida su ghiaccio del Sestriere patrocinato dal nostro giornale. Si autodefinisce fortunato e non potrebbe fare altrimenti essendo stato prescelto

per la seconda volta nei nostri concorsi. Arrivato qui con preferenze velocistiche si è subito convertito ai rally.

CRISTINA FANTONI detta «tortellino» nasce a Modena, ove risiede, il 3 luglio 1963. Diplomata perito industriale lavora nell'azienda paterna di apparecchiature e impianti elettrici. Ha praticato il nuoto, ama la musica in genere e legge molto senza preferenze particolari. Proviene da una famiglia «motoristica»: il padre è da sempre appassionato di rally e il fratello maggiore aspira a diventare motorista alla Ferrari. Ha conseguito la licenza di commissario di percorso presso l'AC Modena. Spera di poter iniziare l'attività agonistica al più presto magari con la sponsorizzazione familiare.

FRANCESCO MORETTI detto «a disposizione» nasce a Parolisi (Brindisi) il 15 marzo 1964 dove risiede attualmente. Ha frequentato un corso biennale di meccanica e attualmente lavora presso un'officina di riparazioni auto. Ama la musica moderna, i films comici e legge prevalentemente giornali sportivi. Gioca a pallavolo ma la sua vera passione, del tutto corrisposta in famiglia, è il mondo delle corse automobilistiche. Terzo di quattro figli tutti appassionati di motori ha inviato l'adesione al corso un pò scetticamente in quanto non si ritiene fortunato. Nessun ostacolo familiare per una sua eventuale esperienza agonistica ma ritiene che la zona dove risiede non gli conceda possibilità di aiuti in tal senso.

CATIA CREATINI detta «la sceriffa» risiede a Cecina (LI) dove è nata il 14 marzo 1963. Ha fatto due anni di ragioneria poi ha deciso di smettere con gli studi e attualmente collabora alla conduzione di un negozio del fidanzato Mirco. Pratica tennis, nuoto e sci e, in passato, ha fatto pattinaggio agonistico. Ha debuttato con la vettura del fidanzato in uno slalom in salita Saline-Volterra dove ha conquistato il quinto posto di classe e secondo femminile. Il fidanzato ha già disputato una decina di rally tra i quali il Liburna 83 con la Fiat 127 gruppo A. È arrivata a Pugnochiuso accompagnata da Mirco, si sposeranno a gennaio 85 e vista la passione che li accomuna il loro sarà un matrimonio «a tutto gas».

DANIELA COSSIO detta «iceberg» nasce a Torino il 20 dicembre 1963 attualmente risiede a Castelnuovo Don Bosco (AT) dove collabora con i familiari alla conduzione di una azienda di tessuti. Pratica il nuoto, ama la musica moderna e suona il pianoforte. In famiglia sono tutti appassionati di formula uno, lei sola è affetta da «sterratomania». Nonostante la comune passione per i motori trova ostacoli alle sue aspirazioni di pilota. Timida e riservata ha impiegato due giorni ad entrare nello spirito della compagnia, poi, sotto la spinta del «ciclone» Antonelli si è sbloccata e ha partecipato pienamente alla vita di gruppo.

MAURO SIAS detto «Tony Caredu» nato a Sassari il 4 agosto 1963 risiede a Olbia dove lavora nella concessionaria auto Renault gestita

dal padre. Perito elettrotecnico, coltiva l'hobby dell'elettronica e ama la musica leggera. Ha già partecipato ad uno slalom effettuato su di un campo sportivo, e ha inviato la propria adesione con l'intento di apprendere i segreti di professionisti come Cerrato e Cerri. Con l'aiuto della famiglia pensa di poter iniziare l'attività sportiva abbastanza presto. Gioviabile e simpatico ha subito legato con la compagnia e ha giudicato bellissima sotto tutti gli aspetti questa iniziativa Opel-Autosprint.

FRANCO MAGGIORI detto «Röhr» risiede a Trento dove è nato il 13 luglio 1962. Geometra in attesa di occupazione pratica lo sci e atletica leggera (velocità). Ama l'alpinismo, la musica blues e suona l'organo elettronico. In famiglia non trova opposizione alla sua passione per i motori e ha inviato l'adesione al concorso con la speranza di conoscere da vicino l'organizzazione di un team e come si prepara un rally dall'interno. Giudica estremamente positiva l'iniziativa nonostante le scarse probabilità personali di iniziare l'attività agonistica. Precisa che il soprannome affibbiatogli non è dovuto alle sue caratteristiche di guida bensì alla sua «nordica» zona di provenienza.

ENRICO LIGATO detto «aragosta» nasce a Reggio Calabria il 9 giugno 1963 ove risiede tuttora. Frequenta il terzo anno di giurisprudenza e pratica lo sci e il karate. Ama in modo particolare la caccia e la musica moderna. È l'unico in famiglia ad avere la passione per il mondo dei motori e mentre il padre non gli pone nessun ostacolo, la madre è in apprensione per questa «malattia» del figlio. L'occasione di confrontarsi con altri giovani che

segue

Gli studenti di Autosprint

segue

hanno la sua stessa passione è stata la molla che lo ha spinto ad aderire al concorso.

PASQUALINO D'ALOISE detto «Gigi Sabani» nasce a Agnone (Isernia) il 25 luglio 1963 attualmente risiede ad Isernia. Frequenta il terzo anno di ingegneria elettronica, pratica ginnastica e pallavolo. Suona l'organo elettronico e ama la fotografia. Musicalmente preferisce il pop-rock e la produzione inglese. Spera di poter praticare questo sport non appena «svincolato».

NAVIGATORI

PIETRO ANTONELLI detto «Toivonen» risiede a Castiglione dei Pepoli (Bologna) dove è nato il 2 ottobre 1962. Diplomato perito agrario lavora presso la locale delegazione dell'Acì Bologna. È inoltre tesserato come commissario di percorso dell'Acì Firenze. Ama la fotografia, la lettura sportiva e i films gialli e di avventura. Ha contagiato l'intera famiglia, un fratello e una sorella più giovani di lui, con la sua passione per il mondo dei motori. Carattere gioviale e allegro è stato il vero animatore del 5.º corso Opel-Autosprint. Braccio destro di «Rudy» nell'ideare scherzi notturni ha rischiato di essere ingaggiato dall'equipe del «Bagaglio» come animatore aggiunto del centro vacanze.

ANDREA ZANOVELLO detto «gondoleta» nasce a Venezia il 24 luglio 1962 dove risiede. Ragioniere, pratica la pallacanestro e ama la musica leggera e la fotografia. Figlio unico, il padre gondoliere non vede di buon occhio la passione del figlio. Lui stesso non si spiega come gli sia venuta la passione dei motori vissuto com'è in mezzo al mare e alle gondole.

GRACE PENNISI detta «Africa» è nata a Catania il 13 febbraio 1965 e risiede ad Acireale (CT). Studentessa in scienze politiche pratica da molti anni la scherma. Ha la licenza di commissario di percorso dell'Acì Acireale, legge tutto ciò che tratta di psicologia. Vorrebbe diventare giornalista professionista, attualmente collabora a due giornali locali: Nuova Stampa e I Siciliani dove si occupa di problemi locali e naturalmente di automobilismo del circuito di Pergusa. Seconda di tre figli proviene da una famiglia ad alta densità motoristica. Il fratello maggiore Paolo gareggia nei rally di zona, lei spera di poterlo affiancare al «Sanremo 84» mondiale.

GIUSEPPE MARSEGLIA detto «bidone aspiratutto» risiede a Grottaglie (TA) dove è nato il 2 giugno 1965. Studia a Siena dove frequenta il primo anno di medicina, pratica



A Pugnochiuso era presente anche Virgilio Conrero (nella foto di Leverone con una giovane partecipante) il preparatore torinese che ha curato la messa a punto dell'Opel Manta GTE messa a disposizione

calcio e atletica è appassionato di modellismo auto, musica rock e film di avventure. Primo di tre fratelli tutti maschi è «figlio d'arte» in quanto il padre ha gareggiato sino allo scorso anno nei rally di zona con una Opel Kadett conquistando il terzo posto di classe a fine campionato.

GIOVANNI GIROLIMINI detto «Crazy» è nato ad Ancona il 5 dicembre 1965 e di conseguenza detiene la palma del più giovane frequentatore del 5.º corso Rally Opel-Autosprint. Risiede a Falconara Marittima (AN) dove frequenta l'ultimo anno dell'Istituto Tecnico Industriale. Ha giocato a calcio per diversi anni nel campionato interregionale, un brutto incidente al ginocchio lo ha costretto a lasciare. Nei ritagli di tempo disegna modelli di auto e studia modifiche tecniche da apportare agli stessi, ascolta musica rock e country. Ha partecipato al concorso inviando una doppia iscrizione sia come pilota che come navigatore onde poter avere mag-

giori possibilità di partecipazione. La madre è contraria a questa passione; il padre non lo ammette ma la cosa non gli dispiace.

MONICA CAPPUGI detta «la ballerina» risiede a Firenze dove è nata il 18 febbraio 1963. Ha terminato il liceo artistico e attualmente frequenta corsi di danza classica e moderna. Lavora con il padre curando l'amministrazione dell'azienda familiare, pratica sci e nuoto e vorrebbe poter coltivare una lunga serie di hobby quali: recitazione, disegno, pittura in generale, arredamento e viaggi. Ama la musica jazz e leggera e legge prevalentemente cronaca e naturalismo. È fidanzata con Marco Zale-



Dario Cerrato, pilota ufficiale Opel e insegnante del corso, scherza con Monica Cappugi (FotoMarchetti)

Franco Moretti: Molto sicuro e veloce, deve usare meglio il cambio.

Luca Francini: Troppo nervoso. Forse sente troppo l'esame, guidava meglio nei giorni scorsi.

Daniela Cossio: Decisamente non a suo agio sullo sterrato, lenta e impacciata.

Maurizio Sias: Molto grintoso, forse troppo. Abbastanza bravo nel controllo del mezzo all'uscita dalla curva.

vi, vincitore del 4. Corso Rally Opel-Autosprint. In famiglia non trova ostacoli alla sua passione motoristica.

ROBERTO PERONAGLIO detto «Sprint-Sprint» risiede a Milano dove è nato il 28 gennaio 1965 e studia ragioneria e pratica sia il calcio che la pallacanestro. Ama lo sci, la musica classica e modernamelodica. Figlio unico con il padre appassionato di motori, la madre tollera in quanto riconosce che quella di Roberto è una passione vera e non un capriccio momentaneo. Basti pensare che ha rinunciato ad un mese di vacanza a Palma di Maiorca per poter disputare al fianco dell'amico Giordano Formoli il prossimo rally della Valtellina con una A 112 Abarth gruppo N. Il soprannome affibbiatogli dai compagni di corso è dovuto al suo racconto di come la madre gli ha riportato la telefonata di convocazione del nostro giornale: «Ha telefonato Sprint-Sprint e hanno detto che devi andare a Bologna a fare la prova del pugnochiuso».

CRISTINA CAVALLARO detta «Carolina» è nata il 12 aprile 1963 a Novara ove risiede. Insegnante di nuoto ha frequentato il secondo anno di lingue. Pratica lo sci, pallacanestro e l'aerobica. Ama la letteratura straniera, la disco music, la fotografia e i viaggi all'estero. Il padre e il fratello minore sono entrambi grandi appassionati di automobilismo, la madre subisce per questioni di maggioranza. Spera di poter fare esperienze agonistiche al più presto. Il suo commento telegrafico sull'iniziativa: «Non sono più la spettatrice ma sono la protagonista e questa è una cosa meravigliosa».

MAURIZIO LOMASTI detto lo «spazzino» risiede a La Spezia dove è nato il 22 settembre 1965. Frequenta il 4.º anno dell'Istituto Tecnico Industriale, pratica il calcio, ciclismo e tennis. Ama la disco music e legge prevalentemente libri di avventura. Figlio unico gode dell'appoggio della madre nella sua passione per il mondo motoristico. A undici anni ha iniziato ad interessarsi di automobilismo in antitesi con il padre che «vede» solo il pugilato. Il solo fatto di poter partecipare a questa scuola rally lo ha reso particolarmente felice indipendentemente dalla possibilità o meno di poter esordire un giorno al livello agonistico.

CLAUDIO APRILANTI detto «er cupolone» risiede a Roma dove è nato il 23 febbraio 1964. Geometra e giardino-vivaista ama leggere tutto ciò di pubblicato sul giardinaggio e letteratura moderna in genere. Ha praticato negli anni scorsi sia il calcio che la pallavolo. In famiglia non viene vista di buon occhio questa sua passione per l'automobilismo e i motori in genere. Non gli creano comunque grossi ostacoli e lui è felicissimo di aver potuto fare questa esperienza.

I voti del maestro

Al venerdì pomeriggio i futuri piloti vengono accoppiati con altrettanti futuri navigatori. Dario Cerrato, da un ottimo punto di osservazione che lascia intravedere quasi tutto il percorso di prova, giudica telegraficamente i neo piloti:

Cristina Fantoni: Guida pulita ma decisamente troppo lenta.

Francesco Barbero: Molto bravo, ha padronanza del mezzo e va forte.

Enrico Ligato: Pulito ma non velocissimo, deve migliorare.

Catia Creatini: Brava con grinta da vendere, sicuramente sentiremo parlare di lei.

Franco Maggiori: Ha migliorato molto rispetto all'inizio, buon controllo del mezzo.

Pasquale D'Aloise: Anche lui ha fatto notevoli progressi, grintoso quanto basta.

The Sanyo
Rally of New Zealand
SANYO

MONDIALE RALLY / Dopo la Nuova Zelanda in casa Lancia

Arrivederci alle armi

Ammissione della superiorità della trazione integrale sulle due ruote motrici, non senza un tributo alla ancora giovane 037. Giorgio Pianta, responsabile tecnico del team, esamina passato e presente gettando uno sguardo a un futuro di nuova lotta con la 038

di Roberto Boccafogli



MONDIALE RALLY

Arrivederci alle armi

AUCKLAND — La tenacia con cui la Lancia si è aggrappata a quanto ancora le era possibile giocarsi del campionato mondiale rally ha le sembianze di un elicottero in fase di atterraggio. Una scatola di metallo che poggia i pattini sul solito, immenso prato tanto verde e perfetto da sembrare artificiale, e dal quale si precipitano fuori quattro-cinque persone che iniziano a correre verso il punto fissato per l'assistenza di fine prova. Grazie a un elicottero, Giorgio Pianta a Ninni Russo hanno potuto librarsi e atterrare ai fine prova quarantacinque volte nell'arco dei quattro giorni del Rally di Nuova Zelanda, controllando dall'alto come il mondiale di cui sono detentori stesse sbriciolandosi speciale dopo speciale, sotto le bordate di Röhrh prima, di Blomqvist e di Mikkola poi. Là sotto, Markku Alen, con l'unica Lancia presente alla gara degli antipodi, tentava di difendersi con i denti sfoggiando un momento di vena eccezionale e facendo anche attenzione a non chiedere più di tanto a una vettura che giocava sul terreno favorito degli avversari. La constatazione visiva, dall'alto, di come le Audi stesse soffocando in una stretta mortale la piccola e sola 037, veniva poi confermata una volta a terra, dove il computo dei tempi parziali sibilava verdetti inappellabili. Alla fine, il secondo posto di Markku deve avere fatto, agli uomini Lancia, l'impressione della miracolosa riuscita di un lavoro titanico: poco importa se a favorirla si sono coalizzati il ritiro di Röhrh e il pesante ritardo patito da Hannu Mikkola in seguito a un capottamento. Con Giorgio Pianta, grande protagonista, al pari di Alen, di Russo e dei meccanici, di una trasferta storica, anche per i mezzi «da privati» di cui la spedizione disponeva, abbiamo avuto modo di dividere il rally momento per momento, disappunto dopo disappunto e gioia dopo gioia. Alla fine di tutto, sull'aereo del ritorno, quando provare a intervistarli equivaleva a chiedergli cosa provasse ad avere perduto



Lancia e Audi, sopra e sotto, erano certamente le primattrici in Nuova Zelanda, ma il numeroso e disciplinato pubblico era richiamato sulle prove speciali dal fascino della gara in se stesso. Nella pagina a fronte, una immagine inconsueta del fotografatissimo guado della speciale numero 40: il fotografo è alle spalle della vettura che, dopo il guado, passerà fra due ali di folla scostatesi solo all'ultimo istante



il titolo iridato a favore delle 4x4 tedesche, Pianta si è fatto trovare quasi soddisfatto, in una serenità che non voleva accettare la rassegnazione, e quando lo faceva riusciva a sembrare quasi indifferente.

«Questo rally ha offerto risultati estremamente positive — affermava — per affidabilità raggiunta, competitività nei confronti della vettura a trazione integrale là dove il terreno era smaccatamente a loro favore, per la quasi assenza di problemi tecnici che abbiamo incontrato».

E il mondiale, tutti gli chiedevano, quello è da considerarsi perduto...

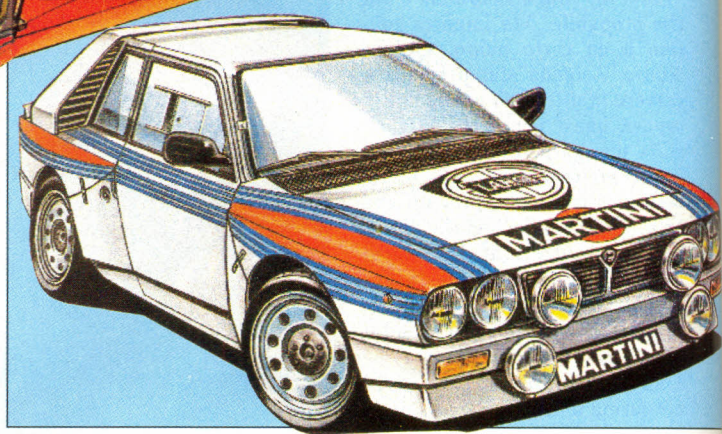
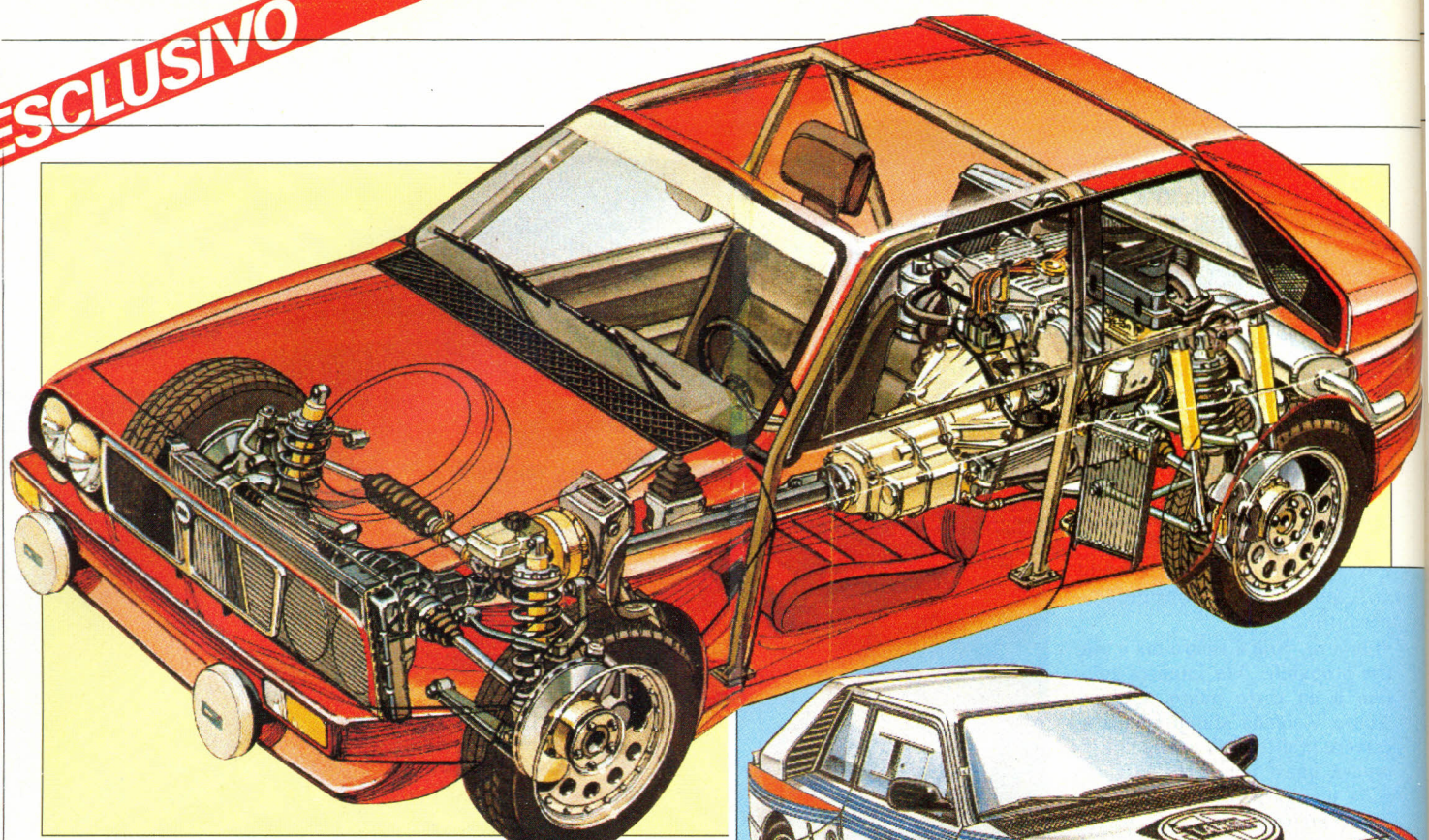
«Forse sì. Non è sicuro ma è più che probabile. Ma importa solo fino a un certo punto. Qui in Nuova Zelanda siamo venuti a correre in difesa da quella che si sapeva quasi per certo sarebbe stata una gara Audi. Noi siamo andati molto bene, al di là, direi, delle nostre attese; peccato che loro, anche fra incidenti e disavventure tecniche, abbiano fatto ancora meglio. Sono certo comunque che abbiamo lavorato al nostro meglio: di più non si poteva sinceramente fare».

Una affermazione che trova conferma il lunedì mattina della gara, quarta e ultima tappa. La prova speciale numero 40 del rally viene insignita del grado di episodio risolutivo dell'intera gara: a cinque speciali dalla fine Blomqvist conduce con quasi sei minuti su Alen e con nove e mezzo su Mikkola che dal mattino non ha ancora mancato una vittoria parziale. Settanta-due chilometri e duecento metri di sterrato a velocità impressionante attendono l'arrivo di tutti e tre: una semplice foratura nella parte iniziale del tratto cronometrato potrebbe compromettere, o quasi sia la rincorsa furiosa di Mikkola, sia la gara di contenimento degli altri due. Mentre Blomqvist imposta un ritmo senza forzature, tutti e due i finlandesi partono attaccando. Poco oltre metà speciale Alen drizza un curvone a sinistra: sbatte e danneggia gravemente l'anteriore della vettura. Riesce a concludere, ma arriva al termine con i due pneumatici posteriori per metà senza battistrada, sulle tele, dopo che il degrado era iniziato oltre trenta

segue



ESCLUSIVO



La nuova nata di casa Lancia ha già un volto: in basso, una delle primissime, esclusive immagini della «038» ripresa, di nascosto, durante un test sulla pista di prova Pirelli a Vizzola Ticino (VA), e riconoscibile per il frontale facilmente riconducibile a quello della Lancia Delta. In alto, il «cuore» della vettura, che avrà trazione integrale (disegno pubblicato da Quattroruote di giugno): si notano il motore disposto longitudinalmente in posizione posteriore-centrale e il cambio montato davanti a esso. A destra (disegno pubblicato dalla rivista francese Echappement) il possibile aspetto in gara della vettura



Arrivederci alle armi

segue

chilometri prima. Non è stata solo l'abrasività del fondo, nemmeno l'attacco durissimo di Markku. Il fatto è che in casa Lancia si era deciso di tentare il tutto per tutto montando pneumatici più teneri, nel rischioso azzardo di dare al pilota quel qualcosa in più che la ghiaia gli toglieva regolarmente.

«La ghiaia ha davvero fatto la differenza — afferma Pianta — Ci ha rallentato decisamente là dove lo strato assumeva un certo spessore, mentre nei tratti che ne erano sprovvisti, o quasi, il duro sterrato ci ha permesso di viaggiare complessivamente sui tempi delle Audi, come ad esempio nella prima tappa. Markku lo avvertiva chiaramente: sulla ghiaia la 037 sprigionava tanta potenza che non veniva utilizzata. E di ghiaia, dalla seconda tappa in poi il rally ne ha pestata tanta».

— Al termine dello scorso campionato, a titolo freschissimo, si disse che, malgrado la crescente superiorità della trazione integrale Audi, il mondiale vinto non era stato un episodio fortunoso, e che, anzi, anche l'84 avrebbe offerto alle ruote motrici la possibilità di un altro centro pieno.

«Vuoi sapere se adesso abbiamo cambiato idea?»

— Vorrei solo sapere se si trattò, allora, di affermazioni dettate da considerazioni che nel frattempo sono state invalidate da condizioni diverse.

«Già nell'83 le Audi andavano fortissimo. Da parte nostra, in alcune gare, oltre a quelle su asfalto che ci vedevano e ci vedono favoriti siamo riusciti a beneficiare di condizioni a noi positive venutesi via via a verificare. In particolare, la squadra tedesca si trovò più volte a soffrire problemi di organizzazione, a incappare in errori grossolani tali da compromettere gare quasi vinte. Quest'anno loro sono ulteriormente cresciuti tecnicamente, senza più incorrere in errori di squadra. Peccato».

— Molti sostengono che proprio la presenza di Walter Röhrl in squadra abbia insegnato all'Audi una migliore tattica di



LA QUATTRO DI RÖHRL PRIMA DEL RITIRO (Foto Taylor)

squadra. Sei d'accordo?

«Non so. Chi può rispondere? Stiamo sempre a parlare di Röhrl... Certo che avere Röhrl in squadra è sempre un vantaggio: può darsi che veramente abbia aiutato il team Audi a migliorarsi sotto il profilo della organizzazione interna. Ricordi quando il fatto della tattica interna di gara nel team Lancia faceva gridare allo scandalo, per il fatto che la condotta di gara di un pilota poteva cambiare a seconda degli interessi del team? Ora Röhrl, che questa tattica la ha imparata con noi, riesce a insegnarla anche in casa Audi. In Portogallo quest'anno ha vinto Mikkola, con la miseria di ventisette secondi di vantaggio su Markku. Per l'Audi è stato un risultato importante».

— Pensi che sia stato importante anche per il campionato?

«Senza dubbio sì. Se avesse vinto Markku con Mikkola secondo, noi adesso avremmo solo due punti in più, e l'Audi ne avrebbe due in meno. Ma non è il conteggio dei punti che mi convince di

questo. Se le cose fossero andate diversamente, loro adesso avrebbero tre vittorie, noi due, mentre la situazione reale ne dà quattro a loro e una sola a noi. Il mondiale, alla fine si gioca sul numero delle vittorie: solo quando questo è quasi pari assumono valore i piazzamenti».

— Oltre il Portogallo, quali altre gare ritieni abbiano avuto un valore fondamentale ai fini del campionato?

«Tutte e nessuna. Penso che il solo Portogallo avrebbe potuto, e dovuto, avere per noi diverso valore. Le altre gare si sono risolte piuttosto bene per noi. Prendi l'Acropoli: abbiamo patito grossi problemi con le gomme, ma anche in caso contrario ben difficilmente avremmo potuto fare meglio del terzo posto di Markku. E così qui in Nuova Zelanda: ghiaia o non ghiaia, siamo pur arrivati secondi, non mi sembra male per una gara che in fin dei conti si svolge per intero su sterrato».

— Torniamo sui piloti. Markku è quanto mai sulla cresta del-

l'onda in questo momento.

«È vero. Mi sembra che Markku stia vivendo un ottimo momento. È velocissimo, e rimane uno dei piloti più regolari dell'ambiente: non ricordo nemmeno a quando risale il suo ultimo ritiro per colpa sua».

— Molti lo danno per probabile partente...

«Lo so. Ne ho sentito parlare più volte, e da più persone. So che è molto ambito in più di un team nostro avversario, ma... Non so, davvero: mi pare così strano che Markku se ne vada. Per lui il team Lancia è quasi una famiglia: non so con chi altri potrebbe permettersi, alle assistenze in cui si innervosisce per qualche motivo di apostrofare con parolacce i meccanici e gli uomini del team, come a volte fa con noi. Sai cosa ci dice quando si arrabbia?, che lavoriamo con "italian style", all'italiana, insomma, e non sottintendendo significati di elogio. Ma lui è fatto così: noi lo sappiamo e non ci facciamo ormai più

segue

Arrivederci alle armi

segue

caso, lo lasciamo dire. Tanto poi, gli passa da solo».

— Ti senti di arrischiare una valutazione personale sui piloti del mondiale?

«Non amo queste cose: si rischia sempre di imbarcarsi in valutazioni sommarie. E comunque, i nomi sono i soliti: Röhr, Mikkola, Markku, Blomqvist, Salonen, penso, Waldegaard, nonostante non sia più un ragazzo e non gareggi più tanto. Poi ci sono i giovani, da Kankkunen al nostro Biasion, allo stesso Toivonen di cui tutti conoscono le doti di velocità ma che non è ancora riuscito a farsi un nome solido a suon di risultati».

— Entriamo nel tuo settore. Parliamo di vetture: come vedi il parco macchine '85?

«Vedo un panorama di estremo interesse, con molte vetture nuove. È un fatto positivo, indice di quanto il mondiale rally ancora interessi le Case, che vi trovano un ritorno interessante sia in termini di marketing sia di sviluppo tecnologico. Penso che saranno la Peugeot 205 turbo 16 e la Quattro "corta" a spartirsi la leadership: la prima è una vettura molto ben realizzata, che ha avuto modo di provare molto prima dell'esordio e ancora di più avrà modo di migliorarsi nelle gare che mancano a fine campionato. Motore centrale e trazione integrale: ecco quello che probabilmente sarà il concetto tecnologico delle vetture da rally della prossima generazione. Le tante altre voci, come la Mitsubishi, le nuove Nissan e Toyota, il tanto chiacchierato progetto della nuova Ford, mi appaiono come delle vere e proprie chimere: alla luce di quanto di certo si sa finora, non esistono elementi validi per valutazioni serie».

— Un discorso che ha totalmente ignorato la nuova Lancia...

«Tu non mi hai chiesto niente al proposito».

— Va bene. Giorgio, cosa puoi dirci sulla nuova Lancia Rally?

