

AUTO SPRINT

38

IL POSTER
DEGLI ITALIANI F1

Sped. in abb. post. nr. 11/70

IL SETTIMANALE DA CORSA - Anno XXIV - N. 38 - 18/24 settembre 1984

L. 1.500

LA STAMPA
SPARA
SULLA FERRARI
E CONTESTA
IL RUOLO (E LE FERIE)
DI MAURO FORGHIERI
VEDIAMO CHI E' E COSA
HA FATTO IL DISCUSO
PROGETTISTA DEL CAVALLINO

LA DOMENICA
DEL FORGHIERI

Foto Villani

SOMMARIO

**AUTO
SPRINT**

Il settimanale da corsa

n. **38**

Anno XXIV
18-24 settembre 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 Boccafogli, Diego Eramo, Andrea Ficarelli, Roberto Guglielmi, Guido Schittono. **Da Roma:** Gaetano Dima. **Impaginazione:** Valentino Cervellieri, Morena Albertini, Giordano Capelli. **Collaboratori:** Cesare Maria Mannucci, Carlo Massagrande (Industria e P.R.), Giorgio Piola (Tecnica), Alessandro Stefanini, Lino Manocchia (USA). **Servizi speciali:** Vincenzo Bajardi, Maurizia Baresi, Hugh Bishop, Claudio Braglia, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Ercole Colombo, Bob Constanduros, Adriano Costa, Gérard Crombac, Cesare De Agostini, Antonio Ferrari, Roberta Gremignani, Maurice Hamilton, Alan Henry, Thomas M. Imhof, Jeff Hutchinson, Walter Leverone, Luigi Massari, Marcello Minerbi, Gabriela Noris, Doug Nye, Ian Phillips, Rosanna Pilogallo, Ezio Pirazzini, Charles G. Proche, Nigel Roebuck, Gianni Rogliatti, Giulio Schmidt, Mario Simoni, Roberto Teso, Tommaso Tommasi, Eoin S. Young.

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

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

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

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

Abbonamenti: ITALIA Annuale L. 62.400. Semestrale L. 32.000. ESTERO Via terra o mare L. 100.000
Via aerea: Europa e bacino mediterraneo L. 140.000 - Africa L. 200.000 - Americhe L. 220.000 - Asia L. 220.000 - Oceania L. 300.000

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

IN QUESTO NUMERO

FORMULA 1

Ferrari dall'A alla Z	10
Le cilindrato dell'86	17
Il contagiri di Monza	25
Le cifre della F.1	28
Toleman fuori bordo	38
Il Gp d'Italia a fumetti	107

SPECIALI

Forghieri story	12
Zoom: il film a colori di Monza	41
L'ottano del sospetto	20
Patrese: ecco la verità	73

RALLY

Parla Gabriele Noberasco	83
Liburna: l'ultima chance di Tabaton	86
Il dubbio su Toivonen	90
Il Manx	91

LE GARE DELLA DOMENICA

Endurance a Imola	2
Euro F.3 a Nogaro	92
Italiano F.3 a Varano	94
Le altre gare	96-104

RUBRICHE

Tuttosprint	29
Self service (posta)	35
Auto compravendita	76
Sulla strada: la Seat Ibiza	107
Dove corriamo	111

CHIAMATE AS
(051) 45 33 33

TELESPRINT

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



Box di Imola: Stuck è appena ripartito dopo avere perso oltre due minuti per avere «toccato» con l'anteriore e il suo compagno di corsa Stefan Bellof crede che per la vittoria non ci sia più niente da fare: l'espressione parla da sola! Sotto il gruppo al 1. giro: Patrese con la Lancia è davanti alla Porsche di Stuck e a Nannini (FotografieVillani)



Con brivido finale l'ottava gara del mondiale piloti

Stuck-truppen

Dopo avere perso tempo all'inizio, il pilota tedesco non è stato da meno del celebrato compagno di squadra Bellof. Lammers-Palmer battuti in volata, poca fortuna per la Lancia

di Daniele Buzzonetti

IMOLA — Quando dopo due ore di gara Hans-Joachim Stuck è tornato ai box con la carrozzeria della Porsche 956 vistosamente rovinata nella parte anteriore per una «toccata» Stefan Bellof avrebbe voluto probabilmente prenderlo a schiaffi. Il biondo pilota ufficiale della

Porsche che per l'occasione era salito su una 956 privata del team di Walter Brun allo scopo di guadagnare punti per il titolo mondiale aveva infatti portato a termine il suo turno di guida in modo brillantissimo, portando a quasi 30 secondi il vantaggio sulla «gemella» guidata da Pal-

mer-Lammers. Poi dopo un giro dal rifornimento, il patatrack: Stuck torna in box a rilento e l'operazione «sostituzione» non è durata meno di tre minuti perché i ganci non entravano più nella sede. In quei momenti le urla in tedesco si sono sprecate e Bellof ha preso parte alla

«saga» in prima persona; poi le accuse si sono calmate, la vettura ha marciato come un orologio e i due piloti hanno portato a termine dei turni di guida esemplari. Stuck che già all'inizio aveva contribuito a portare in testa la 956 non ha più sbagliato una virgola e Bellof ha guidato come lui solo sa fare in certe occasioni in endurance cioè tirando quando ormai la gara sembra scontata. A mezz'ora dal termine era abbondantemente sotto l'1'40" quando tutti gli altri, per la fatica e per la stanchezza delle macchine erano ben sopra.

COLPO DI SCENA. E a 15 minuti dal termine è accaduto quello che in endurance e soprattutto in Italia, non avevamo mai visto: il pubblico (non tanto ma abbastanza numeroso) in piedi nel momento culminante. Bellof era arrivato a 9 secondi dalla 956 di Palmer-Lammers, guidata in quel momento dal secondo ma era costretto a una sosta per la benzina. Una magnifica rimonta compromessa? No: l'operazione durava appena 20 secondi e anche Lammers subito dopo rientrava per rifornire ma perdeva dieci secondi di più. Quando la Porsche-Canon usciva dai box, la Porsche-Jagermeister era già passata e per Lammers non c'era più niente da fare. Trionfo quindi pienamente tedesco e 15 punti d'oro per Stefan che è più che mai in lotta per il campionato. Molto bella ma anche strana la corsa di Palmer-Lammers, in testa per tre quarti di corsa e bloccati nel finale anche da un eccessivo consumo del carburante. Il d.s. Keith Green ha costretto i piloti a finire a 7.000 giri, pena l'arresto quando la corsa era in mano loro da tempo. In casa Porsche si parla di preparazione del motore su basi un po' troppo velocistiche e



segue

ENDURANCE

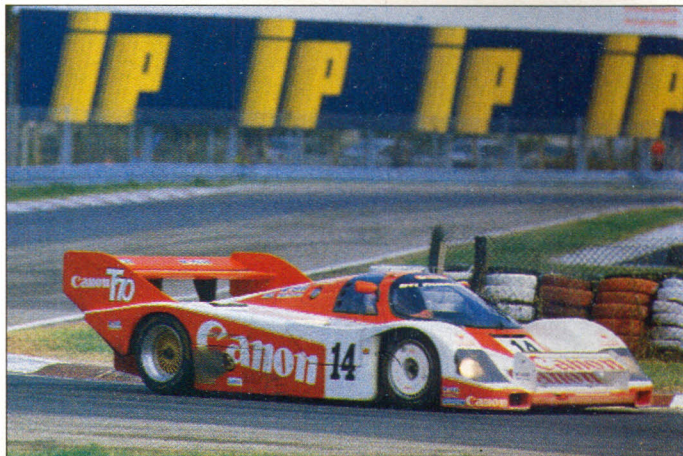
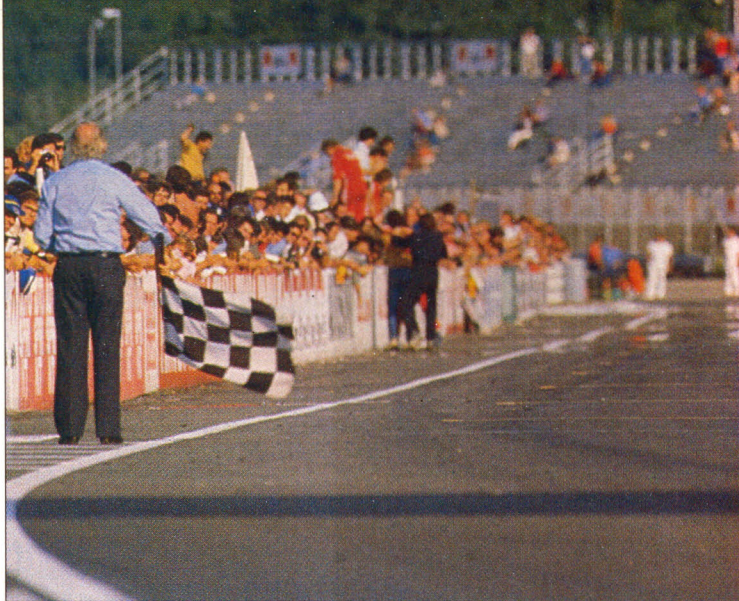
Stuck-truppen

segue

d'altronde la GTi-Engineering ha anche un 3.000 cmc per le prove che sembra (ma gli interessati negano) sia stato utilizzato anche in gara. Solo che il 3000 consuma più del convenzionale 2600. Diversa la corsa della 956 di Mass-Pescarolo-Heyer schierata dal team Joest: è sempre stata nelle prime posizioni ma non ha mai tentato l'attacco deciso; comunque Mass si è portato a casa 12 punti per il titolo mondiale. Tra gli altri piloti-Porsche sono emersi bene Konrad-Keegan (coadiuvati poi da Hobbs, fermato dalla rottura del motore della 956

momento non è a punto. In prova la macchina ha compiuto un giro e in gara quattro: c'è bisogno di aggiungere che in entrambi i casi non ha funzionato la frizione...

IL CASO LANCIA. Niente da fare anche questa volta per la Casa torinese nella gara che poteva essere un buon trampolino di lancio per preparare i programmi '85. In prova tutto benissimo, pole-position di Patrese e ottimo comportamento globale nella sessione sotto il diluvio. In gara la solita sfortuna: alla partenza erano in pista Patrese e Nannini mentre Barilla era pronto ai box con la terza vettura (punzonata e regolarmente qualificata) per entrare in scena in caso di avaria nell'inizio gara. E infatti dopo un giro



che divideva con Boutsen), rallentati purtroppo da una perdita di una ruota e il trio Fouche-Brun-van Bayern: soprattutto il primo (che è un sudafricano) è stato molto veloce e il quarto posto è meritato. Al contrario, il 3. posto doveva essere questa volta della 956-Gaggia di Larrauri-Sigala, ottimi in prova e nella fase iniziale. Per il motore ha accusato problemi elettrici e Sigala è stato perfino costretto a tornare ai box su tre ruote dopo averne persa una! Larrauri ha fatto miracoli come al solito e Sigala è stato altrettanto incisivo ma il 5. posto non è la giusta ricompensa per gli sforzi che hanno fatto. Per finire con le Porsche, c'era anche la 956-Rothmans per Ickx-Watson ma si trattava di una vettura sperimentale, come riferiamo nel servizio a parte. Il cambio con frizione elettromagnetica potrà avere forse un gran futuro ma al

Patrese era ai box per una bolla d'aria che impediva il buon funzionamento del circuito idraulico dei freni. Perdeva due giri e poi rientrava in pista; subito dopo veniva richiamato anche Barilla perché il d.s. Fiorio riteneva impossibile gestire tre vetture ma purtroppo quasi contemporaneamente la rottura del motore bloccava definitivamente la macchina di Nannini. Se Barilla fosse quindi rimasto in pista, si sarebbe perso meno tempo mentre quando la «vettura della strategia» è scesa ancora sul percorso (questa volta definitivamente), il tempo era irrecuperabile. Patrese, Wollek e Nannini hanno corso in modo ecomiabile e la vettura, dopo il problema ai freni, ha risposto benissimo fino quasi al termine.

Girava nei tempi delle vetture di testa e se non fosse stato perduto il tempo iniziale, sarebbe stata tra le protagoniste. Peccato che

un problema in staccata abbia tolto di scena la vettura con Wollek alla guida alla curva Tosa. Curva che poco prima non aveva portato fortuna nemmeno a Paolo Barilla che con molta freddezza riusciva «in qualche modo» a contenere il volo della sua macchina in staccata e con i freni non a posto.

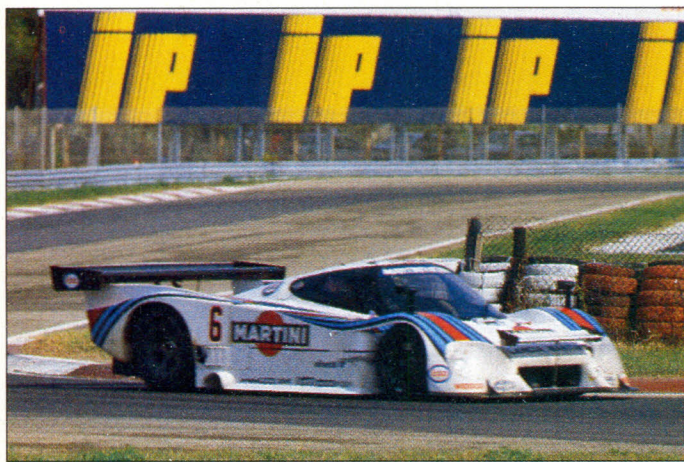
Comunque un brutto incidente, dal quale per fortuna il pilota è uscito indenne. A salvare l'onore anche se in posizione arretrata, dovevano pensarci quindi Martini e Baldi con la Lancia-Totip schierata dal Jolly Club.

Anche questa macchina è stata attardata da problemi ai freni e nel finale anche da un eccessivo consumo della benzina ma almeno è arrivata. La Lancia ora sta pensando alla stagione '85 e se il programma andrà in porto sarà necessario uno sforzo organizzativo supplementare perché se a Imola tutti i piloti sono stati

esemplari, lo stesso non si può dire delle vetture.

C2 INGLESE. Sono bravi ma anche fortunati. In C2 hanno vinto ancora Spice-Grang-Bellm con la Tiga-Ford ma le Alba hanno a lungo dominato, prima quelle con motore Carma-Giannini e poi quella con il Ford. Purtroppo la macchina di Finotto-Facetti e Sebastiani è stata fermata da un banale guasto alla cinghia di distribuzione e quella di Coppelli-Daccò-Pavia da una uscita di strada. Problemi al pescaggio della benzina hanno invece rallentato la macchina di Gellini-Vaitielli-Barberio. (d.b.)

■ **PAOLO BARILLA** oltre a proseguire la sua positiva esperienza nell'endurance nel 1985 correrà nella nuova F. 3000. Presto andrà in Inghilterra a parlare con alcune squadre.



