

AUTO **23** SPRINT

L. 1.500

IL SETTIMANALE DA CORSA - Anno XXIV - N. 23 - 5/11 giugno 1984

Sped. in abb. post. 4/740

GP MONACO
RAPINATO SENNA
VINCE PROST



Foto Colombo

**Bandiera rossa o bandiera a scacchi?
Roulette truccata per far vincere il francese**

CHE CASINO'!

SOMMARIO

AUTO SPRINT

Il settimanale da corsa

n. 23

Anno XXIV
5-11 giugno 1984

Direttore responsabile
ITALO CUCCI

Vice Direttore: Tommaso Valentineti, **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, Maurizia Baresi, Enrico Benzinger, 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. **Traduzioni:** 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 Villorosi 13, 20143 Milano, tel. 02/83.872

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

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

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

IN QUESTO NUMERO

FORMULA 1

Il Gp di Monaco dai nostri inviati 6-29

VELOCITÀ

Indianapolis in replay 34

Autocross: sempre più veloci 65

SPECIALI

La 1000 miglia in replay 41

Prova in pista

della Lamborghini Jalpa 50

L'Opel Monza GTE 3.0 56

La Renault 25 diesel 59

Inchiesta: il piombo nella benzina 60

RALLY

«Tony» Fassina si ritira 73

Parte l'Elba 76

L'Acropoli 84

L'Haspengouw 90

Ecco i vincitori del grande concorso

per piloti Autosprint-Opel GM 90

LE GARE DELLA DOMENICA

Euro F. 3 a Montecarlo 30

Le altre gare 90-96

RUBRICHE

Anagrafe della passione 70

Tutte sprint 81

Auto compravendita 99

Il fumetto di Michel Vaillant 103

Self service (posta) 107

Dove corriamo 110

INDICE

Grazie, Senna

UN «MONTECARLO» bello e danzato ha riempito d'ansia, d'angoscia, di stupore e d'ammirazione la nostra domenica di Formula Uno. È sbagliato sostenere che la corsa del Principato, avversata dalla pioggia, dovesse essere annullata. Quello scampolo di Gp che ci è stato offerto da un manipolo di piloti coraggiosi ha confermato in assoluto la validità di uno sport che non è fatto per i pantofolai e i ragionieri: alla fine, nonostante gli imbrogli degli sbandieratori — pareva d'essere al Palio di Siena — le imprese di Senna e Bellof hanno esaltato gli appassionati facendo dimenticare almeno per un attimo le disavventure di Alboreto. Va da sé che i guai di Michele ritornano in piena evidenza non appena sono sfumate le immagini del Gp bagnato ma per lui sfortunato. I tifosi della Ferrari fremono di rabbia: lo aspettavano sicuro protagonista, lo hanno trovato diverso da quello, freddo e sereno, che conoscevano; quasi che l'aria di casa l'avesse improvvisamente trasformato in guascone: errori in prova, errori in gara, e il bel sogno sfumò. Né possono lenire la pena i punticini del battagliero Arnoux. Per i tifosi italiani in generale a Monaco è piovuto sul bagnato. Pensiamo all'Alfa, tanto per dire: un coacervo di problemi, una fabbrica di polemiche. Ora si va nel Nuovo Mondo alla ricerca del tempo perduto e dei successi sognati. Con quale spirito? Non siamo disfattisti, continuiamo a sperare. Ma intanto, da veri sportivi, battiamo le mani all'indirizzo dei piccoli eroi che ci fanno amare sempre di più questo sport. Grazie, Senna.

CHIAMATE AS
(051) 45 33 33

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



AUTOSPRINT
IL SETTIMANALE DA CORSA
FONDATO NEL 1961



È registrato presso
il Tribunale di Bologna,
n. 3395 del 25/2/1969



CONTI EDITORE
Direttore Editoriale
ITALO CUCCI



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 696

Quattro personaggi dell'auto in lista per le elezioni Europee Gran Premio di Strasburgo

Fra le candidature proposte dai vari partiti per la seconda elezione diretta dei deputati al parlamento europeo, spiccano i nomi di Sergio Pininfarina, Alessi, Massacesi e Chiusano

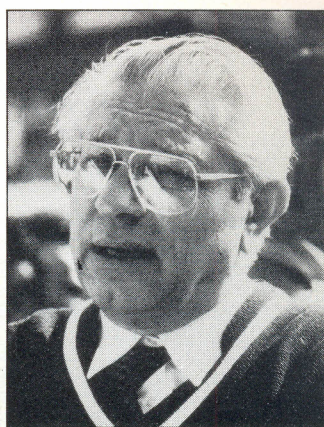
ROMA — Il prossimo 17 giugno, gli elettori italiani (quasi 45 milioni), si recheranno alle urne per eleggere, per la seconda volta a suffragio diretto, i rappresentanti italiani al parlamento europeo, in tutto 81 seggi sui 434 totali. Per l'occasione l'Italia sarà divisa in 5 circoscrizioni elettorali: Nord Est, Nord Ovest, Centro, Sud e Isole. Nelle liste dei vari partiti, spiccano alcuni candidati provenienti dal settore dell'auto, che si apprestano a disputare un particolare GP che non sarà, per una volta, deciso da questioni di gomme, turbocompressori, turbine o iniezione: il «carburante», senza limiti «balestriani», dovranno guadagnarselo nella campagna elettorale.

I CANDIDATI. Per **Sergio Pininfarina**, erede della famosissima carrozzeria, si tratta di un replay, sempre nelle liste unificate PLI-PRI, poiché lo stilista torinese fu già eletto nella precedente legislatura. Ingegnere, 58



SERGIO PININFARINA

anni, laureato al Politecnico di Torino, è stato per sei anni presidente dell'Unione Industriali del capoluogo piemontese e, attualmente, oltreché presidente della Pininfarina Car Body Company, è nella direzione della Confindustria e Ferrari.



ETTORE MASSACESI

ROSARIO ALESSI. Presidente dell'Automobil Club Italia-

no, si presenta per la DC nella circoscrizione insulare. Siciliano di Caltanissetta, ha 51 anni ed è avvocato penalista patrocinante in Cassazione.



VITTORIO CHIUSANO

VITTORIO CHIUSANO. Già responsabile del servizio relazioni esterne e segretario del consiglio di amministrazione della Fiat, è attualmente presidente della Fiat France. È noto come consigliere politico della famiglia Agnelli. Si presenta per la Dc nella circoscrizione Nord Ovest.

Rosario Alessi, presidente dell'Acì, candidato dalla DC

Automobile Club Europeo

ROMA — La candidatura nelle liste democristiane del presidente dell'Acì, Rosario Alessi, ha due motivazioni fondamentali: in primo luogo la sua famiglia contribuì alla fondazione della DC siciliana (lo zio, senatore Giuseppe Alessi, intimo di De Gasperi, fu anche presidente della Regione) ma, al di là di queste benemeritenze «ereditarie» l'avvocato Alessi può vantare una grande esperienza nel settore dei trasporti e del turismo, entrambi molto importanti per l'Italia. Subentrato a Filippo Carpi de Resmini nel 1982, Alessi si è trovato di fronte una situazione critica: proprio in quell'epoca si parlava di togliere all'Acì i due servizi delegatigli dallo stato, vale a dire il Pra (Pubblico Registro Automobilistico) e la riscossione delle tasse automobilistiche. Probabilmente anche perché l'avvocato siciliano ha convinto i politici che le carenze non erano certo attribuibili all'Acì, della questione non si è più parlato.

Alessi è anche membro del Consiglio nazionale del Coni e della Fia e attualmente segue molto da vicino i progetti di riforma degli organi della Csaì.

L'INTERVISTA. Avvocato penalista, patrocinante in Cassazione, Alessi è nato a Caltanissetta 51 anni fa e alla sua vasta esperienza in campo giuridico unisce una grande competenza nei settori dei trasporti e del turismo, sia a livello nazionale che internazionale. Fino al 1982, anno in cui prese la guida dell'Acì, Alessi fu presidente del soccorso stradale dello stesso ente.

— Presidente, come mai questa candidatura, potremmo dire a sorpresa?

«Le dirò che, non svolgendo da anni, oramai, attività politica, la richiesta di De Mita ha stupito anche me. Il segretario democristiano ha voluto probabilmente integrare la lista con un nome nuovo che in Sicilia ha un grande passato. La DC, nell'isola, è stata fondata a casa di mio zio,

Giuseppe, nella stessa casa, cioè, di via Cavour 19 dove ora abito io. Per tutto questo ho ritenuto mio dovere accettare».

— Questa candidatura ha qualcosa a che fare con quella lottizzazione politica di cui tanto si parla?

«Assolutamente no. In primo luogo perché l'Acì non è politicizzato e io sono convinto che tale debba restare. L'Acì deve considerare ogni forza politica, poiché l'utenza automobilistica che rappresenta si colloca in tutti i partiti. L'Ente ha inoltre uno scopo ben preciso, individuato dall'articolo 4 dello statuto: lo sviluppo dell'automobilismo e solo quello e io sono fermamente impegnato a difenderlo».

— In caso di successo, quali saranno i suoi programmi?

«L'incarico che attualmente ricopro mi ha dato l'opportunità di acquisire esperienze specifiche nel campo dei trasporti, della motorizzazione e del turismo. Credo che alla luce di ciò, potrei dare un valido contributo alla



ROSARIO ALESSI

risoluzione dei problemi di questi due vitali settori, che non sono pochi. Credo, anzi, che il mio nome sia stato scelto anche per questo. Sia comunque chiaro che questa candidatura mi offrirà e non solo per il periodo elettorale, la possibilità di contatti e interventi in merito ai temi che riguardano l'Acì più da vicino. Nel corso della campagna elettorale, quindi, avrò modo di sensibilizzare molti sui problemi della motorizzazione e del turismo, industria, quest'ultima, che, non dimentichiamolo, è la più importante del nostro Paese». (g.d.)



IN COPERTINA

La classifica del GP di Montecarlo riporta l'ennesima vittoria della McLaren Porsche, questa volta con Prost che ha dato il cambio a Lauda, ma il protagonista è stato il brasiliano, autore di una rimonta che lo ha portato a ridosso del francese: quest'ultimo non ha tagliato il traguardo, tanto che moralmente sarebbe primo il pilota della Toleman. In ombra le pur competitive Ferrari

Il principe Ayrton

di Daniele Buzzonetti

MONTECARLO. Nel Gran Premio del Principato, sotto un'acqua torrenziale, anche l'ultimo dei piloti è un eroe. Qualcuno però lo è più degli altri e questa volta non c'è il minimo dubbio: Ayrton Senna Da Silva ha definitivamente confermato che le sue vittorie a ripetizione nelle formule minori erano solo il frutto di una classe superiore. È lui il vincitore morale del Gran Premio di Monaco e non solo perché la corsa è stata fermata al 31. giro quando il battistrada Alain Prost era entrato nel mirino del giovane brasiliano che guadagnava secondi su secondi rispetto alla McLaren del francese. La realtà è che, come la diretta TV ha dimostrato, Prost si è fermato qualche metro prima del direttore di corsa che esoneva sia la bandiera rossa che quella a scacchi di fine corsa, ma non ha tagliato il traguardo come avrebbe dovuto. Al contrario, Senna è passato regolarmente e, almeno moralmente, ha vinto un GP che lo ha visto primagiere sotto il profilo della combattività. Nel diluvio di Montecarlo, gli spettatori non avevano certo lo spirito portato a scaldarsi per le normali fasi della corsa, ma quando Senna ha iniziato la sua rimonta e ha infilato Lauda alla «staccata» della St. Devote, l'urlo di ammirazione è esploso comunque. Un sorpasso a Montecarlo è già abbastanza «da batticuore» con l'asciutto; con il diluvio sfiora la leggenda. E Senna sarà ricordato a lungo come il grande protagonista di un GP vinto da Prost (pur se con punteggio dimezzato a causa della distanza ridotta) soprattutto grazie a una serie di giuste scelte tattiche.

ALAIN INTELLIGENTE. Fin da Digione aveva detto che occorreva partire in pole position: era diventata la sua fissazione e con le condizioni in cui si è corso il GP, è diventata una mossa doppiamente giusta. Alain Prost ha lavorato benissimo in prova e al via ha ovviamente rischiato meno di tutti. Fino all'11. giro ha impresso un buon ritmo alla corsa ma ha capito che non era il caso di spaventarsi per la rimonta di Mansell, altro piccolo-grande eroe della gara. L'inglese della Lotus è apparso in grado di «nuotare» meglio degli altri e all'11. giro ha

infilato Prost che non ha accettato la sfida. E con ragione: dopo aver segnato ancora un giro veloce Mansell ha «dato spettacolo» uscendo indenne da una «toccata» al Mirabeau ma un successivo testa-coda lo metteva fuori corsa. Prost quindi tornava primo senza apparente fatica ma doveva fare i conti con la furia-Senna, complice anche un problema alla ruota anteriore sinistra della sua McLaren. Poi il finale anticipato con una decisione che è apparsa per molti versi discutibile. Infatti si è parlato di ragioni di sicurezza, quando fin dal via le condizioni della pista erano critiche quanto al momento dello stop. Non si capisce come al momento del via si sia passati sopra il problema dell'acqua, emerso quando poi le posizioni erano ben più delineate, quindi con minori pericoli per i piloti. Inoltre, a prendere la decisione di fermare la corsa, è stato Jacky Ickx, pilota della Porsche e commissario sportivo per l'occasione. Della correttezza e della sportività del grande pilota belga, nessuno ha mai dubitato, ma certamente è sensazionale che la McLaren-Porsche sia stata «salvata» proprio al momento giusto.

NIKI E L'ACQUA. Alla guida della migliore vettura del campionato ma costretto a misurarsi con un compagno di squadra scatenato, Niki Lauda ha mutato quest'anno tattica. Lo abbiamo visto tirare fuori le unghie più che una volta ma a Montecarlo ha confermato che l'acqua torrenziale non è il suo elemento preferito. Non è il caso di tirare in ballo il famoso mondiale perso sotto la pioggia del Fuji: Niki a Monaco non si è arreso ed anzi è partito con decisione e si è portato fino al 3. posto infilando le Ferrari di Arnoux e Alboreto, magari non proprio in giornata di grazia. Poi comunque si è fermato lì: è apparso evidente che a quel punto mirava a un piazzamento ma quando è stato passato dal decisissimo Senna, ha avuto una reazione di orgoglio. Inutile comunque perché un successivo testa-coda lo ha messo definitivamente fuori corsa. Ora Prost con la mezza vittoria ha distanziato di 10,5 punti Lauda ma in pratica la classifica non è mutata molto. La lotta sarà ancora soprattutto tra i due piloti delle McLaren e se le condizioni atmosferi-

che saranno normali, i prossimi circuiti cittadini oltre-Atlantico potrebbero essere risolutivi.

FERRARI DELUSA. La Casa di Maranello negli ultimi anni è uscita molto bene da Montecarlo e quest'anno c'erano tutte le prerogative per puntare alla vittoria. Semplicemente perché sia Arnoux che Alboreto hanno in ogni occasione sottolineato lo stato di grazia delle 126C4 preparate per le stradine del principato. Poi Michele, trascinato anche dalla voglia di ben figurare in un GP dove è di casa, ha iniziato a rovinare tutto. In prova è uscito di strada ben tre volte, perdendo la possibilità di ottenere la pole position e di mettere a punto la vettura con l'assetto da pioggia. Quindi ha corso con il «muletto» che non era equipaggiato con le novità previste per i circuiti stradali e senza gli scarichi tipo «spaghetti». Risultato: una gara incerta e nervosa conclusa in pratica con l'ennesimo «dritto». Poi Michele ha proseguito per onore di firma ma senza grossi exploit. Arnoux invece ha avuto la sfortuna di trovarsi con la vettura da gara azzoppata da un motore che «andava e veniva». Ha quindi guidato in corsa il «muletto» senza aggiornamenti ed è arrivato almeno in zona-punti ma la sua è stata una gara piuttosto di rimessa. Si è fatto soffiare la terza posizione da Bellof (sulla Tyrrell con il Ford aspirato) e non è apparso molto voglioso di contrastarlo.

ALFA REAGISCI! Nel turbine di avvenimenti che hanno caratterizzato la vigilia di Montecarlo, l'Euroracing-Alfa Romeo ha trovato un'altra giornata storta. Cheever non si è qualificato mentre Patrese non ha potuto fare molto in gara. Ai box non è apparso l'ingegner Chiti mentre il tecnico Gianni Tonti inizierà ad occuparsi dell'Alfa dal Canada. Una situazione non ancora chiara (anche se è evidente che Tonti è stato chiamato solo per mettere a punto il V8 realizzato dall'Ing. Chiti) e che è resa ancora più dubbiosa dall'exploit della Osella-Alfa guidata dal bravo Ghinzani. Colpa del motore o colpa del telaio: un bel rebus. □



Al momento dell'interruzione della gara, Senna nel fotocolor (FotoColombo) stava guadagnando abbondantemente sul felice vincitore Alain Prost, nella vignetta qui a fianco

Cosa dice il regolamento

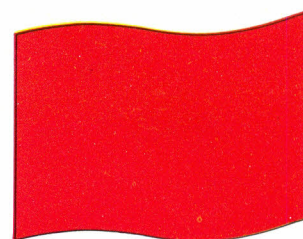
QUESTO IL COMUNICATO ufficiale di sospensione emesso dagli organizzatori del GP di Monaco, alle ore 16,48: «Viste le condizioni atmosferiche, il direttore di corsa decide di fermarla. La bandiera rossa viene esposta alle ore 16,47 in conformità con l'articolo 19 del regolamento. Non ci sarà altra partenza. L'ordine d'arrivo sarà quello del passaggio precedente». Ed ecco ora un estratto dell'articolo 19, al quale il comunicato fa riferimento.

«Nel caso sia necessario fermare la corsa... perché a quel momento le condizioni atmosferiche rendono impossibile il proseguimento della corsa, una bandiera rossa sarà dispiegata sulla linea di partenza-arrivo e contemporaneamente la bandiera nera sarà esposta a tutti i posti di segnalazione. La decisione di arrestare la corsa può essere presa solamente dal direttore di corsa (o in caso di impedimento dal suo vice). Quando il segnale sia stato dato tutte le vetture cesseranno immediatamente di correre, ridurranno la loro velocità e rientreranno lentamente ai box, ben inteso che: a) la classifica della corsa sarà quella del giro precedente...».

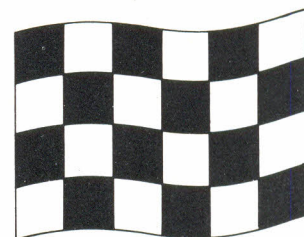
In caso di stop, il citato articolo prevede tre casi a seconda che siano stati percorsi: A) Meno di due giri; B) Più di due giri, ma meno del 75% della distanza prevista; C) Più del 75% della distanza prevista.

NEL CASO B, che è quello verificatosi, sarebbe prevista una seconda partenza con una griglia da un pilota per fila in base alla classifica al giro precedente la sospensione. Se non sarà possibile dare il nuovo via, sarà considerata come finale la classifica che avrebbe formato la griglia e... «sarà attribuita solo la metà dei punti spettanti per il campionato». Per completezza vediamo anche gli altri due casi. A: la partenza si considererà non avvenuta e il nuovo via sarà dato secondo la griglia originaria. Se non si ripartirà non saranno attribuiti punti. C: la corsa sarà considerata completata e sarà attribuita la totalità dei punti spettanti. Come si vede, a Montecarlo è stato commesso un errore quanto meno formale, poiché in caso di sospensione la bandiera a scacchi non dovrebbe comparire, neppure nel caso che la corsa sia considerata completata.

Le bandiere della discordia



La bandiera rossa (a disposizione esclusivamente del direttore di corsa o del suo vice) causa l'arresto immediato della corsa



La bandiera a scacchi che è il segnale di fine corsa e che può essere usata solo a corsa completata o quando lo stop avvenga perché superate le due ore di gara





G.P. MONACO



Nella pagina accanto il via del Gp di Monaco (FotoVillani) caratterizzato subito dalle polemiche di Lauda che recrimina sulla pericolosità del tracciato inondato di pioggia. Gli organizzatori decidono, allora, di bagnare la pista sotto il tunnel rimasto asciutto e quindi assai pericoloso in uscita. Al via scattano in sequenza: Prost, Mansell, Warwick, Arnoux, Tambay, De Cesaris, Alboreto, Lauda, Rosberg, De Angelis. Tambay e Warwick rimangono coinvolti in un incidente. Qui sopra e sotto (FotoAmaduzzi) l'inseguimento e il sorpasso di Lauda ad Alboreto



Alain Prost: ancora lui. Sei Gran Premi e il pilota francese della McLaren ha collezionato tre primi posti ed una piazza d'onore. Questa volta però, Prost ha dovuto accontentarsi soltanto di quattro punti e mezzo. Il regolamento, infatti, parla chiaro: se non vengono disputati almeno il 75% dei giri in programma, il punteggio finale viene dimezzato. E a Montecarlo, dei settantacinque giri previsti, soltanto trentuno sono stati portati a termine. Il violento acquazzone che s'è abbattuto sulla Formula 1 ha fatto interrompere la gara per la prima volta sul circuito cittadino del principato monegasco (FotoColombo)



IL COMMENTO/L'improvviso stop favorisce Prost

Allez, Alain

L'inesplicabile comportamento del direttore di gara danneggia Senna, Bellof e Arnoux. Ferrari, Alfa e Brabham inguaiate. Tambay ferito: nessun sostituto per prossimi GP?

di Adriano Costa

MONTECARLO. La lunga marcia di avvicinamento di Alain Prost al titolo iridato della Formula 1 si fa serrata ed incisiva. Al passo falso di Digione segue il centro di Montecarlo che non è un en plein perché i commissari di gara arrestano il principesco Gran Premio alluvionato dalla pioggia dopo un'ora ed un minuto di corsa, cioè a metà gara, e i nove punti del primo posto si dimezzano in quattro e mezzo. Prost ovviamente non si è rammaricato dello stop imposto, infatti avrebbe lui spontaneamente dovuto fermarsi ai box lasciando sfumare un risultato importante per via dell'ennesima vite di fissaggio di un disco al carbonio che rischiava come successo a Digione di metterlo fuori causa. Lo stop alla gara, che di fatto ha consentito a un francese di vincere davanti al brasiliano Senna in nitida, inequivocabile rimonta, ha appiccicato alla corsa una coda polemica non serena. Secondo Forghieri, Prost sarebbe stato costretto a rientrare ai box per far fissare il disco e avrebbe perso il primo posto consentendo ad Arnoux di conquistare il secondo. Lo stesso Arnoux ha stigmatizzato il comportamento della giuria suggerendo un'ipotesi di netto favoritismo per Prost «che sarebbe stato costretto ad una sosta ai box da cui lo ha salvato l'interruzione della corsa». Anche Senna ha parlato di decisione sbilanciata dato che la pioggia non era certo aumentata rispetto all'avvio della gara che pertanto poteva, semmai, essere arrestata al compimento del 75% dei giri «consentendo così agli uomini in classifica di acquisire a norma di regolamento un meritato punteggio pieno».

PROST. Casa McLaren ha smentito difficoltà drammatiche di Prost, ha invece ammesso che Prost e Lauda hanno avuto

problemi di freni ampiamente segnalati al passaggio davanti ai box. Problemi che — detto per inciso — sono apparsi evidenti a partire da metà corsa. L'ipotesi di una ruota che rischiava di staccarsi dalla macchina di Prost è risultata fantasiosa e Prost ha poi spiegato che gli ampi cenni che rivolgeva transitando sulla linea del traguardo erano indirizzati ai giudici di gara e segnalavano condizioni di pilotaggio delicate: in effetti la pioggia aveva iniziato a farsi tambureggiante a partire dal 28 giro obbligando tutti i piloti ad un rallentamento automatico del ritmo di corsa che risulta evidente alla lettura dei tempi sul giro dei quattro uomini di punta Prost, Senna, Bellof, Arnoux.

LE MCLAREN. A nostro parere la corsa poteva tranquillamente continuare per altri venti giri: in pista erano rimasti nove piloti, alcuni di loro avevano problemi ma questo fa parte del contenuto di ogni gara. Senna avrebbe vinto il Gran Premio di Monaco premiando così la grande efficacia aerodinamica di una Toleman che ha un particolare, consistentissimo tipo di appoggio al terreno grazie alla sua sistemazione ed all'impiego di alettoni di vasta superficie. Lo stesso Prost ha detto che, se Senna gli si fosse fatto sotto, lui gli avrebbe lasciato il passo pur di garantirsi i punti preziosi del secondo posto. Prost ha vinto con la immaginabile condiscendenza dello sciovinismo francese ma va ricordato che se la gara si fosse conclusa a giri pieni anche un terzo posto gli avrebbe portato un bottino non lontano da quello incamerato domenica (quattro punti contro quattro e mezzo). Detto questo, vanno segnalate le grosse difficoltà della McLaren nell'impiegare i cavalli del motore Porsche che si

scaricavano a terra con impeto brutale malgrado l'impiego della sofisticata iniezione elettronica e i problemi che si ponevano ad Arnoux e Alboreto in uscita di curva per le difficoltà della macchina ad assorbire la scarica di potenza dei propulsori. La pioggia è stata particolarmente negativa per questi due team proprio sotto questo profilo che spiega le uscite di pista di Lauda (abbandono) e di Alboreto (poi risospinto in pista dai commissari di percorso). Tanto delicato il pilotaggio, domenica a Montecarlo, che Mansell, pilota irruento, vi ha smarrito il senso della misura lasciandosi scappare, per una drammatica sbandata alla curva dell'Hotel de Paris, una vittoria che gli si stava promettendo. Ancora una giornata amarissima per la Brabham con Corrado Fabi e Nelson Piquet che imbarcavano acqua da tutte le parti bloccati l'uno (Corrado) da un testa coda proprio nel tunnel e l'altro (Nelson) da una defaillance del motore.

CAOS RENAULT. La corsa si era avviata con un pasticciaccio che avrebbe potuto avere drammatiche conseguenze tra l'altro prospettate da Niki Lauda preoccupato per la pioggia e per il tunnel segnato da vaste macchie d'olio. Alla curva Sainte Devote Warwick attaccava al largo, sulla sinistra, la coppia Ferrari Alboreto-Arnoux. Superava Arnoux sulla sinistra ma finiva in testa coda sbarrando la strada al compagno Tambay che lo investiva in pieno. Dal groviglio delle due Renault distrutte Patrick usciva con il perone sinistro fratturato il che comporta tre settimane di gesso e l'obbligo di saltare i tre Gran Premi della tournée nordamericana (Montreal, Detroit, Dallas). Ancora la Renault non ha deciso se e come rimpiazzare

Tambay. Il pasticciaccio Renault è costato carissimo anche a Elio De Angelis che per un miracolo non ha, a sua volta, investito la monoposto di Tambay frenando al millimetro e venendo costretto a riprendere il via, dopo che tutti i concorrenti, compreso Piquet, autore di una partenza disastrosa, gli erano sfilati davanti al naso. Elio per ripartire ha dovuto manovrare, infilare la retromarcia, ed il sesto posto finale sottolinea una corsa, come di consueto, determinata ed attentissima che con qualche giro in più a disposizione si sarebbe risolta con il sorpasso a Rosberg. De Angelis ha anche pagato la resistenza ostinata di Ghinzani che con la Osella lo ha tenuto dietro, carparbiamente per venti giri.

L'ALFA ROMEO. Ha ancora una volta deluso, le polemiche ormai endemiche del tormentato team di Massacesi (come chiamarlo se non così?) non aiutano certo piloti e tecnici a un sereno lavoro. Gli uomini Euroracing lamentano carenze di potenza e di erogazione del motore ma salta subito agli occhi come Ghinzani, con la Osella, abbia girato in 1'57"439 mentre il miglior tempo sul giro del pur valorissimo Riccardo è stato di 1'58"527. Sfortunatissima la prova di De Cesaris subito out per una collisione col compagno di squadra Hesnault che lo ha tamponato al via. Ancora delusione in casa Williams. Il telaio non tiene botta alla potenza del motore Honda. I nuovi telai, per la cui costruzione Patrick Head pare abbia previsto l'impiego di fibre di carbonio e Kevlar, verranno approntati per il ritorno della F. 1 in Europa. Ciò, di fatto, significa l'affossamento delle speranze di Rosberg di lottare per il Mondiale. □

LA CRONACA/I commissari «salvano» Prost interrompendo la corsa

Diluvia, Senna straripa

Una vera roulette, questo GP: Warwick e Tambay (perone fratturato), Mansell, Alboreto e Lauda perdono tutto. Senna, fantastico, sta per sbancare Montecarlo ma poi la pallina si ferma sul 7

di Cesare Maria Mannucci

MONTECARLO — Il GP di Monaco ha tenuto fede alla sua tradizione di corsa a sorpresa e questa volta in maniera clamorosa e inedita. Mai infatti era successo finora che la corsa del Principato non giungesse alla fine. Ma una prima volta deve pur esserci... Al 31. giro la direzione di corsa ha dato il via ad una specie di gara fra sbandieratori: hanno cominciato ad agitarsi commissari con bandiere rosse, nere, gialle e a scacchi. E Prost ormai braccato dall'incredibile Senna, si è visto appioppare una vittoria (la terza su sei GP) che forse ormai non aspettava più nemmeno lui. Pioveva a dirotto dalla partenza, un giro ancora e probabilmente Senna sarebbe passato in testa lanciandosi verso la sua prima vittoria in F. 1.

Ma di questo parliamo in altre pagine. Vediamo invece nel dettaglio come sono andati i fatti nella tre giorni di Montecarlo.

GIOVEDÌ. Condizioni climatiche ottimali quando le ventisette vetture cominciavano a girare. Buona parte della prima sessione era dedicata alle ricerche di assetto più indicate alle particolari situazioni che il circuito di Monaco propone. Le prime vetture a scendere in pista erano le Tyrrell con Brundle che alla fine risulterà con il maggior numero di giri. Il dominatore incontrastato della sessione era Nigel Mansell. Su tutti i motori Renault erano installate nuove turbine della Garrett di diametro minore al fine di favorire una risposta più pronta nelle accelerazioni.



Michele all'attacco


LA SESSIONE VALIDA per lo schieramento decretava la superiorità di Michele Alboreto. Il milanese dopo aver temporeggiato a lungo per l'utilizzazione del secondo set da qualifica, usciva negli ultimi giri, quando lo stato della pista era migliorato sensibilmente, realizzando l'1'23"581 che migliorava di oltre un secondo e mezzo la pole position di Prost dello scorso anno. La Ferrari non utilizzava turbine più piccole, cambiavano le regolazioni e le tolleranze. René Arnoux non poteva sfruttare al meglio le gomme da qualifica a causa dell'eccessivo traf-



fico e di un testa coda alla chicane che gli rovinava il secondo set. Derek Warwick era l'unico che riusciva a tenere il passo delle Ferrari. Nonostante la rottura della terza velocità che lo costringeva a lungo ai box, Warwick si aggiudicava la seconda posizione, risultando come velocità massima il più rapido tra le vetture motorizzate Renault. Nonostante il terzo tempo, Alain Prost aveva un diavolo per capello. Mentre stava utilizzando il primo set di gomme, inavvertitamente andava ad urtare con la mano l'interruttore di accensione, mandando a massa i contatti e ammutolendo il motore. Niki Lauda, sperando nella pista libera, usava subito i due set di gomme da qualifica non andando oltre il quinto tempo. Problemi per


Le
PAGELLE
di
**AUTO
SPRINT**



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

voto 4	1 NELSON PIQUET voto 6 Pilota: ha fatto quello che ha potuto. Vettura: nemmeno a Montecarlo ha dato qualche cenno di ripresa.	
BRABHAM-BMW	2 CORRADO FABI voto 5 Pilota: commette un errore determinante che lo mette fuori gara. Vettura: stesso discorso di quella di Piquet.	
voto 4		


voto 0	3 MARTIN BRUNDLE voto 0 Mancata qualificazione	
TYRRELL-FORD	4 STEFAN BELLOF voto 9 Pilota: ha dimostrato grinta e abilità. Vettura: l'aspirato a Montecarlo e sul bagnato è ancora validissimo.	
voto 9		

voto 4	5 JACQUES LAFFITE voto 5 Pilota: non ha mai cercato la lotta. Vettura: problemi di assetto più che mai evidenti nella monoposto inglese.	
WILLIAMS-HONDA	6 KEKE ROSBERG voto 6 Pilota: non poteva fare di più. Vettura: meglio di quella di Laffite ma non ancora competitiva.	
voto 4		

voto 6	15 PATRICK TAMBAY voto 6 Pilota: discreto nelle prove, non giudicabile in gara. Vettura: discreta ma non ancora al massimo.	
RENAULT	16 DEREK WARWICK voto 5 Pilota: ha combinato un pasticcio appena partito, condizionando la corsa di alcuni colleghi. Vettura: discreta.	
voto 6		

voto 0	17 MARC SURER voto 0 Mancata qualificazione.	
ARROWS-FORD e BMW	18 THIERRY BOUTSEN voto 0 Mancata qualificazione.	
voto 0		

voto 8	19 AYRTON SENNA voto 10 Pilota: il vero protagonista della gara. Vettura: all'esordio sul bagnato la nuova Toleman appare competitiva.	
TOLEMAN-HART	20 JOHNNY CECOTTO voto 4 Pilota: sufficiente in prova, nullo in gara. Vettura: ferma quasi subito ai box, mostra qualche problema.	
voto 8		

voto 0	21 MAURO BALDI voto 0 Mancata qualificazione.	
SPIRIT-HART		
voto		

le macchine spinte dal BMW. Piquet che aveva detenuto a lungo la pole position, si fermava per la rottura della turbina. Corrado Fabi, atteso ad un problematico debutto, rompeva subito lo scambiatore di calore. Salito sul muletto, restava fermo lungo il circuito per problemi di accensione. Peggio andava all'Ats. Winkelhock si fermava subito per la rottura del motore. Ripartito con il muletto, usciva di pista al Mirabeau, risultando non qualificato. Deludeva Nigel Mansell. Dopo l'exploit della mattina, il britannico si lamentava del continuo traffico in pista che lo costringeva addirittura a frenare in rettilineo nel suo giro più veloce. Al suo debutto a Montecarlo, impressionava favorevolmente Senna. Dopo essere uscito di pista con la sua vettura da gara, Ayrton saliva sul muletto dotato per la prima volta di una iniezione elettronica, risultava più lento della mattinata, a causa di una perdita di pressione nella turbina. Continuava l'odissea in casa Euroracing-Alfa Romeo. Cheever non qualificato, Patrese con l'ultimo tempo; questo un verdetto, che si commenta da solo. Il padovano nonostante la rottura di un motore riusciva ad afferrare la qualificazione negli ultimi minuti, cosa che non riusciva a Cheever alle prese con un assetto troppo morbido e con un motore che in accelerazione all'uscita delle curve rimaneva praticamen-

te fermo. Per l'Alfa Romeo le note positive arrivavano dall'Osella. Dopo essere stato a provare a Balocco, Ghinzani otteneva un perfetto bilanciamento della vettura risultando come velocità massima, più rapido dell'Euroracing.

Dopo Alboreto Arnoux

SABATO. Nella seconda giornata di prova il tempo non prometteva niente di buono. A temere la pioggia erano soprattutto quei piloti che al giovedì non erano entrati nella griglia provvisoria: l'acqua avrebbe cancellato tutte le loro speranze. Nele prove libere Arnoux finalmente riusciva ad esprimere tutto il potenziale della sua Ferrari che, su un circuito che esalta la coppia del motore a bassi regimi, non avvertiva la mancanza di un sistema di alimentazione interamente elettronico. Unico problema per René era una leggera collisione con Mansell: la Ferrari non riportava danni mentre l'inglese doveva usare il muletto. In difficoltà era anche De Angelis con un motore che perdeva pressione con notevoli problemi di accelerazione all'uscita delle curve e della chicane. La Renault decideva di

segue

Le classifiche di Autosprint

PILOTA	PUNTI
1. PROST (6)	54
2. DE ANGELIS (6)	52
3. LAUDA (6)	49
4. ALBORETO (6)	47
PIQUET (6)	47
6. WARWICK (6)	46
ARNOUX (6)	46
8. DE CESARIS (6)	41
TAMBAY (6)	41
10. ROSBERG (6)	40
11. BELLOF (6)	38
12. SENNA (5)	37
13. BRUNDLE (5)	35
MANSELL (6)	35
15. T. FABI (5)	33
16. BOUTSEN (5)	32
LAFFITE (6)	32
18. BALDI (5)	30
19. SURER (5)	29
PALMER (5)	29
21. GHINZANI (4)	28
22. CHEEVER (5)	27
WINKELHOCK (5)	27
PATRESE (6)	27
25. CECOTTO (6)	25
26. HESNAULT (5)	18
27. ALLIOT (4)	12
28. GARTNER (1)	6
29. C. FABI (1)	5

TEAM	PUNTI
1. Mc LAREN (6)	55
2. FERRARI (6)	47
LOTUS (6)	47
4. RENAULT (6)	44
5. BRABHAM (5)	40
6. LIGIER (6)	36
7. WILLIAMS (6)	34
8. TYRRELL (6)	33
TOLEMAN (6)	33
EUROALFA (6)	33
11. ARROWS (5)	25
ATS (5)	25
13. OSELLA (5)	22
14. SPIRIT (5)	19
15. RAM (5)	17

N.B. - La classifica dei piloti è data dalla somma dei voti di ogni Gp. La classifica dei team, invece, è data sommando le medie dei voti ottenuti dalle vetture di ogni scuderia (Esempio la classifica Ferrari: voto della vettura di Alboreto più quello della vettura di Arnoux e poi diviso due). Ciò perché alcuni team presentano una sola vettura. Gli n.c. corrispondono a 0 punti. Da ricordare che dal Gp di Monaco Teo Fabi ha ceduto il posto al fratello Corrado alla Brabham. Teo, in 5 Gp, aveva ottenuto punti 33. (Tra parentesi i Gp disputati).

McLAREN TAG-PORSCHÉ

7 ALAIN PROST
voto 9

8 NIKI LAUDA
voto 5

9

Pilota: ha sfruttato al meglio la sua pole position. **Vettura:** ottima, qualche limite dettato dai freni.

Pilota: bella corsa fino a quando ha osato sfidare la pioggia. **Vettura:** quella di sempre, ottima.

RAM-HART

9 PHILIPPE ALLIOT
voto 0

10 JONATHAN PALMER
voto 0

0

Mancata qualificazione.

Mancata qualificazione.

LOTUS-RENAULT

11 ELIO DE ANGELIS
voto 7

12 NIGEL MANSELL
voto 5

8

Pilota: intrappolato nel groviglio Renault è comunque andato a punti. **Vettura:** competitiva anche sul bagnato.

Pilota: grande nell'inseguimento di Prost, poi vuole strappare e commette un errore decisivo. **Vettura:** ottima.

ATS-BMW

14 MANFRED WINKELHOCK
voto 6

6

Pilota: coraggioso e tenace. **Vettura:** non competitiva ma abbastanza buona rispetto la media generale.

EUROALFA

22 RICCARDO PATRESE
voto 6

23 EDDIE CHEEVER
voto 0

2

Pilota: intrappolato dalle Renault non ha più recuperato. **Vettura:** continua la crisi profonda.

Mancata qualificazione.

OSELLA-ALFA ROMEO

24 PIERCARLO GHINZANI
voto 8

7

Pilota: conquista un ottimo ottavo posto. **Vettura:** al limite della competitività sui circuiti lenti.

LIGIER-RENAULT

25 FRANÇOIS HESNAULT
voto 4

26 ANDREA DE CESARIS
voto 6

5

Pilota: arriva lungo in curva ed è costretto al ritiro. **Vettura:** alcuni problemi fin dall'inizio.

Pilota: bravo in prova ma non giudicabile in gara. **Vettura:** troppo condizionata dalla pista inondata d'acqua.

FERRARI

27 MICHELE ALBORETO
voto 5

28 RENÉ ARNOUX
voto 7

7

Pilota: commette un grosso errore poi si riprende. **Vettura:** ottima in prova sufficiente in gara.

Pilota: combattivo ma prudente ha fatto una buona corsa. **Vettura:** vale quanto detto per quella di Alboreto.

Senna straripa

segue

effettuare prove comparative con turbine di differente spessore. Tambay girava con turbine più grosse risultando più veloce di Warwick che però aveva «il pieno».

SCOMPARS LA paura della pioggia, si affrontava con serenità la sessione valida di prove. Si scatenava subito Prost che con gomme da qualifica e senza traffico, per primo sfondava il muro dell'1'23": 1'22"661. Alain poco dopo provava a migliorarsi ma il traffico in pista gli negava la soddisfazione. Unico a tenere il suo passo era Mansell che faceva il secondo miglior tempo con il muletto essendo la sua Lotus-Renult già stata preparata per la gara della domenica. Alla soddisfazione di Mansell faceva da contraltare la rabbia di De Angelis che a causa di una errata scelta delle molle si ritrovava con una Lotus iseguitrice. La Ferrari era la sconfitta di questa sessione. Alboreto doveva abdicare la sua pole in favore sia di Prost che di Mansell e Arnoux. L'italiano era protagonista di una toccata alla chicane di Saint Devote che gli causava la rottura della sospensione. Rientrato ai box, saliva sul muletto, e pur avendo migliorato il tempo di giovedì, negli ultimi giri non riusciva ad avvicinarsi a Prost a causa dello scarso rendimento delle gomme e dell'eccessivo traffico in pista. Arnoux migliorava il tempo di giovedì di quasi due secondi fermandosi nel finale per un calo di pressione nella sovralimentazione. Le prove subivano un'interruzione di un quarto d'ora a causa dell'incidente che Martin Brundle aveva alla curva del Tabaccaio. La Tyrrell entrava troppo velocemente nella difficile curva a sinistra. Martin tentava un impossibile recupero, ma era tutto inutile. La Tyrrell si impennava, eseguiva un doppio looping per ricadere poi a ruote all'aria. Prontamente soccorso, Brundle sembrava inizialmente in gravi condizioni, avendo perso conoscenza per alcuni minuti, successivamente si riprendeva dal momentaneo choc, non ricordando più nulla della dinamica dell'incidente. Sfortunati erano anche Lauda e Warwick. L'austriaco accusava i suoi tecnici di avergli dato troppa pressione di sovralimentazione, con il risultato di avere un motore troppo brusco e difficile da controllare negli stretti tornanti; Warwick era protagonista di due uscite di strada, nella prima riportava la rottura degli spoiler, nella seconda il tirante dello sterzo.

Lauda sotto il diluvio

DOMENICA LA PIOGGIA che tutti avevano temuto per le prove,

arrivava puntualmente. Su Montecarlo si scatenava un diluvio che aveva un precedente solo nel 1972, quando fu Jean-Pierre Beltoise con la Brm ad aggiudicarsi la vittoria. Durante il warm up, il più veloce risultava a sorpresa Lauda, che distanziava di oltre un secondo uno scatenato De Cesaris, continuamente di traverso con la sua Ligier. Si sprecavano le uscite di strada. Alboreto picchiava violentemente alla Rascasse; Warwick usciva al Casinò; Rosberg effettuava due testacoda al Mirabeau e al Portier. In queste condizioni il controllo delle macchine risultava impossibile.

NEL GIRO di preschieramento per il via, i piloti si accorgevano che la parte asciutta sotto il tunnel creava, con le gomme da bagnato, dei problemi di aderenza. La partenza subiva un ritardo di dieci minuti per permettere di irrorare con delle autopompe anche quella parte. Finalmente alle 15,40 veniva data la partenza. Scattava benissimo Prost che imboccava per primo la salita di S.te Devote, lo seguiva Mansell, mentre dietro avveniva il fattaccio Renault. Le Ferrari e le Renault entavano praticamente appaiate alla chicane, Arnoux costringeva Warwick ad allargare la traiettoria; Tambay, cercando un passaggio, andava ad urtare con la parte anteriore sinistra la macchina del suo compagno di squadra. Dopo duecento metri di gara, si dissollevano le ambizioni della Régie. Nell'incidente avvenuto a bassissima velocità, Tambay riportava la frattura del perone sinistro, causata dal rientro nell'abitacolo del braccio della sospensione. Questa frattura costringerà Tambay a disertare i GP di Montreal e Detroit, lasciando vacante per due corse un volante appetitoso da molti piloti in cerca di sistemazione. Ma la Renault molto probabilmente non sostituirà Tambay, schierando una sola vettura. Prost e uno stupefacente Mansell cominciavano a distaccarsi, dietro le due Ferrari erano riassorbite da Lauda che passava Alboreto, alla curva della stazione al terzo giro, e Arnoux, prima del Casinò il giro successivo. Si ritiravano Andrea De Cesaris a causa di una toccata con Hesnault e Cecotto per un testa-coda causato dall'improvviso spegnimento del motore. Dietro cominciava l'esaltante cavalcata di Ayrton Senna. Il brasiliano aveva ragione prima di Laffite, poi

di Winchelock, lanciandosi all'inseguimento di Rosberg. La prestazione del brasiliano era doppiamente stupefacente perché era al suo debutto a Montecarlo e per lui si trattava della prima gara in Formula Uno da effettuare sotto la pioggia. Oramai Senna aveva Rosberg nel mirino, tentava un primo sorpasso nella discesa verso il Mirabeau, ma il finlandese chiudeva la traiettoria. Sotto il diluvio la Toleman non dava tregua alla Williams: alla chicane Senna tentava nuovamente il sorpasso e nuovamente Rosberg chiudeva. La Toleman prendeva in pieno il cordolo, si impennava con l'anteriore, per un attimo si temeva la ripetizione dell'incidente di Nielsen, avvenuto il giorno prima nella gara di Formula Tre, tuttavia Ayrton riusciva a mantenere la macchina in strada. Per Rosberg era ormai una questione di tempo: il sorpasso avveniva al nono giro nonostante in accelerazione il motore Honda fosse nettamente superiore al quattro cilindri Hart. In testa alla corsa Prost, cominciava ad avvertire la pressione di Mansell, sino a quel momento autore del giro più veloce: la Lotus era ormai nella scia della McLaren e tuttavia il sorpasso avveniva in condizioni particolari. Corrado Fabi si era fermato all'ingresso del tunnel, in direzione contraria, al senso di marcia; dei commissari cercavano di spostare la macchina proprio mentre arrivavano Prost e Mansell: il pilota della McLaren, dopo un attimo di indecisione, decideva di passare sulla destra proprio mentre un commissario attraversava la pista. Prost si attaccava ai freni, ma con una ruota colpiva il commissario che rimaneva ferito ad una gamba.

Mansell kappao

DA TUTTO questo caos a trarne giovamento era Mansell che per la prima volta nella sua vita, si trovava in testa ad un Gran Premio, ma il grande sogno suo e della Lotus durava solamente quattro giri. Sotto una pioggia che non accennava a diminuire la Lotus iniziava il quindicesimo passaggio al comando, Prost era distanziato di quattro secondi tuttavia prima della curva del Mansenet in accelerazione, le ruote posteriori perdevano completamente aderenza a causa dell'acquaplaning. Mansell cercava di controllare la macchina, ma andava ad urtare con la parte

posteriore destra. Per l'inglese era la fine, invano cercava di continuare, si fermava in testa coda al Mirabeau a causa della rottura della sospensione. Prost tornava in testa, ma tutte le attenzioni erano rivolte a Senna che dopo essersi liberato delle Ferrari si era ormai portato a ridosso di Lauda. Il brasiliano studiava a lungo la McLaren, poi al diciannovesimo giro, «inventava» una staccata all'interno prima di Santa Devote, simile a quella che aveva permesso a Villeneuve di passare Jones al gran premio di Monaco del 1981. Dietro si scatenava un altro giovane leone, Stephan Bellof. La tempesta che stava tormentando tutti i piloti, sembrava essere stata appositamente evocata da Ken Tyrrell. Il tedesco iniziava una progressione terrificante. Ultimo al via, il tedesco passava in successione Fabi, Hesnault, Patrese, Laffite, Winkelhock e adesso si trovava in scia a Rosberg. In barba ad ogni teoria tecnica in accelerazione la Tyrrell si rivelava superiore alla Williams. Al ventesimo giro anche il campione del mondo doveva cedere il passo a Bellof che ora si lanciava all'inseguimento di Arnoux e Lauda. Qui avveniva un fatto determinante per il campionato del mondo. Sotto la pioggia Lauda era in netta difficoltà, dopo aver ceduto a Senna, adesso doveva subire la pressione di Arnoux e Bellof. Come Didier Pironi nel 1980 con la Ligier, Lauda buttava al vento tutte le sue possibilità sbagliando clamorosamente alla curva del Casinò. Adesso la lotta era tra Arnoux e Bellof. Il tedesco puntava la Ferrari ad ogni curva, poi avveniva l'impensabile: in cima alla salita, di potenza, la Tyrrell passava la Ferrari! Cominciava la grande paura di Alain Prost. Sotto il diluvio il suo vantaggio su Senna era sceso da trenta secondi a circa dieci, e continuava a scendere, visto che il brasiliano continuava a macinare giri più veloci in continuazione. In direzione corsa cominciavano a pensare all'opportunità di sospendere la gara per motivi di sicurezza.

DIFFICILE DIRE in questa scelta quale sia stato il fattore determinante tra la pioggia, la McLaren di Prost che cominciava a rallentare sensibilmente a causa del problema alla ruota anteriore sinistra, (lo stesso di Digione) oppure lo scatenato Senna che ormai aveva ridotto il suo distacco a sette secondi e sembrava ormai disporre a suo piacimento di Prost, fatto sta che il direttore di gara prendeva una decisione perlomeno discutibile optando per la sospensione della corsa dopo un'ora di corsa. Veniva così sancito il successo di Prost, ma molti nutrivano seri dubbi sul contenuto sportivo di questa classifica. Per Prost il Gran Premio di Monaco non faceva altro che riaffermare una realtà che ormai viene accettata da tutti, lui e la McLaren sono un binomio imbattibile. Lo stesso Lauda può avere delle opportunità solamente se la fortuna gioca a suo favore, come è successo a Digione. □

La rimonta di Senna

COSÌ DOPO 10 GIRI. 1. Prost; 2. Mansell a 0,847; 3. Lauda a 28"454; 4. Arnoux a 31"318; 5. Rosberg a 36"412; 6. Senna a 38"194; 7. Winkelhock a 40"992; 8. Bellof a 41"773; 9. Ghinzani a 55"351.

COSÌ DOPO 20 GIRI. 1. Prost; 2. Senna a 33"841; 3. Lauda 39"764; 4. Arnoux a 42"149; 5. Rosberg a 43"874; 6. Bellof a 44"480; 7. Winkelhock a 52"435; 8. De Angelis a 1'02"325; 9. Ghinzani a 1'09"144; 10. Alboreto a 1 giro.

COSÌ DOPO 30 GIRI. 1. Prost; 2. Senna a 11"779; 3. Bellof a 25"688; 4. Arnoux a 33"048; 5. Rosberg a 36"614; 6. De Angelis a 46"708; 7. Alboreto a 1 giro; 8. Ghinzani a 1 giro; 9. Laffite a 1 giro; 10. Patrese.



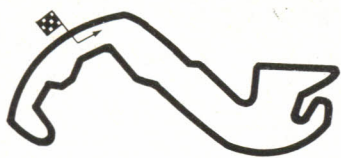
L'inseguimento ed il sorpasso di Senna a Lauda (FotoAmaduzzi). Il pilota brasiliano della Toleman è il vero protagonista del Gran Premio di Monaco. Esordiente quest'anno in Formula 1, è riuscito ad andare a punti già in due occasioni





Mansell all'inseguimento di Prost (FotoColombo). Il pilota della Lotus sorpassa il francese all'undicesimo giro, ma la sua irruenza lo porta a commettere al sedicesimo giro un errore documentato sotto nella «moviola»: Mansell arriva lungo e sbatte contro il guard rail (Attualfoto)





Montecarlo (m. 3312)

Così (in 20) al via

1. FILA	
12 Nigell Mansell Lotus Renault 1'22"752	7 Alain Prost McLaren Tag 1'22"661
2. FILA	
27 Michele Alboreto Ferrari 1'22"937	28 René Arnoux Ferrari 1'22"935
3. FILA	
15 Patrick Tambay Renault 1'23"414	16 Derek Warwick Renault 1'23"237
4. FILA	
8 Niki Lauda McLaren Tag 1'23"886	26 Andrea De Cesaris Ligier Renault 1'23"578
5. FILA	
6 Keke Rosberg Williams Honda 1'24"151	1 Nelson Piquet Brabham Bmw 1'23"918
6. FILA	
14 M. Winkelhock Ats Bmw 1'24"473	11 Elio De Angelis Lotus Renault 1'24"426
7. FILA	
22 Riccardo Patrese Euro Alfa Romeo 1'25"101	19 Ayrton Senna Toleman Hart 1'25"009
8. FILA	
5 Jacques Laffite Williams Honda 1'25"719	2 Corrado Fabi Brabham Bmw 1'25"290
9. FILA	
20 Johnny Cecotto Toleman Hart 1'25"872	25 Francois Hesnault Ligier Renault 1'25"815
10. FILA	
4 Stefan Bellof Tyrrell Ford 1'26"117	24 Pier Carlo Ghinzani Osella Alfa Romeo 1'25"877

NON QUALIFICATI

- 17 **Marc Surer** (Arrows Ford) 1'26"273
- 3 **Martin Brundle** (Tyrrell Ford) 1'26"373
- 23 **Eddie Cheever** (Euro Alfa Romeo) 1'26"471
- 18 **Thierry Boutsen** (Arrows Bmw) 1'26"514
- 10 **Jonathan Palmer** (Ram Hart) 1'27"458
- 21 **Mauro Baldi** (Spirit Hart) 1'28"360
- 9 **Philippe Alliot** (Ram Hart) 1'29"576

Circuito: Montecarlo (m. 3312)

Distanza: 31 giri pari a km 102,672

Organizzazione: Automobile club Monaco,
23 bd Albert ler - Monaco.

Direttore di gara: Franco Sancristoforo

Partenza: ore 15,45

Spettatori: 80.000

Condizioni meteorologiche: prove coperte e con forte vento il giovedì. Coperto con accenno di schiarite il sabato. Pioggia la domenica.

Organizzazione: voto 4

Sicurezza: voto 7,5

Così (in 9) al traguardo

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Alain Prost	McLaren Tag	31	1.01'07"740	100,755 kmh	
2. Ayrton Senna	Toleman Hart	31	1.01'15"186	100,606 kmh	7"446
3. Stefan Bellof	Tyrrel Ford	31	1.01'28"881	100,200 kmh	21"141
4. René Arnoux	Ferrari	31	1.01'36"817	100,000 kmh	29"077
5. Keke Rosberg	Williams Honda	31	1.01'42"986	99,800 kmh	35"246
6. Elio De Angelis	Lotus Renault	31	1.01'52"179	99,600 kmh	44"439
7. Michele Alboreto	Ferrari	30	1.01'08"404	97,500 kmh	1 giro
8. Pier Carlo Ghinzani	Osella Alfa	30	1.01'44"802	96,500 kmh	1 giro
9. Jacques Laffite	Williams Honda	30	1.02'07"465	96,000 kmh	1 giro

Questi (11) i ritirati

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA
Riccardo Patrese	Euro Alfa Romeo	24	testa coda
Niki Lauda	McLaren Tag	23	testa coda
Manfred Winkelhock	Ats Bmw	22	incidente
Nigel Mansell	Lotus Renault	15	incidente
Nelson Piquet	Brabham Bmw	14	impianto elettrico
Francois Hesnault	Ligier Renault	11	testa coda
Corrado Fabi	Brabham Bmw	9	testa coda
Johnny Cecotto	Toleman Hart	2	spegnimento motore
Andrea De Cesaris	Ligier Renault	1	incidente
Derek Warwick	Renault	1	incidente
Patrick Tambay	Renault	1	incidente

I giri più veloci

PILOTA E VEETTURA	GIRO	TEMPO
Senna (Toleman)	24	1'54"334
Bellof (Tyrrell)	29	1'54"978
De Angelis (Lotus)	26	1'55"026
Mansell (Lotus)	14	1'55"112
Alboreto (Ferrari)	22	1'55"537
Arnoux (Ferrari)	26	1'55"541
Prost (McLaren)	19	1'55"596
Winkelhock (Ats)	21	1'55"712
Rosberg (Williams)	25	1'55"776
Laffite (Williams)	23	1'56"946
Lauda (McLaren)	22	1'56"990
Ghinzani (Osella)	10	1'57"439
Patrese (Euro Alfa R.)	24	1'58"527
Piquet (Brabham)	11	1'58"897
Hesnault (Ligier)	12	1'59"644
Fabi (Brabham)	6	2'04"465
Cecotto (Toleman)	1	1'35"136

N.B. Derek Warwick, Patrick Tambay e Andrea De Cesaris, essendosi ritirati subito, non hanno compiuto nemmeno un giro cronometrato.

I primati

PRIMATO SULLA DISTANZA

È rimasto imbattuto. Appartiene a Riccardo Patrese (Brabham Ford Bt 49) che nel 1982 compì 52 giri del percorso in 1.54'11"25 alla media di 132,300 km/h.

PRIMATO SUL GIRO

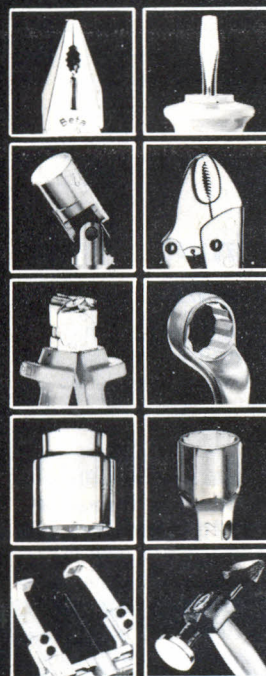
È rimasto imbattuto. Ne è detentore Riccardo Patrese. Nel corso del vittorioso Gp del 1982 sulla sua Brabham Bt 49 il pilota padovano girò in 1'26"35. Il record in prova, del quale era detentore René Arnoux che sulla Renault aveva girato nel 1982 in 1'23"280, è stato invece battuto quest'anno da Alain Prost sulla McLaren Tag Mp 4 che ha fissato in 1'22"661 il limite del piccolo circuito cittadino.

■ **MARTINI.** Per Pierluigi Martini questa di Montecarlo poteva essere la grande occasione per esordire in un Gran Premio di Formula 1. Sembrava infatti che Manfred Winkelhock, dopo l'incidente in prova di giovedì, non fosse in grado di prender parte né alle prove di sabato né alla gara. Martini, insieme a Johansson, era candidato alla sostituzione del pilota tedesco. Ma venerdì sera, a un party della Marlboro, Aleardo Buzzi ha presentato lo svedese Johansson annunciando il suo ritorno in Formula 1 al volante dell'Ats, fatto questo che ha chiuso a Martini anche l'ultima speranza. A sistemare tutto ci ha comunque pensato Winkelhock, che sabato è salito sull'Ats ottenendo un ottimo tempo.

Beta UTENSILI



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



Beta UTENSILI

20050 Sovico (Mi)

G.P. MONACO

Tutti i tempi delle prove

PILOTA	VETTURA	PNEUMATICI	GIOVEDÌ		SABATO		DOMENICA
			I	II	III	IV	
Piquet	(Brabham Bmw BT53)	Michelin	1'25"887	1'24"139	1'25"547	1'23"918	2'02"382
C. Fabi	(Brabham Bmw BT53)	Michelin	1'38"298	1'31"678	1'27"122	1'25"290	2'03"062
Brundle	(Tyrrell Ford O12)	Goodyear	1'28"383	1'27"891	1'26"768	1'26"373	—
Bellof	(Tyrrell Ford O12)	Goodyear	1'28"219	1'27"836	1'26"142	1'26"117	2'00"851
Laffite	(Williams Honda FW09)	Goodyear	1'28"898	1'27"356	1'26"655	1'25"719	2'03"131
Rosberg	(Williams Honda FW09)	Goodyear	1'27"671	1'26"017	1'27"983	1'24"151	1'58"357
Prost	(McLaren Tag Mp 4)	Michelin	1'24"830	1'23"944	1'25"650	1'22"661	1'59"217
Lauda	(McLaren Tag Mp 4)	Michelin	1'25"342	1'24"508	1'24"996	1'23"886	1'57"252
Alliot	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'37"902	1'29"637	1'33"850	1'29"576	—
Palmer	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'36"022	1'29"778	1'31"176	1'27"458	—
De Angelis	(Lotus Renault 94)	Goodyear	1'26"455	1'25"602	1'25"514	1'24"426	1'59"793
Mansell	(Lotus Renault 94)	Goodyear	1'24"562	1'24"927	1'24"139	1'22"752	2'01"350
Winkelhock	(Ats Bmw Do 6)	Pirelli	1'29"080	1'52"889	1'30"480	1'24"473	2'10"315
Tambay	(Renault Re 50)	Michelin	1'26"094	1'24"828	1'24"264	1'23"414	2'07"703
Warwick	(Renault Re 50)	Michelin	1'26"287	1'23"726	1'25"210	1'23"237	1'59"786
Surer	(Arrows Ford 6)	Goodyear	1'28"887	1'27"919	1'27"239	1'26"273	—
Boutsen	(Arrows Bmw A7)	Goodyear	1'29"682	1'28"000	1'27"114	1'26"514	—
Senna	(Toleman Hart 184)	Michelin	1'27"335	1'27"865	1'26"089	1'25"009	1'59"892
Cecotto	(Toleman Hart 184)	Michelin	1'29"325	1'28"241	1'26"555	1'25"872	2'06"560
Baldi	(Spirit Hart 201)	Pirelli	1'30"420	1'28"360	1'29"780	1'30"146	—
Patrese	(Euro Alfa 184)	Goodyear	1'30"662	1'28"072	1'27"433	1'25"101	2'05"137
Cheever	(Euro Alfa 184)	Goodyear	1'27"671	1'28"961	1'27"571	1'26"471	—
Ghinzani	(Osella Alfa Fa If)	Pirelli	1'29"605	1'27"723	1'26"640	1'25"877	2'00"630
Hesnault	(Ligier Renault Js23)	Michelin	1'29"932	1'27"678	1'28"912	1'25"815	2'02"122
De Cesaris	(Ligier Renault Js23)	Michelin	1'27"750	1'25"939	1'24"770	1'23"578	1'58"279
Alboreto	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'25"567	1'23"581	1'24"556	1'22"937	2'00"257
Arnoux	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'26"728	1'24"661	1'23"810	1'22"935	2'03"954

N.B. - I tempi in neretto sono quelli di qualificazione. I piloti che non hanno tempo non hanno provato nelle sessioni relative.

L'altalena della corsa

giro	1. class.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10.	PRO	MAN	LAU	ARN	ROS	SEN	WIN	BEL	GHI	DEA
20.	PRO	SEN	LAU	ARN	ROS	BEL	WIN	DEA	GHI	ALB
30.	PRO	SEN	BEL	ARN	ROS	DEA	ALB	GHI	LAF	—

Così al peso

Ecco di seguito i pesi delle vetture, verificate nel corso delle prove dai commissari tecnici. Ricordiamo che i dati mutano spesso in quanto le verifiche si svolgono con le monoposto preparate con diversi assetti e differenti quantità di olio e carburante.

GIOVEDÌ

Osella (Ghinzani) 576 kg; **McLaren** (Lauda) 548 kg; **Tyrrell** (Bellof) 549 kg; **Ram** (Palmer) 590 kg; **Arrows** (Surer) 548 kg; **Ligier** (De Cesaris) 581 kg; **Arrows** (Surer) 555 kg; **Tyrrell** (Brundle) 547 kg; **Arrows** (Boutsen) 552 kg; **Williams** (Rosberg) 555 kg; **Lotus** (Mansell) 556 kg; **Spirit** (Baldi) 569 kg; **Williams** (Laffite) 555 kg; **Arrows** (Surer) 556 kg; **Tyrrell** (Brundle) 554 kg; **Lotus** (De Angelis) 549 kg; **Tyrrell** (Bellof) 553 kg; **Ligier** (De Cesaris) 583 kg; **Ferrari** (Arnoux) 557 kg; **Renault** (Warwick) 561 kg; **Tyrrell** (Bellof) 559 kg.

SABATO

Arrows (Surer) 555 kg; **Ram** (Palmer) 570 kg; **Ats** (Winkelhock) 559 kg; **Spirit** (Baldi) 559 kg; **Tyrrell** (Bellof) 554 kg; **Brabham** (Piquet) 559 kg; **Ram** (Alliot) 566 kg; **Tyrrell** (Bellof) 547 kg; **Euro Alfa Romeo** (Cheever) 569 kg; **Spirit** (Baldi) 580 kg; **Brabham** (Fabi) 568 kg; **Ligier** (Hesnault) 586 kg; **Euro Alfa Romeo** (Cheever) 570 kg; **Arrows** (Boutsen) 567 kg; **Osella** (Ghinzani) 578 kg; **McLaren** (Prost) 558 kg; **Spirit** (Baldi) 576 kg; **Renault** (Warwick) 561 kg.

DOMENICA

A causa della sospensione della gara al 31. giro le vetture giunte al traguardo non sono state pesate e quindi i commissari tecnici non hanno ritenuto procedere a verifiche di sorta. Verificate, invece, le capacità dei serbatoi, delle quali non sono state comunicate le cifre. Comunque il collegio dei commissari ha provveduto a far sapere che nessuna delle prime tre monoposto giunte al traguardo, ovvero la McLaren di Prost, la Toleman di Senna e la Tyrrell di Bellof, si trovava in condizioni di irregolarità tecnica.