«Niente — ridendo — scherzi a parte, è ancora molto presto per rilasciare affermazioni. Sarà una 4x4, molto compatta, sulla scia



ASSISTENZA ALLE QUATTRO DI BLOMQUIST E MIKKOLA (Foto Taylor)

degli intendimenti realizzati più recenti. Sarà una vettura realizzata da un normale modello di mercato, cui verranno apportate modifiche in grado di consentirne l'uso nelle gare. La versione stradale verrà presentata

molto presto, entro l'anno. Non appena i collaudi ce lo permetteranno, ci faremo sentire anche con la versione da rally».

— Si è sempre parlato di esordio al Sanremo '85. È cambiato qualcosa in questa direzione?

«Ho già avuto modo di rispondere a questo interrogativo. Spero proprio che non cambi niente: sarà mio impegno fare sì che non vengano imposte accelerazioni al programma di sviluppo: non voglio più che accada di scendere in gara con una vettura ancora immatura. Non eccessivamente, almeno. Per questo motivo, i tempi minimi non ci permetteranno di vedere l'esordio in un rally mondiale prima della fine dell'estate '85. Magari faremo qualcosa prima in una gara nazionale, ma al mondiale arriveremo al giusto momento. Non prima».

— Perché tanta decisione nel non volere rischiare un esordio prematuro?

«È semplice: perché il grado di competitività nel mondiale oggi non permette di scendere in gara senza una preparazione approfondita. I tempi in cui l'improvvisazione poteva anche dare buoni frutti sono finiti. Oggi tutto verte sulla precisione, sull'allenamento: niente può essere lasciato al caso. Quale responsabile dello sviluppo della vettura desidero, anzi, voglio arrivare al momento dell'esordio già in grado di combattere per la vittoria con le vetture più forti del momento. Non ha fatto così anche la Peugeot con la 205, in Corsica? Quando sarà il momento giusto ne vedremo delle belle...» □

Così il mondiale piloti (dopo 7 gare)

	22-28/1 MONTECARLO	10-12/2 SVEZIA	6-11/3 PORTOGALLO	19-23/4 SAFARI	4-6/5 TOUR DE CORSE	27-31/5 ACROPOLI	23-26/6 NUOVA ZELANDA	27/7-2/8 ARGENTINA	24-26/8 1000 LAGHI	30/9-7/10 SANREMO	29/10-4/11 COSTA D'AVORIO	25-29/11 RAC	TOTALE PUNTI
1. Blomqvist	15	20	—	—	8	20	20	—	—	—	—	—	83
2. Allen	3	—	15	10	20	12	15	—	—	—	—	—	75
3. Mikkola	12	—	20	12	—	15	12	—	—	—	—	—	71
4. Bettiga	8	—	12	—	4	10	—	—	—	—	—	—	34
5. Biasion	6	—	10	—	15	—	—	—	—	—	—	—	31
6. Waldegaard	—	—	—	20	—	—	8	—	—	—	—	—	28
7. Röhr	20	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26
8. Salonen	—	1	—	4	—	6	10	—	—	—	—	—	21

Altri classificati: 9. Ragnotti 20; 10. Mouton e Aaltonen 15; 12. Eklund e Metha 12; 14. Thérier, Jonsson e Nicolas 11; 17. Torp e Buffum 8; 19. Johansson, Grundel, Preston, Andruet e Cook 6; 24. Eriksson, Darniche e Stewart 4; 27. Andervang, Ortigão, Wittmann, Iwashita e Bourne 3; 32. Pettersson, Dorche e Teesdale 2; 35. Ahlin, Gooding, Criticos e Robson 1.

Così il mondiale marche (dopo 6 gare)

	22-28/1 MONTECARLO	6-11/3 PORTOGALLO	19-23/4 SAFARI	4-6/5 TOUR DE CORSE	27-31/5 ACROPOLI	23-26/6 NUOVA ZELANDA	27/7-2/8 ARGENTINA	24-26/8 1000 LAGHI	30/9-7/10 SANREMO	25-29/11 RAC	TOTALE PUNTI
1. Audi	18	18	14	10	18	18	—	—	—	—	96
2. Lancia	10	16	12	18	14	16	—	—	—	—	86
3. Toyota	—	8	20	—	—	10	—	—	—	—	38
4. Renault	12	10	—	14	—	—	—	—	—	—	36
5. Nissan	2	—	10	—	8	12	—	—	—	—	32
6. Volkswagen	9	12	—	—	—	—	—	—	—	—	21
7. Opel	—	—	—	16	2	—	—	—	—	—	18
8. Peugeot	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	12
9. Subaru	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
10. Alfa Romeo	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	9
11. Ford	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	6
12. Citroen	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4
13. Vauxhall	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Mazda	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
Mitsubishi	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2

I primi passi della Lancia Rally 038

Non sempre quattro

Motore volumetrico e turbo per la nuova nata torinese, ora in pista con trazione integrale disinseribile. Per l'immediato futuro si lavora con test intensi sulla «vecchia» 037

SE LO CHIEDONO e ce lo chiediamo in tanti: cosa sta succedendo, in questi giorni, in casa Lancia? O meglio: quante e quali nuove vetture da rally stanno attualmente provando sulle piste di prova della Casa torinese? Della nuova Lancia Rally 4x4, la già famosa «progetto 038», si è ormai ipotizzato tutto e il contrario di tutto. A soli due anni di distanza dall'esordio della 037, a Torino si sta già lavorando sulla nuova creatura da rally. E non in ottica futura, bensì per attrezzarsi in tempi il più breve possibile per combattere quella concorrenza a trazione integrale dimostratasi gara dopo gara sempre più imbattibile. Come dire che la 037, vettura ancora giovane, con ampi spazi di miglioramento, è da considerarsi matura per il pensionamento. «**Non è colpa della 037 se siamo già al lavoro sulla nuova vettura** — ci si affretta a chiarire da Torino — **la colpa, o il merito, è semmai da attribuire alla velocità incredibile con cui procede oggi il progresso tecnico nei rally. Fino a qualche anno fa una vettura poteva recitare una parte vincente per sei, otto anni. Dalla comparsa della trazione sulle quattro ruote, l'evoluzione ha assunto ritmi sempre più serrati. Oggi siamo noi a dovere sopperire alle carenze già dimostrate dalla nostra 037; ma anche l'Audi è già al lavoro su una nuova versione della Quattro, la versione «corta», e non è detto che anche alla Peugeot non si trovino, in tempi brevi, nella necessità di approntare velocemente la erede della 205 turbo 16».**

PRESTO O TARDI che sia, la «progetto 038» ha mosso, nei giorni scorsi, i primi veri passi. Già gli ultimi giorni di giugno aveva percorso i primissimi chilometri fuori da casa Abarth: praticamente solo un primo, timido collaudo del perfetto funzionamento di tutti gli organi meccanici. Lunedì della scorsa settimana, la pista privatissima e segretissima della Mandria ha ospitato le prime «sgroppate» della nuova nata, guidata da Giorgio Pianta, responsabile in capo del suo sviluppo. I test si sono ripetuti il giorno seguente, sulla pista Pirelli di Vizzola Ticino, dove la 038 ha subito i primi «maltrattamenti» da Pianta che ha provato a saggiarne i primi limiti. L'impressione del fotografo che è riuscito, non senza ricorrere a tecniche da agente segreto, date le rigorose misure di sicurezza predisposte attorno al tracciato, a immortalare, è stata di una vettura estremamente potente, con eccezionali doti di trazione evidenziate da una tenuta di strada ottima in più parti del percorso. Le fonti Lancia si sono limitate ad ammettere che si è trattato di «battesimo fortunato»,

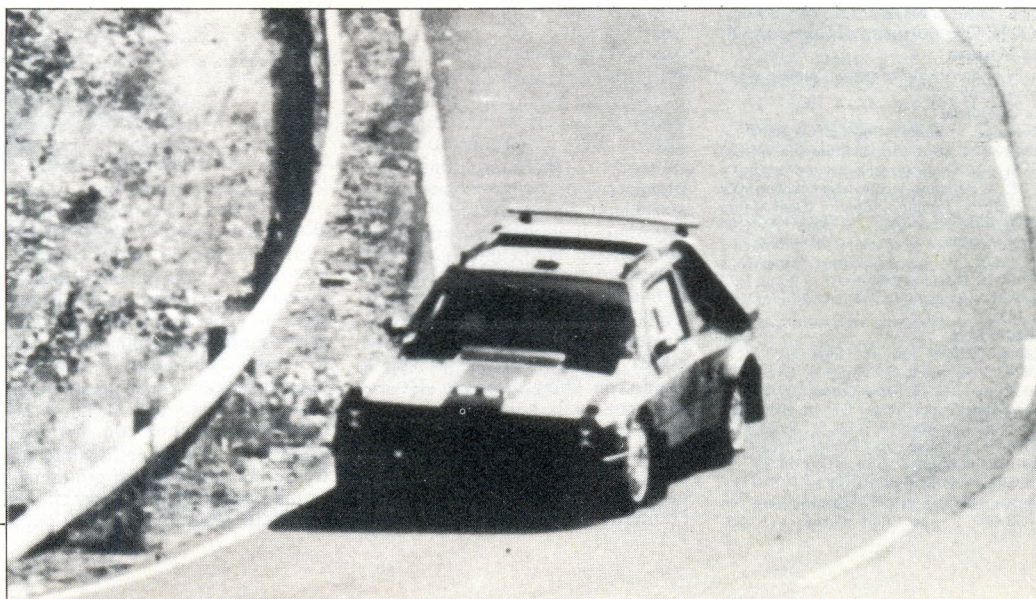
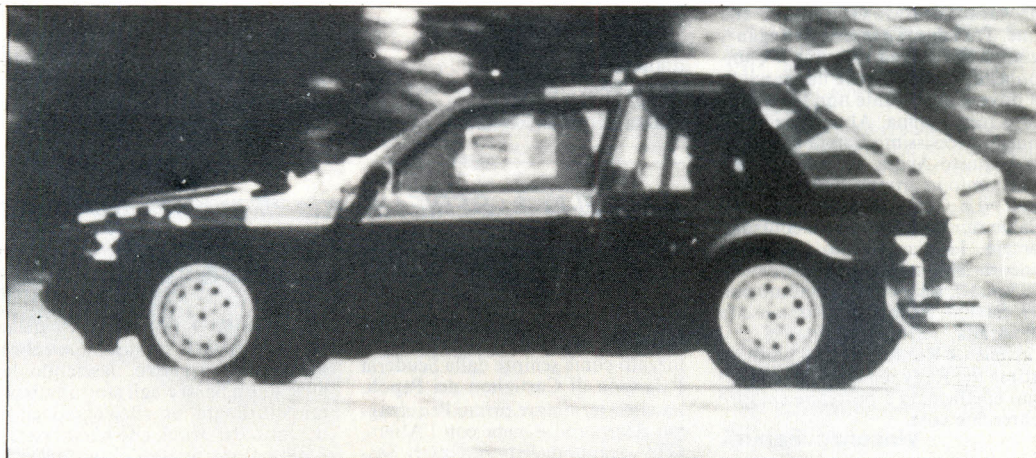
senza cioè rilevanti problemi tecnici e fonte di grande fiducia nell'immediato futuro.

MA ANCHE L'ASPETTO tecnico della Lancia Rally 038 non è più segreto come lo era poche settimane fa. La vettura provata recentemente di cui vi proponiamo le foto — le cui soluzioni sono quindi da considerarsi di prova, suscettibili di mutamenti anche sostanziali prima del debutto in gara — è una evoluzione sul modello della Lancia Delta, con trazione integrale disinseribile dallo stesso pilota mediante comandi posizionati all'interno dell'abitacolo. Come già la Audi Quattro e la Peugeot 205 turbo 16, la 038 è equipaggiata con tre differenziali: anteriore, centrale e posteriore. Quest'ultimo è accoppiato alla scatola del cambio, anteriore al motore il quale è in posizione posteriore-centrale. L'unità motrice sarà dotata di compressore volumetrico e

turbo: la cilindrata dovrebbe essere la stessa del motore della 037, cioè di 2000 cmc, per una potenza complessiva di circa 400 cavalli. Il compressore volumetrico e nella solita posizione, a sbalzo, sulla sinistra del motore; in posizione più arretrata si trova il turbo che in pratica è montato a monte del volumetrico. Le sospensioni sono ovviamente indipendenti sulle quattro ruote. Della nuova vettura sono stati finora approntati due soli esemplari, che hanno provato con differenti tipi di pneumatici Pirelli.

E LA 037? Quali modifiche verranno apportate alla vettura incaricata di «tenere il campo» prima dell'arrivo della nuova trazione integrale? Insieme alla 038 è stata vista provare una Lancia Rally dotata di un grande alettone posteriore, che ha prestato subito il fianco a supposizioni relative all'adozione del nuovo propulsore volumetrico e turbo.

Pare invece che non sia così. Casa Lancia non appronterà una 037 «evoluzione 3», come da più parti si era ipotizzato, ma si limiterà a seguire la strada dello sviluppo della vettura esistente. Particolare attenzione viene tributata al motore, dal quale si otterrà qualcosa in più dei 330-340 cavalli attualmente disponibili. Ma le prove degli ultimi giorni vertevano anche sui pneumatici che sarà possibile adottare a partire dall'1 gennaio '85, data da cui il regolamento internazionale consentirà di usare gomme per un numero di pollici complessivo fra avantreno e retrotreno, e non più, come è adesso, con misure massime fissate per ognuno dei due. E in questa maniera, ovvero equipaggiando di pneumatici più larghi le ruote posteriori su cui si esercita la trazione della 037, che si tenterà di limitare lo svantaggio esistente nei confronti delle quattro ruote motrici (r.b.)



DUE INQUADRATURE DELLA NUOVA LANCIA RALLY «038»

1. SERIE A CAMPOBELLO/Il vincitore vi puntava tutto

Runfola con premeditazione

CAMPOBELLO DI MAZARA — Aveva puntato sulla XX 12 Ore in notturna il cefaludese Ninni Runfola, e aveva visto giusto. Ha preparato con certissima pazienza la terza prova della coppa Italia sesta zona non lasciando nulla al caso, per rifarsi delle delusioni patite al Rally di Primavera e al Conca d'Oro. Il successo del pilota dell'Ateneo Mobili Barraja al volante di una efficiente Lancia Rally è stato netto: lo testimoniano le 15 prove vinte contro l'unica appannaggio del rivale «Bronson», leader della classifica di zona. Il distacco patito a fine gara è forse un po' troppo pesante per il pilota della Ferrari, ma è giustificato in parte da tanti piccoli problemi che hanno afflitto la sua corsa. Regolarissimo è stato il procedere della coppia Vazzana-Puleo, terzi dall'inizio alla fine: la loro Porsche, quasi di serie, nulla avrebbe potuto contro i «mostri» di Runfola e «Bronson», ma li ha brillantemente condotti a precedere i coniugi Sabatino (Ascona 400) e la Manta TG/E del distratto. Zambuto. Sergio Montaldo ha alla fine occupato la sesta posizione, che in precedenza era appartenuta a un vacanziero «Joker», ottavo alla fine. Tra i due si è inserito «Regan», giunto davvero in extremis a Campobello, la cui Porsche ha marciato a dovere nonostante non fosse proprio freschissima. Al termine di un duello accessissimo è stata la coppia d'Acquisto-Avara ad avere il sopravvento in gruppo N sugli sfortunati «Le Chat»-«Fuchs», attardati da un minuto pagato a un controllo orario. La classifica di zona vede ancora al comando «Bronson» con 205 punti, seguito da Zambuto con 99, Savioli, ritiratosi per una uscita di strada, fermo a quota 96 e il rinvenente Runfola con 60 punti, in attesa del Rally dei Nebrodi che col suo coefficiente 5 potrebbe chiarire parecchie cose.

Vincenzo Bajardi

RALLY 1. SERIE

Campobello di Mazara, 7-8 luglio 1984
XX 12 Ore notturna di Campobello di Mazara

Rally nazionale valido per la Coppa Italia 6. zona (coeff 3).

Le classifiche

Absoluta: 1. Runfola-Poli (Lancia Rally), in 1h40'32"; 2. «Bronson»-Di Prima (Ferrari 308 GTB) a 4'23"; 3. Vazzana-Puleo (Porsche) a 5'26"; 4. Sabatino-Iacono (Opel Ascona 400) a 7'16"; 5. Zambuto-Schermi (Opel Manta GT/E) a 8'13"; 6. Montalto-«Flai» (VW Golf GTI) a 10'57"; 7. «Regan»-Migliore (Porsche) a 11'50"; 8. «Joker»-«Wise» (Porsche) a 12'14"; 9. D'Acquisto-Avara (Fiat Ritmo 130) a 13'16"; 10. «Le Chat»-«Fuchs» (Ritmo 130) a 14'01".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Terrana-Palmeri (A 112) in 2h04'06"; 2. Bruno-Sortino (Visa GT) a 39"; 3. Graziano-Sciré (Opel Corsa) a 7'55"; 4. «Pecher»-«Violet» (Visa GT) a 8'59"; 5. Ospedale-Accardo (A 112) a 10'25"; 6. Bellomo-Albanese (Opel Corsa) a 10'39"; 7. De Andres-Ruggeri (Visa GT) a 11'38"; 8. Leone-Leone (Fiat 127) a 13'19".

Classe 2000: 1. D'Acquisto-Avara in 1h53'48"; 2. «Le Chat»-«Fuchs» a 5"; 3.

«Keller»-Luna a 45"; 4. Bombeci-Toscano a 5'19"; 5. Culicchi-Renda a 9'25"; 6. Moreci-Tirrito (Alfasud) a 10'16"; 7. Fiamingo-Ballotta (Ford Escort) a 10'58" (Tutti gli altri su Ritmo 130 TC).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Saluto-Bonsignore (A 112) in 2h05'11"; 2. Cusenza-Costanza (A 112) a 4'22"; 3. Lipari-Zummo (A 112) a 7'37"; 4. Bronzino-Di Lorenzo (A 112) a 15'29"; 5. Lo Duca-Messina (Fiat 127) a 18'55"; 6. Di Cesare-Marrone (Fiat 127) a 23'06".

Classe 1300: 1. Cantalicio-Manuli (Opel Kadett SR) in 2h.13'08"; 2. Migliore-Campo (Alfasud) a 9'22".

Classe 1600: 1. Montalto-«Flai» (VW Golf GTI) in 1h51'29"; 2. Catalano-Catalano (Golf GTI) a 8'17"; 3. Terracchio-Varvarà (Talbot) a 15'29"; 4. Parisi-Ragusa (Golf GTI) a 17'24"; 5. Palma-Consiglio (Ritmo 105) a 23'01".

Classe 2000: 1. Zambuto-Schermi (Opel Manta GT/E) in 1h.48'45"; 2. Parisi-Pillitteri (Manta GT/E) a 12'44"; 3. Di Bartolo-Abate (Ritmo 130) 13'39".

Classe 2500: Spinelli-Pioggia (Alfetta GTV6) in 2h15'32".

GRUPPO 2

Classe 1600: 1. Santangelo-Maggio (VW Golf GTI) in 1h56'19"; 2. D'Agostino-Reda (Alfasud) a 1'32"; 3. Bertuccio-Modica (Fiat 128) a 32'05".

Classe 2000: 1. Picciurro-Picciurro (Alfetta GTV) in 1h56'46"; 2. Di Miceli-Lanza (Opel Ascona) a 3'13"; 3. Marchese-Bruno (Kadett GT/E) a 5'18".

GRUPPO 4

Classe 3000: 1. Sabatino-Iacono (Opel Ascona 400) in 1h.47'48".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Naselli-Allegria (Lancia Beta MC) in 2h07'59" e Genuso-Ricevuti (Visa Chrono); 3. Di Bona-Arresta (Visa Chrono) a

11"; 4. Smedile-La Cava (Lancia Beta) a 6'29".

Classe 3000: 1. Runfola-Poli (Lancia Rally) in 1h40'32"; 2. «Bronson»-Di Prima (Ferrari 308 GTB) a 4'23"; 3. Vazzana-Puleo (Porsche) a 5'26"; 4. «Regan»-Migliore (Porsche) a 11'50"; 5. «Joker»-«Wise» (Porsche) a 12'14"; 6. Pedicone-Calarese (Porsche) a 19'39".

■ NEBRODI IL 21. Si svolgerà il 21-22 luglio il 5. rally dei Nebrodi quarta prova della Coppa Italia a coefficiente 5. I concorrenti partiranno dal lungomare Amm. Rizzo di Brolo e percorreranno 459 km con 14 prove speciali, 20 controlli orari, 5 controlli a timbro e 2 riordinamenti, arrivando a Castell'Umberto in piazza 4 novembre.

■ LEGGENDA CUNICO. Ormai non ci crede più nessuno. Secondo i soliti bene informati Gianfranco Cunico, dopo il Lanterna, avrebbe dovuto essere al via del Rally di Limone in entrambe le occasioni, del vicentino e della sua Porsche-Tamauto non si è vista nemmeno l'ombra. Secondo Mannini, il forfait di Limone si è verificato per un errore della sua scuderia di appartenenza che non avrebbe inviato l'iscrizione in tempo utile. Ora si dà per certa la presenza di Cunico a Bari, e successivamente alla Liburna. Se sono rose...

■ MERLONE FARAONE. Rientro agonistico per Lorenzo Merlone, protagonista in passato di molti rally al volante di ingombrantissime Volvo. Il torinese sarà al via del Rally dei Faraoni alla guida di una Ritmo Tre Gazzelle, una vettura sperimentale allestita in Abarth per il Rally di Algeria rimasta sino ad ora allo stadio di prototipo.

■ MARCA TREVIGIANA. Partirà sabato 14 luglio, alle ore 21.01, la prima vettura della seconda edizione del rally della Marca Trevigiana; rally prima serie che si concluderà alle 7.45 di domenica 15 a Conegliano (Tv), sede anche della partenza.

■ ROMA AD AGOSTO. Il Rally di Fiuggi diventata ormai una classica del centro-Italia, ha preso il nome di Rally di Roma. L'edizione '84 è in programma il 5 agosto (16 speciali, tutte su asfalto, per 154,800 km su un totale di 463); e fa parte della Coppa Italia ma, data la validità internazionale, saranno al via anche molti equipaggi stranieri. Presentato di recente nella capitale, alla presenza di vari politici e del direttore generale dell'Assitalia ing. Morganti, il «Roma» prenderà il via alle sette del mattino da piazza del Popolo. Le iscrizioni chiuderanno il 30 luglio e vanno indirizzate a: Assipromo-Competition-Cr, piazzale Clodio 12, 00195 Roma. Tel. 06/311433. Con il Rally di Roma ormai lanciato, il «Fiuggi» dall'85 sarà organizzato a Frosinone.

CASTELLI 1. SERIE/Incetta di speciali per il vincitore

Scarparelli quattro su sei

CAMUGNANO — La quinta edizione del «Rally dei Castelli», organizzata come sempre dalla Scuderia Palazzina di Castiglion dei Pepoli, ha visto terminare primo l'equipaggio Scarparelli-Gaeta con l'Alfetta GTV, seguiti da Pelloni-Casari, Sassi-Fardin, Biondi-Lessi e Ghiringelli-Lauri, ma le semplici posizioni di classifica rendono ben poco l'idea di quanto la gara sia stata combattuta. La lotta ha coinvolto infatti un po' tutti i primi, ma in particolare Scarparelli e Sassi che si sono contesi la vittoria fino al termine; il primo impegnato a rimontare dopo i problemi accusati nella seconda prova speciale, in cui è arrivato solo ventisettesimo; il secondo attendo a non commettere errori per non dare spazio al rivale. Tutta l'attenzione di Sassi non è però stata sufficiente e alla penultima ps, su una curva a sinistra con un dosso in uscita, si è girato perdendo alcuni secondi e dando via libera al rivale che si è così trovato la gara servita su un piatto d'argento. Nonostante l'errore che ha relegato Sassi al terzo posto, Scarparelli non ha certo rubato niente a nessuno. La vittoria se l'è meritata ampiamente, come del

resto testimonia la classifica delle ps: su sei (tre, da ripetersi due volte) ne ha vinte quattro, lasciando le altre due a Sassi e agli sfortunatissimi Nati-Bagni, un altro equipaggio del lotto dei primi, che hanno rotto il motore proprio all'ultima speciale. Gli ottimi Pelloni-Casari, secondi e regolari come un orologio svizzero, non hanno terminato con il miglior tempo in nessuna delle prove cronometrate, ma hanno ugualmente condotto una gara d'attacco, non scendendo mai al di sotto del terzo posto e chiudendo a un solo secondo da Scarparelli. Dietro a loro e a Sassi-Fardin, terzi, è giunto quarto Biondi, in coppia con Lessi, alla prima gara al volante di una Golf, che non ha patito troppo il noviziato su una panchina per lui nuova recuperando bene anche i secondi persi in un testa-coda in prova speciale, e terminando davanti a Ghiringelli-Lauri e Campori-Gentili. In gara anche gli equipaggi femminili Bentivogli-Succi, terminate ventiesimesime con l'Alfasud gruppo A, e Martinetti-Minghetti, trentesime dopo essersi girate nella prima speciale, la stessa che ha attardato Zaghini per l'affloscia-

mento di una gomma su un tombino sporgente e Zavarini che ha bruciato la guarnizione della testa.

Dario Ballardini

RALLY 1. SERIE

Castiglion dei Pepoli, 8 luglio 1984

5. Rally dei Castelli-Trofeo Black Bull

Gara valida per la Coppa Csai ed il Campionato emiliano romagnolo

Le classifiche

Absoluta: 1. Scarparelli-Gaeta (Alfa Romeo GTV) in 1h56'56"; 2. Pelloni-Casari (FIAT Ritmo 125) 16'57"; 3. Sassi-Fardin (VW Golf GTI) 17'03"; 4. Biondi-Lessi (VW Golf GTI) 17'07"; 5. Ghiringelli-Lauri (Manta GT/E) 17'11"; 6. Campori-Gentili (Alfasud 1500) 17'13"; 7. Berretti-Guidi (Alfasud TI) 17'15"; 8. Rossi-Furlan (Manta GT/E) 17'20"; 9. Fabbiani (A112 70 HP) 17'24"; 10. Baldinelli-Toscano (Kadett GT/E) 17'27".

GRUPPO 2

Classe 1000: 1. Vitamia-Antonelli (A112 70 HP) 17'48"; 2. Deri-Givacchini (A112 70 HP) 17'49"; 3. Bondi-Baronio (FIAT 127 S) 17'52"; 4. Martinetti-Minghetti (A112 70 HP) 18'37"; 5. Nanni (Fiat 127 S) 23'08".

Classe 1300: 1. Sassi-Fardin (VW Golf GTI) in 17'03"; 2. Biondi-Lessi (VW Golf GTI) 17'07"; 3. Berretti-Guidi (Alfasud TI) 17'15"; 4. Zaghini-Bigucci (VW Golf GTI) 17'31"; 5. Crestani-Rossi (R5 Alpine) 17'33"; 6. Venturi-Rovatti (Talbot Sunbeam) 17'39".



LA PORSCHE DEI FRATELLI CAVIGLIA (Attualfoto)

9. COPPA FERABOLI/Tutto-terra per Porsche Successo alla Caviglia

CREMONA — I fratelli Gianni e Roberto Caviglia, su Porsche 911 SC, si sono aggiudicati la nona coppa Luigi Feraboli, quinta prova stagionale per il campionato rally nazionali 1. serie del girone Liguria e Lombardia. La gara, totalmente diurna, è partita all'alba con itinerario sugli sterrati della pianura cremonese, dove la formula tutta-terra ha soddisfatto pubblico e piloti. Nelle vesti di primattore si è calato il preparatore bergamasco Orlando

Redolfi, che con la Porsche RS 3000, nella nuova versione aspirata, già vincitrice per mano di Uzzeni al Valli Ossalane e di Mainoli a Varese, è stato il primo protagonista. Si è aggiudicato via via una prova dopo l'altra, seguito da Fogagnolo con l'indomabile Renault 5 turbo, quindi Caviglia, Caranci e Sipsz. Alla nona prova speciale il «mago di Pedrengo» è arrivato lungo in curva scivolando con due ruote in un fosso e perdendo oltre due minuti. È

passato così a condurre Gianni Caviglia, per la prima volta con la Porsche seguito da Caranci, mantenendo la posizione senza rischiare fino al termine. Il pilota ha poi scritto per la seconda volta il suo nome nell'albo d'oro, concludendo davanti a Fogagnolo e Mongini con la Renault 5 turbo del Flay Team e il dominatore del gruppo A Sipsz, su Opel Manta 2000. Redolfi ha concluso al quarto posto davanti a Colombi con l'Ascona 400. Per rottura del semiasse sono costretti al ritiro alla penultima prova Caranci (Porsche) e Maneo che con una Alfetta GTV capeggiava il gruppo N.

Eraldo Guglielmotti

RALLY 1. SERIE

Cremona, 8 luglio 1984

9. Coppa Luigi Feraboli - 5. Trofeo Cariplo

Le classifiche

Absoluta: 1. Caviglia-Caviglia (Porsche 911 SC) in 1.23'05"; 2. Fogagnolo-Mongini (R 5 Turbo) 1.23'45"; 3. Sipsz-Dal Rio (Opel Manta GTE) 1.24'04"; 4. Colombi-Formentini (Opel Ascona 400) 1.25'28"; 5. Colombo-Foti (Porsche 911 SC) 1.26'01"; 6. Scricciolo-Leonardi (Porsche) 1.26'38"; 7. Calderoli-Nausicaa (Opel Kadett GTE) 1.26'47"; 8. Galli-Corbellini (Opel Ascona GTE) 1.27'34"; 9. Crugnola-Vittori (Opel Kadett GTE) 1.29'06".

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Rancati-Grisi (Fiat 127 Sport) in 1.35'47"; 2. Silocchi-Bertoletti a 1'14". **Classe 1600:** 1. Isoardi-Torretta (Ritmo) in 1.32'00"; 2. Santolini-De Angelis (Alfasud) a 1'01"; 3. Biava-Magnoni (Alfasud) a 1'11"; 4. Mandrini-Bagioli (Alfasud) a 1'24"; 5. Simoneschi-Trentini (Alfasud TI) a 1'42"; 6. Ghezzi-Cavallini (Talbot 1600) a 2'27". **Classe 2000:** 1. Calderoli-Nausicaa (Opel Kadett GTE) in 1.26'47"; 2. Galli-Corbellini (Opel Ascona GTE) a 47"; 3. Crugnola-Vittori (Opel Kadett GTE) a 2'19"; 4. Fidanza-Bizzozzero (Opel Ascona GTE) a 2'32"; 5. Gregorini-Cavagna (Opel Kadett GTE) a 4'20"; 6. Bertolissi-Grigoletti (Opel Ascona) a 5'09"; 7. Colombelli-Mezzera (Opel Kadett GTE) a 5'49"; 8. Catania-Farina (Opel Kadett GTE) a 7'01"; 9. Grazioli-Gagliardi (Opel Kadett GTE) a 7'35"; 10. Boglioli-Cinghia (Opel Kadett GTE) a 8'39"; 11. Lambruschi-Soragni (Opel Kadett GTE) a 10'41"; 12. Gussoni-Biondi (Opel Kadett GTE) a 13'38"; 13. Segale-Brunel (Opel Kadett GTE) a 17'31"; 14. Maino-Flegghi (Opel Kadett GTE) a 28'13".