In alto, il direttore di gara Moruzzi segnala il finale di gara a Bellof, sullo sfondo Stuck in festa (FotoVillani). Sopra da sinistra: il rifornimento della 956 di Larrauri-Sigala (Attualfoto), la Porsche di Palmer-Lammers e la Lancia di Patrese (FotoVillani)

1000 KM DI IMOLA

Ottava gara del campionato mondiale endurance piloti
Imola, 16 settembre 1984

Così in 31 al via e in 14 al traguardo

Lancia Lc 2 (Patrese-Wollek) 1'37"82	Porsche 956 (Stuck-Bellof) 1'38"51
Lancia Lc 2 (Nannini-Barilla) 1'38"96	Porsche 956 (Larrauri-Sigala) 1'39"50
Porsche 956 (Boutsen-Hobbs) 1'39"50	Porsche 956 (Palmer-Lammers) 1'39"85
Porsche 956 (Mass-Pescarolo-Heyer) 1'40"27	Lancia Lc 2 (Barilla-Wollek) 1'40"31
Porsche 956 (Braun-Fouche-Von Bayern) 1'40"64	Lancia Lc 2 (Baldi-Martini) 1'40"84
Porsche 956 (Laessig-Grohs-Regout) 1'42"39	Porsche 956 (Heyer-Winter-Schorstein) 1'42"44
Porsche 956 (Keega-Konrad-Hobbs) 1'43"04	Tiga Ford (Bellm-Spice-Grang) 1'46"20
Giannini Alba (Finotto-Facetti-Sebastiani) 1'46"95	Sehcar Porsche (Theys-Dieudonne) 1'50"30
Alba Ford (Vatielli-Gellini-Barberio) 1'52"54	Giannini Alba (Coppelli-Pavia-Daccò) 1'53"33
Lyncar Ford (Nicholson-Costas) 1'53"36	Cheetah Aston Martin (Mallock-De Dryver) n.p. 1'53"63
Tiga Ford Turbo (Baker-Rossiter) 1'55"34	Porsche 935 («Victor»-Pallavicini-Rebai) 1'56"25
Gebhardt Ford (Jelinski-Gebhardt) n.p. 1'56"85	Porsche 956 (Ickx-Watson) 1'57"20
Ferrari 512 Bb (Micangeli-Micangeli-«Gero») 1'57"59	Gebhardt Bmw (Theolke-Weiler-Jelinski) 1'58"14
Sthemo Bmw (Striebig-Cohen Olivar) 1'58"21	Bmw M1 (Gall-Konig) 1'58"28
Bmw M1 (Goerig-Duerig-Haldi) 1'58"65	Lola Ford (Jones-Andrasson-Brindley) 2'00"09
Porsche 934 (Del The-Regusci-Ciseri) 2'09"96	

- Porsche 956** (Bellof-Stuck) 199 giri in 5.54'56"32 media 169,544 kmh
- Porsche 956** a 34"20 (Palmer-Lammers)
- Porsche 956** a 2 giri (Mass-Pescarolo-Heyer)
- Porsche 956** a 4 giri (Braun-Fouche-Von Bayern)
- Porsche 956** a 6 giri (Larrauri-Sigala)
- Porsche 956** a 7 giri (Laessig-Grohs-Regout)
- Porsche 956** a 8 giri (Heyer-Schorstein-Winter)
- Porsche 956** a 21 giri (Keega-Hobbs-Konrad)
- Lancia Lc 2** a 22 giri (Martini-Baldi)
- Tiga Ford** a 23 giri (Spice-Bellm-Crang)
- Bmw M1** a 32 giri (Goering-Duerig-Haldi)
- Porsche 935** a 32 giri («Victor»-Pallavicini-Rebai)
- Tiga Ford Turbo** a 41 giri (Baker-Rossiter)
- Lola Ford** a 54 giri (Andrasson-Jones-Brindley)

■ Giro più veloce: Martini (Lancia Lc 2) in 1'37"84 media 185,446 kmh

N.P. Non sono partiti per problemi di motori Mallock-De Dryver (Cheetah Aston Martin) e Gebhardt-Jelinski (Gebhardt Ford). Ha quindi preso il via la Porsche 934 di Del The che non si era qualificata.

■ **AL TERMINE** delle prove libere di venerdì, Oscar Larrauri si è sentito chiamare da un gruppetto di spettatori in tribuna in puro dialetto della pampa argentina. Ha poi scoperto che erano suoi tifosi arrivati in Italia da una cittadina dove esiste un circuito in terra battuta che ha visto i trionfi di Oscar parecchi anni fa.

■ **JOHN WATSON** si è molto lamentato della trasmissione semi automatica della Porsche 956 ufficiale. Al contrario di Jacky Ickx l'irlandese non si è trovato col sistema soprattutto perché mancava all'interno dell'abitacolo un display che segnalasse in quale marcia il pilota si trovasse. Ickx, ridendo, gli ha risposto che più della quinta non poteva mettere, ragion per cui non c'erano eccessivi problemi.

■ **HANS HEYER** pare abbia l'abitudine di presentarsi in ritardo alle verifiche. A Imola il collegio dei commissari sportivi lo ha redarguito ufficialmente con tanto di comunicato, ammonendolo per il futuro. Ma il simpatico tedesco, che si è fatto tradurre il testo da Paolo Barilla, ha preso tutto con la sua consueta allegria ridendo di questo.

■ **ORMAI DEFINITO** il programma del team Gaggia per la prossima stagione. Massimo Sigala e Oscar Larrauri continueranno nell'endurance su una Porsche di nuovo tipo, che sarà curata dal team di Walter Brun. Parteciperanno alle più importanti corse mondiali più sette del campionato Imsa. In questo periodo Sigala sta cercando un terzo pilota che possa guidare la vettura.

Così il mondiale piloti dopo 8 gare

PILOTA	MONZA 23/4	SILVERSTONE 13/5	LE MANS 16-17/6	NÜRBURGRING 15/7	BRANDS HATCH 29/7	MOSPORT 4/8	SPA 2/9	IMOLA 16/9	FUJI 30/9	KYALAMI 1/12	SANDOWN 2/12	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
1. Mass	15	20	—	4	15	20	15	12				101	101
2. Bellof	20	1	—	20	8	10	20	20				99	99
3. Ickx	15	20	—	4	—	20	15	—				74	74
4. Bell	20	1	—	20	—	10	20	—				71	71
5. Pescarolo	—	15	20	3	15	—	—	12				65	65
6. Palmer	10	8	—	10	20	—	—	15				63	63
Lammers	10	8	—	10	20	—	—	15				63	63
8. Hobbs	—	3	12	15	6	15	—	3				54	54
9. Brun	12	—	10	2	3	3	12	10				49	49
10. Ludwig	—	15	20	—	—	—	—	—				35	35

LA CRONACA/Le tre fasi della vittoria

Bellof variabile

La Porsche dei vincitori precipita dalla testa fino al sesto posto per poi risalire, con un crescendo entusiasmante, vincendo splendidamente

IMOLA — Che sulla Lancia Martini allineata in pole position con Patrese alla guida ci siano problemi lo si capisce pochi minuti prima del via. I meccanici armeggiano con lattine di olio Castrol attorno ai freni, ma alla fine i volti dei tecnici Lancia sono rilassati e la gara parte. Patrese non si fa sorprendere dallo scatto di Stuck e si porta in testa davanti al tedesco, Palmer, Nannini, Boutsen, Larrauri, Mass e tutti gli altri, tranne Barilla che non ha preso il via perché Fiorio ha preferito lasciare la Lancia n. 5 ai box a fare da «tredicesima» in attesa di eventi strani che si verificano già dopo il primo giro quando Patrese entra di gran fretta con i freni che non rispondono. Solo allora Barilla viene invitato ad entrare in tutta fretta in pista proprio mentre Jonathan Palmer supera la 956 dell'indiatolato tedesco. Fuori gara, e definitivamente, è anche la Porsche ufficiale di Ickx con la frizione sperimentale che si è messa a fare la bizzosa. Il fatto che Palmer sia al comando non deve andare troppo a genio a Stuck. Il tedesco sembra essere partito per un gran premio di F.1 e così alla 7. tornata infila l'inglese andando a condurre. Dietro loro Boutsen precede Mass, Larrauri, Nannini, che ha dei guai, Keegan, Fouche e tutti gli altri. Per la Lancia è giornata decisamente storta. Dopo Patrese, infatti, anche Nannini torna ai box al 10. giro col motore rotto e si deve fermare, mentre l'altra Lc 2 di Patrese è impegnata a rimontare posizioni. La situazione dopo 20 giri è la seguente:

1. Porsche 956 (Stuck-Bellof) 33'59"50; 2. Porsche 956 (Palmer-Lammers) a 4"81; 3. Porsche 956 (Mass-Pescarolo-Heyer) a 30"91; 4. Porsche 956 (Larrauri-Sigala) a 45"60; 5. Porsche 956 (Konrad-Keegan-Hobbs) a 1'01"52; 6. Porsche 956 (Heyer-Schornstein-Winter) a 1'11"31; 7. Porsche (Fouche-Brun-Bayern) a 1'12"93; 8. Lancia (Martini-Baldi) a 1'31"18; 9. Porsche (Grohs-Regout-Laessig) a 1 g.; 10. Alba (Finotto-Facetti-Sebastiani) a 1 g.

TRA I PRIMI Jan Lammers apre la danza dei rifornimenti. L'olandese sostituisce Palmer e parte alla caccia di Stuck, che cede il suo sediollo a Bellof. Il tedesco, esce dai box al 33. giro e si lancia all'inseguimento

della Porsche Canon. La trova sulla sua strada alla 37. tornata e la passa senza troppi complimenti. Al terzo posto è salito intanto Pescarolo che in coppia con Mass, ha approfittato del ritiro di Boutsen, fermo ai box col motore della sua Porsche in panne. Ma Boutsen non è il solo ad avere guai. Se il belga è ormai entrato a far parte della schiera dei ritirati anche Larrauri e Sigala non scherzano: hanno problemi di natura elettrica, ragion per cui devono cedere il quarto posto allo scatenato Fouche e a Heyer-Schornstein-Winter. Ottavi e noni sono le due Lancia di Martini-Baldi e Patrese-Wollek. In questa fase di corsa Bellof aumenta il proprio vantaggio sugli inseguitori, tanto che giunge al rifornimento e al cambio pilota con oltre 20" di vantaggio su Lammers, più lento di Palmer alla guida della Canon Porsche. Al 60. giro la classifica vede quest'ordine:

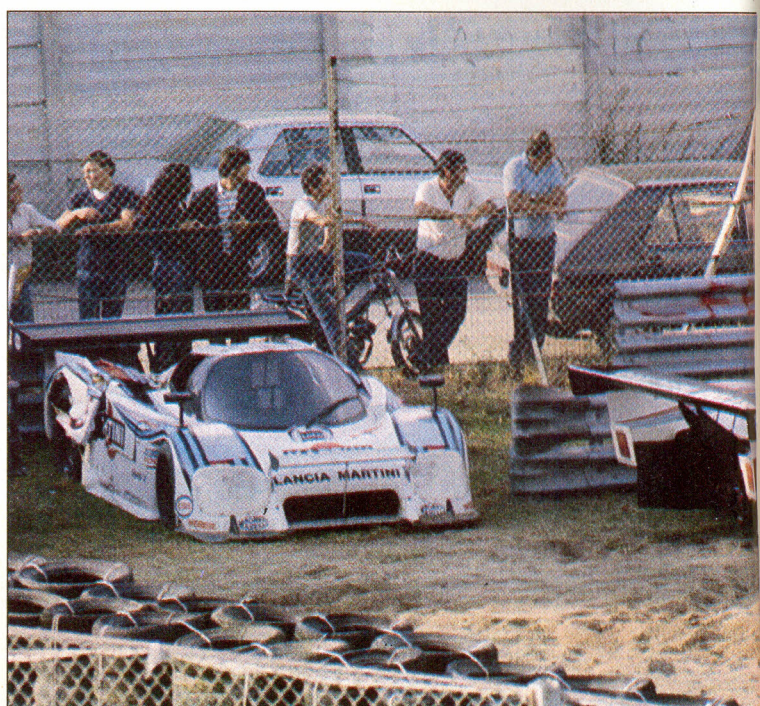
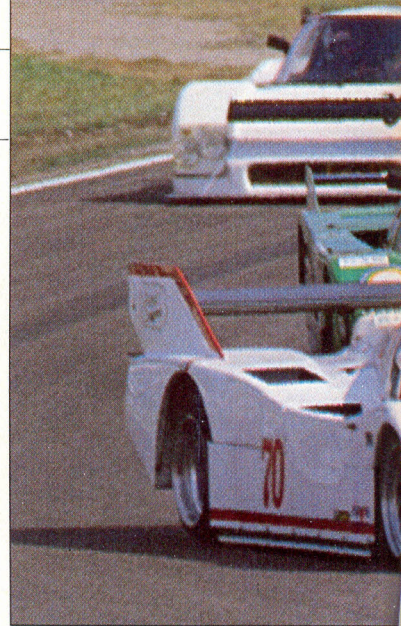
1. Porsche (Bellof-Stuck) 1.44'22"44; 2. Porsche (Palmer-Lammers) a 28"04; 3. Porsche (Mass-Pescarolo-Heyer) a 1 g.; 4. Porsche (Fouche-Brun-Bayern) a 1 g.; 5. Porsche (Hobbs-Keegan-Konrad) a 2 g.; 6. Porsche (Grohs-Regout-Laessig) a 2 g.; 7. Porsche (Larrauri-Sigala) a 3 g.; 8. Porsche (Winter-Heyer-Schornstein) a 3 g.; 9. Lancia (Patrese-Wollek) a 4 g.; 10. Lancia (Martini-Baldi) a 4 g.

AL 63. GIRO, appunto, Stuck dà il cambio a Bellof, e accade l'«immaginabile». Da buon vecchio volpone Stuck non vuole essere da meno del giovane compagno. Transita sul rettilineo a velocità pazzesca ma si trova alla curva del «Tamburello» la Lola di Andreason-Jones-Brindley sul proprio cammino. Stuck la evita salendo sul cordolo. Il musetto della 956 sbatte violentemente, rovinandosi e danneggiando la gomma anteriore destra. Stuck rientra al 65. giro ai box, e Bellof, con necessità di una vittoria a Imola per continuare a sperare nel mondiale, si mette le mani nei capelli. Stuck perderà due tornate per sistemare il danno fatto, e la classifica si rivoluziona:

1. Porsche 956 (Palmer-Lammers) 2.21'23"12; 2. Porsche 956 (Mass-Pescarolo-Heyer) a 1'39"97; 3. Porsche 956 (Fouche-Brun-Bayern) a 1 g.; 4. Porsche 956 (Konrad-Keegan) a 1 g.; 5. Porsche 956 (Gorhs-Regout-Laessig) a 1 g.; 6. Porsche

956 (Bellof-Stuck) a 2 giri; 7. Porsche 956 (Larrauri-Sigala) a 2 g.; 8. Lancia (Patrese-Wollek) a 3 g.; 9. Porsche 956 (Schnrost-Winter-Heyer) a 3 g.; 10. Lancia (Barilla-Wollek) a 5 g.