PROST



SENNA



BELLOF



Classifiche iridate dopo 6 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											28,5	28,5
2. Lauda	—	9	—	—	9	—											18	18
3. Arnoux	—	—	4	6	3	1,5											14,5	14,5
4. Warwick	—	4	6	3	—	—											13	13
5. De Angelis	4	—	2	4	2	0,5											12,5	12,5
6. Rosberg	6	—	3	—	1	1											11	11
7. Alboreto	—	—	9	—	—	—											9	9
8. Tambay	1	—	—	—	6	—											7	7
9. Bellof	—	—	1	2	—	2											5	5
10. Mansell	—	—	—	—	4	—											4	4
Senna	—	1	—	—	—	3											4	4
12. Cheever	3	—	—	—	—	—											3	3
Patrese	—	3	—	—	—	—											3	3
14. Brundle	2	—	—	—	—	—											2	2
De Cesaris	—	2	—	—	—	—											2	2
16. Boutsen	—	—	—	1	—	—											1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	15	—	9	9	4,5											46,5	46,5
2. Ferrari	—	—	13	6	3	1,5											23,5	23,5
3. Renault	1	4	6	3	6	—											20	20
4. Lotus	4	—	2	4	6	0,5											16,5	16,5
5. Williams	6	—	3	—	1	1											11	11
6. Tyrrell	2	—	1	2	—	2											7	7
7. Euro Alfa Romeo	3	3	—	—	—	—											6	6
8. Toleman	—	1	—	—	—	3											4	4
9. Ligier	—	2	—	—	—	—											2	2
10. Arrows	—	—	—	1	—	—											1	1

TROFEO VILLENEUVE

GP MONACO

1. Prost, Senna, Mansell 9; 4. Bellof 6; Alboreto, Arnoux 5; 7. De Angelis 4; 8. Warwick 2; 9. Tambay 1.

CLASSIFICA GENERALE

dopo 6 gare

1. Prost 50; 2. Piquet 33; 3. Tambay 29; 4. De Angelis 28; 5. Warwick 27; 6. Alboreto, Arnoux 24; 8. Mansell, Rosberg 17; 10. Lauda 15; 11. Bellof 10; 12. Senna 9; 13. De Cesaris 3; 14. T. Fabi, Winkelhock 1.

TROFEO BRONZI DI RIACE

È toccato a Ayrton Senna vincere la tappa monegasca del trofeo messo in palio dal Ferrari Club Reggio Calabria in collaborazione con la Regione calabrese. Il brasiliano, se ce ne fosse stato bisogno, ha dimostrato tutta la sua classe compiendo una rimonta eccezionale dalle posizioni centrali del gruppo in virtù di uno stile pari a quello di campioni già affermati. La classifica generale è comandata da Alain Prost.

VESPA TROPHY POLE POSITION

Anche Alain Prost da Monaco possiede una Vespa. Ha infatti vinto in virtù del miglior tempo in prova lo speciale trofeo messo in palio dalla Piaggio, che appunto premia il pilota in pole con una Vespa. Prima di Prost i vincitori erano stati, Piquet, Alboreto, De Angelis, e Tambay.

TRUSSARDI «SPEED TROPHY»

È un nuovo trofeo messo in palio dal noto creatore di moda italiano. La classifica si basa sui giri più veloci fatti registrare in gara. Il Trofeo verrà consegnato a fine stagione. Per il momento la classifica è comandata da Alain Prost davanti a Arnoux, Piquet e Tambay. Da Monaco è entrato in classifica anche Ayrton Senna.

Le cifre iridate

■ **PROST TRIS** - Alain Prost ha vinto il suo terzo GP su sei corse disputate nel 1984. L'anno scorso in tutto il campionato il pilota francese vinse 4 gare.

■ **SERIE POSITIVA** - Elio De Angelis insiste. Anche questa volta è andato a punti. È la quinta volta su sei GP che il pilota romano conquista almeno un punto. L'unica corsa in cui è andato in bianco è stata in occasione di Kyalami. In fatto di regolarità vanno segnalati anche Prost e Rosberg con 4 arrivi «buoni» su 6.

■ **ARNOUX POKER** - Gli ultimi GP hanno evidenziato la grande regolarità di René Arnoux che per la quarta volta consecutiva è andato a punti.

■ **L'ASPIRATO** - A parte lo stupendo Senna visto a Montecarlo, il debuttante che più di ogni altri si sta imponendo all'attenzione è Stefan Bellof che con la Tyrrell a motore aspirato è andato a punti per la terza volta in sei gare.

■ **PIQUET** - Continua la serie estremamente negativa del campione del mondo in carica Nelson Piquet che per la sesta volta non è giunto al traguardo. L'anno scorso, dopo 6 GP, Piquet aveva già all'attivo 24 punti.

■ **MCLAREN POLE** - A Montecarlo Alain Prost ha conquistato la prima pole del 1984 per sé e per la McLaren. In totale il pilota francese ha accumulato 11 pole. L'ultima pole per la McLaren era stata conquistata da Hunt nel 1977 al GP Usa West.

■ **CHEEVER NO** - Per la prima volta dopo due anni Eddie Cheever non è riuscito a qualificarsi. L'ultima volta era successo al GP d'Olanda del 1982, allora l'italo-americano pilotava una Talbot Ligier. In tutta la sua carriera Cheever non si è qualificato 9 volte.

VELOCITÀ IN PROVA

Ats: vettura salotto

Manfred Winkelhock ha vissuto giorni di terrore a Monaco. Nelle prove di giovedì, infatti, ha danneggiato gravemente la propria Ats Bmw e non contento si è procurato contusioni alquanto fastidiose. Ma, contro il parere dei medici, il sabato era ai nastri di partenza per la sessione decisiva. Ha spiccato un'ottimo tempo di qualificazione ed inoltre ha fatto raggiungere alla propria Ats la velocità massima sul piccolo circuito del Principato. Winkelhock ha infatti ottenuto una velocità di 247,343, sfiorando i 250 di pochissimi chilometri. Assieme a lui sugli scudi anche la Ligier Renault di Andrea De Cesaris, molto veloce sulle stradine monegasche. Il romano ha eguagliato proprio negli ultimi giri di qualifica la prestazione di Winkelhock.

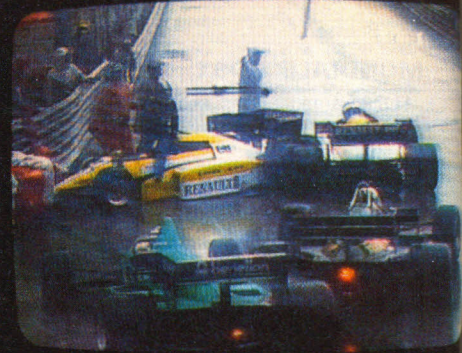
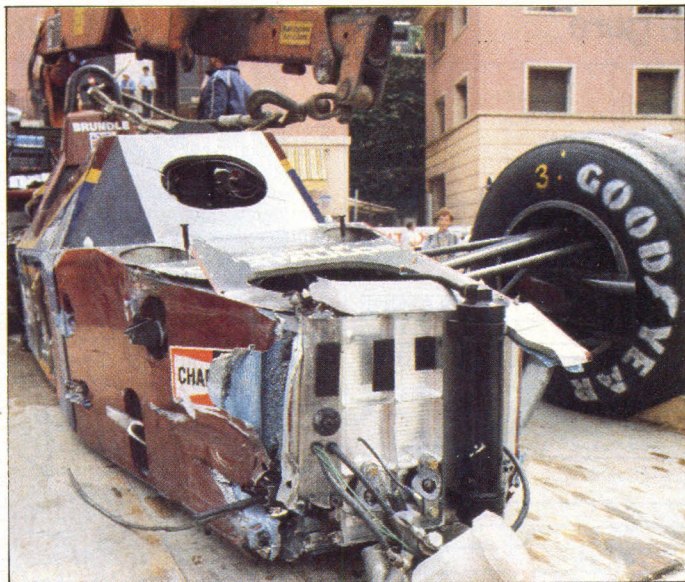
GIOVEDÌ

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	230,823	242,569
2 Fabi	214,459	233,305
3 Brundle	213,235	214,525
4 Bellof	214,909	215,227
5 Laffite	231,093	234,027
6 Rosberg	229,761	238,798
7 Prost	237,078	239,917
8 Lauda	235,904	242,229
9 Alliot	215,839	223,112
10 Palmer	219,011	226,660
11 De Angelis	226,104	229,204
12 Mansell	234,663	239,460
14 Winkelhock	234,027	241,341
15 Tambay	235,945	239,181
16 Warwick	229,596	239,501
17 Surer	211,927	212,025
18 Boutsen	227,491	241,425
19 Senna	222,969	228,119
20 Cecotto	219,182	227,968
21 Baldi	223,581	226,512
22 Patrese	237,931	232,492
23 Cheever	230,362	235,824
24 Ghinzani	235,302	238,839
25 Hesnault	216,541	244,197
26 De Cesaris	237,894	245,497
27 Alboreto	233,909	239,128
28 Arnoux	237,853	242,356

SABATO

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	233,395	243,767
2 Fabi	229,330	239,004
3 Brundle	215,899	215,093
4 Bellof	214,825	214,392
5 Laffite	226,178	232,414
6 Rosberg	225,073	238,345
7 Prost	233,948	240,000
8 Lauda	235,462	239,128
9 Alliot	216,779	227,032
10 Palmer	219,289	226,846
11 De Angelis	221,681	230,132
12 Mansell	229,406	236,591
14 Winkelhock	234,265	247,343
15 Tambay	231,907	244,154
16 Warwick	224,963	233,419
17 Surer	210,700	213,729
18 Boutsen	228,119	231,674
19 Senna	222,144	222,896
20 Cecotto	224,125	228,156
21 Baldi	218,320	218,010
22 Patrese	229,825	233,860
23 Cheever	234,424	236,308
24 Ghinzani	237,976	240,920
25 Hesnault	223,076	244,976
26 De Cesaris	236,672	247,343
27 Alboreto	226,772	239,211
28 Arnoux	235,503	243,209

G.P. MONACO



In alto la Tyrrell di Brundle, anzi, ciò che ne resta dopo l'incidente del pilota inglese nelle prove di sabato (FotoAmaduzzi). Nonostante l'urto fortissimo, Brundle è uscito illeso. Qui sopra la «moviola» dell'incidente che ha tolto di gara le due Renault subito dopo la partenza (Attualfoto). Warwick si mette di traverso coinvolgendo Tambay. De Angelis prima, Patrese poi sono costretti a fermarsi e poi ripartire. A sinistra (Attualfoto) la vettura di Warwick viene tolta dalla pista. Sotto (FotoAP) Tambay viene portato via in barella. Prognosi: un mese circa di gesso per la frattura del perone. Patrick salterà due Gran Premi





CRISI ALFA/Infuria la polemica, anche Cheever protesta

Patrese ha provato le KKK

Il ricorso a turbine diverse dal solito spiegherebbe la qualificazione del padovano. Chiti non si fa vedere. Massacesi fa il pompiere

MONACO — Il week end per l'Alfa era cominciato subito male. La mancanza di competitività, e le polemiche successive al caso Tonti, avevano fatto sì che l'atmosfera in casa Euroracing-Alfa Romeo non fosse delle più serene. Marmioli e compagni confidavano molto in questo Gran Premio. Era stata effettuata appositamente una sessione in galleria del vento per cercare le configurazioni aerodinamiche ottimali per questo tipo di pista, tuttavia i risultati delle prime prove al giovedì erano subito disastrosi: Patrese qualificato in ultima fila, Cheever escluso. I piloti lamentavano un motore completamente vuoto di potenza in accelerazione, e un telaio regolato in maniera sbagliata per i saliscendi di Montecarlo, con il risultato di avere una vettura praticamente inguidabile. Tuttavia, più che la bassa classifica, faceva scalpore l'assenza ai box dell'ingegner Chiti, che per la prima volta da quando l'Alfa Romeo è in Formula Uno, mancava ad una gara. Subito si metteva in relazione l'assenza di Chiti con l'arrivo voluto da Felici di Gianni Tonti; fatto sta che ai box non si vedeva né l'uno né l'altro. La tensione comunque aumentava.

LO SPONSOR. Tra l'altro proprio in concomitanza con Montecarlo era arrivato anche Luciano Benetton, per discutere l'opportunità di rinnovare il contratto per l'85. Chiamata una macchina non qualificata e un'altra in ultima fila, erano

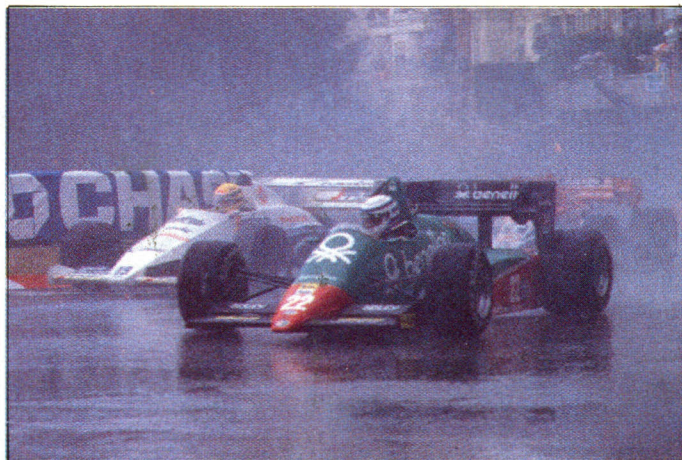
elementi poco convincenti per il proseguimento di un rapporto di collaborazione. Il sabato l'Euroracing si giocava qualcosa di più di una semplice qualificazione. Oltre ad i soliti problemi di motore, si evidenziavano preoccupanti carenze nel telaio. All'Euroracing decidevano il tutto per tutto. Sulla macchina di Riccardo Patrese venivano installate delle turbine KKK. La cosa era clamorosa. La KKK aveva negato la collaborazione all'Alfa Romeo per non vendere tecnologia alla Avio, industria merceologicamente simile e del gruppo IRI. Attraver-

so quale canale l'Euroracing sia entrata in possesso delle turbine KKK è difficile a dirsi, ma, da una analisi della turbina appariva evidente la limatura del caratteristico marchio tedesco. Soprattutto si notava un rigonfiamento della parte esterna, segno inconfondibile delle KKK. I responsabili dell'Alfa-Euroracing, naturalmente facevano finta di non sapere nulla. Il motivo della non qualificazione di Cheever andava dunque ricercato nella mancanza, sulla sua macchina, di turbine KKK, quelle che avevano permesso l'exploit all'ultimo minuto a

Patrese. Tra l'altro ai box si continuava ad aspettare Chiti con lo stesso spirito di «Aspettando Godot». Non si capiva bene però chi fosse il Godot di turno, se Chiti, o il presidente dell'Alfa Massacesi che aveva annunciato il suo arrivo per domenica.

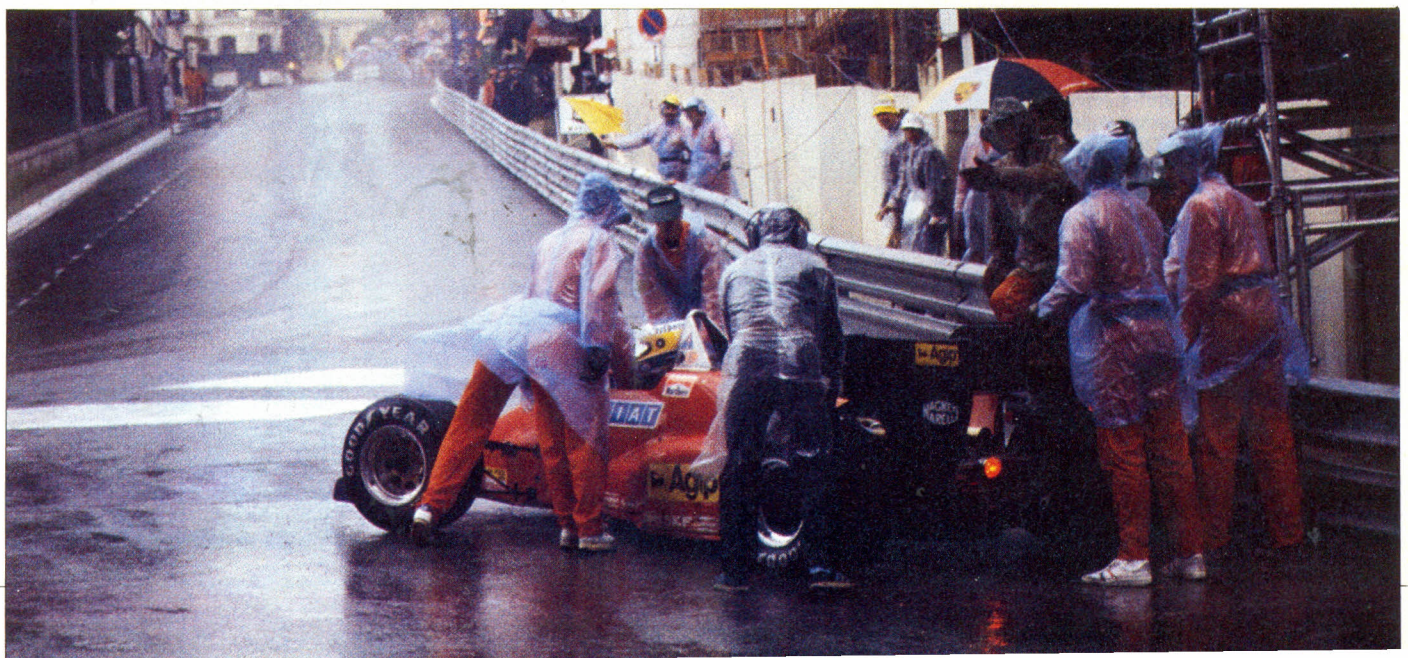
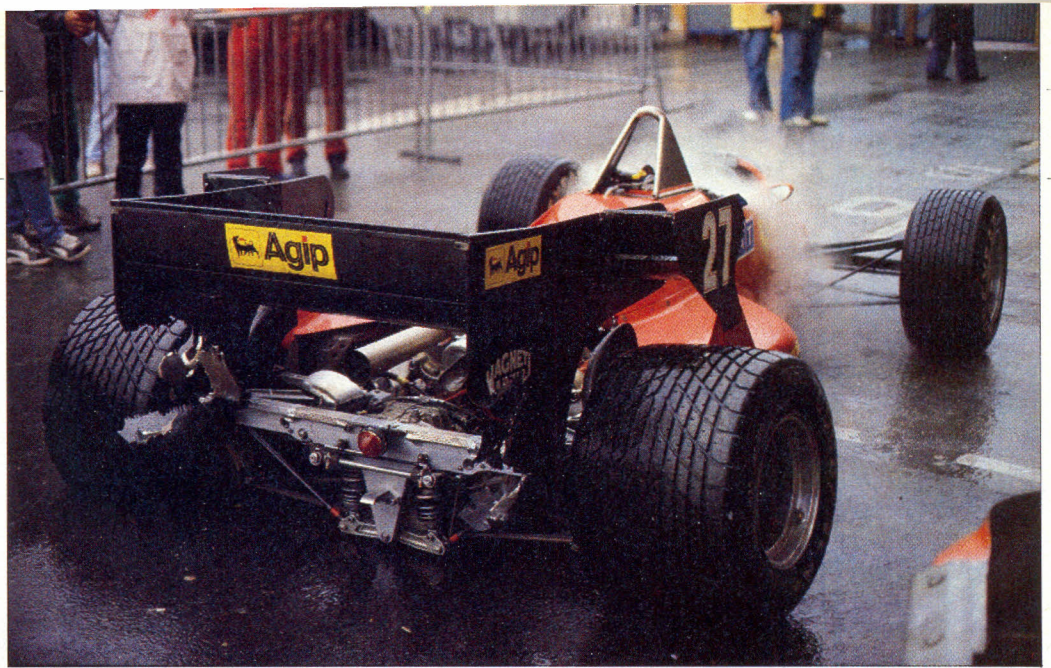
ACQUA SUL FUOCO. Il giorno della gara il presidente dell'Alfa Romeo si presentava con impermeabile bianco, richiamato soprattutto dalle voci allarmistiche che arrivano da Montecarlo sul clima di tensione all'interno del team. Il presidente cercava di gettare acqua sul fuoco, minimizzava l'assenza di Chiti, rimanendo sempre sul vago in fatto di prese di posizione ufficiali. A Eddie Cheever, i «politici» dell'Euroracing rimproveravano il fatto di essersi lasciato andare ad apprezzamenti discutibili sul rendimento della vettura, dimenticando forse che quando un pilota rischia la vita in prima persona, e in più deve subire l'umiliazione della non qualificazione, ha tutto il diritto di spiegare il suo scarso rendimento con la mancanza di competitività della macchina. Eddie veniva ossessionato da frasi del tipo «Hai detto questo», «Hai detto quello», tant'è che l'italo-americano, deluso e amareggiato, non ha neanche visto la corsa dai box. Probabilmente a Montecarlo l'Euroracing-Alfa Romeo ha toccato il fondo.

Cesare Maria Mannucci



Qui sopra, Patrese in testacoda (Attualfoto) e in alto con la vettura danneggiata nel baffo del musetto (FotoVillani). Ancora una volta l'EuroAlfa delude i suoi tifosi mentre la polemica regna nel team

A destra il testacoda di Alboreto (FotoVillani) durante il warm-up della domenica mattina. Sotto e in basso, l'uscita di strada del pilota della Ferrari durante la corsa (Attualfoto). Alboreto litiga con i commissari che non vogliono aiutarlo a ripartire, ma poi il pilota italiano riesce a spuntarla. Sia Alboreto sia Arnoux, in gara, hanno dovuto utilizzare i «muletti» senza poterli mettere a punto con precisione a causa del poco tempo a disposizione



BOX FERRARI/Errori e jella per Alboreto e Arnoux

Forghieri denuncia: «Hanno aiutato Prost»

Nel warm-up guai per le «rosse» e i due ferraristi hanno dovuto correre con i muletti.
La lite di Michele con i commissari dopo il testa-coda al Mirabeau

di Cesare Maria Mannucci

MONTECARLO. Nel warm up della mattina, si sono bruciate tutte le possibilità di vittoria della Ferrari al Gran Premio di Monaco. Alle 11,35 Michele Alboreto stava girando con la sua vettura da gara alla ricerca ottimale dell'assetto per il bagnato. Arrivando alla Rascasse, nel passare dalla seconda alla prima, le ruote posteriori deceleravano troppo bruscamente, l'asfalto bagnato non perdonava, la Ferrari 27 si schiantava contro il rail. Nell'urto veniva danneggiata la sospensione posteriore destra, ma cosa più grave, si piegava anche l'attacco del cambio al motore. I commissari, quasi a premonizione di quello che poi sarebbe successo in gara, finivano per dare il colpo di grazia alla macchina di Michele, con un recupero più adatto a dei rottamai che a dei commissari preposti al controllo della corsa. Contemporaneamente si consumava la sfortuna di Arnoux. Sulla macchina di René si spegneva sempre il motore, tant'è che il francese collezionava ben due testacoda. Terminato il warm up, per i meccanici si presentava un lavoro terribile. Mentre una squadra veniva destinata alla preparazione dei muletti, gli altri meccanici partivano in un frenetico recupero delle macchine da gara di Alboreto e Arnoux. Sulla macchina di René non si riusciva a capire bene la natura della panne elettrica, Forghieri e Tomaini decidevano per la sostituzione del motore. Più complesso il lavoro sulla macchina di Alboreto. Oltre alla sostituzione del cambio-propulsore, si doveva rifare tutto il retrotreno con le precedenti regolazioni di assetto, un lavoro immane.

LA GARA. Nonostante tutte queste difficoltà, si partiva a testa bassa in una corsa contro

il tempo per permettere ad Arnoux e Alboreto di prendere il via nelle migliori condizioni. Tecnici e piloti conservavano una calma invidiabile e stupefacente, considerando la tensione del momento. Piero Lardi Ferrari controllava tutte le operazioni, mentre Forghieri nel motor home cercava di convincere i piloti sul fatto che i meccanici stavano lavorando al massimo per recuperare le vetture da gara, ma forse si doveva pensare anche all'opportunità di partire con i muletti. Alboreto era il più dispiaciuto. Adirittura, pur di prendere il via con la sua vettura da gara, era disposto ad attendere sino all'ultimo, anche a partire dal fondo dello schieramento. I minuti passavano inesorabili, e nonostante tutti lavorassero con una celerità ammirevole, alla chiamata per la pregriglia sia Alboreto che Arnoux dovevano prendere il via con il muletto. «Sulla mia macchina — diceva Michele — avevo raggiunto una regolazione di assetto perfetta, sono sicuro che con la mia solita vettura da gara, avrei avuto meno problemi, soprattutto nelle prime fasi della corsa». Arnoux appariva invece meno deluso: «Certo partire con il muletto è sempre un handicap, considerando la pioggia diventa però tutta una lotteria, l'importante è che il muletto sia affidabile come la vettura da gara».

SUPERATI DA LAUDA. Al via le Ferrari evitavano il «mucchio» delle Renault alla chicane di Sainte Devote. Nei primi giri il tandem Ferrari seguiva pur con difficoltà Prost e Mansell. Tuttavia un rimontante Lauda cominciava a passare Alboreto, il sorpasso avveniva in maniera perentoria e inequivocabile alla curva della vecchia stazione. «Niki ha fatto un bellissimo sor-

passo — ha precisato Alboreto — ma non gli ho opposto nessuna resistenza, la corsa era ancora all'inizio, considerando la pioggia, correre dei rischi nelle prime fasi sarebbe stata una cosa inutile». Fatto passare Lauda, Alboreto lottava con Rosberg e Senna, poi veniva il testa coda al Mirabeau, e qui i commissari punivano per la seconda volta uno sfortunatissimo Alboreto: «È inaudito che in una gara valida per il campionato del mondo di Formula Uno, vi siano dei commissari che non conoscono i regolamenti. Mi hanno fatto perdere più di un giro per convincerli che ero in una posizione pericolosa, che dovevo essere spinto, pensavano che cercassi in tutti i modi di svolgere i fatti per il mio interesse. In corsa un pilota non può mettersi a insegnare i regolamenti ai commissari».

A PUNTI. Dopo aver penato per ripartire (sarebbe interessante vedere, se un episodio del genere fosse successo in Italia, le critiche che sarebbero piovute sui commissari) Alboreto si lanciava in un difficile inseguimento, lottava a lungo con Ghinzani e concludeva al settimo posto un Gran Premio che soprattutto nella giornata di giovedì sembrava dovesse essere portatore di ben altre soddisfazioni. René Arnoux andava a punti per la quarta volta consecutiva, guadagnando la terza posizione nella classifica del campionato del mondo: «Sospendere la corsa è stata una decisione giusta, negli ultimi giri correre era diventata una cosa impossibile, non so dire se per il campionato del mondo per me sia stata una gara proficua, penso di sì. I punti dimezzati rendono meno determinante la vittoria di Prost ai fini della classifica». Nelle prime fasi della gara, anche Arnoux aveva

dovuto soccombere al giustiziere Lauda: «Niki mi ha passato in piena velocità in cima alla salita del Casino, prima del Mansenet. Ha corso un grosso rischio, ma la sua macchina era più veloce della mia, era inutile cercare di tenergli testa, la gara era all'inizio, preferivo aspettare l'evolversi dei fatti». Per Arnoux il momento più caldo era comunque il duello con lo stupefacente Stephan Bellof. «Che non mi vengano a dire che aveva un Cosworth regolamentare, era sicuramente un tremilatrecento, sulla salita del Casinò era la macchina con più accelerazione, chiaramente le condizioni atmosferiche erano tutte a suo favore, con il turbo avevamo molti problemi a scaricare la potenza, ma quella macchina è un'offesa a tutti i regolamenti, ha corso tutta la gara sottopeso, Bellof sembrava guidare un go-kart». Il sorpasso di Bellof al Mirabeau è stato forse il momento più emozionante del Gran Premio di Monaco. «Bellof ha rischiato oltre ogni limite — diceva Arnoux — bastava che eseguisse la traiettoria che mi spettava di diritto e ci sarebbe stato un incidente, ho preferito lasciarlo passare, ma non è certo questo il modo di correre». Mauro Forghieri alla fine era abbastanza deluso: «Direi che oggi abbiamo pagato un prezzo decisamente elevato alla sfortuna. Nelle prove le macchine avevano offerto un rendimento tutto sommato soddisfacente. Le sospensioni anteriori modificate rispetto a Digione avevano dato ottime risultanze su questo tipo di circuito. Aspettiamo le altre gare su circuiti cittadini con fiducia. Voglio comunque fare i miei complimenti ad Ayrton Senna, una corsa da grande campione, sono sicuro che avrebbe meritato la vittoria. I commissari con la sospensione della gara abbiano voluto aiutare Prost». □

IL VINCITORE/Prost: la bandiera rossa mi ha «salvato»

Mezzo gaudio

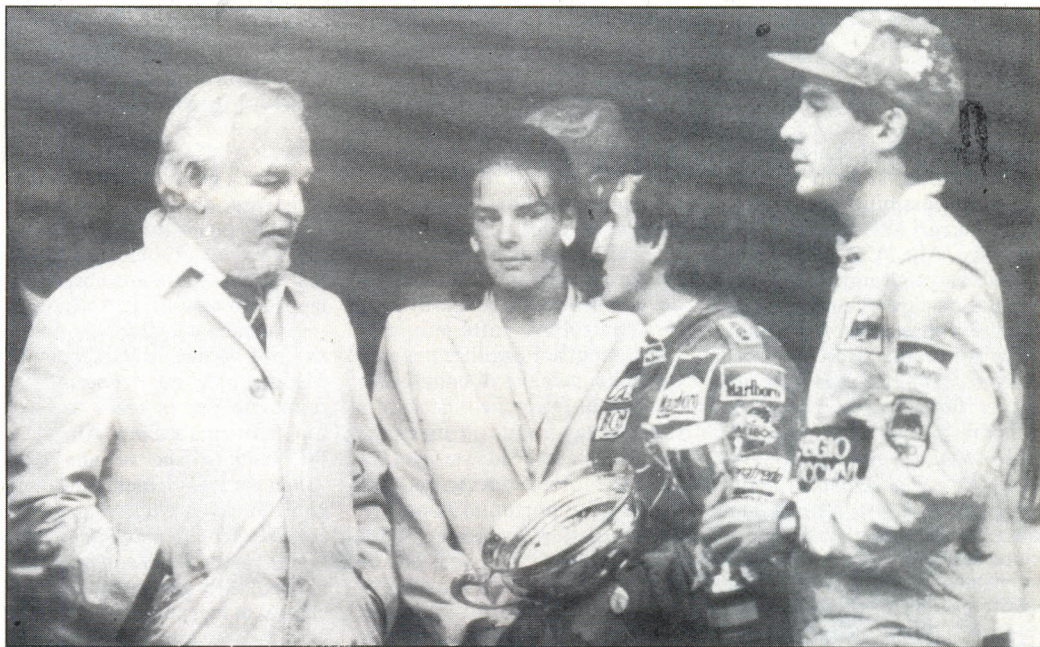
Prost ha ammesso che non sarebbe riuscito a contenere Senna a causa di un freno ricordando che nell'82 la mancata sospensione lo aveva privato della vittoria

di Andrea Ficarelli

MONTECARLO — È stata davvero una vittoria «tirata per i capelli» quella di Alain Prost nel Gran Premio di Monaco. La bandiera rossa è stata sventolata davanti a lui al trentaduesimo giro, quando Senna gli era ormai nello specchietto retrovisore. «Le condizioni erano effettivamente peggiorate — ha detto Alain — su questo non ci sono dubbi. La mia macchina stava accusando noie a un freno anteriore, lo stesso problema che a Digione mi ha costretto al ritiro. Stavo perdendo terreno e Senna si stava avvicinando. Mi avrebbe senz'altro raggiunto e io a quel punto non avrei avuto alternative: mi sarei fatto da parte e lo avrei fatto passare».

«Purtroppo nel corso della mia gara si è verificato un brutto incidente. C'era Corrado Fabi in testa-coda e i commissari stavano cercando di toglierlo dalla pista. Mi sono trovato la traiettoria sbarrata, ho dovuto frenare e in quel momento Mansell mi ha sorpassato. Ho capito di aver colpito un commissario, non so se gli ho procurato danni gravi o no, ma sono certo di averlo investito. Mi dispiace molto, ma non potevo assolutamente far nulla di più di quello che ho fatto per evitarlo». Fino alle ore 22 di domenica l'organizzazione non ha saputo fornire alcuna notizia sulle condizioni del commissario investito. Non è stato possibile conoscerne neppure il nome, anche se l'incidente raccontato da Prost è stato confermato. Il nocciolo della questione è però un altro: Alain Prost ha effettivamente meritato la vittoria nel Gran Premio di Monaco? «Non sta a me dirlo — ha risposto il pilota della McLaren Tag —. Da parte mia posso solo ricordare che nel 1982, quando ha vinto Patrese, la gara era da sospendere perché la pista era ormai bloccata. Allora la bandiera rossa non venne esposta e io perdetti così il gran premio. Se quest'anno sono stato avvantaggiato dalla decisione di sospendere la corsa, mi riprendo quello che non ho avuto due anni fa». È un discorso che non fa una grinza, anche se Senna sta ora pensando alla sua «sfortuna» di oggi e non a quella di Prost nel 1982.

ELIO DE ANGELIS è stato ancora una volta il miglior italiano nella classifica finale. È arrivato sesto, ma sarebbe senz'altro salito sul podio se la sua Lotus non fosse rimasta «imbottigliata» nell'incidente delle due Renault subito dopo la parten-



Il podio di Montecarlo con il principe Ranieri, la principessa Stephanie, Prost, e Senna (FotoAP)

za. Elio ha raccontato così l'incidente: «Sono partito abbastanza bene e mi sono spostato sulla sinistra perché si vedeva meglio, poi sono entrato dentro un muro d'acqua e da quel momento non ho più visto assolutamente nulla. Quando sono «uscito» ho visto le due Renault ferme davanti a me, e la mia macchina stava puntando contro quella di Tambay. Non ho avuto alternative, ho frenato fino a fermarmi, mentre alla mia destra tutti gli altri passavano. Ho aspettato che non ci fosse più nessuno, ho fatto retromarcia e sono ripartito. Da un certo punto di vista la pioggia è stata un vantaggio per me poiché non sarei riuscito a rimontare tante posizioni, sull'asciutto i sorpassi sarebbero stati più difficili».

NIKI LAUDA è uscito di pista per un suo errore. Lo ha ammesso, come al solito, senza problemi: «Mi sono girato e mi si è spento il motore». Lauda non ha aggiunto altro; già parla poco quando vince, immaginiamoci quando finisce fuori strada. Unico problema (ma non da poco) di Niki è quello dei freni al carbonio: «Penso che a partire dai prossimi gran premi non li userò più» ha commentato l'austriaco.

NIGEL MANSSELL è stato un altro protagonista, da quando ha sorpas-

sato Prost e ha preso il comando della corsa. Dopo l'incidente che lo ha tolto di gara è «scappato via» e si è reso irreperibile.

KEKE ROSBERG ha recitato un ruolo di secondo piano, preoccupato com'era più di finire la corsa che di cercare il successo. «Mi sono preoccupato solo di non restare coinvolto in incidenti — ha detto — Quando ho visto Senna che cercava di passare non ho neppure provato a resistergli. Credo che la decisione di sospendere la gara sia stata presa al momento giusto. La visibilità stava diventando davvero scarsa. Avevo qualcuno davanti a me di un centinaio di metri e sollevava un tal muro d'acqua che non riuscivo a vedere la pista».

CORRADO FABI ha esordito a Montecarlo su una Formula 1 competitiva, la Brabham. «Non è stata una gran bella corsa quella che ho fatto: già nelle prove di giovedì ho girato poco e per tutto il resto delle prove non mi sono mai sentito a mio agio sulla macchina. Poi, domenica, la pioggia non mi ha certo aiutato. Era il mio primo gran premio della stagione ed ero quindi anche giù di allenamento. Comunque correrò anche a Montreal». □

■ I CAVALLI DI PROST — Alain Prost, durante un'intervista in occasione del Gran Premio di Monaco, si è lasciato sfuggire che il motore TAG Porsche dispone in realtà di 700-730 CV in corsa; il che, rispetto ai 600 CV dichiarati dalla Ferrari e Renault potrebbe veramente costituire quella «piccola» differenza che vede le McLaren vincenti dovunque.

■ MONACO 90. L'Automobil Club di Monaco ha comunicato le date del gran premio sino al 1990: 1985 dal giovedì 16 maggio a domenica 19 maggio; 1986 da giovedì 8 maggio a domenica 11 maggio; 1987 da giovedì 28 maggio a domenica 31 maggio; 1988 da giovedì 12 maggio a domenica 15 maggio; 1989 da giovedì 4 maggio a domenica 7 maggio; 1990 da giovedì 24 maggio a domenica 27 maggio.

■ SCHERZO. Dopo che nella giornata di giovedì Mansell si era lamentato continuamente dell'eccessivo traffico in pista, per la sessione di sabato, i meccanici della Lotus avevano montato sulla sua macchina un clacson per agevolare i molti sorpassi di «Mansueto».

■ **FANGIO JUNIOR.** È stato definitivamente annunciato il programma di Manuel Fangio junior, nipote del cinque volte campione del mondo, che debutterà in formula 3 il 17 giugno a Varano Melegari in occasione della prova del campionato italiano, con una Ralt Alfa Romeo gestita da Cesare Gariboldi. La domenica successiva Fangio sarà alla via del G.P. della Lotteria a Monza.

■ **ESTINTORI.** Dopo l'episodio De Cesaris a Digione, la Fisa a Montecarlo ha intensificato le verifiche degli estintori. Sulla macchina di Prost vi erano estintori di 5 e 6 KG. Sulla Renault di Warwick uno da 9 KG, sulla Lotus di Mansell e sulla ATS di Winkelhock, un estintore da 10 KG.

■ **SPEAKER.** Il famoso e tradizionale speaker del gran premio di Monaco, Charles Laurens, è stato sostituito da Claude Julian, già speaker del rally, che ha collaborato con Tony Marsch per la cronaca del gran premio.

■ **AGNELLI.** È arrivato venerdì, per evitare la ressa delle prove. Si è intrattenuto con Alboreto e Arnoux e tutta la squadra Ferrari, ha trascorso il pomeriggio in barca, ripartendo la sera per Torino.

Balestre ha assicurato 220 litri anche nel 1985

MONTECARLO — Il presidente della Fisa Jean Marie Balestre in un'intervista rilasciata al quotidiano sportivo «L'Equipe» ha smentito categoricamente che il regolamento riguardante il limite dei 220 litri nel serbatoio delle F. 1 possa essere modificato nel corso di questa stagione. Balestre ha poi aggiunto che con molta probabilità la riduzione a 195 litri di carburante, prevista per l'anno prossimo, non sarà approvata dal comitato straordinario della Fisa, che si riunirà il 18 luglio. In quella occasione il comitato dovrà provvedere a dare un parere sul problema delle riduzioni delle velocità in prova e sull'uso della benzina. Questa nel 1985, secondo Balestre, dovrà essere utilizzata a temperatura ambiente per porre fine alle operazioni di raffreddamento. Balestre ha infine sostenuto di poter disporre di un'arma sicura per imporre un regolamento ferreo a tutte le squadre che corrono in F. 1 ma non ha voluto specificare nulla in proposito.

IL PROTAGONISTA/Il giovane brasiliano ha stupito tutti

Senna come Gene Kelly: cantando sotto la pioggia

MONTECARLO — Alain Prost è salito sul gradino più alto del podio ma la sua vittoria è una vittoria a metà e non solo per il punteggio ridotto del 50 per cento a causa dell'interruzione della gara. Il vincitore morale, il grande protagonista è stato il brasiliano Ayrton Senna, che sulla pista bagnata e su un circuito per lui nuovo ha dato lezioni di guida a tutti. Partito tredicesimo, Senna ha rimontato con decisione, ha scavalcato due campioni del mondo come Rosberg e Lauda, ha migliorato per più volte di seguito il record sul giro e si è portato a ridosso di Prost. La bandiera rossa ha infranto il suo sogno. «Non riesco a spiegarmi come si possa sospendere una gara così — ha detto subito dopo l'arrivo — Siamo partiti tutti con le gomme da pioggia, quindi sapevamo che pioveva. È vero che le condizioni sono peggiorate ma potevamo comunque continuare, bastava rallentare un po'. Non posso dire che abbiano fermato la gara apposta, ma mi suona molto strano che quella bandiera rossa sia uscita proprio quando io ero molto più veloce di Prost. Stavo quasi per raggiungerlo...». I tre punti conquistati da Senna potevano tranquillamente diventare 9 se la gara non fosse stata fermata. E dire che fino a domenica mattina nessuno avrebbe pronosticato una gara del genere per il «ragazzino» di San Paolo. Il «warm up» è stato il primo avvertimento che Senna ha lanciato ai «big»: un settimo tempo significativo ma non certo strabiliante. «Io sapevo che sul bagnato avrei potuto fare una bella gara — ha confessato Ayrton — Prima del via, parlando nel mio team, avevo detto, che sul bagnato sarei potuto entrare in zona podio. Avevo una gran fiducia. Ma quando la gara è partita (e io sono partito male) pensavo di non farcela. Non si vedeva assolutamente niente, capivo che potevo andare a sbattere da un momento all'altro». Dopo la gara, sotto una pioggia torrenziale, i commenti per il «giallo» della bandiera rossa non si sono fatti attendere. «Questa di Montecarlo è tutta una mafia — si udiva nei paddock — d'altra parte c'era da aspettarselo: pilota francese, sponsor Marlboro, era chiaro che la corsa doveva essere sospesa prima che Prost venisse raggiunto da Senna...». Per il brasiliano pare però più importante il secondo posto conquistato che la probabile vittoria perduta: «Sono contento so-

prattutto per il mio team. C'era bisogno di un buon risultato capace di dare un impulso positivo alla situazione, anche dal punto di vista degli sponsor. Al tempo stesso provo però una certa frustrazione per l'interruzione della gara. Hanno detto che era troppo pericoloso continuare. Lo era se si andava troppo forte, ma si poteva senz'altro continuare. Mi bastava ancora un giro e mezzo e lo avrei sorpassato, ne sono certo». Chissà dove deve aver provato un giovane debuttante in Formula 1 nell'infilare con autorità piloti che rispondono al nome di Rosberg, Arnoux, Lauda... «Veramente non ho provato alcuna emozione. Non riesco neppure a ricordare chi stavo sorpassando — ha raccontato Senna ancora bagnato fradicio — Tutti i sorpassi sono stati ugualmente impegnativi, non ne ricordo uno più difficile dell'altro. Ho passato un brutto momento quando ho cercato di superare qualcuno prima della chicane, non ricordo chi (era Rosberg n.d.r.). Ho provato all'interno, lui mi ha chiuso e io sono arrivato lungo perché ho dovuto bloccare le ruote: sapevo che era pericoloso e che rischiavo di andare contro il guard-rail, ma per fortuna la macchina ha preso il cordolo ed è «volata» su dritta. È andata bene. Il problema è che quando piove se si ha qualcuno davanti non si vede niente e sorpassare diventa molto difficile anche se si è più veloci di tre secondi al giro». Una gara rubata a Senna? Forse, ma per Ayrton è stata comunque una vittoria, la dimostrazione che anche senza una macchina super competitiva si può essere, almeno per una volta il grande protagonista. Oltre tutto, la sua corsa è stata disturbata da un problema in più: «Sentivo un gran bruciore ai fianchi, questo già dalle prove di questa mattina. Ho cambiato la maglietta pensando che fosse colpa di questa ma in gara il problema si è ripresentato. Ho poi scoperto che il mio sedile era allagato di benzina. Che bruciore, ragazzi!». Un altro protagonista altrettanto giovane è stato Stefan Bellof, il tedesco ha rimontato moltissime posizioni con la sua Tyrrell ed è risalito fino al terzo posto. «Sono contentissimo di questo risultato — ha detto Stefan, anche lui, ovviamente bagnatissimo — Mi ha dato una gran soddisfazione il sorpasso di Arnoux alla curva Mirabeau. Se devo dire il mio parere circa la sospensione della gara, non posso nascondere che

la bandiera a scacchi mi ha dato un certo sollievo: potevo arrivare secondo, questo è vero, ma potevo anche incappare in un incidente il giro dopo. Meglio un terzo posto sicuro che un secondo incerto...». Per Stefan c'era poi da mettere in bilancio la rituale sosta al box per il rifornimento d'acqua, un'ulteriore incognita in una gara già fin troppo incerta per i fatti suoi. Il Gran Premio di Monaco pur con il suo finale polemico, ha comunque richiamato l'attenzione del pubblico di tutto il mondo su due giovani che faranno strada. Ayrton Senna è già una «star» nei giorni precedenti la gara è stato letteralmente preso l'assalto dai cacciatori di autografi, soprattutto italiani, che già lo conoscevano per la sua fama di «asso pigliatutto» della Formula 3. Stefan Bellof, pur su un gradino più basso, ha forse dimostrato a Ken Tyrrell che... perso un Alboreto se ne fa un altro. (a. f.)

■ **REGALI.** Che la destinazione dei fondi CSAI all'attività sportiva dei piloti sia effettuata a volte con criteri non molto logici, è cosa nota. Ma, che sulla macchina di James Weaver, compagno di Langes nel Barron Racing, figurasse la scritta «Aiuto Coni-Csai» è apparso decisamente fuori luogo.

■ **CASIRAGHI.** Con il mondo dei motori, il marito di Carolina di Monaco comincia, a prenderci gusto. Dopo aver partecipato al Rally del Marocco e alla gara offshore in compagnia di Renato della Valle, al termine delle prove Stefano Casiraghi si è cimentato in una lunga serie di giri del circuito con una Ferrari 308 GTB. Il bello è che per far girare il novello «principe», è stata protratta la chiusura del circuito, con il risultato di bloccare tutta una città.

■ **PASS.** A Montecarlo è sorto anche il problema dei lasciappare per i box. Contrariamente agli altri gran premi, gli organizzatori non hanno riconosciuto le tessere della Fisa, volendo provvedere loro stessi alla distribuzione dei pass per i box con il risultato di avere la corsia intasata da persone completamente inutili. In compenso, spendendo la modica somma di 7.500 franchi, si poteva comprare il lasciappare. Per questo, pare che molti sponsor si siano rovinati per permettere a clienti di riguardo di vedere le formula uno da... vicino.

ALFA ROMEO

Alla ricerca del «carico»

184T/3: Eddie Cheever
184T/2: Riccardo Patrese
184T/1: «muletto»

Sono state conservate le fiancate lunghe apparse a Digione, per il resto di nuovo solo un gruppo alettone posteriore che garantisce maggior carico e baffi anteriori più grandi. Prima di Montecarlo è stato provato un comando elettronico della pompa degli iniettori fatto dall'Alfa Romeo in collaborazione con la Nord Electronic. È stato inserito il nuovo cambio però con soli 5 rapporti.

OSELLA

Leggere novità aerodinamiche

FA1E/2: Piercarlo Ghinzani
Finalmente è apparsa la vettura di scorta per Ghinzani. Il nuovo telaio è del tutto simile al precedente. Di novità sull'Osella ve ne sono poche: nuove caratteristiche aerodinamiche con più carico davanti e dietro (muso più lungo e baffi più grandi). Sono stati usati ammortizzatori a gas Koni come nel secondo turno di prove a Digione.

ARROWS

Surer sceglie Ford-Cosworth

A7/2: Thierry Boutsen
A7/1: «muletto» Boutsen
A6/4: Marc Surer

Surer ha preferito per Monaco la vettura con il motore Ford, così a Boutsen è toccata per due volte di fila la nuova con il turbo BMW. Su questa macchina vi erano parecchie novità. Nuovi i freni posteriori a singola pinza «A + P». Eliminata la carrozzeria posteriore con due semplici piccole paratie ai lati del roll-bar e nuova la sospensione posteriore. Quest'ultima è simile come disegno ma ha la carreggiata più larga. Nuovo anche il sistema di alimentazione della benzina, così come diverso è il gruppo alettone posteriore.

FERRARI

Avantreno ante-Digione

126C4/74: Michele Alboreto
126C4/75: René Arnoux
126C4/72: «muletto» Alboreto
126C4/71: «muletto» Arnoux

Quattro vetture per i due piloti Ferrari: a Arnoux è toccato il quinto esemplare della serie C4 appena ultimato. La vettura «numero 73» verrà portata a Brands Hatch per le pre-prove del G.P. d'Inghilterra. Le due vetture da gara conservano la sospensione posteriore con il triangolo superiore più lungo rispetto alla versione originale. Su tutte e quattro le monoposto sono invece sparite le nuove sospensioni anteriori provate ed usata in gara a Digione. Come a Digione ed a Imola non tutte le vetture avevano gli scarichi sdoppiati all'uscita dal motore, tale soluzione era però presente sulle vetture da gara. Il terminale degli scarichi era in versione lunga come a Digione. Chiaramente alla Ferrari hanno lavorato per preparare al meglio il 6 cilindri a V di 120° per le caratteristiche del circuito di Monaco. Non è stata portata l'iniezione totalmente elettronica provata a Imola, così come sono rimaste a casa le nuove pinze della Brembo per i freni al carbonio. Sono state invece usate diverse turbine per migliorare l'elasticità del motore.

LOTUS

Più robustezza per i cambi

95T/3: Elio De Angelis
95T/2: Nigel Mansell
95T/4: «muletto» De Angelis
95T/1: «muletto» Mansell

Quattro vetture per la Lotus per permettere ai due piloti di non rischiare di restare a piedi in casi di

incidenti nelle prove. Nuovi gli alettoni posteriori in tre pezzi (ne erano stati portati solo tre esemplari) con flap laterali a 140 cm e molto inclinati. Nuove le prese d'aria dei freni ed irrobustiti i cambi che presentavano alcune modifiche a livello dei differenziali. Come su tutte le vetture anche i semiasi sono stati maggiorati per permettere di sopportare le notevoli sollecitazioni alle quali sono costrette le vetture a Monaco. La vettura «numero 4» conserva sempre la carrozzeria leggermente inferiore nella parte inferiore delle fiancate.

TYRRELL

Scelta del gas definitiva

O12/3: Martin Brundle
O12/4: Stephan Beloff
O12/2: «muletto»

Le Tyrrell sono tornate al gruppo alettone posteriore tipo Ferrari, abbandonato per i circuiti rapidi. Su tutte e tre le vetture notati gli ammortizzatori a gas Koni sperimentati finora solo sulla macchina di Brundle.

SPIRIT

L'ultima con l'Hart?

101B/2: Mauro Baldi
101B/1: «muletto»

Quella di Montecarlo potrebbe essere stata l'ultima volta di una Spirit con motore turbo Hart. Infatti la squadra possiede solo due motori e niente ricambi. Gordon Coppuck è rimasto a casa per ridisegnare la parte posteriore appunto per ospitare il vecchio 8 cilindri aspirato. Nuovi a Monaco gli alettoni anteriori.

ATS

Pinze singole per i freni

D7/1: Manfred Winkelhock
D6/3: «muletto»

Ulteriormente modificato l'impianto frenante equipaggiato ora con nuove pinze singole della «A + P», più grandi delle precedenti. Modifiche sono state apportate alla carrozzeria a livello della parte anteriore delle fiancate ora un po' più squadrate. Il nuovo telaio che doveva apparire a Monaco è in ritardo e sarà del tutto simile a quello attuale. Non avrà in particolare la zona del serbatoio più bassa e lunga, come aveva anticipato Schmidt, ma l'allungamento del passo verrà ottenuto mediante un distanziale tra cambio e motore come sulla attuale vettura. Ciò permette di migliorare il flusso d'aria verso l'alettone posteriore.

LIGIER

Aggiornamenti al posteriore

JS23/4: Andrea De Cesaris
JS23/2: Francois Hesnault
JS23/3: «muletto»

A Nogaro, prima di Monaco, De Cesaris ha provato una nuova sospensione posteriore che ha dato buoni risultati. Le differenze rispetto al vecchio schema riguardano un diverso sistema di fissaggio del tirante della sospensione (tipo «pull rod») con un diverso rapporto. Venerdì solo due vetture avevano le nuove turbine della Garrett. Per il Gran Premio d'Inghilterra sarà pronta una nuova vettura, fresca come costruzione.

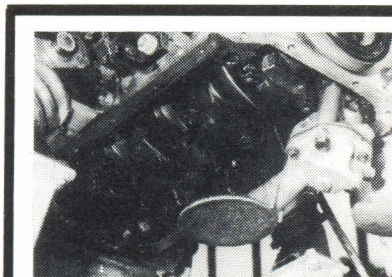
WILLIAMS

Soluzioni di una volta

FW09/5: Keke Rosberg
FW09/3: Jacques Laffite
FW09/4: «muletto»

Le Williams sono tornate alla sospensione posteriore dello scorso anno con bilanciere superiore (peraltro tale sospensione è la stessa da tre stagioni) al posto di quella tipo «pull rod» introdotta in Brasile.

■ **NUOVA WILLIAMS: ARRIVA.** Mercoledì prossimo debutterà a Brands Hatch la versione totalmente rinnovata della Williams. Non avrà ancora il telaio in fibra di carbonio che potrebbe apparire solo a fine stagione ma sarà molto diversa dalla attuale versione. Il telaio sarà ampiamente rimaneggiato. Nuove le sospensioni ma soprattutto l'aerodinamica. Frank Williams ha ammesso che la linea della nuova vettura sarà molto simile a quella della McLaren, molto stretta nella parte posteriore.



AVETE MAI VISTO GIRARE UN MOTORE DAL BASSO? TRATTATELO CON **Microflon** POI SARÀ POSSIBILE. **Microflon** È NATO DALL'ESPERIENZA DEL **Microflon** MA È PIÙ RICCO DI RESINE DI TEFLON (DUPONT). IL TEFLON ENTRA NEI PORI DEI METALLI FORMANDO UN FILM ANTI ATTRITO. **VANTAGGI** - USURA QUASI NULLA - AUMENTO DELLA POTENZA - DIMINUZIONE DEI CONSUMI

FATTI NON PAROLE

Microflon

È USATO DALLE MAGGIORI SCUDERIE EUROPEE SIA AUTOMOBILISTICHE CHE MOTOCICLISTICHE. TRATTATE IL VOSTRO MOTORE CON **Microflon** E SENTIRETE LA DIFFERENZA. PER MOTORI A: 2 TEMPI - 4 TEMPI - DIESEL - CAMBI E DIFFERENZIALI PER INFORMAZIONI E ORDINAZIONI RIVOLGERSI A: **TECHIM ITALIANA** 31010 MARENO DI PIAVE (TV) TEL. 0438/308043

Davanti gli attacchi del triangolo superiore sono tornati nella posizione più in basso come nelle prove di Digione. Sulla vettura di Rosberg, fra l'altro il triangolo superiore della sospensione anteriore è più corto di circa quattro centimetri ed è stato cambiato il punto di attacco con il portamozzo. Nuove le turbine, ora spostate proprio davanti alle ruote anteriori ed è stata allargata la presa Naca di alimentazione. Il gruppo alettone posteriore è stato rinforzato con dei tiranti tra le due grandi paratie laterali. Le Williams avevano ammortizzatori a gas Koni.

TOLEMAN

Nel futuro l'elettronica

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

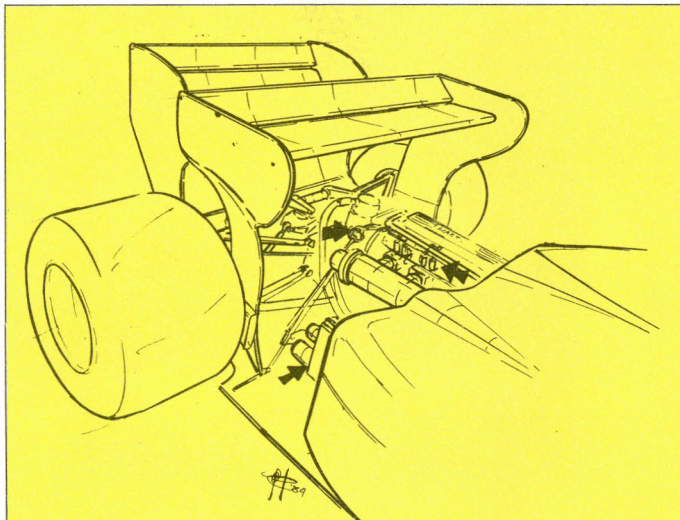
Niente di nuovo sulle vetture da gara di Senna e Cecotto. Sulla macchina di scorta vi era invece una nuova iniezione totalmente elettronica «fatta in casa» da Brian Hart stesso in collaborazione con una piccola ditta inglese. Questo nuovo sistema ha due iniettori per cilindro ed è stato provato solo nelle prove da Senna. Prima di Monaco il brasiliano aveva sperimentato tale soluzione a Donington sulla vecchia vettura.

BRABHAM

Un po' di BT54 sulla solita «53»

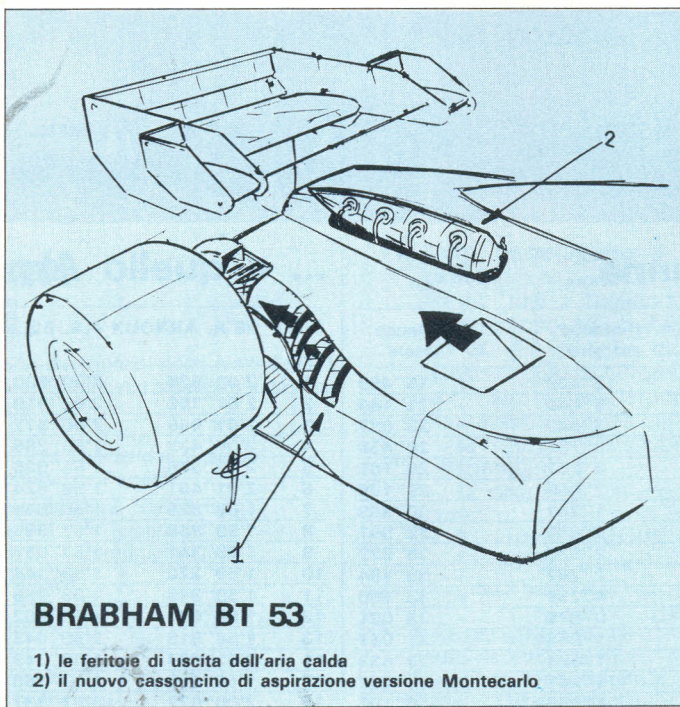
BT53/5: Nelson Piquet
BT53/2: Corrado Fabi
BT53/3: «muletto»

Motore «versione Montecarlo» sulle tre Brabham: esteriormente lo si riconosce subito per il nuovo cassoncino di aspirazione, arrotondato e con i tromboncini più lunghi. Infatti il cassoncino sporge dalla carrozzeria che è stata tagliata. In gara Piquet e Fabi hanno utilizzato cassoncini di forma simile al vecchio però con i tromboncini di aspirazione lunghi che li facevano sporgere dalla carrozzeria come quello nuovo. Si incominciano a vedere a livello di carrozzeria, alcuni particolari della nuova macchina provata



TOLEMAN TG 184

La nuova iniezione totalmente elettronica fatta da Hart. Si nota la centralina Marelli in basso e il corredo elettronico dei doppi iniettori



BRABHAM BT 53

1) le feritoie di uscita dell'aria calda
2) il nuovo cassoncino di aspirazione versione Montecarlo

di nuovo a Nogaro da Piquet. Particolarmente si nota davanti alle ruote posteriori una serie di feritoie per far uscire l'aria calda dalle fiancate che si aggiungono quindi alle solite uscite d'aria nella parte iniziale delle fiancate. Le Brabham hanno corso con i freni al carbonio come le McLaren.

RENAULT

Preferiti i mini turbo

RE50/5: Patrick Tambay
RE50/6: Derek Warwick
RE50/3: «muletto»

Warwick ha collaudato al Paul Ricard una vettura nuova di costruzione che ha rimpiazzato la sua, distrutta nell'incidente al G.P. di Francia a Digione. Nessuna grossa novità sulle vetture a parte delle nuove turbine della Garrett più piccole come dimensioni e che permettono di migliorare il rendimento del motore ai bassi regimi. Nelle prove ufficiali sono state fatte prove comparative anche con le turbine normali. Le piccole Garrett sono state fornite anche a Lotus e Ligier. Per il momento sono stati abbandonati i freni al carbonio anche nelle prove. A Montecarlo le Renault erano partite con benzina appositamente preparata dalla Elf.

McLAREN

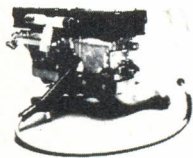
Motori «morbidi»

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

Anche se sulle vetture non erano visibili modifiche esterne, alla McLaren e alla Porsche hanno preparato con cura la trasferta di Monaco. Gli inglesi hanno portato nuovi alettoni posteriori e maggiorato le prese di raffreddamento per i freni al carbonio. Ma la maggior cura l'ha ricevuta la trasmissione della MP4, rinforzata e con un nuovo autobloccante per migliorare la trazione in uscita dalle curve lente. I tedeschi invece hanno portato nuove turbine più piccole ed altre diverse che hanno permesso di avere maggiore «risposta» dai bassi regimi e maggiore morbidezza di utilizzazione.

NOVITÀ KIT aspirazione

per FIAT RITMO 105 e RITMO ABARTH 125



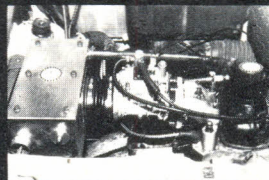
con 2 carburatori WEBER 40 dcnf

CAMILLO ALQUATI

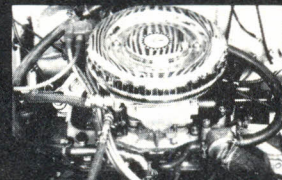
Via Dante, 91 - 26100 CREMONA
tel. 0372/20450-410398



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.

G.P. MONACO



Il duello Prost-Senna...

GIRO	7 A. PROST	19 A. SENNA	Distacco sul giro	Distacco totale
1	2'05''735	2'21''194	+ 15''459	+ 15''459
2	1'58''764	2'04''449	+ 5''685	+ 21''144
3	1'57''403	1'59''946	+ 2''543	+ 23''687
4	1'58''926	1'59''677	+ 0''751	+ 24''438
5	1'56''805	1'59''072	+ 2''267	+ 26''705
6	1'57''051	1'59''454	+ 2''403	+ 29''108
7	1'56''928	1'58''209	+ 1''281	+ 30''389
8	1'56''412	1'59''014	+ 2''602	+ 32''991
9	1'56''331	1'59''327	+ 2''936	+ 35''927
10	1'57''471	1'59''738	+ 2''267	+ 38''194
11	2'02''457	1'58''159	- 4''298	+ 33''896
12	1'57''789	1'56''914	- 0''875	+ 33''021
13	1'58''234	1'56''280	- 1''954	+ 31''067
14	1'58''130	1'56''596	- 1''534	+ 29''533
15	1'58''462	1'57''181	- 1''281	+ 28''252
16	1'59''189	2'01''039	+ 1''850	+ 30''102
17	1'57''133	1'59''031	+ 1''898	+ 32''000
18	1'56''130	1'57''899	+ 1''769	+ 33''769
19	1'55''596	1'56''182	+ 0''586	+ 34''355
20	1'56''684	1'56''170	- 0''514	+ 33''841
21	1'56''264	1'57''551	+ 1''287	+ 35''128
22	1'56''144	1'55''226	- 0''918	+ 34''210
23	1'57''618	1'54''674	- 2''944	+ 31''266
24	1'56''873	1'54''334	- 2''539	+ 28''727
25	1'56''641	1'55''650	- 0''991	+ 27''736
26	1'56''848	1'55''253	- 1''595	+ 26''141
27	1'59''669	1'55''232	- 4''437	+ 21''704
28	2'00''193	1'56''628	- 3''565	+ 18''139
29	1'59''436	1'56''666	- 2''770	+ 15''369
30	2'02''598	1'59''008	- 3''590	+ 11''779
31	2'03''766	1'59''433	- 4''333	+ 7''446

... e quello Arnoux-Bellof

GIRO	28 R. ARNOUX	4 S. BELLOF	Distacco sul giro	Distacco totale
1	2'09''626	2'30''600	+ 20''974	+ 20''974
2	2'01''756	2'02''919	+ 1''163	+ 22''137
3	2'01''066	2'00''917	- 0''149	+ 21''988
4	2'00''433	1'59''266	- 1''167	+ 20''821
5	2'00''576	1'58''906	- 1''670	+ 19''151
6	2'01''461	1'58''624	- 2''837	+ 16''314
7	1'59''825	1'58''645	- 1''180	+ 15''134
8	1'59''858	1'57''981	- 1''877	+ 13''257
9	1'59''381	1'57''657	- 1''724	+ 11''533
10	1'59''220	1'58''144	- 1''076	+ 10''457
11	1'59''343	1'58''986	- 0''357	+ 10''100
12	1'59''044	1'58''862	- 0''182	+ 9''918
13	1'58''919	1'59''043	+ 0''124	+ 10''042
14	2'01''084	1'59''743	- 1''341	+ 8''701
15	1'58''610	1'57''358	- 1''252	+ 7''449
16	2'00''077	1'57''337	- 2''740	+ 4''709
17	1'58''583	1'57''404	- 1''179	+ 3''530
18	1'58''350	1'57''234	- 1''116	+ 2''414
19	1'58''545	1'57''763	- 0''782	+ 1''632
20	1'58''082	1'58''781	+ 0''699	+ 2''331
21	1'57''355	1'58''705	+ 1''350	+ 3''681
22	1'56''747	1'55''353	- 1''394	+ 2''287
23	1'57''276	1'55''380	- 1''896	+ 0''391
24	1'57''236	1'57''259	+ 0''023	+ 0''414
25	1'56''136	1'56''202	+ 0''066	+ 0''480
26	1'55''541	1'55''411	- 0''130	+ 0''350
27	1'59''291	1'56''175	- 3''116	- 2''766
28	1'56''814	1'55''080	- 1''734	- 4''500
29	1'57''025	1'54''978	- 2''047	- 6''547
30	1'59''762	1'58''949	- 0''813	- 7''360
31	1'59''795	1'59''219	- 0''576	- 7''936



Montecarlo, sabato 2 giugno, gara internazionale di F. 3. Nielsen ha preso il cordolo, la sua Ralt VW si è levata in volo, è rimbalzata sul guard-rail ed è ripiombata a terra. In questo attimo passa Capelli (n. 5) evitando miracolosamente la macchina impazzita. La Ralt infatti effettuerà altre due carambole contro le protezioni per arrestarsi poi ai bordi della pista ridotta ad un rottame. Per Nielsen frattura del bacino. Il servizio nella pagina che segue (Attualfoto)

Concorso Sabelt I primi risultati

Ecco qui di seguito le risposte esatte ai due quesiti posti (vedi AS/17) nella prima «tappa» del grande concorso Sabelt «La sicurezza vale oro» e i nomi dei vincitori dei premi in palio.