SCARPARELLI IN AZIONE (Attualfoto)

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Fabbiani (A112 70 HP) in 17'24"; 2. Benini-Bolognesi (Fiat 127 S) 18'09"; 3. Piva-Grassi (A112 70 HP) 18'36"; 4. Comastri (Fiat 127 S) 18'38"; 5. Pini-Glierean (Fiat 127 S) 19'00"; 6. Ferrari-Venturini (Fiat 127 S) 19'33".

Classe 1300: 1. Campori-Gentili (Alfasud 1500) in 17'13"; 2. Felici-Valaperti (Talbot Sunbeam) 17'44"; 3. Bentivogli-Succi (Alfasud 1500) 18'11".

Classe 1600: 1. Scarpanelli-Gaeta (Alfa Romeo GTV) in 16'56"; 2. Pelloni-Casari (Fiat Ritmo 125) 16'57"; 3. Ghiringelli-Lauri (Manta GT/E) 17'11"; 4. Rossi-Furlan (Manta GT/E) 17'20"; 5. Baldinelli-Toscano (Kadett GT/E) 17'27".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Marino-Petrosino (Citroën Visa) in 18'03".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Rondelli (A112 70 HP) in 18'11"; 2. Conti (A112 70 HP) 18'18"; 3. Elmi (A112 70 HP) 19'10"; 4. Bertaccini-Ciocgnani (A112 70 HP) 23'20".

Classe 1600: 1. Cavoli-Pancaldi (Ford Escort XR3) in 17'37"; 2. Parma (Talbot Samba R.) 17'40"; 3. Pancaldi-Malmusi (Alfasud TI) 17'43"; 4. Deserti-Benucci (Alfasud 1500) 17'59"; 5. Piva (Talbot Samba R.) 18'43".

Classe 2000: 1. Cerchiaro-Doretto (Fiat Ritmo 130) in 17'50"; 2. Motti-Toni (Fiat Ritmo 130) 18'01".

GRUPPO 4

Classe oltre 2000: 1. Colombi-Formentini (Opel Ascona 400) in 1.25'28"; 2. Colombo-Foti (Porsche 911 SC) a 33".

GRUPPO A
Classe 1150: 1. Conti-Deriu (Peugeot 104 ZS) in 1.37'17"; 2. Varisco-Boscacci (A 112) a 7'25". **Classe 1300:** 1. Giovanoli-Moia (Alfasud TI) in 1.30'59"; 2. Azzoni-Ruzzon (Alfasud TI) a 12'04".

Classe 1600: 1. Cavicchioli-Pagani (VW Golf GTI) in 1.37'59"; 2. Concani-Benicchi (Talbot 1600) a 6'40"; 3. Tallini-Barbiero (VW Golf GTI) a 7'23". **Classe 2000:** 1. Sipsz-Dal Rio (Opel Manta GTE) in 1.24'04"; 2. Vacchelli-Bolchi (Alfetta GTV) a 5'47"; 3. Maiandi-Bodini (Opel Kadett GTE) a 5'54"; 4. Scattolon-Camerini (Opel Kadett GTE) a 7'46"; 5. Zavattoni-Baldini (Opel Kadett GTE) a 9'06"; 6. Cumino-Oliviero (Fiat 131) a 9'44"; 7. Tomasini-Casati (Opel Ascona GTE) a 10'23"; 8. Degli Esposti-Sanci (Opel Ascona) a 12'53"; 9. Taeggi-Perucchini (Alfetta GTV) a 15'27"; 10. Bertoloni-Bartolini (Opel Manta) a 16'02".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Caviglia-Caviglia (Porsche 911 SC) in 1.23'05"; 2. Fogagnolo-Mongini (R 5 Turbo) a 40"; 3. Redolfi-Amati (Porsche RS 3000) a 1'04"; 4. Scricciolo-Leonardi (Porsche 911 SC) a 3'33"; 5. Forlani-Scherini (Ford Escort RS) a 6'18"; 6. Lanteri-Zito (Ford Escort RS) a 14'38".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Casadei-Manuzzi in 1.34'40"; 2. Servari-Biddau a 2'18"; 3. Lucini-Barbieri 3'25"; 4. Vavassori-Invernizzi a 4'41"; 5. Bonetto-Noè a 5'29"; 6. Di Pasquale-Orsi a 6'16"; 7. Piazza-Polloni a 7'31"; 8. Alezzi-Talamona (Fiat 127) a 10'44"; 9. Bruschi-Casini a 14'35". Tutti gli altri su A 112.

Classe 1400: 1. Persico-Vialli (Opel Corsa SR) in 1.20'50"; 2. Minuti-Somenzi (Samba Rally) a 30"; 3. Fortunati-Mattioli (Visa GT) a 1'41"; 4. Capellini-Torselli a 2'04"; 5. Persico-Rebessi (Opel Corsa SR) 2'11"; 6. Drago-Bianchi (Citroën Visa) a 4'02"; 7. Giannini-Martino (Samba Rallie) a 4'07"; 8. Trovato-Ferrari (Opel Corsa SR) a 5'47"; 9. Legovic-D'Ermo (Citroën Visa GT) a 8'21"; 10. Fogazzi-Limonta (Samba Rallie) a 8'42"; 11. Lucianelli-Gola (Visa GT) a 9'09". **Classe 1600:** 1. Bruttomesso-Sulseno (Ritmo 130) in 1.29'23"; 2. Dal Gal-Cutter (Ritmo 130) a 3'28"; 3. Frigerio-Colombo (Alfasud TI) 6'06"; 4. Lozza-Fiorendi (VW Golf GTI) a 8'33".

■ **BETTAMIN MANCATO.** Bettamin, protagonista lo scorso anno del campionato Rally Nazionali con la Opel Manta gruppo A, avrebbe dovuto essere al via di Limone con una Opel della Meteco Corse. Il pilota aostano, dopo il mancato accordo con la Chieri Corse si era infatti rivolto a questo team nel tentativo di tornare alle gare. Le promesse della vigilia devono essere rimaste tali, in quanto ha dovuto accontentarsi di fare lo spettatore.

■ **DOTTORE DA CORSA.** Assistito personalmente dal «boss» Leonetti, il medico della scuderia Tre Gazzelle ha fatto il suo esordio agonistico al primo Rally di Limone. Protetti ha infatti debuttato come navigatore al fianco del collega Madoglio su una Fiat Ritmo 125 gruppo N. Mancava solo la sponsorizzazione del ministero della Sanità...

RALLY CIR/A Tabaton la quinta prova

Cura al Limone

Pur con un forte mal di denti, il pilota della Grifone non ha mancato il successo. In testa al campionato ancora Fabbri, con 50 punti

LIMONE PIEMONTE — Da oggi in poi, il farmacista genovese Fabrizio Tabaton dovrà consigliare ai suoi clienti afflitti da improvvisi mal di denti una nuova terapia su basi naturalistiche, da lui stesso sperimentata e subito denominata «cura al Limone». Presentatosi al via di questo quinto appuntamento tricolore con la mascella sinistra notevolmente gonfia, e nel non facile ruolo di «costretto a vincere», il pilota della Grifone non ha fallito l'appuntamento con il podio più alto, rimettendosi in corsa per il titolo italiano. I sedici successi parziali sulle diciotto prove in programma e regolarmente disputate potrebbero fare pensare a una vittoria facile del pilota ufficiale Lancia. Tabaton-Tedeschini hanno dovuto invece soffrire parecchio, e non solo per le condizioni fisiche del pilota. Dopo avere accumulato l'16" di vantaggio nelle prime sei prove sui fratelli Boretti, hanno dovuto ricominciare tutto da capo per una foratura nel corso della 7. speciale: l'inconveniente si è verificato a 10 chilometri dalla fine, e Tabaton ha deciso di proseguire sul cerchio. La Lancia Rally Olio fiat non ha accusato fortunatamente guai meccanici rilevanti, limitandosi a lasciare alcuni pezzi di vetroresina sull'asfalto ed essendo superato in classifica di un secondo dai fratelli toscani Boretti che debuttavano con la 037-Volta «evoluzione». Passato il primo attimo di scoramento, e dopo avere sostituito precauzionalmente il gruppo cambio differenziale, Tabaton ha ricostruito pazientemente il vantaggio nei confronti di Boretti e di uno scatenato Bussen. A tre prove dal termine, un rumore sospetto proveniente dal posteriore della Lancia Rally ha fatto alzare il piede a Tabaton che ha così rinunciato a trenta secondi del vantaggio (2") accumulato su Boretti e Bussen. Rivelatosi un falso allarme, Tabaton-Tedeschini si sono aggiudicati le restanti due prove, potendo quindi festeggiare il loro secondo successo stagionale.

GLI AVVERSARI. In pratica si è trattato di una specie di gara monomarca tra le numerose 037 alla partenza: otto al via, due delle quali «evoluzione 2», e cinque all'arrivo nelle prime cinque posizioni. Con tutta probabilità, se Egizii, uscito di strada sulla prima prova, Barel e Bussen, fermati da noie meccaniche, fossero rimasti in gara, il risultato sarebbe stato di otto su otto. Boretti e il rientrante Bussen sono stati i soli a marciare nelle immediate vicinanze di Tabaton mentre i

locali Barbero, Filippi e Delprandi, pur disputando un'ottima prova, non sono mai stati in grado di lottare per il podio. Contro lo strapotere delle Lancia hanno tentato di inserirsi il piemontese Botto con l'Ascona 400-Conrero, fermato alla 7. speciale quando era ottavo assoluto, dalla rottura del differenziale. Bene anche Bertone, alla sua seconda gara con la Porsche-Tamauto, fermato dalla rottura della frizione dopo la quinta prova. Della Torre con la Talbot Lotus ha dovuto abbandonare a metà gara per la rottura della coppia conica e da quel momento in poi nelle prime dieci posizioni, oltre le Lancia Rally già citate, sono comparse le vetture in lotta per la vittoria nei gruppi A e N.

I GRUPPI. I romagnoli Fabbri-Cecchini, con la Ritmo-Albanese gr. A, hanno rafforzato la loro posizione di leader del campionato dominando dalla prima speciale all'ultima il loro raggruppamento. I loro avversari più accreditati alla vigilia non hanno avuto fortuna. Dalla Pozza ha rotto il cambio della sua Ritmo fin dalla prima speciale; Bossini, su Alfa Romeo, non potendo disporre di un mezzo che gli consentisse di avvicinare il portacolori della Grifone ha tirato avanti con problemi alla trasmissione e allo scarico, quindi si è definitivamente fermato all'undicesima speciale. Prima di lui avevano abbandonato anche Giovanardi e Bracco per la «solita» rottura del cambio delle Ritmo. Sono poi salite alla ribalta le due «piccole» Golf di Bergese e Montanari, che hanno duellato fino all'ultimo per la seconda piazza insieme alla Opel Ascona di Verna. Ricco di colpi di scena il gr. N che ha vissuto continui cambiamenti ai vertici della classifica. All'inizio, Canobbio e il compagno di scuderia Valerio hanno messo in riga gli avversari, dovendo poi abbandonare rispettivamente dopo la seconda speciale, per rottura della campana del cambio, e nella quinta, dopo aver sbattuto con la Ritmo contro la spalletta di un ponte. Il bresciano Maneo ha preso quindi il comando delle operazioni seguito da Rossi, accusando successivamente un ritardo di oltre 1' in due prove disputate in pratica senza freni. Rossi ha poi imitato Canobbio, «parcheggiando» nella 12. ps la sua Ritmo Abarth contro delle vetture in sosta. Maneo è tornato così meritatamente al comando del gruppo, seguito da Brusati e da Monaci. Nella graduatoria femminile, successo di Isabella Bignardi.

Walter Leverone

■ **ANFITRIONE QUATTRO.** Rete Quattro, dopo l'accordo di inizio stagione con la scuderia Chieri Corse, si è presentata a Limone con un team formato da una Ferrari e quattro Escort della scuderia città di Milano. Splendide hostess e il pool sportivo della rete televisiva hanno fatto gli onori di casa nell'apposito tendone allestito vicino alle verifiche.

■ **PREMIO TISSOT.** La concessionaria Tissot «Il Gioliello» di Dino Rossetti a Roccavione (Cuneo) ha indetto un concorso riservato ai giornalisti specializzati accreditati al 1. Rally di Limone-Trofeo Alpitour. Al termine dello scrutinio sono risultati vincitori ex-aequo: Carlo Burlando (Il Tirreno), Gianni Cogni (Rombo) e Walter Leverone (Autosprint) che si sono aggiudicati i tre splendidi orologi messi in palio.

RALLY CIR

Limone Piemonte, 7-8 luglio 1984

1. Rally di Limone Piemonte

5. prova di campionato italiano rally

LE CLASSIFICHE

Absoluta: 1. Tabaton-Tedeschi (Lancia Rally): 2.51'03"; 2. Boretti-Boretti (Lancia Rally): 2.52'51"; 3. Barbero-Garino (Lancia Rally): 2.59'15"; 4. Filippi-De Mela (Lancia Rally): 3.03'01"; 5. Beltrandi-Cavallari (Lancia Rally): 3.03'53"; 6. Fabbri-Cecchini (Ritmo 130): 3.09'20"; 7. Facetti-Arioli (Ferrari 308): 3.14'39"; 8. Bergese-Prandino (VW Golf): 3.17'46"; 9. Maneo-Zangrandi (Fiat Ritmo 130): 3.18'52"; 10. Verna-Ravera (Opel).



Tabaton, in alto con la 037 Olio fiat, è ora quinto in campionato con 40 punti, alle spalle di Fabbri, Maneo, Boretti ed Egizii (Attualfoto). Sopra, la 037 dei fratelli Boretti, secondi a Limone e terzi in campionato; a fianco, la Ritmo 130 gr. A del capolista del Cir, Paolo Fabrizio Fabbri (Studio '83)



LE GARE DEL WEEK-END



GRUPPO N

Classe 1150: 1. Rosso-Ronco (A 112) in 3'50'40"; 2. Bosco-Raimondi (A 112) 3.54'37"; 3. Olivero-Femia (A 112) 3.56'57"; 4. Sparti-Magliano (A 112) 3.57'01"; 5. Busso-Banfi (A 112) 3.58'02"; 6. Sbrà-Bodriti (Fiat 127) 4.00'17"; 7. Caputo-Illivo (A 112) 4.00'48"; 8. Scalia-Rau (Fiat 127) 4.03'21"; 9. Momesso-Tentori (A 112) 4.03'32"; 10. Sabatini-Cissello (A 112) 4.03'45"; 11. Milani-Chillè (Fiat 127) 4.08'40"; 12. Castelli-Zerbino (A 112) 4.13'53".

Classe 1300: 1. Ghio-Colucci (Opel Corsa) in 3.45'11"; 2. Borghi-Giusti (Talbot Samba) 3.46'36"; 3. Bosca-Fusca (Samba Rallye)

3.47'49"; 4. Parmeggiani-Capano (Samba Rallye) 3.48'49"; 5. Magnetto-Maggetto (Citroën Visa) 3.54'34"; 6. Villa-Cerutti (Talbot Samba) 3.55'05".

Classe 2000: 1. Maneo-Zangrandi (Ritmo 130) in 3.18'52"; 2. Brusati-Cianci (Ritmo 130) 3.20'35"; 3. Monaci-Bisol (Ritmo 130) 3.20'52"; 4. Comelli-Delpuc (Ritmo 130) 3.21'31"; 5. Bellone-Ausonio (Ritmo 130) 3.25'29"; 6. Ivaldi-Caruso (Ritmo 130) 3.32'11"; 7. Lazzari-Gobbo (Ritmo 130) 3.32'19"; 8. Quaranta-Lantemino (Ritmo 130) 3.32'42"; 9. Gobbi-La Fauci (Ritmo 130) 3.33'58"; 10. Contardi-Dutto (Ritmo 125) 3.39'08"; 11. Degiovannini-Magliano (Ritmo 130) 3.40'42"; 12. Rossi-Zin (Ford Escort)

3.44'31"; 13. Giuggiola-Pessano (R5 Alpine) 3.46'44"; 14. Robotti-Fortuna (Ritmo 130) 3.47'55"; 15. Leisi-Pastrone (Talbot Sumbeam) 4.08'41".

Classe oltre 2000: 1. Zanatta-Burlando (Alfetta) in 3.34'15"; 2. Bessone-Bessone (Lancia Delta) 3.50'15".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Feira-Ravagnani (Fiat 127) in 3.32'57"; 2. Ricotto-Sabena (Fiat 17) 3.35'13"; 3. Garibaldi-Fresco (A 112) 3.39'31"; 4. Besta-Cipelli (A 112) 3.48'09".

Classe 1600: 1. Bergese-Prandino (VW Golf) in 3.17'46"; 2. Montanari-Costa (VW Golf) 3.20'45"; 3. Gatti-Morina (Talbot Sumbeam) 3.30'16"; 4. Lagazzi-Bianchi (R. 5 Alpine)

3.32'13"; 5. Cortese-Paschini (Talbot Su.beam) 3.33'32"; 6. Maglione-Pizzo (VW Golf) 3.35'49"; 7. Canuto-Barberis (Mini) 3.53'57"; 8. Furia-Branda (Alfasud) 4.01'42".

Classe 2000: 1. Fabbri-Cecchini (Ritmo 130) in 3.09'20"; 2. Verna-Ravera (Opel Ascona) 3.20'10"; 3. Bignardi-Geninatti (Opel Manta) 3.22'05"; 4. Duberti-Dominoni (Opel Manta) 3.25'53"; 5. Valsania-Marinetto (Opel Ascona) 3.30'36"; 6. Rocchieri-Caniniere (Opel Ascona) 3.31'31"; 7. Astini-Maggioni (Opel Manta) 3.36'05"; 8. Serra-Quaglia (Opel Ascona) 3.38'07".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Riberi-Martina (Renault 5 Turbo) in 3.41'03"; 2. Negro-Donalisio (Ford Escort) 3.44'29"; 3. Corio-Rolando (Lancia Beta) 3.51'53"; 4. Gremignani-Larcher (Spidereuropa Pininfarina) 4.02'19".

Classe oltre 2000: 1. Tabaton-Tedeschini (Lancia Rally) in 2.51'03"; 2. Boretti-Boretti (Lancia Rally) 2.52'51"; 3. Barbero-Garino (Lancia Rally) 2.59'15"; 4. Filippi-De Mela (Lancia Rally) 3.03'01"; 5. Beltrandi-Cavalleri (Lancia Rally) 3.03'53"; 6. Facetti-Arioli (Ferrari 308) 3.14'39"; 7. Vedovello-Fornoni (Talbot Lotus) 3.31'58"; 8. De Filippi-De Filippi (Talbot Lotus) 3.49'12".

Così il Cir dopo la 5. prova: 1. Paolo Fabrizio Feuci (Ritmo 130 gr. A) p. 90; 2. Maneo (Ritmo Abarth gr. N) 87; 3. Boretti (Lancia Rally) 65; 4. Egizii (Lancia Rally) 42; 5. Tabaton (Lancia Rally) 40.

■ **PARTE IL BORMIDA.** Alla 4. edizione del Rally Valli del Bormida, in programma sabato e domenica prossimi a Millesimo (SV), hanno inviato la loro iscrizione 175 equipaggi, 15 dei quali sono stati inseriti nella prevista lista di attesa.

Tutto il rally speciale per speciale

PS 1. - Colle di Valdieri (km 17,0): 1. Tabaton in 1'06"; 2. Boretti a 18"; 3. Busseni a 24"; 4. Barbero a 35"; 5. Beltrandi a 55".

PS 2. - Robilante (km 5,60): 1. Tabaton in 4'26"; 2. Boretti a 1"; 3. Busseni a 4"; 4. Barbero a 13"; 5. Filippi a 20".

PS 3. - Vasco (km 9,70): 1. Tabaton in 6'07"; 2. Boretti a 5"; 3. Busseni a 8"; 4. Barbero a 16"; 5. Filippi a 23".

PS 4. - San Giacomo di Roburent: (km 19,80): 1. Tabaton in 6'55"; 2. Busseni a 10"; 3. Boretti a 16"; 4. Barbero, Botto e Fabbri a 20".

PS 5. - Colle Casotto (km 16,2): 1. Tabaton in 10'40"; 2. Busseni a 20"; 3. Boretti a 32"; 4. Barel a 42"; 5. Beltrandi a 44".

PS 6. - Colle di Cosio (km 19,5): 1. Tabaton in 13'39"; 2. Boretti a 4"; 3. Busseni a 15"; 4. Barbero a 29"; 5. Barel a 49".

PS 7. - Caprauna (km 19,8): 1. Boretti in 12'25"; 2. Busseni a 5"; 3. Barbero a 24"; 4. Beltrandi e Filippi a 37".

PS 8. - Colle Scravauna (km 9,85): 1. Tabaton in 6'26"; 2. Busseni e Boretti a 3"; 4. Barbero a 18"; 5. Barel a 20".

PS 9. - Colle Giovetti (km 16,4): 1. Tabaton in 11'53"; 2. Boretti e Busseni a 10"; 4. Barbero a 29"; 5. Facetti a 30".

PS 10. - San Giacomo di

Roburent (km 9,10): 1. Tabaton in 6'39"; 2. Boretti a 5"; 3. Busseni a 10"; 4. Barberi a 12"; 5. Fabbri a 28".

PS 11. - Colle Casotto (km 16,2): 1. Tabaton in 10'34"; 2. Boretti a 19"; 3. Busseni a 26"; 4. Baltrandi a 44"; 5. Barbero a 46".

PS 12. - Colle di Cosio (km 19,5): 1. Tabaton in 14'01"; 2. Busseni a 10"; 3. Boretti a 25"; 4. Barbero a 53"; 5. Beltrandi a 1'23".

PS 13. - Colle Caprauna (km 19,80): 1. Tabaton in 12'50"; 2. Busseni a 23"; 3. Boretti a 36"; 4. Filippi a 1'23"; 5. Beltrandi a 1'38".

PS 14. - Colle Scravauna (km 9,80): 1. Tabaton in 6'30"; 2. Boretti a 11"; 3. Busseni a 12"; 4. Barbero a 31"; 5. Filippi a 35".

PS 15. - Colle Giovetti (km 16,40): 1. Tabaton in 12"; 2. Boretti a 15"; 3. Busseni a 17"; 4. Barbero a 52"; 5. Beltrandi a 1'22".

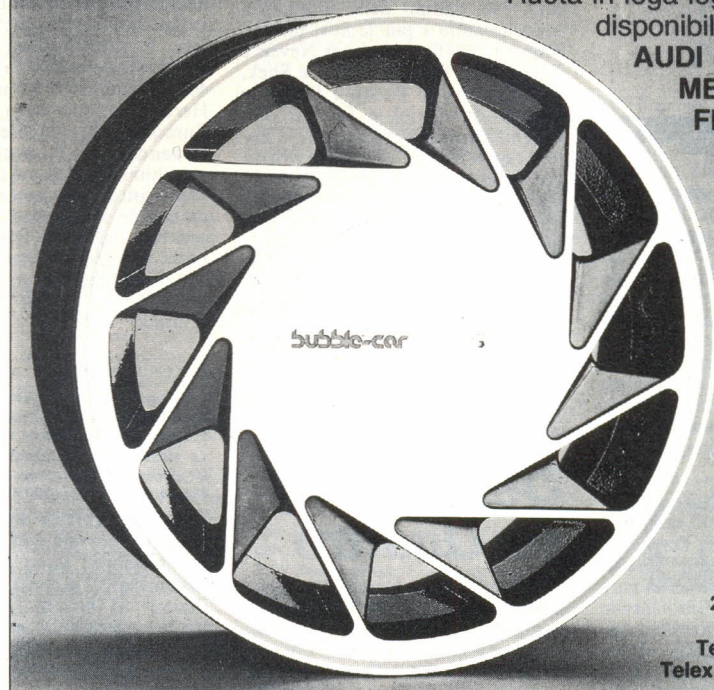
PS 16. - Vasco (km 9,60): 1. Boretti in 6'34"; 2. Barbero a 8"; 3. Filippi a 16"; 4. Beltrandi a 23"; 5. Tabaton a 30".

PS 17. - Pradeboni (km 7,80): 1. Tabaton in 4'43"; 2. Boretti a 6"; 3. Barbero a 19"; 4. Filippi a 24"; 5. Fabbri a 38".

PS 18. - Colle di Valdieri (km 16,8): 1. Tabaton in 11'48"; 2. Boretti a 9"; 3. Barbero a 30"; 4. Filippi a 57"; 5. Beltrandi 1'00".

bubble-car® è...

Ruota in lega leggera 6 x 14
disponibile per VW
AUDI - BMW/3
MERCEDES 190
FIAT RITMO
REGATA
LANCIA
DELTA
PRISMA



bc
20094 Corsico (MI)
Via Pacinotti, 44
Tel. (02) 44.02.854/5
Telex 324330 BUBBLE I

CAMPIONATO FRANCESE/A Toivonen il 1000 Pistes

Sorpresa finlandese

Il pilota Rothmans ha avuto ragione della migliore concorrenza transalpina. Secondo Chatriot, davanti a Darniche e Freuquin terzi a pari merito

CANJUERS — Henri Toivonen al volante della Porsche Rothmans ha vinto brillantemente la nona edizione del Rally 1000 Pistes, disputatosi sul terreno del più grande campo militare d'Europa. Il finlandese ha dominato la gara nonostante il lotto di temibili avversari, la polvere e il caldo. Questa sesta prova del campionato francese, disputata interamente su terra, ha riunito un ottimo numero di concorrenti a metà stagione. Ranotti, leader del campionato, ha nuovamente incontrato il suo principale avversario, Guy Freuquin, appoggiato in questa occasione dal tedesco Erwin Weber al volante di una Opel Manta 400. Darniche ha trovato a Canjuers un terreno favorevole alla sua Audi Quattro, ma Saby, Therier, Snobeck, Chatriot e soprattutto Toivonen (in testa al campionato europeo dopo Ypres) erano presenti per imbrogliare le carte. In programma per i 142 concorrenti al via erano 550 km di cui 316 su speciale (16 in totale).

LA GARA è partita a ritmo indiatolato, e se Therier si è mostrato subito il più incisivo, Toivonen si è impadronito del comando sin dalla 3. speciale. Darniche ha forato, così come Saby che ha perso 3', mentre Snobeck si è capovolto al termine della 1. tappa (un anello a quattro speciali). Toivonen si è dunque trovato quindi in testa davanti a Therier e Weber, Freuquin, Ragnotti, Chatriot e Darniche. La mattina della domenica, i concorrenti hanno dovuto attaccare la parte più lunga del rally, con tre anelli di quattro speciali ciascuno. Alla fine del primo Toivonen è stato vincitore di tutte le speciali aumentando ulteriormente il suo margine di vantaggio davanti al velocissimo Weber e alle R5 Turbo di Therier, Chatriot e Ragnotti. Freuquin è rimasto vittima di una foratura. Nel corso del secondo anello Toivonen ha conservato la sua posizione, ma dietro di lui si è installato il sorprendente Chatriot. Anche se l'ultimo anello non ha portato alcun cambiamento d'ordine per quanto riguarda i primi due, dietro di loro

è successo di tutto. Weber ha dovuto ritirarsi per cedimento del ponte, mentre Darniche ha realizzato tre volte il miglior tempo, effettuando una stupenda rimonta che lo ha portato al 3. posto nella classifica finale exaequo con Freuquin. Saby, Therier e Ragnotti sono seguiti nell'ordine. Vittoria di «Tchine» in gr. A e di Panciatici in gr. N, vincitore nella classe sperimentale nell'82 con la Manta 400, Toivonen, anche questa volta ha brillato al 1000 Pistes confermando la sua eccellente forma del momento.

René Alezra

RALLY FRANCESI

Canjuers, 8 luglio 1984

Nono Rally 1000 Pistes

La classifica: 1. Toivonen-Grindrod (Porsche) in 3h01'46"; 2. Chatriot-Perin (Renault 5 turbo) 3h03'21"; 3. Freuquin-Tilbert (Opel Manta 400) Darniche-Mahé (Audi Quattro) 3h04'22"; 5. Saby-Saurhille (Renault 5 turbo) 3h06'58"; 6. Therier-Vial (Renault 5 turbo) 3h09'10"; 7. Ragnotti-Thimonier (Renault 5 turbo) 3h15'24"; 8. Rio (Citroën Visa) 3h19'07"; 9. Tabatoni-Tabier (Citroën-Visa) 3h23'17"; 10. «Tchine-Schadier (Opel) 3h27'33".

Mitsubishi regina

Il terreno militare di Canjuers è un banco di prova terribile: per questo i diversi costruttori vengono qui a provare i loro prototipi, iscrivendoli nella categoria sperimentale. Tale categoria ha un regolamento speciale, in base al quale i concorrenti devono percorrere tre giri su quattro con 12 speciali. Scarsa è stata la partecipazione quest'anno, ma l'avvenimento principale era costituito dal debutto della Mitsubishi Starion pilotata dal finlandese Lasse Lampi. I giapponesi hanno realizzato un lavoro superbo con questa magnifica vettura a motore turbo, trazione integrale, con 350 cavalli per un totale di 950 chilogrammi.

(r. a.)

RALLY-RAID Il 14 la Baja Aragon

MILLE CHILOMETRI non-stop da percorrersi in due giorni, sulle difficili stradine assolate della zona spagnola di Los Monegros, nei dintorni di Saragozza; si tratta del raid Baja Aragon, in programma sabato 14 e domenica 15 luglio. I concorrenti avranno a che fare con 1000 chilometri di percorso segreto: una tappa di cinquecento chilometri da ripetersi due volte senza la minima possibilità di provare, avvalendosi delle sole indicazioni date dal road-book di cui ogni equipaggio sarà provvisto.