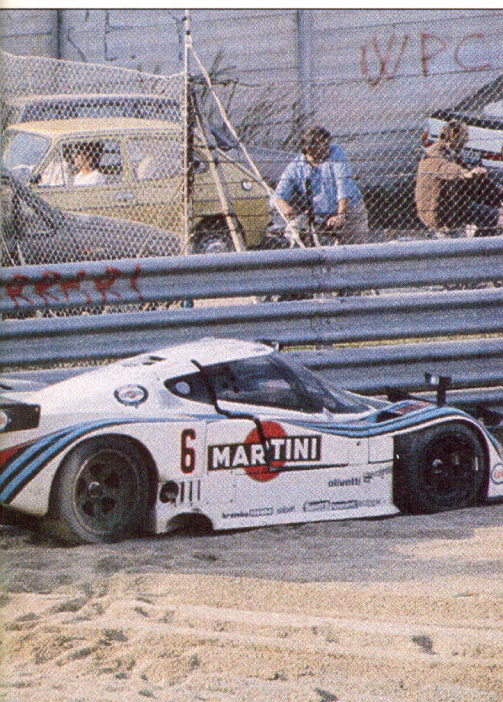
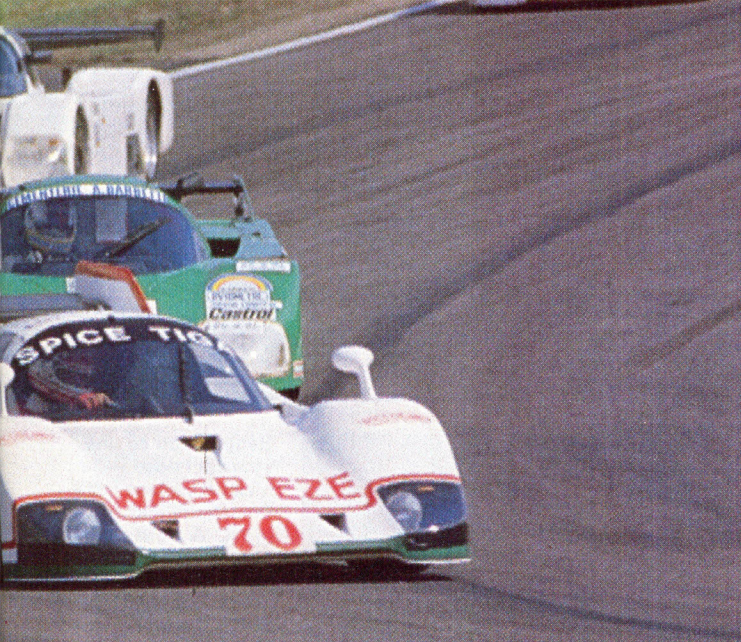
LA PORSCHE di Stuck è formidabile nella sua rincorsa cosiccome la Lancia di Patrese che a poco a poco



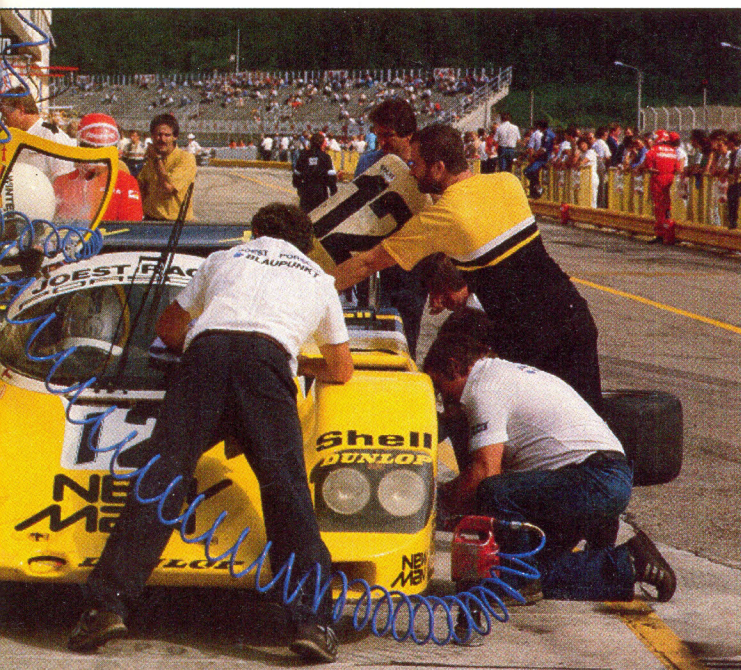
risale la china, nonostante un testa coda di Wollek, che ha cercato inutilmente di resistere al ritmo forsennato del tedesco. Al comando Palmer-Lammers vanno tranquilli, davanti a Mass-Pescarolo-Heyer, Konrad-Keegan e a Stuck, risalito in quinta posizione. I giochi dei rifornimenti portano Bellof in terza posizione e Patrese-Wollek in sesta. al 120. giro questa la classifica:

1. Porsche (Palmer-Lammers) 3.33'16"; 2. Porsche (Mass-Pescarolo-Heyer) a 1 g.; 3. Porsche (Bellof-Stuck) a 1 g.; 4. Porsche (Hobbs-Keegan-Konrad) a 2 g.; 5. Porsche (Fouche-Brun-Bayern) a 3 g.; 6. Lancia (Patrese-Wollek) a 3 g.; 7. Porsche (Larrauri-Sigala) a 3 g.; 8. Porsche (Grohs-Regout-Laessig) a 4 g.; 9. Porsche (Schornstein-Winter-Heyer) a 5 g.; 10. Lancia (Martini-Baldi) a 10 g.





Sopra: alla Tosa la Tiga di Crang-Spice-Bellm davanti alla Alba di Finotto-Facetti-Sebastiani (FotoVillani). A sinistra le due Lancia uscite alla curva della Tosa: sullo sfondo quella di Barilla, più in primo piano quella di Wollek (Attualfoto). A destra Watson e Ickx, piloti del team ufficiale Porsche-Rothmans con il presidente del consiglio di amministrazione della Casa tedesca, herr Peter Schutz, venuto in Italia per assistere alla gara (FotoVillani). Sotto, la 956 di Schornstein-Winter ai box



LA CORSA si anima. Paolo Barilla al 121. giro esce alla Tosa, dopo essere rimasto senza freni. Ma l'attenzione è per Bellof che scalpita per riportarsi sotto a Palmer-Lammers. Il tedesco vola, giro dopo giro rosicchia secondi su secondi alla Canon Porsche. In breve, coadiuvato da Stuck, ritorna alle calcagna, issandosi al secondo posto, proprio quando Baldi esce di pista alla Tosa senza freni e ripartirà attardato. al 140. giro la classifica vede:

1. Porsche (Palmer-Lammers) 4.10'26";
2. Porsche (Bellof-Stuck) a 1 g.;
3. Porsche (Mass-Pescarolo-Heyer) a 2.;
4. Lancia (Patrese-Wollek) a 2 g.;
5. Porsche (Fouche-Brun-Bayern) a 2 g.;
6. Porsche (Grohs-Regout-Laessig) a 5 g.;
7. Porsche (Larrauri-Sigala) a 5 g.;
8. Porsche (Konrad-Keegan-Hobbs) a 6 g.;
9. Porsche (Schornstein-Winter-Heyer) a 5 g.;
10. Lancia (Martini-Baldi) a 10 g.

LA COPPIA Stuck-Bellof non finisce di stupire. Riesce addirittura a «rientrare» nello stesso giro dei primi. Ora la caccia può essere aperta, e per davvero. Bellof dipinge curva dopo curva e approfitta dell'eccessivo consumo della Porsche di Lammers-Palmer che non può tirare

oltre i 7000 giri. Al 161. giro termina anche la gara di Patrese-Wollek, pure loro fermi alla Tosa senza freni. Per la casa torinese è vera debacle. Al 180. giro primi sono:

1. Palmer-Lammers in 5.21'55"52;
2. Bellof-Stuck a 36"67;
3. Mass-Pescarolo-Heyer a 2 g.;
4. Fouche-Brun-Bayer a 4 g.;
5. Larrauri-Sigala a 6 g.;
6. Grohs-Regout-Laessig a 7 g.;
7. Schornstein-Heyer-Winter a 7 g.;
8. Konrad-Keegan-Hobbs a 8 g.;
9. Martini-Baldi a 15 g.;
10. Patrese-Wollek a 17 g.

SIAMO AGLI sgoccioli. Bellof rileva Stuck e risale fino a 8" da Lammers che ha notevoli problemi di consumo. Il pubblico è in delirio. L'olandese deve fermarsi per aggiungere qualche indispensabile ma, purtroppo per lui, inutile litro: è il 192. giro e Bellof lo passa per andare a vincere da trionfatore. Si dice che la fortuna sia «sapienza di mente e di mani»: ma il piede di Bellof dove lo mettete?

Guido Schittone

■ I GENTLEMEN Gellini-Barberio-Vatielli sono piuttosto soddisfatti della loro esperienza nel mondiale endurance con l'Alba-Cosworth. A detta loro infatti il mondiale è meno costoso del campionato italiano sport.



Tra prove e gara poco lavoro per Ickx

Vacanza sul Santerno

IMOLA — A parte le prove libere di venerdì, a Imola Jacky Ickx con la Porsche dotata di frizione automatica ha percorso cinque giri: uno in prova e quattro in gara. La novità tecnica di Stoccarda non era a punto ma alla fine il pilota belga non se la è presa, pur se ora il titolo mondiale è più lontano: «Sì, ora Bellof e Mass sono lanciati e io sono praticamente fuori anche se devono essere scartate tre gare e qualche speranza c'è. Il fatto è che io non ho preso parte a tutte le gare e poi qui a Imola la Porsche-Rothmans ha voluto solo sperimentare la nuova frizione automatica. Altrimenti la gara non era nel programma. Il dispositivo ha certa-

mente un grande futuro ma ora siamo solo all'80 per cento delle possibilità. In prova sono stati già percorsi 1.000 km ma non in forma continuativa. Ma, ripeto, i vantaggi nella guida sono notevoli. Speriamo di poterlo usare nell'85, stagione che mi vedrà ancora con la Porsche se la Casa parteciperà ufficialmente al mondiale. In caso contrario, ma le decisioni non sono state prese e tutto fa supporre che non ci saranno sorprese, non salirò su Porsche private. Peccato non avere potuto guidare a Imola in modo competitivo; è un circuito che mi piace molto anche se lo preferivo un tempo: senza chicanes era un perfetto tracciato naturale». (d. b.)

ENDURANCE

I protagonisti sul podio

Linea rossa 7000

Palmer precisa di essere stato bloccato dal consumo

IMOLA — È salito sul podio stremato, affaticato ma col volto che esprimeva una felicità che raramente gli abbiamo visto. A Imola Stefan Bellof ha compiuto una delle migliori corse della sua vita. Subito gli va incontro Hans Stuck e mentre il giovane pilota della Tyrrell di F.1 si siede sul podio sorseggiando acqua minerale, il compagno di squadra gli fa: «Scusami Stefan, non ho fatto apposta. Ho incontrato la Lola n. 83 sulla mia strada e non ho potuto evitarla, sei stato grande, bravo». I due si danno grandi pacche sulle spalle e Stefan Bellof non ha eccessivi problemi a commentare la sua corsa: «Sono stremato, questo è facile a vedere. Ma anche contento. Ora il campionato lo posso vincere. Sarebbe una grande soddisfazione in questa annata altalenante. In gara non ho avuto problemi. Ho però dovuto rimontare, senza perdere un attimo la concentrazione. Le gomme delle Dunlop sono state fantastiche. Hans credo non abbia colpe nell'inci-

dente, con lui mi trovo molto bene. Ma devo dirvi una cosa: in quell'abitacolo c'era un caldo...».

STUCK è raggiante quasi quanto Bellof: «L'incidente è accaduto in maniera molto stupida. Il pilota della Lola non ha guardato negli specchietti e ha fatto una deviazione brusca in mezzo alla pista. L'unico posto dove potevo passare era il cordolo. L'ho fatto: musetto e ruota sono andati fuori uso. Che gara magnifica ha fatto Stefan. È un grande pilota». Jonathan Palmer, è calmo come sempre: «Arrabbiato? No, riconosco la bravura di Bellof, si è meritato la vittoria. Ma noi abbiamo avuto grandi problemi con il motore. Gli ultimi giri sia io che Jan Lammers li abbiamo compiuti non superando i 7000 giri, e questo ci costava dai due ai tre secondi ad ogni tornata. Spero che vada meglio al Fuji». Sul terzo gradino del podio Jochen Mass: «Sono ancora in lizza per il titolo. Questo l'importante. Il resto si deciderà più avanti». (g. s.)

La Casa torinese pensa al 1985

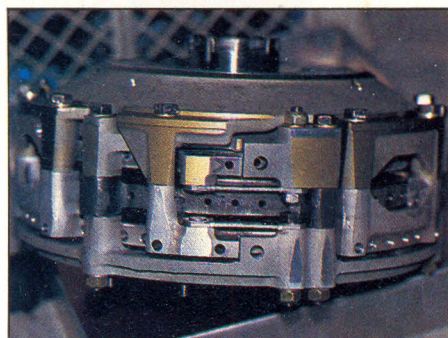
Lancia programma bis

Se proseguirà, potrebbe vendere motori endurance

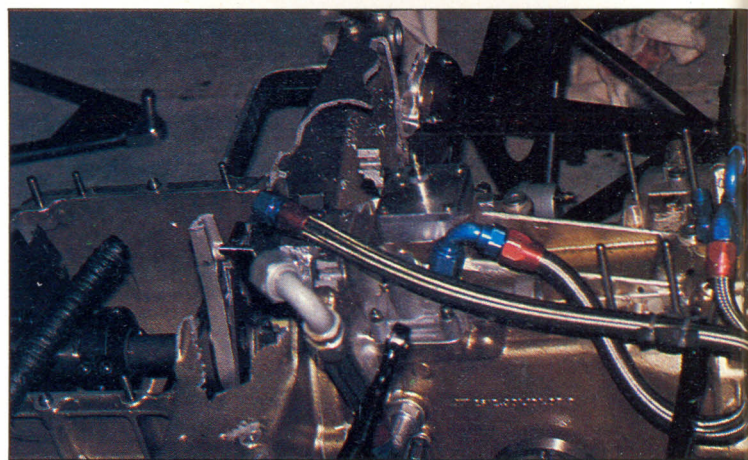
IMOLA — Praticamente scontato che non andrà alla 1.000 Km di Kyalami, la Lancia può ora iniziare a pensare alla stagione '85, pur se molti dubbi ancora restano. A Imola le cose ancora una volta non sono andate bene e forse lo smacco casalingo potrà influire sulla decisione che il «Gruppo Fiat» deve prendere sul futuro programma endurance. Probabilmente una vittoria avrebbe permesso una maggiore larghezza di mezzi mentre è da pensare che nell'85 la Lancia (che sarà di nuovo appoggiata dalla Martini) dovrà contare ancora sul budget di quest'anno, cioè troppo poco per poter battere le sviluppatissime Porsche. La macchina con la carreggiata allargata (voluta dall'ing. Messori dell'Abarth) è stata provata a Imola solo il lunedì precedente la gara e naturalmente è stata scartata per l'impossibilità di metterla a punto. Per fortuna si è rivelato utile l'allettoncino anteriore montato su tutte e tre le vetture e che risulta un'altra novità assoluta, almeno nella configurazione attuale. Scelte comunque affrettate mentre la Lancia avrebbe bisogno di maggiore chiarezza di programmi per migliorare. Comunque sembra che una lezione dalla Porsche la Lancia l'abbia appresa.

Infatti dovrebbe essere venduto anche ai privati il materiale da corsa, motori e cambi. Cioè nell'85 la Lancia potrebbe schierare le vetture nella configurazione generale '84 ma aggiornate dall'ing. Dallara (sembra tramontata l'idea di una vettura tutta Abarth anche perché la fiducia nell'ing. parmense è intatta) oltre a una vettura gestita dalla Jolly Club che potrebbe essere anche non del tutto Lancia. Magari telaio esterno (Alba?) e gruppo motore-cambio della Lancia. In caso di definizione positiva di questo programma, le vetture potrebbero magari essere in numero maggiore con l'intervento di altri privati o scuderie. (d. b.)