Le risposte esatte erano le seguenti:

1. Un urto a 50 km/h corrisponde ad una caduta dal 3. piano
2. Le cinture Sabelt in F. 1 sono montate su Renault

Vincono un **Seggiolino di sicurezza per bambini**, Sabelt baby:

- Sig. **Giuseppe Salvio**, via S. D'Acquisto 1 - P. Recanati
 Sig. **Giuseppe Molinari**, via Cavallotti, 21 - Ventimiglia (IM)

Vincono una **Coppia di cinture di sicurezza**:

- Sig. **Lorenzo Lipari**, via dei Quartieri 13/B - Palermo
 Sig. **Patrizio Panzani**, v.le Redi 7 - Firenze

Vincono un **Ombrello Sabelt**:

- Sig. **Antonio Pierantocci**, via del Forno, 99 - Campli (TE)
 Sig. **Roberto Bertoni**, via Rivarella, 6 - Bologna
 Sig. **Alessandro De Matteis**, via della Salita, 16 - Treggiaia (PI)
 Sig. **Lorenzo Carli**, via Astichezzi, 39 - Dueville (VI)
 Sig. **Giorgio Gallese**, via S. Francesco, 6 - Cortemilia

Vincono un **Cavo traino della Sabelt**:

- Sig. **Fabrizio Campedel**, via Col di Foglia, 49 - Agordo (BL)
 Sig. **Paolo Parra**, via Parco Vecchio, 97 - Milazzo (ME)
 Sig. **Tito Di Domenicantonio**, I.go Camesena, 5 - Roma
 Sig. **Alberto Moretti**, via Marche, 36 - Macerata
 Sig. **Alessandro Berni**, via Sofocle, 28/2 - Mestre (VE)
 Sig. **Luigi Di Giorgio**, via Muratello, 23 - Nave (BS)
 Sig. **Leonardo Valenziano**, via C. Farini, 69 - Milano
 Sig. **Alfio Vallotto**, via Vernice 18 - Noale (VE)
 Sig. **Walter Laneri**, via Gambaro, 27 - Ferriere (PC)
 Sig. **Maurizio Moroder**, via Mureda 50 - Ortisei (BZ)

**GRANDE
CONCORSO
SABELT**

"LA SICUREZZA VALE ORO"

**VUOI VINCERE 1.000.000 IN ORO?
ECCO IL REGOLAMENTO**

- **Compila il tagliando e spedisilo alla Sabelt**, rispondendo alle domande sotto riportate, **barrando SOLAMENTE la casella corrispondente alla risposta che ritieni esatta**. Completa il tagliando con i tuoi dati personali e quelli richiesti, e spedisilo all'indirizzo indicato.
- **...e tutte le risposte esatte possono far vincere il 1° premio!** perché chi avrà risposto esattamente alle domande - ed avrà fatto pervenire alla Sabelt il tagliando entro 30 giorni dalla data di uscita di questo numero - parteciperà all'estrazione del 1° premio, consistente in **un oggetto in oro del valore di 1.000.000 di lire**.
- **I vincitori** I nomi dei vincitori di tutti i premi saranno pubblicati su questa Rivista. Gli interessati riceveranno comunicazione scritta.
- **Tutti partecipano a tanti premi!** Infatti, tutti i tagliandi che giungeranno alla Sabelt entro 30 giorni dalla data di uscita di questo numero della Rivista, parteciperanno all'estrazione di questi premi:
 - 12 seggiolini di sicurezza per bambini;
 - 12 coppie di cinture di sicurezza;
 - 30 ombrelli Sabelt;
 - 60 cavi per traino;

sabelt
cinture di sicurezza

Aut. Min. n. 4/263896 del 20-4-'84

Di quanto sono diminuiti i morti, rispetto all'anno precedente, dopo l'entrata in vigore - in Gran Bretagna nel 1983 - della legge che sanciva l'obbligatorietà delle cinture di sicurezza?

- 10%
 15%
 25%

Quali sono i colori delle cinture di sicurezza da competizione Sabelt?

- rosso e giallo
 blu e nero
 nero e arancione

NOME _____

COGNOME _____

INDIRIZZO _____

CITTA' _____

C.A.P. _____

TELEFONO _____

- Hai le cinture sulla tua vettura? SI NO
 Usi le cinture di sicurezza? SI NO
 Solo per i lunghi viaggi? SI NO
 Barrare la casella corrispondente alla risposta.

Compilare in stampatello e spedire a SABELT S.p.A.
Via G. Di Vittorio 9 - 10024 MONCALIERI (TO) - Tel. (011) 647.07.47

Dominio italiano nella gara di Montecarlo

Diavolo di un Capelli!

L'attuale leader del campionato europeo vince anche nel Principato. Langes a lungo in testa nella prima parte. Nielsen protagonista di un terribile incidente: ha il bacino fratturato

MONTECARLO. Quando gli altoparlanti diffondevano la notizia che l'autore del giro più veloce della gara era Claudio Langes, ad Ivan Capelli mancavano ancora soltanto un paio di tornate per concludere vittoriosamente la più importante gara di F. 3 della stagione ed il suo unico impegno era badare di non distrarsi finendo magari col compiere l'errore che fino a quel momento aveva schivato, in ogni curva e più a lungo degli altri parziali protagonisti della corsa. Il milanese riusciva ottimamente nel suo scopo e coglieva una vittoria che lo conferma pilota intelligente e veloce, che riesce a correre con grinta senza perdere il sangue freddo: un ulteriore passo in avanti nella sua carriera, il cui proseguimento pareva perfino in dubbio alla vigilia del mini-gran premio, causa il continuo disinteresse di qualsiasi valido sponsor a sostenerlo. Assieme a Capelli, due altri piloti sono stati protagonisti nel Principato: Claudio Langes a John Nielsen, l'uno in testa per la prima metà della corsa, l'altro autore dopo pochissimi giri in un incidente da brivido. Il bresciano, partito dalla pole position, sembrava potesse farcela a contenere gli attacchi di Capelli ma, vuoi perché i pneumatici che tanto bene erano andati nelle prove non gli davano più la stessa fiducia, vuoi perché innervosito dall'aver trovato sulla sua traiettoria l'ambulanza che andava a soccorrere Nielsen, valutava non alla perfezione l'ingresso alla curva della Rascasse e colpiva con una ruota posteriore il guard-rail all'interno della pista, danneggiando la sospensione e dovendosi di conseguenza ritirare. Su un percorso che non consente margini alle traiettorie più veloci è incappato in uno spettacolare, e purtroppo drammatico incidente, John Nielsen: il danese, si sa, non è pilota da alzare il piede in nessuna circostanza e, tallonato da molto vicino da Capelli ha tentato di percorrere ancora più rapidamente del solito la Chicane, montando con due ruote sul cordolo all'interno della curva. La sua Ralt si alzava immediatamente sulle due ruote esterne, poi volava, ancora inclinata, contro il guard-rail verso il mare, rimbombava dalla parte opposta della pista dove si fermava sulle tre ruote rimaste, col musetto rivolto verso la strada, ma fuori traiettoria. Lo sfortunato pilota rimaneva incastrato nella monoposto all'altezza del bacino ed occorrevo oltre 25 minuti prima che potesse essere trasportato sull'ambulanza e poi all'ospedale di Montecarlo dove gli riscontravano fratture plurime al bacino in corri-



A sinistra (FotoAmaduzzi) Capelli in curva supera Jones. Capelli andrà poi a vincere dopo il ritiro di Langes. A destra (FotoVillani) Giangrossi con la macchina sfasciata si vede sfilare davanti il gruppo. La gara è stata molto spettacolare



spondenza col femore sinistro e a una costola. In serata Nielsen veniva operato e domenica mattina in aereo veniva trasportato in Germania. Per il forte danese era l'addio alla tanta sospirata vittoria a Montecarlo ma anche al sogno di diventare campione europeo. Altri sono stati, sia pure con esiti meno pesanti, gli incidenti in una corsa difficile e molto sentita da tutti i piloti: il primo è avvenuto ancora prima che il gruppo imboccasse la curva di S.te Devote alla partenza, quando Santin, all'esterno, toccava Ravaglia costringendolo contro Giangrossi: questi ultimi due piloti finivano così la loro gara, mentre il primo riprendeva dopo una sosta ai box. Nella ressa era coinvolto anche Santin, subito costretto al ritiro. Poco dopo era Jones a toccare con una ruota il muretto alla piscina, quindi Dumfries alla curva del Tabaccaio. Alla luce di questi ritiri che hanno coinvolto piloti di ottima fama ed esperienza, l'affermazione di Capelli, che ha continuato la positiva tradizione della associazione Martini-Alfa Romeo-Michelin a Montecarlo, giustifica la tesi di Enzo Coloni che vede nel «suo» pilota il numero uno della F. 3 a livello internazionale.

LA CRONACA. Il numero di piloti ammessi alla partenza è salito in questa 26. edizione del Gran Prix de Monaco F. 3 a 22, due più che nel recente passato. Il tempo è bello quando si accende il semaforo verde ed ancora una volta Nielsen non brilla in partenza, facendosi prece-

dere oltre che da Langes anche da Jones: all'ingresso di S.te Devote Santin stringe Ravaglia contro Giangrossi ed anche Santin urta, non riuscendo ad evitarlo, Ravaglia. Solo i due piloti di Coloni continuano, il veneto passando dai box a sostituire la ruota anteriore destra ed il francese con un pneumatico posteriore sgonfio e l'alettone storto, fermandosi al Rascasse senza concludere il secondo giro. Al primo passaggio dietro a Langes, Jones, Nielsen sono Capelli, Berger, Weaver, Berg, Dumfries, Forini e Melgrati. Durante il terzo giro Jones tocca alla piscina con la ruota posteriore sinistra, compie un testa coda danneggiando pure musetto ed avantreno. Durante la quinta tornata avviene l'incidente di Nielsen alla chicane e Byrne supera la Muller: con l'ambulanza in pista ed i commissari che cercano di estrarre Nielsen dal rottame della Ralt dovendo ricorrere ad attrezzi per tagliare la scocca si giunge ad un quarto di gara. Langes possiede 27 di vantaggio su Capelli dietro al quale Berger transita staccato di 10"3 del leader; passano poi Weaver, Berg, Dumfries, Forini, Melgrati, Byrne e la Muller. Durante il nono giro esce Dumfries al Tabaccaio e, due tornate dopo, Byrne supera nella discesa dopo il Casino Forini che lo tampona leggermente: si è ritirato intanto anche Sala, col cambio a pezzi. A metà gara il vantaggio di Langes su Capelli è sceso ad 1"7 mentre è salito e di parecchio quello su Berger ad 17"8. Il bresciano sta andando al massimo, realizza in quella

tornata il giro più veloce della corsa ma al successivo passaggio alla Rascasse tocca danneggiando la sospensione posteriore destra e deve rientrare ai box. Con Capelli che gli succede al comando, la gara non ha più storia: secondo è Berger, poi Weaver, Byrne che supera Berg a quattro giri dal termine, poi dietro al canadese, Forini, Melgrati. La seconda Dallara è decima con Barbazza mentre Santin, l'ultimo dei nostri connazionali a finire la corsa, è tredicesimo ad un giro.

LE INTERVISTE. Complimentato da una marea di personaggi e di appassionati italiani in trasferta nel Principato, Ivan Capelli non rispecchia l'immagine dell'esultanza che spetterebbe di diritto al vincitore di una prova prestigiosa come quella di Montecarlo: «Infatti — ammette — ero più contento a Magny Cours, dove avevo per la prima volta vinto nell'europeo: qui mi rimane il dubbio se avessi effettivamente potuto passare Langes senza la sua disavventura. Dopo avergli guadagnato un po' di spazio il nostro divario si era stabilizzato e non recuperavo più di uno o due decimi di secondo al giro. Complessivamente però posso essere soddisfatto perché ho sempre pressato da vicino chi mi precedeva mettendomi quindi nella condizione di sbagliare più facilmente. Senza falsa retorica — continua Capelli — mi spiace moltissimo per Nielsen: è stato un incidente spaventoso ed io che gli ero attaccato agli scarichi sono riusciti a passare indenne per miracolo».

Luigi Massari

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Montecarlo, 2 giugno 1984
26. G.P. di Montecarlo
Gara internazionale di F.3

La classifica

1. Capelli (Martini MK42-AR) 24 giri in 38'18"767 media 124,482 kmh; 2. Berger (Ralt RT3-AR) 38'32"816; 3. Weaver (Ralt RT3-TO) 38'35"981; 4. Byrne (Anson SAG-AR) 38'44"229; 5. Berg (Ralt RT3-TO) 38'45"785; 6. Forini (Dallara 384-AR) 38'59"358; 7. Melgrati (Ralt RT3-AR) 39'08"149; 8. Muller (Ralt RT3-AR) 39'10"898; 9. Morin (Martini MK42-AR) 39'11"985; 10. Barbazza (Dallara 384-AR) 39'26"920; 11. Hunt (Ralt RT3-TO) 39'27"273; 12. Campos (Ralt RT3-VW) 39'44"952; 13. Santin (Ralt RT3-AR) a 1 giro; 14. Raphanel (Martini MK39-AR) a 2 giri.
□ Giro più veloce: Langes in 1'33"617, media 127,361 kmh.

I TEMPI DELLE PROVE

1. Langes (Ralt RT3-TO) 1'32"960; 2. Nielsen (Ralt RT3-VW) 1'33"038; 3. Jones (Ralt RT3-TO); 1'33"133; 4. Capelli (Martini MK42-AR) 1'33"323; 5. Ravaglia (Ralt RT3-VW) 1'33"766; 6. Santin (Ralt RT3-AR) 1'33"944; 7. Giangrossi (Ralt RT3-AR) 1'34"148; 8. Santal (Martini MK42-AR) 1'34"278; 9. Weaver (Ralt RT3-TO) 1'34"351; 10. Berger (Ralt RT3-AR) 1'34"555; 11. Berg (Ralt RT3-TO); 1'34"989; 12. Forini (Dallara 384-AR) 1'34"991; 13. Melgrati (Ralt RT3-AR) 1'35"115; 14. Morin (Martini MK42-AR) 1'35"122; 15. Dumfries (Ralt RT3-VW) 1'35"135; 16. Byrne (Anson SA4-AR) 1'35"171; 17. Raphanel (Martini MK39-AR) 1'35"260; 18. Muller (Ralt RT3-AR) 1'35"315; 19. Hunt (Ralt RT3-TO) 1'35"781; 20. Sala (Ralt RT3-AR) 1'35"897.

COPPA EUROPA R5

Jan Lammers concede il bis

MONTECARLO. Jan Lammers ha bissato sotto una pioggia torrenziale la sua vittoria monegasca dello scorso anno, battendo il vincitore della prima manche, corsa sabato su pista asciutta, Joel Gouhier che col secondo posto mantiene comunque la testa della classifica provvisoria.

1. MANCHE. Si ripresentano per la prima volta sul traguardo i cinque piloti che occupavano i primi cinque posti sulla griglia e nello stesso ordine, cioè Gouhier, Lammers, Schuetz, Bleekemolen e Sigala. Spinelli tamponato tocca il guard rail e transita con entrambi i paraurti in disordine: si ferma ai box, riparte ma finirà la sua corsa con un testacoda alla piscina. Al quarto giro Schuetz passa Lammers ma due giri dopo esce di scena per un testacoda. Sigala e Krucker battagliano per il quarto posto che infina va all'italiano.

2. MANCHE. Piove a dirotto e l'handicap di Lammers, affiancato al rivale Gouhier sulla prima fila, è di 7"2: al via il francese scatta meglio e transita in testa al primo giro davanti all'olandese che però dalla seconda tornata prende il comando affibbiando nello stesso giro



Gouhier precede Lammers ma sarà l'olandese a vincere (FotoVillani)

4"7 al francese. Il duello a distanza dura fino alla fine, quando l'olandese ha la meglio avendo staccato l'avversario di 8"6. Terzo fino a metà gara è Bleekemolen che però scende al settimo posto: la sua posizione è ereditata prima da Sigala e poi da Schuetz. L'italiano si piazza al terzo posto complessivo, visto che il tedesco si era ritirato nella prima manche. (l. m.)

COPPA EUROPA R5

La classifica

1. J. Lammers 24 giri in 50'07"365, alla media di 85,152 kmh; 2. J. Gouhier 50'08"782; 3. M. Sigala 50'42"224; 4. J. Krucker 50'52"482; 5. M. Bleekemolen 50'53"634; 6. F. Fuchs 51'12"573; 7. P. Trucco 51'31"512; 8. K. Jager 51'47"719; 9. A. Heger 51'51"033; 10. F. Colas 52'42"681; 11. B. Stanjek 52'53"536; 12. H. Gicquel

52'57"088; 13. H. Bauer 53'18"439; 14. G. Sagne 53'25"338; 15. B. Eitel 53'42"405.
□ Giro più veloce di J. Gouhier (Fra) in 1'53"460 alla media di 105,052 kmh.

Le Bugatti a Raglan

È stata una passeggiata la gara delle Bugatti per Raglan che con la sua «Tipo 51», ha condotto la gara dall'inizio alla fine. Si è imposta così l'unica macchina rossa in un gruppo colorato, sia pure con varie sfumature, del classico blu Francia. Secondo si è classificato, Heimann, con la stessa auto che vinse il G.P. di Monaco nel 1931 guidata da Louis Chiron.

GRAND PRIX BUGATTI

La classifica

1. Raglan (Bugatti type 51) 6 giri in 19'30"547 alla media di km/h 61,116; 2. Hejmann (Bugatti type 51) 20'88"891; 3. St. John (Bugatti type 51) 20'21"029; 4. Margulies (Bugatti type 350) 20'37"440; 5. Pilkington (Bugatti type 51) 20'54"801; 6. De Leigh (Bugatti type 35) 21'10"349; 7. Felton (Bugatti type 51) 21'12"546; 8. Moffait (Bugatti type 350) 21'16"420; 9. Conway (Bugatti type 35) 21'17"171; 10. Rosmann (Bugatti type 37) 21'43"203; 11. (Kaime Bugatti type 350) 22'14"729; 12. Chambon (Bugatti type 35) 22'27"397; 13. Mason (Bugatti type 350) 22'37"991; 14. Agg (Bugatti type 51) 22'42"692; 15. Marsh (Bugatti type 35T) 23'35"027.

i salvabordo,®

proteggono la carrozzeria della tua auto
e non devi forare per montarli!

sono in vendita anche i modelli per:
Fiat Panda - Fiat 127 - Fiat Ritmo - Fiat 131 - Fiat Regata
A.R. Giulietta - Volkswagen Golf - Austin Metro
Ford Escort 2P - Ford Escort 4P - Ford Orion.

modello per Fiat UNO.

Uno

METALPLAST

i salvabordo®, Metalplast presso
tutti i principali negozi di accessori auto
nella esclusiva confezione a colori.

Richiedi l'opuscolo illustrato a colori:
Ufficio Pubblicità Metalplast S.p.A.
40037 Sasso Marconi - Bo - Tel. 051/841212



telement noleggia ciò che vedi.



REX TV COLOR 26"
telecomando a raggi infrarossi
30 programmi
100 canali

HITACHI
Telecamera a colori
peso Kg. 1,6
obiettivo Zoom 8X
motorizzato
dispositivo "Istant
Receiv"
diaframma automatico
e manuale

Videoregistratore
timer per la registra-
zione dei programmi
ricerca veloce
dell'immagine
telecomando
a 8 funzioni

GRUNDIG
TV COLOR 15"
(portatile)
telecomando a raggi infrarossi
30 programmi
30 canali

DOMOVIDEO
cassette preregistrate
con vasto repertorio
di films di tutti i tempi

E regala ciò che non vedi...

... **La comodità.** Telerent si occupa di ogni cosa: dall'installazione alla messa a punto, ai controlli periodici. E il tutto è compreso nel prezzo del noleggio.

... **La sicurezza del divertimento.** Un tecnico Telerent è sempre pronto ad intervenire per effettuare qualsiasi riparazione. Se necessario sostituirà il televisore, la telecamera o il videoregistratore. Sempre senza pagare nemmeno una lira.

... **Il piacere di cambiare.** La tecnologia si evolve e ogni apparecchio diventa superato nel giro di poco tempo. Con Telerent è possibile sostituirlo con uno più aggiornato, quando lo si desidera. Anche questo diritto è compreso nel prezzo.

... **Vantaggi esclusivi.** Agli abbonati Telerent e solo a loro, sono riservate condizioni speciali, vantaggi ed altri "regali" esclusivi. Tutto, assolutamente, compreso nel prezzo del noleggio.



telement sceglie il meglio e lo noleggia

Per l'Emilia-Romagna
telement
è in via Riva di Reno, 1
40122 BOLOGNA
Telefono 051/552603

MERCATO PILOTI/Due voci «insistenti»

Arnoux-Renault e Senna-Williams

La Tyrrell a fine anno monterà il turbo Ford?

MONACO È DA SEMPRE la data di apertura per le trattative del mercato piloti. Attualmente regna molta incertezza perché molte squadre stanno aspettando la commercializzazione del turbo Ford che dovrebbe vedere il suo debutto a fine 84 sulle macchine di Tyrrell e del motore Tag, che sarebbe stato richiesto da altre squadre per l'85.

Per quanto riguarda i piloti, René Arnoux sarebbe dato come sicuro parente dalla Ferrari. Per Arnoux potrebbero riaprirsi le porte della Renault. Proprio a Monte Carlo Arnoux avrebbe avuto un lungo colloquio con Gerard Larousse per esaminare questa possibilità e formare con Warwick, che sicuramente sarà confermato, il team Renault per il 1985. Tambay potrebbe o abbandonare le corse o passare alla Ligier qualora si dovesse verificare l'operazione De Cesaris-Ferrari. Il romano ha attualmente buone possibilità di finire a Maranello; da sempre è il pallino di Aleardo Buzzi, che anche di recente sarebbe stato in visita alla Ferrari a perorare la causa di Andrea, il romano potrebbe essere l'uomo ideale considerando anche il particolare rapporto di collaborazione «commerciale» che vi è tra Ferrari e Marlboro. Altro possibile candidato ad approdare a Maranello come abbiamo già detto più volte è Lauda, Niki resta alla McLaren solamente se vince il campionato del mondo. Il suo contratto a differenza di quello di Prost scade a fine anno, inoltre Ron Dennis sembra essere già orientato verso Prost, rivelatosi fin qui complessivamente più veloce di Lauda. Chi ha ottime possibilità di approdare alla McLaren, sarebbe Stephan Bellof. Già lo scorso anno Bellof poteva firmare per la McLaren, effettuò un promettente provino a Silverstone, poi tutto andò all'aria per l'improvviso divorzio Prost-Renault e relati-

vo passaggio del francese alla McLaren. In aiuto a Bellof potrebbe intervenire anche la Porsche che per il tedesco potrebbe ripetere una certa forma «assistenziale» già usata nei primi anni settanta per aiutare Siffert e Rodriguez, piloti legati alla Porsche per il mondiale marche, come attualmente lo è Bellof. Altro pilota nel taccuino di molti team manager è Ayrton Senna. Il brasiliano è legato alla Toleman da un contratto triennale, tuttavia la penale da pagare in caso di rottura non sarebbe molto elevata. Senna interessa molto Williams, che per primo offrì al brasiliano la possibilità di effettuare dei giri di prova. Fermo restando Rosberg, alla Williams dovranno sostituire Laffite; Senna potrebbe avere ottime possibilità, mentre qualche speranza nutre Cheever legato a doppio filo a quello che deciderà la Benetton sul rinnovo del contratto di sponsorizzazione all'Euroracing

Cesare Maria Mannucci

Il 21 ottobre Gp Portogallo

Balestre venerdì scorso ha ufficialmente comunicato che il 21 ottobre non si correrà il GP di Spagna a Fuengirola. In sua vece si correrà il GP del Portogallo che sarà dunque l'ultima tappa del mondiale di F. 1 1984. La gara si disputerà sul circuito dell'Estoril nei pressi di Lisbona. Ricordiamo che il GP del Portogallo si è già disputato nel 1958, 1959 e 1960. Le prime due edizioni della gara furono vinte da Stirling Moss (nel 58 a Oporto su Vanwall e nel 59 a Monsanto su Cooper Climax); la terza da Jack Brabham, a Oporto, su Cooper Climax. □

Monaco batte Fisa 1-0

MONACO. È stata una sentenza favorevole all'Ac di Monaco, quella emanata mercoledì scorso dal «Tribunal Réfééré» di Parigi in merito alla disputa tra l'Ac monegasco e la Fisa. Come è noto i due organismi erano venuti a discussione sul problema della concessione dei diritti televisivi del Gp di Montecarlo, che l'automobil club locale aveva venduto alla rete statunitense Abc nel periodo 1979-1984 e rinnovato anche per i prossimi anni. La Fisa, in base al patto della Concordia aveva ingiunto agli organizzatori di corrispondere un importo pari alla trattenuta del 7,5% del contratto prima dell'edizione di quest'anno, con pena finale dell'esclusione della gara dal calendario iridato 1985. L'Ac Monaco aveva di conseguenza interposto appello al «Tribunal Réfééré» di Parigi, competente per i giudizi d'urgenza che mercoledì ha emesso la sentenza.

BALESTRE SCONFITTO. Il tribunale ha ordinato la sospensione immediata delle misure prese dalla Fisa nei confronti dell'Acm e quindi del pagamento del 7,5% dei diritti televisivi, la nota di biasimo espressa contro i gerenti dello sport automobilistico monegasco, e il rifiuto di iscrivere il Gp 1985 nel programma delle manifestazioni iridate. Tutta l'intricata questione sarà ora portata avanti seguendo i canali tradizionali della giustizia transalpina, ovvero i tribunali ordinari. (g.cro)

La «500 Miglia» in archivio

I fichi d'Indy

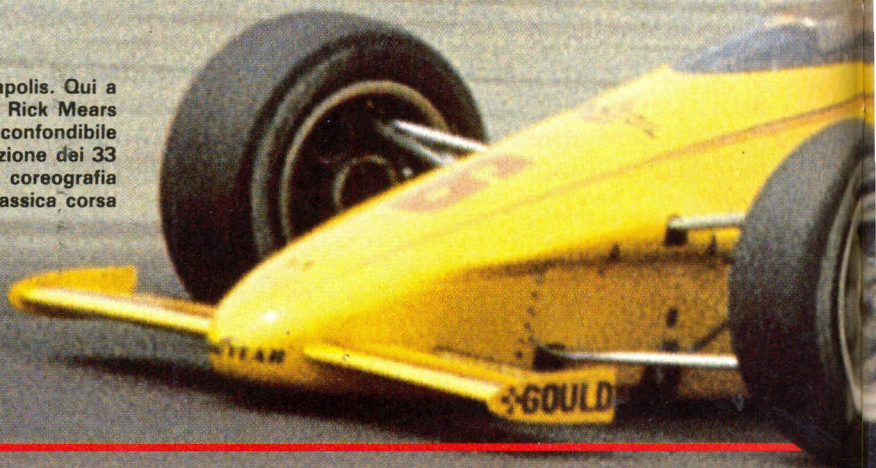
Si sono sfidati sulla più celebre pista del mondo per la gloria e per due milioni e mezzo di dollari. La battaglia è stata feroce e cruenta. Alla fine i superstiti, gli eroi, sono stati portati in trionfo

Testo di Lino Manocchia
Foto di Manocchia-Ruch

NEL PANORAMA automobilistico mondiale, Indianapolis fa storia a sé. Se la F. 1 è il trionfo della tecnica, della macchina, la celebre 500 Miglia al contrario è l'esaltazione dell'uomo, del pilota. Le vetture più o meno si equivalgono e dunque nell'allucinante «catino» dell'Indiana a determinare il risultato sono gli uomini col loro coraggio, la loro forza, i loro nervi, il loro cuore. Dopo una selezione che dura intere settimane, restano in 33 a sfidarsi per la gloria e per un pacco non indifferente di milioni di dollari: due e mezzo, per la precisione. Gloria e milioni: sono due elementi ugualmente stimolanti per

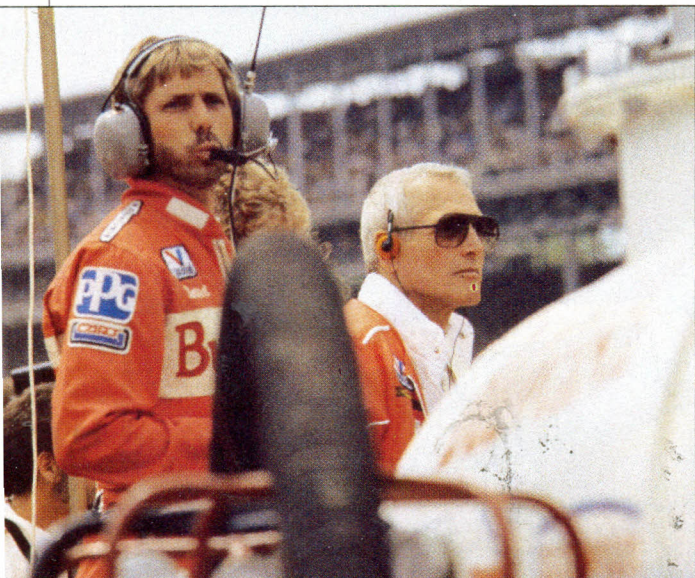
segue a pag. 38

Alcune immagini suggestive di Indianapolis. Qui a fianco la Penske PC12 Cosworth con cui Rick Mears ha vinto la gara. Sopra la macchina, l'inconfondibile «torre» di Indianapolis con la posizione dei 33 piloti. Qui sopra un dettaglio della coreografia spettacolare che fa da contorno alla classica corsa





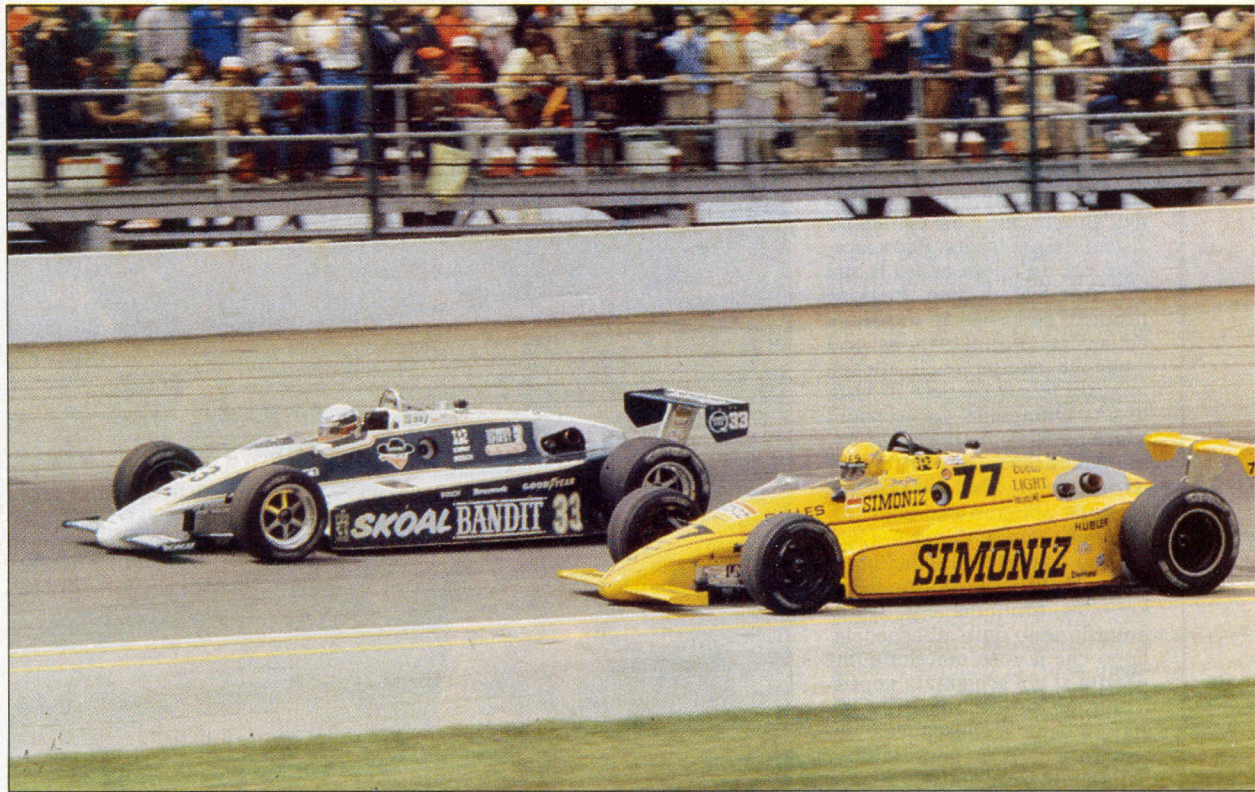
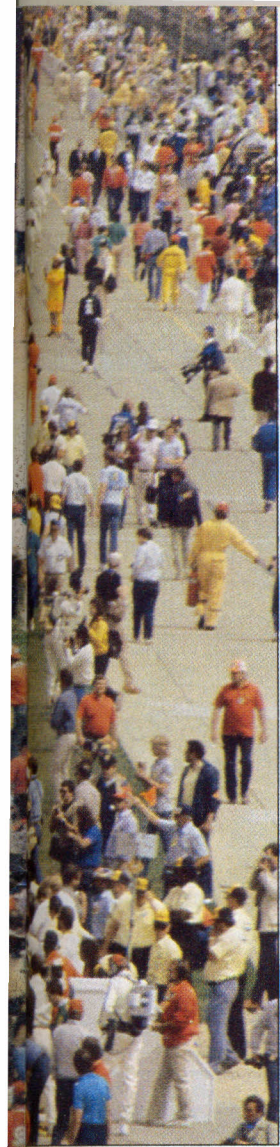
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33



Dall'album di Indianapolis 1984. In alto e qui a fianco la fase iniziale della 500 Miglia: in prima fila Sneva, Holmes e Rick Mears. Qui sopra Paul Newman segue con trepidazione dai box la corsa di Mario Andretti che corre per il team del popolare attore. Purtroppo Mario dopo essere stato sempre nelle prime posizioni, sarà costretto al ritiro nel finale. Bella anche la gara di Teo Fabi (in alto, col n. 33 nella pagina a fianco). A destra una sosta ai box di Rick Mears



3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33



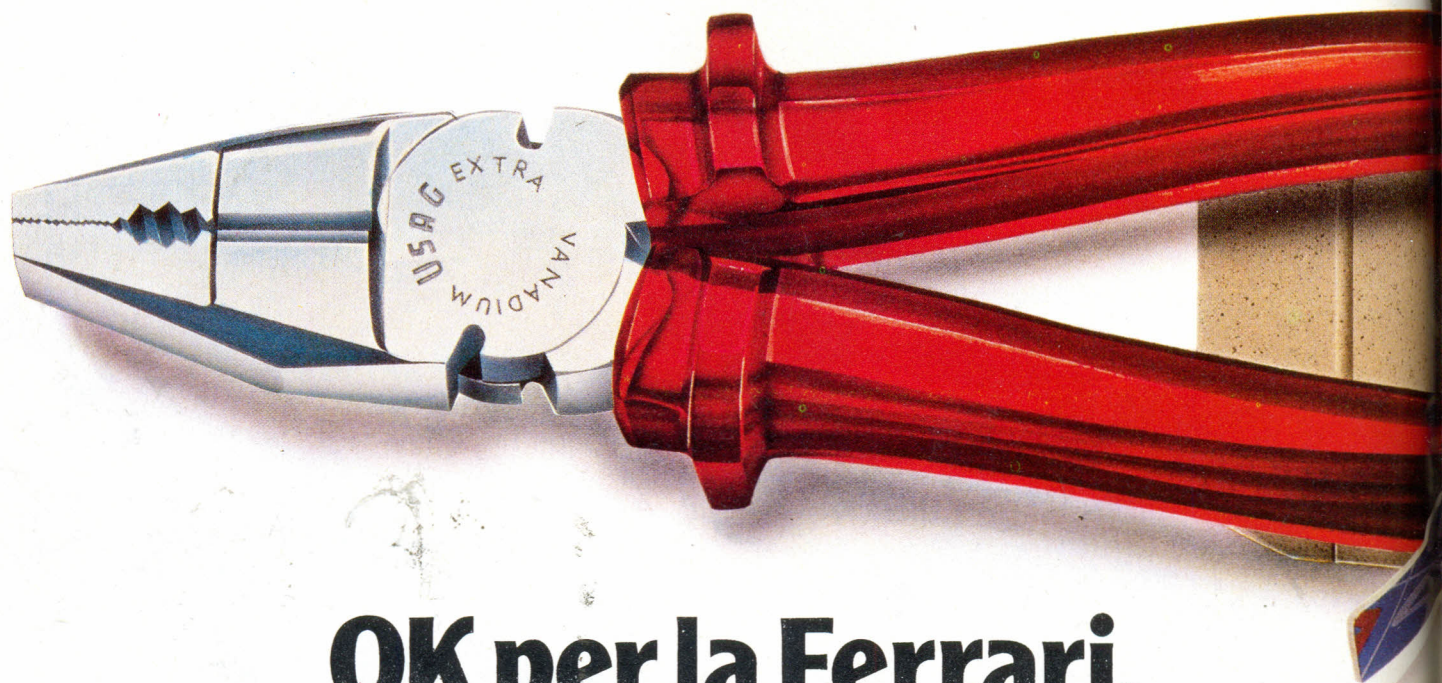
I fichi d'Indy

segue da pagina 34

gli eroi di Indy. Vincere a Indy significa entrare nella leggenda dell'automobile e nel contempo sistemarsi per la vita. Può succedere che un pilota adatti la sua preparazione di una stagione proprio esclusiva in funzione della corsa di Indianapolis; così come un campione di atletica imposta la sua carriera in vista di una Olimpiade. Le selezioni sono spesso impietose e cruento. Si qualificano, di oltre 150 iscritti, solo quei 33 che nel «catino» abbiano compiuto un giro più veloce di tutti. Quest'anno Tom Sneva, vincitore a Indy nel 1983, ha sfiorato il 338 km orari. Molti nel tentativo di imitarlo sono finiti all'ospedale, dopo che la loro macchina impazzita si era schiantata contro i muri di protezione della pista. La gente è consapevole dei rischi che corre un pilota a Indy, della abilità e della saldezza di nervi che occorrono per arrivare anche solo alla fine della corsa. E ai 33 «eroi» prima e dopo la gara, riserva un rituale particolare. Alla vigilia della gara per le



MARKAD



OK per la Ferrari.



UNA SOSTA AI BOX DI TEO FABI

strade di Indy c'è la sfilata dei «33» che, preceduti dalle majorettes, in un certo modo si presentano alla folla. Nel «catino» saranno poi in 400 mila ad incitarli. E alla fine della corsa, per i superstiti sarà il trionfo. Il lunedì successivo alla gara vincitori e vinti partecipano infatti a un ricevimento lussuoso, nel quale vengono suddivisi i premi in denaro alla manifestazione. Si tratta di centinaia di migliaia di dollari, regalati a piene mani in una cornice mondiale, unica nell'ambiente delle competizioni statunitensi, simile solo a quella dei gran premi di F. 1.

IL MILIARDO. La costruzione di una monoposto adatta per vincere Indianapolis richiede moltissime spese. È difficile quantificarle. La preparazione richiede infatti un lavoro extra. Esteriormente le vetture sono del tutto uguali a quelle che corrono nelle altre piste statunitensi. Ma le caratteristiche dell'ovale della 500 miglia sono ben differenti da tutti gli altri autodromi, ragion per cui le monoposto devono essere smontate pezzo per pezzo e ricostruite seguendo l'ottica razionale imposta dagli ingegneri e dai piloti. Una vettura d'Indianapolis è preparata volgendo

l'occhio verso due direttive principali: la ricerca delle massime prestazioni e della resistenza assoluta. La spesa può variare dai 300 mila ai 500 mila dollari, quasi un miliardo di lire italiane. Una spesa fine a se stessa, se non si vince, dato che appena tornati da Indy i meccanici dei vari team dovranno risistemare le vetture secondo gli standard tradizionali. L'edizione di quest'anno ha premiato la squadra diretta da Roger Penske che ha permesso a Rick Mears di disputare di una March perfetta in tutti i particolari, tanto da battere il vecchio record del 1972 di Mark Donouhe. La media di quest'anno, inoltre, poteva essere superiore se la continua esposizione di luci gialle non avesse costretto Mears a rallentare l'andatura in diverse occasioni.

PADRI E FIGLI. Al di là delle considerazioni tecniche dettate dalla corsa, la 68. edizione della 500 miglia ha messo in evidenza un fenomeno tutto americano. Se in Europa è difficile trovare figli di piloti famosi seguire le orme dei padri, negli Stati Uniti non è raro trovarsi a tu per tu col fenomeno. Quest'anno a Indy Al Unser sr e Mario Andretti avevano come rivali in corsa nientemeno che i rispettivi pri-

mogeniti, Al junior e Michael. Il secondo, a soli 20 anni di età, è arrivato al traguardo in quinta posizione. Per parà Mario, dovutosi ritirare dopo essere stato toccato dal «rookie» Joesel Garza, vedere Michael andare forte come piloti esperti e noti è stato motivo di grande soddisfazione. Al Unser ha avuto momenti identici a quelli di Andretti quando il figlio Al junior è stato nel lotto dei primi. Ma un ritiro al 130. giro ha posto fine alla corsa del rampollo di casa Unser, che avrà sicuramente tutto il tempo per rifarsi.

VELOCITÀ E SPETTACOLO. Spesso si pensa che una corsa come Indy sia più spettacolare quando i piloti raggiungono velocità elevate. Nell'edizione 1984 la regola è stata smentita. La conformazione stessa del catino del Mid West non permette agli spettatori di godersi appieno la corsa quando questa diventa estremamente veloce. Continuando di questo passo con monoposto sempre più rapide la media della gara si alzerà fino a 200 miglia all'ora e sarà davvero un problema seguire la corsa. È un pericolo questo per la fantastica Indy.

Lino Manocchia



OK per la tua officina.

Il reparto corse della Ferrari ha scelto USAG. 50 anni di esperienza nella produzione di utensili professionali a mano.

Una costante ricerca applicata. Una continua attenzione alle esigenze della Clientela. Affidati anche tu alla qualità

«Vanadium USAG extra». A una gamma di 3.400 articoli e ad una rete di distribuzione efficiente e puntuale in tutta Italia

USAG: utensili professionali



STP

OIL TREATMENT



Distribuito da TAOLA Milano

AD. & COM. 02/431148

PROTEZIONE DEL MOTORE

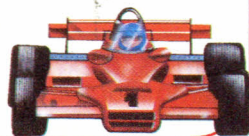
Nel traffico di ogni giorno, anche il motore della vostra auto si surriscalda e causa un indebolimento delle capacità protettive dell'olio.

Il trattamento per olio STP Oil Treatment, usato regolarmente:

- MANTIENE ATTIVE A LUNGO LE PROPRIETÀ LUBRIFICANTI DELL'OLIO MOTORE
- ASSICURA UNA BUONA LUBRIFICAZIONE FIN DAI PRIMI GIRI
- RIDUCE L'USURA DEL MOTORE



CAMPIONE AD INDIANAPOLIS



STP

n. 1

nel mondo

Il vincitore di Indy 84, Rick Mears

Ecclestone lo voleva sulla sua Brabham...

Gli fece fare un provino, fu più veloce di Piquet

RICK MEARS, 33 anni, ha covato la passione per i motori fin da piccolo. Suo padre, infatti, era stato pilota di una certa levatura. Crescendo in un'atmosfera nella quale il rumore era di casa, Mears iniziò ad indossare tuta e casco partecipando alle gare riservate alle «dune buggy». È stato proprio in questo periodo che il due volte vincitore di Indianapolis ha maturato l'intenzione di diventare pilota professionista. Alla metà degli anni settanta Mears esordì con le corse in pista partecipando ai campionati statunitensi di formula Vee e Super Vee, prendendo parte contemporaneamente a gare stock e al campionato delle corse in salita. Il giovane Mears nel 1977 compì il grande salto, passando direttamente dalla formula Super Vee alla formula Indy. Dopo il primo anno di apprendistato Mears diventò pilota ufficiale del team Penske, sostituendo nientemeno che Mario Andretti nel sedile di prima guida della squadra. Al volante della potente monoposto Rick Mears conquistò tre vittorie ed in breve fu un grande protagonista delle gare americane. L'ingresso nel firmamento delle stelle della formula Cart avvenne nel 1979. Mears vinse la 500 miglia di Indy strabiliando. A fine anno si laureò campione assoluto della categoria. Nel 1980 Mears vinse una stagione difficile, nella quale combinò poco per l'inferiorità del suo mezzo meccanico. Ma nel 1981 il californiano riuscì a ripetersi. Vinse sei gare del campionato e divenne per la seconda volta campione della formula Cart. Ormai la sua fama aveva varcato i confini statunitensi per approdare in Europa dove parecchi managers di F. 1 fecero proposte a Mears per partecipare al campionato mondiale della massima formula. Rick strinse contatti soprattutto con Bernie Ecclestone che gli fece provare una Brabham al Paul Ricard. Mears non deluse le aspettative e conquistò un tempo molto vicino a quello di Nelson Piquet, già allora prima guida della squadra. A Riverside, in una seconda sessione, Mears fu addirittura più veloce di Piquet di circa tre secondi ma preferì rimanere nell'ambiente statunitense. L'anno scorso ha avuto una stagione altalenante, quest'anno ha incontrato grosse

difficoltà con la sua vettura, che si è dimostrata inferiore a quella della concorrenza. È ricorso invece a Indianapolis, ottenendo per la seconda volta la vittoria nella 500 miglia e ponendosi in buona posizione nel campionato Cart. Su un suo eventuale passaggio in F. 1 Mears ha sempre detto che «mi trovo troppo bene in Usa e non credo che in F. 1 ci sia un ambiente così buono come qui». Ma chi lo conosce bene giura che prima o poi il velocissimo californiano si farà vivo in Europa.



Rick Mears ha vinto per la seconda volta la 500 Miglia di Indianapolis confermandosi uno dei piloti più veloci del momento

Indy: così negli ultimi 20 anni

1964	A.J. Foyt	Watson	237,139
1965	J. Clark	Lotus	242,506
1966	G. Hill	Lola	232,255
1967	A.J. Foyt	Coyote	243,443
1968	B. Unser	Eagle	252,039
1969	M. Andretti	Hawk	246,452
1970	Al Unser	Colt	250,653
1971	Al Unser	Colt	253,859
1972	M. Donohue	McLaren	263,070
1973	G. Johncock	Eagle	255,853
1974	J. Rutherford	McLaren	255,169
1975	B. Unser	Eagle	240,083
1976	J. Rutherford	McLaren	241,840
1977	A.J. Foyt	Coyote	259,581
1978	Al Unser	Lola	258,689
1979	R. Mears	Penske	255,670
1980	J. Rutherford	Chaparral	229,862
1981	B. Unser	Penske	222,237
1982	G. Johncock	Wildcat	260,755
1983	T. Sneva	March	260,730
1984	R. Mears	Penske	263,266

MILLE MIGLIA 1984

Sensazioni d'altri tempi a bordo dell'Alfa Romeo numero 127 e stupore per la calorosa accoglienza del pubblico nella «due giorni» rievocativa della famosa corsa bresciana

L'Alfa Romeo 2600 di Perry-Bumberger a Siena. Nel riquadro l'Alfa Romeo Disco Volante



L'Italia vista dal Disco Volante

di Daniele Buzzonetti
Fotoservizio Orsi-Villani

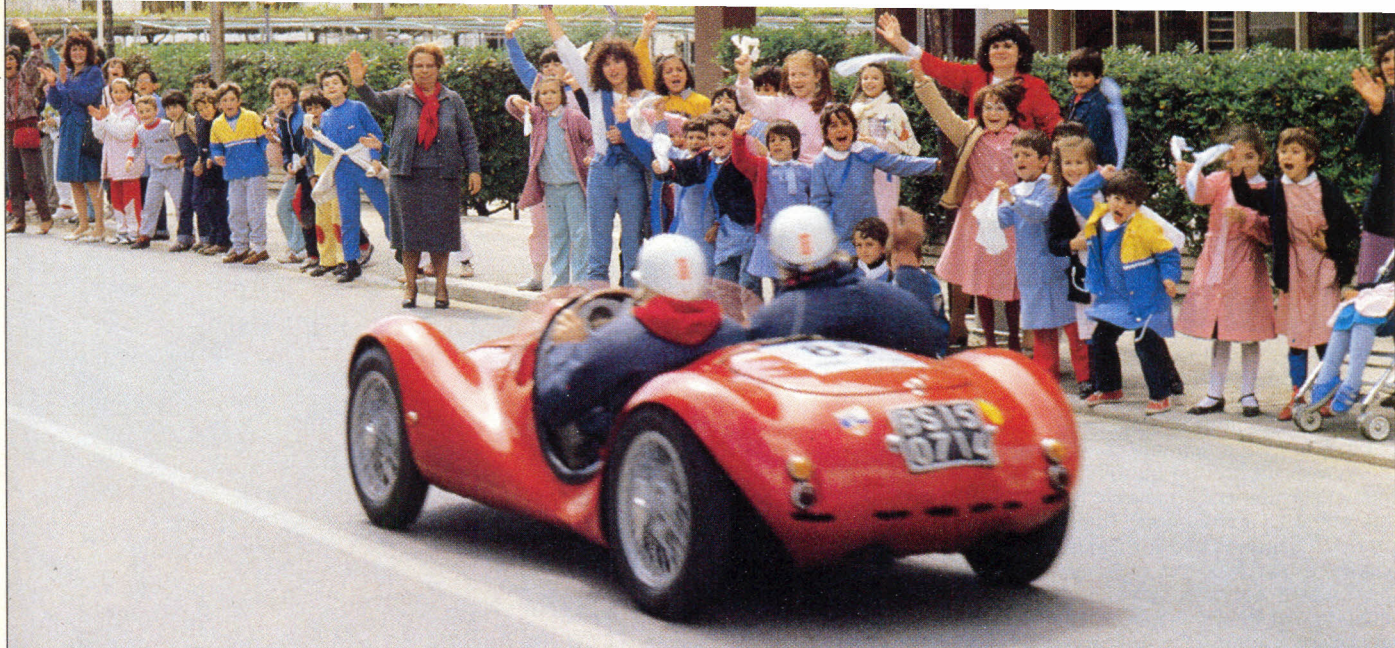


Mille Miglia

BRESCIA. La preoccupazione di molti era la pioggia: 1.600 Km su una spider degli anni '30 o su una «barchetta» degli anni '40-'50 non sono una passeggiata se il cielo non dimostra le migliori intenzioni. Ma un'ora prima della partenza, pur tra le ultime scariche di un temporale torrenziale, nessuno ha avuto più dubbi: l'atmosfera della Mille Miglia storica era talmente vicina a quella delle edizioni originali che non era certo il caso di perdersi in «banali» considerazioni meteorologiche. Prima di tutto per la folla: l'ex-viale Rebuffone (ora viale Venezia delle Mille Miglia), dove ancora una volta era stata montata la pedana di partenza sembrava quello di 30 anni fa. E subito scopro che l'Alfa Romeo «Disco Volante» con la quale devo prendere parte alla rievocazione della celebre corsa assieme ad un famoso capo-colaudatore della Casa di Arese, Bruno Bonini, incuriosisce perfino più di blasonatissime Ferrarari o Maserati: sarà stato il fascino dell'extra-terrestre ma quella rossa vettura, bassa e piatta, ha suscitato stupore fin dai primi metri. E dire che l'inizio non è stato «rombante»: la folla era talmente tanta che per un bel po' (due chilometri, tre?) siamo stati costretti a procedere a passo d'uomo. Una ovazione corale, con lanci di fiori e applausi, che ha fatto svanire il timore dell'acqua o della fatica. Fuori Brescia la scena non cambia di molto, nonostante siano ormai le undici passate il pubblico è assiepatto sulle curve che hanno reso famosa la corsa bresciana, ovviamente alla ricerca di brividi antichi. Bonini non risparmia l'Alfa che, nonostante i 32 anni di vita, scarica ancora tutti i suoi 160 e passa cavalli, anche perché tra il traffico dei camion e l'attraversamento di città e paesi, la media dei 40 kmh sufficiente per arrivare in orario al controllo di Ferrara è del tutto aleatoria. Solo per arrivare in piazza Bra a Verona, dove era obbligatorio fare timbrare la tabella di marcia, la perdita di tempo è stata notevole. Altro che 40 di media tra due ali di folla compatta ed entusiasta! Evidentemente tutti sono alle prese con il nostro stesso problema, perché nonostante la marcia piuttosto allegra (anche nei paesi dove nessuno è andato ancora a letto e dove le forze dell'ordine mantengono suffi-

segue





Anche i giovanissimi che conoscevano solo la leggenda della vera Mille Miglia, sono rimasti affascinati dalla rievocazione di fine maggio: in alto a sin., ammirazione per la Delahaye del '37 di Hohenlohe-Striffler; a des. una scolaresca applaude al passaggio sul lungomare di Rimini della Stanguellini 750 di Pasinetti-Lanzi. Con la vettura di lord Lascelles, alla 1.000 Miglia ha partecipato anche il duca di Kent, cugino della regina d'Inghilterra e lui stesso vicere: nella foto sopra, con la nera Aston Martin sta superando la Fiat 1100 S di Bassi-Pancera (n. 105), sulla salita di Gabicce; nello stesso tratto di strada l'Alfa Romeo 2500 Competizione dei francesi Bartolomeo-Dovaz (a sin.) e la piccola Cooper-MG degli americani Arutunoff-Pryor, veri «eroi» nei tratti sotto la pioggia

Mille Miglia

segue

cientemente scorrevole il percorso), non superiamo molte vetture partite prima di noi. Qualche 750 sport, la minuscola Cooper-MG degli americani Arutunoff e Pryor che ha l'abitacolo a pochi centimetri dalla strada e non molte di più. Nonostante ci si allontanano da Brescia, il tifo intanto non cala: molti hanno in mano una copia di Autosprint o di un quotidiano del giorno per riconoscere le macchine, spuntandole agli iscritti. Una scena che non è mai cambiata per 1600 km e che ci ha riportati alla nostra infanzia, quando una intera pagina della «Gazzetta» o di «Stadio» era dedicata all'elenco iscritti per facilitare gli spettatori.

IL DUCA IN INCOGNITO. A Ferrara, sede della prima tappa, il parco chiuso è nella piazza centrale, gremitissima di gente, anche se sono le due passate. Ma anche tra i protagonisti non c'è molta voglia di andare a dormire anche se il primo via della tappa Ferrara-Roma è previsto alle sette, meno di cinque ore più tardi. Nel bar dell'albergo i «bugattisti» si attendano ancora. Sono tra i più fanatici e d'altronde bisogna davvero «credere in quello che si fa» per viaggiare su una puro sangue tutta telaio e motore e con sbuffi di olio che dopo pochi chilometri inondano la tuta. Nessuna esagerazione: basti pensare che le Bugatti non hanno protezione e il cambio è in bella vista nell'abitacolo. Comunque, per tutti poche ore di sonno (due scarse per i meccanici del team Alfa Romeo guidati dall'ingegnere Arrigoni!) e poi via ancora. Bonini mi affida la «Disco Volante» e inizio a prendere confidenza: forse troppa perché in una curva mi accorgo che i freni a tamburo progettati nel 1952 non possono essere all'altezza di una vettura che arriva tranquillamente ancora a 230 kmh e ne vengo fuori un po' alla disperata. Raggiungo comunque l'Aston Martin numero 120 partita tre minuti e mezzo prima di noi ma non è semplice superarla lungo la tortuosa strada che porta a Ravenna. La nera vettura non ha alcuna intenzione di mettersi a destra e d'altronde quando riesco a portare davanti l'Alfa, mi vedo superato di nuovo dopo pochi chilometri. È una schermaglia divertente e solo al controllo di Rimini vengo a sapere che ho «giocato» con il duca di Kent, vice-re d'Inghilterra e cugino

segue



L'operazione di punzonatura della Mille Miglia «storica» ha rispecchiato fedelmente il copione delle edizioni «vere»: in piazza della Vittoria le vetture hanno sfilato davanti al pubblico (sopra) con interviste ai più importanti protagonisti. A lato, la Jaguar C di Scianna-D'Arcais sui tornanti verso il passo della Raticosa; i fari sono accesi per il maltempo



Nella discesa all'uscita di Macerata, la Cisitalia 202C di Ardesi-Franchina. A sin., la elegante BMW di Reinold-Reinold. Sotto, al controllo di Bologna la Bentley di Murray Smith (al volante) e Phil Hill, campione del mondo F. 1 nel '61 su Ferrari



Mille Miglia

segue

della regina Elisabetta, che ha preso parte alla Mille Miglia al posto dell'equipaggio inizialmente iscritto, quello di Lord Lascelles.

PIOGGIA, FASCINO PERVERSO. Oltre Rimini ci accorgiamo sempre più che tenere i famosi 40 di media è un impegno non da poco per via degli attraversamenti di città. Spesso siamo accolti dalle autorità con doni di vario genere ma la perdita di tempo è inevitabile. A Ancona nessuna accoglienza ma tanto traffico cittadino che ha messo nei guai parecchi, anche perché si è rifatta viva la pioggia che comunque oltre Macerata e fino a Roma diventa un diluvio. Ci rifacciamo il mattino dopo, ripartendo da Roma. Il panorama sulla via Cassia, che oltre Viterbo è in pratica

priva di traffico, è magnifico con il sole e la prova speciale di Radicofani è affrontata senza difficoltà. Poi via fino a Siena con una accoglienza incredibile in piazza del Campo. Splendido, ma si perde molto tempo e fuori città, sotto un temporale torrenziale, la Disco Volante si ferma con la batteria a terra a causa della dinamo che non caricava più. Aspettiamo l'assistenza Alfa che è sveltissima ma il recupero è impossibile: arriviamo al Mugello per il successivo C.O. in ritardo. Possiamo riporre i cronometri ma la delusione è comunque ripagata da altre sorprese: ancora tanta folla e perfino Enzo Ferrari che attende i partecipanti al C.O. di Modena. Siamo d'accordo con quell'americano che così ha commentato all'arrivo la Mille Miglia: «Fantastico, solo in Italia...».

Daniele Buzzonetti

Numerose e sempre eccellenti le Alfa Romeo 1750 alla Mille Miglia: sopra la GS di Riardi-Zorzit. A lato, Lori Stanga che ha corso con la sorella Monica



Un «Biscione» miracoloso

BRESCIA. Il Registro Italiano Alfa Romeo ha sfiorato una clamorosa vittoria alla Mille Miglia «storica». Clamorosa perché ad arrivare vicini al successo sono stati Paterlini e D'Amico con una 1750 GS del '29, vettura analoga a quella con cui Campari vinse la corsa in quell'anno. Una macchina quindi d'una certa età e che è stata strapazzata in modo incredibile da Paterlini per cercare di restare nei tempi imposti. Senza nulla togliere a Vittorio Palazzani, il presidente della Scuderia Mirabella che ha vinto la corsa con una Stanguellini, c'è da dire che Paterlini era «quasi vincitore» fino all'ultima prova speciale, quando è arrivato con la vettura borbottante e con la batteria a terra. Moltissime comunque sono state le Alfa arrivate e questo anche grazie alla organizzazione della Casa di Arese che aveva inviato tre Alfasud giardinette per l'assistenza coordinata dall'ingegnere Arrigoni (oltre che dal p.r. Raimondo Corsi che ha anche dato una mano alla organizzazione). Il capo-meccanico Delle Donne e i tecnici del reparto esperienze Grisetti, Monti, Barbi e Banderali (quest'ultimo dell'Autodelta) hanno fatto miracoli per rimettere in piedi le veterane, facendo la spola tra l'inizio e la coda della corsa. Hanno lavorato talmente bene che un concorrente inglese ha così commentato al termine: «Porto sempre mia moglie a raduni e corse e questa è stata l'unica volta in cui non si sia lamentata per problemi vari...».

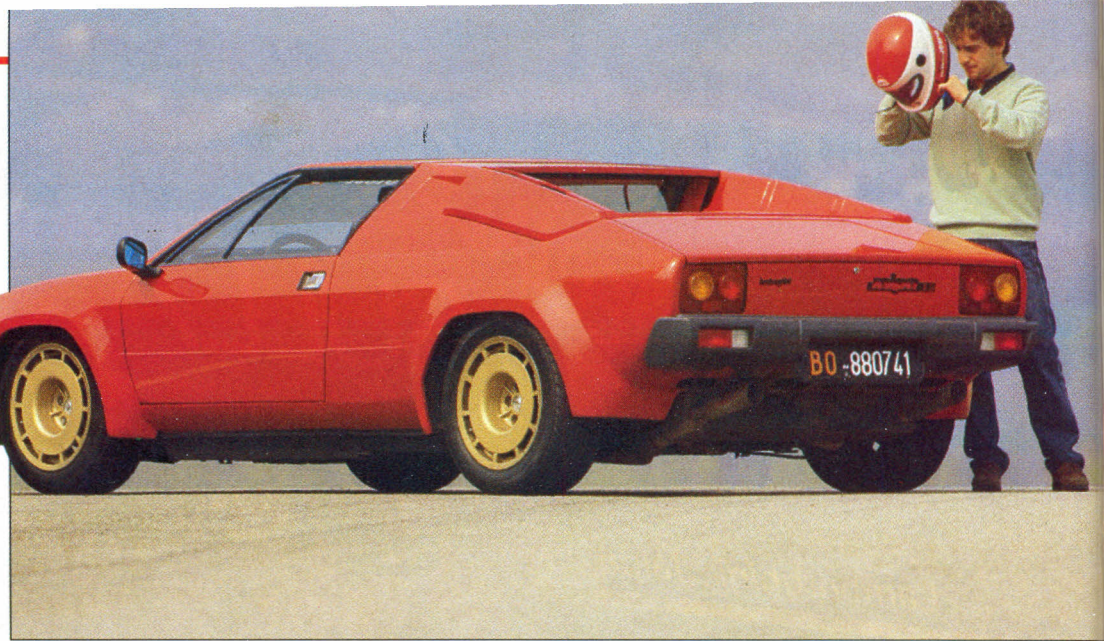
■ **I MAGNIFICI SEI.** 1.600 km di strada da tenere sotto controllo, circa 1500 persone (tra concorrenti e «seguito») da ospitare e sfamare: l'organizzazione della Mille Miglia non è uno scherzo. Eppure tutto è filato in maniera eccezionale grazie al lavoro dei responsabili del M.W.

Veteran Club: Beppe Lucchini, Gino Danieli, Vittorio Palazzani, Zilletti, Gino Munaron e soprattutto il segretario Costantino Franchi. Gente che per pura passione lavora per oltre un anno ma con il migliore dei risultati.

■ **DUCA SPRINT.** L'Aston Martin n. 120 è stata seguita per tutta la corsa da una mastodontica Lagonda 5.000 e da una Alfetta della Polizia. Questo perché se la Aston Martin era stata iscritta da Lascelles-Lascelles (Lord Lascelles è presidente di un importante sodalizio britannico per vetture storiche), a bordo c'era il duca di Kent, cugino della regina Elisabetta che ovviamente necessitava di adeguata scorta.

■ **ALFISTI DI FAMA.** Il presidente della Csaì, Serena, ha disputato l'intera Mille Miglia su un'Alfa Romeo «Sportiva» del '52 assieme al collaudatore Paridi. Serena ha preso l'impegno seriamente e si è divertito come quando ha disputato le Mille Miglia vere. Nel '54 ha sfiorato la vittoria nella classe 1100 turismo, arrivando 2. su oltre cento concorrenti e con un ritardo di soli sei secondi. Sempre nel team Alfa, c'era anche lo scrittore-giornalista Luca Goldoni che avrebbe dovuto dividere una 1900 berlina con il famoso collaudatore della Casa di Arese, Moroni. Goldoni era partito con molto entusiasmo ma purtroppo la vettura era stata preparata troppo in fretta (inizialmente non ne era stato previsto l'impiego) e poco oltre Rimini è stata costretta a fermarsi. Goldoni è quindi tornato a casa in treno ma almeno si è fatto vedere alla Mille Miglia mentre gli scrittori Arpino e Bevilacqua hanno dato forfait.





Testo di **Diego Eramo**

Fotoservizio di
Franco Villani

**Pierluigi
Martini
campione
europeo F.3
l'ha provata
per voi
a Imola**

P RIMA DI TUTTO un avvertimento: se siete persone fondamentalmente timide, magari un po' schive, questa macchina non fa per voi. Anche se avete 65 milioni e mezzo che vi crescono. Rischiereste, come minimo, di farvi cogliere da uno stress tutto particolare: lo stress «da occhiate». E allora, addio gioia di guidare. Il problema è che la Lamborghini Jalpa ha il potere

di catalizzare gli sguardi e la curiosità della gente in modo quasi asfissiante, ad ogni semaforo, ad ogni incrocio. Forse più delle stesse Ferrari, decisamente più comuni (si fa per dire) sulle nostre strade. Inizialmente il giochino può anche essere divertente, ma se quel pizzico di esibizionismo che si annida in

tutti noi non prende il sopravvento, alla lunga rischia di diventare imbarazzante. Sì, lo sappiamo: vorreste averne, voi, di questi problemi! Ma avrete senz'altro capito che il nostro discorso era volutamente esasperato per sottolineare questa particolare vocazione della Jalpa. Che non è l'unica, sia ben



AUTOTEST/Lamborghini Jalpa

Toro scatenato

Pur essendo stata presentata al salone di Ginevra nel 1981 la Jalpa è entrata in produzione solo di recente. È una due posti che monta un motore 8 cilindri di 3,5 litri. Viene prodotta a un ritmo di dieci modelli al mese. Costa 65 milioni e mezzo

chiaro. E nemmeno la più importante. All'effetto puramente estetico, questa Lamborghini unisce infatti prestazioni entusiasmanti, e un comportamento su strada che la avvicina molto alle vetture da competizione.