NON MANCHERANNO i più prestigiosi specialisti dei rally-raid mondiali. Lasciata la sua Porsche, il vincitore della scorsa Parigi-Dakar, René Metge, sarà al via della gara spagnola al volante di una Citroën Visa 4x4, con cui affronterà la terribile concorrenza delle Lada ufficiali, della Aro Chrysler di Sarrazin e della Peugeot turbo di Antonio Za-

nini. Nel campo delle moto non mancheranno i più famosi binomi mondiali: dalle Honda di Neveu e Baron, alle Bmw e Rahier e Shek, alle Yamaha di Bacou e Poli, alle Cagiva di Auriol e Lazzati. Gli organizzatori sostengono che la Baja Aragon sarà in un futuro prossimo valida per il campionato mondiale rally-raid. Intenzione dei comitati organizzatori spagnoli è di organizzare in Spagna un secondo rally-raid, la cui sede più probabile appare ora la zona di Almeria, con data probabile novembre prossimo.

(ra. b.)

IN GERMANIA Demuth 4 su Quattro

ESSLINGEN — Harald Demuth e il suo copilota Willy Lux si sono assicurati la loro quarta vittoria stagionale con la loro Audi Quattro al Reichstadt Rally Esslingen. La 6. prova del campionato tedesco rally,

disputatasi su 510 km di cui 160 km su speciali, è stata facile preda per loro. Si sono imposti agli svizzeri Balmer-Indermuhle su Opel Manta 400 e Jacquillar su Lancia. Manfred Hero, al volante della sua Porsche Turbo è stato invece sfortunato: trovandosi al 2. posto fino alla penultima speciale si è dovuto ritirare per rottura del motore. Il campionato vede ora in testa Demuth-Lux con ben 142 punti, davanti ai campioni in carica Weber-Wanger con 118 punti, che non sono stati al via in Esslingen perché impegnati in Polonia.

(h.j.t.)

RALLY TEDESCHI

Esslingen, 7-8 luglio 1984

Reichstadt Rally Esslingen

6. prova del campionato tedesco rally

La classifica: 1. Harald Demuth-Willy Lux (Audi Quattro); 2. Balmer-Indermuhle (Opel Manta 400); 3. Jacquillar (Lancia).

■ AMERATHON '85. Il raid Amerathon si correrà con certezza l'anno prossimo. Sono stati gli stessi organizzatori a confermare che l'edizione '85 inizierà il primo giugno, e si svolgerà sullo stesso percorso previsto per quest'anno, ovvero con periplo dell'intero continente americano.

RALLY POLONIA

Mazda RX7 regina con Carlsson

WROCLAW - Un segno inconfondibile della normalizzazione della situazione polacca: si disputano nuovamente dei rally e così anche il Rajd Polski è risuscitato dopo tre anni con il coefficiente 2 per l'europeo e ha registrato la vittoria della Mazda RX7 di Carlsson-Mellander. Il team di Achim Warmbold era venuto principalmente per provare la vettura sull'asfalto, mentre il belga Droogmans con la sua Porsche 911 RS SC del Belga Team è ormai uno specialista delle gare dell'est. Il rally, disputatosi su quasi 1000 km, è stato molto duro e veloce, e i piazzamenti sono stati assegnati più per fortuna che tramite lotte e battaglie. Così, Attila Ferjancz con la sua Renault 5 turbo si è dovuto ritirare già nella prima speciale per scoppio del motore.

LO SVEDESE Ingvar Carlsson con la nuova Mazda RX7 ha invece gradualmente aumentato il suo margine di vantaggio in testa finché, nella 9. speciale delle 31 in programma, è incappato in un grosso testacoda che gli è costato 4 minuti e tre posizioni, dovendo cedere il comando a Droogmans. Più tardi, però, Droogmans ha perso 20 minuti in seguito a problemi alla frizione e ai freni. Durante la sua rimonta, nella 21. speciale ha urtato una Skoda, volando fuori strada permettendo a Carlsson di riprendere la testa, che ha conservato senza ulteriori problemi fino al traguardo. Il pilota ufficiale Lada, il sovietico Segei Vukovich, ha ereditato il secondo posto davanti al polacco Andrezej Koper, che ha assunto la guida nella Coppa della pace e dell'amicizia dei paesi dell'est con la sua Renault 5 Alpine. Si è comportato di nuovo molto bene il francese Michel André Poyaud con la piccola Talbot Samba. Dopo i 995 km del percorso, di cui 364 su speciali in maggior parte su asfalto, solo ventiquattro delle cinquantaquattro vetture al via hanno raggiunto il traguardo. (a.f.)

EURORALLY

Wroclaw, 6-8 luglio 1984

Rally di Polonia

31. prova del campionato europeo (coeff. 2)

La classifica: 1. Carlsson-Mellander (Mazda RX7) in 3.47'48"; 2. Vukovich-Zvingevich (Lada VFYS) 3.58'31"; 3. Koper-Gebojns (Renault 5 Alpine) 4.02'44"; 4. Moskovskich-Giredauskas (Lada VFYS) 4.07'27"; 5. Petkov-Momchev (Nissan 240 RS) 4.07'43"; 6. Tumeleviclus-Videika (Lada VFYS) 4.08'32"; 7. Hristov-Radev (Waz 2105) 4.33'84"; 8. Polak-Bajorska (Talbot Samba Ti) 4.61'23"; 9. Przybylski-Sadowski (Polski Fiat 125) 4.90'47"; 10. Petrov-Tonev (Lada VFYS) 5.19'92".

■ RÖHRL D'EPOCA. In occasione della corsa di vetture d'epoca, disputata a Erding, in Germania, domenica 8 luglio Walter Röhrh con la sua Porsche 904 ha dovuto arrendersi al veterano delle corse storiche Manfred Rimbuck e la sua Lister Jaguar.

AUTOCROSS/Ritorno a Spresiano rinnovata Inaugura Vedovato

SPRESIANO — Con la gara valevole per il Campionato triveneto di Autocross organizzata dalla Proloco locale in collaborazione con il Team Padova Cross, si è inaugurata la nuova pista di autocross di Spresiano. Dal settembre scorso infatti non si era più corso per effettuare dei lavori di ampliamento del vecchio circuito. La pista, più larga, è diventata ora più veloce, rendendo le gare più spettacolari. Per quanto riguarda la competizione, Vedovato su Porsche 2800 ha vinto nella categoria prototipi mentre per le Classi A-B-C, figurano al 1. posto rispettivamente Parro su Fiat 500, Murdocco su Fiat X1/9 e Candido su Porsche. (a. t.)

AUTOCROSS

Spresiano, 8 luglio 1984

Gara di campionato triveneto

Le classifiche

Classe A: 1. Parro (Fiat 500) in 7'09"1; 2. Caon (Fiat 500) 7'13"2; 3. Facco (Fiat 500) 7'44"4; 4. Voltan (Fiat 500) 7'45"3; 5. Puozzo (Fiat 500) 7'54"; 6. Concato (Fiat 500) 8'02"1.

Classe B: 1. Murdocco (Fiat X1/9) in 7'27"8; 2. Bellotto (Fiat 500) 7'30"5; 3. Cavasin (Porsche) 7'40"4; 4. Santobuono (R5) 7'44"1; 5. Tacco (Gordini) 8'10"4.

Classe C: 1. Candido (Porsche) in 7'06"4; 2. Braga (Fiat 128) 7'07"2; 3. Elardo (Fiat 850) 7'37"2; 4. Margillo (Fiat X 1/9) 7'12"6.

Classe D: 1. Vedovato (Porsche) in 6'40"9; 2. Moroi (Fiat Dino) 6'58"3; 3. Baldissar (Fiat Abarth) 7'21"; 4. Mognol (Fiat Abarth) 7'30"3.

FUORISTRADA

Muratti Time a Maggiora

MAGGIORA — Si è inaugurata domenica 24 giugno la prima pista permanente di fuoristrada in Piemonte, con la quinta prova del campionato italiano fuoristrada Muratti Time. La pista, che sorge sul versante nord occidentale del noto crossdromo novarese, si è subito dimostrata all'altezza della situazione in tutti i suoi 3300 metri, dove sono state ricavate una quindicina di varianti solo quattro delle quali vengono utilizzate. La classifica finale ha visto la vittoria di Silvio Bertuzzi, al volante della sua Jeep Alfa 2000. (e. g.)

FUORISTRADA

Maggiora 24 giugno 1984

7. Trofeo Omcarr

5. prova del campionato italiano fuoristrada - Muratti Time

La classifica

1. Bertuzzi (Jeep Alfa 2000) 55"9; 2. Bondesan (Jeep CJ5) 1'25"0; 3. Sartore (Jeep CJ5) 2'01"6; 4. Messina (Mercedes 300) 2'23"2; 5. Mazzola (Daihatsu 1600) 2'45"4; 6. Riva (Ford Mutt Proto) 3'06"1; 7. Ferrini (Dela Mini Cruiser) 3'06"6; 8. Bertola (Jeep CJ5) 3'25"6; 9. Filippazzi (Jeep M38) 3'36"2; 10. Pedemonte (Jeep CJ5) 3'44"9; 11. Forti (Ford Mutt M 151) 4'38"8; 12. Rovida (Jeep CJ5) 4'47"2; 13. Martorelli (Uaz 469 D) 4'48"9; 14. Andreetto (Lada Niva) 5'08"3; 15. Notini (Jeep Alfa) 5'11"6; 16. Ciampolini (Jeep CJ5) 5'18"9; 17. Vergano (Daihatsu) 5'45"8; 18. Gavanna (Jeep CJ5) 5'52"9; 19. Vimercati (Uaz 469 D) 6'22"9; 20. Rossi (Auto Union) 6'37"3.

■ **AGUGLIANO** — Oltre 100 iscritti sono il biglietto da visita della 5. prova di campionato italiano autocross che, organizzata dalla Scuderia Ferretti, si disputerà il 15 luglio sulla pista «La Chiusa» di Agugliano, in provincia di Ancona.

AUTOCROSS

Lombardore ante-ferie

LOMBARDORE — Una serie di batterie finali alquanto combattute ha caratterizzato l'ultima prova, prima della chiusura estiva, organizzata al Crossdromo di Lombardore domenica 1 luglio. Protagonista assoluto, e autore del miglior tempo in finale, è stato Valfredini, che con il suo prototipo mosso da motore Abarth 16 valvole ha regolato di un solo secondo Bizzotto. Tra le elaborate, vittorie di Carron nella Classe 1000, Scariot nella 1500 e Binci nella 3000. Di un incidente è stato protagonista, per fortuna senza gravi danni, Capitali. (s. r.)

AUTOCROSS

Lombardore, 1 luglio 1984

Prova del Campionato Savara

4. prova del Campionato Italiano

Le classifiche

Vetture elaborate

Classe 1000: 1. Carron (Fiat 500) in 9'19"5; 2. Faraon (Fiat 500) a 7"5; 3. Caon (Fiat 500) a 16"; 4. Zaccaron (Fiat 500) a 27"; 5. Gallon (Fiat 500) a 20"5; 6. Barberis (Fiat X 1/9) a 29"; 7. Parro (Fiat 500) a 40"; 8. Gulli (Fiat 500) 42"; 9. Zanin (Fiat 500) a 45". **Classe 1500:** 1. Scariot (Fiat 850) in 10'31"3; 2. Zatra (Fiat 500) a 7"3; 3. Rossetti (Fiat 500) a 9"3; 4. Caputo (Sciocco) a 23"1; 5. Cerini (Fiat 500) a 24"1; 6. Guazzarone a 40"10; 7. Marchesan a 54"5; 8. Montanari a 1'15"9; 9. Graziani 1'4"9. (Tutti su Fiat 500).

Classe 3000: 1. Binci (Porsche 911) in 9'41"1; 2. Paroli (Porsche 911) a 19"; 3. Romagna (Porsche 911) a 20"2; 4. Romanisio (VW Maggiolone) a 20"8; 5. Cavallini (Porsche 911) a 26".

Categoria prototipi cross: 1. Valfredini (Fiat 131 Ab.) in 9'17"7; 2. Foralosso (Porsche 911) a 1"3; 3. Bizzotto (Alfaromeo) a 41"6; 4. Stringali (Porsche 911) a 65"; 5. Vicino (Alfaromeo) a 1'17"; 6. Zoppetti (Alfaromeo) a 1'28"; 7. Bonetti (Alfaromeo) a 1 giro; 8. Passamonte (Porsche 911) a 2 giri.

■ **LATINA** — I prossimi appuntamenti sulla pista di autocross di Latina sono con la gara nazionale del 15 luglio.

AUTOCROSS

Diveroli a Latina

LATINA — Si è svolta domenica 8 luglio, sulla pista di autocross di Latina, la 5. prova del 2. Trofeo ACI 1984. Particolarmente combattuta è stata la classe 3000, che ha registrato il successo della Porsche di Diveroli.

Le classifiche

Classe 1000: 1. Del Vicario (Fiat 500) 10 giri in 10'07"3; 2. Gasbarrone (Fiat 600) 10'12"4; 3. Carollo (Fiat 126) 10'14"7; 4. Guerzi (Prinz NSU 1000) 10'19"9; 5. Campagna (Fiat 600) 9 giri in 10'09"2. 6. Zanellato (Fiat 126) 9 giri in 10'15"2.

Classe 1500: 1. Rosella (Fiat X1/9) 10 giri in 9'57"4. 2. Spagnol (Simca Rallie) 10'06"1. 3. Barsi (R5) 10'07"8; 4. Morosillo (Alfasud) 9 giri in 10'08"2. 5. Cesca (Porsche) 10'15"2; 6. Guglietti (Fiat X1/9) 10'14"8.

Classe 3000: 1. Diveroli (Porsche) 10 giri in 9'56"1. 2. Simonelli (Porsche) 9'59"9; 3. Consoli (Beta Montecarlo) 10'03"1; 4. Pavanelli (Porsche) 10'10"4. 5. Arduini (Porsche VW) 10'15"8; 6. Fontana (Fiat 850 coupé) 9 giri in 10'11"4.

AUTOCROSS

Pergola con le 2CV

PERGOLA — Sulla «Pista del Catria» si è disputata, con l'impeccabile organizzazione della scuderia locale, la gara nazionale di autocross valida quale 3. competizione del Campionato marchigiano della specialità e come prova del Trofeo 2CV Dyane Cross. Abbastanza scontati i verdetti finali delle varie classi, mentre molto più incerta è stata la lotta per l'assoluto fra i piloti delle vetture francesi, con particolare citazione per il duello fra Ciccarelli e Cortellazzo. (g.c.)

AUTOCROSS

Pergola, 8 luglio 1984

Cross alla pista Catria

Le classifiche

Classe 1000: 1. Fabrizio Cristiani in 8'02"04; 2. Paoloni 8'05"18; 3. Casagrande 8'29"96; 4. Fabbietti 8'39"36; 5. Carli 8'39"73; 6. Fabbietti 9'04"70; 7. Paglialonga a 1 giro; 8. Romagnoli a 1 giro (tutti su Fiat 500).

Classe 1500: 1. Oliver Piazzi (Triumph) in 8'30"36; 2. Marini (Fiat 500) 8'44"89; 3. Apolloni (Fiat 500) 8'49"12; 4. Benedetti (Simca) 8'57"77; 5. Guazzaroni (Fiat 500) 9'49"76.

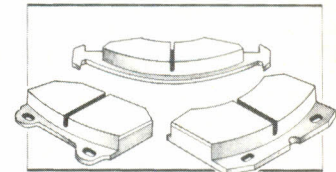
Classe 3000: 1. Massimo Binci (Porsche) in 8'00"46; 2. Burattini (Simca) 8'12"33; 3. Fumetti (Ford Escort) 8'23"37; 4. Guiducci (Fiat 850) 8'54"81.

Prototipi: 1. Giovannini Tringali (Porsche) in 8'31"59; 2. Ressico (Fiat 2000) 8'42"79; 3. Grassetti (Fiat 2000) 8'44"17; 4. Crepas (Lancia) 8'52"06; 5. Ferretti (Porsche) a 1 giro.

2 CV Dyane Cross: 1. Alessandro Ciccarelli in 16'10"39; 2. Cortellazzo 16'13"80; 3. Riccaboni 16'22"81; 4. Pandolfi 16'23"61; 5. Varutti 16'28"83; 6. Bovoetto 16'52"32; 7. Talon 17'02"12; 8. Nardin 17'21"36; 9. Giancola a 1 giro; 10. Manighetti a 1 giro; 11. Tartarini a 2 giri; 12. Novello a 4 giri.

SPARCO

da oggi
distributore
autorizzato



pastiglie freni FERODO racing

TIPO 346 pastiglia ad impasto più tenero, presenta un maggior coefficiente d'attrito, cioè una frenata più efficace a parità di pressione sul pedale.

E' particolarmente raccomandabile nelle gare in salita e nei rally privi di prove speciali con lunghissime discese e comunque su vetture di peso limitato.

TIPO 311 (DS II) mantiene praticamente costante il coefficiente d'attrito e quindi la capacità di frenature anche a temperature del disco freno molto elevate (700/800° e oltre), cioè anche con dischi incandescenti.

E' più raccomandabile per vetture di grossa cilindrata e peso elevato ed in particolare per le competizioni in circuito dove le condizioni di utilizzo portano più facilmente ad elevatissime temperature del disco freno per le forti variazioni di velocità in "staccata" dopo lunghi rettilinei.

NOTA quanto indicato va inteso come prima informazione, variando le condizioni d'impiego in funzione di molti fattori tra i quali non è da trascurare il personale stile di guida. Si consiglia pertanto, nei casi dubbi di verificare entrambe le mescole (346 e 311/DS II) per una più opportuna decisione.

Per la migliore preparazione della vettura SPARCO è anche:

- Roll-bar extraleggeri in duralluminio e acciaio
- Estintori extraleggeri in duralluminio e acciaio
- Radiatori olio in alluminio Ipra e Serck
- Cinture di sicurezza Sabelt
- Serbatoi di sicurezza
- Barre rinforzo sospensioni
- Ammortizzatori speciali
- Paracoppe in duralluminio e mille altri accessori



SPARCO s.n.c. - Strada Antica di Collegno, 196
10146 Torino - Tel. 011/71.55.66 (4 linee r.a.)
Telex 212572 SPARCO I

APERTI AD AGOSTO

500 KM NÜRBURGRING/Con la vittoria della Bmw di Brancatelli

Finalmente una novità

La serie che sembrava destinata a morte prematura per il dominio incontrastato delle Jaguar ha ricevuto nuova linfa dal successo tedesco e dal 2. posto Rover

di Thomas M. Imhof

ADENAU — Finalmente BMW e Rover, finalmente un po' di interesse per il campionato europeo di turismo. La serie che, a causa della quasi schiacciante supremazia della Jaguar aveva cominciato seriamente a languire, è diventata dopo questa appassionante corsa al Nürburgring, di nuovo del tutto aperta. Tutte le quattro grandi marche dell'euroturismo hanno temporaneamente condotto la corsa, Jaguar e Volvo nella fase iniziale con Heyer e Percy così come Granberg, poi tutto sembrava indicare un trionfo Rover quando Hahne e più tardi Allam sono stati in testa, infine Franco Brancatelli ha posto il grandioso punto finale. La prima vittoria stagionale per Eggenberger, e la BMW-Italia, ha rappresentato il secondo successo per la marca tedesca e Pirelli dopo la corsa caotica di Vallelunga. Visi oscuri invece nel team ufficiale Schnitzer, Stuck e Quester non si sono piazzati tra i primi dieci, Roberto Ravaglia con Danner nella fase finale, con un motore fiacco, incapaci di tenere testa a Grano.

LA ROVER HA AVUTO un fine settimana quasi perfetto, anche se due macchine non hanno visto il traguardo per niente (Soper-Schlesser) oppure soltanto con molto ritardo (Hahne-Joosen), il secondo posto è stato più che soddisfacente, perché il Nürburgring ha dimostrato nuovamente in questa occasione che, nonostante il suo tracciato apparentemente monotono, chiede moltissimo ai mezzi meccanici, specialmente ai freni, e anche i team del gr. C il fine settimana prossimo lo avvertiranno durante la corsa dei 1000 km. Tom Walkinshaw se n'è già accorto. Ha affrontato la corsa con pessimismo, due macchine sono uscite prematuramente dalla corsa e solo una macchina ha coperto la distanza relativamente in buono stato. Heyer non ha fatto punti perché ha pilotato due macchine, dunque Walkinshaw si trova ora da solo in testa. L'Alfa Romeo

può, a questo punto, già quasi festeggiare la sua terza vittoria nel campionato marche, visto che conduce ormai con 10 punti di vantaggio. Al Nürburgring gli italiani hanno potuto approfittare del ritiro dell'unica BMW 323i che veniva generalmente considerata favorita della corsa.

LA CRONACA. Puntualmente alle 13.00 le 44 vetture hanno preso il via per il 25. Gran Premio di Turismo, disputatosi su 505 km. Hans Heyer ha imboccato davanti a Win Percy la variante dopo la partenza, seguito dalle due Volvo di Granberg e Olofsson, ma ben presto Heyer doveva perdere il comando. Ulf Granberg ha irresistibilmente guadagnato terreno, con la sua Volvo gommata Pirelli, superando Heyer al 5. giro e, poco dopo, il tedesco si è fermato ai box. Un sasso

aveva danneggiato la puleggia trapezoidale della sua Jaguar in modo tale che ha dovuto essere sostituita nel giro di venti minuti. Granberg e Percy si sono dunque trovati in testa e in lotta fino al 21. giro, quando la Volvo, con problemi di turbo, si è dovuta fermare brevemente ai box. A questo punto è allora passato al comando Percy, il vincitore del Salzburgring, davanti a Olofsson (Volvo) e le due Rover di Hahne e Allam. Dopo 11 giri è arrivata la fine per Grohs con la BMW-Brun in seguito ad una collisione con la BMW di Hamelmann.

DOPO 20 GIRI Heyer ha parcheggiato la sua Jaguar per noie al motore, mentre alla 33. tornata Percy, sempre al comando, ha ceduto il volante a Calderari e per la prima volta in questa stagione una Rover Vitesse è passata in testa: Armin Hahne

davanti a Allam e Olofsson. Nella divisione fino a 2,5 litri la BMW di Vogt-Joachim Winkelhock si era già ritirata per cedimento meccanico della sua Alfa. Ecco la classifica dopo 40 giri: Hahne con 13"25 su Olofsson con 24"31 su Kelleners con 29"17 su Stuck e 29"53 su Cudini. Le due Jaguar si sono trovate all'8. e 10. posto, mentre Marco Micangeli ha condotto davanti a Drovandi nella classe delle Alfa. Heyer aveva, su ordine di Walkinshaw, preso il volante della vettura di Nicholson e così aveva pilotato due macchine e non prende punti. Il successivo cambio al comando è arrivato al 48. giro, quando Hahne ha ceduto la guida e Joosen e Allam ha preso la testa, ma sempre più sotto la pressione dalla Jaguar di Enzo Calderari. Quando sembrava che potesse prendere il comando, è arrivata la fine per lo svizzero: crollo completo dell'impianto elettrico al 57. giro.

SONO TRE ORE esatte, solo una Jaguar rimaneva in corsa con due Rover al comando ma doveva arrivare l'ora di «Brancatelli». Uno dopo l'altro, ha preso Joosen e Duez ed è passato definitivamente al comando al 73. giro. All'80. giro Brancatelli è al comando con 11"81 su Duez, seguito da Gartner, Hollinger, Lindström e Walkinshaw, mentre Cremer-Drovandi sono stati in testa nella divisione fino a 2,5 litri e in una sensazionale 10. posizione assoluta. Gli ultimi trentun giri si sono svolti senza grandi avvenimenti. Lombardi-Francia si sono tuttavia dovuti ritirare per rottura del semiasse, mentre in testa Brancatelli era avviato tranquillamente verso la vittoria. Duez, invece, ha salvato con uno sprint finale la seconda piazza davanti a Gartner in veloce rimonta e Walkinshaw ha approfittato da un testacoda di Lindström che ha accusato noie al cambio, e ha potuto guadagnare una posizione.

Così l'europeo turismo dopo 8 gare

MARCHE	MONZA 1/4	VALLELUNGA 8/4	DONINGTON 29/4	PERGUSA 13/5	BRNO 10/6	OESTERREICH. 17/6	SALZBURGRING 1/7	NÜRBURGRING 8/7	24 ORE SPA 28-29/7	SILVERSTONE 9/9	ZOLDER 23/9	MUGELLO 21/10	TOTALE PUNTI
1. Alfa Romeo	20	20	20	20	20	20	20	20					160
2. Jaguar	20	12	20	20	20	20	20	8					140
3. Bmw	15	20	15	10	8	12	12	20					112
4. Volkswagen	4	20	—	15	15	20	15	20					109
5. Toyota	20	15	10	20	8	—	20	12					105
6. Volvo	6	1	3	6	10	10	10	6					52
7. Ford	15	12	—	12	10	—	—	—					49
8. Audi	—	—	—	—	20	—	12	15					47
9. Rover	—	—	1	—	4	4	08	15					32

PILOTI

1. Walkinshaw	29	16	2	21	29	29	—	10					136
Heyer	29	16	2	21	29	29	—	10					136
3. Nicholson	—	—	29	16	21	21	29	10					126
4. Percy	—	—	29	16	21	21	29	—					116
5. Kelleners	21	13	—	13	10	7	16	29					109
Brancatelli	21	13	—	13	10	7	16	29					109
7. Hoyer	20	15	10	20	8	—	20	12					105
8. Drovandi	20	—	—	20	12	20	10	20					102
9. Nielsen	20	15	—	20	8	—	20	12					95
10. Boucher	15	15	—	—	15	12	15	15					87
«Spiffero»	15	15	—	—	15	12	15	15					87
12. Poulsen	20	15	10	20	8	—	—	12					85
Lombardi	—	—	15	15	20	15	20	—					85
Francia	—	—	15	15	20	15	20	—					85



LE INTERVISTE «A braccia stese»

Brancatelli: «Avevo solo un problema, il sedile era troppo indietro in modo che ho dovuto guidare con le braccia stese. Negli ultimi dieci giri la macchina ha fortemente vibrato, forse i cuscinetti delle ruote si sono indeboliti. Anche se eravamo stati ottimisti, non avrei mai pensato che avremmo vinto, specialmente dopo la fase iniziale, quando ci siamo trovati soltanto al settimo posto».

Kelleners: «Avevo già prima previsto una possibile vittoria per noi. Questo tracciato ha cinque passaggi medio-veloci in variante che sono veleno per le Jaguar».

Allam: «La mia migliore corsa quest'anno. La nostra macchina migliore di corsa in corsa, crediamo ora di poter far bella figura anche a Spa. La nostra unica preoccupazione è il caldo, perché i nostri motori in alluminio non lo sopportano molto bene, il che si è potuto vedere nelle altre due macchine».

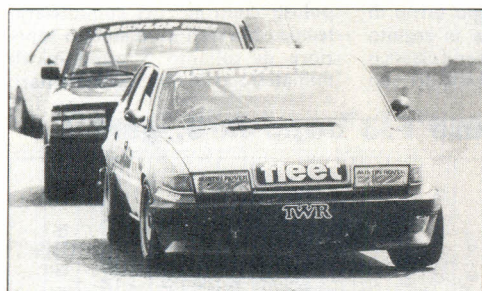
Gartner: «Sono molto contento. È

stata, dopo Zeltweg nell'82 dove ho vinto insieme a Vojtech con una BMW 528i, la mia seconda corsa di turismo. Avrei preso facilmente la Rover se la frizione non avesse cominciato a slittare a venti giri dalla fine».

Granberg (che ha corso splendidamente all'inizio): «Ora facciamo una pausa fino a Silverstone in settembre».

Walkinshaw: «Sapevamo che sarebbe stato duro qui. Questo tracciato è di un 30% più duro per i freni che Donington. Inizialmente tutto è andato bene, avevamo 15 minuti di vantaggio sulla nostra tabella di marcia. Poi è arrivato quel sasso per Hans, più tardi i meccanici hanno commesso un errore al momento di sostituire la guarnizione dei freni alla mia macchina, e così ho perso altri due minuti. Questa vittoria è certamente buona per noi».

(t. m. i.)



Brancatelli
(in alto)
ha interrotto il monologo Jaguar per la seconda volta dopo Vallelunga. Marc Duez
(a fianco)
è stato ottimo secondo su una Rover Vitesse
(Foto Taylor)

PRODUZIONE TEDESCA Trionfo Pirelli

ADENAU — Una tripletta Pirelli in occasione della 8. prova del campionato tedesco di produzione disputatasi sabato scorso sul Nürburgring. Dopo aver condotto inizialmente, Manfred Trint con la sua Mustang 5 litri ha dovuto cedere il passo per cedimento delle gomme alle due BMW di Grohs e Vogt. Nonostante i duri attacchi del piccolo Winnie Vogt, Harald Grohs ha potuto assicurarsi la sua terza vittoria di stagione con la BMW-Vogelsang. Anche il 4. piazzato, Volker Strycek, era gommato Pirelli. Alle sue spalle si è piazzata la Rover di Dieter Selzer che ha lottato con un motore fiacco. Peter Oberdorfer con l'Alfetta non ha saputo fare meglio del 15. posto perché ha dovuto fermarsi con il motore spento a 300 metri dal traguardo.

PRODUZIONE TEDESCA

Adenau, 7 luglio 1984

8. prova del campionato tedesco di produzione

La classifica: 1. Harald Grohs (BMW 635 CSI) 23 giri in 45'06"88 alla media di 139.933 kmh; 2. Vogt (BMW 323i) 45'08"26; 3. Trint (Ford Mustang) 45'17"22; 4. Strycek (BMW 635 CSI) 45'40"95; 5. Selzer (Rover Vitesse) 46'04"16; 6. Principe von Bayern (BMW 635 CSI) 46'19"59.

□ Giro più veloce: Vogt 1'56"93 alla media di 139.837 kmh.

La classifica del campionato: 1. Strycek p. 121; Vogt 105; 3. Grohs 94; 4. König 90; 5. Manthey 85,5; 6. Trint 78,5.