■ STEFAN JOHANSSON risultava iscritto su una Porsche 956 di Joest ma in realtà non si è mai visto a Imola. Joest infatti non poteva schierare due macchine perché non avrebbe fatto in tempo a revisionarle in vista della 1.000 km del Fuji e dal momento che con Johansson l'accordo è valido solo per le prove del mondiale marche, è stato costretto a mettere in pista la 956 di Mass-Pescarolo oltre a quella dei gentlemen Schornstein-Winter che però sono stati appoggiati da Heyer.



Raggruppati su uno straccio i pezzi della frizione esplosa sulla Porsche di Ickx in prova. A sinistra, l'intero pacco frizione pronto per essere alloggiato. Sotto, il carter frizione dopo l'«esplosione» che ha provocato lo «spargimento» dei pezzi din prova (FotoGiovannelli)



Com'è il cambio elettromagnetico della Porsche

La spina sul fianco

A lato del pilota la leva collegata a un sensore

IMOLA — In endurance le novità tecniche non si susseguono certo al ritmo abituale in F.1 ma il cambio con frizione automatica visto sulla Porsche 956 ufficiale di Ickx-Watson è certamente destinato ad incuriosire i tecnici. Lo scopo è quello di diminuire il tempo di cambiata, permettendo contemporaneamente al pilota una guida più rilassante non dovendo premere il pedale della frizione. In definitiva dovrebbe risultare una guida più veloce. Non a caso anche la Ferrari circa cinque anni fa, ha sperimentato un dispositivo analogo ma lo ha scartato per la difficoltà di messa a punto. Anche in casa Porsche non è che i tecnici siano già arrivati al risultato pieno, visto che la frizione elettromagnetica è già stata usata in gara alla 1.000

km di Kyalami del 1983 e dopo quasi un anno si è ancora alla fase di studio. Questo comunque lo schema: la frizione tradizionale «a piede», serve solo per la partenza mentre successivamente il pilota aziona una sorta di leva del cambio che è in realtà collegata con due fili elettrici a un sensore. Tramite un campo magnetico invertito, si può staccare e attaccare la frizione semplicemente azionando la leva del cambio. Il pacco frizione è alloggiato in modo tradizionale ma è sensibilmente più grande di quello originale, tanto che il carter è più alto ed è stato allargato in alcuni punti. Per questo gli attacchi delle sospensioni posteriori (che sono fissati appunto sul carter frizione tra motore e scatola del cambio) sono posizionati più in alto

e il gruppo molla-ammortizzatore è quasi orizzontale. Ovviamente un simile dispositivo assorbe parecchia energia elettrica e non a caso è prevista una batteria capace di 220 Ah, del tutto inusuale per una macchina da corsa. Come sulla macchine automatiche di serie, azionando la leva del cambio non devono essere cercati i settori che corrispondono ai vari rapporti: in questo caso il movimento è tutto avanti e tutto indietro. Per questo sembra che il pacco frizione comprenda in realtà due frizioni, una che «stacca» e una che «attacca». E sempre per questo motivo il pilota deve fare una certa abitudine a questo tipo di frizione: ne sa qualche cosa John Watson che nelle prove libere confessava candidamente a Ickx di ignorare in alcuni casi quale rapporto avesse inserito in curva. Nella prima sessione di prove ufficiali, Ickx ha comunque accusato problemi di pressione dell'olio del cambio al primo giro, tanto che si è fermato alla curva della «Rivazza» con il carter frizione letteralmente esploso, con vistosi buchi nella parte superiore e inferiore della carrozzeria. Per la seconda sessione di prove, a scampo di equipaggiamenti, è stato montato un cambio tradizionale e per la corsa la Porsche-Rothmans è tornata alla frizione elettromagnetica ma ha percorso appena tre giri.

MOTORI 3000. Ormai è sicuro. Per le qualificazioni alcuni team privati che schierano le Porsche 956 adottano motori di 3000 cmc in luogo del tradizionale 2600. Di sicuro a Imola il 3000 è stato usato in prova dal team Fitzpatrick (Hobbs-Boutsen) Joest-New Man (Pescarolo-Mass) e Canon (Palmer-Lammers). La cilindrata viene ottenuta variando l'alesaggio ma deve essere anche utilizzata l'iniezione meccanica in luogo di quella elettronica che sarebbe di difficile taratura. La potenza aumenta parecchio (anche perché rispetto al 2600, aumentando la pressione del turbo, il 3000 «risponde» bene mentre nel primo caso sembra che si ottenga solo il risultato di rompere il propulsore) ma la coppia è molto sgarbata, un motore solo da qualifica insomma. Sempre in casa Porsche, molte vetture erano equipaggiate con alettoncini anteriori piazzati sul musetto, secondo la moda instaurata dalla 956-Canon a Brands Hatch. A detta di tutti servono nelle curve medio-veloci, tanto che alla 1000 km di Spa il guadagno era di due secondi al giro. A Imola invece il risultato era inferiore, tanto che sulla 956-Gaggia di Larrauri-Sigala non è stato montato nemmeno per le prove.

«MOVIMENTO FORD». Piccole novità anche nel settore delle gr. C2

che montano i motori Ford. Sulla artigiana ma anche originale Lyn-car MS83 si è visto un Cosworth V8 dotato di iniezione elettronica studiata dallo stesso patron della Casa, l'estroso Martin Sleiter. Ancora più interessante il motore della Tiga guidata dall'inglese Baker e dal francese Rossiter. È infatti equipaggiata con un Ford 4 cilindri di 1800 cmc alimentato tramite un piccolo turbocompressore Aeresearch. Il motore è un Ford «originale» (tutti i particolari dello scarico sono marchiati Ford) identico a quelli che avrebbero dovuto equipaggiare la vettura gr. B da rally, mai entrata in produzione. Un motore non potentissimo (circa 320 CV) ma dal limitato consumo. La vettura era stata iscritta anche alla 24 Ore di Le Mans ma era uscita di scena all'inizio del primo turno di prove ufficiali per rottura del motore.

Daniele Buzzonetti

Il Carma-Giannini richiesto anche dalla Tiga **Piace il turbo di Carlo**

IMOLA — Anche nel 1985 le Giannini-Alba saranno schierate nel campionato del mondo endurance. Il team «spinto» dall'appassionato Martino Finotto continuerà la collaborazione con l'ingegnere Stirano ed ovviamente Carlo Facetti realizzerà i motori, ora presi in considerazione anche da alcuni team di F.1 oltre che dal team Tiga che in C2 utilizza il Cosworth. Facetti ha infatti sviluppato bene il suo 4 cilindri 1500 che in corsa, con una pressione di 1,2 bar, sviluppa già 420 CV. Il consumo però è fin troppo limitato (alla fine dei 1000 km restano 30/40 litri di «riserva»), tanto che si pensa di poter correre con motori che erogano una potenza superiore. In prova poi il Carma turbo può essere spinto fino a 700 CV in caso di

Con Larrauri correrà anche in Imsa

Sigala mezzo americano

IMOLA — Soddisfatto della stagione '84, Massimo Sigala ha già in mente un programma endurance per il 1985. Il milanese, che si avvarrà ancora della collaborazione di Oscar Larrauri, rivelatosi sicuro e molto professionale, disputerà sette gare del mondiale endurance con la Porsche 956 oltre a dieci gare del campionato americano Imsa con la Porsche 962. Sarà ancora sponsorizzato dalla Gaggia e nelle gare endurance si appoggerà ancora presso il team di Walter Brun con il quale le cose stanno andando molto bene. Sigala comunque sta anche cercando un terzo pilota per le gare di 24 ore (Le Mans e Daytona) oltre che per le gare in cui lui sarà impegnato

con il suo «secondo amore»: la Coppa Renault Europa. Per questo si era pensato a Ghinzani ma il pilota della Osella ha risposto che «... almeno la notte vorrebbe dormire». Vale a dire che tra F.1 e lavoro privato non ne avrebbe avuto il tempo. Sigala è poi naturalmente molto soddisfatto dello sponsor Gaggia ma cerca anche un altro appoggio, preferibilmente un... produttore di caffè per una accoppiata «strategica». Gli sponsor d'altronde comparirebbero anche sulla Renault con la quale disputerà la Coppa Europa, un campionato che quest'anno ha dato a Sigala molte soddisfazioni ma anche molte delusioni. Avrebbe infatti potuto fare suo il titolo se non fosse stato defraudato della vittoria in maniera tanto vergognosa, in occasione della gara abbinata al GP d'Olanda. Ma è prevista la «vendetta» per il 1985. □

Il mistero del n. 27

IMOLA — Alla 1.000 Km del Sant'Ermo si è rivista anche la sempre bella e affascinante Ferrari 512 BB della Bellancauto e sponsorizzata dalla Ferrarelle. È stata guidata da «Gero» (anche in veste di coadiuvatore dell'ingegnere Palanca che ha messo a punto la macchina) e dai fratelli Maurizio e Marco Micangeli. È stata purtroppo fermata da perdita di olio dal cambio ma in vigilia incredibilmente il problema principale è stato quello del... numero di gara. La BB della Bellancauto ha infatti diritto al n. 27 come risulta dalla lista diramata dalla Fisa a inizio dell'anno; un fatto anche decisamente simpatico visto che si tratta dell'unica Ferrari in endurance e che il 27 in F. 1 è stato di Villeneuve e ora è di Alboreto. Invece, sia a Le Mans che a Imola, i commissari internazionali hanno cercato in tutti i modi di assegnare un altro numero alla BB. Con motivi del tutto fumosi e pretestuosi, di fronte ai quali il patron della Bellancauto Violati si è opposto con decisione. Così il 27 è stato conservato ma restano misteriosi i motivi di tanto ostracismo. Per l'85 la Bellancauto continuerà ovviamente con una Ferrari e d'altronde la Casa di Maranello affiderà alla scuderia romana la prima GTO che uscirà dalla «catena». Purtroppo la serie delle 200 vetture e delle 20 in versione evoluzione è un po' in ritardo anche perché la Fisa non ha ancora ben definito il futuro del gr. B in endurance. Una cosa comunque è certa: la Bellancauto resterà fedele al Cavallino. □

Berlinetta turbo per la Coppa Europa **Bomba siglata Renault**

LA RENAULT organizzerà anche nel 1985 la Coppa Europa Turbo ma non verrà utilizzata la «5» con motore centrale. Tra breve uscirà infatti una nuova berlinetta equipaggiata con il motore (turbo) della R25 V6 di 2500 cmc, montato in posizione posteriore ma a sbalzo per via della necessità di risolvere il problema della abitabilità interna. La parte anteriore della vettura dovrebbe ricordare il coupé Fuego mentre quella posteriore è del tutto inedita. Il motore di serie dovrebbe sviluppare circa 160 CV ma nelle versioni preparate arriverebbe facilmente a 200 CV. Velocità prevista: circa 260 kmh!

Il Drake ha entusiasmato e commosso il Festival dell'Unità di Modena

Ferrari dall'A alla Z

Dopo molto tempo, il Gran Vecchio è tornato in mezzo alla gente per rispondere alle domande dei tifosi della «nazionale rossa»: e ancora una volta è stato spettacolo

di Marino Bartoletti

MODENA — Ha parlato di Dio e del quattro cilindri turbo, della natura e di Villeneuve, della droga e di Balestre, dei sindacati e di Arnoux, di Pertini e di Alboreto, della distrofia muscolare, di Lauda, di Berlinguer e di Forghieri, del comunismo e di Prost. Ha commosso e divertito. Ha tirato fuori, dallo stupendo «violino» della sua dialettica e dei suoi sentimenti, un concerto fatto di note acutissime e di suoni gravi, fatto di passione e di praticità, di serietà e di allegria. Ancora una volta, davanti ad Enzo Ferrari, il cronista s'è trasformato necessariamente in stenografo, con l'unico dovere di cercare di storiare il meno possibile non solo i suoi concetti, ma persino le sue frasi, le sue parole, le sue virgole (e col grande rammarico che la carta stampata non possa rendere a dovere né i toni nei timbri, né le pause). Erano forse anni che il Grande Vecchio non «usciva» in pubblico o che, perlomeno, non affrontava una platea tanto eterogenea come quella che la scorsa settimana gli ha apparecchiato, nella sua Modena, il Festival dell'Unità dedicato allo sport. Giovani e vecchi, comizianti e sempliciotti, esperti di vari rami (dalla gerontologia al motociclismo, dall'ecologia alla storia, dalla sociologia all'elettronica) e orecchianti della più bell'acqua, indigeni e gente venuta apposta dalle località più strane, finti audaci e veri emozionati, politicanti e nichilisti, supertifosi e supersvampiti, proletari e snob, insomma un credibilissimo campionario dello zoo umano, davanti al quale Enzo Ferrari ha esibito tutto il suo enorme repertorio di saggezza e di umanità, alternando sketch e battute a considerazioni di straordinaria profondità. Il riassumere i pensieri espressi in quasi due ore di chiacchierata è un'impresa più vicina al dolo che alla colpa: noi abbiamo dunque cercato di rendere meno dolorose le omissioni costruendo, sulla sua conferenza, una

specie di «prontuario» nel quale abbiamo tentato di condensare quanto gli appunti e la memoria (certamente inferiore a quella dell'interessato) ci ha consentito di immagazzinare. Ne è uscito una sorta di vocabolario di vita e di sport dettato da un uomo che, pur avendo radici nel passato e cioè nell'altro secolo («E non ho ancora capito se è una fortuna o una sfortuna» dice), come pochi altri suoi e nostri contemporanei sa vivere il presente con tanta attenzione per il futuro.

AUTODROMO. «Quello dove si svolge la nostra conferenza si chiamava, tanti anni fa, «prato delle manovre», poiché serviva per le esercitazioni militari della caserma qui vicino. Un giorno di settembre del 1948, mentre vi passeggiavo sopra assieme al sindaco di Modena di allora, Orfeo Corassori, mi venne l'idea di farvi nascere sopra una pista. Il sindaco vi impiegò la mano d'opera dei reduci della seconda guerra mondiale: in poche settimane nacque così l'autodromo di Modena...».

BUGIE. «Perché non ho mai accettato le affettuose pressioni per darmi alla politica? Per due motivi. Perché la politica, per me, è la scienza di dire bugie al momento opportuno (con quella bocca, evidentemente, il Grande Vecchio può dire ciò che vuole: persino al... Festival dell'Unità n.d.r.) e perché c'è un proverbio milanese che ammonisce: «ofeleé fa el to mestecé».

CURE. «La «malattia» della Ferrari è una malattia curabile: tanto più che nel nostro organico ci sono sicuramente i medici che possono farlo. Per questo non ho licenziato nessuno. Se lei che mi ha fatto la domanda conosce una terapia immediatamente efficace per risolvere i nostri problemi me la dica e io sono disposto a darle anche... una bella cifra. Certo, sarebbe magnifico vincere sempre ma è utile ricordare — come dissi proprio all'onorevole Ber-

linguer quando mi venne a trovare in fabbrica — che gli italiani sono buoni e sempre pronti a perdonare tutto: tutto tranne il successo».