COSTRUITA al ritmo di circa 10 esemplari al mese dalla

«Nuova Automobili Ferruccio Lamborghini S.p.A.» (di proprietà del finanziere franco-svizzero Mimram dopo il fallimento del 1980), la Jalpa è entrata in produzione solo lo scorso anno dopo essere stata presentata ufficialmente al Salone di Ginevra del 1981. Si tratta in pratica di una evoluzione della Urraco del 1972 disegnata da Bertone, che allora era una 2+2 con motore V8 2500 monoalbero. Passando attraverso la Silhouette del 1976 (motore portato a 3 litri), si è

arrivati infine alla attuale Jalpa: una due posti secchi con carrozzeria tipo «Targa» (tettuccio rigido asportabile) e motore 8 cilindri a V di 3,5 litri con distribuzione bialbero e alimentazione a carburatori. Assieme alla velocissima e costosissima Countach, costituisce l'attuale gamma della Nuova Lamborghini guidata dall'ingegner Giulio Alfieri (ex Maserati) ed ha i suoi mercati migliori in Svizzera, Germania e Gran Bretagna. Le esportazioni negli Stati Uniti sono iniziate da poco in quanto le severe leggi antinquinamento americane hanno imposto l'adozione dell'iniezione sulle vetture destinate a quel mercato, mentre in Italia sono state ven-

dute finora circa dieci vetture, al prezzo di 65 milioni e mezzo.

DIRETTA CONCORRENTE della Ferrari 308 GTS, la Jalpa (il nome è quello di una razza di tori spagnoli) si distingue per la sua linea molto compatta, bassa, filante e aggressiva, accentuata dai passaruota allargati per contenere i cerchi da 7,5 pollici e i pneumatici Pirelli P7. I fari anteriori sono naturalmente «a scomparsa» e il tettuccio asportabile può essere riposto nell'apposito scomparto dietro i sedili, dando alla vettura una configurazione tipo «Targa». Posteriormente, dietro il vano motore centrale, si trova il

segue a pagina 53





Pierluigi Martini l'ha provata per voi a Imola

Così ho domato 255 cavalli

Ho capito subito la Jalpa per la sua «sincerità» provando piacere nel sentire tutta la potenza trasmessa dai suoi quattro carburatori doppio corpo

IMOLA — Guidare automobili velocemente non è solo la mia professione. È soprattutto un divertimento, una passione, un piacere intimo non sempre facile da descrivere, da comunicare. E questo piacere lo si può assaporare anche con una vettura di serie, meglio ovviamente se di grandi prestazioni e su un circuito «chiuso», senza problemi di traffico e di... codice stradale. Volentieri, quindi, ho accolto l'invito degli amici di Autosprint a provare sulla pista di Imola la Lamborghini Jalpa. Ho effettuato alcuni giri completi senza forzare al massimo perché in alcuni punti del circuito erano in corso lavori di manutenzione che invitavano alla prudenza. Tuttavia si sono rivelati un test sufficientemente valido per «capire» la macchina, che tra l'altro è piuttosto immediata e sincera, direi addirittura «facile».

ESTETICAMENTE la Jalpa

mi è piaciuta per lo styling aggressivo e giovane, mentre l'interno forse avrebbe potuto essere più curato. La posizione di guida è comunque ottima: di impostazione sportiva ma comoda, ideale per dominare vetture di questo genere.

IL MOTOTE è discretamente brillante ed elastico, con una buona potenza a tutti i regimi; soprattutto trasmette al guidatore una piacevole sensazione di potenza grazie ai quattro carburatori doppio corpo che, rispetto all'iniezione, rendono il propulsore molto più «orecchiabile». Un loro limite, sempre nei confronti dell'iniezione, è invece quel momento di pigrizia che si verifica affondando il pedale sull'acceleratore, prima che arrivi la poderosa spinta dei 255 cavalli.

IL COMPORTAMENTO della Jalpa sulla pista di Imola, come ho già accennato, mi è

sembrato alquanto sincero e facile anche per guidatori non espertissimi. Leggermente sottosterzante nell'inserimento, diventa praticamente neutra fino a metà curva, quindi si rivela sovrasterzante in uscita a causa delle sospensioni troppo morbide, soprattutto quelle posteriori. Il sovrasterzo arriva comunque gradualmente e permette di correggere tranquillamente con il controsterzo. Nelle curve veloci la morbidezza delle sospensioni (confermata dal rollio) dà qualche leggero problema anche in fase di inserimento, come mi è capitato di verificare alla variante bassa: entrando veloci, la Jalpa si siede con il posteriore e si alleggerisce davanti, rendendo meno agevole appunto l'inserimento e il successivo riallineamento. Nessun problema invece nelle curve lente, dove si fa apprezzare pure la grande maneggevolezza. Veramente molto buono lo sterzo: è preciso, sensi-

bile e immediato, anche leggero pur non essendo servoassistito. Il cambio è sostanzialmente ben manovrabile e sincronizzato, anche se la seconda marcia mi ha dato qualche problema di inserimento, forse imputabile a qualche precedente maltrattamento. La scelta dei rapporti non si è rivelata ideale per girare a Imola (troppo lunghi), ma logicamente è stata preferita in funzione di un utilizzo stradale e non corsaiolo. Sicura ed efficace la frenata.

IN CONCLUSIONE posso dire che la Lamborghini Jalpa e, nella sua categoria, una macchina di buone prestazioni, facile da guidare, divertente e destinata forse più ad automobilisti giovani che a maturi commendatori. Non mi ha sinceramente impressionato più di tanto, ma è pur vero che se non vanta grossi pregi, non ha nemmeno grossi difetti.

Pierluigi Martini

I voti di Martini

POSIZIONE DI GUIDA	9
MOTORE	8
COPPIA	8
POTENZA	8
EROGAZIONE	8½
FRIZIONE	9
CAMBIO	8
STERZO	9½
TENUTA DI STRADA	8½
MANEGGEVOLEZZA	10
FRENI	8
SOSPENSIONI	7½
ACCELERAZIONE	9½
VELOCITÀ	8

Pierluigi Martini, il nostro «tester» di lusso, impegnato a Imola con la Jalpa in uscita dalle «Acque Minerali». Il campione europeo di F. 3 esprime in numeri (qui a fianco) il suo giudizio tecnico sulla due posti della Lamborghini





Il nostro «tester»

È campione europeo di F. 3

NATO a Lugo di Romagna (Forlì) il 23 aprile del 1961 (ha da poco compiuto quindi i 23 anni), Pierluigi Martini è il campione europeo di F. 3 in carica, avendo conquistato il titolo lo scorso anno vincendo quattro gare al volante della Ralt-Alfa Romeo. Quest'anno, dopo essere stato a lungo in ballottaggio per guidare la seconda Brabham di F. 1, disputa il mondiale Endurance con la Lancia. La sua carriera è iniziata nel 1976 con i kart e si è quindi sviluppata attraverso tre campionati di F. Fiat Abarth e due stagioni di F. 3 tricolore prima di approdare al titolo europeo. L'anno scorso ha anche debuttato in F. 2 a Misano ottenendo subito un clamoroso secondo posto al volante della Minardi-Bmw. Nipote dell'ex pilota Giancarlo Martini nonché Casco d'Oro 1983 di Autosprint, è una delle migliori promesse dell'automobilismo italiano. □

Toro scatenato

segue da pagina 51

bagagliaio, di discreta capacità per un'auto di questa categoria. All'interno la Jalpa offre una buona abitabilità per due persone e la possibilità di sistemare piccoli oggetti dietro i sedili, dove è ricavato pure l'alloggiamento per il tettuccio. La posizione di guida è «sdraiata», a gambe distese, con il volante ben dimensionato e a una giusta distanza dal corpo: ciò consente al pilota di raggiungere la sistemazione ideale e di effettuare ogni manovra senza staccare le spalle dallo schienale. Le rifiniture e i rivestimenti sono sufficientemente curati, anche se la plancia non si è rivelata all'altezza del prestigio della vettura: è in plastica di qualità non eccelsa e i vari pulsanti e «spie» sembrano più consoni a una Ritmo che non a una Lambor-

Tutti i «numeri» della Lamborghini Jalpa

MOTORE: posteriore centrale disposto trasversalmente; 8 cilindri a V; cilindrata 3485 cc; alesaggio e corsa 86x75; rapporto di compressione 9,2:1; potenza massima 255 CV a 7000 giri; coppia massima 32 kgm a 3500 giri; regime massimo 7400 giri; potenza specifica 73 CV/litro; blocco e testa cilindri in lega leggera; 5 cuscinetti di banco; 2 valvole per cilindro; 2 assi a camme in testa; 4 carburatori doppio corpo Weber 42 DCNF; pompa elettrica di alimentazione.

TRASMISSIONE: trazione posteriore; cambio meccanico a 5 velocità; frizione monodisco.

AUTOTELAIO: sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti tipo McPherson; sterzo a crema-

glia non servoassistito; freni a disco sulle quattro ruote servoassistiti.

DIMENSIONI E PESI: passo 2450 mm; carreggiata ant. 1500 mm; carreggiata post. 1554 mm; lunghezza 4330 mm; larghezza 1880 mm; altezza 1140 mm; altezza da terra 140 mm; peso a secco 1510; cerchi da 7,5 pollici; pneumatici 225/50 VR 16 posteriori, 205/55 VR 16 anteriori; capacità serbatoio 80 litri.

PREZZO (chiavi in mano e I): 65.500.000 lire.

BOLLO: 286.500 lire all'anno.

ALTRI DATI: prima presentazione Salone di Ginevra 1981; inizio produzione in serie 1983; produzione attuale 12 vetture al mese.



ghini. Va precisato tuttavia che la vettura della nostra prova era una «pre-serie» e che abitualmente l'interno viene realizzato dalla Casa di S. Agata Bolognese in base alle esigenze e ai gusti del cliente. Nella dotazione di serie segnaliamo gli alzacristalli elettrici e gli specchietti laterali regolabili elettricamente, mentre non è prevista la chiusura centralizzata delle porte.

UNA VOLTA «INDOSSATA», la Jalpa richiede — soprattutto ai guidatori provenienti da normali berline di serie — un minimo periodo di rodaggio prima di pretendere con disinvoltura le massime prestazioni. Oltre che con l'elevata potenza a disposizione, bisogna infatti fare i conti con il diverso angolo di visuale dal posto guida, con il cambio (schema ZF; prima in basso al posto della seconda, seconda al posto della terza e via di seguito, come sulle vetture da competizione) che ha innesti piuttosto duri e una manovrabilità inizialmente difficile

da assimilare, e infine con il comportamento «nervoso» nella vettura stessa che risponde quasi fulmineamente — ed è un gran pregio — ai comandi dello sterzo. L'otto cilindri di 3485 cc eroga 255 cavalli a 7000 giri, ma più che per la potenza assoluta, pur di tutto rispetto, si fa apprezzare per l'ottima coppia e per l'eccellente elasticità, che consentono di riprendere anche da bassa velocità in quinta, con rapidissima progressione. L'erogazione è eccellente fra i 3000 e i 7000 giri, con una spinta veramente poderosa che diventa bruciante utilizzando adeguatamente i rapporti del cambio, caratterizzati da una prima piuttosto corta e dalle altre marce via via più lunghe. Gli elevati valori di coppia permettono fra l'altro di partire tranquillamente anche in terza senza incertezze.

LA TENUTA DI STRADA della Jalpa è caratterizzata da un comportamento in curva estremamente sincero e prevedibile

grazie alla buona ripartizione dei pesi e all'eccellente rendimento dello sterzo, che trasmette al pilota una elevatissima sensibilità: è diretto, preciso, leggero in manovra. Come ha rilevato Pierluigi Martini durante il suo test sul circuito di Imola, nelle curve affrontate ad alta velocità il comportamento della Jalpa è inizialmente sottosterzante, quindi neutro e infine leggermente sovrasterzante in uscita se si scaricano sull'asfalto tutti i cavalli del motore. Eccellente la maneggevolezza anche nel traffico cittadino, mentre il comfort viene un po' penalizzato dalle sospensioni rigide (ma non abbastanza, secondo Martini, in pista) e dalla insonorizzazione non proprio perfetta dell'abitacolo, dove la rumorosità del motore si fa strada con una certa facilità. L'impianto frenante a quattro dischi assicura spazi di arresto contenuti, adeguati alle elevate velocità della vettura.

Diego Eramo



Ancora Pierluigi Martini, sul circuito di Imola, porta al limite di tenuta la Jalpa. Qui a fianco in sbandata controllata. In basso un particolare del vano motore della vettura della Lamborghini



AUTOTEST/Tutti i dati registrati in pista a Imola

Un'accelerazione da dragster

Con partenza da fermo la Jalpa viaggia oltre i 155 km/h dopo appena 400 metri e in 26 secondi tocca i 205 km/h effettivi. La velocità massima di 243 km/h si consegue a 7300 giri

COME SI VEDE dai nostri rilevamenti, la Jalpa ha fornito prestazioni notevolissime, soprattutto per quanto concerne la ripresa che dovrebbe essere competitiva anche con quella delle gran turismo di cilindrata superiore. Basti pensare che nella ripresa dai 40 km/h effettivi sul chilometro, alla Jalpa sono necessari poco più di 30": vale a dire un tempo analogo a quello che impiegano le migliori due litri per coprire la stessa distanza accelerando da fermo con l'uso del cambio. La spinta del propulsore a qualsiasi regime è notevolissima e conduce con estrema naturalezza alla velocità massima, che non risulta peraltro troppo influenzata da vento a favore o da scie: si stabilizza a circa 7300 giri col tachimetro ad oltre 245 km/h, corrispondenti ad una punta effettiva di quasi 243 km/h.

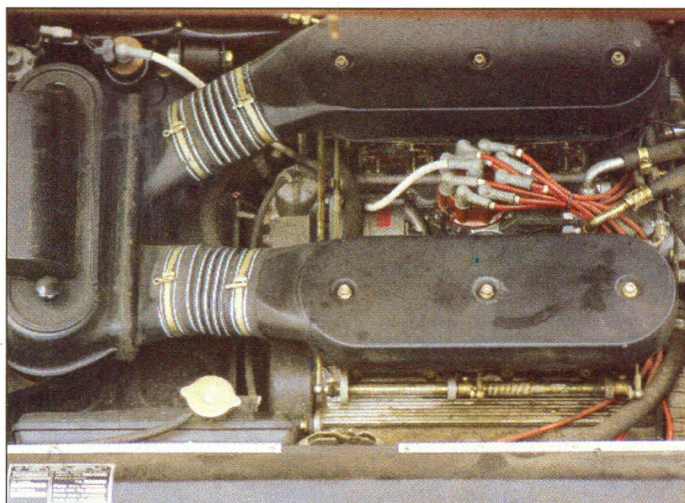
L'ACCELERAZIONE è bruciante ma costante, progressiva e paragonabile a quella di una brillante motocicletta di media cilindrata: già all'uscita dei 400 metri si viaggia ad oltre 155

km/h e dopo soli 26" si toccano i 205 km/h effettivi. Ovviamente la nostra tabella dei consumi parla da sola: il progetto non recentissimo del motore implica rendimenti non elevatissimi, per cui è difficile percorrere più di 4-5 km/litro, mentre invece è molto facile scendere sotto i 4 km/litro se si ama affondare il

piele sull'acceleratore. Più elevato della norma è risultato pure il consumo di lubrificante, con oltre 700 grammi per 1000 chilometri. Fra le altre misure, ci ha piacevolmente impressionato l'elevata precisione della strumentazione e in particolare del tachimetro, mentre non ci hanno sorpreso gli elevati valori

emersi nelle prove di rumorosità all'interno dell'abitacolo. Si tratta di valori decisamente elevati (diretta caratteristica del tipo di macchina e del posizionamento centrale del propulsore) che diventano abbastanza fastidiosi dai 160 km/h in su, quando in piena accelerazione si raggiungono le stesse punte di rumorosità che si rilevano viaggiando alla massima velocità in quinta. Anche l'uso del clacson, a causa dello scarso isolamento acustico fra plancia e vano anteriore, disturba notevolmente (abbiamo misurato addirittura una punta di 96,5 db (A)!).

PER FINIRE, un accenno ai dati rilevati in pista a Imola. Ovviamente il tempo sul giro e le relative velocità di percorrenza delle curve sono le migliori mai misurate finora, anche se va sottolineato che nell'archivio delle nostre prove non esistono ancora valori ottenuti con auto di questo livello; per cui rimandiamo gli eventuali confronti alle future prove di vetture analoghe. (c. b.)





VELOCITÀ MASSIMA

Nota: Dati riscontrati con un pilota di 80 kg (più passeggero di 55 kg) e 20 litri di carburante nel serbatoio. Di ogni prova vengono effettuati cinque tentativi fra i quali si sceglie il risultato migliore.

Dichiarata: 234 km/h a 7000 giri

Effettiva: 242,716 km/h

Nota: dato riscontrato su di una base misurata di 1000 metri, dopo 3 km di lancio con partenza da fermo.

Valori corrispondenti sugli strumenti

Tachimetro: 247 km/h.

Contagiri: ~7300 giri/

ACCELERAZIONE DA FERMO

Distanza	Tempo	Velocità d'uscita
0- 400 m	13"95	155,191 km/h
0-1000 m	26"11	205,111 km/h

PROVA DI FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
40	9,03
60	15,88
80	26,41
100	46,09
120	66,95
140	95,44
80 in discesa (pendenza 7%)	34,08

RIPRESA DA 40 KM/H IN QUINTA

Distanza	Tempo	Velocità d'uscita
0- 400 m	17"04	128,445 km/h
0-1000 m	30"31	180,656 km/h

SPAZIATURA DEI RAPPORTI AL CAMBIO

Marcia	Velocità al tachimetro*	Regime del motore dopo il cambio
1.	80 kmh	5600 giri/
2.	112	5700 giri/
3.	155	5500 giri/
4.	208	6200 giri/
5.	~247	(a 7300) giri/

* tirando al regime max di 7500 giri/

Velocità cronometrata a 1000 giri nel rapporto più lungo: 33,445 km/h

Velocità minima possibile nel rapporto più lungo: 33,908 km/h

PROVA CONSUMO

Percorso

In pista	3,370 Km/litro
In montagna	4,384 Km/litro
In autostrada	5,604 Km/litro
In città	4,887 Km/litro
Extraurbano	6,109 Km/litro
Economy Run	11,330 Km/litro

Nota: i dati sono stati rilevati con serbatoi esterni di capacità misurata e burette di precisione. Durante i vari tragitti sui percorsi tipo, sono stati rigorosamente rispettati i limiti di legge per il veicolo in prova, senza superare i 2/3 del regime massimo consentito, nelle marce inferiori. In pista invece, il motore è stato spremuto al limite, mentre nella prova «economy run» si è operato nel modo contrario, cercando cioè di sfruttare il meno possibile il motore con una condotta di guida accorta, senza superare i 70 km/h effettivi.

COSÌ A IMOLA - VELOCITÀ DI PERCORRENZA IN CURVA

Denominazione	lunghezza	marcia	velocità d'entrata km/h	velocità d'uscita km/h	tempo	media kmh
Tamburello	351,70	5	202,201	206,309	6"23	203,230
Tosa	111,70	2	78,669	81,346	5"09	79,002
Piratella	91,75	3	114,346	116,999	2"83	116,714
Var. Acque Minerali	91,20	2	68,992	74,361	4"63	70,912
Acque Minerali (2.)	87,15	2	84,342	91,654	3"48	90,155
Variante alta	57,50	2	75,621	79,346	2"70	76,667
Rivazza	240,35	2-3	74,847	118,416	10"01	86,440
Var. bassa (1.)	95,20	3	115,642	122,346	2"89	119,588
Var. bassa (2.)	78,50	2	77,499	81,345	3"50	80,743

Miglior tempo sul giro (5010 m): 2'14"08 alla media di: 134,517 km/h

Velocità massima raggiunta alla staccata della Tosa: 212,669 km/h

SCARTI STRUMENTI

TACHIMETRO									
Velocità indicata	40	60	80	100	120	140	160	180	200
Velocità effettiva	36,732	56,880	76,792	96,366	116,176	138,415	156,255	175,877	197,369

CONTAGIRI

Regime indicato	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000
Regime effettivo	1980	2985	3956	4909	5890	6890	7855	—

CONSUMO LUBRIFICANTE

700 gr x 1000 km

RUMOROSITÀ

Nota: rilevata sia anteriormente che posteriormente all'interno della vettura con cambio nel rapporto più lungo, su strada pianeggiante, rettilinea, uniforme.

Velocità in Km/h	livello in db (A)	
	ant.	post.
40	68,5	—
60	72	—
80	75,5	—
100	77,5	—
120	81,5	—
140	84	—
160	87,5	—
180	89	—
200	93	—
al massimo	96	—
40	—	—
sullo sconnesso	76	—

AUTOTEST/Al volante dell'Opel Monza GSE 3.0

Il coupé di famiglia

Nonostante la veste sportiva, la vettura della General Motors offre tutti i comfort di una grossa berlina. Ottimo il propulsore da 180CV che permette di raggiungere i 210 km/h

IMOLA — Monza GSE è la vettura che sta al vertice della gamma sportiva Opel. Siamo di fronte a un comodo coupé con quattro posti (veri) e con il comfort e l'abitabilità di una grossa berlina. Il motore è un

3.000 cc., sei cilindri a iniezione che con i suoi 180 CV spinge la vettura a oltre 210 chilometri orari. Il cambio, nella versione da noi provata, è manuale a cinque rapporti e offre buone doti di guidabilità anche se i

rapporti potrebbero essere meglio scalati (in origine avrebbe il cambio automatico).

IN PRATICA siamo di fronte alla versione «coupé» della consorella «Senator». Sono infatti invariate le strutture: sospensioni anteriori McPherson e ruote posteriori indipendenti, motore anteriore e trazione posteriore. Soprattutto l'interno è molto simile a quello di una berlina e offre un ottimo grado di comfort. Ogni tipo di accessorio è di serie, dal «pilota automatico» al computer di bordo, unica differenza le due porte e il portellone posteriore. Proprio su quest'ultimo nella recente versione della Monza, è stato montato un grosso alettone in plastica morbida verniciato nello stesso colore della carrozzeria, alettone che assicura una migliore tenuta del retrotreno.

L'ABBIAMO provata sul circuito di Imola: buona elasticità

del motore con prestazioni non da corsa ma adeguate a una comoda berlina vestita da coupé di lusso, di classe, confortevole e veloce: coupé nato per comodi trasferimenti autostradali con tutta la famiglia. Ha già qualche anno di vita, ma li porta ancora molto bene. È affidabile perché nella tenuta di strada è sincera, avvertendo il guidatore, in un certo senso, che si avvicini ai limiti e così consente una certa sicurezza. Durante la nostra prova, come pneumatici, invece di quelli previsti nella misura 195/70 VR 14 avevamo i Pirelli P6 205/60 VR 15: sempre efficienti e rispondenti. Impianto frenante antibloccaggio Abs: la frenata però risentiva di uno sforzo non normale imposto da



La scheda tecnica della Monza GSE 3.0

MOTORE: 6 cilindri in linea - 2968 cc - Rapporto di compressione 9,4:1 - Potenza max 180 CV (DIN) a 5800 giri/minuto - Raffreddamento ad acqua.

CORPO VETTURA: coupé 5 posti - carrozzeria portante - avantreno a ruote indipendenti.

TRASMISSIONE: trazione anteriore - Trasmissione automatica (a richiesta cambio a 5 rapporti) - Differenziale autobloccante.

FRENI: a disco autoventilanti all'avantreno; a disco semplice sul retrotreno - Sistema antibloccaggio ABS.

DIMENSIONI: Lunghezza m. 4,827 - Larghezza m. 1,722 - Peso kg. 1505.

VELOCITÀ MAX: 210 km/h (cambio aut.) - 215 km/h (cambio man.).

La pagella di Autosprint

Posizione di guida	9
Motore	8½
Coppia	8
Potenza	8
Cambio	8½
Erogazione	8½
Sterzo	9
Tenuta di strada	9
Maneggevolezza	9
Sospensioni	8
Accelerazione	8
Velocità	9





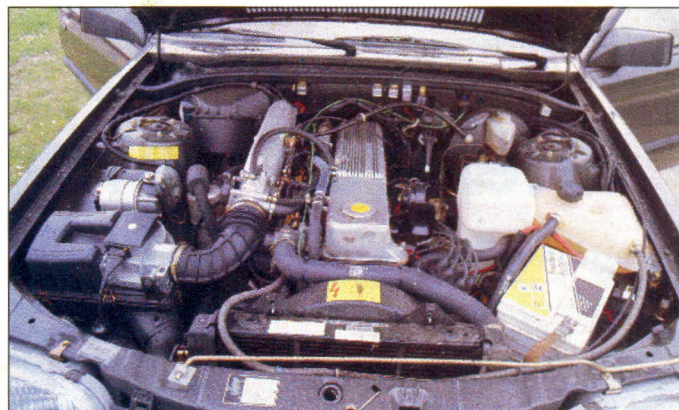
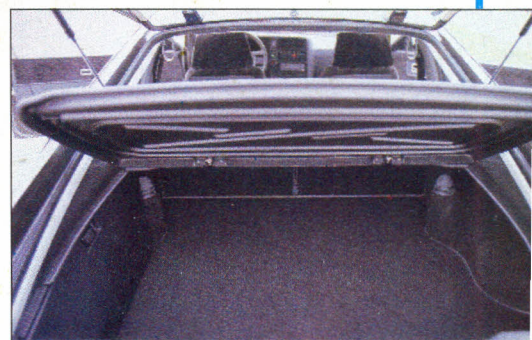
un circuito severo come quello di Imola.

CARATTERISTICA principale dell'ultima versione della Opel Monza GSE, è l'adozione (assieme alla Senator) di strumentazione a cristalli liquidi la cui particolarità sta nell'indicazione della velocità digitale e nel

contagiri che riproduce la curva della potenza erogata dal motore. È un tipo di indicazione totalmente nuova e ci vuole un poco di tempo per fare l'occhio ma poi la si trova molto funzionale quando si è costretti a ritornare alla strumentazione tradizionale. (c. m.)



La Monza GSE 3.0, pur essendo una vettura sportiva, segue la tradizione Opel: robustezza e comodità. In alto, sotto e a destra, notiamo il comodissimo interno, il vano motore e il bagagliaio che offre un notevolissimo volume di carico



NOVITÀ/Le tre versioni della nuova ammiraglia diesel Renault

Il 25 esce tre volte

Un modello con motore aspirato e due con turbocompressore rappresentano la nuova proposta della Casa francese per il settore. Bassi i consumi, buone le velocità



ROMA — La domanda verso la vettura diesel è sempre elevata ma la mentalità dell'utente dell'auto a gasolio è ancora più marcata nell'imperativo «risparmiare sì sul costo carburante, ma non sul comfort». E così che proprio le vetture diesel che nella loro fisionomia di mercato dovrebbero evidenziare il concetto di economia, sono invece fra le più complete e lussuose nell'ambito del comfort e delle comodità sotto ogni punto di vista. È il caso anche della Renault, anche e soprattutto della Renault 25 che presenta per questo modello tre versioni, una con motore aspirato (sigla TD) da L. 19.500.000 circa, e due con motore sovralimentato: la prima in versione diciamo standard con un certo numero di accessori al prezzo totale di L. 22.500.000 e la seconda, assai lussuosa, la Turbo DX, da L. 26.000.000.

LA RENAULT prevede che venderà poche R. 25 Diesel con motore aspirato, circa il 30%, il

restante 70% delle vendite sarà, invece, con il motore sovralimentato. 155 orari la prima, 172 le altre due, cilindrata per tutte tre di 2068 cc. con 85 cavalli din per le turbodiesel. Berlina di alto lusso, la DX completamente accessoriata con alza-cristalli elettrici, chiusura centralizzata delle porte, del cofano, dello sportello carburante, con regolatore di velocità (programmazione cioè di velocità costante ed in caso di frenata memorizzatore che è in grado di riportare la vettura a quella andatura precedentemente stabilita). La radio è veramente da amatore, addirittura con sei altoparlanti e possibilità di regolarla a mano oltre che dalla consolle, anche da una tastiera posta sotto il volante. Dispone pure di sintetizzatore di parola con messaggi di allarme, pre-allarme, dimenticanze. I sedili anteriori sono azionabili nei loro spostamenti, tutti elettricamente. Lo spazio sia davanti che dietro è tanto. Intelligente la soluzione di avere facilitato al massimo l'ab-

bassamento dello schienale posteriore contemporaneamente al ribaltamento del sedile per aumentare la superficie di carico, con uno sforzo praticamente inesistente ed altrettanto facile è la manovra inversa.

GUIDARLA è un piacere e con pochi chilometri percorsi sulla DX si familiarizza subito. Cambio ben rapportato, sterzo, comandi, frenata: nulla da eccepire. Si avverte un poco il fischio del turbo, ma ciò è dovuto anche alla silenziosità della vettura che sfrutta un CX veramente basso e cioè 0,28. Peccato solamente l'insistenza della Renault a continuare a mantenere una «palpebra» sopra il cruscotto sporgente in materiale rigido veramente poco sicuro per il passeggero. Per il resto niente altro da eccepire se non ripetere che è una vettura di alta classe e tanto comfort.

Carlo Massgrande

La scheda tecnica delle Renault 25 diesel

MOTORE: 2068 cc in due versioni: aspirato e sovralimentato - Testata in lega leggera - Coppia max aspirato 12,9 kgm a 2250 giri - Coppia max turbo 18,5 kgm a 2000 giri - Potenza max aspirato 65CV a 4500 giri - Potenza max turbo 85CV a 4250 giri.

TRASMISSIONE: trazione anteriore - cambio 5 rapporti

DIMENSIONI: lunghezza m. 4,623 (TD e Turbo D) e 4,649 (Turbo DX) - Larghezza m. 1,772 - Altezza n. 1,405 - Peso kg. 1230 (TD e Turbo D) e 1245 (Turbo DX).

CONSUMI: 1, 5,2 x 100 km a 90 km/h; 7,1 (TD) e 6,9 (Turbo D e DX) a 120 km/h; 8,8 (TD) e 8,5 (Turbo D e DX) ciclo urbano.

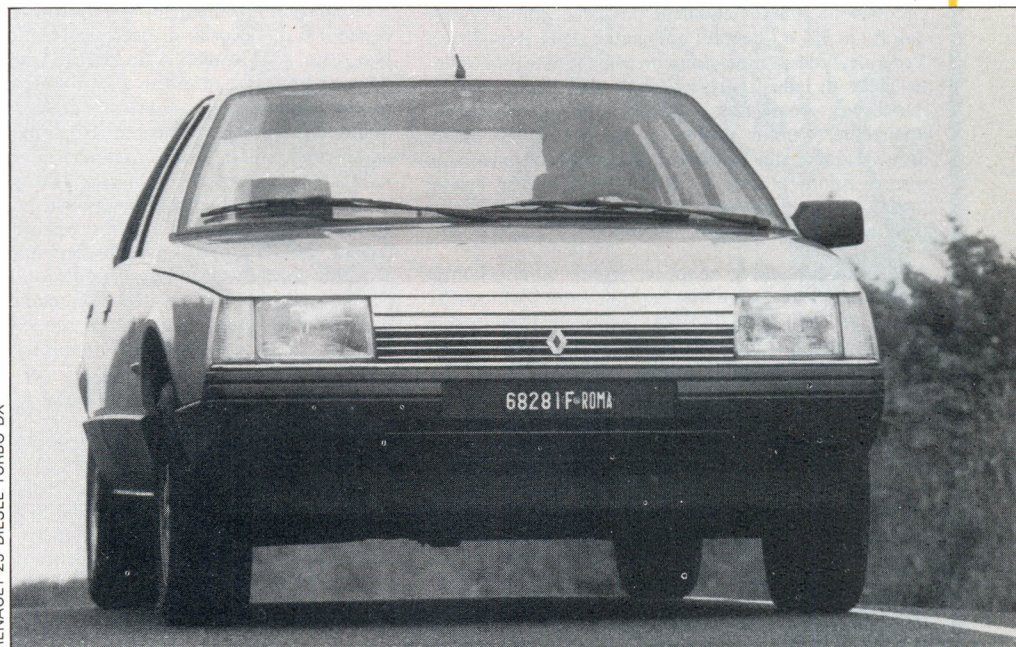
VELOCITÀ MAX: 155 km/h (TD) (172 km/h (Turbo D e DX)

COLORI: esterni tutti metallizzati nella gamme antracite, ardesia, argento e verde Tahiti. Gli interni sono in panno color sabbia.

OPTIONAL A RICHIESTA (per i modelli turbocompressi): condizionatore 1.182.800; impianto radio (Turbo D) L. 1.215.600; interno cuoio (solo DX) L. 1.920.000; tettuccio apribile L. 850.800

PREZZI: L. 19.335.600 (TD) - L. 22.506.000 (Turbo D) e L. 26.047.200 (Turbo DX)

NOTA: tutti i prezzi sopra riportati si intendono IVA inclusa



RENAULT 25 DIESEL TURBO DX

La Renault 25 Turbo DX a confronto con le dirette concorrenti

MODELLO	Cilindrata cc	Potenza CV DIN	Giri/min.	Coppia Kgm DIN	Giri/min.	Peso Kg	Consumi litri x 100 km			Prestazioni			Equipaggiamenti			Prezzo in migliaia di Lire (IVA inclusa)	
							A 90 kmh	A 120 kmh	Ciclo urbano	Velocità max	0-100 kmh	0-400 m	0-1000 m	Alzacristalli elettrici	Chiusura elettrica		Ruote in lega
Alfa 6 2,5 Turbo Diesel	2494	105	4300	21,0	2400	1580	7,0	9,4	10,2	170	—	—	35,4	●	●	—	25.460.400
Audi 100 CD Turbo Diesel	1986	87	4500	17,5	2750	1250	5,5	7,6	8,4	166	14,0	—	38,2	●	●	●	24.456.000
BMW 524 TD	2443	115	4800	21,4	2400	1300	5,2	7,0	9,0	180	11,0	17,5	33,0	—	●	—	23.480.000
Citröen CX25TRD Turbo D.	2500	95	3700	22,0	2000	1405	5,7	7,3	8,6	174	13,3	18,7	35,1	●	●	—	22.688.400
Peugeot 604 GTD Turbo	2498	95	4150	21,0	2000	1465	6,4	8,8	8,4	165	15,2	19,6	36,3	●	●	●	26.550.000
Rover 2400 SD Turbo	2393	93	4000	19,6	2500	1500	6,0	8,6	9,4	165	14,7	19,4	37,7	●	—	●	22.458.000
Talbot Tagora DT Turbo	2304	80	4150	18,8	2000	1365	6,5	9,0	9,5	154	17,4	20,4	38,1	●	●	●	21.989.000
Volvo 760 GLE Turbo Diesel	2383	112	4800	20,9	2400	1372	6,4	8,8	9,0	170	13,0	—	37,9	●	●	●	30.405.600
RENAULT 25 TURBO D	2068	85	4250	18,5	2000	1230	5,2	6,9	8,5	172	13,1	18,5	34,5	●	●	●	22.506.000

INCHIESTA/Benzina «pulita» cercasi

Anni di piombo

Tracce tossiche riscontrate nelle nevi del Monte Bianco, «piogge acide» e distruzione di intere zone della Foresta Nera, sono il grido d'allarme per l'inquinamento determinato dal piombo contenuto nel carburante

L'UTILIZZAZIONE del piombo nella benzina è sempre più al centro dell'interesse del mondo dell'automobile da quando l'azione degli ecologisti e la controversia sugli effetti dannosi del piombo si è fatta sempre più intensa. Le tracce di piombo trovate addirittura nelle nevi del Monte Bianco, le «piogge acide» e la distruzione per incurabili malattie di vaste zone della Foresta Nera hanno certamente contribuito a focalizzare sul problema dell'inquinamento da piombo favorendo gli interessi necessari al suo contenimento. Sebbene secondo gli studi disponibili il contributo dei veicoli in circolazione al fenomeno della pioggia acida varia solo dal 3% al 9% e i degni ambientali della Repubblica Federale Tedesca dipendono principalmente dall'elevato livello di industrializzazione di quel Paese, specialmente nei grossi centri urbani il problema merita attenzione. Questo problema dovrebbe però essere affrontato nel suo insieme e operando comunemente mentre finora si sono avuti interventi solo in alcune nazioni e l'inquinamento non conosce certo i confini della burocrazia.

NEGLI USA, dove sono in vigore severe norme antinquinamento, si utilizza benzina senza piombo a 91 ottani dal 1973 (in California) mentre recentemente è stata avviata la commercializzazione (15% del mercato della benzina unlead) di benzina anche a 98 ottani. La Comunità Economica Europea (CEE), con la Direttiva n. 611 del 29 giugno 1978 ha limitato il contenuto massimo di piombo nelle benzine a 0,40 g/litro consentendo agli stati membri di richiedere sul proprio territorio tenori di piombo più bassi, comunque non inferiori a 0,15 g/litro. La Germania ha deciso addirittura che dal 1.1.1986 la benzina in commercio dovrà essere senza piombo con una super a 96 ottani e una normale a 92,5, a meno che le automobili siano dotate di convertitore catalitico. L'Inghilterra ha preso una decisione analoga con un limite di applicazione l'anno 1990, mentre anche l'Austria, il Belgio e l'Olanda dovrebbero adottare decisioni analoghe con la sola Francia che sembra disinteressarsi del problema. E l'Italia?

ANCHE DA NOI il piombo nella benzina è divenuto molto attuale e di vivo interesse. La nostra legislazione con D.P.R. n. 485 del 10 marzo 1982 ha recepito la direttiva CEE n. 611 fissando dal 1 gennaio 1982 in 0,4 g/litro il tenore max di piombo per le benzine vendute sul mercato nazionale e ha dato facoltà al Ministero della Sanità, di concerto con quello dei Trasporti e dell'Industria, di ridurre fino a 0,15 g/litro il contenuto di piombo delle benzine. Inoltre con DPCM del 28 marzo 1983 (G.U. n. 145 del 28.5.1983) sono stati fissati i nuovi limiti massimi di accettabilità delle concentrazioni e di esposizione relativi ad inquinamenti dell'aria tra cui quello del piombo fissato in 2 ug/mc come media aritmetica della concentrazioni media di 24 ore rilevate in un anno; il valore stabilito è lo stesso della direttiva CEE n. 884 del 31 dicembre 1982. I ministeri competenti ed i settori interessati si sono già espressi favorevolmente per la riduzione del tenore di piombo a 0,15 g/litro ma occorre definire le caratteristiche della benzina ed i

tempi e le modalità e la commercializzazione dei nuovi carburanti.

LA CEE intende presentare due proposte di direttiva riguardanti la eliminazione del piombo e la riduzione degli attuali limiti di emissione degli autoveicoli, su cui dovrà esprimersi il Consiglio dei Ministri della CEE entro fine di giugno. Per questi motivi l'industria automobilistica e petrolifera italiana sono da tempo impegnate sul problema al fine di predisporre una proposta che possa soddisfare le esigenze nazionali e comunitarie. Recentemente il F.E.E.M.A.S., una sigla che indica un accordo di ricerca esistente dal 1969 tra Fiat Auto, Alfa Romeo, Agip Petroli, Esso, Mobili e IP, ha presentato una proposta al Ministero dell'Industria sulla utilizzazione di una benzina senza piombo a 94,5 ottani, da commercializzare entro 5 anni. Per il vecchio parco circolante dovrebbe rimanere in commercio per 15 anni la super (con piombo a 0,40 g/litro) attuale mentre non verrebbe più venduta la normale, le cui pompe potrebbero essere utilizzate per la nuova benzina unlead. Questa proposta sarebbe però applicata solo se accettata anche da tutte le altre nazioni europee, che però, come citato precedentemente, sembrano orientate su numeri di ottani diversi. Allo scopo di studiare il problema è stato istituito un organismo di coordinamento tra i ministeri competenti per la definitiva formulazione di una proposta italiana in sede CEE.

RESTANO comunque ancora molti aspetti e diverse sono le istanze presentate dai settori interessati. L'industria automobilistica per continuare a produrre motori con elevati rendimenti e prestazioni ha assolutamente bisogno delle caratteristiche in numero di ottani dei carburanti attuali. Mentre le industrie petrolifere potrebbero essere peraltro già pronte a mettere in commercio benzina senza piombo ma solo con 91/92 ottani, l'utilizzazione di un combustibile a basso numero di ottani certamente penalizzerebbe la nostra produzione in termini di investimenti necessari per mantenere le caratteristiche delle vetture attuali, renderebbe vani quelli fatti per ridurre i consumi, costringendo a elevati investimenti per adeguare la produzione oltre che a favorire le altre nazioni dove già è commercializzata la benzina unlead. Inoltre la CEE dovrebbe limitarsi a introdurre solo limiti e non imporre delle soluzioni tecniche, come ad esempio i convertitori catalitici (che sono presto inefficaci senza benzina unlead), mentre i metodi e i limiti americani non dovranno essere adottati anche in Europa a causa delle sostanziali differenze di utilizzazione e di caratteristiche costruttive esistenti.

PERTANTO, se da un lato la benzina senza piombo è quanto mai auspicabile contro l'inquinamento, altrettanto importanti sono le necessità delle industrie automobilistiche e petrolifere; tra non molto, comunque, sarà possibile verificare se queste reciproche esigenze sono state accolte nelle caratteristiche delle benzine in commercio.

Antonio Ferrari





Marmitte catalitiche: la possibile soluzione che trova in disaccordo gli esperti del settore

Perché negli States usano il catalizzatore

Un articolo di Michael Walsh, ex vicedirettore per il controllo dell'aria dell'Ente Statunitense della Protezione Ambientale

MACCHINE, camion e autobus emettono significative quantità di monossido di carbonio, idrocarburi, ossidi di azoto, minuscole particelle e piombo, ognuna delle quali causa o contribuisce a una serie di effetti contrari alla salute e alla efficienza fisica. Come risultato, quasi ogni principale città del mondo è seriamente inquinata dalle emissioni dei veicoli a motore. In aggiunta alle dirette preoccupazioni per la salute, entro i confini nazionali, gli scarichi degli autoveicoli incominciano ora a contribuire al crescente problema dell'inquinamento dell'aria oltre i confini; il più evidente esempio di ciò è la pioggia acida che sta distruggendo laghi e fiumi in molte parti del mondo; un numero sempre più grande di dati indica che la pioggia acida può anche essere responsabile della vasta distruzione di foreste. Negli Stati Uniti e in Giappone è stato dimostrato che l'uso di benzina senza piombo e l'uso di convertitori catalitici sono in grado di ridurre in modo evidente gli inquinanti che causano questi problemi. Un'attenta revisione dei dati disponibili conduce alle seguenti conclusioni:

① Un crescente numero di dati sugli effetti negativi del piombo sulla salute, indica che, specialmente nei bambini, non potrebbe esistere un limite «sicuro». È stato dimostrato che una ridotta quantità di piombo nella benzina riduce il rischio di problemi comportamentali, di un più basso quoziente di intelligenza e di una diminuita capacità di concentrazione nei bambini esposti.

② Gli altri additivi (Led scavengers) che sono sempre uniti alla benzina con piombo, sono stati anche identificati come cancerogeni; l'eliminazione del piombo nella benzina ridurrà, pertanto, questo rischio.

③ Studi condotti sia in Europa sia negli Stati Uniti mostrano che il piombo nella benzina è responsabile per circa il 90% di quello diffuso nell'aria e che 1 microgrammo per metro cubo di piombo nell'ambiente causerà un aumento di 1-1 microgrammi per millilitro nei livelli di piombo nel sangue.

④ La disponibilità sul mercato di benzina senza piombo aggiunta all'uso di convertitori catalitici, permette estensive riduzioni degli altri maggiori fattori inquinanti prodotti dagli autoveicoli, quali idrocarburi, monossido di carbonio e ossido di azoto.

⑤ Gli scarichi di idrocarburi, monossido di carbonio e ossido di azoto da parte degli autoveicoli

causano o contribuiscono a una vasta gamma di manifestazioni nocive alla salute pubblica e alla generale efficienza fisica con l'inclusione di un maggior numero di attacchi di angina, una maggiore predisposizione alle infezioni delle vie respiratorie, un maggior numero di problemi respiratori nei bambini, un peggioramento per gli asmatici, irritazione agli occhi, danni all'agricoltura, morte di laghi e distruzione di foreste.

⑥ Usando convertitori catalitici e benzina senza piombo le riduzioni delle emissioni di ossido di azoto, idrocarburi, e monossido di carbonio potrebbero essere maggiori in Europa di quanto siano attualmente. Ciò è particolarmente vero per gli ossidi di azoto dove, in Europa, in certe situazioni di guida, gli scarichi di queste sostanze sono effettivamente aumentate.

⑦ La combinazione di benzina senza piombo e catalizzatori può anche facilitare sostanziali riduzioni negli altri inquinanti nocivi quali aldeidi e idrocarburi aromatici polinucleari.

⑧ Queste riduzioni di emissioni possono dar luogo contemporaneamente a significativi miglioramenti nel risparmio di carburante e minore manutenzione del veicolo. Per esempio, quando negli Stati Uniti furono aggiunti i catalizzatori alle macchine modello 1975, il risparmio del carburante aumentò immediatamente del 10% rispetto ai modelli del 1974. Basandosi anche su studi condotti in Canada, la ridotta manutenzione può far risparmiare 2,4 centesimi per litro con l'uso di benzina senza piombo in confronto alla benzina con piombo.

SE SI CONSIDERANO la salute pubblica e i problemi assistenziali provocati dal piombo, dagli ossidi di azoto, dallo smog fotochimico, dal monossido di carbonio e dalla pioggia acida, l'uso del carburante senza piombo e dei catalizzatori offre la miglior combinazione già dimostrata di risparmio di carburante e di protezione della salute. Molti milioni di vetture in Canada, negli Stati Uniti e in Giappone hanno già adottato i sistemi di catalizzatori catalitici/benzina senza piombo per migliorare in quei Paesi i problemi dell'inquinamento atmosferico.

Michael P. Walsh
(ex vicedirettore per il controllo dell'inquinamento dell'aria dell'Ente statunitense per la protezione ambientale)

Ma qualcuno avverte «Attenti al bidone»

C'è chi sostiene che i catalizzatori durano poco, costano molto, fanno consumare più benzina e diminuire la potenza del motore

I COMPOSTI di piombo (tetraetile, tetrametile o altri) attualmente vengono miscelati alla benzina in quantità variabili, ma comunque molto ridotte, allo scopo di correggere il numero di ottani e portarlo al valore necessario per il buon funzionamento dei motori. Come è noto a molti automobilisti, se la benzina ha un N.O. insufficiente, il motore batte in testa, e per rimediare bisogna ridurre l'anticipo, o addirittura costruire motori con un minore rapporto di compressione. Ma questo provoca una diminuzione della potenza ed al tempo stesso una

diminuzione del rendimento: in parole povere, si consuma più carburante. Tuttavia il progetto del governo tedesco non si ferma al solo piombo, anzi la eliminazione del piombo è piuttosto il corollario di una proposta più importante, cioè la drastica riduzione dei gas più o meno nocivi che escono dal tubo di scarico dei motori delle automobili.

IN PRATICA si vorrebbe che dai tubi di scarico uscisse aria altrettanto pura di quella che è entrata, cioè una miscela di gas formata da anidride carbonica, vapor d'acqua ed azoto. Il che è probabilmente possi-

Piombo: vediamo a cosa serve

QUANDO un motore funziona in condizioni particolarmente severe, cioè a carico elevato con anticipo di accensione eccessivo, o con rapporto aria combustibile non adatto a quel particolare regime ed a temperatura troppo elevata, può verificarsi il cosiddetto battito. Questo battito è la conseguenza di una combustione anormale con carattere di detonazione che dipende dalle caratteristiche del combustibile e avviene tanto più facilmente quanto maggiore è il rapporto di compressione del motore. Se il combustibile ha l'attitudine a sopportare senza detonazione compressioni elevate si dice che presenta un potere antidetonante elevato la cui misura è data dal numero di ottano (NO): 97 per la super e 84 per la normale. Quanto maggiore è il suo valore tanto più elevata è la sua capacità di resistere alla detonazione e più alto può essere il rapporto di compressione nel motore. Il Numero di ottano viene attualmente elevato economicamente e con efficacia attraverso l'aggiunta di sostanze antidetonanti come il piombo tetralite ed il piombo tetrametile, mentre in passato erano usati anche il ferro pentacarbonile, il nichel tetracarbonile e l'anilina. Occorre ricordare che in molti motori, soprattutto di vecchia generazione, i residui di piombo liberati dalla combustione vengono utilizzati come agenti lubrificanti di alcune parti come ad esempio le sedi valvola. Senza il piombo, quindi, questi motori si deteriorerebbero rapidamente.

Motori che non ne hanno bisogno

VEDIAMO quali Case automobilistiche dotano le loro vetture con motori che possono fare a meno dei residui di piombo come lubrificazione.

ALFA ROMEO: nessun modello.

AUDI: tutti i modelli a partire dal 1977.

AUSTIN-ROVER: Triumph Acclaim.

CITROËN: 2CV-LNA-Visa.

DAIHATSU: nessun modello.

FIAT: tutti i modelli in produzione.

FORD: nessun modello.

HONDA: tutti i modelli a partire dal 1976.

LADA: nessun modello.

MAZDA: tutti i modelli a partire dal 1982.

MERCEDES: 380-500.

MITSUBISHI: tutti i modelli.

NISSAN-DATSUN: tutti i modelli.

OPEL: Kadett-Corsa-Ascona-Manta-Rekord (se testata il lega di alluminio).

PEUGEOT-TALBOT: solo i modelli 2000 cc, 4 cilindri a iniezione.

PORSCHE: tutti i modelli escluso il 911.

RENAULT: tutti i modelli esclusi R4, R5, R9 e R11.

SAAB: tutti i modelli con turbo dal 1982.

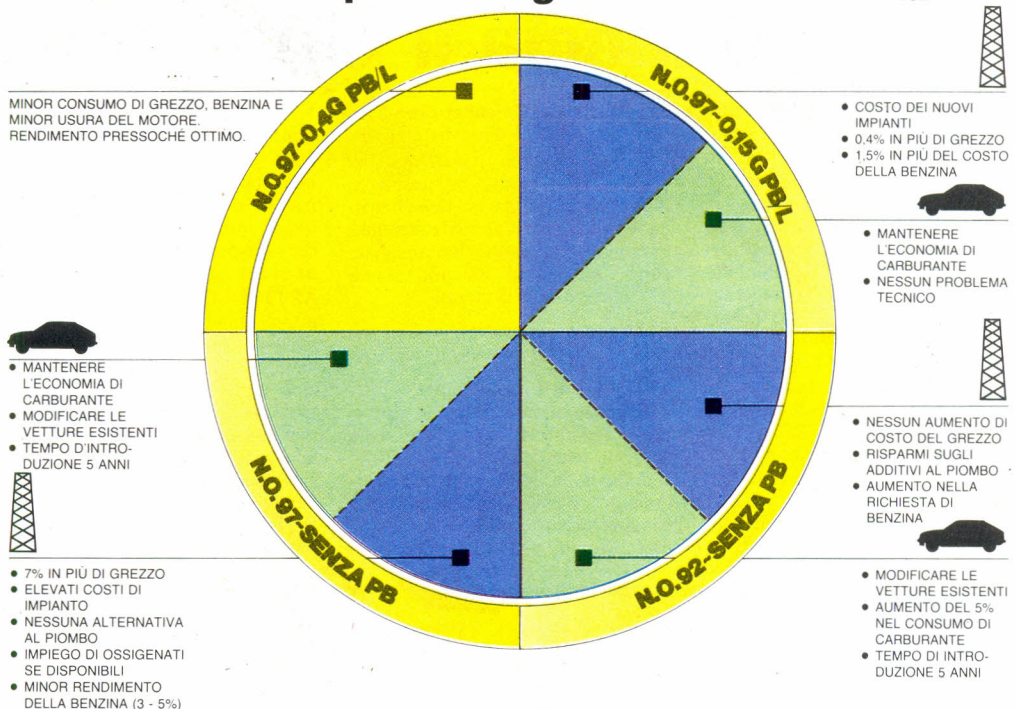
SUZUKI: tutti i modelli 4x4.

TOYOTA: tutti i modelli dal 1980.

VOLVO: nessun modello.

VOLKSWAGEN: tutti i modelli a partire dal 1977.

Costruttori e petrolieri giudicano la benzina



In questo schema della British Petroleum sono raffigurati i pro e i contro dei vari tipi di benzina dal punto di vista dei costruttori automobilistici e delle compagnie petrolifere. In alto a sinistra la benzina a 97 ottani contenente 0,4 grammi di piombo per litro (il tipo attualmente in commercio in Italia); in alto a destra la benzina a 97 ottani con percentuale di piombo ridotta a 0,15 grammi/litro (la quota attuale in Germania, Svizzera e Svezia); in basso a sinistra la benzina senza piombo a 97 ottani; in basso a destra la benzina senza piombo con soli 92 ottani.

bile, almeno in teoria, se si riesce ad evitare che anche la minima quantità di idrocarburi esca senza bruciare e si trasformi invece in acqua ed anidride carbonica, e se si riesce altresì a fare in modo che nel cilindro del motore non si formino ossidi di azoto. Questi ossidi di azoto, chiamati familiarmente NO_x

addetti ai lavori per il fatto che ne esistono di vario genere, con un numero variabile di atomi di ossigeno (per questo c'è la X nella formula generica) si formano in fase di combustione, per effetto delle alte pressioni e temperature che si verificano nei cilindri. E pare che non ci sia nulla da fare, allo stato attuale della tecnica, per evitare che si formino. Però si può fare qualcosa «dopo», cioè fuori dei cilindri: in effetti tutto il polverone che si è alzato in Germania non è tanto per il piombo che se ne deve andare, quanto per i catalizzatori che debbono venire. Infatti abbiamo detto che il piombo va tolto dalla benzina per poter far funzionare i catalizzatori, che altrimenti si inquinano. Ed eccoci al dunque: i catalizzatori, detti anche marmitte catalitiche, sono delle «cose» attaccate al tubo di scarico che sembrano dei comuni silenziatori; solo che sono pieni di spugna di platino, costano un milione l'uno e durano due o tre anni; poi si buttano e si sostituiscono con altri nuovi, se si vuole che tutto l'impianto continui a funzionare come previsto e come era quando la macchina era nuova. Altrimenti ci si prende in giro con la faccenda dell'aria pulita e si mette soltanto un nuovo balzello sulle auto nuove, che poi diventano vecchie e funzionano come possono. Il che già succede adesso anche senza catalizzatori: basta guardare la «fumata» di certe auto neanche tanto antiche.

SUI CATALIZZATORI esiste un'ampia casistica negli Stati Uniti dove in certe zone sono stati resi obbligatori; ma in quelle zone (tipica Los Angeles con la sua conca soleggiata e la sua alta umidità) esisteva il problema dello smog da fotosintesi, cioè laggiù gli ossidi di azoto causano veramente dei guai, combinandosi con il vapor d'acqua sotto l'effetto dei raggi di sole. Ma a Colonia o a Ratisbona, obiettano i tedeschi, le cose vanno diversamente. Per far funzionare un motore con benzina senza piombo e con il catalizzatore nel tubo di scarico bisogna: 1. ridurre il rapporto di compressione; 2. ridurre l'anticipo; 3. arricchire la miscela; 4. dotare il sistema di carburazione di un sistema elettronico di controllo che possieda un «feedback», cioè dia una informazione di ritorno circa la composizione dei gas di scarico; quest'ultima informazione si ottiene con la cosiddetta «sonda lambda», cioè un sensore in grado di determinare il contenuto in ossigeno dei gas di scarico e regolare di conseguenza

la carburazione; inoltre ci vuole una termocoppia nel catalizzatore, perché se per qualsiasi ragione questo si scalda troppo, oltre a rovinarsi può mandare a fuoco la macchina. Nei primi impianti americani non si era pensato a schermare il catalizzatore da sotto, per cui successe anche che dei ragazzi che erano andati in «camporella» su un campo di stoppie hanno dato fuoco alle stoppie...

QUI NON SI VUOLE fare del terrorismo da fantascienza; si raccontano solo elementi tecnici e fatti realmente accaduti e riportati dalla stampa americana. Oggi le stoppie non si incendiano più (si spera), primo perché i catalizzatori sono schermati di sotto e poi perché i ragazzi sono avvertiti, e vanno solo sull'erba fresca. Dunque eravamo

rimasti al motore conciato mica male, col suo catalizzatore ed una regolazione della carburazione da far pena; il consumo sale almeno del 10 per cento e la potenza cala di altrettanto se non di più. Ma in questo modo si riesce a far combinare gli idrocarburi incombusti con l'ossigeno degli ossidi di azoto, che in tal modo scompaiono; ed anche il monossido di carbonio si combina con altro ossigeno e diventa anidride carbonica, non respirabile ma almeno non velenosa. A questo punto il problema diventa quasi amletico: è meglio fare uscire dal tubo di scarico una maggiore quantità di gas inerti, oppure una minore quantità di gas che, forse, potrebbero essere nocivi? Ed ammesso che si preferisca la prima soluzione, è me-

glio ottenerla a spese di un maggior consumo di benzina, ma subito (perché il 1986 nella tecnica automobilistica non è neppure domani è già oggi), oppure sarebbe preferibile dare più tempo ai tecnici per lavorare, ed ottenere magari una soluzione migliore, più economica e saggia diciamo verso il 1990?

IL FATTO che il decreto per il momento sia solo tedesco non ci deve illudere: l'industria tedesca compatta ha già fatto sapere che una norma unilaterale (cioè applicata solo in Germania) è illegale e non ha senso ed in questo hanno ragione. Infatti non serve avere i motori tedeschi più «puliti» se poi vanno in Germania le auto prodotte dagli altri Paesi che, per le norme comunitarie, una volta omologate nei rispettivi Paesi produttori hanno libera circolazione dovunque. Quindi, chiedono i costruttori tedeschi, la norma venga estesa a tutta l'Europa. Speriamo ancora che prevalga il buon senso e si dia il tempo alla industria di trovare soluzioni meno stupide dei catalizzatori, che a noi ricordano tanto la storia di un tale che avendo la stilografica che perdeva, usava i guanti di gomma anziché farla riparare. Tanto, diceva, le mani non se le sporcava.

Gianni Rogliatti

Duecento anni per «guarire»

NELLA tabella che vi proponiamo sono indicati i maggiori tipi di inquinanti, il tempo di permanenza ambientale e la percentuale dei residui. Come si nota il tempo di permanenza ambientale del piombo va dai 70 ai 200 anni!

INQUINANTE	SITUAZIONE	TEMPO	% RIMANENZE
2,4,5-T (erbicida)	Terreno	Parecchie settimane	50%
M.C.P.A.	Terreno	Parecchi giorni	50%
D.D.T.	Terreno	4 mesi	74%
Petrolio grezzo	Mare	4/5 settimane	70%
Piombo	Terreno	70/200 anni	90%

Una proposta parlamentare: sostituire il piombo con l'alcol etilico ricavato dal vino

Mi faccia il pieno d'albana

L'IMPIEGO dell'alcol come carburante per autotrazione non costituisce, in assoluto, una novità (in Brasile viene già utilizzato da tempo estraendolo dalla barbabietola da zucchero). E invece di estrema attualità la proposta italiana di utilizzare l'alcol come additivo alla benzina in sostituzione del famigerato piombo. L'hanno formulata in Parlamento, come disegno di legge, deputati dalla DC, del PSI, del PCI, del PLI e della Sinistra Indipendente con l'intento di raggiungere un minore inquinamento dai gas di scarico e nel contempo di mettere fine allo spreco derivante dalla ormai cronica distruzione di migliaia di tonnellate di prodotti agricoli in eccedenza, in particolare nel nostro

caso, dell'uva. L'alcol etilico che si potrebbe ricavare dalla distillazione dell'uva sostengono i parlamentari che hanno lanciato la proposta, farebbe proprio al caso della benzina «pulita». Attualmente nei magazzini di stoccaggio italiani giacciono non meno di 500 mila tonnellate di vino non utilizzato.

ECCO una sintesi degli articoli che compongono il disegno di legge.

ARTICOLO 1 (produzione di benzina senza piombo). Entro dodici mesi dall'entrata in vigore della presente legge e non oltre il primo gennaio 1986 l'attuale benzina normale dovrà essere sostituita da una benzina priva di additivi a base di piombo o di altre sostanze ugual-

mente nocive e dovrà avere un numero di ottano pari ad almeno 92 Ron. Per incentivare l'uso di tale benzina priva di piombo il suo prezzo dovrà essere tenuto a un livello inferiore di almeno il 10 per cento rispetto al prezzo della benzina super ad alto numero di ottano. **ARTICOLO 2** (superamento definitivo della benzina con piombo). A partire dal primo gennaio 1987 è vietato immettere sul mercato benzina addizionata con composti di piombo. La benzina immessa sul mercato dovrà avere caratteristiche adeguate al parco macchine, esistente ed ipotizzabile nel Paese. Sempre a partire dal primo gennaio 1987 i veicoli a combustione interna immatricolati in Italia devono poter

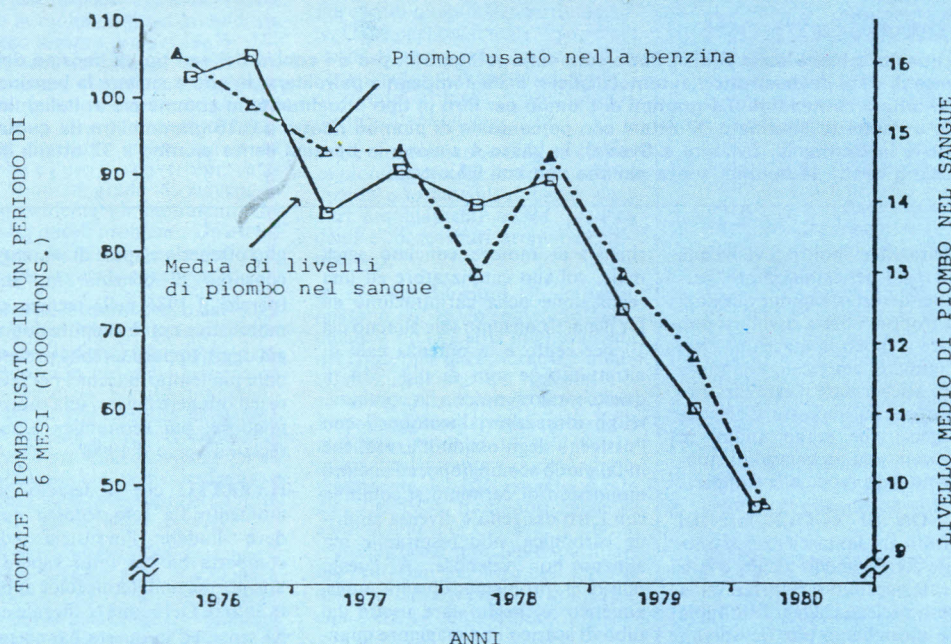
funzionare con benzina priva di piombo.

ARTICOLO 2 BIS (norma transitoria). Entro dodici mesi dall'entrata in vigore della presente legge e fino al primo gennaio 1987 possono essere prodotte, distribuite e usate benzine con additivi al piombo, purché non superino il tetto massimo di 0,15 grammi al litro.

ARTICOLO 3 (abbattimento degli altri inquinanti). Entro e non oltre il primo gennaio 1987 i limiti massimi delle emissioni inquinanti degli scarichi dei veicoli a motore a benzina devono essere conformi ai limiti massimi di accettabilità delle concentrazioni relative ad inquinanti dell'aria nell'ambiente esterno fissati dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 28 marzo 1983 n. 30. A tal fine il Ministro per la Sanità, di concerto con il Ministro per l'Industria e il Commercio e con il Ministero dell'Ecologia, sentiti la Commissione centrale contro l'inquinamento e il Consiglio superiore di sanità, entro dodici mesi dall'entrata in vigore delle presenti norme, emana le direttive e le indicazioni necessarie per attuare le norme previste dal presente articolo, entro i tempi fin qui fissati, per l'abbattimento della nocività dei gas di scarico dei veicoli a motore. All'Istituto superiore di sanità è attribuito un programma di sorveglianza delle concentrazioni di inquinanti.

ARTICOLO 4 (sanzioni). Chiunque immette sul mercato benzina contenente piombo o altri additivi ugualmente nocivi, dopo il termine fissato all'articolo 3 della presente legge, è punito con l'ammenda da 1 a 10 milioni e con l'arresto fino a un anno. Chi conduce un veicolo con emissione non conforme alle norme della presente legge è punito con l'ammenda da lire 20 a 100 mila. Inoltre, al fine di accertare sul veicolo l'avvenuta eliminazione delle cause delle suindicate emanazioni, il veicolo stesso deve essere sottoposto a visita di revisione singola presso un ispettorato o ufficio distaccato dalla Motorizzazione civile.

Quel pericoloso ménage a tre



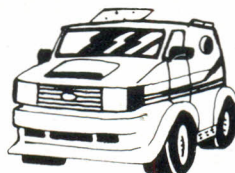
NEL GRAFICO qui riportato si può capire con estrema immediatezza il rapporto che lega la percentuale di piombo della benzina con la percentuale di piombo presente nel nostro sangue. Gli anni presi in esame sono quelli che vanno da 1976 al 1980. Come si vede le due percentuali sono direttamente proporzionali.



VANNING ITALIA

LO SPECIALISTA IN ACCESSORI PER FURGONI

PERSONALIZZAZIONE E TRASFORMAZIONE VAN SU BEDFORD - TRANSIT - DUCATO TRAFFIC - VW TRANSPORTER



Strada Padana Superiore 73
20063 Cernusco SN (MI)
Tel. 02/9240050

Gradirei informazioni e depliant
Sig.

Cross e delizia

PARECCHI SONO convinti che sia solo un modo curioso di fare del fuoristrada su quattro ruote. Altri, un po' meno distaccati, lo credono un lontano parente del rally, specialità automobilistica più nobile e sofisticata. Pochi, in verità, sanno realmente cosa sia l'autocross, uno sport che negli ultimi anni si sta imponendo all'attenzione del grande pubblico. Figlio della passione più schietta per i motori, l'autocross nasce parecchi anni fa in alcuni paesi del Centro Europa. Nel giro di pochi anni però la fama di questo indecifrabile modo di correre in auto, si allarga a macchia d'olio. Arriva anche in Italia, dove trova subito un bel numero di proseliti. Inizialmente, l'auto-

te precluso la crescita, l'autocross cerca una dimensione diversa, meno arrangiata della precedente. In breve tempo, diventa uno dei fenomeni più interessanti del motorismo italiano.