500 KM DEL NÜRBURGRING

ottava gara del campionato europeo turismo
Adenau, 8 luglio 1984

Così (in 44) al via e (in 28) al traguardo

Jaguar Xjs (Walkinshaw-Heyer) 1'50"12	Jaguar Xjs (Percy-Nicholson) 1'51"23	1. Bmw 635 Csi (Kelleners-Brancatelli) 111 giri, in 3.37'38"91 alla media 138.984 kmh
Jaguar Xjs (Calderari-Sears) 1'51"64	Rover Vitesse (Hahne-Joosen) 1'52"20	2. Rover Vitesse a 30"20 (Allam-Duez)
Volvo 240 T (Lindstrom-Olofsson) 1'52"57	Rover Vitesse (Soper-Schlesser) 1'52"99	3. Bmw 635 Csi 31'58" (Cudini-Gartner)
Volvo 240 T (Granberg-Jelinski) 1'53"05	Bmw 635 Csi (Kelleners-Brancatelli) 1'53"11	4. Bmw 635 Csi 1'16"25 (Hollinger-Giroix)
Rover Vitesse (Allam-Duez) 1'53"74	Bmw 635 Csi (Grano-Mueller) 1'53"77	5. Jaguar Xjs 1 giro (Nicholson-Heyer-Walkinshaw)
Bmw 635 Csi (Grohs-Brun) 1'53"94	Bmw 635 Csi (Van Ommen-Vojtech) 1'54"24	6. Volvo 240 T 1 giro (Lindstrom-Olofsson)
Bmw 635 Csi (Hollinger-Giroix) 1'54"24	Bmw 635 Csi (Gartner-Cudini) 1'54"69	7. Bmw 635 Csi 1 giro (Mueller-Grano)
Bmw 635 Csi (Stuck-Quester) 1'54"82	Bmw 635 Csi (Felder-Hamelman) 1'54"91	8. Bmw 635 Csi 1 giro (Ravaglia-Danner)
Bmw 635 Csi (Ravaglia-Danner) 1'55"18	Volvo 240 T (Pirnay-Neve) 1'55"22	9. Volvo 240 T 2 giri (Stureson-Persson)
Volvo 240 T (Stureson-Persson) 1'55"56	Bmw 635 Csi (Enge-Bosshard) 1'55"68	10. Volvo 240 T 3 giri (Pirnay-Neve)
Bmw 323 i (Vogt-J. Winkelhock) 1'55"73	Bmw 635 Csi (Schimpf-Ketterer) 1'56"11	11. Volvo 240 T 3 giri (Granberg-Jelinski)
Alfa Romeo Gtv 6 (Zapico-Marco Micangeli) 1'56"59	Volvo 240 T (Delcourt-Dieudonné) 1'56"77	12. Bmw 635 Csi 3 giri (Stuck-Quester)
Alfa Romeo Gtv 6 (Palma-Naddeo) 1'56"89	Alfa Romeo Gtv 6 (Cremer-Drovandi) 1'57"17	13. Alfa Romeo Gtv 6 3 giri (Cremer-Drovandi)
Bmw 635 Csi (Maurizio Micangeli-Fritsche) 1'57"57	Alfa Romeo Gtv 6 (Lombardi-Francia) 1'57"81	14. Alfa Romeo Gtv 6 4 giri (Boucher-«Spiffero»)
Alfa Romeo Gtv 6 (Boucher-«Spiffero») 1'58"00	Vw Golf Gti 1800 (Hohenester-Isler) 1'58"67	15. Rover Vitesse 5 giri (Hahne-Joosen)
Alfa Romeo Gtv 6 (Cipriano-Toffoli-Siena) 1'58"78	Bmw 528 i (Lindlar-Fedler-Philipps) 2'05"68	16. Alfa Romeo Gtv 6 5 giri (Cipriani-Toffoli-Siena)
Alfa Romeo Gtv 6 (Pekkala-Suster) 2'00"79	Bmw 635 Csi (Moeller-Milz) 2'01"99	17. Bmw 635 Csi 5 giri (Moeller-Milz)
Vw Golf Gti (Puetz-Kudrass-Eichner) 2'02"74	Opel Kadett (Wagenknecht-Toerkel-Esser) 2'02"93	18. Bmw 635 Csi 6 giri (Schippf-Ketterer-Von Bayern)
Audi 80 Gte (Bussinger-Seikel) 2'03"78	Toyota Corolla (Hoyer-Nielsen-Poulsen) 2'04"21	19. Alfa Romeo Gtv 6 8 giri (Zapico-Marco Micangeli)
Ford Escort (Burkhardt-Kern) 2'04"30	Vw Golf Gti (Fermine-De Liedekerke) 2'04"89	20. Alfa Romeo Gtv 6 8 giri (Suster-Pekkala)
Audi 80 Gte (Artl-Hoelscher) 2'05"11	Audi 80 Gte (Capra-Da Schio) 2'05"17	21. Vw Golf Gti 9 giri (Puetz-Kudrass-Eichner)
Ford Escort (Meeuwissen-Dstlaender-Wester) 2'05"24	Vw Golf Gti (Brunneringhausen-Katsers-Van Dalen) 2'05"49	22. Audi 80 Gte 11 giri (Artl-Hoelscher)
		23. Toyota Corolla 11 giri (Hoyer-Poulsen-Nielsen)
		24. Bmw 528 i 11 giri (Lindlar-Fedler-Philipps)
		25. Audi 80 Gte 12 giri (Capra-Da Schio-Seikel)
		26. Vw Golf Gti 13 giri (Fermine-De Liedekerke)
		27. Vw Golf Gti 14 giri (Brunneringhausen-Katsers-Van Dalen)
		28. Vw Golf 1.8 32 giri (Hohenester-Isler)

■ Giro più veloce: Win Percy (Jaguar Xjs) in 1'53"58 alla media di 143,961 kmh.

■ GIÙ ACQUA. Secondo le indicazioni di Thomas Lindström, la sua Volvo ad iniezione ad acqua consuma durante una corsa circa 30 litri di acqua.

EURO F. 3/Capelli vince a Pergusa ed è primo

La rivincita

Assente Dumfries, Ivan ha cancellato il ricordo di Monza prendendo anche la testa della classifica. Solamente dodici piloti erano al via



PERGUSA - Atmosfera cupa durante tutto il fine settimana siculo nel circo della F. 3 europea, come il cielo, improvvisamente copertosi pochi minuti prima del via della corsa, ma lo svolgimento della gara ha riportato la serenità ed addirittura la gioia nella squadra di Enzo Coloni che con la netta vittoria di Ivan Capelli si è rifatto della squalifica monzese. Questa volta nessuno ha sporto reclami, le verifiche d'ufficio sulle macchine dei primi tre classificati hanno accertato la regolarità delle stesse e Capelli ha pienamente sfruttato l'opportunità di riprendere il comando del campionato concessagli dall'assenza di quello che fino ad ora si è confermato il suo più pericoloso rivale: Johnny Dumfries. Il milanese non si è mai risparmiato un istante durante tutto il fine settimana, impegnandosi a fondo per cancellare il più in fretta possibile lo sgradevole ricordo monzese.

LA CRONACA - A memoria quella siciliana è la griglia più sparuta della storia del campionato europeo di F. 3 con soltanto dodici piloti ad attendere il verde dal direttore di corsa. Il caldo afoso che fino a pochi minuti prima del giro di ricognizione gravava sull'autodromo scomparire grazie a qualche nuvola che copre il sole al momento della partenza che vede Langes e Berger avviarsi tempestivamente e precedere un meno lesto Capelli al primo ingresso del gruppetto alla variante in fondo al rettilineo delle tribune dove, dietro ai primi arriva Jones, partito male, che tentando di recuperare qualche posizione passa nell'erba e rientrando in pista colpisce la macchina di Voulaz. L'americano si ferma a bordo pista con la sospensione anteriore sinistra danneggiata mentre Voulaz riparte ma deve arrestarsi per una sospensione posteriore alterata. Nel corso della prima tornata, nella curva ad angolo retto Capelli supera Berger e quando i piloti tornano davanti alle tribune è Langes in testa, seguito da Capelli, Berger, Melgrati, Campos, Muller, Sala, Byrne, Lucchesi, Villamil e Voulaz. Durante il secondo giro prima del curvone Capelli supera anche Langes e subito lo stacca, Campos passa nell'erba alla prima variante e continua senza perdere posizioni ma il suo radiatore dell'acqua è intasato e prima di metà gara lo spagnolo è costretto ai box col motore arrosto. Ad un quarto di corsa Capelli ha un secondo su Langes e 3"5 su Berger; più staccato è Melgrati ed il resto del gruppo, la situazione al comando comunque si va delineando chiaramente con Capelli che gira già certamente su

tempi da primato, fino a stabilire, al settimo passaggio, il nuovo record della categoria nell'autodromo siculo: il suo vantaggio cresce di conseguenza su Langes ed a metà percorso il bresciano dista 3"9 dal leader con Berger a 8"4 sempre da Capelli. Melgrati, quarto, è staccato dal capofila di ben 14"5 e queste cifre già dicono tutto sulla monotonia di uno spettacolo ravvivato soltanto dal duello fra Cathy Muller e Byrne che fatica non poco a superare la pilotessa francese: ci riuscirà nel penultimo giro al curvone sfruttando fino all'ultimo metro la scia della Ralt. Muller, sorpresa dal sorpasso con uno spoiler piegato si fa superare in extremis anche da Sala ma lo spagnolo arriva troppo lungo alla terza chicane e esce di pista: riesce a riprendere precedendo ancora sul traguardo finale il suo compagno di squadra Villamil, ultimo degli otto piloti che hanno concluso la corsa.

Una vittoria voluta

Una piccola folla attendeva Capelli sotto il tendone del Team Coloni; prima che scattasse l'assedio abbiamo scambiato due parole col pilota milanese:

«Era molto importante vincere oggi per me — diceva — avevo l'impressione che questa gara, dopo i fatti di Monza, decidesse la mia carriera futura. Voglio dedicare questo successo ai miei meccanici, la macchina è stata perfetta per tutta la gara, andava ancora benissimo alla fine come già nei primi giri. Non ho incontrato alcun problema, né a passare Berger né superando Langes, nonostante non avessi fatto una partenza molto brillante. Ora aspetto la gara del Mugello dove incontrerò di nuovo Dumfries: se disporrò nuovamente di una monoposto efficiente come quella di oggi sono certo di poter servire lo scozzese di pelo e contropelo».

Molto più avvilito era Langes: «Al primo giro avevo sessanta metri di vantaggio su Capelli che quando mi ha superato, durante il secondo passaggio, mi ha immediatamente staccato di venti metri: in queste condizioni è poco esaltante correre».

Anche Berger non è al settimo cielo ma è sereno: «Oggi non ho fatto un buon affare, nella prospettiva del campionato. Quando Capelli mi ha sorpassato avrei potuto fare dell'ostruzionismo ma ho preferito lasciarlo andare, pensando che la lotta fra lui e Langes avrebbe infine avvantaggiato me».

Luigi Massari

PERGUSA

nona prova del campionato europeo di F.3
Pergusa, 8 luglio 1984

Così (in 12) al via e (in 8) al traguardo

Ivan Capelli (Martini MK42-AR) 1'37"26	Claudio Langes (Ralt RT3-Toyota) 1'37"73
Gerhard Berger (Ralt RT3-A.R.) 1'37"81	Ruggero Melgrati (Ralt RT3-A.R.) 1'37"99
Davy Jones (Ralt RT3-Toyota) 1'38"18	Adrian Campos (Ralt RT3-VW) 1'38"25
Walter Voulaz (Ralt RT3-A.R.) 1'38"37	Louis Sala (Ralt RT3-AR) 1'38"67
Cathy Muller (Ralt RT3-A.R.) 1'38"76	Tommy Byrne (Anson SA4-VW) 1'39"20
Cosimo Lucchesi (Ralt RT3-A.R.) 1'39"98	Luis Perez Villamil (Ralt RT3-AR) 1'40"41

1. **Ivan Capelli**
(Martini MK 42 AR)
20 giri in 32'45"58
2. **Langes** a 7"23
(Ralt RT3 Toyota)
3. **Berger** 13"91
(Ralt RT3 AR)
4. **Melgrati** 24"94
(Ralt RT3 AR)
5. **Byrne** 37"51
(Anson SA4 VW)
6. **Muller** 38"16
(Ralt RT3 AR)
7. **Sala** 1'03"60
(Ralt RT3 AR)
8. **Villamil** 1'04"11
(Ralt RT3 AR)

■ I principali ritiri: Lucchesi (10.); Campos (8.); Voulaz (4.); Davy (1.)

■ Giro più veloce: il 7. di Capelli in 1'37"35 alla media di 183,051 km/h.

■ **VERIFICA.** Si è visto annullare il miglior tempo del primo turno di prove, Claudio Tanges in seguito alle verifiche d'ufficio, per il classico capello: il foro di entrata del suo

cassonino rivelava infatti allo scrupoloso controllo del commissario tecnico Montali un diametro superiore di soltanto 5 centesimi di millimetro ai 24 mm regolamentari.

Così l'Euro F.3 dopo la 9. gara

PILOTI	DONINGTON (25-3)	ZOLDER (15-4)	MAGNY COURS (1-5)	LA CHAÏRE (13-5)	ZELTWEG (27-5)	SILVERSTONE (10-6)	NÜRBURGRING (17-6)	MONZA (24-6)	PERGUSA (8-7)	MUGELLO (15-7)	KNUTSTORP (19-8)	NOGARO (16-9)	CROIX-EN-TERNOIS (7-10)	JARAMA (21-10)	TOTALE
1. Capelli	—	4	9	9	—	4	6	—	9	—	—	—	—	—	41
2. Berger	3	3	—	4	9	3	4	9	4	—	—	—	—	—	39
2. Dumfries	9	6	—	6	—	9	9	—	—	—	—	—	—	—	39
4. Langes	4	—	—	3	6	—	—	6	6	—	—	—	—	—	25
5. Nielsen	1	9	6	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
6. Byrne	6	—	4	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	12
7. Nissen	—	2	2	2	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	10
8. Spence	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6
8. Melgrati	—	—	—	1	—	2	—	3	—	—	—	—	—	—	6
10. Campos	—	—	—	—	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	5
11. Forini	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4
12. Weaver	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
12. Santal	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
12. Muller	—	1	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	3
15. Voulaz	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
15. Hunt	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
15. Barbazza	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
18. Delavallade	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
18. Evans	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
18. Thijrn	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1

F. 3 TRICOLORE/A Santin l'ottava prova

Un grande ritorno

Il pilota di Coloni è tornato sul podio dopo due gare in bianco e si è ripreso i punti del Mugello. Forini e Barbazza (2. e 3.) squalificati

PERGUSA

ottava gara del campionato italiano di F.3
Pergusa 8 luglio 1984

Così (in 15) al via e (in 12) al traguardo

Alessandro Santin (Ralt RT3 A.R.) 1'38"30	Alex Caffi (Ralt RT3 A.R.) 1'38"38
Francesco Barbazza (Dallara 384 A.R.) 1'38"68	G. Franco Tacchino (Ralt RT3 VW) 1'39"11
Franco Forini (Dallara 384 A.R.) 1'39"19	Franco Antonioli (Ralt RT3 VW) 1'39"24
Marco Apicella (Ralt RT3 A.R.) 1'39"53	Franco Scapini (Ralt RT3 VW) 1'39"58
Sulentic (Ralt RT3 A.R.) 1'40"22	Mirko Jochamovitz (Ralt RT3 A.R.) 1'40"32
Danilo Frassoni (Ralt RT3 VW) 1'40"66	Marozzo (Ralt RT3 A.R.) 1'40"80
Moreschi (Anson A.R.-SA4-A.R.) 1'43"64	Urioni (Ralt VW) 1'45"56
Guarino* (March 783 Toyota) 1'51"40	

* non partito

- Alessandro Santin**
25 giri in 41'39"88 alla media di 178,209 km/h (Ralt RT3 AR)
- Scapini** a 9"99 (Ralt RT3 VW)
- Tacchino** 23"03" (Ralt RT3 VW)
- Antonioli** 30"02 (Ralt RT3 VW)
- Sulentic** 31"03 (Ralt RT3 AR)
- Apicella** 34"14 (Ralt RT3 AR)
- Urioni** 1 giro (Ralt VW)
- Moreschi** 1 giro (Anson AR)
- Jochamovitz** 1 giro (Ralt RT3 AR)
- Marozzo** 1 giro (Ralt RT3 AR)
- Caffi** 9 giri (Ralt RT3 AR)

■ Giro più veloce: il 12. di Santin in 1'38"50 alla media di 180,914 km/h.

PERGUSA — Il secondo Coloni day della stagione è iniziato con una vittoria di Santin tornato sul podio dopo due gare in bianco. La vittoria di Santin ha portato (lo si poteva immaginare) ad una maxi verifica tecnica sul motore Alfa Romeo del pilota di Coloni, chiesta su reclamo dell'Automotor ma sembra suggerita da altra squadra dell'italiano che monta motori Alfa Romeo e che ha ritenuto possibile che la testata del motore di Santin fosse quella non ancora omologata e prevista in Novamotor per l'85 ma il motore è risultato perfettamente in regola.

LA CRONACA. Sullo schieramento che vede Santin in pole position affiancato da Caffi, manca il siciliano Guarino che, rotto il motore in prova, ha rinunciato a partecipare

con Santin sempre primo seguito da Caffi, Barbazza e Forini si ostacolano a vicenda all'ingresso della prima chicane e sono costretti a tirare lungo ma non attendono il permesso dei commissari e rientrano in pista dalla via di fuga ostacolando Scapini. Santin e Caffi proseguono sempre staccati di circa un secondo ma al quattordicesimo passaggio Santin arriva lungo a ruote inchiodate alla prima variante e Caffi riduce lo svantaggio.

AL QUINDICESIMO GIRO queste le posizioni: Santin, Caffi, Forini, Barbazza, Scapini e Tacchino in rimonta; seguono Apicella, Sulentic e Antonioli. Ma Caffi non completa il sedicesimo giro rientrando ai box con il braccetto inferiore della sospensione posteriore sinistra ko.



Così il tricolore F.3 dopo 8 gare

PILOTA	VALLELUNGA (25-3)	MUGELLO (8-4)	MISANO (23-4)	MUGELLO (13-5)	MONZA (27-5)	MAGIONE (10-6)	VARANO (17-6)	PERGUSA (8-7)	MISANO (25-8)	VARANO (16-9)	VALLELUNGA (30-9)	IMOLA (14-10)	TOTALE
1. Santin	3	—	9	9	6	—	—	9					36
2. Caffi	—	6	4	6	9	—	6	—					31
3. Scapini	—	—	1	—	2	9	9	6					27
4. Tacchino	4	3	6	3	—	—	3	4					23
5. Forini	—	9	3	—	—	—	4	—					16
6. Barbazza	—	4	2	1	4	3	—	—					14
7. Apicella	—	—	—	4	—	6	—	1					11
7. Famà	6	2	—	—	—	1	2	—					11
9. Voulaz	9	—	—	—	—	—	—	—					9
10. Mancini	2	—	—	2	—	4	—	—					8
11. Cazzaniga	—	—	—	—	3	—	—	—					3
11. Antonioli	—	—	—	—	—	—	—	3					3
13. Frassoni	—	—	—	—	—	2	—	—					2
13. Vismara	1	1	—	—	—	—	—	—					2
13. Giannini	—	—	—	—	1	—	1	—					2
13. Sulentic	—	—	—	—	—	—	2	—					2

La classifica tiene conto della sentenza del TNA relativa alla 2. prova del campionato (Mugello 8-4), che ha così modificato l'ordine d'arrivo: Forini, Caffi, Barbazza, Tacchino, Famà, Vismara. (Vecchio ordine d'arrivo: Forini, Santin, Caffi, Barbazza, Tacchino, Mancini).

alla gara. Santin prende subito la testa, seguito da Forini, Caffi e Barbazza. Nel corso del primo giro, alla staccata della prima chicane, giungono affiancati Sulentic e Jochamovitz con Marozzo che cercando di superare entrambi urta il peruviano sul quale sale sopra Frassoni, impossibilitato ad evitarlo. Neto e Marozzo, rientrati ai box, cambiano una gomma e ripartono; per Frassoni è invece il ritiro con la sospensione anteriore destra ko. Al sesto dei 25 giri in programma queste le posizioni: Santin, seguito da Caffi, Barbazza, Forini, Tacchino, Scapini, Antonioli, Apicella e Sulentic. All'uscita della prima variante Tacchino, con due ruote sull'erba, rientrando in pista trova un avvallamento che lo manda in testacoda e poi con le ruote sporche di terra va ancora in testacoda alla prima chicane. Antonioli per evitarlo è costretto a rallentare e perde un paio di posizioni. All'inizio dell'ottavo giro Caffi, a un secondo da Santin, si trova in fase di doppiaggio con Jochamovitz che aiuta un po' il suo compagno Santin. Al nono giro,

Due giri dopo Apicella è autore di un dritto alla prima variante. Al ventesimo giro Santin, primo con buon margine su Barbazza e Forini, si trova con i doppiati Moreschi e Urioni che non si avvedono di lui e lo tengono dietro per un giro intero. Barbazza e Forini si fanno così sotto e per poco Santin non urta Urioni all'ingresso della prima variante. Santin, superati i doppiati, controlla il vantaggio sui due inseguitori.

A DUE GIRI dal termine, Forini supera Barbazza che accusa un motore un po' fiacco ma il vantaggio di Santin è ormai al lumicino. Santin precede sul traguardo di una lunghezza Forini e Barbazza che a loro volta sono seguiti da Scapini, Tacchino autore di una rimonta notevole, e Antonioli che supera Sulentic all'ultimo giro. Poi i commissari decidono di togliere di classifica, per l'episodio raccontato, sia Forini che Barbazza. Le verifiche tecniche decretano infine che il motore Alfa Romeo di Santin è del tutto ok.

Roberto Teso

FORMULA FIAT ABARTH

Ancora Barlassina

PERGUSA - Pier Emilio Barlassina, ha bissato a Pergusa il successo ottenuto a Monza quindici giorni fa, imponendosi in entrambe le manches con somma dei tempi in cui si è disputata la nona prova del campionato italiano. Barlassina ha preceduto in classifica Larini, Capello e molti altri piloti protagonisti di due combattutissime manches. Sulla pista siciliana, dove in questa categoria sono determinanti le scie, si è assistito nella prima manche ad un continuo cambio di posizioni tra un folto gruppetto di testa composto da Larini, Tedeschi, Barlassina, Verna, Martini, Marcheselli e Minutolo. Nella seconda la lotta si è ristretta a Barlassina, Larini e Tedeschi incapappato all'ultimo giro in un contatto con Larini che non gli ha permesso di tagliare il traguardo. Da mettere in risalto la buona prestazione di Marcheselli nella prima delle due manches e la grintosa rimonta di Minutolo, costretto a partire nelle ultime file per aver rotto nel primo turno di prove il supporto rinvio del semiasse.

LA CRONACA. È Tedeschi, della pole position, a prendere subito il comando davanti a Capello e Larini. I tre si scambiano di continuo le posizioni e ben presto il gruppetto si infoltisce con l'arrivo di Barlassina, Verna, Martini, Giombini, Califano, Prodan, Marcheselli e Minutolo in gran rimonta. Sono Barlassina, Larini, Tedeschi e Capello che hanno il sopravvento sugli altri, mentre spariscono, nel corso dei 13 giri, Prodan che esce picchiando e Verna che lo imita a due giri dal termine. Con Minutolo fisso in ottava posizione per rottura della quarta marcia, la prima manche si conclude con Barlassina che vince in volata davanti a Larini e Tedeschi; quarto in uno sprint degno di nota è Marcheselli.

NELLA SECONDA MANCHE è Barlassina a precedere il gruppo fin dalla prima curva mentre Ceraolo parte dai box perché in schieramento si avvede di star perdendo una gomma. Barlassina, Larini e Tedeschi prendono il largo mentre Marcheselli arriva lungo alla prima chicane e perde numerose posizioni essendo fino a quel momento quarto. Dietro ai primi tre, tra cui sembra avere la meglio Barlassina, c'è Capello e più staccato un gruppetto composto da Minutolo, Giombini, Vullo, Marcheselli, Califano e Martini poi costretto al ritiro senza musetto. E giungiamo alle battute conclusive con Barlassina, Tedeschi e Larini che si alternano al comando mentre dietro seguono Capello e più staccati Marcheselli Giombini e Vullo. Al penultimo giro Barlassina al comando inizia a fumare vistosamente per rottura della culata del cambio; dietro lottano Larini e Tedeschi. Giunti al

l'ultima staccata Tedeschi riesce a mettere le sue ruote davanti a quelle di Larini ma quest'ultimo lo urta nella ruota posteriore sinistra costringendolo ad uscire nelle reti. Vince la manche Barlassina che vince anche la gara; sul podio salgono Larini e Capello, secondo e terzo anche nella manche.

Roberto Teso

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Campionato italiano Formula Fiat Abarth

Pergusa, 8 luglio

Le classifiche

Finale (per somma di tempi): 1. Barlassina Pier Emilio, 26 giri in 48'34"08 alla media di kmh 158,993; 2. Larini a 6'79; 3. Capello a 16'48; 4. Marcheselli a 21'03; 5. Giombini a 23'05; 6. Minutolo a 30'09; 7. Califano a 39'11; 8. Vullo a 43'76; 9. Chiesa a 1'17'61; 10. Paoli a 1'21'53; 11. Tedeschi a 1 giro; 12. Gatto a 2 giri; 13. Martini a 3 giri; 14. Prodan a 5 giri; 15. Muccio a 5 giri; 16. Ceraolo a 5 giri; 17. Gatto a 9 giri. □ Giro più veloce: il 13. di Felice Tedeschi in 1'49"14 media kmh 163,277.

1. manche (13 giri): 1. Barlassina Pier Emilio

24'22"61 158,388 kmh; 2. Larini st; 3. Tedeschi a 33"; 4. Marcheselli a 1'05; 5. Capello a 1'52; 6. Martini a 1'67; 7. Giombini a 2'71; 8. Minutolo a 2'95; 9. Califano a 1'17'72; 10. Vullo a 23'27; 11. Gatto a 26'70; 12. Muccio a 27'06; 13. Chiesa a 39'95; 14. Ceraolo a 40'19; 15. Paoli a 57'31; 16. Verna a 11 giri; 17. Gatto a 11 giri; 18. Prodan a 8 giri. □ Giro più veloce: il 13. di Tedeschi in 1'49"14 alla media di 163,277 kmh.

2. manche (13 giri): 1. Barlassina Pier Emilio in 24'11'47 159,604 kmh; 2. Larini a 6'79; 3. Capello a 14'95; 4. Marcheselli a 19'98; 5. Giombini a 20'34; 6. Vullo a 20'49; 7. Minutolo a 27'14; 8. Califano a 27'38; 9. Prodan a 37'48; 10. Chiesa a 37'66; 11. Paoli a 1'24'62; 12. Tedeschi a 12 giri; 13. Gatto a 12 giri; 14. Martini a 9 giri; 15. Muccio a 8 giri; 16. Ceraolo a 8 giri; 17. Gatto a 4 giri.

□ Giro più veloce: Tedeschi in 1'49"80 media 162,295 kmh.

Classifica Campionato Italiano: 1. Minutolo 47; 2. Tedeschi 34; 3. Larini 29; 4. Barlassina 26; 5. Simone Vullo 19; 6. Arfè 15; 7. Capello 14; 8. Verna 10; 9. Giombini 9; 10. Ermanno Alboreto 5; 11. Marcheselli 4; 12. Conti e Monti 3; 14. Zaffiri, Amadori, Martini, 2; 17. Severi 1.

TROFEO CADETTI AGIP

Aghemio a tavolino

MONZA — Poteva essere la grande giornata di Mercatelli ma le verifiche tecniche al termine della gara che l'aveva visto vincitore hanno brutalmente infranto il sogno: l'albero motore non era conforme a quanto previsto dal regolamento. Ha così vinto, meritatamente, Alex Aghemio; il veloce milanese non ha rubato niente a nessuno dimostrando, sia in batteria sia in gara, che la vittoria era alla sua portata. Un elogio anche a Sandonà, costruttore della vettura vincente, che dopo i successi a ripetizione della passata stagione non aveva più trovato il passo vincente ma il cambiamento effettuato a livello tecnico ha portato i suoi frutti. Protagonista di una bella gara è stato Ottini che, col secondo posto ottenuto a tavolino, si invola verso il titolo seguito da Quartero a cinque lunghezze. Protagonista di una bella prova anche il veterano Maestri rallentato sul finire da una molla valvola rotta. A punti anche Minellono, che ha regolato in volata Formica al volante anch'egli di una CRS, squadra che ha piazzato tre vetture nei primi sette posti. Un cenno di apprezzamento lo meritano Rossetti e Redaelli: col loro duello hanno divertito.

Paolo Ciccarone

VELOCITÀ IN PISTA

Trofeo cadetti AGIP

Monza, 8 luglio 1984

Le classifiche

1. BATTERIA: 1. Ottini (CRS) 10 giri in 10'42"0 media 134,850 kmh; 2. Redaelli (Tatuus) a 00"1; 3. Modena (Ellenne) a 00"3. 4. Notarnicola (Santandrea) a 00"8; 5. Assi (CRS) a 07"4; 6. Ballabio a 7"6; 7. Rossetti a 9"4. 8. Zuffetti a 22"1.

2. BATTERIA: 1. Maestri 10 giri in 10'41" media 135,049 kmh; 2. Quartero (Dama) a 00"1; 3. Sandonà (Tatuus) a 1"6; 4. Re (Gibertini) a 3"2; 5. Formica (CRS) a 3"4; 6. Rota (Ermolli) a 3"7; 7. Redaelli (Redaelli) a 6"8.

3. BATTERIA: 1. Mercatelli (Mig) 10 giri in 10'35"8 media 136,174 kmh; 2. Aghemio (Tatuus) a 00"1; 3. Cazzaniga (CRS) a 00"3. 4. Minellono (CRS) a 12"7; 5. Verduci (Verduci) a 12"8; 6. Nobili (Ermolli) a 13"1; 7. Mascheroni (Tatuus) a 13"8.

FINALE: 1. Aghemio (Tatuus) 22 giri in 23'12"5 media 136,806 kmh; 2. Ottini (CRS) 23'12"6; 3. Maestri (Corsini) 23'15"2. 4. Sandonà (Tatuus) 23'19"00; 5. Quartero (Dama) 23'37"2. 6. Minellono (CRS) 23'40"4.

7. Formica (CRS) 23'40"8; 8. Rossetti (Tatuus) 23'53"9; 9. Brusadelli (Brusadelli) 24'08"9; 10. Redaelli (Redaelli) 24'09"4. 11. Rota (Ermolli) 24'15"6; 12. Ballabio (Tatuus) a 2 giri.

GENERALE Trofeo Cadetti Agip (dopo 7 gare): 1. Ottini punti 30. 2. Quartero p. 25; 3. Mercatelli p. 20. 4. Maddonnini p. 15; 4. Maestri p. 15; 6. Aghemio p. 14; 7. Modena e Verduci p. 9. 9. Formica p. 8; 10. Musani p. 6; 11. Lavaggi p. 5; 12. Notarnicola p. 4. 13. Cazzaniga p. 3; 14. Ghidetti p. 3; 15. Sandonà p. 3; 16. Re p. 2; 17. Bianchi p. 2. 18. Minellono p. 1; 19. Mascheroni p. 1.