DISTROFIA. «In Italia ci sono 57.000 giovani affetti da distrofia muscolare: pochi si interessano di loro perché questi giovani sono un «partito» troppo piccolo per il quale essi stessi non possono votare. Purtroppo, viviamo nell'egoismo: ci interessiamo ai drammi degli altri solo quando noi stessi — come è stato nel mio caso — ne siamo toccati. Per questo da una ventina d'anni conduco la mia battaglia. Presto il Policlinico di Modena sarà dotato di un'apparecchiatura rara non solo in Italia, ma anche in Europa, grazie alla quale le donne esaminate potranno sapere preventivamente se sono idonee a procreare senza il rischio di mettere al mondo figli distrofici e grazie alla quale potranno essere individuati casi o minacce di distrofia direttamente sui feti».

ENDURANCE. «Mi hanno sempre insegnato che, nella vita, bisogna cercare di fare una cosa sola e farla bene. Certo, una volta la Ferrari partecipava anche alle gare dei «prototipi» ma ora non bisogna dimenticare che la Ferrari appartiene ad un gruppo e che, questo gruppo, ha affidato l'Endurance alla Lancia (per la quale, comunque, abbiamo preparato un motore). Ormai la Formula Uno è una vera e propria «guerra mondiale» dell'automobilismo perché ci si possa distrarre con altre attività. Ci sono da battere francesi, inglesi (alleati coi tedeschi), americani che, sin dal prossimo anno, rilanceranno la sfida del motore Ford».

FORGHIERI. «Forghieri non è andato a Monza perché una persona che ha 74 giorni di ferie arretrate ha tutto il diritto di concedersi una pausa. Il suo valore resta fuori discussione: è sicuramente uno dei primi cinque progettisti del mondo. Non vedo

proprio perché dovrei assumerne un altro per il solo gusto di averne due su cinque».

GTO. «Ringrazio chi mi ha definito un «simbolo», ma, a costo di deluderlo, vorrei fargli presente che le macchine di oggi non sono più la realizzazione di un uomo solo. In molti casi, è pesantissima persino l'indipendenza fra équipes e da industrie di paesi diversi: poco tempo fa è bastato un mese di sciopero in Germania per bloccare la Bosch e le sue forniture a molte industrie non tedesche e anche a molte case di Formula Uno. Anche per questo, nella GTO che sta ormai per uscire, abbiamo deciso di essere il più «autarchici» possibile: useremo infatti iniezioni elettroniche costruite dalle maestranze emiliane della Weber».

HERBERT. «Una volta Herbert Von Karajan, che era venuto a visitare la mia fabbrica mi disse, ascoltando il suono di un motore a dodici cilindri che girava al banco di prova: «Ingegnere, questa è una vera musica: una musica che nessun maestro saprebbe interpretare». È proprio vero che anche da una cucina può nascere una forma di armonia».

KOMEHINI. «Che cosa penso della piaga della droga? Penso che considererei una calamità terribile avere un figlio drogato ma che, sicuramente, non lo condannerei: così come non si può condannare una vittima. Piuttosto, sono profondamente dell'idea che anche in un paese come il nostro sarebbe utile applicare, contro gli spacciatori, la legge di Komehini».

IMMORTALITÀ. «Un giorno del 1921 salii sullo Stelvio per partecipare alla Coppa delle Alpi. Mi sorpresi ad ammirare il grande spettacolo delle montagne e della natura: mi sentii vicino al cielo e cercai di capire che di infinitamente più grande ci fosse e ci sia sopra di noi. La mia mente non mi fornì un pensiero adatto o abbastanza profondo:

capii solo che la nostra natura di mortali ci porta fatalmente ad attaccarci a qualcuno, a qualcosa che possa avere un privilegio a noi negato: l'immortalità».

LAUDA. «Ho sentito spesso parlare, in questi giorni, del suo possibile ritorno alla Ferrari. Un proverbio modenese dice: «La mnestra riscaldeda l'am me pies brisa». Ciò nulla toglie alla mia stima per questo grande pilota e grandissimo collaudatore. Lauda è un uomo che ha sempre corso «rispettando» la macchina e le sue parti. Alla fine di una gara, i cambi o i differenziali che venivano smontati dalla sua vettura erano assolutamente nuovi, pronti da essere montati ed usati di nuovo».

MONZA. «Quello che è successo a Monza dopo il ritiro di Prost a Imola non sarebbe successo (anche a Imola, però, ingegnere, i cialtroni non mancano: chiedere a Patrese n.d.r.). Monza risente purtroppo della vicinanza di Milano, ovvero di una metropoli affetta da tanti mali, a cominciare da un certo tipo di non più controllabile esuberanza. Mi auguro che il pubblico del Gran Premio d'Italia non abbia subito «infiltrazioni» di certe frange di tifosi calcistici: ovvero di gente che, come abbiamo visto, non esita ad accoltellare gli «avversari». Purtroppo alla base di queste degenerazioni c'è sempre la mancanza di educazione: e non si può pretendere, per la verità, che fra i 200.000 spettatori di un autodromo tutti abbiano ricevuto un'educazione sufficiente per sapere stare al mondo».

NUVOLARI. «Lo sapete tutti che è il pilota che ho amato di più: quello al quale ho paragonato il solo Villeneuve. Come Gilles e al contrario di Lauda, Nuvolari non era certo un «conservatore» di macchine. Era un pilota che correva per il brivido e per gli applausi».

OCCHIALI. «Perché porto sempre gli occhiali scuri? Oh bella, ma perché la troppa luce mi accieca. Ma per lei, che è venuto sin da Trento per farmi questa domanda, voglio fare uno strappo. Ecco, è contento? Gli occhi sono lo specchio della coscienza ed io — mi creda — non ho davvero niente da nascondere. Mi guardi pure».

PILOTI. «È difficile, quasi impossibile dire quale sia oggi il pilota più completo (bisognereb-



Sopra, l'ing. Ferrari mentre risponde alle domande degli appassionati intervenuti al Festival dell'Unità. Sotto, il Drake riceve il benvenuto dalla signora Alfonsina Rinaldi, segretario della Federazione del Partito Comunista di Modena (FotoVillani)



be metterli tutti sulla stessa macchina, nello stesso circuito, lo stesso giorno e con le identiche condizioni meteorologiche). Certo, anche uno come me che è sempre stato convinto che la proporzione fra macchina e pilota fosse del 50%, ora deve convenire che la percentuale si sta spostando a favore della macchina. Ormai siamo arrivati al punto che il campionato del mondo può essere vinto anche da un pilota non eccelso. In quanto ad Arnoux ed Alboreto bisogna andare piano nel criticarli per una stagione non del tutto positiva: prima di giudicare l'efficienza di chi sta al volante bisogna ricordarsi che una macchina, perlomeno la Ferrari, è fatta di 8242 pezzi e che tutti — dico tutti — devono funzionare alla perfezione per mettere in condizione chi guida di dare il meglio di sé».

QUATTRO CILINDRI. «Il nuovo motore quattro cilindri turbo è in sala prova da 15-20 giorni. È stato progettato in vista di un'ulteriore diminuzione dei consumi che potrebbe rendersi necessaria se entrerà in vigore la norma che abbasserà a 195 litri il pieno di carburante al via. La nostra ricerca è già proiettata al

per il solo fatto che non gli danno subito la tetta. Quando muore si lamenta perché, dal mondo, sta per partire. Insomma, non sa proprio mai quello che vuole».

UNITÀ. «A lei, caro amico, che mi chiede una mia opinione su Enrico Berlinguer rispondo che l'ho già fatto, a suo tempo, proprio sulle colonne dell'Unità. Ma lei scusi, che comunista è che non legge l'Unità?».

VILLENEUVE. «Gilles è stato il più grande distruttore di cambi, di differenziali, di parti meccaniche che abbia mai conosciuto. Ma proprio per questo, ci ha insegnato tante cose: ci ha insegnato, soprattutto, che cosa cercare di fare per rendere «domabile» una macchina anche in «stato di necessità». Ci ha insegnato che una vettura di Formula Uno può essere chiamata ad essere efficiente anche nei momenti di impiego irrazionale. Chi è venuto dopo di lui ha goduto di questi vantaggi».

ZETA. È l'ultima lettera dell'alfabeto, è un simbolo di chiusura. Per Ferrari «l'ultima parola» non esiste: proprio per questo abbiamo voluto lasciare aperto, incompiuto il suo «vocabolario». Ci sarebbero volute non 22, ma 50, 100, 1000 lettere per ricostruire l'affascinante rosario delle sue massime, dei suoi pensieri, della sua professione di saggezza («La saggezza è la capacità di avere tanta memoria da non dimenticare mai gli errori che abbiamo commesso»). Qualcuno può aver arriccciato il naso su qualche sua opinione («Cosa penso del sindacato? Che dovrebbe essere abbastanza unito, forte e galantuomo da far mantenere a tutti i suoi affiliati la parola data»), qualcuno può non aver capito o apprezzato qualche suo dribbling (caso-Forghieri), qualcuno avrà trovato troppo frivola qualche sua risposta su argomenti seri e troppo seria qualche risposta su argomenti frivoli, ma il cronista e lo spettatore hanno lasciato la «Sala bianca» del Festival dell'Unità di Modena con un senso di appagamento, di sazietà, che né un sermone, né una lezione universitaria, né un pasto all'emiliana messi assieme avrebbero potuto dare. Ferrari non è mai un'overdose. Ferrari è l'uomo al quale uno degli interlocutori più emozionati del dibattito ha chiesto: «Ingegnere, lei crede che noi italiani facciamo abbastanza per restituirle quello che ci ha dato?».

1986 quando, probabilmente, la cilindrata dei turbo sarà abbassata a 1200 cc».

REGOLAMENTI. «Io sono favorevole — appunto in fatto di litri di carburante da immettere nel serbatoio — alla prosecuzione dei programmi annunciati, ma mi rendo perfettamente conto, calandomi nei panni dei reggenti dell'automobilismo mondiale, che se per mantenere un accordo si può arrivare alla defezione di troppi, allora tanto vale essere meno intransigenti».

SFORTUNA. «Ho sentito parlare di sfortuna a proposito di quello che è accaduto a Prost a Monza. Ebbene io, nella mia vita, non ho mai riconosciuto il concetto di «sfortuna»: caso mai quello di fortuna, ovvero di un'entità intimamente legata a quello che si è saputo fare e prevedere. Tutt'al più esistono delle «circostanze» che possono agevolare l'una e l'altra ma, ripeto, fortuna-sfortuna sono quasi sempre dirette conseguenze di ciò che noi stessi abbiamo saputo fare o non fare».

TETTA. «È uno strano animale l'uomo. Appena nato già si lamenta di essere venuto al mondo



IN COPERTINA

fastello di preziosi meccanismi assemblati da un uomo che è detto Mago, ma non Dio: Enzo Ferrari. L'assenza di Mauro Forghieri a Monza, che taluno definì sorprendente, e non lo fu almeno per noi, desiderosi di non vederlo perdere un attimo che uno nell'implacabile ricerca del tempo perduto, ha sollecitato dunque fantasiosi interrogativi, per non dire sospetti, fra coloro — pochi, peraltro — cui fa difetto il senso della realtà. O che, istruiti a conoscerla, la realtà, fingono di non vederla.

IL 29 AGOSTO, giorno del memorabile incontro con la stampa, Enzo Ferrari non nascose il suo pensiero — né i suoi sentimenti — a proposito di Forghieri, la cui posizione «per quello che riguarda me, per quello che riguarda la società, non è cambiata in nessun caso... Io non penso affatto che Forghieri si senta sminuito per nessuna ragione, da parte nostra non vi è altro che la conferma della massima stima per un grande progettista...». C'è di più: proprio il bravo collega della «Gazzetta», Pino Allievi, chiese quel giorno a Ferrari: «Forghieri verrà ancora alle corse, sarà libero di venire quando vuole lui?». E Ferrari: «Dipenderà da lui, non da me». Così, quando al Festival dell'Unità di Modena gli chiesero il perché dell'assenza di Forghieri a Monza, fu facile, per l'ingegnere, cavarsela con una battuta: «Non c'è andato perché ha 74 giorni di ferie da fare». Apriti cielo! Scandalo! Come se uno mandasse in ferie Bearzot quando gioca la Nazionale (e magari avremmo vinto le Olimpiadi...). E invece no. Forghieri era al lavoro, quel giorno, come lo sarà, se vorrà, per tanti altri giorni, tante altre domeniche; e dovrà volerlo, perché la povera incerta smanazzata C4, ormai fatta e rifatta come il viso d'una vegliarda avvizzita passata per le mani d'un chirurgo estetico; manovrata, palpata, montata e smontata, deflorata e rabberciata tante volte nell'inutile speranza di ritrovarla vergine, sana e scattante; perché questa creatura amatissima ch'è ormai poco più d'una sigla, M1, M2, e invece doveva essere un sole, prima o poi dovrà tornare alla vittoria, a placare gli animi dei tanti ferraristi pronti a esplodere alla rabbia dopo lunga preparazione alla festa che non viene. Ecco dov'è, la domenica — e gli altri giorni pure — Mauro Forghieri, uomo forte e tenerissimo insieme: vicino alla sua creatura, alla prima come all'ultima, anche se questa proprio non l'ama, somigliante com'è alla McLaren dei suoi incubi. Forghieri è al lavoro, come aveva sperato — mesi fa — «Autosprint». E forse presto dal suo cilindro schizzerà fuori il coniglio, che dico?: il leone vincente.

La domenica del Forghieri

di Italo Cucci

PER FORTUNA domenica gran parte degli italiani — anche quelli che amano la Formula Uno — han seguito il primo vagito — e subito i primi passi — del neonato campionato di calcio; altrimenti, chi avrebbe impedito alla metà del Paese — segnatamente ai cittadini maschi patiti della Ferrari — di chiedersi angosciata: cosa farà Forghieri, oggi? L'ingegnere di Maranello, colui che Enzo Ferrari ha definito «un grandissimo progettista», non meriterebbe d'essere coinvolto in vicende meschinelle condite d'accenti ironici, ma da quando il giornale più popolare d'Italia, la «Gazzetta» milionaria, s'è interessata drammaticamente alle sue vacanze, anche Forghieri pensa il ruolo un po' grigio impostogli dal destino per entrare di diritto nelle cronache dal rosa.