SONO DUE GLI elementi fondamentali che giocano a favore dell'autocross. Da una parte, a differenza di parecchie altre discipline automobilistiche, dal punto di vista economico l'autocross presenta costi di gestione estremamente accessibili. Dall'altra, occorre sottolineare che in questo mondo dei motori, sempre più proteso verso un professionismo esasperato, capace d'inquadrare in schemi ben precisi qualsiasi genere d'iniziativa, l'autocross riesce a guadagnarsi le simpatie di tutti coloro che desiderano correre in automobile senza troppi problemi, continuando a mantenere inalterato quel particolare entusiasmo comune a tutti gli hobby. Ma questo, che pure spiega il notevole interesse suscitato dall'autocross negli ultimi anni, non serve ad individuare i veri connotati della passione che anima i suoi praticanti. Per comprenderli a pieno, non c'è che un modo: assistere ad una gara. Lo spirito, la filosofia e gli stimoli alla base dell'autocross, come d'incanto si fanno chiari, lampanti, inequivocabili. E una cosa appare subito evidente: per buttarsi all'impazzata su piste dal fondo fangoso e pieno zeppo di sassi, affrontando tornanti estremamente ripidi e tortuosi, accecati dalla polvere, protetti, si fa per dire, da un regolamento labile e permissivo, non è sufficiente essere dei semplici appassionati. Bisogna possedere anche uno sfrenato gusto per il rischio e un pizzico di masochismo, capaci di trasformare un singolare amore per i motori in una specie di lucida follia. Ecco perché un pilota di autocross deve avere tre requisiti fondamentali: passione, destrezza e un briciolo di pazzia. La spettacolarità è certamente uno degli elementi di maggior effetto dell'autocross. Ogni corsa ne regala in abbondanza, senza un attimo di tregua. Le macchine che prima arrancano e poi schizzano via sollevando nuvole di terra, sorpassi mozzafiato effettuati a suon di sportellate, veri miracoli di controster-

cross è inteso, e quindi praticato, nella sua accezione più genuina. Per molti è solo una maniera di correre divertendosi. Basta avere una macchina, magari vecchia e sgangherata, e senza spendere troppo si ha la possibilità di giocare a fare il Munari della situazione. Inevitabilmente, però, senza una giusta regolamentazione ed in balia di accese diatribe che, intanto, si sono innescate tra i vari circuiti, l'autocross rischia la paralisi. Così, nel 1975, di comune accordo l'ambiente dei praticanti, chiede un riconoscimento ufficiale da parte della Csaì. Cambiata radicalmente immagine, uscito da quella sorta di clandestinità che ne aveva parzialmen-



zo, che spesso comunque non riescono ad evitare straordinari testacoda. E dentro le vetture, lo sforzo dei piloti. Seduti su un seggiolino duro, sicuramente non anatomico, imbrigliati dalle cinture di sicurezza, con le mani disperatamente aggrappate sul volante e il piede giù, a tavoletta, per vincere e per cercare di rispondere, magari con una coppa, a chi il giorno dopo in ufficio o al bar, ironizzerà

sulle imprese del «pazzo della domenica». Rinnegato del calcio, amante dei pistoni e del pericolo, colpevole di voler essere lui il protagonista, l'eroe di se stesso. Il concerto dei motori, che devono essere molto potenti già a basso numero di giri, è assordante e le scalate dei rapporti, sempre molto corti, suonano come veri e propri assoli dei piloti, orchestrali immaginari di un'improbabile «band», la





cui vera ossessione, è una sola: arrivare al traguardo, simbolico gran finale. Solo ai box, una volta spento il motore, con il casco sotto il braccio, ognuno guarderà con un pizzico di tenerezza la propria macchina. Farà il conto dei danni e, con un leggero brivido prima di lanciarsi nell'abituale ridda dei commenti di fine corsa, ripercorrerà mentalmente le fasi salienti dell'eccezionale selezione

che la grande rudezza agonistica della gara ha imposto.

GRAN PARTE della fatica è comunque affidata alle vetture, che si dividono in due categorie: elaborate (1.000 cc, 1.500 cc e 3.000 cc) e cross (3.000). Le prime, in pratica, sono vetture di serie modificate. La carrozzeria deve conservare la sagoma originale, mentre gli organi meccanici e i propulsori, possono essere montati liberamente.

Ma è con le vetture cross che gli appassionati danno libero sfogo alla propria creatività di meccanici e designer. Queste monoposto, costruite specificatamente per l'autocross, aventi il telaio di libera concezione, possono montare perfino motori sovralimentati. Le loro carrozzerie, spesso, hanno linee futuristiche e spaziali. E a questo proposito, è giusto ricordare che i costruttori, dopo aver attraversato un

periodo di sciatteria stilistica, ultimamente hanno scoperto un ben preciso interesse per l'aspetto estetico. Dove si corre? In Italia, attualmente, ci sono diciotto circuiti, sparsi un po' ovunque lungo lo stivale, fino a Latina. Dalla pianura pontina in giù, non c'è traccia di crossodromi, anche se un certo movimento d'interesse è segnalato in Campania, in Basilicata e in

segue



Qui a fianco uno dei prototipi che animano le gare di autocross (Foto Press). **Le piste sterrate, piene di buche, sassi, fango e polvere richiedono alle vetture rinforzi particolari. Nelle altre immagini** (Foto Simonetti) **una serie di macchine elaborate che in gara vengono suddivise in classi e che raggiungono i 3000 cc. Le corse di autocross sono altamente spettacolari e molto combattute**





Cross e delizia

segue

Sicilia. Le piste più belle sono quelle di Vittorio V., di Vaccarino, di Villesse, di Lonato, di Lombardore e di Maggiore dove, tradizionalmente, il lunedì di Pasqua, prende ufficialmente il via la stagione agonistica, con la prima prova del campionato italiano. Ma a conferma della grande crescita organizzativa fatta registrare nell'ultimo decennio, l'autocross può vantare anche un campionato europeo piloti ed, un altro, a squadre nazionali. Infine, una curiosità. L'anno scorso, il titolo italiano è stato vinto da Gastone Foralosso. Aveva la macchina meglio bilanciata, certo, ma anche la più potente.

Fabrizio Roncone

Le gare di giugno

- | | | |
|----|--|------|
| 10 | Crossodromo La Piana (BS)
Pista «La Piana», Lonato | Int. |
| 10 | Auto Club Latino (LT)
Pista di Latina | naz. |
| 17 | Ass. Sport. F.lli Rossetti (MN)
Pista Rossetti, Quistello | naz. |
| 17 | Autocross Carnico (UD)
Pista di Bordano, Trofeo
«Fabio Massarutto»,
Campionato Italiano | naz. |
| 17 | Moto Club Senigallia (AN)
Pista La Fossa del Diavolo,
Coppa Città di Senigallia | naz. |
| 24 | A.S. Autocross Alle Cave (TV)
Pista di Vittorio Veneto | naz. |
| 24 | Scud. Autocross Ferretti (AN)
Pista «La Chiusa», Agugliano,
Campionato Italiano | naz. |

Su quindici piste feroci battaglie per la gloria

Il primo vince 200 mila lire

IL REGOLAMENTO tecnico delle gare e delle vetture di autocross è ufficializzato da anni in quanto si trova nelle pagine degli annuari Csaì, gli unici che possono far testo in materia. Le vetture di autocross possono appartenere a due grandi categorie: quelle elaborate e quelle cross propriamente dette. Le prime vengono suddivise in varie classi a secondo della cilindrata: fino a 1000 cc, fino a 1500 e fino a 3000. Il peso di questi mezzi deve essere quello originariamente previsto dal costruttore mentre grandi modifiche possono essere effettuate sui propulsori che sono liberi, con l'obbligo però di essere a quattro tempi. La carrozzeria di una vettura da cross prevede parafranghi allargati a bordi arrotondati, mentre le vetture a portellone posteriore hanno la possibilità di correre senza la superficie vetrata. Ben più complesso il discorso sulle vetture cross specificamente costruite per tali competizioni: queste sono delle monoposto dal peso non inferiore ai 500 kg con un serbatoio carburante di capacità massima di 10 litri. La larghezza dell'abitacolo non dovrà essere inferiore ai 60 cm

I motori possono essere sovralimentati. La classe, unica, ha una cilindrata massima di 3000 cc. Le gare di campionato italiano si disputano su 3 manches di qualificazione di almeno tre o quattro giri a seconda della lunghezza della pista. I piloti sono schierati uno a fianco dell'altro sulla stessa linea. I primi otto della graduatoria sono poi ammessi alla finale prevista su 6 giri. I premi variano dalle 225.000 per il primo classificato alle 45.000 per il sesto. Le tasse di iscrizione alle singole gare del campionato non superano le 30.000 lire.

LE PISTE più importanti sono le seguenti: Maggiore (Novara), Lombardore (Torino), La Piana (Lonato, Brescia), Quistello (Mantova), Villesse (Gradisca d'Isonzo, Gorizia), Bordano (Udine), Vittorio Veneto (Treviso), Spresiano (Treviso), Vaccarino (Piazzola sul Brenta, Padova), Pergola (Pesaro), La Chiusa (Agugliano, Ancona), La fossa del diavolo (S. Angelo di Senigallia, Ancona), Capodiferno (Viterbo), Rignano (Rignano Flaminio, Roma), Latina.



Nelle gare di autocross non si va tanto per il sottile: sportellate e «impatti» rientrano nella norma così come «salti» spettacolari se non addirittura capottamenti. Alla fine piloti e meccanici, dimenticati i torti fatti e subiti, si scambiano impressioni. La domenica dopo sarà ancora guerra (Foto Simonetti)

A Salò e a Monza dall'8 al 10 giugno

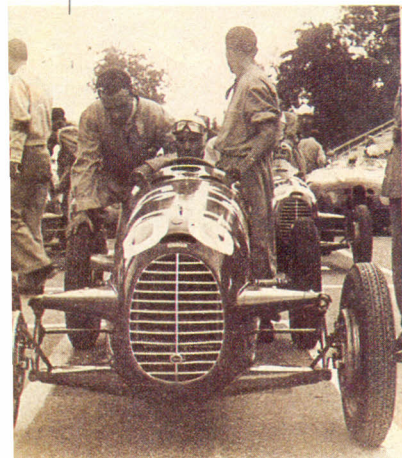
Raduno Cisitalia

NATA nel 1945 da un'idea di Piero Dusio, a Torino, la Cisitalia ebbe un periodo di grande fortuna, iniziato con il vittorioso esordio alla coppa Brezzi sul circuito torinese del Valentino il 3 settembre 1946. Alla guida c'era il fondatore che aveva come compagni alcuni dei nomi più illustri dell'automobilismo: Nuvolari, Chiron, Sommer, Taruffi, Cortese e Biondetti. Quest'ultimo, doveva privare la marca torinese del suo successo più prestigioso quando,

su Alfa Romeo 2900, precedette sul traguardo della Mille Miglia 1947 tre Cisitalia di soli 1100 cc che furono 2., 3. e 4. assolute. Tuttavia se un acquazzone non avesse fermato Nuvolari, alla sua ultima partecipazione, sarebbe stato il trionfo. Il modello più famoso della Cisitalia fu il Coupé Pininfarina che, dal 1951, è esposta al Museum of modern art di New York, come scultura semovente. La casa torinese fu attiva dal 1946 al 1964 ma già nel 1952 aveva dovuto subire un drastico ridimensionamento.

IL RADUNO. Il meeting internazionale Cisitalia, giunto alla sua terza edizione dopo quelle del 1976 a Mantova (sede da quello stesso anno del Cisitalia International club) e del 1980 a Berna, avrà luogo quest'anno a Salò venerdì 8 giugno dove ci sarà il raduno. Nei due giorni successivi, le vetture si trasferiranno a Monza dove, con un programma autonomo, saranno inserite nella manifestazione Autorevival Italia. Per la prossima edizione (1988) sono già state avanzate le candidature di Francia, Germania e Egitto.

TORINO 1946: NUVOLARI SU CISITALIA



Il 9 e 10 giugno

Monza d'altri tempi



INSERITA nel calendario ufficiale dell'Autodromo di Monza, Autorevival Italia è ormai la più attesa manifestazione per gli appassionati nostrani di auto storiche; l'edizione 1984 si presenta con ottimi auspici, a giudicare dall'«assaggio» del 15 aprile scorso, in occasione della coppa FIA, che ha visto la partecipazione di un centinaio di vetture fra cui una Isotta Fraschini, una monoposto Maserati 8 c, diverse Alfa degli anni '30 e di numerosi club di marca. Il programma di Autorevival 84 si presenta, con l'inserimento da quest'anno della Mostra scambio di pezzi di ricambio, modellismo e libri d'epoca, e del raduno Veteran per le vetture più anziane, ancora più ricca ed interessante delle precedenti. La formula, che ne ha decretato il successo, rimarrà invariata, e sarà accettata ogni vettura costruita entro il 1970, senza problemi di omologazione o specifiche idoneità per la pista. Il circuito verrà adattato mediante alcune varianti

che, limitando la velocità assoluta nei rettilinei, permetteranno ai partecipanti di godersi la propria vettura in modo dinamico e senza alcun rischio, potendo allo stesso tempo dare libero sfogo ai loro motori e girare a velocità libera. Vi saranno comunque prove in pista di accelerazione e di regolarità e queste ultime avranno caratteristiche spettacolari: partenza tipo vecchia Le Mans e cambio di pilota ogni due giri davanti alle tribune. Saranno presenti anche tutti i club di marca in modo ufficiale e il Cisitalia International, il Morgan e il Porsche 356 terranno nell'occasione il loro raduno nazionale. Saranno inoltre presenti ufficialmente il Registro Lancia Aurelia e l'Austin Healey club. Per la partecipazione ed informazioni occorre rivolgersi direttamente all'Autorevival, c/o Guido Romani, via Stampa 4, 20123 Milano, tel. 02/870207. (v.a.)

L'ANAGRAFE DELLA PASSIONE



CLUB E. FERRARI VIANO

Sede: c/o Bar Sport, via Provinciale 40/A - 42030 Viano (Reggio Emilia). Tel. 0522/859356.

Note: nato il 19 gennaio 1984, è iscritto al registro Ferrari col N. 319. Presidente: Silvio Gatti.

CLUB FERRARI GIL SIECI

Sede: via Aretina 139 - 50069 Le Sieci (Firenze). A Firenze: c/o Stazione Agip di Picariello (Tel. 672463). A Pontassieve: c/o Autoscuola Benvenuti (Tel. 8313409).

Note: nato il 10 marzo 1984, iscritto al registro Ferrari col N. 311. Presidente: Piero Pandolfini.

FERRARI CLUB FLERO

Sede: c/o Birreria da Valentino, piazza IV Novembre 69/A-25020 Flero (Brescia)

Note: nato il 12 gennaio 1984, è iscritto al Registro Ferrari col N. 105. Presidente: Valentino Riviera.

CLUB FERRARI GLARONESE

Sede: Ziegelbrückstrasse 20, Niederurnen 8867 - Cantone di Glarus, Svizzera.

Note: nato il 3 marzo 1984, è iscritto al Registro Ferrari «Esteri» col N. 33. Presidente: Salvatore Orlando.

CLUB AMICI DELLA FERRARI-CASALOLDO

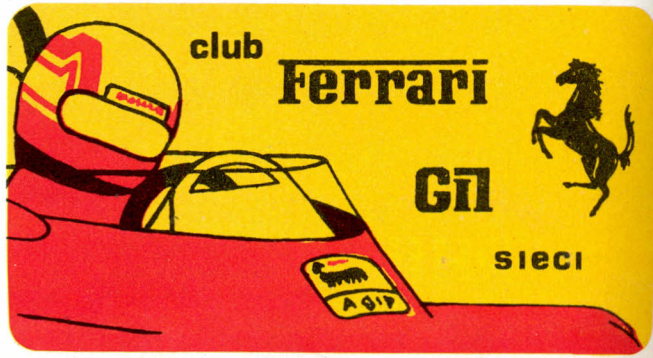
Sede: c/o Bar Scappi, via Libertà - 46040 Casaloldo (Mantova)

Note: nato nel marzo 1984, è iscritto al Registro Ferrari col N. 360. Presidente: Angelo Vergna.

FERRARI CLUB POGGIO A CAIANO

Sede: c/o Gianni Lombardi, viale Aldo Moro 19, Poggio a Caiano (Firenze). Tel. 055/877013.

Note: nato il 12 gennaio 1984, è iscritto al Registro Ferrari col N. 101. Presidente: Gianni Lombardi.



Fassina ha spiegato le ragioni del suo imprevisto ritiro

Ero giù di... Tony

Ormai i pressanti impegni di lavoro gli impedivano di dedicare la necessaria cura alla preparazione delle gare e così ha voluto evitare il rischio di un tramonto nell'anonimato

L'AMBIENTE DEI RALLY italiano è come un grande clan familiare: ci si conosce, ci si frequenta, ci si ama, ci si odia, ci si sopporta e quando qualcuno lascia il clan, che ti sia o no simpatico, lo rimpiangi sempre, perché ciascuno ha caratteristiche talmente marcate che è impossibile non notarne l'assenza. Sarà così anche per Tony Fassina, che appende il volante al chiodo dopo essere stato per anni uno dei piloti più in vista. Ci mancherà un grande campione che ha scritto il proprio nome nell'albo d'oro del campionato europeo e di una prova di campionato del mondo e ci mancherà un personaggio. Tony, con le sue incredibili doti di commerciante, che riuscirebbe a vendere frigoriferi agli eschimesi o vino a Betti Tognana. Tony, con la sua avvenenza «da fotoromanzo» che gli ha conquistato l'entusiasmo di decine di ammiratrici lungo le ps di tutta Italia. Tony e la sua sfacciataggine nel raccontare variopinti guai occorsigli in prova, quando deve subire dagli avversari, cui tutti da sempre fanno finta di credere. Tony, con quella caratteristica parlata veneta che non ha più trovato degni imitatori da quando Lucio Guizzardi (anche lui) è uscito dal clan.

«È stata una decisione improvvisa — ci dice con molta serenità al telefono dalla sua concessionaria Fiat di Vittorio Veneto — provata da svariate motivazioni, la principale dalle quali è da ricercarsi nell'impegno sempre maggiore che richiedono le mie attività imprenditoriali e commerciali. Dovevo sacrificare tempo e concentrazione al lavoro e questo significava preparare le gare ed affrontarle con una buona dose di superficialità, per poi doversi scontrare con ragazzi più giovani, pieni di grinta e con una disponibilità di tempo da professionisti: non riuscivo più a stare al loro passo, secondo me principalmente perché affrontavo le gare con una mentalità diversa dalla loro. Così, a poco a poco, malgrado la vittoria in Sicilia, è maturata la decisione di farmi da parte e magari far posto a qualcuno che potesse dedicare ai rally un maggiore impegno. Io ci sarò ancora, non lascerò l'ambiente al cento per cento, ma non guiderò più. Mi vedrete alle gare a lavorare per la "Goldie" come public-relation e consulente».

POI CI RACCONTA il ritiro del suo amico Brai, ad un rally di San Giacomo, inaspettatamente, accortosi di aver preso paura in qualche curva e improvvisamente conscio di



L'ULTIMA VITTORIA: LA TARGA FLORIO 1984 (Foto Doni)

aver raggiunto la quarantina. Indubbiamente, fin dallo scorso anno, Tony non era più il leone che conoscevamo, dava qualcosa su quei percorsi dove mestiere ed esperienza contano più della grinta, ma alternava anche qualche prestazione stanca ed opaca. Soprattutto, quando la macchina faceva capricci, non metteva più del suo per cercare di pareggiare i conti, ma si rassegnava

ad una prestazione «minore». Al «4 Regioni», ultima uscita, Fassina deve aver riflettuto parecchio sui distacchi inflittigli da Cerrato e Vudafieri nella nebbia ed essersi domandato se valeva la pena di rubare tempo al lavoro per dedicarsi alla competizione senza la massima convinzione ed i massimi risultati. Ha fatto una scelta coraggiosa, che ci permetterà di ricordare un Tony

Nel 1982 fu campione europeo

Antonio «Tony» Fassina è nato il 26 luglio 1945 a Valdobbiadene (Trevise). Inizia a gareggiare nel 1970 su Gordini per passare, subito dopo, alle Alpine. Il primo titolo lo ottiene nel 1975 quando, al volante di una Stratos, si aggiudica il Trofeo Rallies Nazionali, successo bissato poi nel 1979. L'anno successivo è secondo nella graduatoria tricolore, in coppia con «Rudy», grazie a tre vittorie, correndo su Opel Ascona 400. Lo stesso trio (Tony, Rudy e Opel) centrano il terzo titolo tricolore nel 1982. L'anno successivo il sodalizio T.R.&O ottiene il risultato più prestigioso: l'Europeo con tre vittorie estere (Costa Brava, Madeira e Cipro). Praticamente fermo nel 1983, Fassina torna nell'84, vincendo la «Florio».

Fassina campione. Un giovane può anche permettersi di insistere senza l'appagamento dei risultati, un quarantenne dal passato glorioso no: rischierebbe la sorte di Sandro Munari, un grandissimo campione che le ultime generazioni (non avendolo visto correre ai tempi d'oro) conoscono solo come l'uomo che non ha mai vinto il Safari».

Roberta Gremignani

CIR/Con 140 punti a disposizione è ancora tutto da decidere

Le sette chiavi della vittoria

IL CAMPIONATO ITALIANO Rally (Cir), in pratica, è ancora apertissimo: mancano infatti sette gare che equivalgono ad un potenziale massimo di 140 punti con un massimo possibile, per il gioco degli scarti, di 160. Come dire che d'ora in poi ci sarà chi deve sempre arrivare e chi deve sempre vincere. Tutto può ancora succedere. Chi se la vede peggio, sulla carta, è forse Maneo, sia perché il gruppo N appare come la categoria più combattuta, con i vari Rossi, Lazzarini, Canobbio, Monaci e gli altri, sia perché circola voce che il pilota della Bologna Corse sia vicino all'esaurimento del budget stanziato per la stagione '84. Una ipotesi possibilissima, se si pensa che molti equipaggi non avevano preventivato alcune trasferte lontane e costose cui poi si sono ritrovati costretti. Fabbri, dal canto suo, ha mostrato che l'unico che può dargli fastidio in gruppo A, in determinate condizioni e finché non si

lascia prendere da troppa foga, è Bossini, che peraltro non ha per il momento in programma le trasferte al Sud e nelle Isole. Ecco che il Cir potrebbe quindi diventare un discorso in famiglia (Grifone) fra Fabbri e Tabaton, se quest'ultimo dovesse essere assistito, nelle prossime gare, da un po' di fortuna: una foratura, una rottura meccanica ed un errore gli hanno già fatto collezionare tre risultati da scartare. Di sicuro, alla luce degli avvenimenti, crediamo che molti piloti stiano rimpiangendo di non avere scelto, ad inizio stagione, la strada del Cir. In tanti hanno scartato questo campionato perché spaventati dalla presenza di un professionista del livello di Tabaton, senza prima andarsi a leggere attentamente un regolamento che in realtà favorisce chi lotta più per il gruppo che per l'assoluto e qualcuno ha già definito il Cir '84 come «Un campionato che era stato fatto su misura per Bentivogli».

(r. grem.)



RALLY OPEN/Dal 7 al 9 la quarta gara di campionato

Ritorno all' Elba

Dopo un anno di esilio, ecco di nuovo il prestigioso rally dell'isola. Favorita la Lancia-Totip di Vudafieri ma attenti alla sorpresa Cunico...

L'ITALIA RALLISTICA esulta. Ritorna infatti a calendario la gara che piloti ed addetti ai lavori amano maggiormente: quel Rally dell'Elba che gode di un tale fascino da far dimenticare ai protagonisti delle varie edizioni la pericolosità di alcuni tratti del percorso. L'Elba torna a vivere, grazie soprattutto all'intervento economico della Totip, propostasi come sponsor principale (nonché vitale) della manifestazione e la cosa non stupisce perché si tratta di uno sponsor che sta dimostrando un enorme entusiasmo per l'automobilismo ed il rally in particolare e che quindi non poteva che mostrarsi sensibile alle preghiere di salvataggio dell'Elba che gli erano giunte da più parti. Ecco quindi a pregustare il quarto appuntamento del campionato «Open» ed il teatro che lo ospiterà, con un pizzico di curiosità per quelle che saranno le modifiche al percorso. Non troveremo più infatti alcune P.S. tradizionali, alle quali è stato invertito il senso di percorrimto e per contro troveremo la inedita «Ronde Totip», ovvero 50 chilometri di asfalto che uniscono vecchie P.S. coi tratti di collegamento mai percorsi a strade chiuse. In questo contesto i favori del pronostico sono tutti per Vudafieri-Pirollo, con la Lancia-Totip del Jolly Club, che sono disperatamente a caccia di punti per annullare lo svantaggio dato loro da due ritiri in Sicilia e Sardegna. Avversari a numero uno di Vudafieri (che vanta già numerosi successi sull'isola), dovrebbe essere l'Audi Quattro-Siv di Cinotto-Radaelli, che potrebbero dire la loro nelle P.S. sterrate, ma che certamente non gradiranno l'inserimento della «Ronde» su asfalto, teoricamente ostile alle loro quattro ruote motrici. Da Padova, Giuliano Michelotto manderà all'Elba una super-Ferrari, con l'intenzione di rifarsi dello stop che, al «4 Regioni», ha impedito a Lucky-Beroo di mantenere il comando del campionato, mentre in casa Opel ci si concede qualche sogno di gloria, avvallato dal fatto che Cerrato su queste strade ha sempre fatto cose egregie.

COME SI SA, mancherà all'appello Tony Fassina, il cui punteggio pieno ottenuto alla Targa Florio poteva intimorire gli altri candidati al titolo. La Lancia-Goldie passerà quindi nelle mani di Franco Cunico che potrebbe essere la vera sorpresa del rally e che lascerà Giovanna Muttni per ereditare, da Tony, Max Sghedoni. Naturalmente il pubblico non dovrà perdersi i passaggi di Del Zoppo-Tognana, attuali leader del campionato italiano, nonché equipaggio più spettacolare e proporzionalmente veloce, con la

piccola Talbot Samba gruppo B. In gruppo A si ripropone il testa-testa fra Rayneri-Bartolich (Ritmo-Totip) e Bentivogli-Evangelisti (Alfetta-Sanmarino) che sono anche i due potenziali candidati al titolo di fine stagione. In gruppo N ritroviamo la lotta in famiglia fra le Ritmo di Chiti, Gerbino e Fabbri. Piuttosto interessante, questa volta, la classifica femminile. Alberi-Milano infatti non sono più sole con la loro Visa gruppo B, ma dovranno vedersela con Riva-Galli, sull'esordiente Peugeot 205 gruppo A preparata da Conrero.

Roberta Gremignani

Chi sostituirà Franco Cunico?

PARE CHE ALLA Tamauto non abbiano digerito bene la partenza di Franco Cunico, concupito dalla Goldie. Ora si è alla ricerca di un sostituto e si dice che la Porsche-Zonca potrebbe venire affittata, in occasione del Rally di Biella, a Federico Ormezzano ed in qualche altra gara dell'Open a Mauro Pogliasso. Nel Cir, invece, potremmo rivedere il bravo Cuccirelli.

■ IL TITOLARE della ditta «Mattei», sponsor personale di Bettega, Cerrato, Tabaton ed altri piloti di punta, è venuto ad assistere al «4 Regioni» e si è entusiasmato al punto di fare realizzare nella sua azienda di Vimodrone, gruppi elettrogeni con i colori «Totip» per attrezzare i furgoni di assistenza del Jolly Club.

■ IN MOLTI lo avevano già notato al Rally della Lanterna, ma a Trieste è giunto, per il giovanissimo Simolini, pilota di una Samba gruppo B di Facetti, il verdetto di un «Big» come Adartico Vudafieri che lo ha visto passare lungo una speciale ed ha espresso giudizi estremamente lusinghieri sulla grinta ed il talento di questo pilota, finora pressoché sconosciuto.

■ DOPO CHE LA Csai gli aveva rifiutato la priorità Fia «B» aggiunta, Michele Cinotto si è visto rifiutare anche il contributo economico, richiesto «per poter disputare una o due gare all'estero in più», quindi con una motivazione che esaudisce in pieno quello che un tempo era il criterio-base di assegnazione del contributo. Ora, delusi ed amareggiati della scarsa considerazione della Csai per i piloti italiani che riescono a correre su auto straniere (del resto i posti nelle squadre italiane sono limitati), Cinotto-Radaelli

stanno meditando di «cambiare aria». È probabile quindi che nel 1985 Cinotto, che ha una residenza nel Principato di Monaco, richieda la licenza monegasca e Radaelli, sempre più in sentore di residenza ad Ingolstadt, quella tedesca.

■ LO SPONSOR'S Service di Ren-

zo Magnani metterà in vendita, presso le verifiche del Rally dell'Elba, un «rally-pack». Per la somma di lire 5.000 sarà quindi possibile avere una maglietta-ricordo del rally, cartine del percorso, elenco degli iscritti, adesivi vari, un poster ed una penna. (r.g.)



Così l'Open d'Italia dopo tre gare

PILOTI	Targa Florio	Costa Smeralda	Quattro Regioni	Isola D'Elba	Lana	Colline di Romagna	Piancavallo	Sanremo	San Marino	TOTALE
	29-31/3	26-29/4	17-19/5	7-9/6	28-30/6	26-28/7	31/8-2/9	30/9-6/10	8-11/11	LUTILE
1. Del Zoppo	10	6	12							28
2. Cerrato		12	15							27
3. «Lucky»	15	10								25
4. «Tony»	20									20
Toivonen		20								20
Vudafieri			20							20
7. Bentivogli	8		8							16
8. Capone		15								15
9. Zanini	12									12
10. Rayneri			10							10
11. Servia		8								8
12. Vazzana	6									6
MARCHE										
1. Lancia	18	16	18							52
2. Opel	6	15	16							37
3. Fiat		20	15							35
4. Peugeot	12	8	14							34
5. Ferrari	16	12								28
6. Porsche	8	18	1							27
Alfa Romeo	14		13							27
8. Citroën		7	7							14
9. Volkswagen	9									9
10. Ford		5	1							6
Toyota		6								6



Sopra (Foto Studio 83) Franco Cunico che sarà sulla Lancia-Goldie. Sotto (Attualfoto) la Samba Talbot del leader tricolore Del Zoppo

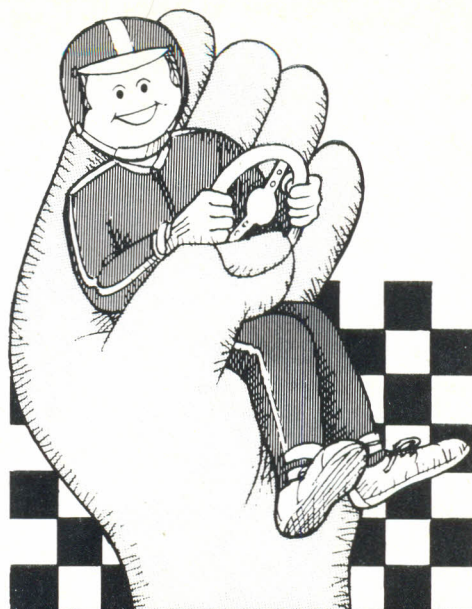
Dove e quando le prove speciali

1. TAPPA giovedì 7-venerdì 8 giugno

Partenza da Portoferraio (Piazza Cavour)	ore	18,00
PS1 Ronde Totip	18,30	
PS2 Monumento	19,53	
PS3 Ronde Totip	20,43	
PS4 Monumento	22,06	
Riposo (45 minuti) a Portoferraio		
PS5 Perone (La Pila)	23,50	
PS6 Segagnana	0,23	
PS7 Calamita	1,00	
PS8 Parata	2,01	
PS9 Volterraio	2,21	
PS10 Colle Reciso	2,41	
PS11 Due Mari	3,24	
Riordino (max 30 minuti) a Bonalaccia		
PS12 Segagnana	4,29	
PS13 Monte Fico	5,13	
PS14 Falconaia	5,35	
PS15 Colle Reciso	6,20	
PS16 Perone (La Pila)	6,57	
PS17 Calamita	7,54	
PS18 Volterraio	8,44	
PS19 San Martino	9,54	
Arrivo a Portoferraio		

2. TAPPA venerdì 8-sabato 9 giugno

Partenza da Porto Ferraiio (Piazza Cavour)	ore	22,00
PS20 Calamita	23,03	
PS21 Falconaia	0,04	
PS22 San Martino	0,49	
PS23 Perone (La Pila)	1,28	
PS24 Sagagnana	2,01	
PS25 Monte Fico	2,45	
PS26 Parata	3,07	
PS27 Volterraio	3,28	
PS28 Colle Reciso	3,48	
PS29 Due Mari	4,31	
Riordino (max 30 minuti) a Bonalaccia		
PS30 Segagnana	5,36	
PS31 Calamita	6,13	
PS32 Parata	7,14	
PS33 Volterraio	7,34	
PS34 Colle Reciso	7,54	
PS35 Due Mari	8,37	
Arrivo a Portoferraio		



CINTURE DI SICUREZZA

KLIPPAN

**SE VUOI SAPERE
TUTTO, MINUTO
PER MINUTO, SUI
MAGGIORI RALLIES,
L'UOMO KLIPPAN
TI DA' UNA MANO.**

RALLY ISOLA
D'ELBA

DAL 7 AL 9 GIUGNO

TELEFONA:

0565/918020

0565/918021

La Chieri Corse e i suoi uomini

Milanesi, obiettivo open

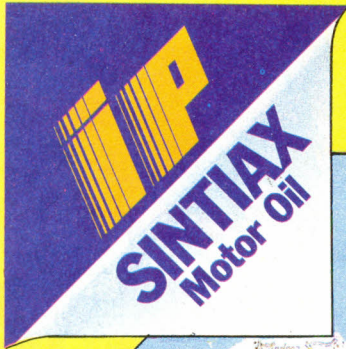
IL PERSONAGGIO «Chieri Corse» di questa settimana è Stefano Milanesi, ventidue anni, pratese, protagonista assoluto in quarta zona con la Opel Manta gruppo A. Su quattro gare disputate con la vettura «made in Conrero» il ragazzino toscano ha vinto due volte, una volta è arrivato secondo e una ancora, a Radicofani la scorsa settimana, si è ritirato quando stava addirittura lottando per il successo. La sua stagione è iniziata a Tirrenia con un ottimo terzo assoluto e vittoria di gruppo, confermato poi a Pistoia (quarto assoluto). A La Spezia Milanesi era nuovamente in lotta per la vittoria ma un'uscita lo ha relegato al terzo posto e secondo di gruppo. Di Radicofani e della lotta con un Berti su Manta 400 lasciamo parlare lui stesso: «La Manta gruppo A ha un gran bell'assetto ed un motore discreto. Certo non è una gruppo B però ci si possono fare egregie cose, specie nel veloce. Poi era presente «Rudy» e mi sentivo stimolato a fare bene. Peccato per quel filo della frizione. Magari non avrei vinto, ma il gruppo A e il comando nella classifica di zona, non me lo avrebbe tolto nessuno».

MILANESI È un po' un nome nuovo nel mondo dei rally, anche se ha già vinto il titolo del gruppo A lo scorso anno nel C.R.N., in quanto corre da soli due anni.

«Appena ho potuto ho preso la licenza. Prima ho fatto un anno di karting e quindi ho debuttato nei rally con una Ascona Gruppo uno. Correvi in gruppo 3 e dovevo sempre tirare come un matto perché avevo dei concorrenti come Roti, Paolieri, Egizii. Così, a metà dello scorso anno, decisi di passare ad un Kadett gruppo A fatto da Barbolini e di partecipare alle finali del C.R.N. Un po' per bravura un po' per fortuna ho vinto. Questo risultato mi è servito per farmi ottenere la Manta che guido quest'anno».

— Che cosa vedi nel tuo futuro?

«Innanzitutto la vittoria del gruppo A nella mia zona. Poi la partecipazione ad un open, probabilmente Biella. Mi piacerebbe guidare un gruppo B perché sinora non ho mai superato i 2000 cc di cilindrata e sarebbe una bella esperienza. Forse ho questa possibilità e la voglio sfruttare bene» (s. r.)



-  PARTENZA
-  ARRIVO
-  PROVE SPECIALI
-  TRASFERIMENTI



1^a
TAPPA
ricambi
originali
FIAT

7/8 giugno 1984



Rally Isola d'Elba

Gli orari

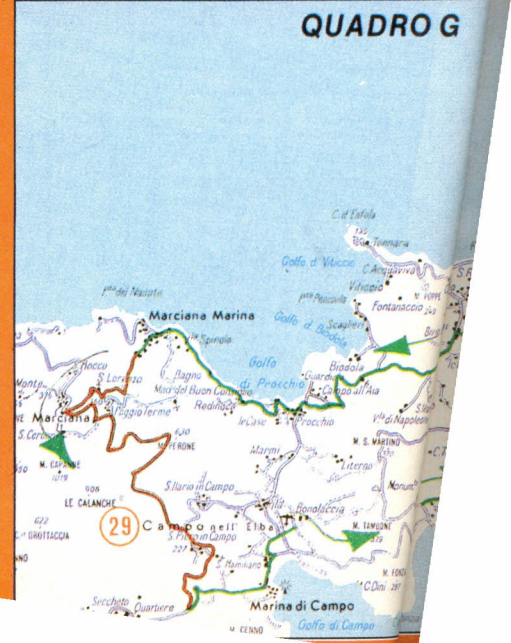
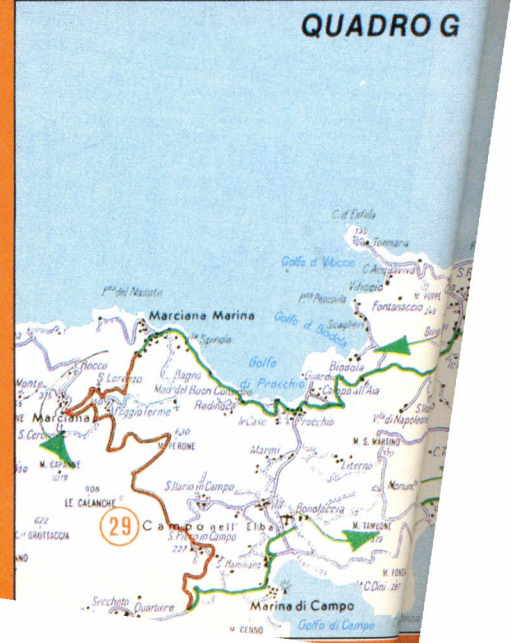
- Verifiche: giovedì 7 giugno dalle ore 8,30 alle 15,30
- Partenza 1. tappa: giovedì 7 giugno alle 18,00
- Arrivo 1. tappa: venerdì 8 giugno alle 9,54
- Partenza 2. tappa: venerdì 8 giugno alle 22,30
- Arrivo 2. tappa: sabato 9 giugno alle 9,32
- Partenza e arrivo di entrambe le tappe avverranno a Porto Ferraio in piazza Cavour.



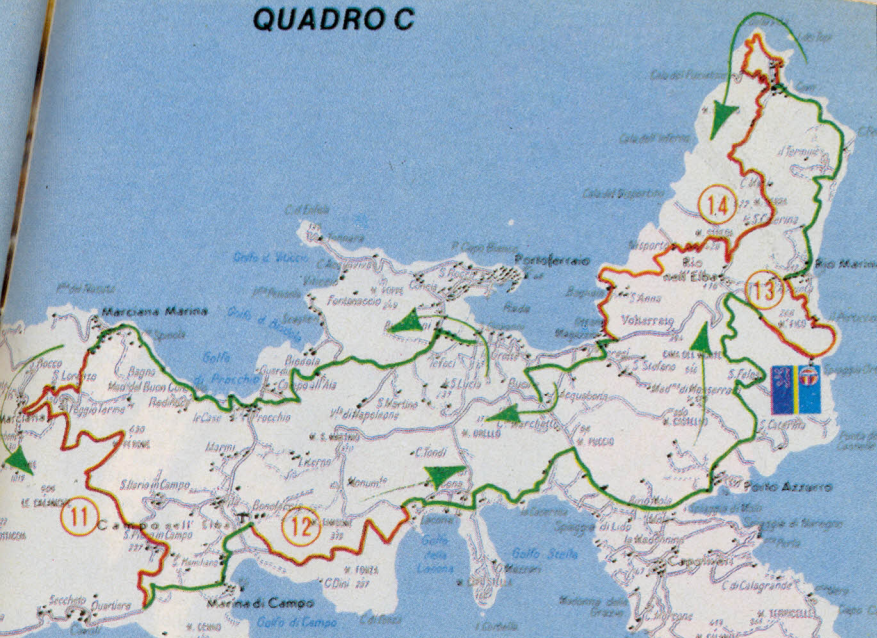
2^a
TAPPA

PEUGEOT TALBOT

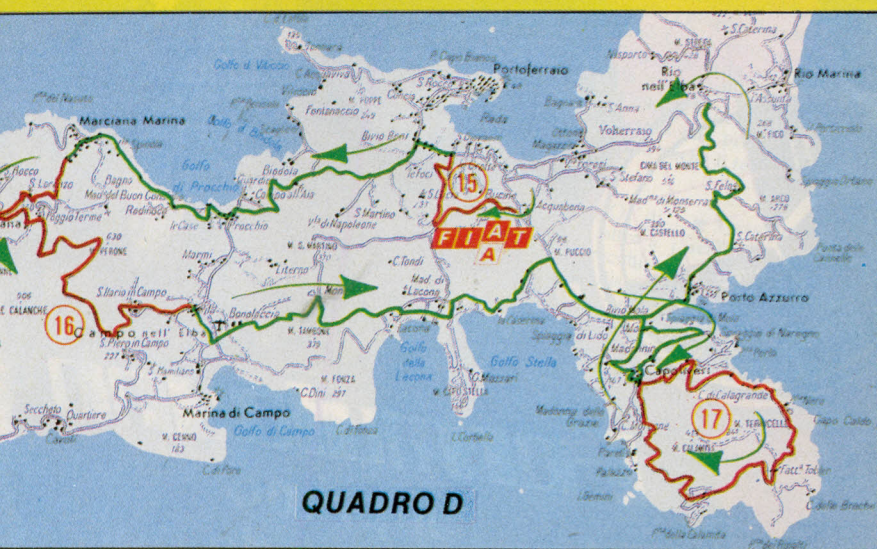
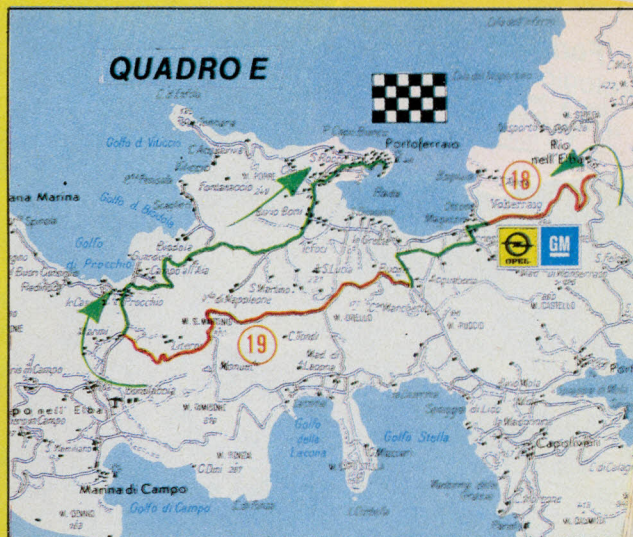
8/9 giugno 1984



QUADRO C



QUADRO E



L'albo d'oro

1968	Cavallari-Salvay	(Fulvia HF)
1969	Barbasio-Mannucci	(Fulvia HF)
1970	Paganelli-Russo	(Fiat 124)
1971	Trombette-Enrico	(Fiat 124)
1972	Trombette-Enrico	(Fiat 124)
1973	Warmbold-Haggbom	(Volkswagen)
1974	Verini-Macaluso	(Fiat 124)
1975	Ballesi-Gigli	(Alfetta)
1976	Alen-Kivimaki	(Fiat 131 Abarth)
1977	Darniche-Mahé	(Lancia Stratos)
1978	Vudafieri-Mannini	(Lancia Stratos)
1979	«Tony»-Mannini	(Lancia Stratos)
1980	Vudafieri-De Antoni	(Fiat 131 Abarth)
1981	Vudafieri-Bernacchini	(Fiat 131 Abarth)
1982	Tabaton-Tedeschini	(Lancia Stratos)

Nel 1983 la gara non si è disputata.



QUADRO H

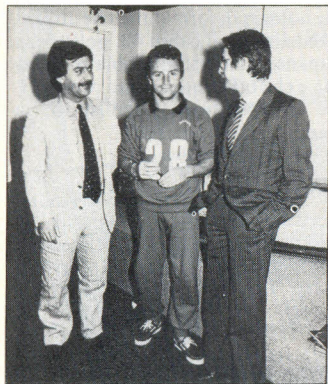


VELOCITA'

Alain Ferté su Martini a Pau F. 2

ALAIN Ferté ritorna in F. 2. Grazie all'appoggio della Marlboro e della Elf l'ex pilota della Maurer sarà alla guida del Gp di Pau al volante della seconda Martini Bmw ufficiale, a fianco del fratello minore Michele. Ferté sostituirà quindi il belga Didier Theys, che recentemente ha subito un grave incidente stradale, uscendo di strada con la sua Bmw di ritorno da Bruxelles. Theys si è procurato la frattura della clavicola sinistra e del piede destro. Dovrà saltare le gare di Pau e di Hockenheim oltre alla 24 ore di Le Mans, dove era iscritto al volante di una Porsche 956.

■ **CAVALLINO IN RADUNO.** Per gli appassionati della Ferrari sarà festa il 10 giugno a Bozzolo, un paese in provincia di Mantova e non lontano da Piadena. Verrà infatti organizzato il primo «Raduno Gilles Villeneuve» ed è previsto l'arrivo di oltre cento Ferrari, compresa una recente Formula uno.



■ **ARNOUX A NOLEGGIO.** La settimana scorsa René Arnoux ha partecipato a Bologna come ospite d'onore all'inaugurazione della sede regionale della Telerent, sita in via Riva di Reno. La Telerent è la maggiore organizzazione mondiale nel settore del noleggio di video registratori e televisori. Nella foto Arnoux posa assieme a Sergio Vanni e Andrea Nasci della Telerent.

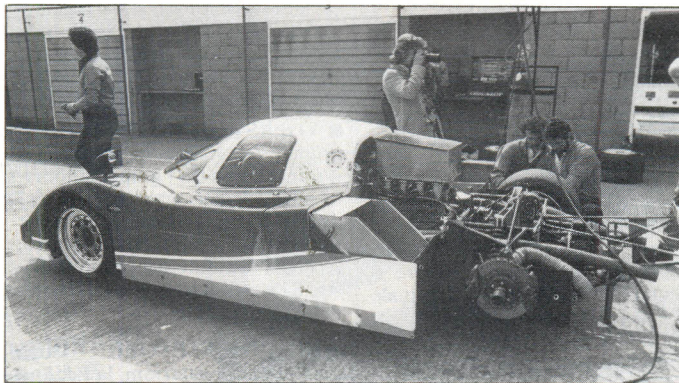
■ **HOLLAND.** È morto a Tucson (Arizona) all'età di 76 anni Bill Holland leggendario pilota statunitense che vinse la 500 miglia di Indianapolis nel 1949. Ancora oggi nessun'altro personaggio del mondo automobilistico ha eguagliato il suo record a Indy. Su cinque partecipazioni aveva conquistato tre secondi posti, un quindicesimo e un primo.



■ **MINARDI TEST O.K.** Sono proseguite al Mugello le prove della Minardi F.2 in vista della gara di Pau dell'11 giugno. Lavorando soprattutto sulle molle e con gomme da gara, Nannini (nella foto) è arrivato a un buon 1'42"5, migliorando di un secondo il tempo della settimana prima. Nella gara di maggio, il tedesco Danner alla guida della March-BMW che al momento è il punto di riferimento della Minardi (data la differenza di potenza delle Ralt con motore Honda) era arrivato a una prestazione analoga nella identica situazione di assetto. Molto valido anche il tempo di Del Castello con il pieno di benzina: 1'43"5.

■ **BITURBO GRA?** Al C.O. di Modena della Mille Miglia, oltre a Enzo Ferrari era presente parecchio «bel mondo» dell'automobilismo locale: il capo-assistenza Ferrari Florini, il famoso capo-mecchanico Borsari e anche l'ingegnere Bertocchi della Maserati. Quest'ultimo si è soffermato sulla sensazionale «26» di De Cadenet e il proprietario ha detto un po' polemicamente: «Come vede la Maserati faceva anche delle auto da corsa...». «Vedremo, vedremo, forse ci sarà una sorpresa...», ha aggiunto Bertocchi. Che alludesse al misterioso progetto legato all'euro-turismo con la Biturbo?

■ **ZANDVOORT.** Il 1983 è stato un anno positivo dal punto di vista finanziario per il circuito di Zandvoort rispetto all'82. I proprietari dell'impianto hanno registrato un giro d'affari di 4,2 milioni di fiorini.



■ **C'È ANCHE LA TIGA.** Dopo le delusioni dell'83, la TIGA Racing torna in endurance (Le Mans compresa) con due nuove vetture di gr. C-2. Il disegno della TIGA-84 è piuttosto convenzionale: il motore è il solito Cosworth e il cambio è della Hewland. Tra i piloti, sicuramente Gordon Spice, Neil Crang e Ray Bellm, tutti e tre uomini di affari con l'hobby delle corse. Per questo sperano di trovare sponsor nei settori a loro vicini.

■ **MONTAGNA.** Anche quest'anno sembra che i protagonisti del campionato europeo della montagna siano gli stessi dello scorso anno. Infatti dopo le prime due prove, Nesti conduce la categoria vetture da corsa con 40 punti, al secondo posto Herbert Stenger con 23 punti, al terzo Vilarino con 15, tutti con Osella-Bmw. Per quanto riguarda le vetture di produzione conducono pari merito con 40 punti Toni Fischhaber (Alfa Romeo) Fritz Muller (Bmw 525 CSI) e Rolf Giering (Bmw M1). La prossima gara si disputa il 10 al Rechberg in Austria.

■ **MOFFAT.** Allan Moffat non disputerà le restanti prove del campionato australiano di turismo perché si è fratturato la mano sinistra il 13 maggio a Surfers Paradise. Moffat sarà nuovamente in gara tra cinque settimane ed è interessato a correre in Europa, in modo particolare a disputare le 24 Ore di Spa per un team del Vecchio Continente.

■ **ZAKOWSKI.** A soli 17 anni Peter Zakowski, figlio del titolare della Zakspeed, è già impegnato attivamente nell'automobilismo. Corre infatti con licenza olandese in F. Ford al volante di una Reynard con la quale non ha per il momento ottenuto grandi exploit.



■ **GTV AVRO SPRINT.** L'Alfa Romeo GTV 6, con i marchi di AS, con la quale Fiorello Bellina ha preso parte alla gara di produzione francese disputata nel contorno del GP di Francia al circuito di Digione, domenica 20 maggio.

■ **IN MEMORIA DI «LULU».** Alla recente Mille Miglia storica, molti rappresentanti di città e paesi hanno voluto donare, nel corso di una brevissima sosta, un ricordo ai partecipanti. L'elenco sarebbe lunghissimo: tra tutti vogliamo ricordare che a Porto Recanati, cittadina natia di Ludovico Scarfiotti, è stato donato un libro dedicato al grande pilota scomparso. Molti anche i Ferrari Club «in agitazione»: quello di Montefiascone ha anche simpaticamente voluto omaggiare di bottiglie di vino i concorrenti.

■ **STREIFF.** Come annunciato da tempo il francese Philippe Streiff sarà tra i protagonisti della 24 ore di Le Mans. Guiderà la seconda Porsche 956 Fitzpatrick in coppia con David Hobbs e il sudafricano Sarel Van der Merwe.

RALLY

Panafricana in settembre del 1985

SONO STATE definitivamente fissate in accordo con la Fisa le date della Panafricana, organizzata da Jean-Claude Bertrand. La gara si svolgerà dal 1. al 22 settembre 1985 su un percorso di 15.000 km di deserto e giungla. L'itinerario definitivo non è stato ancora comunicato ma si sa che il raid partirà da Roma per arrivare ad Abidjan e attraverserà ben 11 paesi. Il rally raid si concluderà poi a Nizza. Sponsor della manifestazione saranno il gruppo Fraissinet-Transair, il primo europeo di aviazione commerciale, e la Elphora, specializzata in radiotelecomunicazioni.

■ **CARMIGNANI.** Il giornalista Franco Carmignani ha vinto l'orologio messo in palio dalla Sabelt Britax al rally delle 4 Regioni nell'ambito del concorso «La sicurezza premia». Carmignani ha battuto i suoi rivali rispondendo esattamente alle domande «confezionate» dalla pr della Sabelt, Ketty Tabakov.



■ **PORAN RALLY.** Sensazionale al Poran Rally: per la prima volta infatti una vettura di gr. A si è imposta in una gara di campionato ungherese. Si tratta della Lada 1300 di Szabo-Oermenyi.

■ **ERRORE.** Nel numero 22 di Autosprint è apparsa una foto della Opel di Colombi-Mattanza con la dicitura «... della scuderia Brescia-Rally...» è un errore, infatti la vettura appartiene alla Valcuvia Corse. Ce ne scusiamo.

■ **ELBA IN DIRETTA.** Radio Flash Livorno e Radio Elba, oltre che dedicare vasti servizi sul prossimo rally dell'Elba, terrà una trasmissione-fiume in diretta per tutta la durata della manifestazione.

● **WALFRIDSSON TERZO.** Gli organizzatori del Rally South Swedish, valevole per il campionato europeo, disputatosi due settimane or sono, hanno comunicato di avere apportato una modifica alla classifica finale della gara. Modifica che interessa i piloti Walfridsson e Torph, inizialmente indicati come quarto e terzo e che ora risultano rispettivamente terzo e quarto.

■ **ALBANESE.** Il titolo di preparatore «principe» della Ritmo 130 spetta per il momento ad Albanese che sta dominando con Fabbri la stagione italiana. E dire che all'inizio del campionato molti piloti avevano preferito rivolgersi ad altri preparatori, nonostante la scuderia Grifone consigliasse vivamente il nome di Albanese.

■ **STRANIERI.** Data la validità per la «Mitropa Cup» al rally del Carso erano presenti parecchi equipaggi stranieri, che hanno contribuito ad alzare il numero dei partecipanti. Al via vi erano infatti 7 tedeschi e 2 austriaci.

■ **DE LUCA.** Il giovane pilota modenese De Luca, che ha partecipato alle prime gare del Cir con una Ritmo Abarth gr. N della scuderia «4 Rombi» è stato colpito da un fastidiosa forma di epatite virale che lo ha costretto al momentaneo abbandono dell'attività agonistica.

■ **CARR.** L'ex-campione rally australiano Greg Carr ha temporaneamente abbandonato la sua Fiat 131 Abarth per una Holden Commodore V8 nel tentativo di vincere il secondo titolo nazionale. L'attuale sistema di assegnazione dei punti infatti favorisce le vetture di produzione in rispetto al gr. 4.

■ **SCHANCHE.** Martin Schanche ha vinto la 3. prova del campionato europeo di rallycross, svoltasi a Haemeella in Finlandia, battendo nettamente Niittymaki e Nilsson. Schanche è attualmente al comando del campionato continentale.

■ **DIADORA.** A partire dal rally del Carso la «Diadora» sponsorizza il programma sportivo di Salvan-Cigola, che corrono con una Ritmo Abarth della scuderia «4 Rombi» della Mitropa Cup e nel Cir.

■ **LUPIDI.** In attesa di acquistare un'altra vettura, dopo che la sua Renault 5 Turbo è andata distrutta al 4 Regioni, Livio Lupidi sarà presente al rally dell'Elba solo in veste di spettatore.

■ **SABY.** Bruno Saby parteciperà con una Renault 5 turbo ufficiale a due prove del campionato del mondo rally: il 1000 laghi in Finlandia e il Rac in Gran Bretagna.

INDUSTRIA

Giulietta turbo solo a settembre

LA NUOVA Giulietta turbo 1.8, vettura sportiva prodotta dall'Alfa Romeo che doveva essere presentata in giugno, verrà prodotta a partire dal prossimo settembre. La Giulietta adotterà il primo turbocompressore prodotto interamente dall'Alfa Avio di Pomigliano d'Arco e sarà capace di raggiungere prestazioni velocistiche elevate. Intanto l'Alfa ha comunicato che sarà lanciata nei prossimi mesi la «33 quadrifoglio verde», una versione potenziata della «piccola» Alfa. La vettura avrà una cilindrata di 1940 cc, motore di 105 cavalli, e raggiungerà la velocità di oltre 185 kmh. In autunno poi sarà illustrata nei dettagli la K2, la ammiraglia dell'Alfa che sarà prodotta in varie versioni.

■ **VOLKSWAGEN PRIMA.** Il gruppo Volkswagen ha confermato il primo posto tra i gruppi automobilistici tedeschi aumentando le vendite nel mercato mondiale del 4 per cento in più rispetto all'anno scorso. Anche il fatturato del primo trimestre 84 è cresciuto, con un aumento del 23,5 per cento.

■ **ELETTROBEDFORD.** Dopo anni di sperimentazioni, la Bedford General Motors elenca nella sua gamma di veicoli un furgone da 10 quintali con motore elettrico... Si chiama Bedford CF 'electric' va, ha un raggio d'azione di 80-90 chilometri fra una ricarica e l'altra e può raggiungere i 75 chilometri l'ora

■ **OLIO FIAT PER VETERANE.** Ormai affermata in tutti i settori della motorizzazione, la Fiat Lubrificanti ha ora presentato un nuovo tipo di olio, denominato HPX e destinato alle autovetture che hanno già raggiunto un elevato chilometraggio. Dati i costi delle auto nuove, il parco circolante è ormai piuttosto invecchiato rispetto ad alcuni anni fa: l'Olio Fiat HPX serve a limitare i più evidenti sintomi dell'usura, quali la fumosità, la perdita di compressione e l'elevato consumo di lubrificante. Un olio quindi specialistico e d'altronde l'HPX verrà venduto solo tramite le officine specializzate per evitare scelte sbagliate all'origine. È un olio multigrado e quindi può sostituire quelli precedentemente usati senza necessità di lavaggio del motore.

■ **TEKSID.** Tra la Teksid S.p.A. (gruppo Fiat) e la società francese Pont-a-Mousson, due tra le più importanti aziende in Europa nella produzione di getti in ghisa, è stato stipulato un accordo per lo sviluppo dell'applicazione industriale del processo «Policast» nella fabbricazione di raccordi per canalizzazione in ghisa, campo nel quale la Pont-a-Mousson è leader europeo. Il processo «Policast», recentemente sviluppato dalla Teksid in collaborazione con la Fata, è una nuova tecnologia di formatura, che utilizza modelli gassificabili di polistirene espanso immersi in sabbia refrattaria e che offre interessanti prospettive di sfruttamento industriale in campo automobilistico.

■ **NISSAN IN USA.** La Nissan ha deciso di aumentare la capacità del suo impianto di Smyrna (Tennessee) per poter iniziare l'anno prossimo verso aprile la produzione di un modello derivato dalla Sunny. È prevista la costruzione di oltre 100 mila vetture all'anno nel primo periodo. La forza lavoro sarà incrementata di circa il 50 per cento.

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



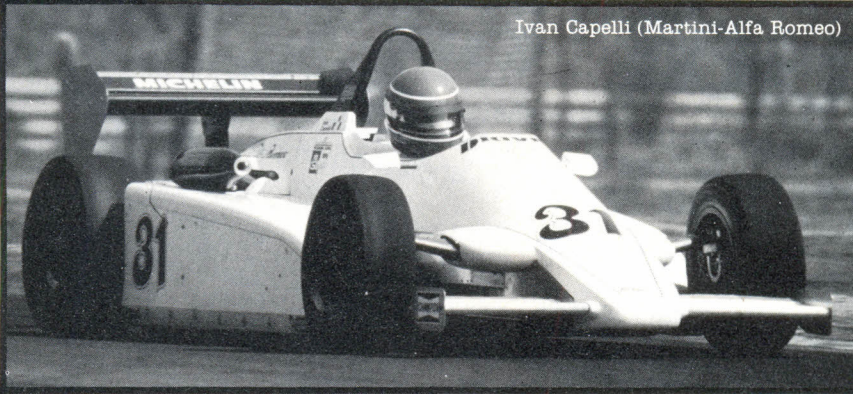
■ **LA TERRIBILE «4CV».** Alla recente Mille Miglia storica era iscritta anche una Renault 4CV, eccezionalmente ammessa tra tante sport e GT per il suo passato gloriosissimo. Le 4CV infatti erano le grandi protagoniste delle classi più piccole, tanto che spesso arrivavano a Brescia a controllo d'arrivo ancora chiuso. Diffusissime (1.090.000 esemplari costruiti) nelle versioni preparate arrivano a 170 kmh. Alla rievocazione della «MM», la 4CV, appoggiata dalla Renault Italia, è stata guidata inizialmente da Piero Taruffi.

■ **AUGURI.** Massimo Munari, rallyista della scuderia «Quattro Rombi», ha tagliato un importante traguardo. Pochi giorni orsono, infatti, si è brillantemente laureato in giurisprudenza. Al neo avvocato giungano i migliori auguri della redazione di Autosprint sia per la futura professione sia per la ripresa attività agonistica.



ALFA VINCE

FORMULA 3



Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo)

CAMPIONATO EUROPEO F 3

3 vittorie

(su 5 gare)

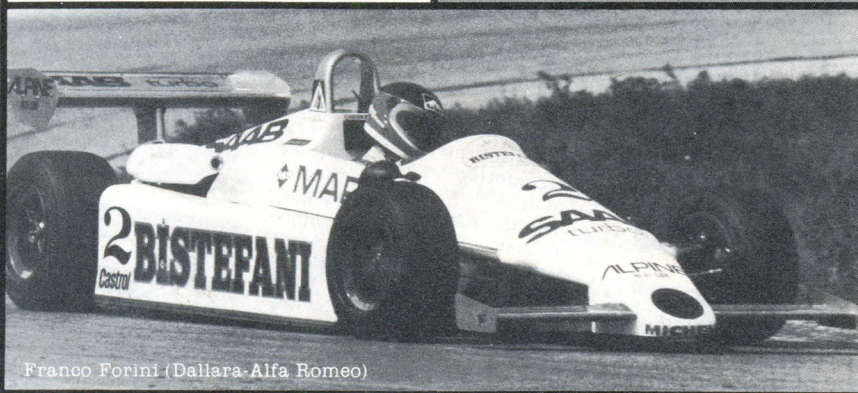
- * Magny Cours (1-5)
1° Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo)
- * La Chatre (13-5)
1° Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo)
- * Zeltweg (27-5)
1° Gerhard Berger (Ralt-Alfa Romeo)

CAMPIONATO ITALIANO F 3

4 vittorie

(su 5 gare)

- * Mugello (8-4)
1° Franco Forini (Dallara-Alfa Romeo)
- * Misano (23-4)
1° Alessandro Santin (Ralt-Alfa Romeo)
- * Mugello (13-5)
1° Alessandro Santin (Ralt-Alfa Romeo)
- * Monza (27-5)
1° Alessandro Caffi (Ralt-Alfa Romeo)



Franco Forini (Dallara-Alfa Romeo)

L'Alfa Romeo, che non partecipa direttamente alle competizioni, ringrazia i suoi clienti sportivi, le scuderie e gli sponsor per le vittorie conseguite con i propri motori

CLASSIFICA CAMPIONATO EUROPEO FORMULA 3

(dopo 5 gare)

- | | |
|---------------------------------|-------|
| 1. Capelli (Martini-Alfa Romeo) | p. 22 |
| 2. Dumfries (Ralt-Volkswagen) | p. 21 |
| 3. Nielsen (Ralt-Volkswagen) | p. 20 |

CLASSIFICA CAMPIONATO ITALIANO FORMULA 3

(dopo 5 gare)

- | | |
|-------------------------------|-------|
| 1. Santin (Ralt-Alfa Romeo) | p. 33 |
| 2. Caffi (Ralt-Alfa Romeo) | p. 23 |
| 3. Tacchino (Ralt-Volkswagen) | p. 15 |



Alessandro Santin (Ralt-Alfa Romeo)

MONDIALE RALLY

L'Acropoli parla tedesco

Laudi all'Audi

Secondo successo '84 per Blomqvist (ora in testa al mondiale piloti) e quarto per la Casa di Ingolstadt, di nuovo prima nella classifica costruttori. Peugeot 205 fortissima; Lancia con troppe forature

di Maurizia Baresi - Foto di Belle Epoque e Cockpit

ATENE. Poteva andare peggio. Per la Lancia, ovviamente. Visto com'era cominciata, e poi continuata, la faccenda minacciava di finire male per la Casa torinese, alle prese con una furibonda serie di forature, che hanno più di tutti colpito Attilio Bettega. Tralasciando i problemi

in scioltezza. Ciò significa che queste vetture dell'ultima generazione sono sulla buona strada per arrivare presto alla vittoria.

LE «VECCHIE». Una vittoria che per il momento è rimasta nelle «mani» delle vecchie Quattro (quel-

da una frizione continuamente inondata d'olio e che in seguito a ciò pattinava vistosamente. L'inconveniente ha poi portato il motore al collasso prima della fine della prima tappa. Peccato, perché è così venuto a mancare il tema dello scontro diretto tra la francese e Walter Röhrl.

MOMENTO 205. La partenza della seconda tappa ha visto come sempre la conosciutissima ps delle Meteore zeppa di pubblico, di fotografi e di giornalisti, in attesa dei più bei passaggi, panoramicamente parlando, di tutto il rally. È qui che l'Audi ha avuto il suo secondo momento di apprensione, quando Röhrl si è lasciato dietro a fatica la bandierina dello starter, trascinando a strappi su per la salita la sua goffa vettura sospinta da un motore sputacchian-te da far pietà. È passato così in testa Vatanen, ripetendo il copione della Corsica e come in Corsica alimentando sogni proibiti in casa Peugeot. Sogni durati il tempo di una prova perché Ari a sua volta è incorso in guai meccanici come potete meglio verificare nella cronaca, lasciando nuovamente la testa della gara a Blomqvist e a Mikkola che, da qui in avanti non molleranno più il loro confortevole insediamento ai vertici della classifica. Una classifica che, curiosamente è sempre stata assai simile a se stessa, nonostante i colpi di scena e gli exploit non siano mancati. Essa non dice infatti delle performance formidabili di Vatanen e della Peugeot, perché i minuti pagati dal finlandese alla assistenza l'hanno rilegato stabilmente al terzo posto, mentre le classifiche di prova lo hanno visto dominare in vetta ben 11 volte sulle 31 speciali disputate fino al ritiro. Röhrl nello spazio di poche speciali è riuscito a rimontare alla quarta piazza, la stessa che occupava prima dell'exploit di Kalamaca, sicché fino al ritiro di Vatanen la gerarchia si è articolata nella stessa esatta successione che aveva caratterizzato la maggior parte della prima tappa.