Finale Formula Monza 500: 1. Ghezzi (Repetto) 15 giri in 18'25"2 media 117,508 kmh; 2. Marchio (Santandrea) 18'25"4; 3. Ambrosini (Tonetti) 18'52"8; 4. Gibelli (Vargiu) 18'58"9; 5. Cirelli (CCM) 19'05"4. 6. Dragotto (Dall'Olio) 19'13"9; 7. Sada (Madis) 19'19"6; 8. Pareschi (Repetto) a 1 giro; 9. Zoppi (Santandrea) a 1 giro; 10. Colloca (Melesi) a 1 giro; 11. Tommasi (Thiele) a 1 giro.

Classifica Trofeo FISA Formula Monza 500 cc. (dopo 5 gare): 1. Ghezzi p. 30. 2. Cirelli p. 27. 3. Gibelli p. 20. 4. Marchio p. 15; 5. Castagna p. 9; 6. Sada p. 7.

F3 INGLESE

Dumfries ha fatto una stecca

DONINGTON — Ha un aspetto insolito la classifica della 10. prova del campionato di F.3 Marlboro, perché Johnny Dumfries ha terminato la corsa di Donington con un solo punto. La vittoria è andata a Russell Spence che si avvicina così al leader della serie, Dumfries che ha ora 77 punti seguito da Spence con 41. Dumfries è tuttavia partito, come di solito, in pole position ma Ross Cheever, che ha preso il via dal secondo posto in griglia, ha preso il comando. Dopo un solo giro Dumfries si è fermato ai box con una foratura; è ripartito dopo la sostituzione della ruota e ha realizzato il giro più veloce (come al solito) che gli ha dato l'unico punto della gara: nonostante il suo grande sforzo per riconquistare le posizioni perse è risultato solo 9. Neanche il primo posto di Cheever è durato a lungo e questa volta la frustrante rottura che ha eliminato la sua Ralt-BMW dalla corsa è stata quella della sospensione. Dunque Spence ha preso il comando conservandolo fino al traguardo, davanti ad un Berg deluso, era partito dalla 3. posizione, e Evans. Mario Hytten è stato il quarto più veloce delle prove e ha concluso la corsa in 4. posizione, seguito dal compagno di squadra di Cheever, Paul Jackson che ha così ottenuto il suo primo punto nella serie Marlboro, molto più contento al volante di una Ralt che nella Spartan che ha guidato nella prima metà della stagione. David Hunt ha subito una brutta uscita di pista nella veloce discesa dopo la prima curva e il rapporto dell'ospedale afferma che ha riportato la frattura del braccio sinistro e altre ferite più leggere.

David Hodges

F.3 INGLESE

Donington, 8 luglio 1984

10. prova del campionato britannico di F.3 Marlboro

La classifica: 1. Russell Spence 25 giri in 29'45"17 alla media di 158,76 kmh; 2. Berg 29'52"51; 3. Evans 29'52"83; 4. Hytten; 5. Jackson; 6. Abella (tutti su Ralt RT3). □ Giro più veloce: Dumfries in 1'10"24 alla media di 161,39 kmh.

■ MANETTE. Di un singolare episodio si sono resi protagonisti prima Vullo e poi alcuni piloti di F. Fiat Abarth. Alloggiati all'Hotel Riviera, per poco non hanno potuto prendere parte al primo turno di prove di qualificazione in quanto la strada che costeggia il lago, per ordine prefettizio, era stata chiusa al traffico. Su tale strada c'è l'unica uscita dell'Hotel; vane le discussioni con le forze dell'ordine per spiegare la necessità di dover raggiungere l'autodromo. Sono volate alcune parole e per Vullo è scattato l'arresto con manette! Poi Vullo e i piloti sono stati caricati su un furgone della polizia e scortati in autodromo. Il caso si è risolto con un gesto comprensivo delle forze dell'ordine.

CART A CLEVELAND/Andretti fallisce il bis

Sempre Lola è

Vince Sullivan, che precede Ganassi e Andretti jr, autori di una bella gara. Jacques Villeneuve ha compiuto un giro su tre ruote.

CLEVELAND — Poteva essere la copia esatta del GP di New York, invece la corsa Cart di Cleveland non ha portato fortuna a Mario Andretti e alla sua Lola, dominatori delle prove e della prima parte di gara. A vincere alla fine è stato infatti l'ex pilota della Tyrrell di F. I Danny Sullivan su una Lola in tutto e per tutto identica a quella dell'italo americano che ha preceduto sul traguardo la March di Ganassi.

Eppure i primi giri di gara avevano portato fortuna ad Andretti, che partiva in pole position. «Piedone» è scattato al segnale dello starter davanti a Bobby Rahal, a Danny Sullivan, conservando la testa della corsa fino al 42. giro quando a causa di problemi di accensione ha dovuto fermarsi ai box. La possibilità di vincere questa corsa di 500 miglia su un autodromo ricavato da un aeroporto lungo 4,500 m. è passata

quindi nelle mani di Rahal che con la sua March Dfx si è portato in testa davanti a Sullivan e al gruppo compatto di 28 vetture.

FABI K.O. Anche Teo Fabi, dopo il suo quarto posto in qualificazione, ha avuto un buon avvio. A lungo ha occupato il quarto posto dietro ai favoriti, poi al 22. giro ha dovuto abbandonare a causa di un'uscita di strada che ha danneggiato irrimediabilmente la sua March Forsythe. Con questo ritiro si è conclusa ufficialmente la carriera dell'italiano in Cart, una categoria che gli ha fruttato popolarità soprattutto all'indomani della pole position di Indianapolis edizione 1983. Comunque l'incidente di Teo non è

stato l'unico di questa tiratissima gara. Al 30. giro ad uscire di scena è stato Jacques Villeneuve, che non ha smentito le tradizioni di famiglia compiendo un'intera tornata su tre ruote, prima di ritirarsi.

MA LA CORSA ha offerto colpi di scena a non finire. A soli 4 giri dal termine Bobby Rahal, che appariva ai più sicuro vincitore doveva fermarsi in pieno rettilineo per la rottura del propulsore lasciando via libera a Danny Sullivan e Chip Ganassi che erano divisi da pochissimi secondi di distacco tra loro. L'arrivo in volata ha infine visto Sullivan sopravanzare il rivale. Quinto, infine, è arrivato il colombiano Roberto Guerrero sulla sua March. Ora il campionato Cart con sei vincitori diversi nelle varie prove fin qui disputate resta aperto ad ogni soluzione di vittoria finale.

Adriano Manocchia

CAMPIONATO CART

Cleveland, Ohio 8 luglio 1984

Grand Prix di Cleveland

La classifica: 1. Danny Sullivan (Lola Dfx); 2. Chip Ganassi (March); 2. Michael Andretti (March); 4. Rick Mears (March); 5. Roberto Guerrero (March).



NASCAR/Anche Reagan festeggia Petty Richard e il presidente

DAYTONA — È stato Ronald Reagan in persona a premiare Richard Petty per la duecentesima vittoria della sua carriera, conquistata nella tradizionale «Firecracker 400». Per questo appuntamento del campionato Nascar, coinciso con la festa nazionale del 4 luglio, si è infatti registrata la prima apparizione di un presidente degli Stati Uniti.

I 160 giri hanno avuto in Harry Gant l'iniziale protagonista. Fin dalle prime curve, tuttavia, Richard Petty e Cale Yarborough hanno iniziato un confronto diretto che è poi continuato fino al termine. Al 128. giro la Pontiac di Petty ha preso il comando trascinandosi in scia la Chevrolet di Yarborough, mentre Gant ha proseguito in terza posizione. I due battistrada hanno lottato vicinissimi fino al 158. giro, quando in seguito a un incidente è entrata in pista la Pace-Car. Gli ultimi due giri sono quindi stati percorsi a velocità ridotta con Petty ormai sicuro della vittoria.

Andrea Ficarelli

CAMPIONATO NASCAR

Daytona (USA), 4 luglio 1984

«PEPSI FIRECRACKER 400»

La classifica: 1. Richard Petty (Pontiac) 160 giri alla media di 275,525 kmh; 2. Gant (Chevrolet); 3. Yarborough (Chevrolet); 4. Allison (Buick); 5. Parsons (Chevrolet); 6. Elliot (Ford); 7. Labonte (Chevrolet); 8. Carnhardt; 9. Bonnet; 10. Ruttman.

Fabi: bye bye America

WATKINS GLEN — «Appena avremo trovato il sostituto che guiderà la March sino al termine del campionato, Teo Fabi sarà libero di abbracciare completamente la F.1». Con questo comunicato congiunto i fratelli Forsyth e la «Skoll Bandit» hanno annunciato alla vigilia della 300 km di Cleveland, l'addio ufficiale del pilota milanese, alla F. Cart. Ironia della sorte, mentre il patron rilasciava il comunicato Teo Fabi si issava in quarta posizione a fianco di Roberto Guerrero nelle prove della gara.

I commenti della stampa sono stati negativi nei riguardi di Fabi che qualcuno ha definito «ingiusto e ingrato». Intanto è apparsa una prima rosa di candidati alla sostituzione con Emerson Fittipaldi in testa insieme a John Paul Jr. che spera avere via libera dalla Vds per la quale non dovrebbe correre quest'anno, Kevin Cogan e Johnny Rutherford. Se tutto andrà liscio, per la 500 miglia del Michigan del 22 luglio la March dei Forsyth avrà un nuovo conduttore...

IMSA/6 ore di Watkins Glen Bell-Holbert volano davvero

WATKINS GLEN — Sono volati a turno rispettivamente a Cleveland e a Riverside. Al Holbert, infatti, dopo aver guidato le prime 3 ore di questa prova di campionato Imsa di Watkins Glen è «fuggito» Cleveland per partecipare alla corsa Cart mentre Derek Bell è arrivato a Watkins appena in tempo per salire sulla Porsche 962, lasciata libera dal compagno, dopo essere giunto terzo alla corsa Iroc di Riverside. Nonostante i «viaggi» i due hanno vinto alla grande la 6 ore Imsa ripetendo in sostanza l'exploit delle prove dove avevano dimostrato di essere una spalla sopra gli avversari. In effetti gli unici che hanno impensierito Holbert-Bell sono stati Ludwig-Wollek che hanno condotto in testa la corsa nei primi 18 giri prima che il motore della loro Porsche si ammutolisce senza permettere al tedesco che era alla guida, di raggiungere i box. Dietro ai due dominatori sono giunti quindi John Paul jr-

Leven, con il due volte campione Imsa impegnato in una rimonta mozzafiato. A deludere, invece, sono state le Jaguar del Group 44 di Bob Tullius. Brian Redman e Hurlley Haywood hanno provato ad ostacolare i vincitori ma la loro Jaguar è stata a Watkins Glen troppo inferiore alla Porsche 962, che pare averci preso gusto a vincere anche negli Usa.

POTEVA ANDARE meglio anche a Giampiero Moretti e Fulvio Maria-Ballabio, soprattutto dopo che nelle prime battute avevano occupato la terza posizione con la Momo Cosworth. Gli italiani, poi, hanno dovuto rallentare il passo per guai al cambio e per una sospensione difettosa. Il problema della Momo appare di natura motoristica. Il Cosworth utilizzato dalla bella monoscocca italiana non sembra essere all'altezza dei più potenti Porsche, Chevrolet e Jaguar, ai quali rende più di 100 cv. Una volta risolti questi piccoli guai di gioventù Moretti e Ballabio avranno sicuramente la possibilità di poter lottare nelle posizioni di vertice con più assiduità rispetto ad oggi.

Lino Manocchia

IMSA

Watkins Glen 8 luglio 1984

6 Ore di Watkins Glen

La classifica: 1. Porsche 962 (Bell-Holbert) 194 giri; 2. Porsche 962 (Paul jr-Leven) a 3 giri; 3. Jaguar Xjs (Redman-Haywood) a 8 giri; 4. Porsche 934 (Downing-Maffucci) a 10 giri; 5. Lola Mazda (Busby-Knoop) a 10 giri; 6. Porsche 934 (Vincent-Mullen) a 15 giri; 7. Porsche 924 (Schneider-Efer) a 19 giri; 8. Argo Jm11 (St James-Johnson) a 20 giri; 9. Momo Cosworth (Moretti-Ballabio) a 20 giri; 10. Mazda (Horegen-Loring) a 10 giri.

CAN AM/A Dallas vince la Vds di Roe

Fangio junior convince

Il nipote dell'ex campione del mondo è stato anche al comando della corsa. Il vincitore ha dovuto arginare gli attacchi dell'inglese Crawford

DALLAS - Con la vittoria di Dallas, Michael Roe, si è portato al comando del campionato Can Am. La corsa del pilota del team Vds non è stata tranquilla. Per tutti i terribili cinquanta giri, disputatisi sotto un caldo soffocante che ha messo a dura prova la resistenza fisica dei piloti, Roe ha dovuto fare i conti con la March del britannico Jim Crawford, che partito in ritardo ha effettuato una grande rimonta, puntando Roe ad ogni curva sino alla bandiera a schacchi. Insieme ai nomi di Roe e Crawford, la gara di Dallas, ha messo in evidenza anche Juan Manuel Fangio, che dopo l'esperienza italiana della F.3, ha disputato la corsa con una Ralt del «Team Genoa». L'argentino, approfittando dell'uscita della Pace car, per recuperare la macchina incidentata di Hill, ha guidato temporaneamente la gara venendo poi riassorbito da Roe e Crawford che guidavano

macchine estremamente più competitive. Alla gara di Dallas era presente anche un altro pilota di estrazione europea, l'argentino Mansilia, che con una March derivata dalla F.2 ha costantemente navigato nelle retrovie. Tra le molte vetture derivate dalla F.1, c'erano anche la Theodore di Tempero e la Williams FW 07 dell'austriaco Walter Lechner. (c. m.)

CAN AM

Dallas, 7 luglio 1984

La classifica: 1. Michael Roe (Vds) 50 giri in 1.46'58" media 109,406 kmh; 2. Crawford (March 847) a 8"; 3. Fangio (Ralt) a 1 giro; 4. Monk (Lola) a 1 giro; 5. Campbell (March) a 2 giri; 6. Compton (Lola) a 2 giri; 7. Mansilia (March) a 2 giri; 8. Kroll (Kr3) a 4 giri; 9. Busch (Conquest) a 4 giri; 10. Canizares (March) a 4 giri.

□ Giro più veloce: Roe in 1'45"465.

F. 2 GIAPPONESE/Dominio di Nakajima La giornata dell'Honda

SUZUKA — Mentre Keke Rosberg stava dominando il Gp di Dallas al volante di una Williams Honda, in Giappone un'altra vettura motorizzata dal propulsore giapponese si aggiudicava la prova di campionato nazionale di F. 2. A Suzuka, sede della terza gara della serie asiatica della seconda formula, si è imposto infatti Satoru Nakajima al volante di una March 842 mossa dai sei cilindri 2000 aspirato del Sol Levante, lo stesso che equipaggia nell'europeo le Ralt di Thackwell e Moreno. Nakajima ha dominato in lungo e in largo la corsa, dimostrando di essere il reale favorito dalla vittoria finale nel campionato. Questa è stata infatti la seconda vittoria su tre gare disputate per il portacolori dell'automobilismo giapponese. Al secondo posto è giunto Hoshino su un'altra March Honda. La prossima gara di campionato si svolgerà il 23 settembre.

Le Lola tra le nonne

DALLAS — Nella giornata di sabato, dopo le prove, si è svolta una corsa per auto storiche alla quale sono intervenuti parecchi nomi famosi dell'automobilismo mondiale. Alla partenza, infatti, c'erano Stirling Moss con una Chevron B8, George Follmer, vincitore di una serie Can Am e pilota Shadow in F.1, con una Lola T222, l'inglese Richard Attwood e David Piper, che si è presentato con una Ferrari P4, davvero bella. Alla corsa hanno partecipato moltissime vetture importanti. Mike Colvill ha guidato una Ford Gt 40 coi colori arancio azzurri del team di John Wyer, Walker si è schierato con una Lola guidata da tempo da Jackie Stewart, mentre tra le «celebrità» della corsa erano presenti le Lola T70 Chevrolet, vetture progettate da Eric Broadley che con lo scomparso Mark Donohue si aggiudicarono alcune corse del mondiale marche agli inizi degli anni settanta.

AUTO STORICHE

Dallas, 7 luglio 1984

La classifica: 1. George Follmer (Lola T222); 2. Bobdurant (Lola T70); 3. Attwood (Porsche 917); 4. Ostromuff (Porsche 908); 5. Becker (Porsche 910); 6. Colvill (Ford Gt 40); 7. Bell (Ferrari P3); 8. Piper (Ferrari P4); 9. Moss (Chevron B8); 10. McLean (McLaren M3B).

■ **IL KARTING CLUB FVC** organizza domenica a Zoppola (PN) una gara di kart riservata alle classi 60, 125 P. Vi sarà anche una competizione ad inviti di carattere internazionale della 125 Ft e Intercontinentale. Per informazioni rivolgersi allo 0434/ 959194 oppure 81228.

■ **TORNA SALAZAR** — Uscito dalla F.1 nel Gp del Belgio dello scorso anno, il cileno Eliseo Salazar tornerà alla guida della Ram di Alliot. L'annuncio è stato dato dallo stesso pilota a Santiago del Cile che ha precisato di essersi accordato per guidare la Ram dal Gp d'Inghilterra fino al termine del campionato.

Jauslin non ferma la C100

ERDING — Klaus Niedzwiedz sulla Zakspeed Ford C1/8 ha vinto la 4 prova del campionato Interserie. Il pilota tedesco ha comunque avuto vita difficile, in quanto Rudi Jauslin con la Ensa Ford gli è giunto alle spalle a pochi giri dal termine della gara. Tra i due vi è stato un arrivo al fulmicotone con Niedzwiedz che ha battuto Jauslin di pochissimi decimi di secondo. Al terzo posto, più staccato, è finito Kees Krossmeijer che ha guidato la Kremer Porsche Ck 5. (h.j.t)

INTERSERIE

Erding, 8 luglio 1984

4. prova di campionato

La classifica: 1. Klaus Niedzwiedz (Zakspeed Ford C1/8) in 23'32"24; 2. Jauslin (Ensa Ford) 23'32"65; 3. Krossmeijer (Porsche K5) 23'40"89; 4. Anspann (March Ford) 23'41"92; 5. Baer (Osella Bmw) 23'52"42; 6. Buess (Horag) a 1 giro.

■ **BORJN THOR** ha vinto con facilità la corsa gr.A disputata a Falkenberg l'8 luglio al volante della sua Volvo 240 Turbo utilizzata nel campionato europeo di turismo, davanti a due altre Volvo Turbo, mentre la sorella di Stefan Johansson, Aasa Johansson ha perso la seconda prova del Lancia Lady Cup Autobianchi A 112 Abarth a favore di Lottie Mattsson. (t. l.)

■ **HANS THAUNG** ha vinto la 3. prova del campionato svedese di F.3 open. Il campione in carica, Leo Andersson ha piazzato la Ralt ex-Martin Brundle presa in noleggio al secondo posto davanti a Leif Lindstrom e l'ex pilota di F.1, Slim Borgudd che sta considerando un ritorno alla massima formula.

KARTING Gilardi junior iridato

LA VAL — Alla presenza di 75 piloti si è disputata sulla Pista di La Val la Coppa del Mondo Junior. Andrea Gilardi con un finale da mozzafiato ha conquistato l'alloro di campione del mondo junior battendo Ivan Muller che al via della finale era dato dai più come sicuro vincitore. Dietro i due battistrada è giunto terzo Roberto Colciago che dopo una partenza al limite del regolamento ha cominciato a rimontare posizioni su posizioni fino a raggiungere il duo e a concludere con la loro volata finale. Al quarto e al quinto posto ancora due italiani, Morbidelli e Bonanno. La fortuna non è stata amica degli altri italiani: Beggio è stato costretto al ritiro a metà gara quando occupava la 4. posizione mentre Miani e Avigni sono rimasti coinvolti in un incidente.

GARA DI CONTORNO al mondiale junior è stata la Coppa della Federazione alla quale hanno partecipato gli esclusi dal mondiale. L'italiano Zoboli, ha dominato tutta la prefinale e ha vinto la finale davanti a Naspetti. (g.p.)

COPPA DEL MONDO JUNIOR DI KART

La Val (Francia), 8 luglio 1984

Le classifiche

Junior: 1. Andrea Gilardi (Italia); 2. Muller (Francia); 3. Colciago (Italia); 4. Morbidelli (Italia); 5. Bonanno (Italia); 6. Tracy (Canada); 7. Touroute (Francia); 8. Guenoun (Francia); 9. Ruggeri (Francia); 10. Lagorce (Francia); 11. Felicioni (Francia); 12. Hezemans (Olanda); 13. Bahler (Svizzera); 14. Hakkinen (Finlandia); 15. Stridh (Svezia); 16. Kielle (Svezia); 17. Martijn (Olanda); 18. Paolo (Francia); 19. Parolin (Italia); 20. Duhamel (Francia); 21. Schenker (Svizzera); 22. Schumacher (Germania); 23. Nielsen (Danimarca); 24. Amren (Svezia); 25. Rabe (Germania); 26. Beggio (Italia); 27. Rinta (Finlandia); 28. Peule (Germania); 29. Puff (Gran Bretagna); 30. Stewart (Gran Bretagna); 31. Avigni (Italia); 32. Miani (Italia); 33. Aiello (Francia); 34. Malle (Francia).
Coupe Federation: 1. Zoboli (Italia); 2. Naspetti (Italia); 3. Bartelet (Germania); 4. Prince (Gran Bretagna); 5. Meyer (Olanda); 6. Boulay (Francia); 7. Cisolla (Italia); 8. Rausch (Germania); 9. Okunuki (Giappone); 10. Kavanagh (Gran Bretagna); 11. Liesner (Germania); 12. Le Beller (Francia); 13. Gomez (Francia); 14. Tonker (Gran Bretagna); 15. Wallinder (Svezia).

EUROSALITA/13. Trofeo Città di Potenza

Dominio Nesti con incidente

POTENZA — Al quinto appuntamento con l'eurosalia, Mauro Nesti non ha perso l'occasione per affermare, ancora una volta e prepotentemente, la propria classe: ha infatti vinto con il tempo di 8'12"06, ottenuto con somma di 2 manche. Ma se nella prima manche ha fermato il cronometro sul tempo di 4'04"00 e nella seconda sul tempo di 4'08"06, in nessuna delle due è riuscito a ripetere il brillante 4'01"81 con cui si è espresso in prova. Alle sue spalle, reduce dalla vittoria casalinga di Cammarata, Benny Rosolia, nelle prove con un motore come nella gara precedente, che ha palesato problemi di carburazione, non è riuscito a esprimersi al meglio, pagando queste noie con un ritardo piuttosto pesante di oltre 21 secondi sul vincitore. Purtroppo, durante la seconda manche il concorrente Luciano Carenza, su Ritmo, andando in testa-coda, ha toccato un muretto su cui si era assiepatto il pubblico. Nell'urto sono rimasti coinvolti un carabiniere in servizio sul percorso e un bambino. Per il carabiniere pare non ci sia niente di grave, mentre il bambino, al momento di andare in stampa, forse dovrà essere operato, avendo subito lesioni piuttosto gravi.

Bruno Duval

VELOCITÀ IN SALITA

Campomaggiore (PZ), 8 luglio 1984

13. Trofeo Città di Potenza

Gara valida per il campionato europeo e per il campionato italiano assoluto della montagna

Le classifiche

Assoluta: 1. Mauro Nesti (Osella) in 8'12"06, media 84,868 kmh; 2. Rosolia (Osella) 8'33"44 kmh; 3. Scola D. (Osella PA 9) 8'36"15; 4. Calella (Lola BMW) 8'51"33. 5. Jeanneret (Audi Quattro) 9'04"60; 6. Ritacca (Osella) 9'05"50; 7. Nataloni (Lancia Rally) 9'06"88; 8. Bernasconi (AMS) 9'09"60; 9. Scola C. (Osella Alfa Romeo) 9'12"67; 10. Pezzolla (AMS) 9'14"07.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Gianquinta in 11'07"33, media 62,578 kmh; 2. Lembo 11'09"50; 3. Rea 11'11"62; 4. Pisani 11'13"01; 5. Senatore 11'14"20; 6. Sinisi 11'24"50; 7. Morra 11'25"95; 8. Ticuti 11'33"95; 9. Telesca 11'37"39; 10. Boccia 11'44"19; 11. Forte 11'48"05; 12. Guglielmelli 11'48"58; 13. Brienza (Fiat 127 Sport) 11'49"92. Tutti gli altri su A112 Abarth.

Classe 1300: 1. Pace in 19'56"16, media 63,643 kmh; 2. Cipoletta 11'04"36; 3. Leone 11'22"20; 4. Martellucci 11'31"62. Tutti su Samba Rallye.

Classe 1600: 1. Capriati (Alfasud) in 10'52"99, media 63,942 kmh; 2. Russo (Escort XR3) 11'01"04. 3. Fuscaldo 11'06"83. 4. Colucci 11'09"34. 5. Del Monte 11'16"36; 6. Angiulli (Escort XR3) 11'18"60. Tutti gli altri su Alfasud Tl.

Classe 2000: 1. «Gordo» in 10'20"20, media 66,265 kmh; 2. Vohringer 10'32"51; 3. Laganà 10'35"36; 4. Batacchi (Golf GTI) 10'41"51; 5. Lombardi 10'42"02. 6. Marangi 10'42"10; 7. Alagia 10'46"40; 8. Iemmino 10'48"40; 9. Cardamone (Golf GTI) 10'51"01; 10. Zupo 10'59"69. Tutti gli altri su Ritmo 130.

Classe 2500: 1. Bohme (BMW 323i) in 10'21"30, media 67,214 kmh; 2. Aragona 10'31"58; 3. Fisschaber 10'34"75; 4. Cardinale 10'43"04; 5. Rali 10'44"51. Tutti gli altri su Alfa Romeo GTV.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Trisciuzzi in 11'17"14, media 61,671 kmh; 2. Cavalcanti 11'25"03; 3. Zambetti 11'26"13. 4. Di Bari 11'42"08; 5. Pirro 11'43"56. Tutti su Fiat X 1/9.

Classe 1600: 1. Fessa (Fiat X 1/9) in 10'54"74 media 63,781 kmh.

Classe 2000: 1. Del Falco (Beta Montecarlo) in 10'41"25, media 65,123.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Noviello in 10'49"46, media 64,300 kmh; 2. Mastrogianni (Panda 45) 10'55"15; 3. Marzaiuolo (Panda 45) 11'25"07; 4. De Stefano 11'26"35; 5. Duomo 11'29"88; 6. Scarlatto (Panda 45) 11'34"41; 7. Corleone 11'41"38. Tutti gli altri su Fiat 127.

Classe 1150: 1. Rotella in 10'47"01, media 64,543 kmh; 2. Cesarano (A112 Abarth) 10'47"60; 3. Calce (A112 Ab) 10'51"18; 4. D'Antuono 10'53"89; 5. D'Amico (Peugeot 104) 10'56"36; 6. Verta (A112 Ab.) 10'58"65; 7. Franzese 11'04"29; 8. De Simone 11'25"37; 9. Caterino (A112 Ab.) 11'47"31. 10. Colovini 11'56"21. Tutti gli altri su Fiat 127 Sport.

Classe 1300: 1. Tedeschi (Mini De Tomaso) in 11'19"99, media 61,413 kmh; 2. Nucera (Alfasud) 11'40"86.

Classe 1400: 1. Dursi (R5 Alpine) in 11'15"37, media 62,762 kmh.

Classe 1600: 1. Palumbo in 9'58"89, media 69,729 kmh; 2. Chiodi 10'11"68; 3. Castellano 10'14"06; 4. Coccia 10'18"20; 5. Lucisano 10'26"92. 6. Lo Schiavo 10'37"69. Tutti su Golf GTI.

Classe 2000: 1. «Giuseppe» (Kadett GTE) in 10'06"91, media 68,808 kmh; 2. Franzese (Ritmo 125) 11'00"51.

Classe 2500: 1. Jacoangeli (Alfa Romeo GTV) in 10'16"40, media 67,748 kmh.

Classe oltre 3000: 1. Rossi in 9'26"63, media 63,686 kmh; 2. Muller 9'39"37; 3. Cserkuti 10'00"74. Tutti su BMW 635.

GRUPPO 2

Classe 700: 1. Licili in 11'21"69, media

61,260 kmh; 2. Carrieri 11'40"36; 3. Rubino 11'48"41; 4. Mazza 13'57"83. Tutti su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Amendola in 10'53"53 media 63,899 kmh; 2. Grandinetti 11'21"24; 4. Ingenito A. 11'39"72. 5. Ingenito P. 12'09"88; 6. Carratu 15'46"86. Tutti su Fiat 127.

Classe 1150: 1. Ruggieri (Fiat 128) in 10'27"21, media 66,581; 2. Temperini (Ritmo 60) 10'28"33; 3. Gervasi (Fiat 128) 10'53"97; 4. Pedaliere (Ritmo 60) 11'21"66. 5. Lepore (A112 Ab.) 11'24"62; 6. Costa (A112 Ab.) 11'45"26.

Classe 1300: 1. Conforti in 10'40"11, media 65,239 kmh; 2. Pignataro 10'44"03; 3. Filomeno 10'44"87; 4. Munzi (Fiat 128) 10'43"67; 5. Sanitate (Alfasud) 11'26"92. Tutti gli altri su Simca R2.

Classe 1400: 1. Chiefa (R5 Alpine) in 10'08"17, media 68,665 kmh; 2. Scalese (Ritmo 65) 10'24"22. 3. Varese (Alfasud) 10'26"55.

Classe 1600: 1. Sasso in 9'59"00, media 69,716 kmh; 2. Varese 10'00"87; 3. Ciccale (Alfasud) 10'26"67; 4. Cuomo (VW Jetta) 10'40"06; 5. Bruno 11'26"11; 6. Carrieri 11'38"86. Tutti gli altri su Ritmo.

Classe 2000: 1. Conforti in 10'20"31, media 67,321 kmh; 2. Sommassa (Fiat 131 R) 10'49"24; 4. Fiore 10'58"62; 4. Torchia 11'08"20; 5. Scrisciuolo (Alfetta GTV) 11'18"20. Tutti gli altri su Kadett GTE.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Mammone in 10"38VC48, media 65,405 kmh; 2. Jovine 11'25"30. Tutti su Fiat X 1/9.

Classe 2000: 1. Tommasi (Renault R5 Turbo) in 9'29"93, media 73,272 kmh; 2. Le Pera (Beta Montecarlo) 10'23"57.

Classe 3000: 1. Jeanneret (Audi Quattro) in 9'04"60, media 76,680 kmh; 2. Nataloni (Lancia Rally) 9'06"88.