PER FORTUNA — dicevo — qualcuno s'è lasciato distrarre e fuorviare da Maradona e Platini, altrimenti avremmo visto colonne di viandanti della domenica percorrere le numerose e poco scorrevoli strade che portano a Maranello — epperché mossi quasi a processione, dolente o salmodiante non riusciamo ad immaginare — per vivere da vicino l'oziosa (o forse operosa) domenica dell'uomo che da decenni abbiamo visto chinato a fianco delle bellissime «rosse», quasi intento ad ascoltarne il segretissimo battito del cuore, che per lui son vive, animate, non semplice

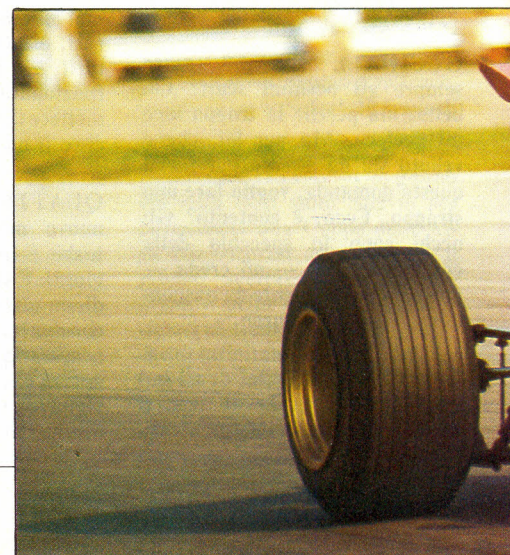
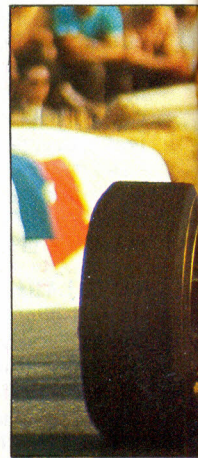
PER FORTUNA, fra tanti che chiacchierano c'è chi lavora. La resurrezione della Ferrari è attesa. All'inizio del Mondiale di F1, titolammo così un'intervista a Forghieri: «Forghieri, oggi, domani». Nulla è cambiato, come dice il Grande Vecchio. Basta andare d'accordo. Così si vive, e si lavora a Maranello. Ecco dunque, raccontata «la domenica del Forghieri». Nel prossimo numero — se necessario — un altro capitolo del romanzo dell'anno, intitolato «Il corriere dei Piccinini»... □

La F



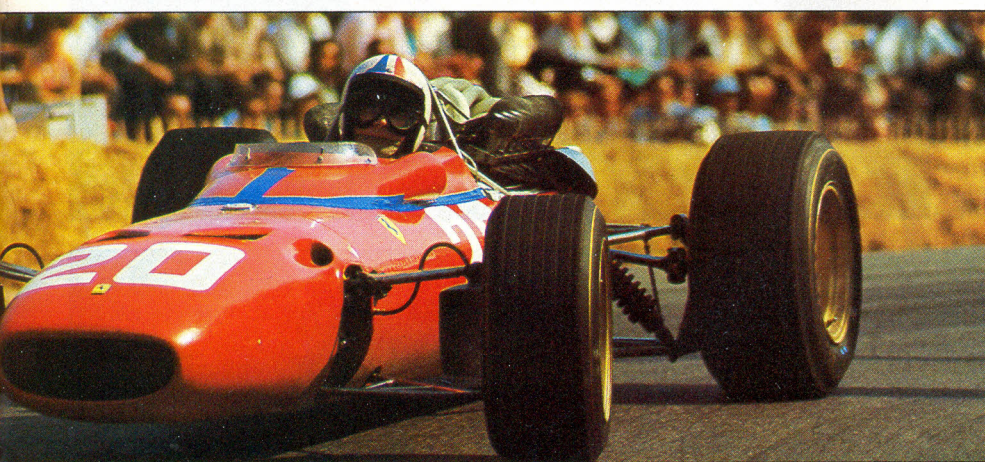
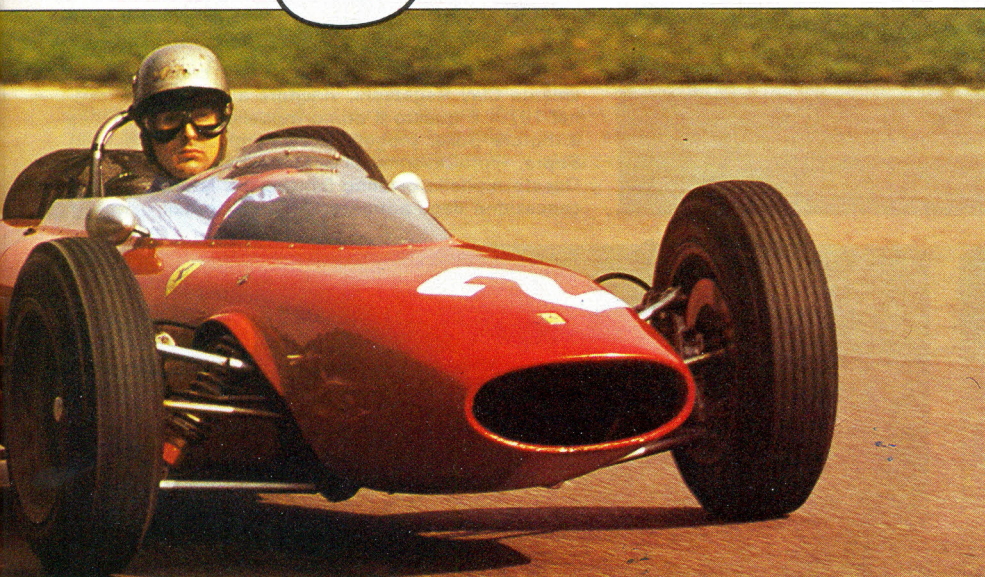
Sopra, la Ferrari 156 con al volante Lorenzo Bandini.

Su questa vettura, progettata da Chiti, Forghieri iniziò le prime esperienze. A destra, la Ferrari di Amon durante il mondiale del 1967. Il suo motore era un dodici cilindri a 60 gradi. Sotto, alla Ferrari vengono provati i primi alettoni. Siamo nel 1968, il pilota è Ickx, il modello una Ferrari 312. È questo l'inizio della carriera di Forghieri a Maranello (Foto Villani)



Forghieri e i due

di Cesare Maria Mannucci

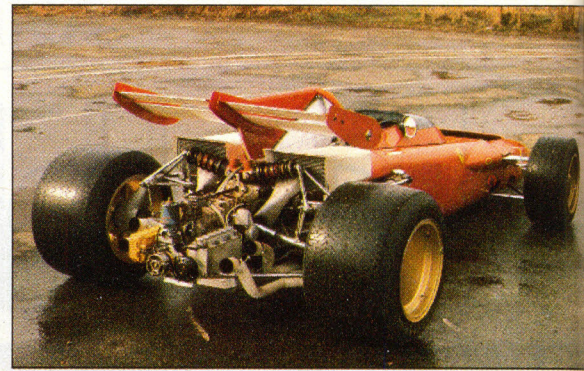
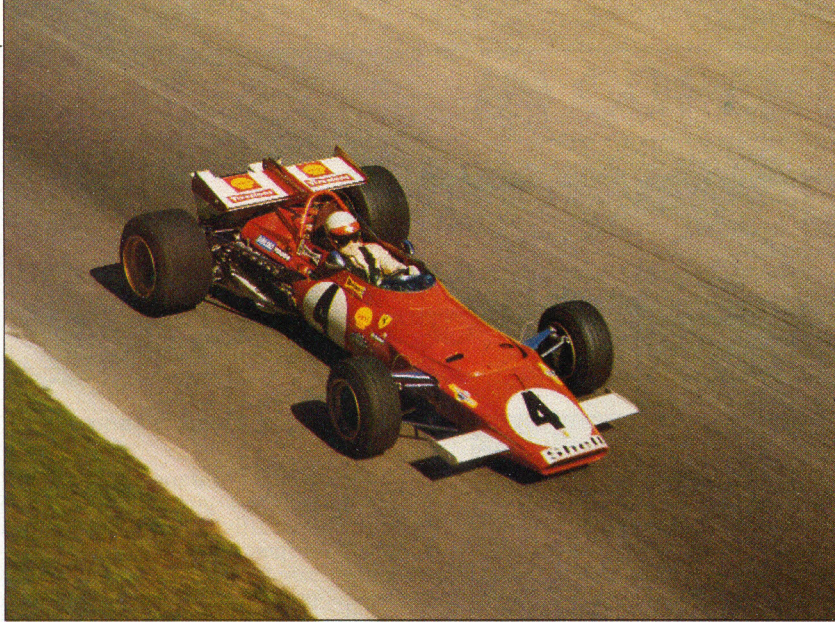


CELEBRITÀ CHE durano una stagione, miti frantumati nel giro di pochi Gran Premi, nessuna attività come la Formula Uno è così esasperata nel distruggere personaggi, e portare alla ribalta volti nuovi che al minimo errore dovranno a loro volta cedere il passo. Ecco perché restare alla ribalta per oltre venticinque anni, per di più al comando della direzione tecnica della scuderia più importante del mondo, non è certamente una cosa da tutti. Dal 1960 ad oggi, Mauro Forghieri si è guadagnato un posto di diritto nella storia della F.1, insieme a Vittorio Jano (di cui è stato allievo nella fase di tirocinio alla Ferrari), ai «rivoluzionari» Colin Chapman, John Cooper, Mike Costin e Ferdinand Porsche.

NATO a Modena nel 1935, già ancora prima della laurea, Forghieri cominciò a frequentare l'ambiente Ferrari, introdotto dal padre Reclus, un veterano della fabbrica. Se è vero che la grande occasione deve essere colta al volo, ciò avvenne in pieno per Forghieri. Alla fine del 1961 la Ferrari, vincitrice del campionato del mondo con Phil Hill, venne completamente stravolta dalla più grande fuga di talenti che una scuderia abbia dovuto subire. Il progettista della Ferrari 156, ingegner Carlo Chiti, l'ingegner Giotto Bizzarini, il direttore sportivo Romolo Tavoni e i piloti Phil Hill e Giancarlo Baghetti, allora promessa dell'automobilismo italiano, decisero di abbandonare la Ferrari, per passare i propri servizi all'Ats (Automobili turismo e sport), una nuova casa automobilistica nata dalle ambizioni di Giorgio Billi, del conte Volpi di Misurata e Jaime Ortiz e che, negli ottimistici sogni dei suoi finanziatori, avrebbe dovuto diventare la «Ferrari» degli Anni Sessanta. Così come l'avventura Ats si sgretolò nel giro di pochi Gran Premi, parallelamente a Maranello iniziava la rapida carriera di Mauro Forghieri.

APPRODATO a Maranello come «assistente» di Chiti, Forghieri entrò ben presto nella stima di Enzo Ferrari, che quasi per reazione alla grande fuga, decise di scommettere su uno sconosciuto, affidando la direzione tecnica all'occhialuto ingegnere modenese. Nel bene e nel male, in quest'ultimo ventennio tutta la produzione sportiva Ferrari è stata associata a Mauro Forghieri. Successi esaltanti contrapposti a palesi inferiorità. All'ingegnere modenese vanno riconosciute grandi intuizioni, come il motore Boxer della mitica serie 312, il propulsore

segue



A sinistra, (FotoVillani) la Ferrari 312 con al volante Clay Regazzoni, vincitore a Monza nel 1970. È questo il primo modello che monta il motore Boxer progettato da Forghieri. Sopra, (FotoCevenini) la 312 B 2 del 1971. Questo modello divenne famoso per la nuova concezione degli ammortizzatori orizzontali



Sopra (Attualfoto) lo «Spazzaneve» Ferrari realizzato nel '72. Questa monoposto non corse mai: il suo sviluppo fu bloccato dall'ing. Colombo il quale stava, a sua volta, realizzando una monoscocca. A destra, la B3 del '74 (FotoVillani). Con questa vettura Regazzoni arrivò 2. nel mondiale. Sotto (Foto Villani), la 312 T, dominatrice del campionato '75 con Lauda, la prima monoposto con cambio trasversale



La Forghiereide

segue

dell'attuale vettura turbo, i primi esperimenti con alettoni fissi e mobili applicati alla F.1 nel 1968, il cambio trasversale studiato insieme allo specialista di trasmissioni Walter Salvarani, sino ad arrivare all'emulsionatore acqua-benzina, realizzato con la collaborazione dei tecnici della Solar-Agip e i primi test con l'iniezione elettronica. In contrapposizione, si devono registrare certe ostinazioni, anche contro l'evidenza dei fatti: il continuare a realizzare telai tubolari, in seguito rinforzati da pannelli, quando la struttura a monoscocca aveva dimostrato una netta superiorità; oppure la generale diffidenza di Maranello verso l'effetto suolo, che sarebbe stata alla base del fallimento del 1980, pur se è innegabile che nel 1979, anno dell'esasperazione della wing-car, il titolo andò alla Ferrari T.4.

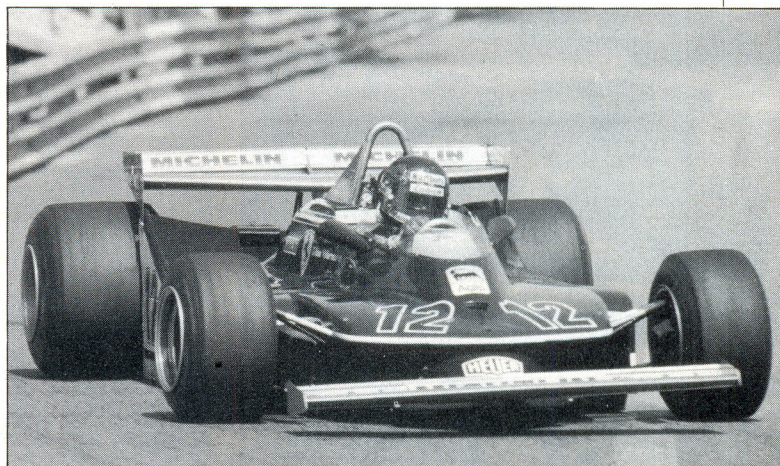
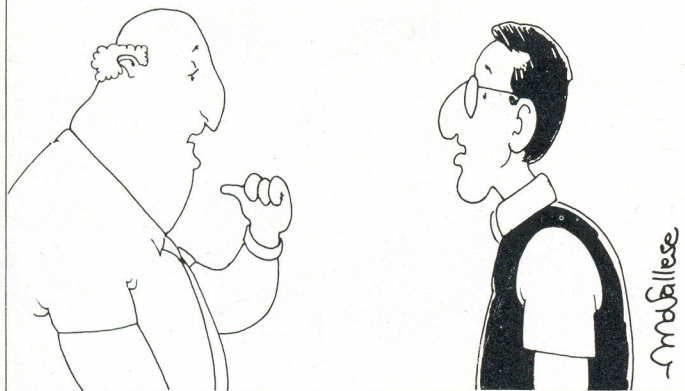
Rory Byrne sulla Toleman pigliatutto in Formula Due, trovando la definitiva consacrazione sulla Porsche 956 da endurance.

Cosa era accaduto in questi anni? Semplicemente che l'industria era riuscita finalmente a realizzare un ammortizzatore in grado di funzionare in maniera efficiente anche in posizione orizzontale. In questo caso non si era trattato di una papera di Forghieri, ma addirittura di una soluzione troppo evoluta alla realtà tecnologica di allora. In uno sport di egocentrici ed accentratori come la F.1, anche Forghieri è entrato in rivalità professionale con gli altri tecnici a lui affiancati per la realizzazione delle varie vetture. Il tanto discusso dualismo Forghieri-Postlethwaite di quest'anno, ad esempio, ha avuto illustri precedenti; del resto anche negli altri team si sono dovuti spesso registrare incompatibilità e contrasti di opinioni tra i tecnici preposti alla realizzazione della vettura.

mentre la carica di direttore tecnico venne assunta dall'ingegner Jacoponi, un toscano che ebbe con la Ferrari un rapporto brevissimo, sorta di amore estivo, bruciatosi nel tentativo di dare una iniezione di potenza al motore V.12 di 60 gradi. Durante questa prima pausa di riflessione, Forghieri realizzò insieme a Rocchi lo studio del motore Boxer, motivo principale della rinascita Ferrari negli Anni Settanta. Trasferitosi Jacoponi, Forghieri nel 1970 tornò alla direzione tecnica, avvalendosi della collaborazione dell'ingegnere Giorgio Ferrari, mentre alla «Factory» prestavano la loro opera gli ingegneri Rocchi e Bussi. Con quest'ultimo, vittima d'un tragico rapimento in Sardegna, nel 1978, Forghieri entrò spesso in disaccordo. Arrivati praticamente nella stessa epoca alla Ferrari, Forghieri ebbe subito l'incarico della direzione tecnica, mentre Bussi venne destinato allo sviluppo dei motori in sala prova. Spesso i due

CHITI-FORGHIERI: INGEGNERI IN FERIE

BEATO TE CHE TI HANNO DATO SOLO
74 GIORNI ... A ME HANNO DATO
L'ERGASTOLO!