LANCIA. Se una cosa può consolare la squadra italiana, questa è la mancanza assoluta del più piccolo problema di motore o di meccanica, a riprova di una affidabilità che sta diventando leggendaria. Non per niente lo stesso Vatanen ha afferma-

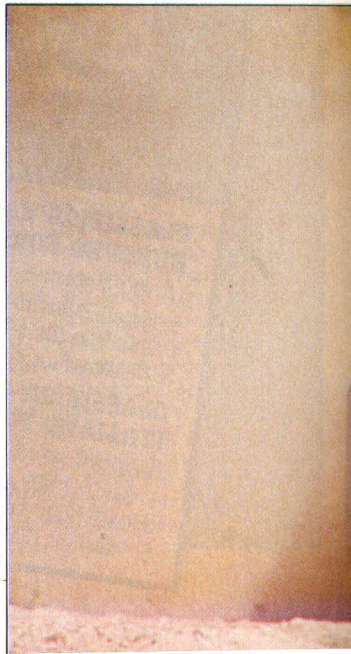
segue



LA 037 DI ALEN

dei pneumatici Pirelli, sui quali potete istruirvi dettagliatamente a parte, e guardando con realismo ai guai di casa nostra nella difficile corsa ellenica, va detto che la Lancia non è mai stata in grado, in alcun momento, di giocare un ruolo diverso da quello di inseguitrice senza speranze. Non solo dell'Audi, la cui supremazia sull'ostico sterrato greco già si sapeva, ma anche della Peugeot, della quale invece non si sapeva niente. Il terzo posto di Alen e il quarto di Bettega, dunque, vanno felicemente accolti con uno sguardo riconoscente a Röhrl e a Vatanen che hanno sgombrato il campo della loro presenza al momento opportuno. Normale, direte voi: macchine nuove, poca esperienza, niente traguardo. Non dimentichiamoci però che Röhrl, sull'Audi corta, ha abbandonato a sole due prove dalla fine, e che Vatanen con la Peugeot 205 turbo 16, quando ha voluto ha inserito una marcia in più e se n'è andato davanti a tutti,

le lunghe, per capirci) per le quali tutto è filato via piuttosto liscio, a parte qualche paura alla fine della prima tappa, quando sia Mikkola che Blomqvist hanno dovuto vedersela con le bizzie dell'alternatore proprio mentre cominciava a cadere l'oscurità. Per fortuna del team tedesco, al calo forzato dei due nordici ha corrisposto il risveglio di Röhrl, la cui Quattro «cortà», all'inizio non brillantissima, ha avuto un momento di forma smagliante che ha permesso al tedesco di infilare cinque vittorie consecutive e di arrivare a Kalamaca, traguardo della prima tappa, in prima posizione davanti a Vatanen. Blomqvist e Mikkola rimanevano però nelle vicinanze, rispettivamente terzo e quarto, con distacchi non troppo importanti. Mancava all'appello Michèle Mouton, partita assai bene sull'Audi «corta» che però già dalla terza prova speciale si era vista rovinare ogni speranza di far bene





«Punto» Peugeot dopo la gara

Obiettivo mondiale '84

LAGONISSI. Se dopo il Tour de Corse la soddisfazione del Team Peugeot Talbot Sport era evidente, a Lagonissi nella conferenza stampa, dopo la conclusione del Rally Acropoli era addirittura prorompente. Si è spiegato che l'ottimismo e la completa fiducia, anzi la consapevolezza di avere un mezzo altamente competitivo nonostante nessuna delle due vetture sia giunta al traguardo, viene dall'aver constatato che i danni subiti durante la gara sono da imputare esclusivamente a una insufficiente protezione sotto la macchina. Ciò ha permesso il bombardamento di pietre sugli organi più esposti, che alla fine hanno ceduto: tutto qua.

«**Pur essendoci ancora molto da fare — ha detto Todt — la vettura si è dimostrata sana e ben concepita anche su questo terreno, sicché contiamo di presentarci al 1000 Laghi con tutti i problemi risolti, forti dell'esperienza fatta qui».**

L'euforia per la performance di Vatanen sfocia nell'affermazione gagliarda che la Peugeot punta per il 1985 a vincere il campionato del mondo, e nell'invito orgoglioso a ricordare gli esordi stentati sia della Lancia sia dell'Audi. È stata confermata la partecipazione della Turbo 16 al Rally della Costa d'Avorio, in vista del Safari 1985.

VISIBILMENTE soddisfatti anche i due piloti Vatanen e Nicolas. Il primo ha tirato fuori le unghie soprattutto nella seconda tappa. Perché? «**Per tre buoni motivi — ha spiegato Todt —. Ari ha preso il via dell'Acropoli dopo essersi appena rimesso dall'incidente in Corsica, quindi ha dovuto superare qualche difficoltà di ordine psicologico, all'inizio. Poi ha dovuto prendere confidenza con la vettura sulla terra, non avendo provato che cinque giorni. Infine, la polvere di Alen l'ha sovente disturbato durante tutto lo svolgimento della prima tappa».**

L'annuncio che Jean-Pierre Nicolas abbandonerà la competizione a fine anno per occuparsi di altre attività in seno alla Casa francese — si parla di lui come del nuovo capo del reparto Peugeot-Talbot Sport promotion, responsabile delle attività commerciali e della politica sportiva della Casa a livello mondiale, prendendo il posto che fu di Olivier Quesnel — ha scatenato ridde di supposizioni sul pilota che prenderà il suo posto nell'85. La più appetitosa è senza dubbio quella che vorrebbe Michèle Mouton nel mirino di Todt.

LA QUATTRO DI BLOMQUIST SULLO SFONDO DELLE METEORE

Perché la débâcle Pirelli

Troppo caldo

ATENE - La eccezionale e non preventivata sequenza di forature che ha afflitto i pneumatici Pirelli della Lancia Rally all'Acropoli ci è stata spiegata direttamente da Nigel Wollheim, capo delle pubbliche relazioni della Casa di gomme italiana.

«**Due sono i fattori principali — ha affermato Wollheim — il primo consiste nel particolare tipo di pietre presenti sullo sterrato greco, spigolose e aguzze tanto da perforare i fianchi delle coperture; il secondo è dato dall'aspetto di eccezionale durezza assunto dallo sterrato stesso alle alte temperature in cui si è svolta maggior parte della gara. Le Lancia avevano sì già provato qui in Grecia, ma lo avevano fatto con temperature molto minori e i nostri pneumatici si erano comportati alla perfezione».**

VATANEN E LA 205 TURBO 16

Laudi all'Audi

segue

to che la squadra più temibile per lui resta sempre la Lancia, «perché non rompe mai e non smette di migliorarsi: è incredibile come progrediscono continuamente, questi della Lancia!». Ari ha indubbiamente ragione, perché, senza l'uscita di strada abbastanza decisa di Toivonen, a metà della seconda tappa e la «toccatina» che ha probabilmente tolto di gara Biasion a sei prove dalla fine, le 037 al traguardo sarebbero state quattro, cioè tutte. Il discorso Capone va infatti considerato a parte, o forse non va semplicemente fatto, perché quando una macchina non vede la fine della prima prova speciale non resta che lasciare ai responsabili e ai capi scuderia direttamente interessati di scoprire i colpevoli, se i colpevoli ci sono.

FUTURO A 4. Se Ari ha ragione, come dicevamo, è ben vero, però che ormai il futuro dei rally è nelle quattro ruote motrici, e per quanto si sia capaci di migliorarsi, più di tanto non si può più fare. La Lancia non può ignorarlo e forse proprio per questo si dice che la nuova vettura di Torino verrà messa insieme già sul finire dell'estate e che la versione stradale dovrebbe essere presentata già in autunno. Voci di corridoio, ma intanto di sicuro c'è la decisione di partecipare al rally della Nuova Zelanda: con Allen ovviamente, che mantiene grazie al suo nonostante tutto buon risultato in Grecia, un secondo posto nel campionato mondiale piloti a soli tre punti dal nuovo leader Steg Blomqvist che va assolutamente aiutato. Se si deciderà di inviare una seconda vettura, questa sarà molto probabilmente per Toivonen. L'Audi sembra intenzionata a scendere in forze anche all'altro capo del mondo, mandando tre Quattro, tutte lunghe, per Röhr, Blomqvist e Mikkola. La Peugeot, invece, va in vacanza — si fa per dire — fino al 1000 Laghi, dove conta di presentarsi col solo Vatanen per concentrare al meglio tutte le energie del team e dare al finlandese il massimo delle chances per fare da mattatore in casa propria.

ACROPOLI «GIALLO». Dando uno sguardo alla classifica finale di questo Acropoli '84, salta all'occhio il numero impressionante di Nissan insediate tra il 6. (Salonen) e il 12. posto (Shah): ben sei vetture, che con la Mazda di Varmbold in 9. posizione e la Toyota di Halivelakis in 13., tingono completamente di giapponese l'intera fascia di rincalzo dietro le Audi e le Lancia. Audi e Lancia: per il momento siamo ancora lì. Gumpert sorrideva sicuro e Blomqvist canticchiava beato a Poros, aspettando il battello che doveva condurlo vittorioso ad Atene: si direbbe che il futuro non li preoccupi un gran che e che consigliano tranquillamente in una doppia conquista di campionato, piloti e marche.

Maurizia Baresi



IL TRIONFO DI BLOMQVIST ALL'OMBRA DEL PARTENONE

L'Acropoli in spiccioli

■ **TV RALLY.** La rete greca televisiva ERT-1 ha trasmesso, la sera di lunedì 28, un collegamento in diretta con il rally della durata di 35 minuti. Si tratta della prima volta che un rally mondiale viene trasmesso in diretta nel paese in cui si svolge.

■ **PIRELLI PER 4.** Oltre alle Lancia Rally, i pneumatici Pirelli erano montati anche sulle nuove Mazda RX7, sulla Porsche 911 di Al Hajri e sulla Golf GTi di Grundel.

■ **FUTURO NISSAN.** Non si sa ancora per certo quali siano i programmi Nissan per i rally '85. Da tempo si parla di una nuova vettura a trazione integrale, ma niente si è ancora visto dopo le tante parole. Da parte sua, Timo Salonen è stato chiarissimo, dichiarando che se la nuova vettura 4x4 non verrà lui si impegnerà a trovare una diversa sistemazione per l'anno prossimo.

■ **MULTA CAPONE.** Dopo il ritiro prima del termine della prima speciale, Capone si è visto anche elevare una sanzione amministrativa di cinquemila dollari (oltre otto milioni di lire) perché dalla placca porta numero della sua 037 era stato tolto il nome Rothmans, sponsor principale della gara. Il perché della «mossa» è piuttosto facile da capire, poiché la West, sponsor del team Tre Gazzelle di Capone, è una ditta di sigarette, che aveva peraltro tappezzato la Grecia con i suoi manifesti.

■ **SUPER - TRASFERIMENTI.** L'Acropoli è un rally famoso per i lunghi e velocissimi trasferimenti fra alcune tappe. Anche quest'anno è stato così, e lo confermava la presenza, particolarmente nel lungo tratto fra la seconda e la terza ps della seconda tappa, di numeroso pubblico ai lati delle strade, con tanto di intere scolaresche di bambini.

■ **ACROPOLI MENO DURO.** È stato un Rally dell'Acropoli meno duro delle passate edizioni. Lo hanno dichiarato quasi tutti i piloti interpellati. I tempi di riposo della gara sono stati infatti quest'anno allungati: fra la prima e la seconda tappa i piloti hanno potuto essere liberi per una decina di ore, mentre fra la seconda e la terza la sosta è stata di oltre venti ore.

■ **BUFFUM DA STRADA.** L'ottimo quinto posto finale di Buffum e della sua Audi Quattro A2 assumono un significato ancora maggiore se si considera che la vettura era equipaggiata da normali pneumatici BF Goodrich di serie. E pensare che Buffum ha riportato appena due forature in tutta la gara...

■ **AUTOCROSS.** Il campione italiano Romagna ha fatto registrare l'assoluto alla riunione di autocross di Villesse, valida per il campionato triveneto terzo trofeo piloti autocross Isointini.

6. gara del mondiale piloti
5. gara del mondiale marche
27-31 maggio

Organizzazione: Automobile et Touring Club de Grece Elpa, Messogion 2, Athenes 11527, Grecia. Tel. 7786902-7791615. Telex 215763

Direttore di corsa: Costas Glossotis - **Percorso:** km 2262,33, con 47 prove speciali per km 796,62

Condizioni atmosferiche: tempo buono con sole; coperto solo nel finale

Organizzazione: voto 8 - **Partiti:** 105 - **Ritirati:** 32

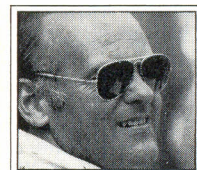
Così al traguardo

EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	GR.	TEMPO
1. Blomqvist-Cederberg	Audi Quattro	S-S	B	10h41'51"
2. Mikkola-Hertz	Audi Quattro	SF-S	B	a 3'07"
3. Alen-Kivimaki	Lancia Rally	SF-SF	B	14'10"
4. Bettega-Cresto	Lancia Rally	I-I	B	21'58"
5. Buffum-Gallagher	Audi Quattro A2	USA-USA	B	40'19"
6. Salonen-Harjanne	Nissan 240 RS	SF-SF	B	44'38"
7. Mehta-Mehta	Nissan 240 RS	EAK-EAK	B	52'06"
8. Moshous-Kostantakos	Nissan 240 RS	GR-GR	B	1h05'54"
9. Warmbold-«Biche»	Mazda RX7	D-F	B	1h24'47"
10. Iwashita-Nakahara	Nissan BS 110	J-J	B	1h54'32"

GLI ALTRI DI GRUPPO: B: «Stratissino»-Fertakis (11.) (Nissan 240 RS) a 2h00'09"; Shah-Doughty (12.) (Nissan 240 RS) a 2h27'44"; Constantakos-Montasantos (16.) (Ford Escort RS) a 3h04'00"; Lykalis-Antonopoulos (17.) (Ford Escort) a 3h10'56"; Pasmazoglou-Klironomos (19.) (Opel Ascona) a 3h28'55"; Stohl-Kaufmann (22.) (Lada VFTS) a 3h58'39"; Eliades-Vassiliades (25.) (Citroën Visa Chrono) a 4h25'57".

GRUPPO A: 1. Halivelakis-Exarchos (13.) (Toyota Corolla) in 13h22'27"; 2. Moshoutis-«Silef» (14.) (Ford Escort RS) a 4'11"; 3. Gallo-Vasiliadis (15.) (Toyota Corolla) a 6'48"; 4. Proxopiu-Generalis (18.) (Opel Ascona) a 45'59"; 5. Panourgias-Smailis (20.) (Renault 11 turbo) a 55'00"; 6. Hatzisopanis-Dontas (21.) (Ford Escort) a 1h00'47"; 7. Marinos-Varvouzanis (23.) (Toyota Starlet) a 1h31'25"; 8. Kritsikis-Egglezos (24.) (Nissan HA 10) a 1h37'40"; 9. Gemenis-Kepetzis (26.) (Toyota TE 71) a 1h57'59"; 10. Egglezos-Kollias (27.) (Toyota Starlet) a 2h05'44"; 11. Loukas-Giagnissis (28.) (Toyota Starlet) a 2h24'14"; 12. Vikos-Dalaris (29.) (Ford Escort RS) a 2h31'31"; 13. Exintaris-Ballidas (30.) (Ford Escort) a 2h47'13"; 14. Mousourelis-Xidakis (31.) (Toyota TE 71 DT) a 3h07'05"; 15. Halkias-Halkias (32.) (Nissan HA 10) a 3h10'35".

Così il mondiale piloti (dopo 6 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	22-27/6 NUOVA ZELANDA	23-29/7 ARGENTINA	22-26/8 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							63
2. Alen	3	—	15	10	20	12							60
3. Mikkola	12	—	20	12	—	15							59
4. Bettega	8	—	12	—	4	10							34
5. Biasion	6	—	10	—	15	—							31
6. Röhl	20	—	6	—	—	—							26

Altri classificati: 7. Waldegaard e Ragnotti 20; 9. Mouton e Aaltonen 15; 11. Eklund e Mehta 12; 13. Salonen 11; 14. Thérier, Jonsson e Nicolas 10; 17. Torph e Buffum 8; 19. Johansson, Grundel, Preston e Andruet 6; 23. Eriksson e Darniche 4; 25. Andervan, Ortigao, Wittmann e Iwashita 3; 29. Pettersson e Dorche 2; 31. Ahlin, Gooding e Criticos 1.

Così il mondiale marche (dopo 5 gare)



	22-28/1 MONTECARLO	6-11/3 PORTOGALLO	19-23/4 SAFARI	4-6/5 TOUR DE CORSE	27-31/5 ACROPOLI	22-27/6 NUOVA ZELANDA	23-29/7 ARGENTINA	22-26/8 1000 LAGHI	30/9-7/10 SANREMO	25-29/11 RAC	TOTALE PUNTI
1. Audi	18	18	14	10	18						78
2. Lancia	10	16	12	18	14						70
3. Renault	12	10	—	14	—						36
4. Toyota	—	8	20	—	—						28
5. Volkswagen	9	12	—	—	—						21
6. Nissan	2	—	10	—	8						20
7. Opel	—	—	16	2	—						18
8. Peugeot	—	—	—	12	—						12
9. Alfa Romeo	—	—	—	9	—						9
10. Citroën	—	4	—	—	—						4
11. Vauxhall	—	2	—	—	—						2
Mazda	—	—	—	—	2						2

I principali ritiri

- PS 1** Capone (differenziale);
- PS 15** Mouton (frizione e motore); Grundel (motore);
- PS 17** Carlsson (trasmissione);
- PS 25** Al Hajri (motore); Toivonen (uscita di strada); Kokkinis (motore);
- PS 32** Vatanen (pompa olio);
- PS 38** Nicolas (pinza freni); Grissmann (motore);
- PS 41** Biasion (cedimento sospensione);
- PS 45** Röhl (frizione).

I rally leaders

Da ps 1 a ps 3: Blomqvist; ps 4: Mikkola; da ps 5 a ps 16: Blomqvist; ps 17: Röhl; ps 18: Vatanen; da ps 19 a ps 47: Blomqvist.

Le pagelle

PILOTA	VOTO	PILOTA	VOTO
Blomqvist	10	Grissmann	8
Röhl	10	Grundel	8
Vatanen	10	Bettega	8
Mikkola	9	Warmbold	7
Alen	9	«Stratissino»	7
Biasion	9	Kokkinis	7
Mouton	9	Mehta	6
Salonen	9	Al Hajri	6
Nicolas	8	Toivonen	5
Buffum	8	Shah	5
Moshous	8	Moshoutis	5

«PIU'»		«MENO»
Vatanen	Combattivo	Mehta
Alen	Fortunato	Vatanen
Blomqvist	Efficace	Toivonen
Röhl	Spettacolare	Mehta

■ **USA IRIDATO.** Si parla da tempo della possibilità di organizzare, dal 1986, un rally mondiale negli Stati Uniti. In Grecia era presente l'organizzatore del Rally di Carson City, uno dei più importanti appuntamenti rallyistici della stagione statunitense, che ha confermato la voce e l'intenzione dell'ambiente rallyistico americano di approdare a un traguardo valido per il mondiale. La gara prescelta per la validità iridata potrebbe essere proprio quella di Carson City, alla quale si affianca la candidatura dell'Olympus Rally. Già dal prossimo anno una di queste gare verrà organizzata sotto gli occhi di alcuni rappresentanti della Fisa.

RALLY ACROPOLI

TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE (e i principali ritiri)

PARTE alle 9.30 di lunedì 28 maggio il 31. Rally dell'Acropoli. È la Audi Quattro Sport numero 1 di Walter Röhrl, vincitore della passata edizione della gara, a prendere il via per prima dalla pedana di partenza posta, come consuetudine, all'ombra dell'Acropoli, nel cuore di Atene. La vettura del campione tedesco sarà seguita da quelle di altri 104 partecipanti. La carovana del rally si dirige verso le colline a sud-est della capitale greca, teatro della prima prova speciale.

1 Imitos (12,08 km)

1. Blomqvist	in 9'45"
2. Mikkola	a 4"
3. Mouton	9"
4. Bision	11"
5. Toivonen	
6. Buffum	22"
7. Alen	
8. Nicolas	26"
9. Bettega	34"
10. Carlsson	39"

La Quattro Sport di Röhrl giunge a fine speciale con una ruota sul cerchio, perdendo oltre un minuto. Ma non è un fatto isolato. La stessa sfortuna tocca infatti anche a Vatanen, con la nuova Peugeot 205 turbo 16 e alla Lancia Rally di Toivonen, Bettega e Biasion. Si salva solo Alen, mentre Capone, in gara per la 037 con i colori della West, rompe il differenziale già da metà prova, dovendosi fermare a meno di cento metri dal punto di rilevamento cronometrico senza più la possibilità di inserire alcuna marcia. Anche la Nissan di Mehta denuncia all'arrivo una foratura: ma si tratta di un trucco ideato dal pilota per poter perdere cinque minuti senza denunciarli al controllo orario e facendo quindi partire davanti a lui Biasion, Blomqvist, Toivonen, Nicolas e Buffum che nella prima PS lo avevano quasi raggiunto.

2 Dionissos (10,80 km)

1. Mouton	in 9'07"
2. Röhrl	a 3"
3. Mikkola	
4. Blomqvist	4"
5. Vatanen	6"
6. Nicolas	9"
7. Alen	13"
8. Biasion	20"
9. Bettega	23"
10. Buffum	26"

Toivonen conclude la speciale con le due sospensioni anteriori bloccate: l'inconveniente si ripeterà altre volte nel corso della gara. Blomqvist è attardato da una foratura ma riesce a contenere il distacco dalla Mouton vincitrice in soli quattro secondi. Salonen arriva a fine tappa con il cambio della sua Nissan Cabriolet in quarta.

3 Loukissia (17,31 km)

1. Mikkola	in 10'45"
2. Blomqvist	a 8"
3. Toivonen	
4. Röhrl	
5. Mouton	9"
6. Vatanen	13"
7. Bettega	25"
8. Biasion	26"
9. Nicolas	37"
10. Buffum	46"

Lo squadrone Audi esce allo scoperto: solo Toivonen con la Lancia Rally riesce a inserirsi fra le quattro vetture tedesche al comando della classifica della speciale. In particolare, è proprio la Quattro «corta» a segnalarsi all'attenzione, dopo che lo stesso Röhrl non aveva saputo nascondere, alla vigilia, la sua perplessità in merito. Ma già la terza PS presenta le prime avvisaglie del male che porterà la Mouton al ritiro, undici speciali più tardi: una crepa nella testa del motore della sua Quattro Sport fa gocciolare olio proprio sulla frizione, che inizia così a «strappare». Anche Alen accusa problemi: si presenta a fine PS con la sospensione posteriore destra in disordine e perde l'037 da Mikkola.

4 Vagia (8,85 km)

1. Mikkola	in 7'28"
2. Alen	a 3"
3. Blomqvist	6"
4. Toivonen	7"
5. Vatanen	
6. Biasion	10"
7. Röhrl	13"
8. Mouton	15"
9. Buffum	23"
10. Nicolas	31"

Mikkola e Alen se la giocano quasi alla pari, nonostante il problema-gomme palesemente accusato dalla Lancia. Le Pirelli montate dalle vetture italiane (le stesse che furono tanto efficaci in Portogallo e al Safari, seppure di mescolata leggermente differente) mostrano infatti di patire decisamente lo sterrato greco, reso particolarmente insidioso dalle alte temperature in cui la gara si svolge, risultando particolarmente vulnerabili alle pietre nei fianchi e sfogliandosi nel battistrada. Il difetto si rivela però dopo percorrenza di circa 15 chilometri: per distanze minori il problema non si presenta, e le Lancia possono — come nel caso di questa quarta ps — lottare quasi alla pari con le vetture tedesche.

5 Promodros (36,23 km)

1. Blomqvist	in 26'52"
2. Mikkola	a 7"
3. Nicolas	17"
4. Vatanen	32"
5. Röhrl	37"
6. Alen	1'13"
7. Toivonen	1'21"
8. Buffum	1'56"
9. Tabaton	3'31"
10. Mehta	3'39"

Mentre le Peugeot 205 turbo 16 di Nicolas e Va-

tanen crescono in sicurezza e in prestazioni, continua il calvario di gomme in casa Lancia: stavolta ne fanno le spese Bettega e Biasion. Fora anche la Mouton, ma riesce a limitare le proprie perdite a meno di quattro minuti. Avrebbero potuto essere molti di più, data la lunghezza della prova. Nuove noie al cambio attardano anche Salonen, che all'assistenza lo sostituisce.

6 Distomo (10,96 km)

1. Mouton	in 8'26"
2. Mikkola	a 2"
3. Blomqvist	4"
4. Vatanen	6"
5. Toivonen	9"
6. Röhrl	16"
7. Biasion	
8. Nicolas	20"
9. Alen	23"
10. Bettega	26"

7 Bauxite Way (8,85 km)

1. Vatanen	in 5'09"
2. Blomqvist	a 1"
3. Röhrl	2"
4. Mikkola	
5. Toivonen	4"
6. Bettega	5"
7. Mouton	8"
8. Biasion	
9. Nicolas	12"
10. Alen	18"

Altra speciale molto breve e di nuovo distacchi contenutissimi fra le Audi e la Lancia, tutte nei primi dieci. C'è un nuovo protagonista: si tratta di Vatanen, che porta la sua Peugeot al primo successo parziale. Ne seguiranno altri... La Mouton arriva alla fine con una gomma forata.

8 Karroutes 1 (19,66 km)

1. Blomqvist	in 14'09"
2. Röhrl	a 3"
3. Mikkola	16"
4. Vatanen	18"
5. Toivonen	24"
6. Bettega	29"
7. Alen	32"
8. Mouton	
9. Biasion	34"
10. Nicolas	37"

9 Lidoriki (7,27 km)

1. Röhrl	in 4'53"
2. Mikkola	a 1"
3. Blomqvist	1"
4. Vatanen	2"
5. Alen	
6. Bettega	5"
7. Toivonen	7"
8. Biasion	12"
9. Salonen	19"
10. Carlsson	21"

Altra speciale breve, e con un po' di asfalto. Malgrado i problemi al motore della sua Quattro «corta», che non riesce ad erogare potenza al di sotto dei 6000 giri per poi farlo molto violentemente, è Walter Röhrl il più veloce, con i compagni Mikkola e Blomqvist «in scia». La Mouton fora nuovamente e continua a essere afflitta da problemi alla frizione. La Lancia, grazie ai pochi chilometri

della prova e alla presenza dell'asfalto, contengono i distacchi. Ingvar Carlsson porta per la prima volta la esordiente Mazda RX7 nei «top ten».

10 Sikea 1 (42,28 km)

1. Blomqvist	in 32'36"
2. Vatanen	a 15"
3. Mikkola	23"
4. Röhrl	35"
5. Mouton	43"
6. Toivonen	48"
7. Biasion	49"
8. Alen	58"
9. Bettega	1'07"
10. Nicolas	1'26"

Blomqvist si issa una spanna sopra tutti e infligge oltre venti secondi a Mikkola, primo dei suoi compagni. Verso fine prova il tracciato è una immensa pozzanghera, causata appositamente dalla deviazione di un condotto idrico da parte del pubblico che si diverte anche a lanciare sacchetti pieni d'acqua per obbligare i piloti a qualche «numero» in più. Il primo ad arrivare è Röhrl, che all'arrivo è furente e inizia a strepitare, in tedesco, parole quali «assassini» e «pazzi». A fine prova Salonen è nuovamente fermo: i meccanici giapponesi gli sostituiscono il differenziale.

11 Moshokaria (9,79 km)

1. Vatanen	in 7'32"
2. Blomqvist	a 3"
3. Röhrl	4"
4. Nicolas	6"
5. Mikkola	7"
6. Toivonen	20"
7. Mouton	21"
8. Alen	27"
9. Bettega	28"
10. Biasion	30"

Vatanen ora non è più solo una minaccia e vince davanti a Blomqvist, che infligge altri 4" a Mikkola, a inizio prova secondo in classifica generale alle sue spalle con 45 secondi di ritardo. Continua l'agonia della Mouton, nei guai con la frizione sempre più fuori uso.

12 Arhani (8,50 km)

1. Vatanen	in 7'01"
2. Röhrl	a 1"
3. Mikkola	2"
4. Mouton	
5. Toivonen	6"
6. Alen	
7. Blomqvist	7"
8. Biasion	8"
9. Bettega	9"
10. Nicolas	17"

13 Asvestis (10,97 km)

1. Röhrl	in 8'38"
2. Blomqvist	a 2"
3. Mikkola	
4. Alen	
5. Toivonen	5"
6. Vatanen	6"
7. Biasion	10"
8. Mouton	13"
9. Bettega	15"
10. Carlsson	28"

14 Makrirahi (15,53 km)

1. Röhrl	in 10'35"
2. Blomqvist	a 20"
3. Vatanen	26"
4. Bettega	37"
5. Toivonen	38"
6. Mikkola	43"
7. Biasion	53"
8. Alen	54"
9. Mouton	56"
10. Mehta	1'20"

Sale in cattedra Röhrl, aiutato anche dal fatto che il vento è quasi scomparso e la polvere da lui alzata arrega sensibile svantaggio a chi lo segue. Blomqvist accusa problemi all'alternatore, mentre la Mouton deve arrendersi definitivamente per il cedimento definitivo della frizione della sua Quattro «corta», rallentata anche dall'eccessivo surriscaldamento del motore. Abbandona anche Kalle Grundel, fino a questo momento primo del gruppo A, per cedimento del motore della sua Golf GTi.

15 Verdikoussa (28,00 km)

1. Röhrl	in 27'04"
2. Vatanen	a 9"
3. Biasion	1'07"
4. Mikkola	1'09"
5. Toivonen	1'13"
6. Alen	1'14"
7. Blomqvist	1'39"
8. Bettega	1'44"
9. Buffum	1'48"
10. Nicolas	1'51"

16 Klissoura (10,72 km)

1. Röhrl	in 6'39"
2. Vatanen	a 11"
3. Alen	13"
4. Toivonen	14"
5. Blomqvist	21"
6. Biasion	27"
7. Mikkola	33"
8. Nicolas	36"
9. Buffum	38"
10. Salonen	41"

I problemi all'alternatore appena risolti da Blomqvist affliggono ora la Quattro di Mikkola. Röhrl può quindi menare la danza senza altri seri avversari che la Peugeot 205 turbo di Ari Vatanen, sempre più a suo agio a ogni speciale, e pasa davanti a Mikkola in classifica generale.

17 Deskati (21,17 km)

1. Röhrl	in 14'10"
2. Vatanen	a 9"
3. Toivonen	25"
4. Alen	29"
5. Bettega	1'00"
6. Biasion	1'04"
7. Blomqvist	1'10"
8. Nicolas	1'14"
9. Buffum	1'23"
10. Salonen	1'34"

Röhrl corona il suo inseguimento concludendo la prima tappa, a Kalambaka, al comando della classifica. Il finale di tappa ha verificato anche l'eccezionale potenziale di Vatanen e della sua piccola ma velocissima Peugeot, che confermano quanto l'exploit corso non sia stato un caso. Proprio nel corso

dell'ultima speciale della giornata abbandona anche la Mazda RX7 di Ingvar Carlsson, bloccata dal cedimento del differenziale.

CLASSIFICA 1. TAPPA

1. Röhrl	in 3.34'10"
2. Vatanen	a 2"
3. Blomqvist	35"
4. Mikkola	2'21"
5. Toivonen	3'31"
6. Alen	5'12"
7. Biasion	7'05"
8. Nicolas	8'30"
9. Bettega	9'51"
10. Buffum	11'55"

2. TAPPA

Uno splendido mattino di sole accompagna la partenza della seconda tappa del rally, alla vista delle celebri Meteore tipiche della zona di Kalambaka, nella regione settentrionale greca della Tessaglia. Solo due secondi separano i primi due in classifica, ed è logico quindi attendersi grande battaglia già dalle prime speciali della giornata. Walter Röhrl si presenta alla partenza della speciale dicendosi soddisfatto dei miglioramenti già mostrati dalla sua Audi Quattro Sport, ma non fa mistero di quanto la sua megarprestazione della sera precedente sia stata aiutata da fattori esterni — la polvere e i guai dei suoi compagni, appunto — e pronostica le Quattro «normali» sicure vincitrici della gara. Il pilota tedesco ha anche parole di ammirazione nei riguardi della Peugeot 205 turbo 16, dicendola «una vera vettura vincente».

18 Meteora (17,40 km)

1. Vatanen	in 13'10"
2. Blomqvist	a 11"
3. Alen	15"
4. Mikkola	17"
5. Biasion	
6. Toivonen	23"
7. Bettega	
8. Nicolas	32"
9. Salonen	41"
10. Buffum	45"

Già dalla prima curva Röhrl passa con il motore della sua Quattro Sport che «tossisce» in maniera preoccupante: un guasto all'apparato elettronico che regola il funzionamento del turbo lo costringe a concludere la prova quasi a passo d'uomo, rischiando di fare spegnere la vettura e arrivando al termine con oltre sei minuti e mezzo di ritardo nei confronti del vincitore Vatanen. Toivonen è protagonista di una «quasi» uscita di strada: la sua Lancia Rally percorre una cinquantina di metri per metà fuori strada ma il pilota riesce a mantenerla sulla giusta via senza alcun inconveniente. Vatanen si porta quindi in testa alla classifica, con 44 secondi su Blomqvist.

19 Kalivä
(6,80 km)

1. Alen in 5'08"
2. Vatanen a
3. Toivonen 3"
4. Röhrl 6"
5. Mikkola
6. Blomqvist 7"
7. Bettega
8. Biasion 11"
9. Salonen 17"
10. Nicolas 18"

A dimostrazione del buon funzionamento delle Pirelli su distanze brevi, è la Lancia Rally di Alen a fare il miglior tempo, seguito dalla altre vetture torinesi nello spazio di una decina di secondi. Röhrl ha rimediato perfettamente all'incoveniente della speciale precedente, pur trovandosi molto indietro in classifica. Vatanen raggiunge fine prova con la pompa della benzina fuori uso: deve sostituirla e perde 4'3" al controllo orario di inizio ps. 20.

20 Rahoula
(23,66 km)

1. Vatanen in 20'53"
2. Röhrl a 16"
3. Mikkola 26"
4. Alen
5. Blomqvist
6. Toivonen 27"
7. Nicolas 42"
8. Bettega 53"
9. Salonen 1'11"
10. Biasion 1'12"

A fine prova Bettega arriva con due pneumatici forati: ne sostituisce uno e prende il via della ps seguente con uno sgonfio, che gli verrà sostituito nel corso della speciale.

21 Naraida
(51,11 km)

1. Vatanen in 48'33"
2. Blomqvist a 21"
3. Mikkola 48"
4. Röhrl 52"
5. Nicolas 2'02"
6. Buffum 2'23"
7. Biasion 2'45"
8. Salonen 2'56"
9. Alen 3'11"
10. Bettega 3'17"

È il momento di Vatanen, che vince un'altra speciale a dimostrazione della validità della sua vettura. Gli oltre 50 chilometri della speciale sono letali alla Lancia, che con gomme forate o estremamente degradate giungono alla fine con grossi distacchi.

22 Neohorio
(12,48 km)

1. Toivonen in 10'23"
2. Bettega a 7"
3. Vatanen
4. Blomqvist 8"
5. Alen 9"
6. Röhrl 10"
7. Mikkola 13"
8. Nicolas 27"
9. Biasion 39"
10. Salonen 44"

23 Vitoli
(32,84 km)

1. Mikkola in 31'02"
2. Vatanen a 23"
3. Röhrl 26"

4. Blomqvist 28"
5. Biasion 44"
6. Toivonen 54"
7. Salonen
8. Nicolas 1'25"
9. Alen 1'39"
10. Buffum 2'17"

24 Tsouka
(6,54 km)

1. Röhrl in 5'22"
2. Mikkola a 1"
3. Vatanen 2"
4. Alen 3"
5. Blomqvist 4"
6. Toivonen 11"
7. Nicolas 12"
8. Salonen 18"
9. Biasion 25"
10. Moshous
11. Al Hajri 26"

25 Hani-Zagana
(15,61 km)

1. Vatanen in 11'36"
2. Blomqvist a 9"
3. Mikkola 16"
4. Röhrl 20"
5. Nicolas 21"
6. Alen 32"
7. Bettega 44"
8. Biasion 50"
9. Buffum 57"
10. Salonen 1'05"

26 Sikea 2
(18,23 km)

1. Vatanen in 14'22"
2. Mikkola a 14"
3. Blomqvist 19"
4. Röhrl 24"
5. Biasion 27"
6. Moshous 31"
7. Bettega 33"
8. Alen 34"
9. Nicolas 37"
10. Salonen 51"

27 Karoutes 2
(26,57 km)

1. Vatanen in 18'01"
2. Alen a 35"
3. Röhrl 37"
4. Mikkola 38"
5. Bettega 40"
6. Blomqvist 58"
7. Biasion 1'01"
8. Nicolas 1'26"
9. Salonen 1'27"
10. Buffum 1'50"

28 Bauxite Way 2
(8,30 km)

1. Vatanen in 4'57"
2. Alen a 1"
3. Mikkola 2"
4. Bettega 5"
5. Blomqvist 6"
6. Röhrl 7"
7. Biasion 13"
8. Salonen 24"
9. Alen 25"
10. Buffum 28"

29 Desfina
(7,32 km)

1. Bettega in 4'53"
2. Alen a 4"
3. Röhrl
4. Biasion 15"
5. Mikkola 18"
6. Blomqvist
7. Nicolas 22"

8. Vatanen
9. Salonen 29"
10. Mehta
11. Moshous 38"

Asfalto per poco più di sette chilometri e subito Lancia di nuovo prima: ma all'Acropoli l'asfalto è raro, e al team di Alen e c. non rimane che intascare qualche successo isolato.

30 Krefft 2
(9,76 km)

1. Vatanen in 8'45"
2. Mikkola a 2"
3. Biasion 5"
4. Blomqvist 6"
5. Alen 24"
6. Nicolas 25"
7. Salonen 30"
8. Röhrl 32"
9. Bettega 33"
10. Buffum 48"

31 Elikon
(14,56 km)

1. Alen in 11'02"
2. Bettega a 9"
3. Biasion 12"
4. Mikkola
5. Blomqvist 13"
6. Nicolas 33"
7. Röhrl 36"
8. Salonen 39"
9. Buffum 52"
10. Vatanen 56"

Vatanen viene attardato da nuove noie alla pompa benzina della sua Peugeot. Nel breve trasferimento prima della speciale seguente non c'è tempo che per effettuare un sommario intervento, e il pilota finlandese si avvia alla partenza della speciale 32 con la vettura in imperfette condizioni.

32 Prodomos
(11,95 km)

1. Mikkola in 7'49"
2. Alen a 5"
3. Blomqvist 12"
4. Bettega 16"
5. Biasion 38"
6. Röhrl 23"
7. Nicolas 27"
8. Salonen 34"
9. Buffum 48"
10. Mehta 59"

Come previsto, Vatanen deve abbandonare. Nel corso della speciale la pompa benzina si blocca definitivamente: il pilota non ce la fa a ripartire e per lui è il ritiro.

33 Platanaki
(17,77 km)

1. Alen in 11'18"
2. Mikkola a 12"
3. Blomqvist 16"
4. Röhrl 25"
5. Biasion 28"
6. Bettega 43"
7. Salonen 1'00"
8. Nicolas
9. Buffum 1'29"
10. Mehta 1'41"

La seconda tappa si conclude a Lagonissi, trenta chilometri a sud di Atene, poco dopo la mezzanotte del martedì. Nicolas raggiunge la fine a fatica, dopo avere anche lui problemi alla pompa benzina nella speciale precedente e dopo avere percorso le ultime tre prove con la pinza del freno posteriore

destro strappata da un sasso. La terza e ultima tappa partirà con tre audi al comando: Blomqvist, Mikkola e Röhrl nell'ordine.

Classifica
2. tappa

1. Blomqvist in 7h26'27"
2. Mikkola a 1'36"
3. Röhrl 7'26"
4. Alen 9'09"
5. Biasion 11'59"
6. Nicolas 15'23"
7. Bettega 18'05"
8. Buffum 25'28"
9. Salonen 33'20"
10. Mehta 37'57"

3. TAPPA

Quando le vetture lasciano il parco chiuso di Lagonissi, alle 21 di mercoledì, per iniziare la terza e ultima tappa del rally, nessuno nutre dubbi su ciò che capiterà nel corso della notte che porterà al traguardo finale di Poros, nel Peloponneso. Si sa con precisione che in casa Audi è stato impartito a Blomqvist, Mikkola e Röhrl l'ordine di mantenere le posizioni e controllare la corsa. Alen sa che solo in caso di ritiro di qualcuno dei tre riuscirà a guadagnare posizioni, e imposterà una gara accorta e di attesa, nella speranza che le gomme, con le temperature più rigide della notte, non diano gli stessi problemi delle due tappe precedenti.

34 Aghia Sotira
(14,75 km)

1. Röhrl in 13'07"
2. Nicolas a 6"
3. Blomqvist 10"
4. Mikkola 12"
5. Alen 23"
6. Bettega 26"
7. Biasion 27"
8. Buffum 35"
9. Salonen 36"
10. Mehta 54"

35 Kineta
(19,94 km)

1. Mikkola in 18'14"
2. Nicolas a 8"
3. Biasion 10"
4. Alen 11"
5. Röhrl 15"
6. Bettega 22"
7. Blomqvist 26"
8. Buffum 34"
9. Mehta 1'14"
10. Salonen 1'37"

36 Riza
(13,02 km)

1. Alen in 10'06"
2. Bettega a 4"
3. Röhrl 10"
4. Biasion 18"
5. Mikkola 20"
6. Blomqvist 21"
7. Nicolas 25"
8. Buffum 32"
9. Salonen 42"
10. Mehta 57"

Una prova tutta su asfalto: i contenuti assumono immediatamente valori diversi, con le Lancia a farla da padroni.

37 Kilini
(27,27 km)

1. Blomqvist in 21'57"
2. Röhrl a 45"
3. Bettega 58"
4. Alen 1'00"
5. Mikkola 1'06"
6. Nicolas 1'12"
7. Biasion 1'15"
8. Buffum 1'51"
9. Salonen 2'04"
10. Mehta 2'11"

38 Theoktisto
(19,17 km)

1. Blomqvist in 14'46"
2. Röhrl a 5"
3. Alen 25"
4. Mikkola 35"
5. Biasion 54"
6. Bettega 1'11"
7. Buffum 1'18"
8. Salonen 1'25"
9. Mehta 1'30"
10. Moshous 2'22"

Altri due sprazzi di Blomqvist, mentre la lista dei piloti rimasti in gara perde un altro nome: è quello di Nicolas, la cui Peugeot 205 turbo 16 accusa nuovamente lo strappo di una pinza freni posteriore con cedimento anche della sospensione.

39 Alonistena
(8,26 km)

1. Alen in 4'44"
2. Röhrl a 2"
3. Bettega 3"
4. Mikkola 5"
5. Blomqvist 6"
6. Biasion 11"
7. Salonen 34"
8. Mehta 40"
9. Buffum 43"
10. Moshous 46"

Altra prova tutta di asfalto, e nuovo equilibrio di valori fra Audi e Lancia.

40 Likohia
(28,04 km)

1. Blomqvist in 24'43"
2. Röhrl a 28"
3. Mikkola 28"
4. Biasion 32"
5. Bettega 42"
6. Buffum 51"
7. Alen 1'16"
8. Salonen 1'45"
9. Mehta 2'06"
10. Moshous 2'50"

41 Voutsaras
(5,82 km)

1. Mikkola in 5'05"
2. Blomqvist a 5'05"
3. Röhrl a 7"
4. Bettega 7"
5. Alen 13"
6. Mehta 14"
7. Moshous 17"
8. Buffum 19"
9. Salonen 22"
10. Iwashita 42"

Biasion rompe il semiasse anteriore destro della sua 037, in seguito a una salsata, o forse a una lieve toccata. Anche per lui è il ritiro, proprio quando la speranza di un ottimo quinto posto finale acquistava credibilità. Dal canto loro, Blomqvist e Mikkola continuano senza accusare alcun problema.

42 Koniditsa
(5,44 km)

1. Blomqvist in 5'35"
2. Mikkola a 2"
3. Röhrl 7"
4. Bettega 15"
5. Alen 17"
6. Buffum 17"
7. Salonen 22"
8. Mehta 26"
9. Warmbold 29"
10. Moshous 31"

43 Koritsa
(9,98 km)

1. Blomqvist in 6'59"
2. Mikkola a 16"
3. Bettega 19"
4. Röhrl 20"
5. Alen 42"
6. Salonen 47"
7. Mehta 51"
8. Moshous 59"
9. Buffum 1'04"
10. «Stratissimo» 1'17"

44 Geraki
(11,32 km)

1. Blomqvist in 6'42"
2. Röhrl a 6"
3. Bettega 9"
4. Mikkola 12"
5. Alen 16"
6. Salonen 34"
7. Mehta 38"
8. Moshous 39"
9. Buffum 43"
10. Warmbold 1'12"

45 Parnon
(46,71 km)

1. Mikkola in 41'36"
2. Blomqvist a 7"
3. Bettega 52"
4. Salonen 1'15"
5. Alen 1'43"
6. Buffum 2'10"
7. Moshous 2'30"
8. Mehta 3'07"
9. Iwashita 4'15"
10. Warmbold 5'14"

La gara registra il suo ultimo ritiro («top»). Si tratta di Walter Röhrl, che abbandona nel corso della speciale per la rottura del cilindretto pneumatico della frizione della sua Audi Quattro Sport. Il rally non vivrà altri colpi di scena.

46 Malevis
(13,46 km)

1. Mikkola in 10'31"
2. Blomqvist a 7"
3. Bettega 14"
4. Alen 15"
5. Salonen 19"
6. Moshous 21"
7. Mehta 27"
8. Iwashita 59"
9. Warmbold 1'15"
10. Gallo 1'26"

47 Moto Pagonis
(13,57 km)

1. Bettega in 9'30"
2. Blomqvist a 1"
3. Mikkola 4"
4. Alen 9"
5. Buffum 16"
6. Hatzisopanis 18"
7. Mehta 43"
8. Salonen 45"
9. Moshous 46"
10. Iwashita 1'03"

Rally degli Abeti sospeso per pioggia

Pistoia come Monaco

PISTOIA — Uzzeni-Bondesan, con la Porsche del Fly-Team si sono aggiudicati con sicurezza la seconda edizione del Rally degli Abeti. Dopo le prime prove speciali Uzzeni aveva già dimostrato la sua netta superiorità e stava controllando la gara. Alle sue spalle si è scatenata la lotta per la conquista delle piazze d'onore. Il primo ad abbandonare la lotta è stato Rosselli con la 037 di Piombanti, fermo per problemi al motore. Sono rimasti così a battersi per la seconda posizione Bertolozzi con la Opel Ascona della Livorno Corse, Azzolari (037), Mainoli e Gattone, tutti e due su Porsche SC.

La lotta è stata incerta fino all'ultima prova speciale. Ma improvvisamente, mentre la decisione sembrava rimandata nell'ultima frazione, è iniziato a piovere con una certa insistenza e il direttore di gara ha deciso così la sospensione per evitare possibili incidenti.

Il gruppo A ha registrato la vittoria di Trombi - Trombi (Manta) che hanno approfittato della fermata dei favoriti Milanese e Tulini. Il gruppo 2 è stato vinto da Guarducci con la Escort ex-Egizi, mentre Grassini ha dimostrato ancora una volta la sua bravura nel gruppo N con l'Alfetta GTV. (p.c.)

RALLY 1. SERIE

Pistoia, 3 giugno 1984

2. Rally degli Abeti

Assoluta: 1. Uzzeni-Bondesan (Porsche 3.3) in 1h13'44"; 2. Bertolozzi-Bimbi (Ascona 400) a 1'13"; 3. Azzolari-Orlando (Lancia 037) 1'18"; 5. Mainoli-Fidanza (Porsche 3000) 2'08"; 5. Cattone-Poletti (Porsche) 2'17"; 6. Carlino-Silvetti (Lancia 037) 2'42"; 7. Scricciolo-Conti (Porsche 2.7) 3'31"; 8. Lucchesi-Lucchesi (Porsche Carrera) 3'46"; 9. Bini-Nelli (Escort RS) 5'31"; 10. Trombi-Trombi (Manta GTE) 5'38".

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Hunt-Della Santa (Talbot TI) in 1h21'44"; 2. Berti-Mannelli (Alfasud TI) 2'15"; 3. Prinati-Guerin (Alfasud) 2'48"; 4. Niggia-Ardizzola (Golf GTI) 3'31"; 5. Gemignani-Pieroni (Talbot TI) 6'41"; 6. Lucchesi-Carrara (Golf GTI) 8'33"; 7. Pucci-Franchi (Golf GTI) 8'56"; 8. Lippi-Vincenzini (Talbot TI) 10'24".

Classe 2000: 1. Trombi-Trombi (Manta GTE) in 1h19'22"; 2. Eri-Franchi (Manta GTE) 12"; 3. Treschi-Gardini (Manta GTE) 2'19"; 4. Bini-Camilli (Kadett GTE) 6'01".

Classe oltre 2000: 1. Uzzeni-Bondesan (Porsche 3.3) in 1h13'44"; 2. Bertolozzi-Bimbi (Ascona 400) 1'13"; 3. Azzolari-Orlando (Lancia 037) 1'18"; 4. Cattone-Poletti (Porsche) 2'17"; 5. Carlino-Silvetti (Lancia 037) 2'42"; 6. Scricciolo-Ponti (Porsche 2.7) 3'31"; 7. Lucchesi-Lucchesi (Porsche Carrera) 3'46"; 8. Dini-Nelli (Escort RS) 5'31".

GRUPPO 2

Classe 1300: 1. Feretti-Biagini (Alfasud TI) in

1h25'21"; 2. Francini-Sanesi (Alfasud TI) 52"; 3. Vitania-Zini (A 112) 1'26"; 4. Lombardi-Lugli (Alfasud TI) 3'28"; 4. Danesi-Rovini (Fiat 127) 10'12".

Classe 1600: 1. Lazzeroni-Bertolozzi (Golf GTI) in 1h23'26"; 2. Pellegrini-Muscioni (R5 Alpine) 57"; 3. Ferrali-Trincali (R5 Alpine) 7'14".

Classe 2000: 1. Guarducci-Paolieri (Escort RS) in 1h19'58"; 2. Bindi-Cantili (Ascona SR) 2'32"; 3. Favilla-Strana (Ascona RS) 3'40"; 4. Chiappetti-Bonamici (Escort RS) 3'48"; 5. Luigi-Biacuzzi (Ascona SR) 4'47"; 6. Catania Farina (Kadett GTE) 4'49".

2. SERIE

Cavone tre su tre

RICCIA - Giuliano Cavone, già vincitore della gara nelle ultime due edizioni, si è imposto nel 6. Rally di Riccia al volante della sua Alfasud Sprint. La lotta per la seconda posizione è stata fra De Salvia e Giancola, classificatisi al termine primo e quarto rispettivamente dopo che Giancola aveva avuto problemi di aderenza. Terzo si è classificato Faragone, su Fiat Ritmo 75. (b.d.)

RALLY 2. SERIE

Riccia, 3 giugno 1984

6. Rally Città di Riccia

Le classifiche

Assoluta: 1. Cavone (Alfasud Sprint) in 9'40"; 2. De Salvia-Sorgente (Ritmo 130) 10'25"; 3. Faragone (Ritmo 75) 10'30"; 4. Giancola (Escort) 10'34"; 5. De Castro-Zilembo (Ritmo 125) 10'39"; 6. Smai-Manna (Ritmo 105) 10'53"; 7. Rizzi-Ortoni (Kadett GTE) 10'55"; 8. Miniello-Di Lauro (Golf GTI) 10'57"; 9. De Angelis-Cellucci (Ritmo 125) 10'59"; 10. Pucchetti-Cordigliere (Fiat 131 Racing) 11'00".

GRUPPO 2

Classe 1800: 1. Cavone (Alfasud Sprint) in 9'40"; 2. Faragone (Ritmo 75) 10'30"; 3. Miniello-Di Lauro (Golf GTI) 10'57". **Classe 1150:** 1. Cassano-De Martinis in 12'01"; 2. Coccato 13'16"; 3. Di Tella-Teoli 14'19"; 4. Terrera (Panda 45) 15'00". Tutti gli altri su A 112.

GRUPPO A

Classe 2000: 1. De Salvia-Sorgente (Ritmo 130) in 10'25"; 2. Giancola (Escort) 10'34"; 3. Rizzi-Ortoni (Kadett GTE) 10'55". **Classe 1600:** 1. Benigno-Di Livio (Alfasud) 11'34". **Classe 1300:** 1. Colucci-Spallone (A 112) in 11'33"; 2. Mignogna-Nasilli (Peugeot 104 ZS) 12'17"; 3. Bistone-Mauriello (Audi 50) 12'28".

GRUPPO N

Classe 2000: 1. De Castro-Zilembo in 1'39"; 2. Smai-Manna 10'53"; 3. De Angelis-Cellucci

GRUPPO 4

Classe oltre 2000: 1. Mainoli-Fidanza (Porsche 3000) in 1.15'52".

■ **LIMONE** — Si aprono il 7 giugno le iscrizioni al Rally di Limone Piemonte (quinta prova del Cir). Chi fosse interessato può rivolgersi all'A.C. Cuneo, corso Brunet 19/B - Cuneo. Tel. (0171) 55961 - Telex 220121. Poiché alcuni rally piemontesi non si sono potuti disputare quest'anno, si prevede un alto numero di iscritti, quindi gli organizzatori pregano gli interessati di provvedere al più presto possibile.

10'59"; 4. Pucchetti-Cordigliere (Fiat 131 Racing) 11'00"; 5. Petrarola-Di Stasi 11'08"; 6. Reale-Genovese (Ritmo 130) 11'13"; 7. Gamieri-Centorame (Renault Fuego) 11'43"; 8. Sotto (R5 Alpine) 11'43". Tutti gli altri su Ritmo 125.

Classe 1600: 1. Iacoviello-Morelli (Alfasud) in 11'13"; 2. Santoro (Samba rally) 12'15"; 3. Natale 12'15"; 3. Natale 12'42"; 4. Gianfagna-Cornacchio 16'42". Tutti gli altri su Ritmo 105.

Classe 1150: 1. Pietrunti-Faventi in 11'19"; 2. Testa 11'25"; 3. Di Cesare (Fiat 127) 11'31"; 4. Schiavone-Frenza 11'31"; 5. Salzano 11'41"; 6. Tasillo-Paniello 12'05". Tutti gli altri su A 112.

HASPENGOUW

Droogmans ringrazia

LANDEN — Droogmans-Joosten, su Porsche, si sono aggiudicati l'Hspengouw Rally, valido per l'Europeo di caratterizzato da coeff. 1. Dopo la prima delle tre giornate di gara era in testa Snijers, sempre su Porsche, fermatosi poi il sabato per cedimento del motore e lasciando via libera a Droogmans, che ha preceduto Åndervang e McRae. (a. r.)

EURORALLY

Haspengouw Rally

Landen, 1-3 giugno 1984

La classifica: 1. Droogmans-Joosten (Porsche) in 4h05'20"; 2. Åndervang-Schneuwolf (Ford Escort) a 6'21"; 3. McRae-Arthur (Nissan 240 RS) a 6'16"; 4. Van der Maesen-Aerts (Opel Ascona) a 8'29"; 5. Lietar-Martens (Talbot Lotus) a 12'21".

SCUOLA-RALLY

Con Autosprint e GM a Pugnochiuso

SONO molto contento, non ci speravo proprio. Grazie a voi di Autosprint e alla General Motors». Così, con un tono tra il contento e lo stupido hanno risposto al telefono i nostri lettori che, mercoledì 30 maggio sono stati avvertiti telefonicamente che erano stati prescelti per il corso di aspiranti piloti e copiloti, offerto dalla General Motors in collaborazione con l'AC Foggia. La «giuria» che ha compiuto lo spoglio delle numerosissime schede pervenuteci era composta da: Massimo Fiduci, direttore sportivo della squadra rally Opel, Andrea Molino, responsabile dei rapporti con la stampa della GM Italia e dal nostro direttore Italo Cucci.

AL CENTRO Vacanze di Pugnochiuso, nella splendida cornice del Gargano, i nostri «aspiranti» saranno seguiti per tutta la durata del corso (dal 9 al 16 giugno) da: «Rudy», ex-navigatore, che sarà il coordinatore, dal pilota Dario Cerrato e dal suo co-pilota Gepi Cerri, con la direzione di Massimo Fiduci.

AVREMMO voluto invitare tutti, perché tutti coloro che ci hanno scritto lo meritavano. Purtroppo non è stato possibile farlo. Comunque, chi non è stato prescelto non si scoraggi: ci sarà una prossima volta. Per chi, invece, parteciperà al corso, auguri, e «vinca il migliore!». Ecco l'elenco dei partecipanti al corso rally di Pugnochiuso.

ASPIRANTI PILOTI

Francesco Barbero Aosta; Daniela Cossio Castelnuovo Don Bosco (AT); Pasqualino D'Aloise Isernia; Cristina Fantoni Modena; Luca Francini Città di Castello (PG); Catia Greatini Cecina (LI); Enrico Ligato Reggio Calabria; Franco Maggiori Trento; Francesco Moretti Paolisi (BN); Mauro Sias Sassari.

ASPIRANTI NAVIGATORI

Claudio Aprilanti Roma; Monica Cappugi Firenze; Cristina Cavallaro Novara; Pietro Antonelli Castiglione dei Pepoli (BO); Giovanni Girolimini Falconara M.ma (AN); Maurizio Lomasti La Spezia; Giuseppe Marseglia Grottaglie (TA); Grace Pennisi Acireale (CT); Roberto Peronaglio Milano; Andrea Zanovello Venezia.

IN.H.T.A.

INTERNATIONAL HAIR TRANSPLANT ASSOCIATION

HA GIÀ RISOLTO IL PROBLEMA DELLE CALVIZIE.

La tecnica degli innesti ad isola di cuoio capelluto, da una regione fornita di capelli ad una che ne è priva è stata applicata per la prima volta negli STATI UNITI nel 1954 per risolvere il problema delle calvizie. Da allora sono stati eseguiti migliaia di questi trattamenti ed i capelli hanno continuato a crescere nelle loro nuove sedi: non stupisce che questo sia diventato il trattamento estetico maschile di gran lunga più comune consentendo di ripristinare la Propria naturale capigliatura. **SENZA RICORRERE A PARRUCCHINI O POSTICCI** applicati in vario modo, riavere e veder ricrescere i propri capelli è una soddisfazione vera per chi dà un giusto rilievo al proprio aspetto fisico. Anche da noi già da alcuni anni operano degli esperti che, dopo aver appreso direttamente nei centri specializzati americani metodi e tecniche, li hanno applicati su numerosi soggetti con ottimi risultati e piena soddisfazione degli interessati. La documentazione raccolta dei casi brillantemente risolti e la testimonianza diretta di coloro che hanno già beneficiato del trattamento confermano la validità del metodo e l'esperienza di coloro che lo applicano.

Vi attendiamo per una valutazione personalizzata: IN.H.T.A. - P.zza Vittoria, 10 - Tel. (030) 41.470 ● IN.H.T.A. - Via Trento, 125 - Tel. (030) 38.22.82 - BRESCIA



TROFEO CADETTI/A Monza vince Quartero

Mercatelli è solo in vetta

MONZA. Una giornata pessima con cielo coperto e pioggia battente ha fatto da cornice alla quinta gara del trofeo Cadetti Agip, valevole anche quale sesta prova del trofeo nazionale Csaì per vetture di formula Panda Monza. Le condizioni atmosferiche ed un certo ritardo sul programma hanno consigliato agli organizzatori di ridurre la distanza di batterie e finale che si sono corse su 8 e 16 giri anziché su 10 e 23. La giornata monzese era iniziata con una prova del Trofeo Fisa per vetture della vecchia formula Monza 500, vinta da Gibelli su Ghezzi e Zoppi. È stata la volta quindi delle batterie di formula Panda vinte nell'ordine da Quartero, Madonnini e Mercatelli. I tre vincitori di batteria sono stati i primi al traguardo anche nella finale con Quartero che l'ha spuntata su Madonnini dopo un bel duello nelle fasi iniziali e Mercatelli che, giunto terzo, resta da solo al comando del trofeo Cadetti e raggiunge Musani al comando di quello nazionale. L'appuntamento ora è per il 16 giugno con la sesta prova del trofeo Cadetti che tornerà ad essere disputata come tradizione vuole il sabato pomeriggio. **Riccardo Perrone**

11. Notarnicola (Santandrea) a 53"26; 12. Fazzino (Bellino) a 54"03; 13. Cazzaniga (Crs) a 1'01"85; 14. Ruta (Ermolli) a 1'05"64; 15. Giordano (Santandrea) a 1'08"39; 16. Sabbadini (Ln) a 1'12"03; 17. Gusuini (Comepre) a 1'16"84; 18. Rossetti (Ln) a 2'00"14; 19. Minellono (Crs).

□ Giro più veloce: Notarnicola in 1'11"44, media 121.193 kmh.

Finale: 1. Quartero (Dama) in 18'55"8, media 121.965 kmh; 2. Madonnini (Comepre) a 9"35; 3. Mercatelli (Mig) a 11"72; 4. Lavaggi (Ermolli) a 19"41; 5. Aghemio (Tatuus) a 23"95; 6. Bianchi (Tatuus) a 24"13; 7. Formica (Giudici) a 24"97; 8. Fumagalli (Fumagalli) a 34"77; 9. Frasson (Ermolli) a 57"4; 10. Maestri (Corsini) a 58"19; 11. Re (Gibertini) a 1'14"99; 12. Misini (De Luca) a

1 giro; 13. Moccia (Reggiani) a 1 giro; 14. Carabelli (Ermolli) a 1 giro; 15. Avanzini (Crs) a 1 giro; 16. Rossetti (Tatuus) a 1 giro; 17. De Santis (Santandrea) a 1 giro; 18. Valori (Gsv) a 1 giro; 19. Aghemio (Rd) a 1 giro; 20. Brusadelli (Brusadelli) a 1 giro; 21. De Bellis (Comepre) a 3 giri; 22. Redaelli (Redaelli) a 5 giri.

□ Giro più veloce: Aghemio in 1'09"83, media 123.987 kmh.

Trofeo Cadetti Agip dopo 5 prove: 1. Mercatelli p. 19; 2. Quartero 17; 3. Madonnini e Ottimi 15; 5. Verduci e Modena 9.

Formula Monza 500 dopo 6 prove: 1. Musani e Mercatelli p. 17; 2. Madonnini 16; 3. Lavaggi 12; 4. Modena, Ottimi e Quartero 9; 5. De Bellis 8.

Produzione a Vallelunga Il «Tango» del deserto

VALLELUNGA — Una manifestazione calderone, dove hanno corso le vetture di produzione di gr. N e di gruppo A, le gruppo B del trofeo Fisa, poche F. 2000 e le auto storiche, in proporzione le più numerose. Il campionato italiano delle vetture Gr. A denuncia la sua crisi con poco più di 15 piloti mentre la F. 2000 è troppo penalizzata dalle norme '84, secondo cui possono partecipare vetture vecchie di due anni. In questa categoria ha dominato Tesini, un bravo ventiduenne veronese, che ha staccato Zani di 3". Il terzo posto finale ha visto Mastracci battere Pantano. Tutti gli altri sono stati doppiati. **GRUPPO N:** nella gara che vedeva la 1. e la 2. divisione Agosta con la nuova Escort Rsi stravince davanti a Abbandonato, Braga e Zita che si fa riacchiuffare da Musumeci e Mattei. La 3. divisione è stata un assolo di Valentini su Gaetani emerso dal gruppo composto da un combattivo Naddeo superato nel finale da Giuli. Pedol e Belli seguono nell'ordine dopo una bella lotta. **GRUPPO B:** in questa gara si è verificato l'incidente di Raffaele Romano, che ha riportato la frattura del femore e della tibia sinistra. Mentre si soccorreva il pilota ferito Ciacciarelli ha superato, in presenza di bandiere gialle, l'incolpevole Sigala. Ai due piloti viene esposta la bandiera nera. Vince la gara con sicurezza Di Gioia dopo che Rebai, rompeva il radiatore dell'olio in un'uscita di strada in cui coinvolgeva il terzo, Nardini. Naddeo è dunque ottimo secondo avanti a Nardelli e Valentini. **GRUPPO A:** La gara valida per il campionato italiano è appannaggio di «Tango» davanti a Ederle. De Gaetani, terzo, resiste agli attacchi di Nocchi e Marchioli. **AUTO STORICHE:** si invidia Chiapparini mentre Ferretti riesce a spuntarla dopo un bel duello sul grintoso Milla. Nella gara GTS 2000 e oltre si è imposto Bertagnini su Chiapparini. Terzo è Bazzano, ma spettacolare è la gara

di Lecce, Bergonzi, Rossi, Giannicola, Apollonio e Fossati. Nelle Sport Corsa gara decisa dall'inizio con Zuccoli che regola Guarnieri, Negri, Milani e Alquati.

Gaetano Dima

VALLELUNGA

Le classifiche

GRUPPO B

1. Di Gioia (Lancia) 22 giri 33'54"73 media 124.557 kmh; 2. Naddeo (AR Sprint) 34'03"53; 3. Nardelli (AR Sprint) 34'04"33; 4. Valentini (AR Sprint) 34'44"26; 5. Bertolini (AR Sprint) 35'15"25; 6. Terracina F. X1/9) a 2 giri.