Classe oltre 3000: 1. Goering (BMW M1) in 9'17"65, media 74,886 kmh; 2. Bormolini (Porsche 930 Turbo) 9'26"69.

VELOCITÀ IN SALITA/5. Trofeo Provincia di Oristano

Baribbi, vittoria e record

CUGLIERI. Stavolta Ezio Baribbi è giunto a segno. Alla seconda trasferta in terra sarda il pilota bresciano è riuscito a conquistare la vittoria, dopo che nella precedente prova ad Alghero il «collega» Tambone gli aveva «proibito» di conquistare i punti del tricolore.

VELOCITÀ IN SALITA

Cuglieri, 8 luglio 1984

5. Trofeo provincia di Oristano

GRUPPO N

Classe 700: 1. Cottu (Panda) in 7'24"4 media 64,61 kmh.

Classe 1000: 1. Cavras (Panda) in 6'38"5, media 72,53 kmh; 2. Melis (Fiat Uno) 6'39"2.

Classe 1150: 1. Cambilargiu (A 112) in 5'55"9, media 81,21 kmh; 2. Pesarin (A 112) 5'57"7; 3. Trincas (A 112) 5'59"; 4. Bradasciu.

Classe 1400: 1. Eljo Sacca (Visa) in 6'05"5, media 69,08 kmh; 2. Caria (Visa) 6'05"7; 3. Moro (Fiat Ritmo) 6'14"7.

Classe 1600: 1. Luciano Parisi (Ford XR3) in 5'38"1 media 85,49 kmh.

Classe 2000: 1. Giuseppe Fedeli (R 5) in 5'54"2 media 89,16 kmh; 2. Secchi (Ritmo 125) 5'27"5; 3. Caria (Ritmo 130) 5'30"9; 4. Carlini (Ritmo 130) 5'32"1; 5. Bellafiore.

GRUPPO 3

Classe 1600: 1. Cadeddu (Fiat X1/9) in 5'55"3, media 81,35 kmh.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Pitzalis (Fiat 127) in 6'07", media 78,76 kmh; 2. Perantoni (Fiat 127).

Classe 1150: 1. Spano (A 112) in 5'35", media 86,28 kmh; 2. Manca (A 112) 5'43"3. 3. Serra (Fiat 127) 5'46"2; 4. Tola (A 112) 5'48"2; 5. Eidda (A 112) 6'06"4; 6. Deiana (A 112) 6'07"3; 7. Cambilargiu (A 112) 6'08".

Classe 1400: 1. Soro (R5 Alpine) 5'38"4.

Classe 1600: 1. Sisti (Golf GTI) 5'14"5 media 91,91 kmh; 2. Melis (Golf GTI) 5'20"4; 3. Scalas (Ritmo 105) 5'25"6.

Classe 2000: 1. Maccio (Opel Ascona).

GRUPPO B

Classe 1300: 1. Pintus (Citroen Visa) in 5'50", media 82,58 kmh.

Classe 1600: 1. Cartamantiglia (Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Loddo (Ford Escort) in 5'30"1.

Classe 3000: 1. Murgia (Ferrari 308) in 5'45"2, media 83,73 kmh.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Satta (Fiat 1/9) in 5'20"6 media 90,16 kmh; 2. Dedola (Fiat X1/9) 5'35"3; 3. De Logu (Fiat X1/9) 6'37"2.

Classe 2000: 1. Toremannu (Fiat 131 Ab.) in 4'48"1, media 100,33 kmh; 2. Farris (Fiat 131) 4'48"4; 3. Sciarra (R5 Turbo) 4'52"4; 4. Lai (Fiat 131) 5'23"7.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Meloni (Fiat 126) in 5'33", media 86,90 kmh; 2. Musa (Fiat 126) 5'39"9;

3. Biasioli (Fiat 126) 5'52"3; 4. Tola (Fiat 126).

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Santamato in 10'28"79, media 66,413 kmh; 2. Rotondi 10'03"80; 3. D'Amaro 11'13"85; 4. Valentino 11'46"94. Tutti su Fiat X 1/9.

Classe 1600: 1. Giorgino in 10'44"78, media 64,766 kmh; 2. D'Arienza 11'11"98. Tutti su Fiat X 1/9.

Classe 2000: 1. Giordano (Fiat 131 Ab.) in 10'23"64, media 66,962 kmh.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Coccia in 10'41"32, media 65,116 kmh; 2. Laudato 11'42"26; 3. Mercuri 11'55"82; 4. D'Amaro 11'00"69; 5. Minervino 11'26"12. Tutti su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Milano in 10'34"79, media 65,786 kmh; 2. Petracca 10'36"46; 3. Filice 10'49"54; 4. Del Monte 11'17"08. Tutti su A112 Abarth.

Classe 1300: 1. Rocco (Fiat X 1/9) in 10'09"88, media 68,472 kmh; 2. Longobardi (Simca R2) 11'05"33. 3. Amoroso (Fiat X1/9) 11'07"87.

Classe 1400: 1. Riccio (Fiat 128) in 10'31"12, media 66,168 kmh; 2. Morrando (Simca) 12'10"76.

Classe 1600: 1. Salvati (Fiat X 1/9) in 10'44"86, media 64,758 kmh.

Classe 3000: 1. Radicci (Ferrari 308) in 10'10"10, media 68,448 kmh.

GRUPPO SPORT NAZIONALE

1. Scola C. (Osella) in 9'12"67, media 75,560 kmh.

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Pezzola (AMS) in 9'14"07, media 75,370 kmh; 2. Guadagno (Lola) 11'00"80.

Classe 1300: 1. Ritacca (Osella) in 9'05"50, media 76,554 kmh; 2. Bernasconi (AMS) 9'09"60.

Classe 2000: 1. Mauro Nesti (Osella) in 8'12"06, media 84,868 kmh; 2. Rosolia (Osella) 8'33"44. 3. Scola D. (Osella PA 9) 8'36"15; 4. Calella (Lola BMW) 8'51"33.

Classe 1000: 1. Gilio (Fiat 126) in 5'46"3, media 83,47 kmh; 2. Loi (A 112) 6'03"8.

GRUPPO 2

Classe 700: 1. Ferregatto (Fiat 126) in 6'26"9, media 74,70 kmh; 2. Gana (Fiat 126).

Classe 1000: 1. Perazzona (Seat 127) in 5'57"6, media 80,23 kmh; 2. Essa (Fiat 127) 5'58"3; 3. Atene (Fiat 127) 6'02"8; 4. Cirina.

Classe 1150: 1. Ferretti (Fiat 128) in 5'13"8, media 92,11 kmh; 2. Franchini (Fiat 127) 5'16"4; 3. Faedda (Ritmo) 5'27"7; 4. De Luca.

Classe 1300: 1. Palla (Simca Rallye 2) in 5'27"5, media 88,26 kmh; 2. Angioni (Simca Rallye 2) 5'28"4; 3. Siddi (Simca Rallye 2).

Classe 1400: 1. Dettori (R5 Alpine) in 5'06"4, media 94,34 kmh; 2. Nonnis (R5 Alpine) 5'32"2; 3. Giorgetti (Renault) 5'54"8.

Classe 1600: 1. Marinelli (Scirocco) in 5'29"7 media 87,61 kmh; 2. Monni (Golf GTI) 5'42"7; 3. Mascia (Talbot) 5'42"9.

Classe 2000: 1. Patteri (Kadett GTE) in 5'34"3, media 86,46 kmh; 2. Casula.

GRUPPO 5

Classe 1300: 1. Beppi (Fiat 128) in 5'12"5, media 86,93 kmh; 2. Doneddu (Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Sau (Ford Escort) in 5'29"8, media 87,64 kmh; 2. Scudoso (Fiat X1/9).

GRUPPO 6

Classe 1600: 1. Secchi (Osella) in 4'24"3, media 100,936 kmh; 2. Gilberti (Lola) 4'24"5; 3. Frogheri (Chevron) 4'46"0.

Classe 2000: 1. Baribbi (Osella) in 4'10"8, media 115,25 kmh; 2. De Montis (Osella).

Mouton-Pons fanno le americane

COLORADO SRINGS - Michèle Mouton e Fabrizia Pons si sono aggiudicate la vittoria nella Pike's Peak la corsa in salita più lunga del mondo, disputata sabato negli Usa. È la prima volta che un equipaggio femminile si aggiudica questa classica, valida quest'anno come prova speciale del rally del Colorado. La Mouton ha percorso i 20 km che da quota 2865 portano a 4300 metri in 12'10"38 abbassando anche il record dell'americano John Buffum. Alle spalle della francese si è piazzato l'idolo locale Rod Millen su una Mazda Rx 7, che ha accusato un distacco di 25"11 mentre la terza posizione è stata appannaggio di una Ford Escort turbo guidata dal norvegese Martin Stavanger, che ha tagliato il traguardo con un pneumatico anteriore completamente dechappato.

Passo della Scogliana

La sorpresa è Rivera

PASSO DELLA SCOGLIANA — Rino Edmondo con la sua Lancia Montecarlo ha dominato il campo della terza edizione della Favale di Malvaro — Passo della Scogliana (3. Trofeo Pesci-Ford). Nulla da fare per Giuseppe Carrega e per il sorprendente Aldo Rivera con una 500 prototipo. Degna di rilievo la gara di Ciccio Pesci che ha portato la sua Ford Escort RS al quarto posto. Da rimarcare un servizio di cronometraggio preciso e veloce con le classifiche esposte dopo 8 minuti dal termine della gara.

SLALOM

Passo della Scogliana - 1 luglio 1984

3. Favale del Malvaro-Passo della Scogliana

3. Trofeo Pesci & C. - Chiavari

5. prova Challenge-Ford 1984

Le classifiche

GRUPPI N e 1-3 '81

Classe 1000: 1. Giovannianni 2'41"79; 2. Draghicevich 2'49"37; 3. Paparella 2'52"63; 4. Fioravanti 2'54"83. Tutti su A 112.
Classe 1150: 1. Gnecco (Fiat 127) 2'41"11; 2. Garibaldi (A 112 Abarth) 2'44"23; 3. Bruzese S. (A 112) 2'46"14; 4. Savio (A 112) 2'46"87; 5. Rivi (A112) 2'55"42; 6. Gandolfo (A 112) 2'58"90; 7. Pastorino (A 112) 2'63"44.

Classe 1300: 1. Panesi (Simca R2) 2'35"08; 2. Pedrini (Fiat X 1/9) 2'53"01; 3. Badino (Fiat X 1/9) 2'53"01; 4. Fasciolo (Fiat X 1/9) 2'53"44; 5. Conte (Fiat X 1/9) 2'53"66; 6. Cordano (Samba Rally) 2'58"02; 7. Gambaro (Samba Rally) 2'58"88; 8. Torelli (Fiat X 1/9) 2'64"10.

Classe oltre 1300: 1. Bisso (Golf GTI) 2'25"69; 2. Botta (Opel Kadett GTE) 2'29"70; 3. Trentalancia (R5 Turbo) 2'30"82; 2'30"82; 4. De Martini (Fiat X 1/9) 2'33"30; 5. Marras (R 5 Turbo) 2'45"02; 6. Barbieri L. (Ritmo 125) 2'63"17; 7. Barbieri N. (Fiat X 1/9) 2'72"82.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Ciocca (Fiat 700) 2'40"75; 2. Gatti (Fiat 700) 2'43"74; 3. Miceli M. (Fiat 700) 2'59"26; 4. Massimiani (Fiat 700) 4'26"00.

Classe 1150: 1. De Andrea (A 112 Abarth) 2'21"59; 2. Ferrari (A 112 Abarth) 2'42"97; 3. Timossi (A 112 Abarth) 2'43"09; 4. Graffigna (A 112 Abarth) 2'43"36; 5. Carattini (Fiat 128 Coupé) 2'46"44; 6. Dondero (A 112 Abarth) 2'54"04; 7. Salvarezza (A 112 Abarth) 2'65"80.
Classe 1300: 1. Monte (Dallara) 2'24"14; 2.

Mantovani (Fiat X 1/9) 2'24"61; 3. Gisotti (Fiat X 1/9) 2'33"02; 4. Cecchella (Fiat 128 Rally) 2'39"88; 5. Pollio (Fiesta) 2'42"77; 6. Menicagli (Fiat X 1/9) 2'53"06; 7. Meloni (Simca Rally 2) 2'63"14; 8. Forno (Simca R 2) 2'66"78; 9. Tulli (Fiat X 1/9) 2'71"45.

Classe 1600: 1. Carrega (Alpine A 110) 2'07"55; 2. Ponte (Alpine A 110) 2'31"07; 3. Pepe (Lancia HF) 2'35"31; 4. Longo (Fiesta) 2'39"08.

Classe 2000: 1. Edmondo (Lancia Montecarlo) 2'01"32; 2. Pesci (Escort RS) 2'17"24; 3. Bertolotti (Alfa GTA) 2'17"64; 4. Medone (Alpine A 110) 2'36"64; 5. Spinetta (Renault 5 Turbo) 2'43"25.

Classe 3000: 1. Sandro Barbieri (Porsche) 2'22"68; 2. Borra (Lancia Stratos) 2'28"71; 3. Tancredi (Lotus) 2'42"92; 4. Repetto (Lotus) 14'02"26.

Prototipi 1000: 1. Rivera (Fiat 500/A 112) 2'14"78; 2. Galli (500/A 112) 2'25"90; 3. Bruzese (500/A 112) 2'37"24; 4. Scandella (500/A 112) 2'42"99; 5. Obino (500/A 112) 2'43"43; 6. Palazzolo (500/A 112) 2'45"93; 7. Bersano (Fiat 126) 2'46"86; 8. Putrino (500/A 112) 2'50"54; 9. Casa Massima (Fiat 500/A 112) 2'69"04.

Prototipi 3000: 1. E. Rossi (Alpine A 110) 2'21"83; 2. Attolini (Gran Prix) 2'24"94; 3. Ferrando (500/124 S) 2'32"57; 4. «Automotomarket» (Fiat 126) 2'32"62; 5. Servato (500/128) 2'35"02; 6. Busi (Giannini) 2'54"51; 7. Gallino (Fiat X 1/9) 2'60"43.

Classifica femminile: 1. Mabel Draghicevich; 2. Marina Torelli; 3. Renata Forno.

Assoluta: 1. Rino Edmondo (Lancia Montecarlo) 2'01"32; 2. Carrega (Alpine A 110) 2'07"55; 3. Rivera (Fiat 500/A 112) 2'44"78; 4. Pesci (Ford Escort) 2'31"24; 5. Bertolotti (Alfa GTA) 2'31"64.

Trivero-Zegna

Cesari lancia la Dallara

TRIVERO — Augusto Cesari, oggi giocava in casa, e con la sua Dallara non si è lasciato sfuggire la vittoria nello slalom Trivero-Zegna, pur disputando una sola manche causa la rottura del cambio proprio sul traguardo. Un ottimo Giovanni Vezza su Lancia Stratos si è classificato secondo, seguito da Angeli su Abarth.

SLALOM

Trivero, 8 luglio 1984

Trivero - Zegna

Super slalom Samba rallye e Coppa CSAI

Le classifiche

Assoluta: 1. Augusto Cesari (Dallara Brookling) 156,99; 2. Vezza (Lancia Stratos) 161,64; 3. Angeli (Dallara Laronde) 163,67; 4. Barbero (Fiat X 1/9) 166,01; 5. Carrega (Alpine Renault) 167,07; 6. Rivera (Fiat

500/A 112) 168,20; 7. Giorgio (Porsche 911) 169,27; 8. Mazzone (Fiat) 169,60; 9. Monte (Dallara X 1/9) 172,39; 10. Pagliari.

GRUPPO N-1-3

Classe 1000: 1. Giani 192,25; 2. Giovannianni 192,75; 3. Bifano 204,67; 4. Draghicevich 206,46; 5. Cene 207,53; 6. Crubellati 209,15. Tutti su A 112.

Classe 1150: 1. Guidotti 189,43; 2. Lanzone 189,75; 3. Gnan 189,81; 4. Bechis 190,17; 5. Seghesio 182,36; 6. Bruzese 193,65; 7. Robino 204,38; 8. Beggio 206,43; 9. Fasalina 208,50; 10. Varale 210,35. Tutti su A 112 70 HP.

Classe 1300: 1. Bartolotti (Samba Rallye) 191; 2. Panedi (Simca R2) 191,86; 3. Cirio (Samba Rallye) 193,76; 4. Oricelli (Samba Rallye) 196,47; 5. Simoletta (Samba Rallye) 203; 6. Rosolo (Mini De Tomaso) 205,50.

Classe 2000: 1. Betta (Kadett GTE) 183,30; 2. Bisso (Golf GTI) 183,73; 3. Farina (Ford Escort) 187,54; 4. Lanfranco (Ritmo 130) 187,57; 5. Marchi (Talbot TI) 199,71; 6. Mabel (Ritmo 105) 205,64.

Gruppo speciale

Classe 700: 1. Massimiani 186,34; 2. Salina 187,38; 3. Mambellardi 193,38; 4. Messori 200,30; 5. Basone 207,58. Tutti su Fiat 700.

Classe 1000: 1. Saccone (A 112) 175,08; 2. Rosso (Abarth 1000) 184,07; 3. Zuccaro (A 112 Abarth) 187,36; 4. Tinozzi (A 112) 190,49; 5. Villani (A 112) 212,54.

Classe 1150: 1. Morello (A 112) 176,10; 2. Morilli (Fiat 128 S.) 176,82; 3. Beotto (A 112) 196,52; 4. Decadenti (Fiat 127) 198,75; 5. Osto (A 112) 199,46; 6. Vallamia (Fiat 127) 199,64; 7. Miramonte (Fiat 127) 200,32; 8. Marazzotto (Ford Fiesta) 203,48; 9. Fariola (Fiat 128) 208,92; 10. Marinotto (Peugeot 104) 216,94; 11. Pietra (Fiat 127) 250,62.

Classe 1300: 1. Monte (Dallara X 1/9) 172,39; 2. Pacote (Fiat X 1/9) 184,66; 3. Crotti (Fiat X 1/9) 189,99; 4. De Micheli (Alpine Renault) 191,48; 5. Palio (Ford Fiesta) 193,45; 6. Tedesco (Fulvia HF) 196,29; 7. Calvino (Ford Escort) 197,97; 8. Negro (Simca R2) 199,97; 9. Pazzani.

Classe 1600: 1. Carrega (Alpine Renault) 167,70; 2. Pagliari (Alpine Renault) 173,06; 3. Cottacurta (Dallara X 1/9) 187,53; 4. «The Fox» (Golf GTI) 193,93; 5. Meloni (Simca R3) 207,92; 6. Parise (Golf GTI) 209,05; 7. Mengonia (Golf GTI) 212,92; 8. Beotto.

Classe 2000: 1. Cesari (Dallara Brookling) 156,99; 2. Barbero (Fiat X 1/9) 166,01; 3. Pesci (Ford Escort) 180,90; 4. Chierogato (Ritmo 105) 188,64; 5. Barbera (Opel Ascona) 189,87; 6. Antonini (Fiat 128) 201,25; 7. Meia (Kadett GTE) 202,41.

Classe 3000: 1. Vezza (Lancia Stratos) 161,64; 2. Giorgio (Porsche 911) 169,27; 3. De Filippi (Porsche 911) 173,55; 4. Bertinotti.

Prototipi

Classe 1000: 1. Rivera (Fiat 500/A 112) 168,20; 2. Mazzone (Fiat) 169,60; 3. Bruzese (Fiat 500/A 112) 194,22; 4. Cataldo (Fiat 500/A 112) 197,91.

Classe 3000: 1. Angeli (Abarth) 163,67; 2. Sabbadini (Fiat 500/R5 Alpine) 184,48; 3. Massa (Fiat 126/R 5 Alpine) 186,32; 4. Liurgo (Fiat 500/A 112) 198,05.

■ **STORICHE AL SUD.** L'Automobil Club di Catanzaro ha indetto per domenica 15 luglio a Catanzaro Lido un raduno di auto d'epoca. Come ha dichiarato lo stesso direttore dell'AC Catanzaro, dottor Francesco Cervadoro, la manifestazione ha l'intento di sensibilizzare i proprietari di auto d'epoca perché non le cancellino dal pubblico registro automobilistico, anzi chiedano l'iscrizione all'Auto-Moto Club Storico Italiano con sede a Torino che consente di usufruire di agevolazioni anche dal punto di vista assicurativo.

■ **LA SECONDA EDIZIONE** dello slalom Sant'Agata dei Goti, gara valida per la coppa CSAI (terza zona), svoltasi domenica 8 luglio, è stata vinta da Filippo Di Lillo (Kadett GTE), davanti a Guidotti (Beta Montecarlo) e Minghini (Fiat 500). Nel prossimo numero riporteremo le classifiche complete.

■ **SARANNO 170** i piloti che domenica prossima prenderanno il via della Cesana-Sestriere, la gara in salita giunta quest'anno alla 17. edizione. Le prove ufficiali della gara, valida per il campionato italiano della montagna, si svolgeranno nella giornata di sabato.

■ **NELL'OFFICINA DI PINO TRIVELLATO** è in revisione una monoposto Ferrari T2, con la quale ha corso Lauda nel '76. Appartiene a un singolare collezionista vicentino che è anche in possesso di una Chevron F.2 del '77 e della Chevron F.3 con cui Patrese ha vinto il titolo europeo nel '76.

■ **SI CONCLUDERÀ A DOLO (VE)** il rally raid «EUPHRATE». La partenza verrà data da Stoccarda il 28.7 prossimo. Attraverserà Germania Fed, Austria, Jugoslavia, Grecia, Turchia, Bulgaria e Italia, per un totale di 10.000 km di cui 2.000 di piste. Organizzato dal francese Jean Michael Vivier, il raid vedrà al via anche i fratelli Galiazio di Dolò, con una Citroën Dyane 6.

■ **MUGELLO** in ferie. Anche per l'autodromo internazionale del Mugello è previsto un breve periodo di chiusura quest'anno. Non si potrà infatti girare da lunedì 6 agosto a martedì 21 agosto compreso. Da mercoledì 22 agosto l'autodromo sarà invece nuovamente aperto al traffico di auto e moto.

Apertura stock car alla pista azzurra

Domenica ha preso ufficialmente il via la stagione agonistica al Nuovo autodromo centro sportivo Farnesina-Pista Azzurra. Un folto pubblico di appassionati ha salutato l'ingresso in pista delle tre categorie di vetture dello stock car che quest'anno si contenderanno un campionato che si preannuncia molto combattuto, delle monoposto di F.4, che hanno fatto la prima apparizione ufficiale a Bologna, e dei go kart, assenti dall'autodromo di Borgo Panigale da oltre 10 anni. Domenica 15 luglio, con inizio alle ore 15, l'autodromo ospiterà la prima gara del campionato nazionale di stock car, ed esibizioni di tre categorie di go kart.

IL GIALLO DELLA FORMULA 1

OTTAVA PUNTATA
GP USA/DETROIT

Cronaca vera di
Paolo Ongaro

COSI' COME A MONTREAL,
ANCHE A DETROIT, ALTRO
CIRCUITO CITTADINO, AL-
LA PARTENZA IN PRIMA
FILA PIQUET CON A FIAN-
CO PROST.

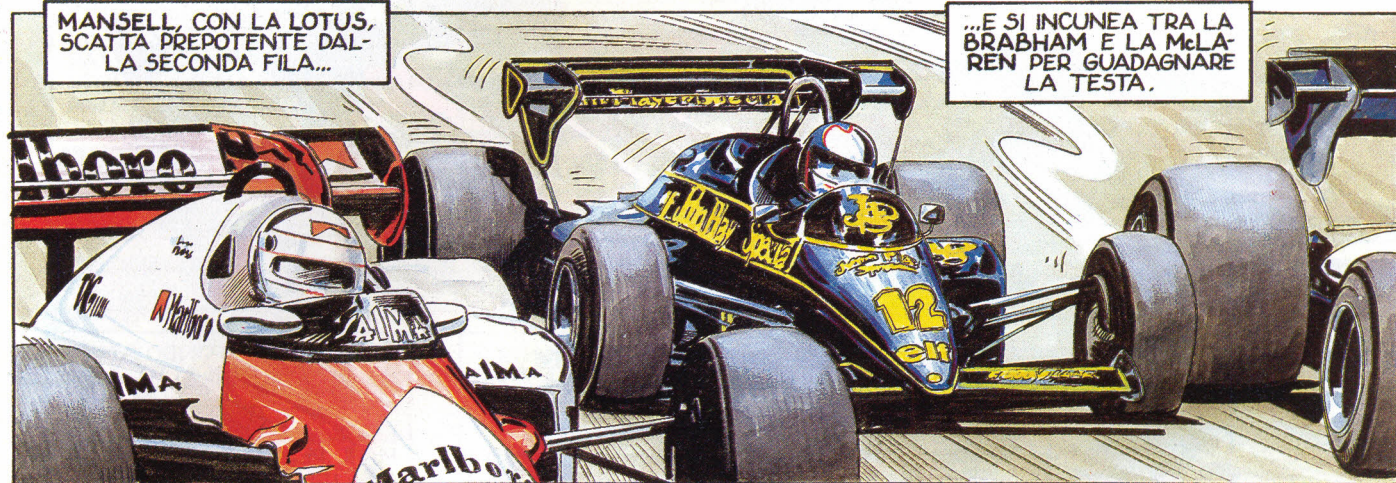
PRONTI...

VIA!



MANSELL, CON LA LOTUS,
SCATTA PREPOTENTE DAL-
LA SECONDA FILA...

...E SI INCUNEA TRA LA
BRABHAM E LA McLA-
REN PER GUADAGNARE
LA TESTA.

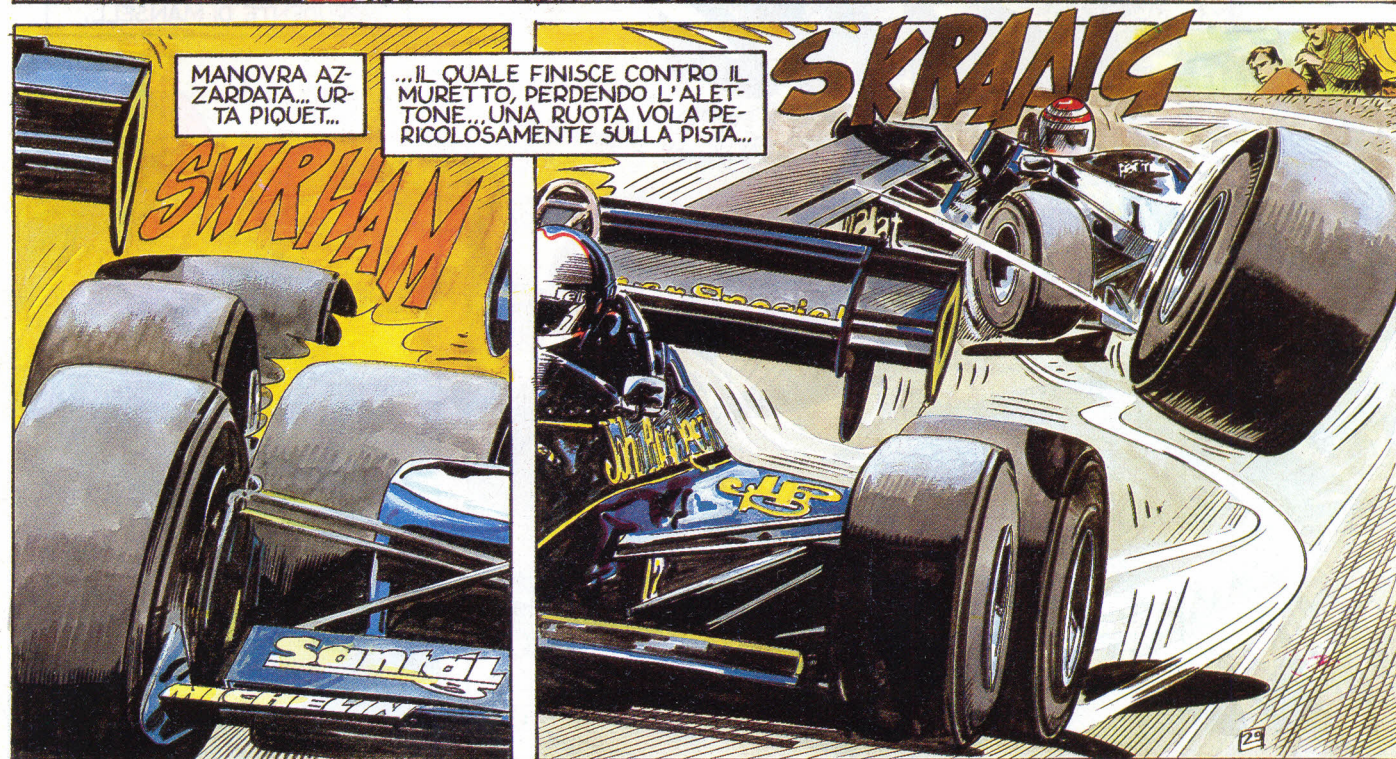


MANOVRA AZ-
ZARDATA... UR-
TA PIQUET...

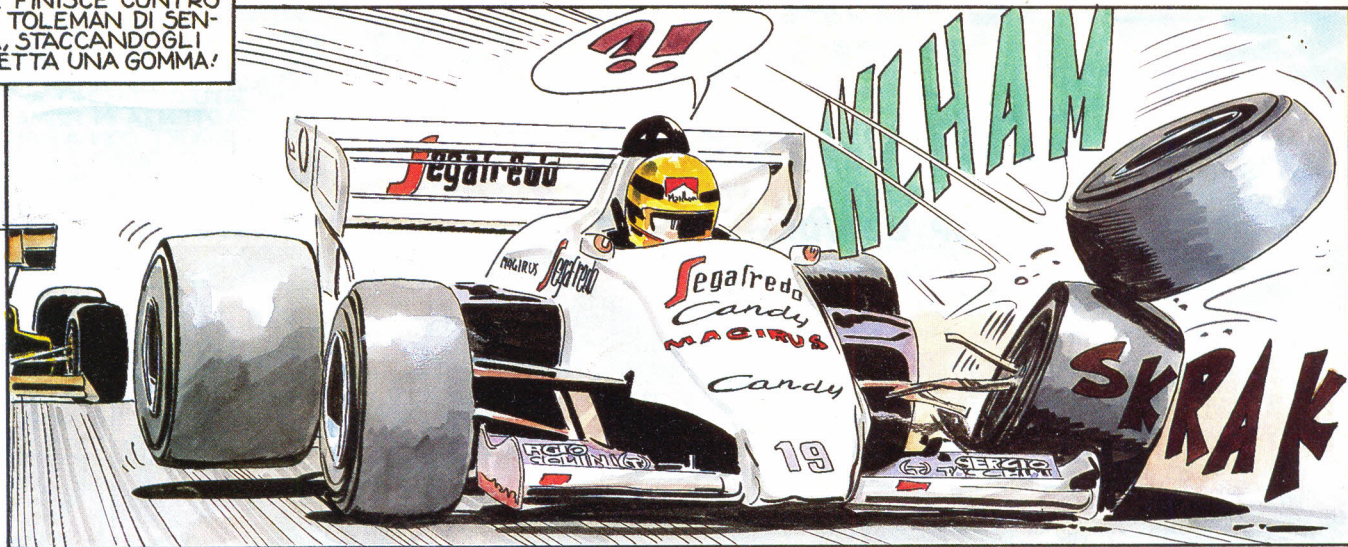
...IL QUALE FINISCE CONTRO IL
MURETTO, PERDENDO L'ALET-
TONE... UNA RUOTA VOLA PE-
RICOLOSAMENTE SULLA PISTA...