La Ferrari T4 del 1979 condotta dall'indimenticabile Gilles Villeneuve. Nell'anno dell'esasperazione dell'effetto suolo, il campionato iridato andò alla T4, una monoposto che non rappresentava certo l'ideale della wing-car (FotoVillani)

Un altro errore «terribile» dell'ingegnere modenese, fu nel 1971, quando, con la famosa sospensione posteriore ad ammortizzatori orizzontali sul modello B.2, la Ferrari si precluse ogni possibilità di vittoria, sprecando un potenziale che le ultime gare del 1970 avevano evidenziato clamorosamente con la rincorsa di Jackie Ickx contro il fantasma di Jochen Rindt, in uno dei campionati più memorabili della storia. Su quel tipo di sospensione si scrissero fiumi di inchiostro, si scatenarono tutti i soloni della tecnica, tuttavia il passare degli anni ha reso giustizia a Forghieri per quanto riguarda la particolare disposizione degli ammortizzatori. In teoria, disporre gli ammortizzatori orizzontalmente dava risultati ottimali per quanto riguarda la distribuzione dei pesi e centraggio delle masse, tuttavia questa soluzione creò sempre dei problemi a causa dell'olio degli ammortizzatori, che centrifugandosi ne impediva il corretto funzionamento, irrigidendo tutta la sospensione, mandando tutto il retroreno in «tilt». Nello stesso errore incorsero più avanti Robin Herd con la March 721 X, e Tony Southgate con l'Arrows A.1. Tuttavia questa soluzione venne rivalutata da

DAL 1962, AL 1967, Forghieri occupò in seno alla Ferrari la carica di direttore tecnico. Di questo periodo fanno parte la realizzazione della 158, macchina nata con la collaborazione di Franco Rocchi che permise a John Surtees di aggiudicarsi il campionato del mondo nel 1964, e la Ferrari P.4, probabilmente la più bella vettura Sport prodotta a Maranello, che riuscì a risolvere a suo favore l'impari lotta venutasi a creare tra il «Golia» Ford e il «Davide» Ferrari nel campionato mondiale marche. Contro la Ford MK e G.T. 40 la Ferrari, pur disponendo di una cilindrata nettamente inferiore (4000 cm³ contro i 7000 americani) riuscì a far suo un campionato ricordato per l'arrivo in parata a Daytona, atroce beffa per lo stesso Henry Ford, e per l'unica gara effettuata da Stewart sulla Ferrari, a Brands Hatch per la 1000 chilometri. Nel 1967 venne affiancato a Forghieri l'ingegner Giovanni Marelli, quello che adesso, dopo un passato Autodelta, ritenterà l'avventura in F.1 con la Zackspeed. Con Marelli non vi furono problemi, mentre il primo esilio, si verificò per Forghieri nel 1969, quando il tecnico modenese venne trasferito all'ufficio tecnico di Modena,

entrarono in polemica in merito al rendimento del motore che Forghieri accusava essere carente di cavalli in pista, mentre Bussi rispondeva con le risultanze del banco prova. Nel 1972 per Forghieri ricominciarono i problemi, seguendo un diagramma che voleva la sua responsabilità alla direzione tecnica ad andamento sinusoidale.

INSODDISFATTA degli scarsi risultati, la Fiat impose a Maranello uomini di sua fiducia. La direzione tecnica venne affidata all'ingegner Alessandro Colombo, mentre Forghieri veniva messo in ombra, questa volta in forma più evidente, nell'ufficio studi di Modena. Proprio in questo periodo nacque la famosa «Spazzaneve», vettura che non debuttò mai, fermata dai vertici Fiat. Nel '73 Colombo, ritenendo che tutti i mali della vettura fossero da ascrivere al telaio, e non ritenendo che a Maranello fossero in grado di realizzare in maniera efficiente una monoscocca, fece realizzare il primo telaio della B.3 in Inghilterra, da Thompson, un artigiano che prestava questi servizi anche per altri team inglesi. Copian-

segue

La Forghiereide

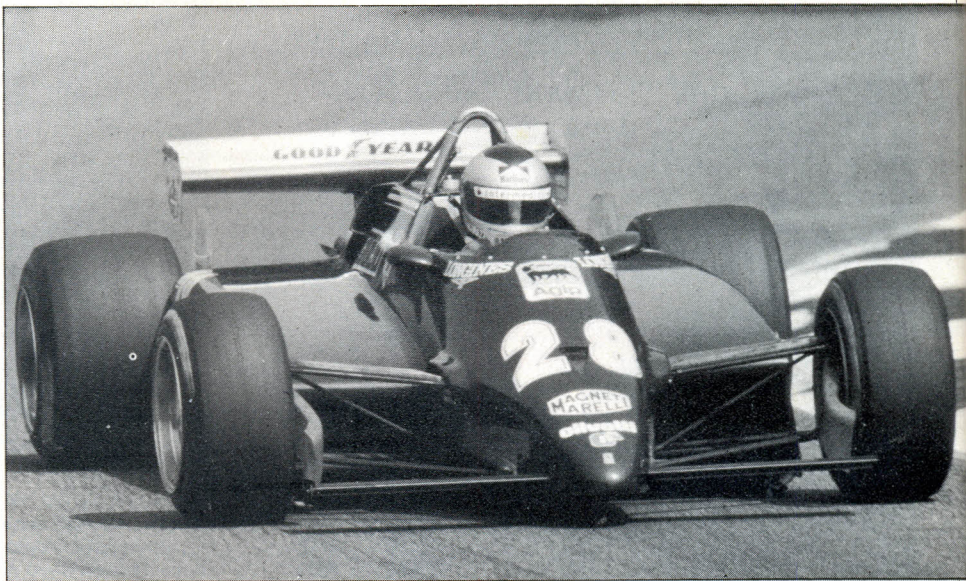
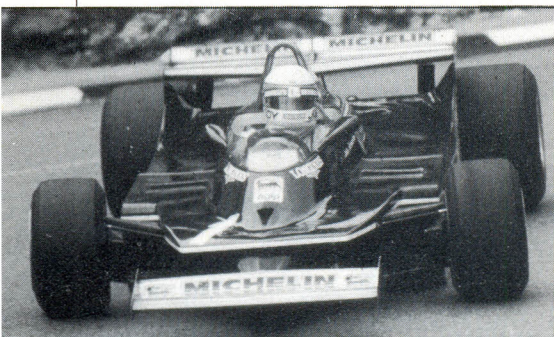
segue

do il «campione» inglese, a Maranello impararono ben presto a realizzare le monoscocche, tuttavia la vettura era un disastro, con Merzario e Ickx che arrancavano costantemente nelle ultime posizioni; Forghieri, da parte sua, stava preparando il ritorno alla direzione tecnica. In un clima da carboneria, avviò nell'ufficio di Modena, il progetto di una B.3 ampiamente modificata, che in prove comparative a Zeltweg con Arturo Merzario si rivelò subito più veloce. Pur con il disappunto dei vertici Fiat, la vettura di Forghieri si dimostrò più competitiva di quella di Colombo. Così nel '74 Forghieri tornava nuovamente sugli altari costituendo con Rocchi e Bussi la famosa troika che diede origine a tutta la fortunata serie della «T». Come a Monza quest'anno,

gradi a sei cilindri. I risultati furono invece immediati con Gilles Villeneuve, vincitore di due corse che avrebbero contribuito ad alimentare la sua leggenda: il Gran Premio di Spagna e quello di Monaco. All'ingegner Forghieri va riconosciuto il merito di avere introdotto, in quel periodo, soluzioni del tutto innovative su un motore sovralimentato, portando anche avanti interessanti test con il «Compres», un particolare sistema di sovralimentazione che sfruttava anche le onde sonore. Mentre si avvicinava ad un motore subito efficiente e competitivo, la Ferrari si dovette scontrare con la realtà di un telaio non certamente adatto alla potenza disponibile, una vecchia struttura mista, tubi-pannelli quando gli altri già stavano esplorando le varie tecniche per i materiali compositi. E per questo arrivò dalla Fittipaldi Harvey Postlethwaite. La susseguente vettura fu il primo frutto della collaborazione tra Forghieri e il tecnico inglese. Il particolare assemblaggio del telaio con i

thwaite favorevole ad una coda «tipo McLaren», quella della «M2» che ha provato a Monza e che dovrà dimostrare nei due rimanenti Gran Premi della stagione di essere in grado di risolvere molti problemi dell'attuale Ferrari. Chi ha voluto vedere nell'assenza dell'ingegnere modenese a Monza i presagi di un oscuro destino, o i sogni premonitori della fine, non conosce la storia della Ferrari. Come annunciato nella conferenza stampa del Drake, Forghieri che non ha mai lasciato il suo posto, è già al lavoro per preparare la stagione '85, evolvendo l'attuale sei cilindri, ma soprattutto preparando la nuova 4 cilindri, che dovrebbe essere l'arma della riscossa per la Ferrari.

ED ECCO I PILOTI. Molti di essi hanno temuto per lunghi anni proprio il carattere di Forghieri. Sono passati alla storia soprattutto certe discussioni fra Lauda e il tecnico modenese, con Niki che difficilmente si faceva convincere dalle spiegazioni di For-



In alto, a sinistra, Scheckter al volante della T5, la Ferrari dell'80. Fu questo, un anno disastroso per la Casa di Maranello. La causa? Un'aerodinamica completamente errata. A sinistra, Didier Pironi, impegnato nel mondiale 1981 con il primo modello turbocompresso. Sopra, la Ferrari del 1982. Fu la prima vettura nata dalla collaborazione Forghieri-Postlethwaite (Fotografie Villani)

Forghieri non è stato sempre presente sui campi di gara, e questo serviva ad accrescere la sua rivalità con Bussi, che spesso si trovò ad avere la responsabilità della direzione in pista. Molte volte Forghieri veniva chiamato all'ultimo momento, per risolvere problemi apparentemente irrisolvibili, come a Interlagos, in Brasile nel 1977, quando l'ingegnere modenese si presentò il giorno della gara con un nuovo alettone realizzato in Italia che permise a Reutemann di vincere dopo che nelle prove le Ferrari erano state costantemente in ombra. Nell'80 si concluse la carriera del motore Boxer nella constatazione che i suoi ingombri non avrebbero permesso una efficace vettura ad effetto suolo, inoltre c'era da esplorare l'affascinante strada della sovralimentazione, indirizzata dal tecnico che la Renault seguiva già con scarsi successi da due anni. «**Conosceremo giornate esaltanti e momenti molto difficili**»: con queste parole Forghieri informò Ferrari dell'avvio del motore sovralimentato di 120

pannelli in honeycomb di alluminio piepiegati a U e incollati centralmente indicava chiaramente la presenza di Postlethwaite che aveva introdotto per primo questa tecnica con la Wolf e in seguito con la Fittipaldi.

LA VETTURA non vinse i mondiali a causa dei drammi di Villeneuve e Pironi, ma, a parte qualche prevedibile rivalità, il tandem Forghieri-Postlethwaite dimostrò di funzionare in maniera efficiente, pur se il tecnico inglese ha sempre sofferto il fatto di non poter essere presente sulle piste. Il resto è storia d'oggi: la prima realizzazione di un telaio in carbonio con la C.3, un motore che non ha potuto spendere quel surplus di potenza che aveva rispetto alla concorrenza, i guai di natura aerodinamica evidenziatisi ben presto. Per quanto riguarda l'aerodinamica, Forghieri e Postlethwaite sono entrati in contrasto di idee a proposito della parte posteriore della vettura, con Postle-

ghieri, il quale, a volte, anche per nascondere carenze tecniche della vettura, usava sistemi più da psicologo che da direttore tecnico. Quando Lauda abbandonò la Ferrari, ebbe parole di fuoco per Forghieri dicendo che questi «aveva la sensibilità della vipera del deserto» e definendolo ironicamente un genio, dimenticando forse ch'era stato proprio Forghieri in Giappone, nel 1976, il giorno della grande paura di Lauda, a proporre all'austriaco di mascherare il suo ritiro con un guasto tecnico, assumendosi quindi la responsabilità per la perdita di un campionato del mondo. Solamente anni dopo, proprio in un'intervista ad «Auto-sprint», Lauda avrebbe riconosciuto, dopo aver avuto contatti anche con altri tecnici, le qualità di Mauro Forghieri il quale, peraltro, non sembra particolarmente sensibile alle critiche o ai plausi. Il suo motto è «non ti curar di loro, ma guarda e passa». Passerà anche stavolta.

Cesare Maria Mannucci

F.1 TECNICA/Entro il 1986 le potenze saranno ridotte

Cavallo pazzo

La Fisa per raggiungere l'obiettivo ha proposto di ridurre la cilindrata dei motori turbo da 1500 a 1200 cmc. Ma questa è una soluzione logica solo in apparenza. In effetti accadrà...

di Daniele Buzzonetti

ISOLITI «bene informati» giurano che Nelson Piquet si sia qualificato al GP d'Italia con una Brabham equipaggiata con un motore Bmw capace di ben 950 cavalli. Una «mostrosità» sconvolgente (sono ben 630 CV/litro) non solo per i problemi legati alla difficoltà di tenere imbrigliata tanta cavalleria ma anche (se non soprattutto) per la necessità di scelte tecniche raffinatissime e quindi estremamente costose. Che la F.1 abbia quindi imboccato una strada dall'uscita molto dubbia, è ormai scontato ma è sorprendente scoprire la soluzione scelta dalla Fisa (con il benestare delle Foca e dei «Grandi costruttori») per arrivare entro il 1986 ad una riduzione delle potenze. Dopo avere «studiato» la situazione in tutti i particolari, l'unica ipotesi seriamente presa in considerazione è quella delle riduzioni della cilindrata dei motori turbo: da 1500 a 1200 cmc. In tal modo la potenza passerebbe dai circa 700 CV attuali a circa 560 CV, dando la possibilità ai piloti di guidare una vettura più «umana» e in definitiva meno pericolosa. Una scelta solo in apparenza logica ma che in realtà presenta fin troppi lati dubbi. Prima di tutto, da alcuni anni la tecnica dei motori turbo va avanti a passi da gigante e dunque è per lo meno da verificare che a tempi brevi i tecnici non riescano a recuperare l'handicap dei 300 cmc in meno rispetto agli attuali propulsori. Ovviamente con costi alle stelle e a scapito della durata e della affidabilità dei motori. Soprattutto in prova si potrebbe arrivare all'assurdo di dover contare su motori «da qualifica» sofisticatissimi ma «buoni» solo per pochi giri.

PREVISIONI PESSIMISTICHE. Ma, anche partendo dal presupposto di voler realizzare un motore dalla massima sicurezza, l'operazione sarebbe sempre di dubbio effetto proprio per i limiti tecnici imposti dalla bassa cilindrata. Se già ora i 1500 turbo sono fragili come il vetro, che cosa accadrà con i 1200 che, almeno in linea teorica, dovrebbero arrivare a regimi superiori degli attuali. 11.000/12.000 giri, con aumento della velocità media del pistone, soprattutto nel caso di frazionamento della cilindrata? Proprio in un periodo in cui le fabbriche automobilistiche europee tendono ad aumentare la cilindrata dei motori dopo decenni di «utilitarie» fin troppo povere, la F.1 sceglie una strada sotto molti aspetti illogica.