□ Giro più veloce: Di Gioia in 1.27"41 media 131.792.

GRUPPO A

1. Anastasi (Alfasud) 21 giri 34'40"19 media 116.297 kmh; 2. Gradoli (VW Golf) 34'51"97; 3. Sellitti (Alfasud) a 1 giro; 4. Lanzetti (AR Sprint) a 1 giro; 5. Russomanno (AR Sprint) a 2 giri; 6. Bronzetti (Talbot) a 4 giri.

□ Giro più veloce: Anastasi in 1'36"91 media 118.873 kmh.

2. DIVISIONE: 1. «Tango» (AR GTV) 22 giri 33'49"13 media 124.901 kmh; 2. Ederle (AR) 34'05"23; 3. Marchioli (Fiat) 34'33"74; 4. Nocchi (Fiat) 35'01"00; 5. Castelli (AR GTV) a 2 giri.

□ Giro più veloce: Tango in 1'30"55 media 127.223 kmh.

FORMULA 2000: 1. Tesini (Alba) 24 giri 31'21"02 media 146.983 kmh; 2. Zani (Martini) 31'24"44; 4. Mastracci (March) 32'01"56; 4. Tomasini (Ralt) 32'03"04; 5. Pantano (Ralt) 32'30"98; 6. Mezzini (Ralt) a 1 giro; 7. Maniero (Ralt) a 1 giro; 8. Frapagane (March) a 1 giro; 9. Pierlorenzi (Ralt) a 9 giri; 10. Nardozi (March) a 9 giri; 11. Mendis (March) a 10 giri.

□ Giro più veloce: Tesini in 1'17"47 media 148.703 kmh.

GRUPPO N

1. DIVISIONE: 1. Bonechi (A112) 21 giri 37'24"59 media 107.779 kmh; 2. Innocenti (Fiat 127) 37'43"40; 3. Visconti (A112) 37'44"0; 4. Festuccia (Fiat 127 S) 37'47"15; 5. Donati (A112) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Bonechi in 1'45"09 media 109.620 kmh.

2. DIVISIONE: 1. Agosta (Ford Escort) 22 giri 36'51"86 media 114.582 kmh; 2. Abbandonato (Alfasud TI) 37'11"69; 3. Braga (Ford Escort) 37'12"96; 4. Greco (Ford Escort XR3) 37'15"82; 5. Zita (Alfasud TI) 37'16"86; 6. Mattei (Ford Escort) 37'16"86;

7. Casciola (Alfasud TI) 37'53"10; 8. Volski (Alfasud TI) 37'55"43; 9. Aquilanti (Alfasud TI) 38'01"36; 10. Feneziani (Alfasud TI) 38'12"71; 11. Rizza (Alfasud TI) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Agosta 1'39"35 media 115.954 kmh.

3. DIVISIONE. Classe 2000: 1. Naddeo (Fiat Ritmo) 22 giri 36'21"01 media 116.203 Kmh; 2. Belli (Fiat Ritmo) 36'38"43; 3. Carlini (Fiat Ritmo) a 1 giro; 4. Domanico (Fiat Ritmo) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Belli 1'38"11 media 117.4129 kmh.

Classe 2500: 1. Valentini (Alfa Romeo GTV) 22 giri 36'03"40 media 117.149 kmh; 2. Gaetani (Lancia Delta HF) 36'09"33; 3. Giuli (Alfetta GTV) 39'16"87; 4. Fioravanti (Alfetta GTV) 36'51"64; 6. Mariani (Alfa Romeo GTV) 37'15"67.

□ Giro più veloce: Giuli 1'36"98 media 119.094 kmh.

AUTO STORICHE. Classe 1300 1950/1960: 1. Ripamonti (AR Giulietta) 12 giri 22'16"07 media 103.449 Kmh; 2. Giroto (AR Giulietta) 23'02"47; 3. Milla (AR Giulietta) 23'07"50. □ Giro più veloce: Ripamonti 1'48"48 media 106.194 kmh.

Classe oltre 2000 cc 1954: 1. Mapelli (Lancia) 11 giri 22'02"68 media 97.779 kmh.

Classe oltre 2000 GT 1955/60: 1. Busetto (Osca) 11 giri 21'22" media 98.786 kmh; 2. Milano (Lancia) 21'49"02.

□ Giro più veloce: Milano 1'54"70 media 100.435 kmh.

Classe 1300 CTS 1955/60: 1. Chiapparini (AR) 12 giri 21'18"89 media 108.085 kmh; 2. Ferretti (AR) 22'05"30; 3. Polo (AR) 22'39"69; 4. Treves Di Bonfilii (AR) 22'42"64; 5. Vallotto (AR) 23'02"83.

□ Giro più veloce: Chiapparini 1'43"54 media 111.261 kmh.

Classe GTS 2000 1954: 1. Rizzi (Fiat 1100) 11 giri 21'20"49 media 98.947 kmh; 2. Dolfin (Fiat 1100) 21'59"11.

Classe GTS oltre 2000 fino al 1960: 1. Colfi (Lancia) 12 giri 23'07"50 media 99.632 kmh; 2. Sartori (Fiat Osca) 21'21"73.

□ Giro più veloce: Colfi 1'51"65 media 103.179 kmh.

GTS OLTRE 2000 : 1. Bertagnini (Jaguar) 12 giri 20'25"78 media 112.777 kmh; 2. Rizzi (Jaguar) a 4 giri.

□ Giro più veloce: Bertagnini 1'40"19 media 114.982 kmh.

GTS 2000: 1. Chiapparini (AR) 12 giri 20'38"68 media 111.602 kmh; 2. Lecce (Porsche) 21'24"96; 2. Riccardi (Porsche) 21'26"40; 4. Bergonzi (Porsche) 21'58"97; 5. Gresti (Osca) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Chiapparini 1'42"03 media 112.908 kmh.

G.T. 2000: 1. Busi (AR) 12 giri 22'01"23 media 104.629 kmh; 2. Cividini (Porsche) a 1 giro; 3. Apollonio (AR) a 1 giro; 4. Rossi (Porsche) a 1 giro; 5. Marinai (AR Giulia) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Busi 1'47"96 media 106.706 kmh.

G.T.S. 1300: 1. Bazzano (Simca) 12 giri 21'23"10 media 107.730 kmh; 2. Marinucci (A.R. Giulia) 1 giro; 3. Fossati (Abarth) a 1 giro; 4. Pisoni (ASA) a 1 giro; 5. Mandelli (Appia) a 1 giro; 6. Marinucci (A.R. Giulia) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Bazzano 1'45"29 media 109.412 kmh.

Classe 1300 1961/63: 1. Zuccoli (Branca) 12 giri 17'57"33 media 128.318 kmh; 2. Guarnieri (Branca) 18'13"41; 3. Negri (Brabham) 18'53"51.

□ Giro più veloce: Zuccoli 1'27"64 media 131.446 kmh.

Classe 1300 1955/60: 1. Alquati (Volpini) 11 giri 19'13"83 media 109.825 kmh; Burdizzo (A.R. Sebring) a 1 giro; 3. Nalon (Poggi) a 2 giri.

□ Giro più veloce: Alquati 1'42"58 media 112.302 kmh.

Classe 2000 1954: 1. Minutolo (Minutolo) 9 giri 18'48"96 media 91.833 Kmh.

Classe oltre 2000 1962/63: 1. Milano (Merylin) 11 giri 19'53"46 media 111.800 kmh.

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Monza, 3 giugno 1984

Le classifiche

Trofeo Fisa vetture formula Monza 500: 1. Gibelli (Vargiu) in 20'41"93, media 104.571 kmh; 2. Ghezzi (Repetto); 3. Zoppi (Santandrea); 4. Cirelli (Cgm); 5. Danielli (Gentile); 6. Banfi (Dywal); 7. Campi (Santandrea); 8. Marchio (Santandrea); 9. Castagna (Bst); 10. Zaga (Madis); 11. Miccoliti (Melesi); 12. Bengala (Moroni).

Formula Panda Monza

1. Batteria: 1. Quartero (Dama) in 9'32"25, media 121.038 kmh; 2. Lavaggi (Ermolli) a 0"26; 3. Formica (Giudici) a 4"62; 4. Maestri (Corsini) a 20"8; 5. Fumagalli (Fumagalli) a 23"8; 6. Frasson (Ermolli) a 32"4; 7. Moccia (Reggiani) a 40"03; 8. Valori (Csv) a 44"69; 9. Cravero (Ermolli) a 45"82; 10. Radaelli (Tatuus) a 46"66; 11. Martignoni (Domingo) a 47"00; 12. Lugli (Comepre) a 58"27; 13. Vergani (Tatuus) a 58"9; 14. Ridolfi (Ermolli) a 1'02"22; 15. Sandona (Tatuus) a 1 giro; 16. Lunghi (Ermolli) a 1 giro; 17. Atti (Crs) a 1 giro; 18. Rossino (Durante) a 4 giri.

□ Giro più veloce: Lavaggi in 1'09"62, media 124.361 kmh.

2. Batteria: 1. Madonnini (Comepre) in 9'41"19, media 119.176 kmh; 2. De Bellis (Comepre) a 1"14; 3. Aghemio (Tatuus) a 9"87; 4. Avanzini (Crs) a 12"47; 5. Redaelli (Redaelli) a 22"03; 6. Nisini (De Luca) a 22"58; 7. De Santis (Santandrea) a 25"22; 8. Brusadelli (Brusadelli) a 39"94; 9. D'Alessio (D'Alessio) a 41"54; 10. Elli (Tatuus) a 55"28; 11. Zancarlo (Reggiani) a 55"78; 12. Ferrari (Ermolli) a 56"22; 13. Cornalba (Felisatti) a 58"29; 14. Galliano (Tomasini) a 58"87; 15. Zuffetti (Crs) a 1'4"69; 16. Benvissuto (Santandrea) a 1 giro; 17. Nalesso (Ermolli) a 1 giro; 18. Terraneo (Corsini) a 6 giri; 19. Mascheroni (Tatuus) a 7 giri.

□ Giro più veloce: De Bellis in 1'11"48, media 121.125 kmh.

3. Batteria: 1. Mercatelli (Mig) in 9'42"21, media 118.967 kmh; 2. Bianchi (Tatuus) a 3"02; 3. Ghidetti (Corsini) a 14"11; 4. Musani (Moschella) a 24"32; 5. Enio (Rd) a 29"32; 6. Re (Gibertini) a 30"01; 7. Rossetti (Tatuus) a 32"67; 8. Carabelli (Ermolli) a 33"10; 9. Ottini (Crs) a 46"23; 10. De Brui (De Brui) a 52"69;

Salita Caprino-Spiazzi

La vendetta di Nesti

VERONA — Si era già aggiudicato il miglior tempo nelle prove del sabato e così gli è sembrato naturale aggiudicarsi anche la gara con una prestazione decisamente senza precedenti, guidando ad una media di 162.505 kmh: stiamo parlando di Mauro Nesti che pur non avendo nei suoi obiettivi il Campionato Italiano assoluto della montagna, ha voluto partecipare ugualmente alla Caprino-Spiazzi per aggiungere il suo nome all'albo d'oro di una manifestazione che non lo aveva ancora visto vittorioso (l'unica sua partecipazione, risalente al 1980, si era conclusa, pochi chilometri dopo il via, con il motore ammutolito). Ha vinto oggi, alla grande, imponendosi davanti a tutti da quel grande pilota che è, solo per il gusto di vincere «contro» la Caprino-Spiazzi, insomma un fatto personale tra lui e la salita. Alle sue spalle con 5" in più si è piazzato Baribbi, su Osella PA10, che già autore del 2. miglior tempo nelle prove, si è ripetuto nella parte della spalla, anche in corsa.

Giovanni Bevilacqua

VELOCITÀ IN SALITA

Verona, 2 giugno 1984

Salita Caprino-Spiazzi

Gara valida per l'assoluto italiano della montagna - Campionato Triveneto - Trofeo Nazionale della montagna - Coppa Csaì della montagna 1. Zona - 3. trofeo York

Le classifiche

Absoluta: 1. Mauro Nesti (Osella BMW PA9) 3'16"72 media di 162.505 kmh; 2. Baribbi (Osella PA10) 3'21"78; 3. Tambone (Osella PA9) 3'24"48; 4. Pezzali (BMW Osella PA9) 3'24"87; 5. «Din» (Osella PA8) 3'27"73; 6. Bartinelli (Osella PA8) 3'28"89; 7. Aguzzoni (Osella 2000) 3'34"94; 8. Bettoni S. (Osella PA9) 3'35"66; 9. Casasola (Osella Detroit) 3'39"57; 10. Cipriani (Osella PA9) 3'44"60.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Freddo 5'19"76; 2. Pintarelli (A 112) 5'20"50; 3. Tosini (Fiat 127) 5'22"23; 4. Grazioli (A 112) 5'23"97; 5. Chiarato (Fiat 127) 5'24"75; 6. Ambrosi (Fiat 127) 5'25"88; 7. Rangheri (Fiat 127 Sp.) 5'27"15; 8. Albertini (A 112 Ab.) 5'28"23; 9. Savio (A 112 Ab.) 5'29"31; 10. Piacenza (A 112 Ab.) 5'33"56; 11. Galvan (A 112 Ab.) 5'40"98; 12. De Florian (A 112 Ab.) 5'43"36; 13. Cescato (A 112 Ab.) 5'43"42; 14. Manera (A 112 Ab.) 5'44"52; 15. Lucia (Fiat 127) 5'47"64; 16. Nardin (A 112 Ab.) 5'48"15; 17. Valeda (A 112 Ab.) 5'50"40; 18. Pedretti (A 112 Ab.) 6'00"07.

Classe 1300: 1. Mosan (Samba rally) 4'58"88; 2. Dal Mas (Samba rally) 4'59"85; 3. «Lorenzo» (Samba rally) 5'02"46; 4. Pomozzi (Samba rally) 5'04"16; 5. Marcon (Samba rally) 5'06"05; 6. Leone (Samba rally) 5'08"6; 7. Pendicente (Samba rally) 5'16"09; 8. Zambonetti (Samba rally) 5'18"99.

Classe 1600: 1. Girardello (Ritmo) 4'53"85; 2. Adami (Ford Escort) 4'58"53; 3. Cipriani (Ritmo) 4'59"13; 4. Maggiorin (Alfasud) 5'09"67; 5. Osenato (Ritmo 105) 5'10"35; 6. Olivieri (Alfaromeo Sprint) 5'23"32; 7. «Carlos» (Alfasud) 5'28"49; 8. Arata (Fiat 1400) 5'53"22.

Classe 2000: 1. «Susy» (Ritmo 130) 4'32"28; 2. Varese (Ritmo 130) 4'38"60; 3. Daminato (Ritmo 130) 4'42"78; 4. Mulas (Ritmo 130) 4'43"97; 5. Manfinto (Ritmo 130) 4'44"58; 6. Merzi (Ritmo 130) 4'44"83; 7. Adami (Ritmo 125) 4'46"75; 8. Tattini (Ritmo 125) 4'47"49;

9. Cerminara (Alfaromeo GTV) 4'52"92; 10. Guerrero (Ritmo 125) 4'55"02; 11. «EB» (Ritmo 125) 4'59"34; 12. «Archimede» (Ritmo Ab.) 5'02"38.

Classe 2500 (non costituita): 1. Grandi (Alfaromeo GTV 6) 4'42"55; 2. Quargentan 4'51"33.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Valbusa Mauro (Fiat 127) 5'54"23; 2. Zocchi (Fiat Panda 45) 5'54"42; 3. Cavarzerani (Panda 45) 6'00"49; 4. Di Fant (Panda 45) 6'07"82.

Classe 1150: 1. Butti (Fiat 127 S.) 4'48"45; 2. Menestrina (Fiat 127 S.) 4'50"66; 3. Grazioli (Fiat 127 S.) 4'56"12; 4. «Calimero» (Fiat 127) 4'59"92; 5. Penazzi (A 112 Ab.) 5'02"13; 6. Sandus (A 112 Ab.) 5'07"88; 7. Aurengi (A 112 Ab.) 5'08"98; 8. Ambrosi (Fiat 127 S.) 5'21"05; 9. Luciani (A 112 Ab.) 5'21"70; 10. Nodari (Fiat Abarth) 5'21"87; 11. Ponda (A 112 Ab.) 5'23"95; 12. De Toni (A 112 Ab.) 5'29"93; 13. Franchin (A 112 Ab.) 5'36"57; 14. Perona (A 112 Ab.) 5'42"26; 15. Casna (Fiat 127 S.) 7'07"85.

Classe 1300: 1. Piccini (Mini de Tomaso) 5'00"34; 2. Vivaldi (Talbot Samba) 5.

Classe 1400: 1. Martinelli (R 5 Alpine) 4'46"15; 2. Eccel (R 5 Alpine) 4'53"26; 3. Meggiolaro (R 5 Alpine) 5'16"47.

Classe 1600: 1. «Maximiliani» (Golf GTI) 4'37"35; 2. Farina (Ritmo 105) 4'41"95; 3. Vedovati (Talbot Sunbeam) 4'44"79; 4. Endrizzi (Golf GTI) 4'48"88; 5. Garzia (Talbot TI) 4'50"88; 6. Nerobutto (Talbot Sunbeam) 4'53"70; 7. Binelli (Alfasud TI) 5'04"78; 8. Bettinzoli (Golf GTI) 5'10"46; 9. Di Fante (Ritmo 105) 5'51"91.

Classe 2000: 1. Negrente (Ritmo 130) 4'18"84; 2. Grassetto (Opel GTE) 4'23"05; 3. Pellizzari (Opel Manta GTE) 4'30"95; 4. Molinaro (Opel Ascona) 4'32"30; 5. Bommartini (Ritmo 125) 4'32"81; 6. Mammi (Alfaromeo GTI) 5'09"81; 7. Sandrini (R 5 Alpine Turbo) 5'28"02.

Classe 2500 (non costituita): 1. Giuliani (BMW 323).

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Maggiani (Fiat X 1/9) 4'48"13; 2. Roncaderi (Fiat X 1/9) 4'54"01; 3. Coccoli (Fiat X 1/9) 4'56"34.

Classe 2000: 1. Bormolini (R 5 Turbo) 4'20"19; 2. Zanini (R 5 Turbo) 4'23"79; 3. Poma (R 5 Turbo) 4'26"80; 4. Cosmo (R 5 Turbo) 4'27"73; 5. Giacomelli (R 5 Turbo) 4'29"09; 6. Chimentin (Ford Escort RS) 4'51"89.

Classe 3000: 1. Nataloni (Lancia Q37) 4'00"78; 2. Ronca (Porsche SC 3000) 4'18"45; 3. Viganò (Porsche Carrera) 4'34"26.

Classe oltre 3000 (non costituita): 1. Cantelli (Porsche Turbo 952); 2. «Mero» (Porsche 930 Turbo).

GRUPPO 2

Classe 1000 e classe 700 non costituita: 1. Pezzo (Fiat 127) 5'29"20; 2. Antolini (Fiat 127) 5'29"23; 3. Lipparini (Datsun Cherry) 5'32"22; 4. Salgaro (Fiat 127) 5'35"18; 5. Rossato (Panda 30) 6'36"45.

Classe 1150: 1. Bellero (Fiat 128) 4'51"71; 2. Tommasini (Fiat Ritmo) 4'59"12; 3. Sensi (A 112) 5'28"30; 4. Vallenari (A 112 Ab.) 5'28"38; 5. Posenato (Fiat 128) 5'32"18.

Classe 1300: 1. De Luca (Simèa R.2) 4'38"41; 2. Armellini (Alfasud TI) 4'42"60; 3. Rigo (Alfasud TI) 4'45"04; 4. Rossetti (Talbot Simca Rally) 4'57"28; 5. Zotta (Alfasud TI) 4'59"71; 6. Agostini (Alfasud TI) 5'05"14; 7. Domenichini (Simca rally 2) 5'06"23; 8. Forneris (Ford Escort) 5'14"41; 9. Bellingheri (Simca R.2) 5'20"75; 10. Faccio (Simca R.2) 5'24"05; 11. Rigos (Simca R.2) 5'25"68; 12. Scaglioni (Fiat 128) 5'30"72; 13. Ciresola (Alfasud TI) 5'33"00; 14. Gennari (A 112) 5'40"62; 15. Granato (Simca R.2) 5'41"96.

Classe 1400: 1. Barbucchia (Ritmo 60) 4'30"49; 2. Cegalin (Alfasud Sprint) 4'36"67; 3. Bottazzi (R 5 Alpine) 5'32"15.

Classe 1600: 1. Giudici (Ritmo 75) 4'39"24; 2. Rossi (VW Scirocco) 4'48"28.

Classe 2000: 1. Zartellon (BMW 320) 4'15"79; 2. Freitag (Opel Ascona) 4'26"40; 3. Zampili (Opel Kadett GTE) 4'39"24; 4. Valente (Opel Kadett GTE) 4'41"99; 5. Barbero (Ford Escort RS) 4'48"07; 6. Franzoni (Opel Kadett GTE) 5'27"36.

GRUPPO 3

Classe 1600: 1. Fait (Fiat X 1/9) 5'05"95; 2. Martinelli (Fiat X 1/9) 5'17"21; 3. Rosa (Fiat X 1/9) 5'18"95; 4. Cossio (Fiat X 1/9) 5'20"07; 5. Lorenzini (Fiat X 1/9) 5'21"08; 6. Antolini (Fiat X 1/9) 5'21"94; 7. Pohlin (Fiat X 1/9) 5'24"43; 8. Mählknecht (Fiat X 1/9) 5'24"46.

Classe 2000: 1. Marchi (R 5 Alpine Turbo) 4'40"97; 2. Bianchi (R 5 Turbo) 5'00"28; 3. Bellamoli (Fiat X 1/9) 5'10"53; 4. Costa (Fiat X 1/9) 5'28"47.

Classe oltre 2000 (non costituita): Pantaleoni (Pantera de Tomaso) 4'19"19.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Bona (Fiat X 1/9) 4'36"48; 2. Veralta (Fiat X 1/9) 4'46"67; 3. Pedretti (Fiat X 1/9) 4'47"70; 4. Benato (Fiat X 1/9) 4'51"68; 5. Sanetti (Fiat X 1/9) 4'55"74; 6. Filippozzi (Fiat X 1/9) 5'03"47; 7. Buglio (Fiat X 1/9) 5'22"97.

Classe 1600: 1. Morello (Alfaromeo duetto) 4'41"90; 2. Biancin (Alfaromeo duetto) 4'43"65; 3. Treo (Fiat 124 Sport) 5'02"09; 4. Tagliani (Fiat X 1/9) 5'16"71.

Classe 3000: 1. Dal Ben (Ferrari 308 GTB) 4'21"83; 2. Ceradini (Porsche Carrera) 4'29"18; 3. Caramaschi (Fiat Abarth 131) 4'30"78; 4. Venale (Porsche 911 S) 4'46"45; 5. Ferrari (Fiat 131 Abarth) 7'36"01.

Classe oltre 3000: 1. Govoni (Pantera de Tomaso) 4'06"72; 2. Marsili (Pantera de Tomaso) 4'13"73.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Bernardi (Fiat 126) 5'23"14; 2. Romagnoli (Fiat 126) 5'27"78; 3. Calore (Fiat 700) 5'28"34; 4. Buttura (Fiat 126) 5'42"74.

Classe 1300: 1. Lonardi (Dallara X 1/9) 4'11"95; 2. Friso (Dallara X 1/9) 4'34"74; 3. Perli (Datsun Cherry) 4'58"79; 4. Valvusa (Simca rally 2) 5'53"70; 5. Zanchetta (A 112) 6'19"59.

Classe 1600: 1. Tosolini (Austin Mini) 5'03"75; 2. Proto (VW Golf) 5'03"34; 3. «Pipino» (Austin Mini) 5'13"98.

Classe 3000: 1. «Kabibo» (Lancia Beta Montecarlo) 4'02"48; 2. Albanti (Porsche 2700) 4'25"36; 3. Tribbia (Lancia Beta Montecarlo) 4'45"07.

GRUPPO 6

Classe 1300: 1. Pettin (Lola) 3'58"25; 2. Degano (Dallara) 4'09"96; 3. Longhi (Lola 292) 4'22"23; 4. De Gan (Abarth Sport) 4'26"71; 5. Ronchi (AMS) 4'43"20.

Classe 1600: 1. Casasola (Osella Detroit) 3'39"57; 2. Biasioli (Chevron B23) 3'54"57; 3. Raggi (Osella PA7) 4'01"09.

Classe 2000: 1. Nesti (Osella BMW PA9) 3'16"72; 2. Baribbi (Osella PA10) 3'21"78; 3. Tambone (Osella PA9) 3'24"48; 4. Pezzali (Osella BMW PA9) 3'25"86; 5. «Dimo» (Osella PA8) 3'27"73; 6. Partinelli (Osella PA8) 3'28"89; 7. Aguzzoni (Osella 2000) 3'34"94; 8. Bettoni (Osella PA9) 3'35"66; 9. Cipriani (Osella PA9) 3'44"60; 10. Trevisan (Osella PA8) 3'52"27.

GRUPPO 6 SPORT NAZIONALE (non costituita) unico partecipante: Gozzi (Lucchini) 3'54"47.

Salita del Pollino

Casciario col record

COSENZA. Al volante di una Lola BMW il pilota della Cosenza Corse Lucio Casciario ha vinto la seconda cronoscalata del Pollino facendo registrare il tempo di 2'51"99 alla media di 136,054 kmh, abbassando così il record del proprio fratello Mario. Ha dovuto vedersela con il vecchio lupo della montagna, Do-

menico Scola, che in prova aveva ottenuto il meglio tempo mentre in gara si è dovuto accontentare della piazza d'onore per un'errata scelta di gomme ed un difetto di carburazione.

Luigi Marozzo

VELOCITÀ IN SALITA

Cosenza, 3 giugno 1984

Cronoscalata del Pollino

Classifica assoluta: 1. Lucio Casciario (Lola BMW) 2'51"99 media 136,054 kmh; 2. Scola D. (Osella PA10) 2'54"97; 3. Calella (Lola) 2'58"06; 4. Ritacca (Osella) 3'06"17; 5. Misasi (Lola) 3'09"34; 6. Cardone (AMS) 3'16"67; 7. Perrone (Lola AMS) 3'17"34; 8. Perri (AMS) 3'31"56; 9. Crescibene (Ford Escort) 3'43"91; 10. Chiodi (VW Golf GTI) 3'48"34.

GRUPPO N

Classe 700: 1. Mario la Rocca (Panda 30) 5'33"50 media 60,164 kmh.

Classe 1150: 1. Umberto Squillace (A112) 4'10"71 media 96,334 kmh; 2. Aquinta 4'11"59; 3. Errigo 4'16"80; 4. Rovinò 4'17"39; 5. Prete 4'20"98; 6. Forte 4'23"24; 7. Gugliemelli 4'25"86.

Classe 1300: 1. Martellucci (Talbot Samba) 4'04"63 media 95,654 kmh.

Classe 1600: 1. Astorino Carlo (Ford Escort) 3'55"84 media 99,219 kmh; 2. Cariati (Alfasud TI) 4'00"37; 3. Fuscaldo 4'03"46; 4. Russo (Ford Escort) 4'04"65; 5. Pettenati (Alfasud TI) 4'16"0.

Classe 2000: 1. Pietro Angotti (Renault 5) 3'51"5 media 101,266 kmh; 2. Laganà (Ritmo 130) 3'55"61; 3. Batacchi (VW Golf GTI) 4'02"04; 4. Caldadone 4'04"25; 5. Tagliente (Fiat Ritmo 130) 4'22"11.

Classe 2500: 1. Rocco Aragona (Alfa Romeo GTV) 3'55"30 media 99,447 kmh.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Antonio Cavalcante (Fiat X 1/9) 4'24"22 media 88,562 kmh; 2. Zambetti (Fiat X 1/9) 4'27"46.

Classe 1600: 1. Medaglia (Fiat X 1/9) 4'28"47 media 87,160 kmh.

Classe 2000: 1. Marra Antonio (Lancia Beta) 4'06"15 media 95,063 kmh.

Classe 1000: 1. Lanzino (Fiat 127) 4'42"17 media 82,829 kmh; 2. Corleone (Fiat 127) 7'46"09.

Classe 1150: 1. Antonio Filice (A112) 4'08"15 media 94,297 kmh; 2. Verta 4'09"15; 3. Ferraiolo 4'12"09; 4. Chiarella 4'17"22; 5. De Luca 4'30"13; 6. Calovini (Fiat) (Fiat 127 S) 4'37"67; 7. Rotella (Fiat 127) 11"20"70. Tutti gli altri su A 112.

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Cristiano Antonio (Fiat 128) 4'42"96 media 82,678 kmh.

Classe 1400: 1. Giovanni Dolce (Renault) 4'04"55 media 95,685 kmh.

Classe 1600: 1. Giuseppe Chiodi (VW Golf GTI) 3'48"34 media 102,468 kmh; 2. Lucisano 3'49"06; 3. Lo Schiavo 3'52"95; 4. Aloise 3'55"13; 5. Catanzariti (Talbot TI) 4'05"59; 6. Tavoli (Ritmo 75) 4'25"32. Tutti gli altri su VW Golf GTI.

Classe 2000: 1. Maurizio Morrone (Renault Alpine) 3'58"18 media 98,245 kmh; 2. Muto (A.R. GTV) 4'15"98; 3. Balzano (Alfa Romeo GTV) 4'22"65.

GRUPPO 2

Classe 700: 1. Filippo Crupi (Fiat 126) 4'18"55 media 90,504 kmh; 2. Crocitti (Fiat 126) 4'18"93; 3. Selpa 4'29"22. Tutti su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Tullio Pargaria (Fiat 127) 4'18"01 media 90,904 kmh; 2. Grandinetti (Fiat 127) 4'24"83.

Classe 1150: 1. Michele Lisi (Fiat 128) 3'58"72 media 97,613 kmh; 2. Gervasi (Fiat 18) 4'11"42; 3. Lepore (A112) 4'20"49; 4. Costa (A112) 4'33"81.

Classe 1300: 1. Antonio Gaccione (Alfasud TI) 3'51"63 media 101,123 kmh; 2. Vadalà (Alfasud TI) 3'55"75; 3. Comforoti (Simca R2) 4'12"56; 4. Filomeno (Simca) 4'18"09.

Classe 1400: 1. Rocco Scalese (Fiat Ritmo) 3'54"15 media 99,935 kmh.

Classe 1600: 1. Bruno Paolo (Fiat Ritmo 75) 4'34"2 media 85,395 kmh.

Classe 2000: 1. Giovanfrancesco Crescibene (Ford Escort RS) 3'43"91 media 104,506 kmh; 2. Cupelli.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Mammone (Fiat X 1/9) 3'51"62 media 101,027 kmh; 2. Vecchietti 4'13"96.

Classe 2000: 1. Luciano Le Pera (Lancia Beta Montecarlo) 3'48"80 media 102,372 kmh; 2. Jacopino Leonardo (Lancia Beta Montecarlo) 4'31"21.

Classe 3000: 1. Siracusa (Lancia) 4'29"61 media 86,792 kmh.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Francesco Torricelli (Fiat x 1/9) 3'49"21 media 102,089 kmh; 2. Gagliardi (Fiat X 1/9) 3'50"89; 3. Santoamato 3'55"10; 4. Cenchi 4'07"19 (Fiat X 1/9).

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Vincenzo Laganà (Fiat 126) 4'03"82 media 95,972 kmh; 2. Coccia (Fiat 126) 4'05"86; 3. Minervini (Fiat 126) 4'10"15; 4. Gullo (Fiat 126) 4'11"27; 5. Nigro (Fiat 126) 4'14"98; 6. Guarini 4'18"15; 7. Mercuri 4'22"25. Tutti su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Silvio Reda (A112) 3'55"20 media 99,489 kmh; 2. Filice (A112) 3'58"03; 3. Colucci (A112) 4'08"72; 4. Belmonte (A112) 4'26"79.

Classe 1300: 1. Gennaro Coppa (Fiat X 1/9) 4'18"39 media 90,560 kmh.

Classe 1600: 1. Nicola Amoroso (Fiat x 1/9) 4'42"86 media 82,726 kmh.

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Francesco Cordonè (AMS) 3'16"77 media 118,920 kmh; 2. Perri (AMS) 3'31"56.

Classe 1300: 1. Antonio Ritacca (Osella PAB) 3'06"17 media 125,691 kmh; 2. Perrone (Lola AMS) 3'17"34.

Classe 1600: 1. Misasi Francesco (Lola) 3'09"34 media 123,587; 2. De Dominicis (Osella PA3) 4'04"73.

Classe 2000: 1. Lucio Casciari (Lola BMW) 2'51"99 media 136,054 kmh; 2. Scola D. (Osella PA9) 2'54"97; 3. Calella (Lola) 2'58"06.

La Salita degli Dei Nettare nei Caliceti

MONZUNO. Nella 2. edizione della salita degli Dei, (Coppa Csaì della Montagna) dall'Olimpo è venuto fuori il nome di Mario Caliceti (Osella PA7) vincitore sia della 1. che della 2. manche; il secondo classificato Roberto Curatolo su Osella PA9 ha subito un distacco di quasi 9" su due manches, pur avendo una vettura che fornisce prestazioni a livello di quella del vincitore. Molto interessante è stato il responso cronometrico ottenuto da Demetrio Panzeri, che con una Fiat X1/9 Dallara gruppo 5 si è classificato 6. assoluto, ad una manciata di secondi dal 4. e nella classifica del suo gruppo ha inflitto ben 25" al secondo classificato.

Fausto Governato

VELOCITÀ IN SALITA

Salita degli Dei

Monzuno, 3-6-1984

Coppa Csaì della Montagna

Le classifiche

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Fanfara in 6'59"83 (A112 70/HP); 2. Venturi in 7'03"31 (A112 70/HP); 3. Elmi 7'07"99 (A112 70/HP); 4. Rondelli 7'16"38 (A112 70/HP).

Classe 1300: 1. Parma 7'16"38 (Talbot Samba).

Classe 1600: 1. Brenti 6'48"84 (Escort xr3i);

2. Deserti 7'06"29 (A.R. Alfusud); 3. Belletti 7'09"70.

Classe 2000: 1. Trocchi in 6'42"64 (Fiat 130); 2. Bonanomi 6'46"93 (Fiat 130); 3. «Francisco» 6'47"97 (Renault A. turbo); 4. Burzi 6'49"17 (Fiat 130).

Classe 2500: 1. Del Buono 6'48"20 (Alfetta GT); 2. Polverini 7'35"97 (Lancia Delta).

GRUPPO 3

1. Rocca 7'12"20 (Fiat X1/9); 2. Passerini 7'13"80 (Fiat X1/9).

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Piombini 6'09"86 (Muccini); 2. Bastiano 6'26"00 (Muccini).

Classe 1300: 1. Breschi 5'53"29 (Lola); 2. «Dark» 6'11"01 (Muccini); 3. Schroter 7'23"05 (Daren Ford).

Classe 1600: 1. Peroni 5'38"09 (Chevron); 2. Brandi 5'55"04.

Classe 2000: 1. Caliceti 5'24"79 (Osella PA 7); 2. Curatolo 5'33"08 (Osella PA9); 3. Fracassoro 6'13"41 (chevron).

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Rissone 6'56"23 (Fiat 126).

Classe 1300: 1. Garattoni 6'45"12 (Fiat 128).

Classe 1600: 1. Panzeri 5'55"72 (Fiat X1/9).

Classe 2000: 1. Santinello 6'20"97 (Ascona).

GRUPPO B

1. Preci 6'51"34 (Lotus Talbot).

GRUPPO A

Classe 1300: 1. Campana 7'20"43 (De Tomaso); 2. Rangoni 7'30"92 (De Tomaso).

Classe 1400: 1. Simoncini 7'27"33 (Alpine R5).

Classe 1600: 1. Baldazzi 6'14"59 (Alpine R5); 2. Gonfiotti 6'45"92 (Talbot TII); 3. Randi 6'48"24 (Talbot TII); 4. Bartoloni 6'49"91 (Golf GTI).

Classe 2000: 1. Pelloni 6'25"07 (Fiat 125 TC); 2. Cocchetti 6'40"40 (R5 Turbo); 3. Valbrucchioli 6'49"17 (Fiat 131 R); 4. Giovacchini 7'15"66.

Classe 2500: 1. «Padimatteo» 6'26"53 (A.R. Alfetta).

Classe oltre 2500: 1. Grasso 7'24"76 (Ford 3000).

GRUPPO 2/81

Classe 1000: 1. Tarozzi 6'54"78 (Talbot E.B.); **Classe 1150:** 1. Navone 6'38"38 (Fiat 127/S); 2. Deri 7'02"33 (Fiat 127/S).

Classe 1300: 1. Ceccarelli 6'19"76 (A.R. Alfusud); 2. Maremmi 6'48"83 (A.R. Alfusud); 3. Bucci 7'11"57 (Simca R2); 4. Chirli 8'11"55 (Simca R2).

Classe 1400: 1. Travagnin 6'34"05 (R5 Alpine); 2. Cioni 7'14/50 (R5 Alpine).

Classe 1600: 1. Cavarzerani 7'30"35 (Golf Gti).

Classe 2000: 1. Ramilli 6'21"40 (A.R. GTV); 2. Torreggiani 6'22"68 (Kadett GTE); 3. Braconi 6'27"08 (BMW 3201); 4. Serenari 6'31"96 (Kadett GTE); 5. Franceschini 6'33"93 (Kadett GTE).

GRUPPO 4/81

Classe 1300: 1. Simoncelli 6'28"10 (Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Mantellini 6'30"25 (A. Romeo); 2. Ferrini 7'25"76 (Baghera); 3. Marzocchi 6'43"53 (Duetto A.R.).

Classe 2000: 1. Campini 6'43"53 (Beta Montecarlo).

Classe 3000: 1. Rebai 6'03"68 (Porsche).

Salita a Militello Grimaldi col battucore

MILITELLO C. — Il catanese Enrico Grimaldi ha vinto con tanta trepidazione la terza edizione della cronoscalata Scordia-Militello e secondo Trofeo Lencar. Alle sue spalle il combattivo «Arriva» svantaggiato da copertoni alquanto duri e dall'assenza sulla sua Osella del nuovo ed efficace autobloccante fornito dalla Casa torinese. Grimaldi ha corso con il battucore per le incertezze del suo motore rotto nei giorni precedenti la gara e

sistemato dal meccanico Genovese utilizzando alcuni pezzi presi dal motore di Vadalà (in procinto di passare alla «sport» nazionale). Il lavoro fatto da Genovese è stato ottimo e Grimaldi ha potuto cogliere il suo primo successo stagionale.

Edo Murabito

VELOCITÀ IN SALITA

Militello, 3-6-84

Scordia-Militello - Trofeo Lencar

Valida per la Coppa Csaì, IV zona

Le classifiche

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Caruso Franco (A 112) 4'37"47 media 87,577 kmh; 2. Ienna (A 112) 4'39"35; 3. Giarratana (A 112) 4'39"41; 4. Zappala (Fiat 127 Sport) 4'39"51; 5. Caciaca (A 112) 4'42"47; 6. Procidia (A 112) 4'56"62; 7. Duca (A 112) 5'10"67; 8. Maugeri (A 112) 5'48"10.

Classe 1300: 1. Raniero (Talbot S. Rally) 4'37"80 media 87,473 kmh; 2. Villa (Samba Rally) 4'39"46.

Classe 1400: 1. Messana (Alfusud) 4'37"10 media 87,693; 2. Musumeci (Alfusud) 4'41"04; 3. Cali (Alfusud) 4'45"32; 4. Pavone (Alfusud) 4'51"13.

Classe 1600: 1. La Delfa (Ford Escort XR 31) 4'30"51 media 89,830 kmh; 2. Gulli (Ritmo 105) 4'33"09; 3. Salomone (Alfusud) 4'42"43; 4. Trommino (Alfusud) 4'54"22.

Classe 2500: 1. Torrisi (AR GTV) 4'28"85 media 90,384 kmh.

Classe 2000: 1. Mertoli (Ritmo 130) 4'22"99 media 92,398 kmh; 2. «Alifax» (Ritmo 130) 4'29"60; 3. Crispino (Ritmo 130) 4'31"33; 4. Massimino (Ritmo 130) 4'40"25; 5. Conti (Ritmo AB) 4'41"16; 5. Salemi (Ritmo Ab.) 4'43"60; 7. Ruggiero (Fiat Ard 130) 5'03"55.

GRUPPO 3

Classe 1600: 1. Cassarà (Fiat X 1/9) 4'44"61 media 85,1379; 2. Pistorio (Fiat X 1/9) 4'45"63; 3. Conte (Fiat X 1/9) 4'47"68.

Classe 1300: 1. Budano (Fiat X 1/9) 4'47"19 media 84,612; 2. La Russa (Fiat X 1/9) 4'47"48; 3. Marino (Fiat X 1/9) 4'50"37.

Classe 2000: 1. Indelicato (Fiat 124) 4'43"84 media 85,611.

Classe oltre 2000: 1. Faro (Porsche 3000) 4'33"11 media 88,975.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Margarage (Fiat 127) 4'58"04 media 81,532; 2. Riela (Fiat 127) 4'58"44; 3. Russo (Fiat 127) 5'01"53; 4. Buccheri (Fiat 127) 5'04"62; 5. Ricca (Fiat 127) 5'16"45; 6. Ruscica (Fiat 127) 5'25"97; 7. Vitale (Fiat 127) 5'30"98.

Classe 1150: 1. Faro (Fiat 127) 4'31"36 media 89,548; 2. Zampardi (A 112 Ab.) 4'33"09; 3. Gangi (A 112 Ab.) 4'34"20; 4. La Cava (A 112) 4'36"41; 5. Anzalone (A 112) 4'36"81; 6. Sciacca (Fiat 127) 4'38"32; 7. Morabito (Fiat 127 Sport) 4'47"17; 8. Guarino (A 112) 4'47"96; 9. Canecchi (A 112 Ab.) 4'49"25; 10. Caruso (Fiat 127 Sport) 4'49"51; 11. D'Amato (A 112) 5'15"52.

Classe 1300: 1. Carrò (Mini Metro) 4'54"28 media 82,574; 2. Imbrò (Alfusud) 5'08"27; 3. Maugeri (Fiat 128) 5'28"82; 4. Giancona (Ford Escort) 8'41"87.

Classe 1400: 1. Zappala (Alfusud) 4'35"08 media 88,337; 2. Soprintino (Citroën Visa) 4'51"87; 3. La Spina (Alpine) 4'52"90.

Classe 1600: 1. Puglisi (Golf GTI) 4'27"03 media 91,001; 2. «Popof» (Talbot) 4'27"70; 3. Montaldo (Talbot) 5'03"84; 4. Perez (Golf GTI) 5'04"16; 5. La Bruna (Talbot) 5'08"99.

Classe 2000: 1. Pino (Opel Kadett GT 2000) 4'23"28 media 92,297; 2. Beccaria (Ritmo 130) 4'36"36; 3. Caltabiano (Alfetta GTV) 4'42"22; 4. Lombardo (AR GTV) 4'56"49; 5. Miranda (Fiat 131) 5'15"33.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Sottile (Fiat X 1/9) 4'43"49 media 88,527; 2. Sorrentino (Fiat X 1/9) 4'44"97.

Classe 2000: 1. De Benedetto (Renault 5) 4'29"44 media 90,187; 2. Pavone (Beta Montecarlo) 4'37"34.

Classe oltre 2000: 1. Comito (Porsche T) 4'35"40 media 88,235.

GRUPPO 2

Classe 1300: 1. Caristi (Fiat 128) 4'24"80 media 91,776; 2. Loddò (Fiat 128) 4'24"83; 3. Busà (Fiat 128) 4'26"22; 4. Biondi (Fiat 128) 4'29"62; 5. Lanzafame (Simca) 4'31"80; 6. Pappalardo (Simca Rally) 4'31"89; 7. Majorini (Simca Rally) 4'36"26; 8. Callipoli (Simca) 4'38"09; 9. «Jlly» (Simca Rally) 4'38"19; 10. Giunta (Fiat 128) 4'40"24; 11. Scuderi (Simca) 4'42"00; 12. Flamingo (Fiat 128) 4'47"29; 13. Calanna (Simca Rally) 4'49"52.

Classe 2000: 1. Gianni (Ford Escort) 4'27"64 media 90,793; 2. Listano (Opel GTE) 4'31"78; 3. Magri (Opel) 4'37"03; 4. Ciritto (Opel Kadett) 4'39"20; 5. Ruggero (Alfetta GTV) 5'02"56; 6. Foti (Alfetta GTV) 5'03"13.

Classe 1000: 1. Costantino (Fiat Panda) 4'49"80 media 83,85; 2. Todaro (Fiat Panda) 4'54"57; 3. Guastella (Fiat 127) 4'55"25; 4. Sàlvia (Fiat 127) 4'59"71; 5. Russo (Fiat 127) 5'16"68.

Classe 1150: 1. Sottile (Fiat 128) 4'20"45 media 93,300; 2. Caristi (Fiat Ritmo) 4'21"39; 3. Sollano (Fiat 128) 4'22"39; 4. Minardo (A 112) 4'37"61; 5. Ocello (Ritmo) 4'45"74; 6. Recavallo (A 112) 4'57"11; 7. Caruso (Fiat 128) 5'05"00; 8. Cancilleri (Fiat 128) 5'13"57.

Classe 1400: 1. Alessandro (R. 5 Alpine) 4'45"20 media 85,283; 2. «Steiger» (Fiat Ritmo) 4'54"76; 3. Impera (R. 5 Alpine) 5'15"47.

Classe 1600: 1. Ferraro (Fiat Ritmo) 4'18"10 media 94,199.

Classe 700: 1. Manna (Fiat 126) 4'47"92 media 84,398.

Classe 2500: 1. Gambino (Talbot Lotus) 4'28"57 media 90,479.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Melluzzo (Fiat X 1/9) 4'22"42 media 92,599; 2. Alba (Fiat X 1/9) 4'25"65; 3. Vaccaro (Fiat X 1/9) 4'32"28.

Classe 1600: 1. Ippolito (AR Duetto) 4'23"57 media 92,195; 2. Malfa (Fiat X 1/9) 5'08"39.

Classe 2000: 1. Condina (Beta Montecarlo) 4'14"86 media 95,346; 2. Maggiore (Alfa Romeo Spider) 4'23"98; 3. Maceo (Beta Montecarlo) 4'27"77; 4. «Cartepillar» (Fiat 131 R) 4'29"96.

Classe 2500: 1. Lorefice (Porsche) 4'54"09 media 82,627.

Classe oltre 3000: 1. Guagliardo (Porsche) 4'20"16 media 91,658.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Ponticello (Fiat 126) 4'24"98 media 91,705; 2. «Jmmy» (Fiat 126) 4'31"30; 3. Di Re (Fiat 126) 4'31"38; 4. Maggiore (Fiat 126) 4'38"23; 5. Cardillo (Fiat 126) 4'38"40; 6. Bucolo (Fiat 126) 4'38"97; 7. Gentile (Fiat 126) 4'41"76; 8. Russo (Fiat 126) 4'44"86; 9. Tropea (Fiat 126) 4'50"08; 10. Iacona (Fiat 126) 4'50"36.

Classe 1000: 1. Cassiba (A 112) 4'43"15 media 85,82; 2. Amantia (Fiat Ritmo) 4'54"13; 3. Ansaldo (A 112) 5'30"88.

Classe 1300: 1. Centamore (Simca) 4'37"44 media 87,586; 2. Cucchiara (Fiat X 1/9) 4'51"17.

Classe 1400: 1. Mammino (Fiat 128) 4'31"96 media 89,351; 2. Irato (Fiat 128) 4'43"52.

Classe 1600: 1. Quattrone (Fiat X 1/9) 4'46"60 media 84,787.

Classe 2000: 1. Gagliano (Ford Escort) 4'18"95 media 93,84.

GRUPPO 6

Classe 2500: 1. Spampinato (Porsche) 4'25"30 media 91,594.

Classe 3000: 1. Ragusa (Porsche) 3'59"08 media 101,639; 2. Virzi (Porsche) 4'02"76.

GRUPPO 6

Classe 2000: 1. Grimaldi (Osella PA9) 3'25"52 media 118,236; 2. Arriva (Osella PA9) 3'29"49; 3. Carrasi (Osella PA 8) 3'34"88; 4. Virgilio (Osella PA 10) 3'42"98; 5. Caci (Chevron B 36) 3'48"64; 6. Consoli (Osella PA 9) 3'56"88; 7. Gloria (Osella PA 8) 4'10"65.

Classe 1000: 1. Lo Certo (AMS) 4'15"41 media 95,141.

Classe 1300: 1. Licata (AMS) 3'50"46 media 105,441; 2. Spinnato (Osella) 4'02"30.

Classe 1600: 1. Patané (Osella PA 8) 3'51"92 media 104,777.

Karting a Torino Valentino in festa

TORINO. Sono passati quasi trent'anni da quando le F. 1 hanno smesso di girare attorno alle vie del parco del Valentino a Torino. Trent'anni nei quali i motori hanno lasciato il capoluogo piemontese e non sono mai più tornati, almeno per quanto riguarda il settore velocistico. Ma la settimana scorsa Torino e soprattutto il Valentino hanno ricevuto ancora una volta la visita di una monoposto, precisamente una formula Panda costruita e pilotata da Vincenzo Di Rosa, che ha riportato il parco cittadino ai fasti dei bei tempi andati in occasione del 2. circuito del Valentino - trofeo John Courage Bier - gara kartistica molto sentita da queste parti. Si è trattato di una pura esibizione ma non è escluso che grazie all'interessamento diretto della Fiat il parco del Valentino possa ritornare ad ospitare una gara di F. 1, seppure riservata alle monoposto d'epoca.

TORNANDO alla manifestazione c'è da rilevare che il pubblico piemontese non ha resistito al richiamo di vedere le evoluzioni dei kartisti sullo stesso tracciato nel quale si svolgeva negli anni '50 il gran premio. Nella classe 60 mini kart, riservata ai giovanissimi, ha vinto Gianni Gotta, imitato da Dario Callagher nella 100 cadetti, mentre Ferdinando Cappa, Graziano Fecchio, Alberto Scarafioti, Piero Agli e Bruno Audenino hanno trionfato rispettivamente nella 100 intercontinentale, nella 135, nella 100 nazionale e nelle due classi riservate alle 125. (s. r.)



Una fase della gara di Kart svoltasi al Valentino e la esibizione di una Panda sul circuito torinese (Foto Press)



KARTING A JESOLO

A Bugatti la Coppa Campioni

JESOLO. Giuseppe Bugatti ha vinto la 13. Coppa dei Campioni e 2. Prova del Campionato europeo formula K 135 sulla pista di Jesolo. Il giovane bresciano non si è fatto intimorire dai piloti più blasonati che nulla hanno potuto, tanto che Bugatti si è imposto nella batteria, nella prefinale, nella finale. Alle sue spalle solo l'esperto De Bruyn riusciva a tenere il ritmo, seguito da Bott e Fullerton. Ottimi anche Valeri e Ducati giunti al traguardo rispettivamente 8. e 9. Gara di contorno alla prova europea è stato il Trofeo Città di Jesolo riservata alla 100 Intercontinentale A dove si è imposto Tamburini davanti a Sospiri.

Giovanni Paterlini

KART

Jesolo, 3 giugno 1984

Campionato Europeo 135 F. K Coppa dei Campioni

Le classifiche

Finale: 1. Bugatti Giuseppe (Italia - Birel-Comet); 2. De Bruin (Olanda - Tecno-Comet); 3. Bott (Germania - Faifum-Comet); 4. Fullerton (Inghilterra - Kali kart-PCR); 5. Rensing (Germania - Mac 1-Comet); 6. Fabre (Francia - Tecno-Comet); 7. Boulineau (Francia - Birel-Comet); 8. Valea (Italia - Tecno-Comet); 9. Ducati (Italia - Birel-Comet); 10. Neubert (Germania - Kali kart-Comet); 11. Eglem (Olanda - Tecno-Comet); 12. Haase (Italia - Kali kart-Comet); 13. Heriksen (Svezia - BM-Comet); 14. Wilson (Italia - Birel-Comet); 15. Van Esle (Olanda - Dap-Comet); 16. Mittelsen (Svezia - Taifun-Comet); 17. Linstrom (Svezia - Birel-Comet); 18. Bollingtom (DK - Taifun-Comet); 19. Puminatti (Italia - Tecno-PCR); 20. Hugon (Francia - Tecno-Comet); 21. Koene (Olanda - Dap-Dap); 22. Deila R. (Italia - Dap-Dap); 23. Donà (Kali kart-Comet); 24. Klaffke (Germania - Kali kart-Comet); 25. Lips (Francia - Birel-Comet); 26. Weatherley (Inghilterra - Davison-Comet); 27. Alberto Ronald (Columbia - Birel-Comet); 28. Allcorn (Inghilterra - TKM-TKM); 29. Dewhurst (Inghilterra - Davidson-Comet); 30. Modena (Italia - Dap-Dap); 31. Forman (Svezia - Birel-Comet); 32. Vallier (Germania - Birel-Comet); 33. Hantscher (Germania - Suisse Atlas-Comet).

Classifica finale Trofeo Città di Jesolo: 1. Tamburini Antonio (Italia - Kali kart-PCR); 2. Sospiri (Italia - Dap-Dap); 3. Garelli S. (Italia - Birel-Parilla); 4. Montani (Italia - All Kart-PCR); 5. Sttgurons (Francia - Kali kart-PCR); 6. Corazza (Italia); 7. Borghetti (Italia); 8. Visco (Italia); 9. Wilms (Sudafrica); 10. Combes (Francia); 11. Model (Svizzera); 12. Grigoletto (Italia); 13. Andersen (Danimarca); 14. Tassi (Italia); 15. Delia (Italia); 16. Mazzotti (Italia); 17. De Groot (Olanda); 18. Karavas (Austria); 19. Brown (Sudafrica); 20. Fabbri (Svizzera); 21. Donain (Francia); 22. Tim (Danimarca); 23. Jamtdal (Svezia); 24. Tschopp (Svizzera); 25. Straus (Francia).

Classifica finale Coppa Internazionale 135 B: 1. Schmeberger (Svizzera - Birel-Comet); 2. Hennings (Germania - Dap-Comet); 3. Maher (Svizzera - Birel-Comet); 4. Hendel (Germania - Birel-Comet); 5. Stoenil (Svizzera).

F. 3 inglese Dumfries quarto

SILVERSTONE — John Dumfries ha ottenuto solo il quarto posto nella corsa Marlboro F. 3 disputata a Silverstone lunedì 28 maggio. Ha infatti vinto lo svizzero, ormai naturalizzato inglese, Mario Hytten, al termine della gara più bella vista in terra anglosassone negli ultimi mesi. Hytten si è qualificato nelle prove ufficiali col sesto tempo dietro a Berg, Dumfries, Euser, Hunt e Spence. Alla partenza quasi tutti i piloti dello schieramento montano sulle loro vetture gomme da pioggia. Dumfries è scattato al comando mentre Hytten ha rimediato a una partenza non buona rimontando furiosamente dal centro gruppo. Al 21. giro lo svizzero è salito in seconda posizione, passando sia Berg che Dumfries ed ha attaccato John Trevor, che era al comando, con successo resistendo al ritorno dell'inglese che ha tentato il tutto per tutto nel corso dell'ultima tornata. (d. h.)

F. 3 INGLESE

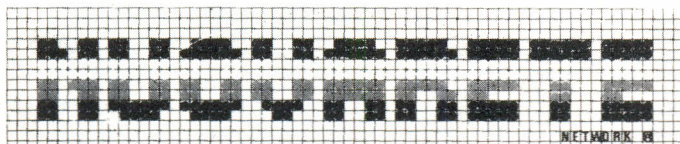
Silverstone, 28 maggio 1984

Corsa Marlboro di F. 3

8. prova del campionato britannico di F. 3.

La classifica: 1. Mario Hytten (Ralt Toyota) 29'19"21 media 158,82 kmh; 2. Trevor (Ralt) 29'19"35; 3. Berg (Ralt) 29'26"88; 4. Dumfries (Ralt) 29'31"17; 5. Lang (Ralt) 29'39"44; 6. Abella (Ralt) 29'40"38.

□ Giro più veloce: John Taylor (Ralt) in 56"10 media 166,02 kmh.



Il primo VERO circuito radiofonico che ti segue in tutta Italia

ALESSANDRIA: T. Radio Monferrato Nuovarete FM: 97.800; ASTI: T. Radio Monferrato Nuovarete FM: 97.800; ASCOLI PICENO: Radio Linea Nuovarete FM: 90.7; BARI: Radio Centro Nuovarete FM: 103.400; Radio Piper FM: 103.700; BENEVENTO: Radio Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; BOLOGNA: Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; BRESCIA: Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; CALTANISSETTA: Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; CAMPOBASSO: Radio Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; CANOSA/BARI: Canosa Centro Radio Tele Color Nuov. FM: 88/98/99/102; CATANIA: Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; CATANZARO: Radio Gamma 7 FM: 96.600; Radio Luna Nuovarete FM: 95.700/99.600; COSENZA (versante tirrenico): Radio Cosenza 2 Nuovarete FM: 98.100/104; CREMONA: Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; ENNA: Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; FOGGIA: Radio Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; FROSINONE: Orizzonte Radio Nuovarete FM: 98.300/103.100; IGLESIA/CAGLIARI: Radio Iglesias Nuovarete FM: 89/104; LATINA: Radio Antenna Musica Nuovarete FM: 99.500/101.500; LA SPEZIA: Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/ 98.100/ 98.400/101.800/102.700; LECCE: Prima Radio Nuovarete FM: 101.500/103; LUCCA: Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/98.100/98.400/101.800/102.700; MASSA CARRARA: Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/98.400/101.800/102.700; MATERA: Radio Antenna Effe Nuovarete FM: 95.800; MODENA: Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; NAPOLI: Radio Fiamma Nuovarete FM: 88.600; PALERMO: Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; Radio Antenna Italia Nuovarete FM: 87.800; PIACENZA: Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; PISTOIA: Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; RAGUSA: Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; REGGIO CALABRIA: Nuovarete Calabria FM: 87.850/88.100/89.800 91.400/102.800; SIRACUSA: Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; TARANTO: Radio Antenna Effe Nuovarete FM: 95.800; TORINO: Nuovarete Torino 91 FM: 92. 350.

A NUOVA RETE C'È POSTO PER LA TUA EMITTENTE. BASTA TELEFONARE AL N. 011-651874.

SLALOM

San Briggio pronostico rispettato

VERONA — Rispettato solo in parte il pronostico della vigilia alla prima gara valida per il trofeo Punto Motori, con l'Alpine A 110 di Carrega in testa alla classifica finale, mentre alle sue spalle ha fatto faville il buon Ronca sulla Fiat X 1/9 F.S., che ha saputo mettere in fila avversari di tutto rispetto, come Guido Sanetti (Fiat X 1/9 1300), anche lui autore di un percorso impeccabile. Così le previsioni che volevano la lotta fra il vincitore e la Lancia Stratos di Crugnola, specialista degli slalom piemontesi, non c'è stata, a causa delle penalità che il pilota della Valcuria Corse ha riportato. Ma non solo lui ha deluso nella gara di S. Briggio: il pubblico, che ha atteso con entusiasmo il passaggio della Fiat 131 Abarth di Ferrari e della R5 Turbo di Giacomelli, non ha poi visto premiate le proprie aspettative, tanto che entrambi finivano agli ultimi posti della classifica assoluta. In chiusura un cenno merita senza dubbio l'ottimo Gerosa su Fiat 1100/103 che è riuscito con la sua prestazione a concludere onorevolmente una gara decisamente al di là delle possibilità del suo mezzo. (g. b.)

SLALOM

San Briggio (VR), 20 maggio 1984

1. Prova - Trofeo - Punto Motori
Le classifiche

Classifica assoluta: 1. Carrega (A 110 Alpine) p. 89,5; 2. Ronca Derio (Fiat X 1/9 F.S.) 95; 3. Zanetti (Fiat X 1/9) 97,1; 4. Coati (A 112 Ab.) 103,3; 5. Pendicente (Samba Rally)

103,8; 6. Pasetto (A 112 Ab.) 104,1; 7. Grazioli (A 112 Ab.) 104,4; 8. Pelingheri (Simca rally 2) 105,1; 9. Zampini (Opel Kadett GTE) 105,6; 10. Zampieri (Alfa Romeo GTV) 105,7.

GRUPPO N

Classe C: 1. Pendicente (Samba rally) p. 103,8; 2. Grazioli (A 112 Ab.) 104,4; 3. Bovi (A 112 Ab.) 107,6; 4. Zambonetti (Samba rally) 112,7.

GRUPPO S

Classe G: 1. Baini (Fiat 127) p. 105,9; 2. Antolini (Fiat 127) 115; 3. Valbusa 116,2; 4. Salgaro 116,6; 5. Esso 121,4; 6. Marinelli (Fiat 127) 137,1.

Classe H: 1. Coati (A 112 Ab.) p. 103,3; 2. Pasetto (A 112 Ab.) 104,1; 3. Aurengi (A 112 Ab.) 106; 4. Bombieri (Fiat 127 Sp.) 107,4; 5. Gennari (A 112 Ab.) 107,4; 6. Bellero (Fiat 128) 115,1; 7. Sponda (A 112 Ab.) 117; 8. Gerosa (Fiat 1100/103) 123,6.

Classe I: 1. Sanetti (Fiat X 1/9) p. 97,1; 2. Fellingheri 105,1; 3. Antolini (Fiat X 1/9) 106,5; 4. Massi 109,9; 5. Musatti (Fiat X 1/9) 113,3; 6. Franzoni (Alfasud 1300) 113,8; 7. Viali 117,5; 8. Rossi (Lancia Fulvia) 124,3; 9. Treo (Alfa Romeo) 137,1; 10. Vivaldi (Samba rally) 144,8; 11. Valbusa (Simca rally 2) 150,5.

Classe L: 1. Carrega (Alpine A 110) p. 89,5; 2. Ronca (Fiat X 1/9) 95; 3. Benazzoli (Golf GTi) 114; 4. Bevilacqua (Fiat X 1/9) 120,7.

Classe M: 1. Zampini (Opel Kadett GTE) p. 105,60; 2. Zampieri (Alfa Romeo GT) 105,70; 3. Bonizzi (Opel Ascona) 123,50; 4. Giacomelli (R5 Turbo) 145; 5. Ferrari (Fiat 131 Ab.) 183,60.

DORIA-CRETO

Cesari Augusto

GENOVA — Augusto Cesari su Dallara Breaking è tornato alla vittoria anche nelle gare organizzate dalla Scuderia Valpolcevera vincendo alla grande, sotto una pioggia battente, la Doria Creto, 4. Prova dello Challenge Ford. Alle spalle del pilota della Grifone si sono piazzati

Edmondo, su Lancia Beta, e De Micheli su Alpine. Il gr. N è stato vinto da Franco Bizzo, 8. assoluto su Golf, e la classifica femminile da Mirella Crubellati.

SLALOM

Genova 27 maggio 1984

Doria-Creto

4. Prova del Challenge Ford

Le classifiche

Classifica assoluta: 1. Cesari; 2. Edmondo; 3. Micheli; 4. Carrega; 5. Morello; 6. Pagliari; 7. Rivera; 8. Bizzo; 9. Mezzone; 10. Galli.

Classifica femminile: 1. Crubellati; 2. Draghicevich; 3. Torelli.

Classe A: 1. Giovannianni penalità 227,42; 2. Gianni 230,55; 3. Crubellati 239,82; 4. Fioravanti 243,62; 5. Paparella 249,15; 6. Drachicevich 253,43; tutti A 112.

Classe B: 1. Guidotti penalità 226,12; 2. Niecco (Fiat 127) 226,98; 3. Garibaldo 228,13; 4. Bechis 229,53; 5. Podestà R. 230,48; 6. Podestà M. 77; 7. Gna 235,35; 8. Callegari 236,10; 9. Bruzzese 236,50; 10. Starboro 246,93; 11. Rivi 250,52; tutti su A 112.

Classe C: 1. Vanesi (Simca R. 2) p. 215,51; 2. Bertolotti (Samba rally) 222,09; 3. Badino (Fiat X 1/9) 226,91; 4. Rossi (Simca rally 2) 227,84; 5. Mappelli (Simca R. 2) 237,98; 6. Gambaro (Samba rally) 243,33; 7. Conte (Fiat X 1/9) 245,46; 8. Faziolo (Fiat X 1/9) 245,63; 9. Pedrini (Fiat X 1/9) 245,63; 9. Pedrini (Fiat X 1/9) 247,65; 10. Bovone (Samba rally) 253,87; 11. Torelli (Fiat X 1/9) 268,34.

Classe D: 1. Bisso (Golf GTi) 209,33; 2. De Martini (Fiat X 1/9) 222,56; 3. Molinari (R5) 229,77; 4. Casarera (Alfasud) 251,04; 5. Barbieri n. 270,96.

Classe E: 1. Lanfranco (Ritmo) 214,39; 2. Botta (Opel Kadett) 215,98; 3. Marras (R5) 229,75; 4. Barbieri E. (Ritmo) 245,37.

Classe F: 1. Bobone 211,29; 2. Ciocca 220,24; 3. Massimiani 226,88; 4. Micheli 244,60; 5. Lodo 249,69; 6. Gatti 261,24; tutti su Fiat 700.

Classe G: 1. Taccone 213,14; 2. Grassinia 235,51; 3. Devegini 241,04; 4. Andreoli 243,88; 5. Volpi 249,28; tutti su A 112 Abarth.

Classe H: 1. Morello (A 112) 206,10; 2. Balestrero (A 112) 211,64; 3. Morisi (Fiat

127) 212,41; 4. Olivieri (A 112) 227,09; 5. Ferrari (A 112) 229,56; 6. Carappini (Fiat 128) 252,48.

Classe I: 1. De Micheli (Renault Alpine) 204,90; 2. Battolla (Simca rally 2) 210,94; 3. Monte (Fiat X 1/9) 211,43; 4. Costamagna (Simca R.2) 220,25; 5. Mantovani (Fiat X 1/9) 221,03; 6. Lavaggi (Fiat X 1/9) 226,31; 7. Borghi (Simca rally 2) 229,84; 8. Gisotti (Fiat X 1/9) 231,83; 9. Foglio (Ford Fiesta) 239,08; 10. Zerbino (Mini de Tomaso) 242,33; 11. Menicagli (Fiat X 1/9) 243,19; 12. Ciacchella (Fiat 128) 245,46; 13. Paganò (Alfasud) 261,65.