SKRANG

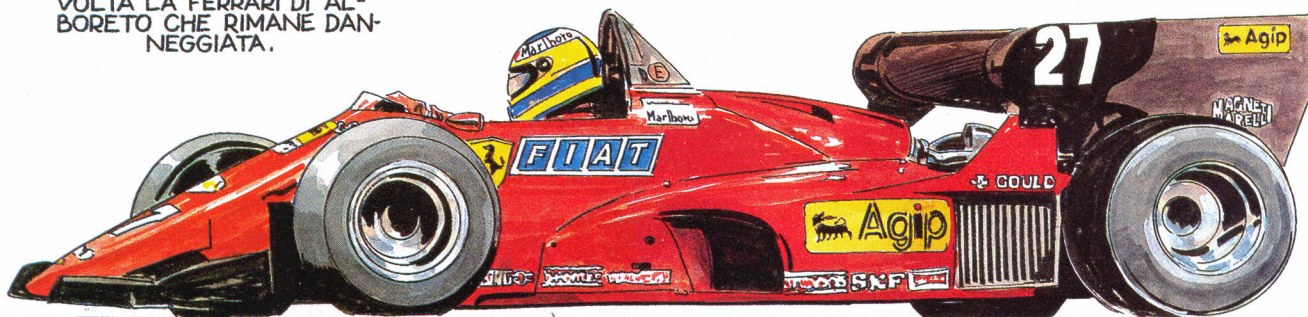
SWRHAM



...E FINISCE CONTRO LA TOLEMAN DI SENNA, STACCANDOGLI NETTA UNA GOMMA!

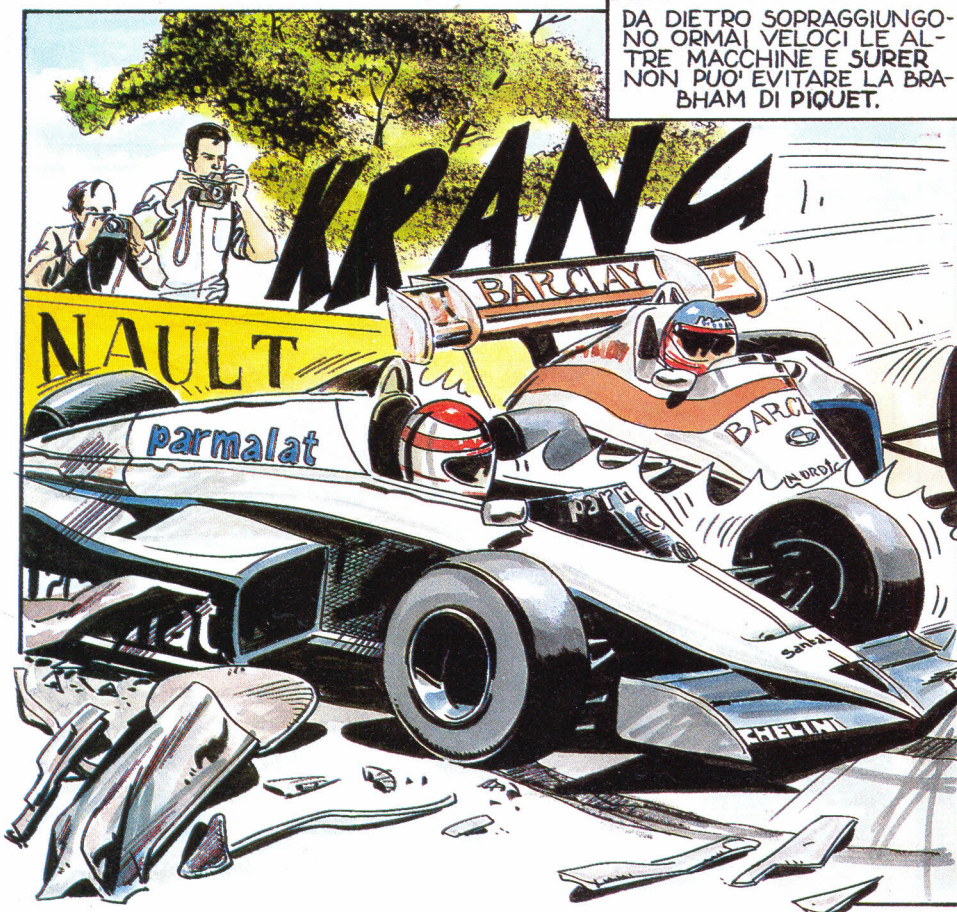


NELLA "BAGARRE" E' COINVOLTA LA FERRARI DI ALBORETO CHE RIMANE DANNEGGIATA.



DA DIETRO SOPRAGGIUNGO ORMAI VELOCI LE ALTRE MACCHINE E SUREN NON PUO' EVITARE LA BRABHAM DI PIQUET.

A CAUSA DEL FONDO STRADALE NON PERFETTO, QUALCUNO AVEVA DEFINITO QUESTA PISTA TRA I GRATTACIELI, UNA SPECIE DI TRAPPOLA. MA IL PERICOLO VERO, ALLA PARTENZA, E' LA FOGA IMPRUDENTE DI MANSELL.

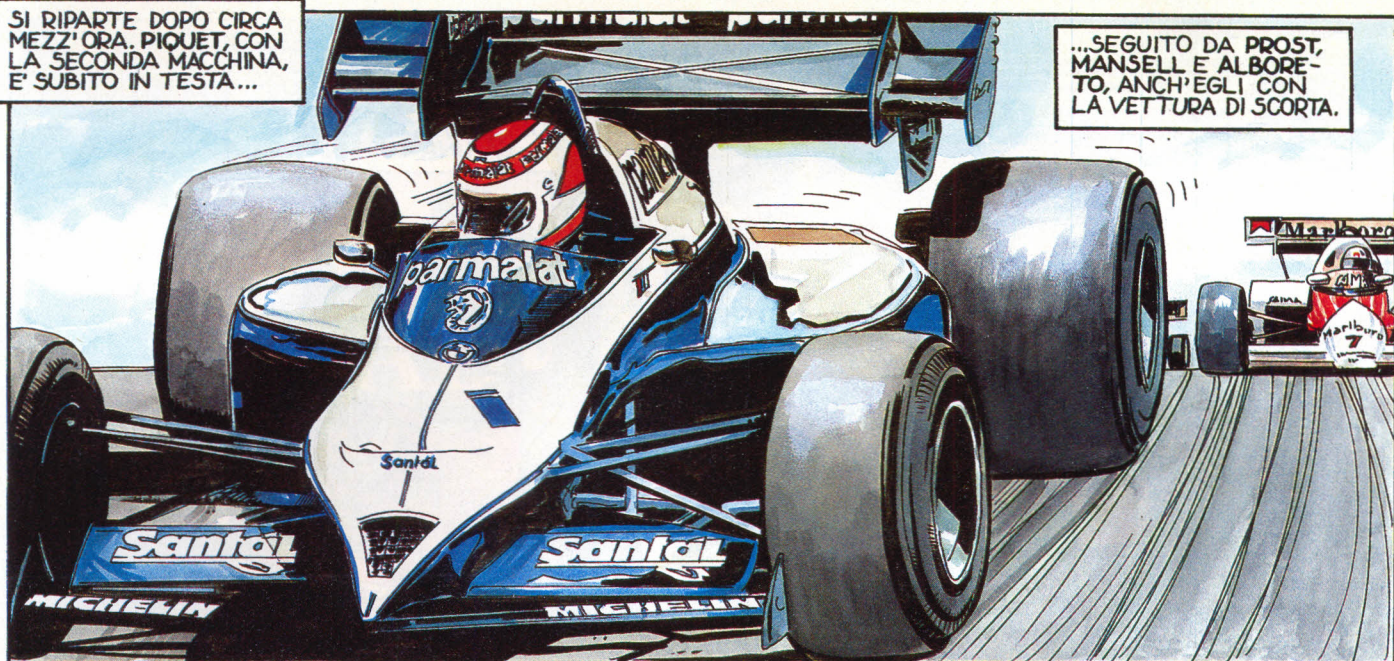


LA GARA E' SOSPESA!



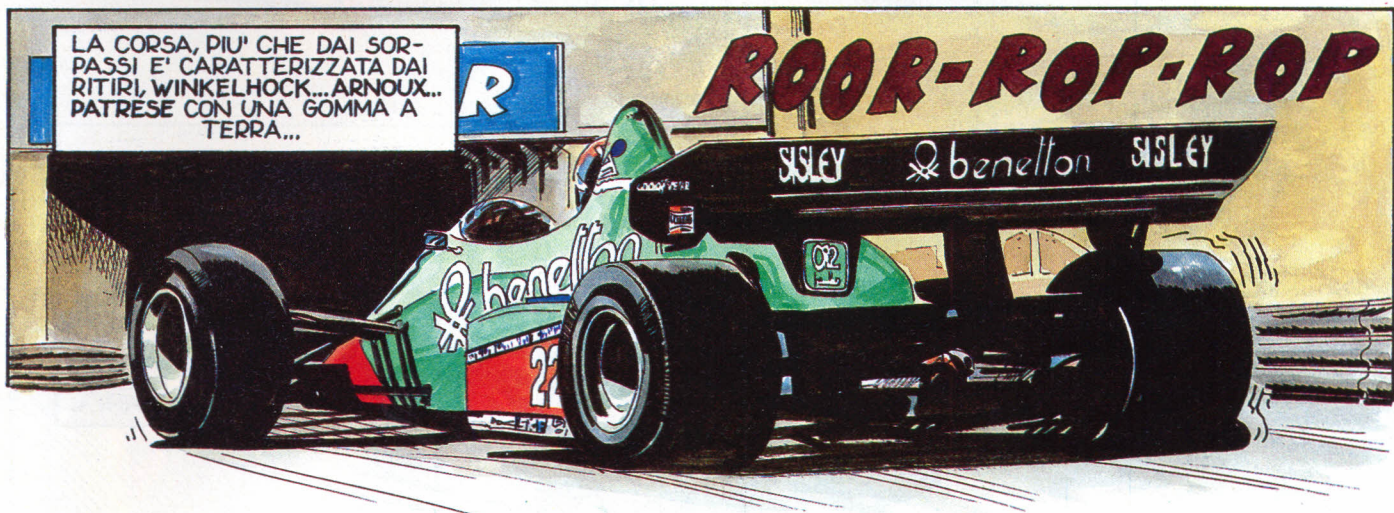
SI RIPARTE DOPO CIRCA MEZZ'ORA. PIQUET, CON LA SECONDA MACCHINA, E' SUBITO IN TESTA...

...SEGUITO DA PROST, MANSELL E ALBORTO, ANCH' EGLI CON LA VETTURA DI SCORTA.



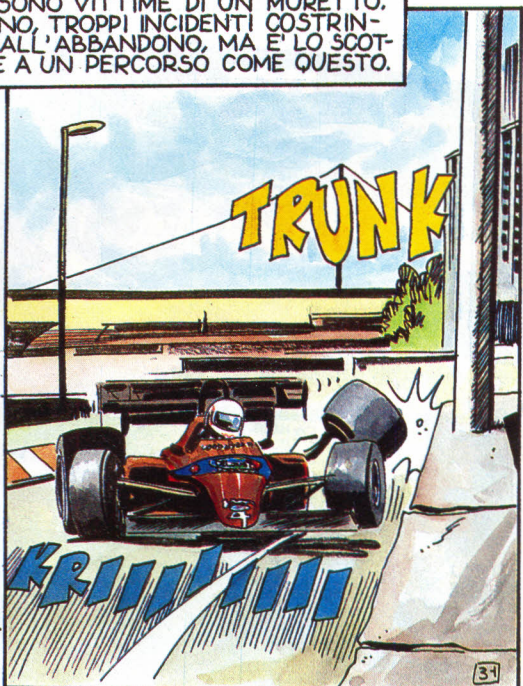
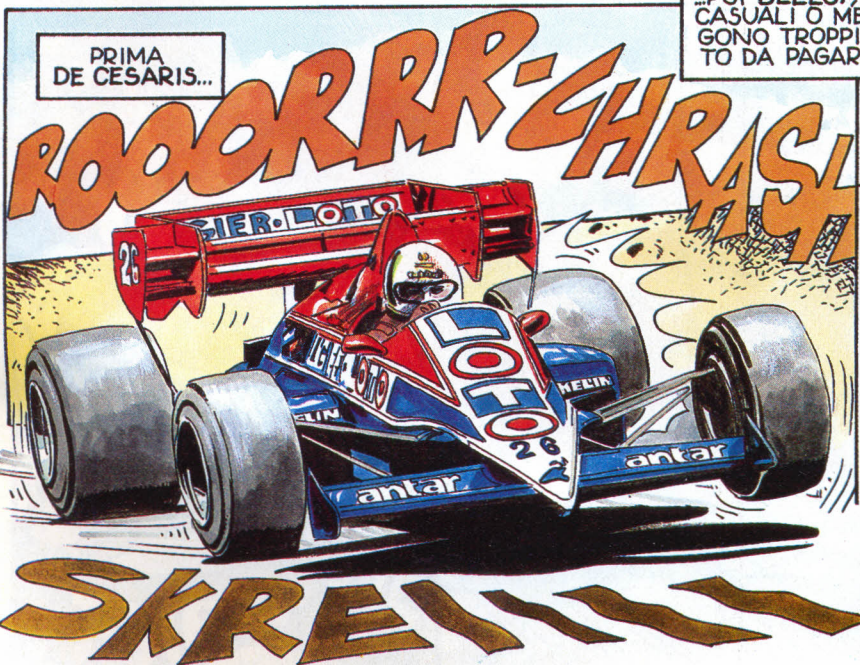
LA CORSA, PIU' CHE DAI SORPASSI E' CARATTERIZZATA DAI RITIRI, WINKELHOCK... ARNOUX... PATRESE CON UNA GOMMA A TERRA...

ROOR-ROP-ROP

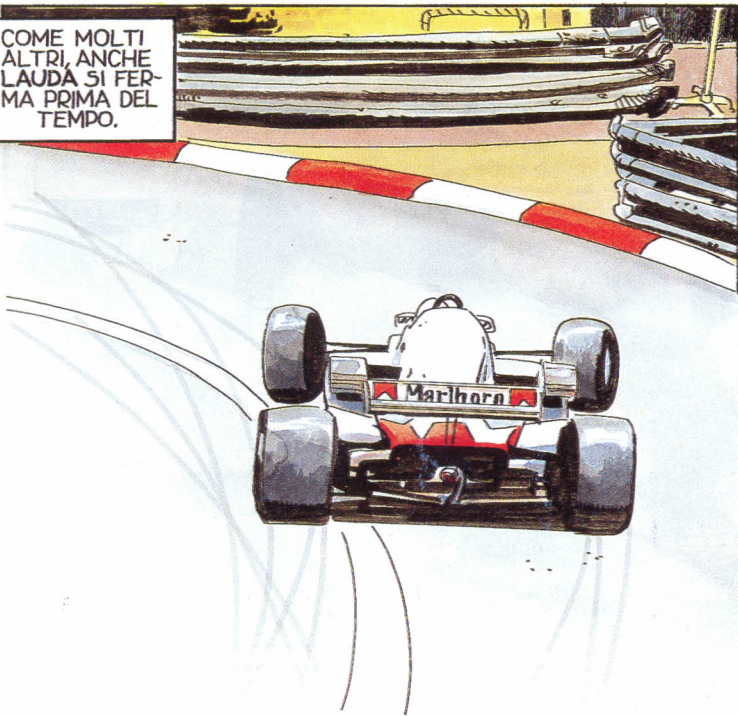


PRIMA DE CESARIS...

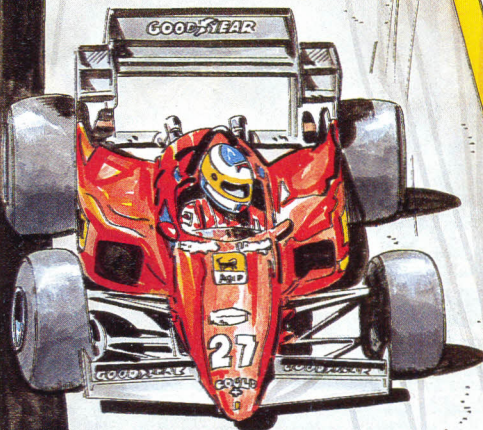
...POI BELLOF, SONO VITTIME DI UN MURETTO. CASUALI O MENO, TROPPI INCIDENTI COSTRIN-GONO TROPPI ALL' ABBANDONO, MA E' LO SCOT-TO DA PAGARE A UN PERCORSO COME QUESTO.



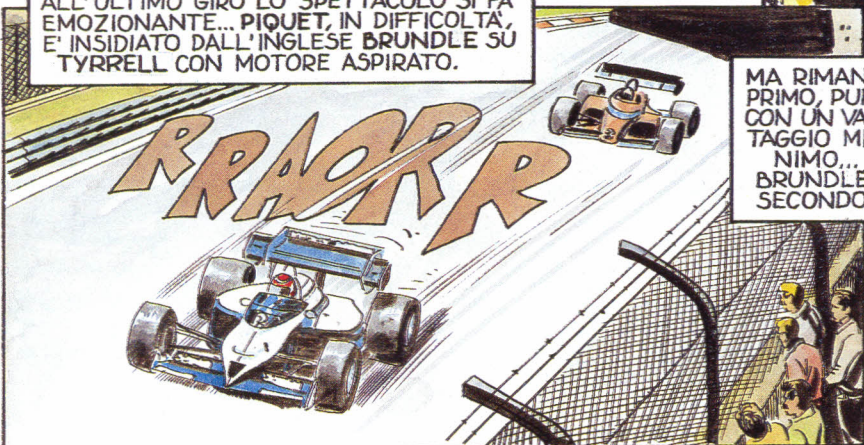
COME MOLTI ALTRI, ANCHE LAUDA SI FERMA PRIMA DEL TEMPO.



...E ALBORETO CHE, IN SECONDA POSIZIONE, PROTAGONISTA DI UNA GARA MAIUSCOLA, VIENE TRADITO DA UNA TURBINA.



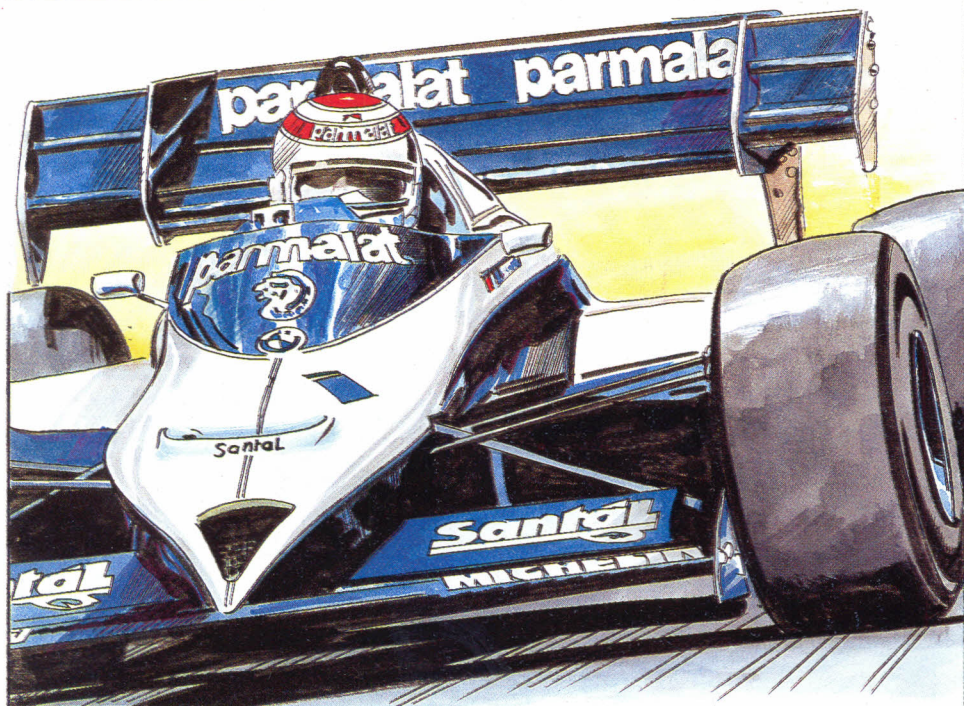
ALL'ULTIMO GIRO LO SPETTACOLO SI FA EMOZIONANTE... PIQUET, IN DIFFICOLTÀ, E' INSIADIATO DALL'INGLESE BRUNDLE SU TYRRELL CON MOTORE ASPIRATO.



MA RIMANE PRIMO, PUR CON UN VANTAGGIO MINIMO... BRUNDLE SECONDO.

TERZO DE ANGELIS, IL SOLO PILOTA GIUNTO SEMPRE AL TRAGUARDO IN QUESTI PRIMI OTTO GRAN PREMI. QUARTO TEO FABI E QUINTO PROST CHE INCAMERA ANCORA PUNTI PER LA SUA CORSA AL MONDIALE.

MA PIQUET, IL CAMPIONE IN CARICA, SI FA SOTTO CON FIERA BALDANZA.



Calendario sportivo dal 10 al 16 luglio 1984

14 luglio

Trofeo Panda a Monza
VC ●●● F. Panda
SIAS Monza - Autodromo nazionale - 20052 MONZA (Milano)

Busch Nashville 420
VC ●●●● STK
NASCAR - Po Box «K» - DAYTONA BEACH - Florida 32015 (USA)

14-15 luglio

Rally Skoda
R ●●●● N-A-B
(coeff. 1)
Campionato europeo piloti rally
AMK Skoda - Rally Skoda 84 - tr. RA - 29305 MLADA BOLESLAV (Cecoslovacchia)

Salita di Lovcen
VS ●●●● N-A-B-F3-FSV
Auto-moto drustvo «Lovcen»
Obilica polijana bb - 81250 CENTINJE (Yugoslavia)

Dragsters Festival a Zandvoort
Acc ●●●● DGT
NAV/CENAV - Postbus 132 - 2040 AC ZANDVOORT (Olanda)

Rallycross di Buerglen
RC ●●●● A-B-S5
SAR - Schermenwaldstr. 16 - 3063 ITTIGEN (Svizzera)

1. Rally di Benevento
R ●●●● N-A-B
(1. serie)
AC Benevento - Via Salvator Rosa 24 - 82100 BENEVENTO

4. Rally Valli del Bormida
R ●●●● N-A-B
(1. serie)
Rally Club Millesimo - Piazza Italia 80 - 17017 Millesimo (Savona)

2. Rally Marca Trevigiana
R ●●●● N-A-B
(1. serie)
Scud. Piave Jolly Club - Piazza Giustiniani 14 - 31100 TREVISO

15 luglio

Endurance al Nurburgring
VC ●●●● A-B-C-F3-FF-FSF
Campionato mondiale endurance
ADAC Hautabt. Sport e V - Am Westpark 8 - 8000 MUNCHEN 70 (Germania)

Euro F.3 al Mugello
VC ●●●● F.3 + VE + Coppa Peugeot + F.4
Campionato europeo piloti F.3
A.I.M. srl - Viale Amendola 36 - 50121 FIRENZE

Storiche a Donington
VC ●●●● VE
Trofeo FISA
HSCC - West Lodge - NORTON Wiltshire (Gran Bretagna)

Salita di Hammerbacken
VS ●●●● tg
Ragundadalens RC - Box 114 - 84070 HAMMARSTRAND (Svezia)

Dragsters all'Orsa Dragway
Acc ●●●● DGT
Custom Car Club - Box 65 - 79400 ORSA (Svezia)

Euro-autocross a Pecel
AC ●●●● A-B-S5
Campionato europeo autocross
Fotaxi SC - Kerepesi ut 15 - 1087 BUDAPEST (Ungheria)

Autocross Neuburger
AC ●●●● A-B-S5
MC Neuburg e V - Jahnstr. 25 - 8858 NEUBURG (Germania)

Rally «Raid» Baja Montesblancos-Aragon
R ●●●● N-A-B
VIPS Comité Organizador de la Federacion Aragonesa-Riojana - 5 Ppal 1 - ZARAGOZA (Spagna)

Salita Cesana-Sestriere
VS ●●●● N-A-B-C-T2-GT4-S6
AC Torino - Via Giolitti 15 - 10123 TORINO

Salita S. Giustino-Bocca Trabaria-Tr. Nardi
VS ●●●● N-A-B-C-T2-GT4-S6
AC Perugia - Via M. Angeloni 1 - 06085 PERUGIA

Salita 2. Coppa Akrai
VS ●●●● N-A-B-C-T2-GT4-S6
Scud. Saint Paul - Via Archia 63 - 96100 SIRACUSA

Autocross a Latina
AC ●●●● A-B-S5
Autoclub Latino - Via A. Diaz 18 - 04100 LATINA

Slalom Bordano-Internepo
SI ●●●● N-A-B-VS
Autocross Carnico - Via Lessi 49 - 33014 GEMONA (Udine)

Slalom cusano-Pietraraja
SI ●●●● N-A-B-VS
Rombo Team Campania - Casella Postale 2310 - 80100 NAPOLI (AD)

Slalom Cevo-Saviore
SI ●●●● N-A-B-VS
Rally Team Leonessa - c/o AC Brescia - Via XXV Aprile 16 - 25100 BRESCIA

Autocross a «La Chiesa»
AC ●●●● A-B-S5
Scuderia Autocross Ferretti - Via Arcevese, 9 - 60019 SENIGALLIA (AN) - Tel. 071/65.561

Le gare rinviate e annullate

8 luglio	CRONOSCALATA ROCHE AQUILANE	annullata
14 luglio	RALLY ESTATE A ROCCARSO	annullato
15 luglio	SLALOM DEL LESIMA-BRALLIO	rinvio al 5 agosto
	TRANS-AM A BRAINERD	rinvio al 22 luglio
	AUTOCROSS A QUISTELLO	annullato

LEGENDA

●●●● Internazionale	F1 Formula 1	FSV Formula Super Volkswagen	S6 Vetture sport
●●●● Nazionale a part. straniera	F2 Formula 2	FR Formula Renault	SA Vetture elaborate
●●●● Nazionale	F3 Formula 3	FRE Formula Renault Europa	SL Slalom
A Gruppo A	F4 Formula 4 FIK	FV Formula Volkswagen	STK Stock car
A 112 Autobianchi A 112	F2000 Formula 2000	GT3 Gran Turismo di serie	T1 Turismo di serie
AC Autocross	Fat Formula Atlantica	GT4 Gran Turismo speciale	T2 Turismo speciale
B Gruppo B	FF Formula Ford 1600	R Vetture GT USA	tg Tutti i gruppi
C Gruppo C	Fiat Formula Fiat	R5 Renault 5	VC Velocità in circuito
D Gruppo D	FL8 Formula libera	R5t Renault 5 turbo	VE Vetture d'epoca
DGT Dragster	FP Formula Panda	RC Rallycross	VS Velocità in salita
	FS Fuoristrada	S5 Vetture silhouette	VG Velocità su ghiaccio
	FSF Formula Super Ford		

TELESPRINT
(051) 455448
è il vostro numero di riserva quando trovate occupato il **453333**

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXIV N. 28 dal 10 al 16 luglio 1984
CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: **ITALO CUCCI**
PREZZI ALL'ESTERO: Austria Sc. 60,00 - Belgio Bfr. 77,00 - Canada C. Doll. 3,80 - Danimarca Dkr. 26,00 - Francia Fr. 16,00 - Germania Dm. 7,50 - Grecia Dr. 270,00 - Inghilterra Lgs. 1,60 - Lussemburgo Lfr. 72,00 - Olanda Hfl. 7,70 - P.to Monaco Fr. 16,00 - Spagna Pts. 265,00 - Svizzera Sfr. 5,00 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 4,20 - Sud Africa Rand 3,95 - Malta Cm. 45.
MONTALTA DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A., via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna). Numeri arretrati, il doppio del prezzo di copertina.
AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: Viscontea Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; Australia: Speedimpex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; Austria: Morawa & Co., Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; Belgio: Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Ile 1070 Bruxelles; Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete de Abril, 127, 2° Andar, S22, San Paolo; Canada: Speedimpex Distribution Inc., 155 Deerhide Crescent, Unit 5, MSM-222, Toronto, Ont.; D.P.E. distribution de Presse Europeen Inc., 9875 L'Esplanade, H3L 2X2, Montreal, Que.; Danimarca: Dansk Bladdistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborggade 1130 Copenhagen; Ecuador: Oviedo Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sll Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Rémaur, 75002 Paris; Francia del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millo, Monaco Principato; Germania: W.E. Saarbach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follerstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; Grecia: The American, Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, 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 Dittmar B.V., Oostelijke Handelskade 11, 1019 Amsterdam; Pakistan: Indust 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, 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; Schimidt-Agence AG, Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 8901 Lugano; Turchia: Yabancı Basın Tevziat Barbados Bulvari 51, Besigtas-Instambul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1626-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Edital Ca. Calle Negrin, Ed. Davaola, Planta Baja, Caracas.
PUBBLICITÀ: Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villorosi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872. FILIALI: 40121 Bologna, Via del Mille, 16 - Tel. (051) 261218 - 226609; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via Medicina, 17 - Tel. (081) 312297 (5 linee); 35100 Padova, Via Pellizzo, 15 - Tel. (049) 35515 - 35559; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino, Via Montecuccoli, 6 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia.
Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright «Autosprint» 1984.

Formulauno
l'orologio dell'anno di

WINTEX

Associati Globe



Formulauno il primo pneumatico da polso.

Un nuovo record Wintex.
Gomme da sole, da neve, da pioggia,
e da mare: fino a 30 metri.
Meccanica al quarzo.
Parabrezza in vetro minerale.
Carrozzeria nei colori delle maggiori scuderie.
Chi mai potrà batterlo?

WINTEX

I tempi cambiano.

Caldex S.p.A.
Milano, Corso Venezia 36
Tel. (02) 70.98.31/5