Classe L: 1. Carrega (Renault Alpine) 205,13; 2. Pagliari (Renault Alpine) 208,60; 3. Ruspia (Simca Alpine) 216,97; 4. Longo 222,15; 5. Biezi (Renault Alpine) 224,41; 6. Pepe (Lancia Fulvia) 226,04; 7. Cabella (Talbot) 253,92; 8. Ponte (Alpine) 264,61.

Classe M: 1. Cesari (Dallara) 190,73; 2. Edmondo (Lancia Beta) 202,32; 3. Medone (Renault Alpine) 209,38; 4. Pesci (Ford Escort) 214,93; 8. Bivio (Opel Kadett) 256,16.

Classe N: 1. Bisso; 2. Lanfranco; 3. Panesi.
Classe O: 1. Rivera (Fiat 500/A 112) 209,13; 2. Galli (Fiat 500/A 112) 210,08; 3. Pittaluga (Fiat 126/1000) 220,76; 4. Bersano (Fiat 126/1000) 224,62; 5. Bruzzese (Fiat 500/ritmo) 224,84; 6. Obino (Fiat 500/A 112) 232,70; 7. Pudinno (Fiat 500/A 112) 235,43; 8. Palazzolo (Fiat 500/A 112) 245,70; 9. Casamassima (Fiat 500/A 112) 250,58; 10. Scandella (Fiat 500/A 112) 250,89.

Classe P: 1. Rossi (Renault Alpine) 212,31; 2. Attolini (Grand Prix) 214,68; 3. Gallino (Fiat X 1/9) 216,02; 4. Sabbadini (Fiat 500) 218,20; 5. Ferrando (Fiat 500/124) 225,05; 6. Fanelli (Ilman-Porsche) 227,45; 7. Automotomarket (Renault Alpine) 228,15; 8. Cardone (Alfasud 2000 Turbo) 228,30; 9. Ferrato (Fiat 500/128) 230,95; 10. Savaia (Fiat 131) 344,42.

■ **BEAT A PAU** — Lo svizzero Jans Beat ha cambiato team. Dopo aver disputato alcune gare per la squadra di Markus Hotz, Beat correrà già a Paul in F.2 con una March 842-BMW di Bob Sparshott. Jans aveva ricevuto due offerte, una dal team AGS semiufficiale di Lacoste e una appunto da Sparshott.



Kit di trasformazione per **VW NUOVA GOLF** comprendente: mascherina anteriore con fari rettangolari, spoiler anteriore con fari integrati, bandelle sottoporta, carenature specchi esterni, spoiler posteriore, fanalone rifrangente, ruote in lega leggera, volante in pelle.

bubble-car®
20094 Corsico (MI)
Via Pacinotti, 44
Tel. (02) 44.02.854/5
Telex 324330 BUBBLE I



KIT ZENDER PER MERCEDES 190 - 190 E - 190 D
 Spoiler anteriore e posteriore, sotto porte laterali, paraurti posteriore in linea con l'abbassamento generale dell'auto (viene applicato senza togliere l'originale) cerchi in lega leggera 7x15.



distribuito in esclusiva da:

INFOR DISTRIBUZIONE COMPLEMENTI SPORTIVI
 Direzione Commerciale: 44049 VIGARANO MAINARDA - Ferrara
 Via Cento, 42c - Telefono 0532.436456 ric. automatica
 solo nei migliori autoaccessori e nei concessionari auto della tua città

publinter

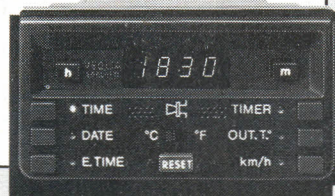
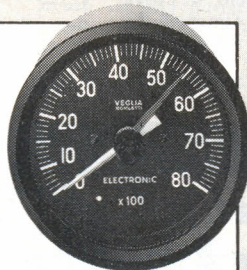
Nati per controllare, ma...si fanno anche ammirare.

Contagiri.
 Elettronico, è lo strumento essenziale di chi sa viaggiare sempre a regimi ottimali. Con indice d'inizio fuorigiri posizionabile. Per guidare razionalmente.

Econometro.
 Strumento di precisione Veglia Borletti che legge il motore della tua auto per consentire la miglior utilizzazione del carburante. Per guidare senza sprechi.

Crono-Computer.
 Indica l'ora e i minuti, la data (mese e giorno) e i tempi di viaggio. Calcola la media oraria in tempo reale, ed è fornito di un timer con segnale acustico per ricordare gli appuntamenti. Infine segnala Km. per Km. la temperatura all'esterno dell'auto. Sia l'uso che l'installazione di questo nuovo e utilissimo strumento sono molto semplici.

Veglia Borletti. La linea completa di strumentazione che le maggiori case automobilistiche europee montano già sulle vetture di serie. Montaggio e vendita presso i migliori ricambisti e accessoristi.



Publinter Ayer 1/84



L'esatto e la sua scienza.

F.lli Borletti S.p.A. - Via Washington, 70 - 20146 Milano
 Tel. 02/43891 - Telex: 332067 BORMI I.

F. CART

Sneva vendica Indianapolis

MILWAUKEE — Finale drammatico a Milwaukee e vittoria di Tom Sneva che a 150 metri dall'arrivo riusciva a superare Rick Mears che arrancava a motore spento dopo aver guidato gli ultimi 90 giri. È stata una corsa all'insegna della fortuna che ha premiato il capolista della classifica Cart. Mario Andretti che era partito in seconda fila a fianco del figlio, per due volte è uscito dai box con una ruota allentata a causa di una filettatura difettosa. Per fortuna non è andato incontro a gravi conseguenze, ma questi contrattempo lo hanno relegato in ottava posizione. Il figlio Michael, invece, è stato sempre tra i primi cinque con il rivale Al Unser Jr, tra i protagonisti sino a quando uno scatenato Sneva non lo ha ripreso. Teo Fabi, scattato dalla sesta posizione della griglia di partenza, dopo venti dei 200 giri in programma ha cominciato a perdere terreno per le sospensioni posteriori malandate e col motore in non perfette condizioni, tanto che ha dovuto sostare al box per due giri dell'ovale di un miglio perdendo così tempo prezioso. A venti giri dalla fine, Mears che era in testa con un vantaggio di circa mezzo miglio, ha rifornito durante una luce gialla ma una grande beffa l'attendeva all'ultima curva quando il motore si è rotto dopo aver marciato per almeno 25 giri a sette cilindri.

Lino Manocchia

Dana Rex May

1. Tom Sneva (March) in 1.52'33"15 alla media di 217.200 kmh; 2. Al Unser Jr. (March); 3. Michael Andretti (March); 4. Al Unser Sr. (March); 5. Gordon Joncock (Wildcat); 6. Howdy Holmes (March); 7. Mario Andretti (Lola T800); 8. Kevin Cogan (Pontiac); 9. Danny Ongais (March).

Campionato Imsa

Van der Merve a Lime Rock

LIME ROCK — Sotto una pioggia battente che ha reso la pista del Connecticut sdruciolabile e a tratti impraticabile, il sudafricano Van der Merve su Porsche ha vinto l'ottava gara del campionato Imsa battendo l'ostinato Randy Lenier. Bill Whittington, dopo aver conquistato la pole position alla media record di 115.70 miglia, è partito a razzo lasciando a distanza gli inseguitori. Più tardi però il turbo lo tradirà costringendolo ad arrivare solo ottavo. Ottima la gara di Gianpiero Moretti che, affatto preoccupato dell'acqua e di alcuni concorrenti troppo focosi, è riuscito a issarsi in quarta posizione a bordo della sua Moby Dick.

Un incidente spettacolare, fortunatamente senza conseguenze per il pilota, si è verificato verso la fine quando Bob Akins è finito contro una protezione che non è stata sufficiente a fermare la macchina che è finita oltre il prato sfasciandosi. (l. man.)

CAMPIONTO IMSA

Lime Rock, 28.5.1984

«Coca Cola 500»

7. gara del campionato

La classifica: 1. Van der Merve (Porsche March) media 84.25 miglia; 2. Lenier (March Chevy); 3. Holbert (Porsche 962); 4. Moretti (Porsche Moby Dick); 5. Gantz (Buick Argo); 6. Miller (March Chevy).

Le preparazioni Bubble Car

Giocando a Golf in officina...

SI PUÒ CALCOLARE che almeno trecentomila VW Golf (il 5% dei circa sei milioni di esemplari prodotti) siano state personalizzate in questi anni con l'aggiunta di spoiler, codolini, fanaloni posteriori, o con la sostituzione della mascherina. Sono cifre che hanno dell'incredibile e dimostrano quale diffusione abbia raggiunto negli ultimi anni il fenomeno della personalizzazione. La Golf è sicuramente una delle vetture che si presta meglio a essere preparata, grazie alla versatilità del suo styling e alla larghissima diffusione raggiunta specie in Paesi come la Germania, il Belgio e l'Olanda che possono essere considerati la patria delle personalizzazioni. Proprio in questi mercati gli specialisti italiani del settore hanno incontrato il successo maggiore e vi esportano circa i due terzi della loro produzione. Fra le aziende che hanno conquistato un ruolo primario sui mercati mondiali vi è la milanese Bubble Car, la cui produzione, che comprende anche particolari per vari modelli della gamma Bmw, Mercedes, Volkswagen e Fiat, viene venduta in tutti i Paesi europei, negli Stati Uniti e perfino in Giappone. Dopo il periodo di stagnazione che ha preceduto l'uscita del nuovo modello della Golf, negli ultimi tempi si è registrato un immediato successo commerciale degli accessori compresi nella nuova linea di personalizzazione.

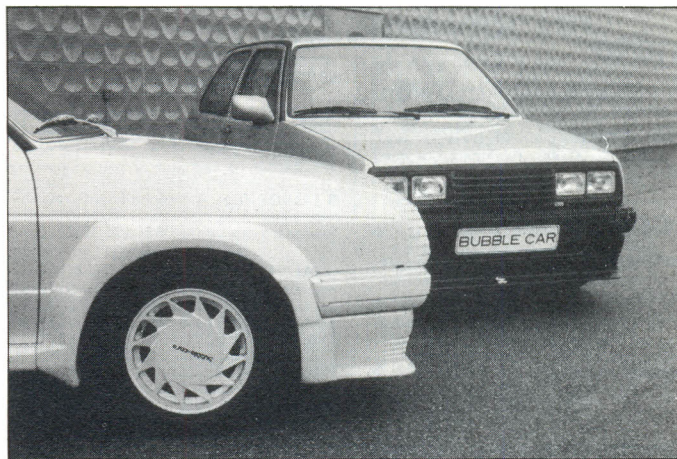
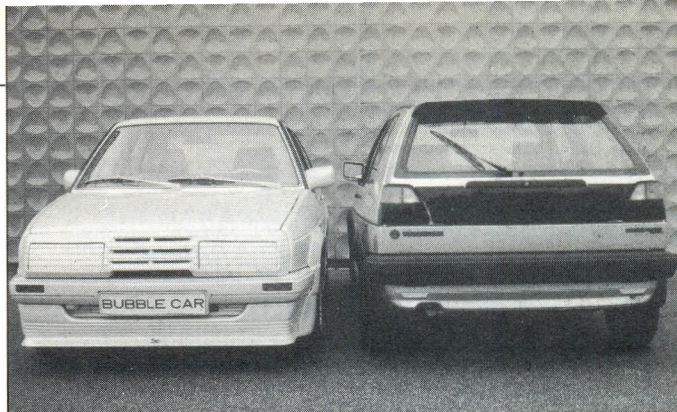
SONO OCCORSI circa sei mesi di lavoro ai tecnici della Bubble Car per lo studio delle linee e dei materiali da adottare, e in queste settimane, dopo i numerosi consensi ottenuti al recente Salone di Ginevra, è iniziata la commercializzazione della nuova gamma di accessori. La linea comprende oltre agli immancabili spoiler e codolini, un ampio fascione rifrangente posteriore che rappresenta uno degli elementi dominanti del kit. Proprio la coda, che è considerata da molti la parte meno riuscita della nuova Golf, viene modificata radicalmente sotto l'aspetto stilistico dal particolare realizzato dalla Bubble Car. Si è ottenuta così un'armonia della linea del posteriore sconosciuta

al modello di serie, grazie a questo elemento il cui costo è contenuto in poche decine di migliaia di lire. Per chi invece cerca il massimo della personalizzazione della sua vettura, l'azienda milanese ha preparato tre tipi di mascherine, che vanno dai modelli più convenzionali a quattro fari, tondi o rettangolari, a quello futuristico dotato di comando elettronico per la scomparsa dei fari. È questo un elemento completamente inedito nella produzione dell'azienda milanese e conferma l'alto livello tecnologico raggiunto da questa industria che sottopone tutti i suoi prodotti ad attente e severe prove di resistenza e qualità i suoi prodotti. Altro punto fermo è costituito dalla facilità di montaggio che caratterizza questi particolari e così le carenature degli specchietti retrovisori laterali e anche la mascherina dotata di fari a scomparsa elettronica possono essere mon-

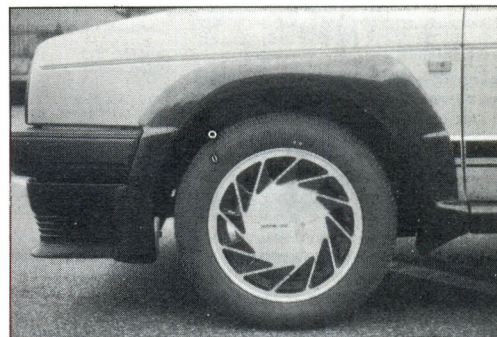


tati facilmente in poche ore da qualsiasi carrozziere o dall'appassionato più esperto. Oltre a questi particolari la gamma della Bubble Car comprende anche i cerchi in lega leggera, notevoli come disegno e per il risultato aerodinamico ottenuto. Per quanto riguarda l'interno spicca il volante disegnato dagli specialisti milanesi che, a richiesta, effettuano anche una modifica integrale degli allestimenti, con l'impiego di sedili Recaro e delle migliori pelli, per la plancia e le fasce laterali. Questa serie di personalizzazioni conferisce alla Golf un aspetto nettamente diverso, oltre a quel fascino tutto particolare ottenuto attraverso l'accentuata elaborazione.

Mario Simoni



Come sempre, anche sulla Golf la Bubble Car ha effettuato pregevoli modifiche. Qui sopra il cerchio in lega e la carenature dello specchietto retrovisore. In alto il posteriore e l'anteriore della vettura notevolmente modificati. Anche l'interno è «modificato»



Gli elementi del kit

Questi sono i particolari del kit proposto dalla Bubble Car per la personalizzazione della Golf. I prezzi riportati sono puramente indicativi e possono essere soggetti a variazioni.

Maschera a quattro fari rettangolari Hella	L. 280.000
Maschera a quattro fari rettangolari Carello	L. 240.000
Maschera a doppi fari tondi	L. 150.000
Maschera con fari a scomparsa elettronica	L. 550.000
Carenatura specchio retrovisore	L. 30.000
Spoiler anteriore	L. 130.000
Spoiler anteriore con fari	L. 210.000
Kit codolini con sottoporta (sei pezzi)	L. 245.000
Spoiler posteriore basso	L. 65.000
Spoiler posteriore in poliuretano	L. 78.000
Fanalone posteriore con scritta	L. 65.000
Cerchio in lega leggera 6Jx14H2	L. 168.000
Volante in pelle	L. 182.000

Questi particolari sono in vendita presso i migliori negozi di autoaccessori e le concessionarie VW. Per ulteriori informazioni ci si può rivolgere direttamente alla Bubble Car, via Pacinotti 44, 20094 Corsico (Milano). Tel. 02/ 44.02.854.



MENTRE LE VETTURE DI PRODUZIONE RITORNANO AL LORO PADDOCK...



... IN QUELLO DELLA F.1 SI COMMENTANO I RISULTATI DELLE PROVE. HENRI BODIGUEL, DI ANTENNA 2 INTERVISTA PILOTI E DIRETTORI DI CORSA...



MICHEL VAILLANT IN QUINTA FILA! DA NON CREDERCI...



D'ACCORDO HENRI. MA IN FONDO PERCHE' NO?! CI SONO DEI GIORNI STORTI E OGGI E' UNO DI QUELLI...

PROBLEMI MECCANICI! ...OPPURE UMANI?



MICHEL POTREBBE ANCHE INVOCARE NOIE TECNICHE... O PARLARE D'ALTRO MA NON E' PROPRIO IL SUO GENERE.

SOLO COLPA MIA. NON SONO IN VENA. E' UN PECCATO MA COSA POSSO FARCI?



SORPRESO DALLA FRANCHESZA DEL CAMPIONE, HENRI NON INSISTE. HA CAPITO CHE IN DIFFICOLTA' E' L'UOMO. SI CONOSCONO DA MOLTO E MAI MICHEL S'ERA MOSTRATO RASSEGNAO.

SPERO CHE PER DOMANI TUTTO SI AGGIUSTI!

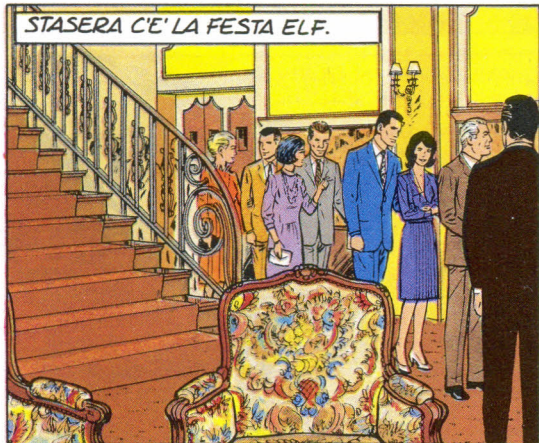
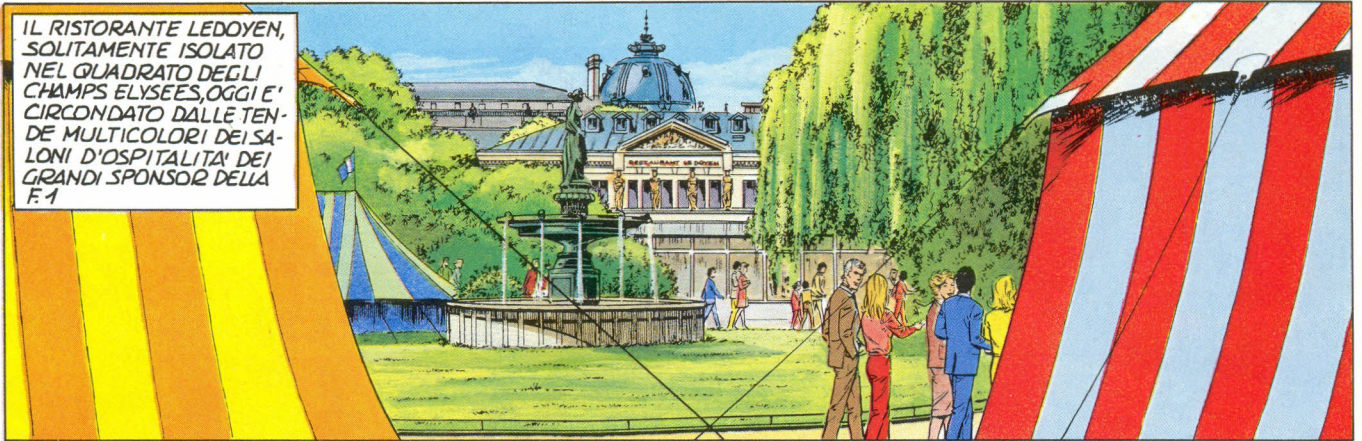


DOMANI! PER LA PRIMA VOLTA QUESTA PAROLA LO SPAVENTA. DOMANI, IL SUO MONDO POTREBBE CROLLARE!

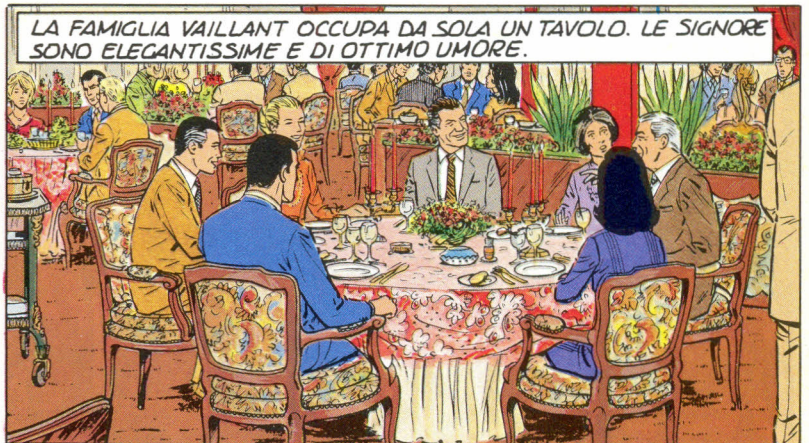
FAREI MEGLIO A PENSARE A STASERA ALLA CENA CON FRANCOISE...

c. 1983 GRATON EDEITEUR Tutti i diritti riservati D/1983/3640/1 I.S.B.N. 2-87098-000-0 c. 1984 per l'Italia: Conti Editore S.p.A.

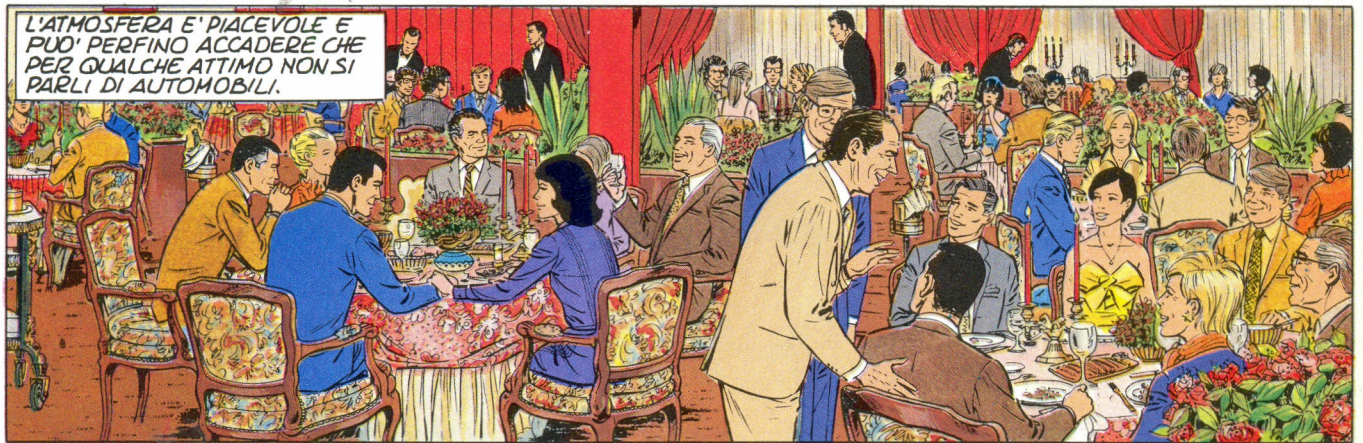
IL RISTORANTE LEDOYEN, SOLITAMENTE ISOLATO NEL QUADRATO DEGLI CHAMPS ELYSEES, OGGI E' CIRCONDATO DALLE TENDE MULTICOLORI DEI SA-LONI D'OSPITALITA' DEI GRANDI SPONSOR DELLA F.1



STASERA C'E' LA FESTA ELF.



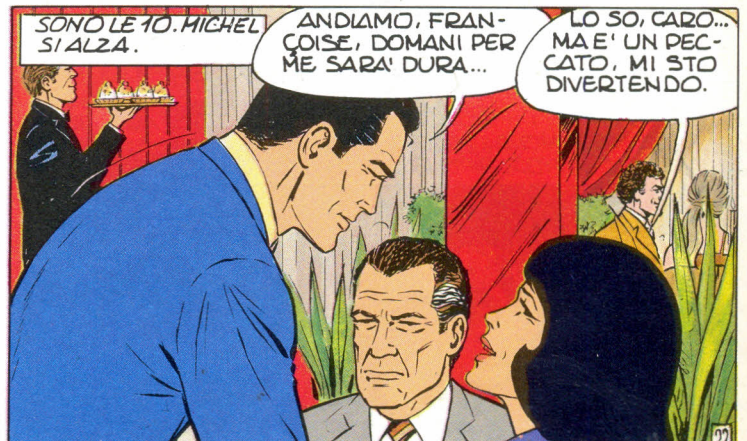
LA FAMIGLIA VAILLANT OCCUPA DA SOLA UN TAVOLO. LE SIGNORE SONO ELEGANTISSIME E DI OTTIMO UMORE.



L'ATMOSFERA E' PIACEVOLE E PUO' PERFINO ACCADERE CHE PER QUALCHE ATTIMO NON SI PARLI DI AUTOMOBILI.



MICHEL E LOUIS LATOUR, FACCIA A FACCIA, SCAMBIANO SGUARDI CHE LA DICONO LUNGA...



SONO LE 10. MICHEL SI ALZA.

ANDIAMO, FRANCOISE, DOMANI PER ME SARA' DURA...

LO SO, CARO... MA E' UN PECCATO, MI STO DIVERTENDO.

Per soldi ma anche per passione

ALCUNI GIORNI fa ho letto sulle pagine sportive del Messaggero un articolo intitolato «Prost corre gratis, Lauda per soldi». In una parte dell'articolo in questione si legge: «Lauda, invece, corre per soldi. È l'uomo più pagato della Formula 1: sette miliardi e mezzo fra McLaren e Marlboro». Mi sembra che l'autore di questo pezzo evidenzi quanto mai erroneamente la «motivazione» professionale di Lauda. Ora vi chiedo: sono passati ormai due anni dal rientro di Niki nella massima formula e non vedo come sia possibile che, dopo le sue prove di due anni fa e di quest'ultima stagione, si debba criticare un grande campione che ha reso famosa la sua immagine creandone un mito che va al di là della F. 1 e dell'automobilismo stesso? Io non sono un tifoso di Lauda, ma non mi sembra giusto cercare di sporcare inutilmente la sua immagine con articoli come quello in questione.

Nicola Santoro - Roma

LAUDA HA ricevuto più di una critica in queste stagioni per le somme iperboliche che è riuscito a guadagnare. Certamente i miliardi che incassa fanno notizia, considerando anche che Niki non ha mai nascosto il suo interesse per il denaro. Puntando però l'attenzione su questo lato del suo ritorno alle corse si è data al pubblico un'immagine distorta e ancora oggi c'è chi vede in lui più l'uomo d'affari che il pilota seduto su una F. 1. Con gli ultimi successi Niki ha smentito molti, ma non bisogna comunque dimenticare che di piloti di primo piano disposti a correre gratis (Prost compreso) o quasi, non pensiamo proprio ne esistano.

Premi e problemi delle salite

NEL SETTEMBRE dello scorso anno ho vinto la classe 1600 gr. A nella cronoscalata di Pieve S. Stefano (Arezzo). Mi aspetterebbero in premio un centinaio di migliaia di lire che però fino a oggi non ho ancora ricevuto, nonostante abbia anche inviato un sollecito. Da quanto ho appreso non sono l'unico che ha atteso a lungo questi soldi. In Germania dove ho corso più volte, i premi vengono pagati in occasione della premiazione dopo la gara, salvo reclami in corso. Non dico di arrivare a questo punto, ma penso che il periodo di un mese sia più che sufficiente per il recapito di tutti i premi. Le iscrizioni sono sempre più salate, i commissari scarseggiano, le partenze sono dei disastri, i parchi chiusi sono più aperti che chiusi, vi sono poche ambulanze. Noi sopportiamo tutto questo perché siamo appassionati, ma mi sembra una beffa che non vengano nemmeno pagati quei pochi soldi che ci spettano in premio.

Wolfram Heidt
Düsseldorf (Germania)

Abbiamo interpellato in proposito l'AC Arezzo, organizzatore della gara, e ci è stato precisato che il pagamento è stato effettuato il 4 novembre scorso con assegno circolare non trasferibile della Banca Popolare dell'Etruria, n. 21960006, dell'importo di L. 80.000. L'assegno è stato recapitato presso l'indirizzo italiano del pilota e questo può forse avere provocato il disguido

che ha impedito finora l'incasso del premio. Per ulteriori precisazioni il nostro lettore può rivolgersi al signor Benigni della segreteria dell'AC Arezzo. Chiarito l'episodio rimangono comunque le considerazioni negative sulle cronoscalate italiane. Non sono certo dati inediti ma non per questo possono essere accettati senza cercare di risolvere le molte pecche delle nostre gare in salita. In primo luogo il sollecito pagamento dei premi.

Decisioni subito o referendum rally

TORNO A SCRIVERE ad Autosprint a distanza di un paio d'anni, per sottoporre all'attenzione vostra e di tutti i lettori (Csaì compresa) il problema ormai annoso del riuscire a correre nei rally di prima serie nella seconda zona. Tutta la stampa specializzata si è occupata più volte dello scorso numero di partecipazioni ai rally del Cir, della mancanza di stranieri nell'Open, ma nessuno finora si è occupato delle gare

dove per correre si combatte a suon di raccomandazioni. I dati eloquenti relativi alle domande di iscrizione ricevute dagli organizzatori di Savona, Bergamo e Varese sono noti a tutti e non è concepibile che una buona metà di coloro che vorrebbero correre si veda rifiutare l'iscrizione per eccedenza di domande. Inoltre la Csaì quest'anno ha pensato bene di limitare ulteriormente a 160 il numero degli iscritti, peggiorando la situazione ben nota. Ora, a chi vuole correre non resta che sobbarcarsi maggiori spese di trasferta, come se non bastasse le spese per la preparazione della vettura, per andare in zone più tranquille, mandando al diavolo la Coppa di zona, col rischio di vedersi poi rifiutare l'iscrizione perché proveniente da una zona diversa. Tutto questo per prepararvi di esaminare l'ipotesi di un referendum, sul tipo di quello a suo tempo indetto in favore delle vetture sport, per cambiare il regolamento di una Coppa Csaì che così strutturata non premia i valori in campo in quanto preclude a molti piloti la possibilità di parteciparvi; anzi penalizza molti che

per passione hanno speso un sacco di denaro e di tempo.

Cesare Fietta
Vedano al Lambro (Milano)

HO VISTO il Rally del Gran Sasso, la prima gara rallistica a cui ho assistito, dopo aver sempre seguito finora le corse di velocità in salita. Non posso nascondere la mia delusione nell'aver visto alla partenza solo 28 iscritti. Non sono pochi per un rally valido per il Campionato Italiano Rally, con ambizioni ben più alte? O forse tutti i rally CIR di quest'anno hanno fatto registrare pochezza di iscritti e monotonia di auto in gara (ho visto una Lancia Rally, un'Audi, una Visa, qualche Escort e tante Ritmo 130).

Andrea Fanini
Ascoli Piceno

COSA NE PENSA la Csaì della situazione venutasi a creare nel rallismo italiano dopo le decisioni prese lo scorso anno? Fin dal varo dei nuovi campionati avevamo avanzato le nostre perplessità per le soluzioni adottate, e queste due lettere dimostrano ancora una volta quanto sia stata sbagliata la suddivisione imposta ai rally nazionali. Abbiamo così un Campionato Open che gli stranieri li ha visti sì e no, col binocolo, un CIR i cui costi sono proibitivi per i privati, a causa dell'elevato numero di gare e delle lunghe trasferte a cui si è costretti. Dall'altra parte abbiamo invece le centinaia di iscritti a certe gare di Coppa Italia, dove non servono più nemmeno le raccomandazioni per essere ammessi alla partenza. Un bel caos, non c'è che dire. Pensiamo che ora la Csaì debba prendere, e subito, delle decisioni che modifichino radicalmente la situazione, altrimenti l'ipotesi di un referendum, con centinaia di lettere inviate alla Csaì, diverrà l'unica alternativa in mano ai piloti per ristrutturare in modo razionale i campionati rally.

L'insuperabile Fangio

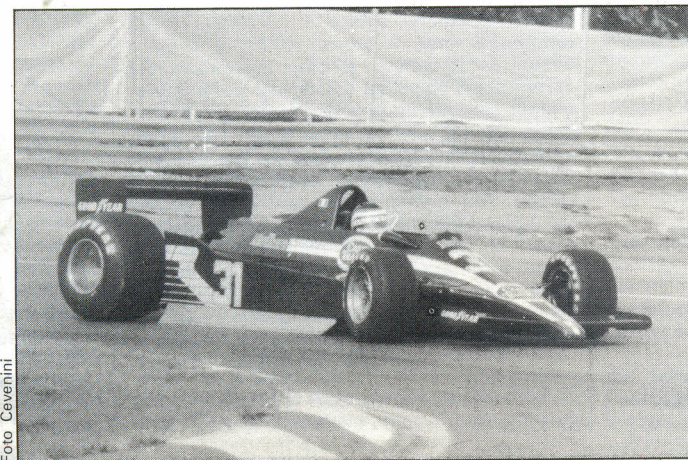
NEL N. 21 di Autosprint a pag. 91 avete pubblicato la notizia della premiazione di Juan Manuel Fangio, avvenuta al Mugello a conclusione della gara di F. 2. Vorrei precisare, in aggiunta a quanto da voi indicato, che nel 1983 tale riconoscimento è stato assegnato dal nostro istituto anche a Bernie Ecclestone e al ministro dello sport della Repubblica Popolare Cinese, Zhang Weilian, oltre che a Enzo Ferrari. Saremmo inoltre lieti se poteste pubblicare la motivazione con cui è stata assegnata la medaglia a Juan Manuel Fangio: «Riconosciuto come l'uomo più vittorioso degli anni Cinquanta, celebrato come il pilota magnifico dallo stile irripetibile, con più titoli mondiali e con più vittorie nei GP automobilistici, applaudito come il vincitore insuperato nei GP di Argentina, Francia, Belgio, Germania, Svizzera, Italia, campione del mondo automobilistico. Ammirato per la sua magistrale abilità tattica nelle corse, con un'alta capacità di risparmiare la macchina e i motori, per il suo insuperabile impegno e abnegazione assicurati nel mondo sportivo e imprenditoriale internazionale, con lo sguardo costantemente rivolto alla promozione ed elevazione dei valori umani nella vita competitiva».

Pasquale Russo
Presidente del Fineuroconsult
Milano

LA FOTO La F. 1 messicana

VORREI che pubblicaste nella rubrica «La foto» un'immagine della Rebaque, una F. 1 assai poco conosciuta, assieme ad alcuni dati sulla vettura.

Walter Loddi - S. Giacomo Segnate (Mantova)



LA BREVE carriera agonistica della Rebaque HR 100 è legata all'impegno in F. 1 del pilota messicano Hector Rebaque che dal '77 al 1981 ha calcato le scene dei GP detando più scetticismo che giudizi favorevoli sulle sue doti di guida. Definita da alcuni una semplice evoluzione della Lotus 79 la HR 100 era in realtà una vettura inedita, progettata da Geoff Ferris, che aveva costruito una nuova scocca e curato particolarmente la parte aerodinamica, prendendo spunto dalla Williams. La macchina era dotata del classico motore Cosworth e del cambio Hewland FCA 400, i radiatori dell'acqua e dell'olio erano posti sul fianco sinistro e nel complesso la vettura si presentava sufficientemente competitiva. Per costruirla era stato impiegato parte del materiale Lotus acquistato dal ricco pilota messicano l'anno precedente e la HR 100 era simile alla 79 soprattutto per le sospensioni. L'unica gara disputata dalla Rebaque è stato il GP del Canada del 1979, mentre al suo debutto a Monza e nel successivo GP Usa-Est non riuscì a qualificarsi. Nonostante gli ambiziosi progetti del team la macchina non fu più schierata e Hector Rebaque ha disputato i restanti GP della sua carriera al volante della Brabham-Ford nel 1980 e '81, ottenendo fra l'altro tre quarti posti.

Nella foto: la Rebaque HR 100 condotta da Hector Rebaque nel GP del Canada del 1979.

IL DITO SULLA PIAGA

Tante obiezioni ma poche soluzioni

HO LETTO alcune settimane fa l'articolo di Enrico Benzing «Deutschland über alles» (AS n. 16/84) e voglio esprimere il mio disaccordo con quanto espresso dall'autorevole giornalista a proposito dell'attuale regolamento vigente in F.1. Se è pur vero che, da un punto di vista strettamente tecnico, il tema della limitazione a 220 litri del quantitativo di carburante «imbarcabile» sulle monoposto è estremamente fecondo per quanto riguarda il progresso dei motori, con particolare riguardo ai sistemi di alimentazione computerizzata, mi pare che lo stesso non possa dirsi dal punto di vista sportivo e della sicurezza. Per quanto riguarda il primo punto, non credo ci sia nulla da aggiungere alla considerazione delle fermate, anche a pochi chilometri dal traguardo, di macchine e piloti che avevano disputato bellissime corse e che si sono visti privati di una posizione ampiamente meritata. Per quanto riguarda il secondo punto, che probabilmente, nelle intenzioni dei normatori, doveva essere quello che maggiori vantaggi doveva ricevere dal nuovo regolamento, mi pare che sostanzialmente non siano stati fatti grandi progressi. Infatti se da una parte si sono ridotte (o sarebbe meglio dire «congelate») le potenze dei motori in corsa sui valori già acquisiti lo scorso anno, dall'altro nulla si è fatto per contenere le prestazioni delle odierne vetture nelle prove, che ormai unanimemente vengono riconosciute come la maggior causa di incidenti. E così vediamo come nelle prove di qualificazione, in assenza di qualunque limitazione, si scatenino le «vere» potenze dei motori turbo, ormai prossimi alla soglia dei 900-950 CV! A questo punto non si capisce perché non siano stati adottati altri provvedimenti, ben più efficaci per la riduzione delle prestazioni, sia in prova che in gara, e oltretutto più economici, come, ad esempio:

— aumento del peso minimo, eventualmente differenziato per vetture aspirate e vetture sovralimentate (oltretutto ciò avrebbe rilanciato la competitività di queste ultime; ma forse, con tutti i soldi spesi per i turbo, era ciò che si voleva evitare);

— riduzione della cilindrata dei turbo ad esempio a 1300 cc (valgono le stesse considerazioni soprariportate);

— taratura dei sigilli della valvola «wastegate» in modo da contenere a valori prefissati la pressione di sovralimentazione, ad esempio a 3,0 atmosfere, cui corrisponde una erogazione massima approssimativa di 660 CV secondo i calcoli dello stesso Benzing.

E a questo punto vale la pena di affrontare un altro discorso, sempre con riferimento alle prove di qualificazione della F.1: che senso ha far qualificare i piloti con delle vetture che, potenza a parte (anche se con differenze di oltre il 20% tra prove e gara) ben poco hanno in comune con quelle con cui poi si schiereranno in gara? E mi riferisco, oltre ai motori «bomba» da qualificazione, all'eterno e mai affrontato problema delle gomme da qualificazione (con le relative conseguenze in termini di pericolosità dovuta alla necessità di spiccare il tempo in due-tre giri), ai freni al carbonio, ai telai superleggeri da qualificazione. Per concludere un'ultima notazione sull'intervista a Chiti, sempre sullo stesso numero di AS citato in apertura. Il tecnico toscano a un certo punto dice, in risposta alla domanda in cui gli si chiedono i motivi del mancato successo dell'Alfa in F.1: «Perché tutti gli anni si è cambiato sistema». Ma è proprio questo che tutti gli alfisti gli rimproverano! Ma perché «si è cambiato sistema tutti gli anni»? È questo che avremmo desiderato sapere, insieme ad un concreto impegno, magari, di non farlo più per l'avvenire! Perché, spiace dirlo, l'Alfa in questi tormentati anni di ritorno in F.1 è sempre andata («a rimorchio», all'inizio ispirandosi alla Ferrari per il boxer 12 cilindri per poi passare, quando questo motore era ormai giunto alla competitività, al V-12 in omaggio alla teoria «Chapmaniana» della vettura-ala. Ma anche in questo non durò a lungo, scalcato dal turbo 8 cilindri. Ma anche le prospettive di questo indubbiamente riuscito motore non appaiono rosee, se sin dalla sua nascita si cominciò presto a parlare di un 10 cilindri e, perché no, dopo i successi del BMW, di un 4 cilindri... Insomma quello che si chiede all'Alfa è solo una maggiore perseveranza e coerenza tecnica.

Antonio Del Bufalo - Catania

QUESTA È una lettera ricca di punti di vista e considerazioni, nella maggior parte tutt'altro

che inedite ma comunque interessanti vista l'attualità dei temi trattati. In parte condividiamo le opinioni del nostro lettore anche se, come spesso accade, le soluzioni proposte sono in alcuni casi utopistiche. L'idea di ridurre la cilindrata del turbo oggi, quando tutti i team sono ormai dotati di questi motori, viene riproposta in ritardo rispetto agli sviluppi della situazione e incontrerebbe sicuramente molteplici osteggiamenti, anche se in effetti potrebbe risultare una soluzione intelligente. Non ugualmente valida la proposta di innalzare il peso minimo delle vetture, che costringerebbe i costruttori a ridisegnare completamente le macchine, essendo evidente che un maggior peso non equamente distribuito in tutti gli organi, peggiorerebbe invece che migliorare la sicurezza. In quanto poi alla taratura della valvola wastegate, darebbe solamente adito a nuovi imbrogli e discussioni, essendo difficile sigillarla a un certo valore senza che i soliti furbi trovino una soluzione per modificarlo (come si è visto nella molto meno sofisticata Coppa R5 Turbo Europa). È sì vero che negli Usa la valvola è tarata dai commissari e poi consegnata sigillata ai tecnici delle vetture, ma non si può negare che oltre-Atlantico lo spirito sportivo sia ancora rispettato, senza poi dimenticare che esiste un solo tipo di motore, con minori problemi per tutti. L'unico punto dove forse si potrebbe fare qualcosa è in una diversa strutturazione delle prove di qualificazione, perlomeno per quanto riguarda i pneumatici da tempo. Ma in proposito sembra che il problema sia stato dimenticato per evitare ulteriori dissidi fra Fisa e Foca. Dissidi che invece sono emersi ancora una volta fra i vari costruttori alla vigilia del GP di Francia, a proposito delle norme sul consumo. Anche qui ognuno cura principalmente i suoi interessi e, a meno di imprevedibili colpi di mano, si può dare quasi per scontata la prosecuzione di questa norma fino alla fine del prossimo anno. Per quel che riguarda i motivi del mancato successo dell'Alfa Romeo in F.1 effettivamente una delle cause principali consiste proprio nel ritardo con cui sono state effettuate certe scelte, concentrando i propri sforzi nella messa a punto di un motore e portando avanti nel contempo lo sviluppo del nuovo.

COME DIVENTARE PILOTI

SCUOLA FEDERALE DI PILOTAGGIO

Autodromo di Vallelunga, 00063 CAMPAGNANO DI ROMA - Telefono 06/9041009-9041027
I corsi si svolgono all'autodromo di Vallelunga. Hanno la durata di una settimana.

SCUOLA PILOTI MORROGH

Henry Morrogh - Autodromo di Magione 06063 MAGIONE (PG)
Tel. 075/84.03.03-84.39.93
Tutti i giorni lezioni, anche singole, dietro appuntamento

SCUOLA ITALIANA ANTI-SBANDAMENTO ALMO COPPELLI

Sede operativa: Autodromo di Monza - Tel. uffici: 02/20.36.31 Corsi anti-sbandamento (8 ore), alta velocità (2 giorni), anti-sequestro (4 giorni).

SCUOLA PILOTI MILANO

Velocità in pista e rally
Via Palestro, 26 - 20025 LEGNANO (MI) - Tel. 0331/59.23.95
Tutti i giorni lezioni su appuntamento. Corsi intensivi periodici.
Sconto speciale ai lettori di AUTOSPRINT

SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO U. HENDRICKS

Strada Cantonale del S. Gottardo km 14 Nord di Bellinzona
OSOGNA (Svizzera) Tel. 0041/92/66.18.78
Tutti i giorni lezioni su appuntamento

SCUOLA DI PILOTAGGIO SIEGFRIED STOHR

Via Vega 19 - 47037 Rimini (FO)
Autodromo di Misano Adriatico - Tel. 0541/770207-615159. Corsi differenziati di guida sicura, guida sportiva, agonismo e perfezionamento F.3.

SCUOLA PERFEZIONAMENTO GUIDA

Autodromo Internazionale del Mugello, Scarperia (Firenze) Corso teorico e pratico un solo giorno sabato o domenica. Guida sicura - veloce - pilotaggio rally e pista:
Informazioni tel. 055/84.63.54 Autodromo Mugello
-prenotazioni tel. 055/67.26.88 Automobil Club Firenze

SCUOLA PERFEZIONAMENTO GUIDA - PIETRO SCARANI

Autodromo «Dino Ferrari» Imola, lezioni guida-sicura-antisbandamento.
Informazioni-prenotazioni via Toscana, 26
Bologna tel. 051/47.28.19-47.44.35

SCUOLA DI GUIDA SUL GHIACCIO - SESTRIERE

Pista permanente «Lago Losetta» (Sestriere).
Informazioni: Promoshow, via S. Francesco da Paola, 17 Torino - tel. 011-832912, oppure direttamente a Sestriere 0122-7153. Tutti i giorni lezioni dalle ore 9 alle ore 20.

SCUOLA DI GUIDA SUL GHIACCIO - LIVIGNO

Racing Team Livigno, via della Gesa 66, 23030 Livigno (Sondrio) - Tel. 0342/996392-996393.

DETTO FRA NOI

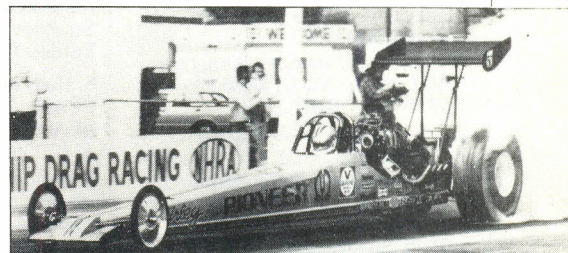
Bielle roventi: quando esploderanno?

VENT'ANNI fa esatti abbiamo scoperto lo hot rodding e i tanti «ridicoli» (ma non certo per noi) dragsters, leggendo un mensile specializzato americano: oggi siamo gli unici a sostenere, nel nostro Paese, che vi è un'alternativa sicura, spettacolare e sportiva ai numerosissimi trofei di marca e alle infinite formule. Un'alternativa può essere la gara di accelerazione sponsorizzabile e valida tanto quanto basket, baseball, wind-surf, deltaplano, corsa nei sacchi. Alternativa all'agonizzante automobilismo sportivo «di massa» italiano, vittima dei suoi stessi regolamenti e di coloro che dovrebbero garantirne la continuità. Non dimentichiamoci, infatti, di quegli sportivi che hanno difficoltà a spender quattrini per adattare la propria auto ai regolamenti e di coloro che, pur spendendone parecchi, si sentono urlare durante una riunione Csaì a carattere nazionale da un noto preparatore lombardo: «Siamo qui per parlare di soldi, mica di sport!». Il «privato» è una cosa, la «Casa» è un'altra, perdio! Enzo Ferrari ha dichiarato al riguardo della presente stagione sportiva di Formula Uno che sarà la più spettacolare di ogni tempo. Ci permettiamo di essere della medesima opinione facendo, però, una piccola considerazione. Senza il tanto criticato Ecclestone, la massima espressione automobilistica sportiva (europea) forse oggi sarebbe sicuramente una curiosità. Senza l'evoluzione tecnica sperimentata in quarant'anni di corse Drag, la Formula Uno parrebbe una sorta di roulette russa. E dire che negli USA Hot Rod Magazine (milioni di copie mensili vendute) anni fa si chiedeva: «È pronto il mondo per una Funny-Car Ferrari?». Di rimando National Dragster, il settimanale di informazioni della National Hot Rod Association all'inizio di quest'anno, riferendosi all'annuale corsa drag di Le Mans, ipotizzava: «Ancora nessun veicolo drag motorizzato Ferrari o nessuna De Tomaso Funny?». A Maranello è arrivata la notizia? Le tute integrali ignifughe (ai tempi di Bandini esistevano già ed erano regolarmente indossate sul quarto di miglio), le roll-cages, gli impianti di estinzione automatica d'incendio sono, forse, le tre più importanti pensate yankees, copiate dopo anni dai maghi del brivido su circuito. Sembra un scherzo esser sparati a incredibili velocità su veicoli che del veicolo, in senso

tradizionale, conservano un vago ricordo; ma non è così e siamo certi di ciò che affermiamo ora che, dopo anni di corse e hot rods visti in mezzo mondo, ci accingiamo a tentare di fare l'ennesimo primo passo. Sederci al posto di pilotaggio di un jet-dragster con motorizzazione Rolls Royce, sperando di raccogliere entusiasmo tra il pubblico, consenso tra gli appassionati e, conditio sine qua non, l'apporto finanziario per correre e trapiantare anche in Italia questo originalissimo frutto della tecnologia umana e passione per le corse d'auto che, altrove, annovera milioni di appassionati. Dobbiamo forse concludere di aver perso la nostra ventennale battaglia? Gradiremmo fossero i lettori di Autosprint a risponderci, mentre vorremmo sapere da loro, anche se, sarebbero disposti a correre più numerosi in autodromo (Motorshow docet) nel caso vi fossero in pista funny-cars e dragsters o stockers a darsi battaglia. Sfide con veicoli italiani, motorizzati in qualunque modo si voglia purché in estrema sicurezza. Questo dovrebbe essere l'hot rodding all'italiana. Organizzato per dare a tutti la possibilità di correre; regolamentato e promosso seriamente per garantirgli una lunga vita e la possibilità di potersi «misurare» con quello degli altri Paesi.

Alfredo e Franco Canina
Sanremo (Imperia)

SE, UN GIORNO l'ancora misconosciuto «hot rodding» riuscirà a conquistare gli italiani (intesi come praticanti, non meno che come spettatori), parte del merito di tale successo andrà onestamente attribuito ai fratelli Canina di Sanremo e alla loro pluridecennale battaglia a favore di questa «specialità», altrove tanto amata e seguita. L'elenco di quanto abbiamo «importato» dagli Stati Uniti in fatto di idee, attività, mode e via dicendo, sarebbe di una lunghezza impressionante, non tento nemmeno di abbozzarlo, limitandomi a registrare un paio di dati nel settore che più mi è vicino e congeniale, quello sportivo: ebbene, se c'erano due discipline unanimemente ritenute anni addietro «non trapiantabili» al di qua dell'Atlantico, erano il baseball e il football americano, che invece si sono venuti affermando con progressione irresistibile. Penso che le gare



delle «bielle roventi» («hot rod») significa appunto questo) abbiano, in teoria, tutte le carte in regola per aspirare a una cospicua diffusione di massa: dalla spettacolarità delle prestazioni alla raffinatezza della elaborazione meccanica, alla sicurezza, ai costi di partecipazione e di organizzazione nettamente più contenuti rispetto a quelli di molte altre competizioni, alla immagine «telegenica», allo stesso festoso clima nel quale si svolgono «kermesse» o (perché no?) genuina sagra paesana che dir si voglia.

QUESTO, come ho detto, in teoria. In pratica le cose sono un tantino più complicate, come sempre avviene allorché si vuole «promuovere» un'attività conosciuta da una ristretta cerchia di appassionati per avvicinarla al cosiddetto «grosso pubblico». Come sempre, la spinta che richiede il maggiore sforzo è quella destinata a far compiere al volano il primo giro, poi il problema si semplifica: ogni attività in «crescendo» di popolarità trova più facilmente spazi, appoggi, sponsor, insomma i mezzi necessari a crescere ulteriormente. Mi auguro che questa lettera (polemica e, a tratti, amaramente sarcastica) abbia l'effetto di richiamare sullo «hot rodding» l'attenzione di possibili praticanti nonché di potenziali patrocinatori. Penso, ad esempio, ai numerosi trofei monomarca e alle loro finalità promozionali: possibile che nessuna di queste «marche» creda alla validità di un «avanspettacolo» con in pista i dragster? Per cominciare, potrebbe essere un'idea. Chi la farà propria? Nessuno?

Dialoghi fra sport, vita, storia,
fantasia con **Gianni Cancellieri**

IVO DEL PORTO - Sesto S. Giovanni (Milano) — Per il momento non pensiamo di pubblicare altri modelli, ma non è escluso che in futuro si ripeta l'iniziativa.
DIEGO FERRARIS - Genova — **ANTONIO SPARACIO** - Bompietro (Palermo) — **STEFANO MERLO** - Castelnuovo (Alessandria) — **CRISTIANO COMANZO** - Brescia — **NICOLA CITARELLA** - Nocera Inferiore (Salerno) — **SANTE BELLAMACINA** - Messina — **GIULIANA NOVELLO** - Mestre (Venezia) — **STEFANO DEGRANDI** - Vercelli — **DARIA SASSOLI** - Roma — Anche per voi vale la risposta negativa data ad altri appassionati sul n. 21 di AS. Rileggetela, vi troverete un piccolo aiuto che si somma a quello che vi abbiamo fornito proprio in queste pa-

gine nel numero scorso di AS.

GIOVANNI MAGNANI - Faenza (Ravenna) — Si parla di basso coefficiente di penetrazione e di basso Cx quando un'auto è valida sotto il profilo aerodinamico. Il Cx di un'auto di serie solitamente è di poco superiore al valore di 0,30, mentre per le F. 1 questo dato è notevolmente più alto ed è attorno a 0,50.

DARIO LEONELLI - Moncalieri (Torino) — Pubblichiamo il tuo appello: tutti i tifosi dell'Ats sono invitati a corrispondere con Dario Leonelli, via Marsala 16, 10047 Moncalieri (Torino).

MARIO IANNARELLI - Torino — Il turbocompressore a gas di scarico prevede una turbina (detta anche girante) che è strutturalmente

fermoposta

simile alla turbina dei motori cost definiti. Gli impieghi tecnici sono però nettamente differenti. Lo scorso anno abbiamo pubblicato il poster della Porsche 956.

EMANUELA ALOISI - Roma — **FEDERICA TEOTTO** - Borgo Ticino (Novara) — **ALESSANDRO CIPRIANI** - Fiesole (Firenze) — Abbiamo girato ad Andrea i vostri auguri di buon compleanno.

ALESSANDRO NACCI - La Rotta (Pisa) — Ci spiace, ma non siamo in possesso dei poster delle prime tre edizioni del GP San Marino. Per ricevere i nostri adesivi dovrete inviarci 400 lire in francobolli.

MARCO P. - Levanto (La Spezia) — Non vi sono particolari formalità burocratiche da superare per fondare un club. Pensiamo che i consigli migliori possiate richiederli ai responsabili di altri sodalizi. Eccovi alcuni indirizzi utili: Ferrari Club Serra Riccò, via F.lli Canepa 96F, 16010 Castagna-Serra Riccò (Genova), tel. 010/75.16.31; Ferrari Club Gilles Villeneuve, via del Commercio, 16030 Gattorna (Genova), tel. 010/93.003.

FRANCO CASTELNUOVO - Cesate (Milano) — Il motore è strutturato in modo che senza lo scarico si verificano dispersioni e risonanze dei

gas in uscita che influiscono sul buon funzionamento del propulsore. Vi è inoltre la possibilità che si brucino le valvole a causa dei ritorni di fiamma.

ISABELLE SORRENTINI - Bienne (Svizzera) — **CRISTIANA** - Castano Primo (Milano) — **GABRIELLA** - Catania — **MAURIZIO FALOCI** - Roma — **MONIA LAMBERTINI** - Castelnuovo Emilia (Modena) — **ENRICO** - Como — **MICHELE DALLA RIVA** - Verona — Ringraziamo anche voi per le lettere che ci avete inviate dedicandole a Villeneuve. Spediremo anche queste, assieme a tutte quelle che ci sono pervenute, alla famiglia del campione canadese.

RITA SANTISI - Catania — Potete scrivere ad Alboreto e Arnoux c/o Ferrari Auto-

mobili S.p.A., 41053 Maranello (Modena); a Piquet c/o Parmalat, via Grassi 26, 43100 Parma; a Patrese c/o Euroracing, via San G. Bosco 2, 24047 Treviglio (Bergamo); a De Angelis c/o Team Lotus International Ltd, Ketteringham Hall, Wymondham, Norfolk, NR18 9RS, Gran Bretagna; a De Cesaris c/o Ligier, 105 route d'Hauterive, 03200 Abrest Vichy Francia.

GINO D'ALESSIO - Grafignana (Milano) — **DOMENICO GALLI** - Desio (Milano) — Rileggete lo speciale «Piloti si diventa così» pubblicato sul n. 8 di AS del 1984. Vi troverete tutte le indicazioni per conseguire la licenza di conduttore. Per gareggiare nell'automobilismo è necessario disporre di notevoli budget personali o forniti dai sponsor.

Dove corriamo

kits aerodinamici
Suble-car
personalizzazioni sportive

Calendario sportivo dal 7 all'11 giugno 1984

7-9 giugno

Rally Isola d'Elba (coeff. 2)

(R) ●●● N-A-B
Campionato europeo piloti rally
AC Livorno - Via G. Verdi 32 -
57100 LIVORNO

9 giugno

Rally nazionale di San Marino (2. serie)

(R) ●●● N-A-B
Scud. San Marino c/o FAMS - Via
4 giugno 124/57 - 47031
SERRAVALLE (San Marino)

9-10 giugno

Corse a Mid-Ohio

(VC) ●●● IMSA GT
IMSA - PO Box 3465 -
BRIDGEPORT Conn. 06605 (USA)

Can Am a Mosport

(VC) ●●● FM-S6-C-E
SCCA - 6750 South Emporia
Street - ENGLEWOOD CoL. 80112
(USA)

Oldtimer Festival al Nürburgring

(VC) ●●● VE
Düsseldorfer AMC 05 e V - R.
Bernardstr. 12 - 4000
DUSSELDORF (Germania)

Salita Hautes Vosges

(VS) ●●● N-A-B-T2-GT4-S6
ASA des Vallées - 9 rue des
Prêtres - 88200 REMIREMONT
(Francia)

12 Heures de Marche

(R) ●●● N-A-B
Marche Auto Club - 23 Route de
Bastogne - 5406 MARCHEN
FAMENNE (Belgio)

Rally di Radicofani (1. serie)

(R) ●●● N-A-B
Sq. Piloti Senesi - Via Cesare
Battisti 18 - 53100 SIENA

6. Rally di Varese (1. serie)

(R) ● N-A-B
AC Varese - Viale Milano 25 -
21100 VARESE

3. Rally di Carmagnola

(R) ● N-A-B
Carmagnola Rally Club - Via
Leopardi 31 - 10022
CARMAGNOLA (Torino)

9-11 giugno

Euro F.2 a Pau

(VC) ●●● F.2 + F.3-FR-R5
Campionato europeo piloti F.2
ASA Basco Bearnais - Palais
d'Aragon - Bld. d'Aragon - 64000
PAU (Francia)

9-12 giugno

Scottish Rally (coeff. 2)

(R) ●●● N-A-B
Campionato europeo piloti rally
Royal Scottish A.C. - 11
Blythwood Square - GLASGOW
G2 4AC (Gran Bretagna)

10 giugno

Euro F.3 a Silverstone

(VC) ●●● F.3 + A-FF
Campionato europeo piloti F.3
BRDC - Silverstone Circuit -
SILVERSTONE Northants (Gran
Bretagna)

Euroturismo a Brno

(VC) ●●● A
Campionato europeo turismo
AMK Brno ARC - Po Box 435 -
6020 BRNO (Cecoslovacchia)

Eurosaila a Rechberg

(VS) ●●● N-A-B-C - T2-GT4-S6
Campionato europeo
STAMK Sektion Mürzstal - 8712
NIKLASDORF (Austria)

Corse a Magione

(VC) ● F.3-F. Fiat Ab.-R5 ELf
Scud. Carpine - Casella Postale 8
- 06063 MAGIONE (Perugia)

Corse a Varano

(VC) ● S6-Tr. Peugeot-F. 2000
SO.GE.SA - c/o AC Parma - Via
Cantelli 15 - 43100 PARMA

Salita Termini-Caccamo

(VS) ● N-A-B-C-T2-GT4-S6
Club Automobistico Termitano -
Via Palermo 8 - 90018 TERMINI
IMERESE (Palermo)

4. Salita Coppa G. Pezzullo

(VS) ● N-A-B-C-T2-GT4-S6
Scud. Salrno Corse - Casella
Postale 155 - 84100 SALERNO

Autocross a Lonato

(AC) ● A-B-S5
CROSSODROMO LA PIANA - Via
Trieste 15 - 25080 MANERBA SUL
GARDA (Brescia).

Autocross a Latina

(AC) ● A-B-S5
Auto Club Latino - Via A. Diaz 18
- 04100 LATINA

Slalom AC Bergamo

(S1) ● N-A-B-VS
AC Bergamo - Via A. Maj 16 -
24100 BERGAMO

9. Slalom Cantalupo L.-Pallavicino

(S1) ● N-A-B-VS
AS Amici del Moscato - Corso
Matteotti 1 - 12051 ALBA (Cuneo)

Slalom Colline Livornesi

(S1) ● N-A-B-VS
Scud. Livorno Corse - Viale Italia
403 - 57100 LIVORNO

2. Trofeo Palagano Fuoristrada Club

(FS) ris. 4x4
Palagano Fuoristrada Club - Via 23
dicembre 74 - 41046 PALAGANO
(Modena)

Le gare rinviate e annullate

3 giugno	EURO F. 2 A FUENGIROLA	rinv. al 9 settembre
	RALLY CITTÀ DI VENEZIA	rinv. a d.d.
	RALLY CITTÀ DI CASERTA	annullato
	SALITA NUORO-MONTE ORTEBENE	rinv. al 23 settembre
10 giugno	RALLY SCIACCA TERME	rinv. al 29/30 settembre
	RALLY CITTÀ DI ROVIGO	annullato
	SLALOM S. PIETRO INFINE	rinv. d.d.
	SALITA LEVICO-VETRIOLO	rinv. al 23 settembre

TELESPRINT
(051) 455448
a questo numero ogni
giorno notizie e
informazioni
di attualità

LEGENDA

●●●	Internazionale	F2	Formula 2
●●	Nazionale a part. straniera	F3	Formula 3
●	Nazionale	F4	Formula 4 FIK
□	Gruppo A	F2000	Formula 2000
A 112	Autobianchi A 112	F5000	Formula 5000
AC	Autocross	FAT	Formula Atlantic
AS	Alfasud	Flt	Formula Italia
B	Gruppo B	FFiat	Formula Fiat 1600
C	Gruppo C	FL8	Formula Fiat
D	Gruppo D	FM	Formula Monza
DGT	Dragster	FS	Fuoristrada
F1	Formula 1	FP	Formula Pacific

FSF	Formula Super Ford	S5	Vetture silhouette
FSV	Formula Super Volkswagen	S6	Vetture sport
FR	Formula Renault	SA	Vetture elaborate
FRE	Formula Renault Europa	SL	Slalom
FV	Formula Volkswagen	STK	Stock car
GT3	Gran Turismo di serie	T1	Turismo di serie
GT4	Gran Turismo speciale	T2	Turismo speciale
IMSA	Vetture GT USA	tg	Tutti i gruppi
K	Karting	VC	Velocità in circuito
R	Rally	VE	Vetture d'epoca
R5	Renault 5	VS	Velocità in salita
R5t	Renault 5 turbo	Vser	Vetture di serie
RC	Rallycross	VG	Velocità su ghiaccio

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXIV N. 23 dal 5 al 11 giugno 1984

CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: **ITALO CUCCI**

PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 4,50 - Austria Sc. 60,00 - Belgio Bfr. 77,00 - Canada C. Doll. 3,50 - Danimarca Dkr. 26,00 - Francia Fr. 16,00 - Germania Dhm. 7,50 - Grecia Dr. 270,00 - Inghilterra Lgs. 1,60 - Lussemburgo Lfr. 72,00 - Malta Ctm. 45 - Olanda Hfl. 7,70 - P.to Monaco Fr. 16,00 - Spagna Pts. 265,00 - Svizzera Sfr. 5,00 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 4,20 - Sud Africa Rand 3,95 - USA Doll. 2,75. **MODALITÀ DI PAGAMENTO:** a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400. a) 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 - Sydney; Austria: Morawa & Co., Wollzeile 11, 1010 Wien 1; Belgio: Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Île 1070 Bruxelles; Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete de Abril, 127, 2° Andar, S/22, San Paulo; Canada: Speedimpex Distribution Inc., 155 Deerhide Crescent, Unit 5, M9M-2Z2, Toronto, Ont.; D.P.E. distribution de Presse Europeen Inc., 9875 L'Esplanade, H3L-2X2, Montreal, Que.; Danimarca: Dansk Bladdistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborggade 1130 Copenhagen; Ecuador: Oviedo Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sll Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Rémaumur, 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, Bóite Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Dittmar B.V., Oostelijke Handelskade 11, 1019 Amsterdam; Pakistan: Indus River Contractors, Tarbela Dam Colony, District Abbottabad, Pakistan; Portogallo: Armando Loureiro Pereira LDA., Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E, Lisboa 1; Principato di Monaco: Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millo, Monaco; Spagna: Sociedad General Espanola de Libreria, Avenida Valdeparra s/n, Alcobendas-Madrid; Sociedad General Espanola de Libreria, Calle Avila 129, Barcelona-5; Sudafrica: L'Edicola Mico (PTY) Ltd., Fanora House 41 Kerk Street, Johannesburg; Svezia: Bror Lundberg, Box 19513, 104-32 Stockholm; Svizzera: Kiosk A.G., Maulbeerstrasse, 11, Bern; Naville S.A. - Service Presse Case Postale, 38-42, Avenue Vibert, 1227 Carouge; Schmidt-Agence AG., Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabancı Basın Tevziat, Barados Bulvarı 51, Besiktas-Instanbul; 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: Editorial Ca. Calle Negrin, Ed. Davolea, Planta Baja, Caracas.

PUBBLICITÀ: Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villoresi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872 FILIALI: 40121 Bologna, Via dei Mille, 16 - Tel. (051) 261218 - 225609; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via Medicina, 17 - Tel. (081) 312297 (5 linee); 35100 Padova, Via 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.

Per l'uomo che
non deve chiedere
Mai.

DENIM

After Shave