Quando la stessa F.2 con motori da 2.000 cmc è entrata in crisi per i costi altissimi e la fragilità dei propulsori impiegati, costringendo la Fisa ad «inventare» la nuova F. 3.000 che non sarà magari a buon mercato ma impiegherà motori sicuramente più affidabili. E proprio il corso storico della F.2 rivela la necessità di dover utilizzare propulsori di cilindrata esuberante: fino al 1966 era basata su una cilindrata di 1.000 cmc e fu «uccisa» dal sofisticatissimo oltre che delicato motore Honda. Con il passaggio a 1.600 nel '67, ci si accorse ben presto che i motori erano troppo spremuti e si passò a 2.000. Fu un successo per parecchi anni ma negli ultimi anni la necessità di trovare sempre nuovi cavalli, ha finito per gravare sulla robustezza. Non a caso la F.3 non ha mai patito simili problemi ed è ovvio: la «strozzatura» attraverso la quale passa l'aria dell'alimentazione ha posto un freno alle rotture. Si dirà che la F.1 non può certo essere condizionata da scelte troppo limitate visto che deve essere la massima espressione della tecnica. Tutto giusto, ma troppo spesso ci si dimentica che i Gran Premi esistono perché ci sono degli spettatori che intendono godersi uno spettacolo di piloti impegnati a lottare tra di loro e non alla guida di vetture fumanti per la rottura del motore dopo pochi giri. Palestra tecnica, d'accordo, ma anche spettacolo e sotto questo profilo ultimamente non ci siamo. All'inizio del campionato abbiamo sottolineato l'«incredibile» campo dei parenti, per la prima volta totalmente alla guida di vetture turbo, salvo i due piloti delle Tyrrell. È vero: ma di quali turbo stiamo parlando? Quelli veramente «giusti» saranno sì e no una decina, mentre molti motori sono solo una brutta copia dei veri turbo. Anche nel caso di fornitori che hanno contratti con più team, le differenze sono vistose: i Bmw della Arrows non sono certo quelli della Brabham, come i Renault della Ligier non sono propriamente propulsori «Casa». E il povero pilota che cosa può fare per supplire all'handicap? Niente, perché ormai le formule favoriscono questa o quella Casa, mai chi deve stare al volante.

ROTTURE A CATENA. E le cifre parlano chiaro. Esaminando le corse fin'ora disputate, quest'anno sono da registrare ben 6,3 ritiri causati dalla rottura del motore, per ogni GP. E questo tenendo conto del GP

di Montecarlo, disputato a media ridicola e fermato dopo 31 giri, oltre che dal GP di Dallas, dove il percorso assurdo ha protetto i motori. In caso contrario la media salirebbe rispettivamente a 6,8 e a 7,4 rotture per GP. Questo quando nella stagione 1980, caratterizzata da una bellissima sequenza di gare e con soli due turbo in pista, i motori rotti sono stati solo 2,6 per GP! D'accordo che i piloti al via erano 24 e non 26 come attualmente ma la percentuale non cambierebbe comunque nella sostanza. Dunque, anche ammettendo che il limite di rottura dei motori non cambi con la cilindrata ridotta a 1200 cmc (e sicuramente non sarà così), resterebbe in realtà molto basso. Scelte differenti che possano favorire lo spettacolo non mancano: potrebbe essere esaminata una formula basata sul consumo, più restrittiva di quella attuale ma con maggiore libertà per la cilindrata. Formula che favorirebbe indub-

biamente la robustezza ma che, più realisticamente, non sarebbe ben vista dai team per la necessità di rivedere le scelte tecniche. Meglio quindi copiare gli americani che in F.1 Cart hanno monoposto da 700 CV ma ben più affidabili delle F.1. E non si venga a dire che la taratura fissa della valvola wastegate (punto fisso del regolamento Usa che proibisce anche gli scambiatori di calore per il turbo), sia impossibile, quando c'è stato chi ha preso in seria considerazione la possibilità di utilizzare una benzina uguale per tutti e prodotta a Rotterdam. E se non era una complicazione questa... □

■ **IL MEETING** Ferrari, organizzato dal Club Villeneuve di Tolentino e previsto per i giorni 21, 22, 23, settembre è stato posticipato al 12, 13 e 14 ottobre per problemi organizzativi. La scadenza per le iscrizioni è fissata nel giorno 30 settembre.

Il Concorso DENIM

«Precedi i campioni»: altri 9 vincitori

Il concorso **Denim** «Precedi i campioni» continua a sfornare vincitori che saranno premiati con un corso di pilotaggio presso la scuola di Sigfried Stohr a Misano Adriatico. Queste le risultanze dei concorsi relativi agli ultimi tre gran premi disputati.

GP AUSTRIA - Vincono RENATO LAZZARO (Trecastagni, Catania), FRANCESCO CIARAMELLI (Sesto Fiorentino), STEFANO LAGUZZI (Chiavari, Genova). I tre vincitori sono stati favoriti dal sorteggio fra 27 schede, tutte con 3 punti.

GP OLANDA - Vincono GIAN PAOLO BONOMI (Carvico, Bergamo) 3 punti; FABRIZIO VOLPE (Salerno) 2 punti; PAOLO CEI (Solvay, Livorno) 2 punti. Il 2. e 3. premio sono stati assegnati mediante sorteggio fra 23 schede con lo stesso punteggio.

GP ITALIA - Vincono RAOUL GUATTERI (Fiesole, Firenze), MAURO MIGLIORE (Carmagnola, Torino), MAURIZIO BAIOCCHI (Pesaro), tutti con 3 punti. Il sorteggio è stato effettuato fra 42 concorrenti che avevano realizzato lo stesso punteggio.

34 anni di formule iridate

- 1950-51:** motori 1.500 sovralimentati o 4.500 aspirati.
- 1952-53:** motori 2.000 aspirati (in realtà corsero le vetture di F. 2 a causa dei problemi di molte Case).
- 1954-60:** motori 2.500 aspirati o 750 sovralimentati (la seconda possibilità non fu in pratica presa in considerazione da nessuno).
- 1961-65:** motori 1.500 aspirati.
- 1966-84:** motori 3.000 aspirati e 1.500 sovralimentati.

MERCATO PILOTI/Mansell è Williams

Johansson-Toleman

COME ormai si sapeva da tempo la Toleman ha confermato la settimana scorsa l'ingaggio di Stefan Johansson per la stagione 1985 e per quella 1986. Il contratto biennale è stato siglato all'indomani del quarto posto ottenuto dallo svedese nel GP d'Italia a Monza. Ted Toleman in persona ha detto di essere molto soddisfatto della scelta della sua scuderia in quanto ritiene che Johansson «sia il pilota migliore che si potesse avere nel nostro team. Sono sicuro che grazie a Stefan la Toleman potrà vincere il suo primo gran premio iridato». La casa inglese ha anche confermato che per il 1985 continuerà a utilizzare il motore turbo quattro cilindri costruito da Brian Hart. In questo periodo Rory Byrne e la sua équipe di progettisti sono al lavoro per realizzare entro la fine della stagione il primo esemplare della nuova monoposto che calcherà le piste l'anno prossimo. Si tratterà di uno sviluppo dell'attuale Tg 184, con la quale la Toleman si è messa alla pari con le migliori squadre del circus iridato. Il nome del secondo pilota del team che dovrà affiancare Johansson nel

prossimo campionato del mondo non è stato annunciato. Ma c'è da ritenere, anche dalla natura del comunicato della squadra, che sarà sicuramente un giovane che dovrà pensare a spalleggiare Johansson piuttosto che a un'altra guida.

■ **MANSELL** — Secondo quanto annunciato mercoledì 12 dai responsabili della Williams, Nigel Mansell sostituirà il francese Jacques Laffite nel team inglese. Mansell sapeva già di non poter restare alla Lotus dopo il controverso arrivo di Senna, annunciato dalla scuderia britannica e dal pilota brasiliano ma denunciato dalla Toleman che aveva Senna sotto contratto fino al 1986. Mansell alla Williams farà coppia con il finlandese Keke Rosberg che ha appena rinnovato, per un anno, il suo contratto. «Siamo molto contenti di accogliere Mansell — ha dichiarato Frank Williams — Da molto tempo desideravamo avere nella nostra squadra un pilota britannico. Nello stesso tempo vogliamo ringraziare Laffite per i servizi resi in questa stagione».



GIORNALISTI-PILOTI — Fra le gare di contorno del Gp d'Italia a Monza, si è disputata anche una combattutissima prova che ha visto impegnati equipaggi formati da un giornalista e da un pilota di F.1, al volante di Ritmo 130. Alla fine dei sei giri previsti, ha vinto la coppia formata dal fotografo Ercole Colombo, collaboratore di AS, e da Eddie Cheever, con il tempo di 15'35"306 alla media di 133,945 kmh. Ecco l'ordine d'arrivo della prova.

1. Colombo-Cheever 15'35"306; 2. Puskala-Palmer 15'37"297; 3. Hutchinson-Mansell 15'44"236; 4. Windsor-Johansson 15'44"408; 5. Teixeira-Alliot 15'46"383; 6. Zigliotto-Ghinzani 15'48"146; 7. Zurini-Prost 15'48"272; 8. Rives-Laffite 15'50"396; 9. Pugneister-Winkelhock 16'33"981; 10. Lini-De Angelis 16'37"279; 11. Crispolti-Martini 16'58"485; 12. Rosinski-Hesnault 10'43"073; 13. Chiavegato-De Cesaris 7'59"849.

Nella foto Colombo (n. 9) precede il gruppo (FotoVillani)

NUOVI TEAM/La Zakspeed alla Tv tedesca

In pista solo a Rio

NIEDERZISSEN — Sabato sera, nella sede della seconda rete televisiva tedesca, Erich Zakowski ha presentato ai suoi connazionali la sua Zakspeed di F.1. La nuova F.1 tedesca ha una forma convenzionale e assomiglia alla Brabham, ATS e la McLaren; di quest'ultima presenta la forma a bottiglia nella parte posteriore. La scocca in fibra di carbonio (che pesa solo 28,7 kg) assomiglia a quella della ATS; lo spoiler anteriore è del tipo della Brabham. Il motore monoblocco in alluminio assomiglia solo lontanamente ai vecchi propulsori Zakspeed del gr. 5 derivati dai motori Ford. Zakowski sottolinea che la Ford non ha partecipato a questo progetto ed è convinto di aver imboccato la giusta strada. «Abbiamo a disposizione un potenziale che può ulteriormente essere sviluppato in futuro». Già ora il motore sviluppa tra i 650 e gli 800 V al banco di prova. Il debutto della nuova macchina, previsto originariamente per il 7 ottobre in occasione del Gran Premio d'Europa al Nürburgring ha dovuto essere rimandato. Lo scopero della IG Metal (metalleccanici) in Germania, ha rallentato il

progetto di circa tre mesi e per questo motivo, il programma dei test in pista potrà avere inizio soltanto alla fine di ottobre.

Nel frattempo è stato anche confermato che un gruppo di industrie tedesche hanno finanziato il progetto e il primo prototipo; ma chi siano queste società, il costruttore non ha voluto dire: «In fondo ciò che conta è che la facciamo funzionare». Tuttavia sembra che dietro questo fantomatico gruppo si celino le seguenti Case: Shell, Hexcel, Fanatic, Bilstein, BBS e Goodyear, almeno a giudicare dagli adesivi che portava la macchina alla presentazione.

IL DEBUTTO è dunque fissato per il 3 febbraio '85 a Rio. Comunque mancano ancora gli sponsor, che decideranno almeno in parte, anche il pilota; ma si ha ragione di credere che Manfred Winkelhock, che si trova in ottimi rapporti con Zakspeed e che dispone della necessaria esperienza per sviluppare la nuova vettura, sarà il pilota della vettura tedesca. Si parla anche di Christian Danner ma anche John Watson è un potenziale candidato.

Hans-Jürgen Tücherer

Test Ferrari da Fiorano al «Ring»

FIORANO — Venerdì della scorsa settimana Alboreto ha svolto una intensa seduta di prove sulla pista privata di Fiorano. È stata provata sia la Ferrari 126 C4 «M1» che la «M2» (col passo lungo tipo McLaren). Con la prima Alboreto ha coperto 58 giri ottenendo il suo miglior tempo in 1'07"8 con gomme da gara e rapporti adatti al tracciato. Scopo del test era la verifica dell'affidabilità del motore, e il chilometraggio coperto conferma che tutto è in ordine. La M2 era la stessa di Monza, ed è stata provata nel tentativo di scoprire l'inconveniente che l'aveva fermata in occasione delle prove del gran premio. La prova ha chiarito che la vettura aveva sofferto una disfunzione elettrica causata da un cavo che scaricava corrente. Risolto il problema, la vettura è partita per le prove del Nürburgring con il motore che Alboreto ha provato sulla M1.

■ **BERGER CI RIPROVA.** Gerhard Berger correrà ancora con l'Ats Formula 1, il 7 ottobre al Nürburgring. A rendere possibile la sua partecipazione sarà l'annullamento della concomitante gara di Formula 3 che si sarebbe dovuta svolgere a Croix-en-Ternois.

Minardi F.1 galleria del vento in poppa

FINALMENTE per il progetto F.1 del Minardi team le cose stanno andando per il verso giusto. Il motore Alfa Romeo V8 turbo è arrivato a Faenza martedì 11 settembre e presto ne arriverà un secondo. L'operazione assemblaggio definitivo della vettura è in pieno svolgimento ed anche la possibilità di un accordo su basi logiche con la Casa milanese per la stagione '85 è meno difficile rispetto a un paio di settimane fa. Per le prime prove della vettura sulla pista di Misano, occorrerà però attendere il mese di ottobre perché la F.2 dovrà essere portata alla galleria del vento a fine settembre. Con il centro torinese dell'aerodinamica l'appuntamento è fissato da tempo e non è certo il caso di rimandare. Intanto Giancarlo Minardi ha però categoricamente smentito il ritorno dell'ingegnere Marmiroli presso il suo team che continuerà sulle basi tecniche dell'ingegnere Caliri e dell'ingegnere Ferdinando Pitaresi che comunque tutti a Faenza chiamano «Piero». **F.3.000.** Oltre alla F.1, la factory faentina realizzerà molto probabilmente delle F.3.000 che saranno però gestite dal socio toscano di Minardi, Piero Mancini, già realizzatore della Arno F.3.

L'ottano del sospetto

I team inglesi, con i loro trucchi, ci hanno abituato a dubitare di tutto e di tutti. Scopriamo la verità sulle cosiddette benzine pesanti e la potenza contestata dei motori Bmw della Brabham

di Enrico Benzing

LA COSTATAZIONE più interessante del momento è che la benzina usata nelle ultime gare dalla McLaren, per alimentare questo fenomenale motore Porsche dalle dieci vittorie mondiali, è molto normale. Dopo tante disquisizioni sulle benzine pesanti e sui numeri di ottano proibiti, si è presi da un senso di delusione ad osservare le più recenti analisi di laboratorio. Eppure, i conti continuano a non tornare e qualcosa di misterioso resta sempre nascosto nei bilanci di questa F.1 1984, che ha messo in crisi varie scuole motoristiche. I sospetti di imbrogli consistenti serpeggiano a vari livelli; riguardo alle voci sui serbatoi-benzina truccati, un tecnico di fama (sfortunatamente costretto all'anonimato), in una sua lettera, sostiene addirittura

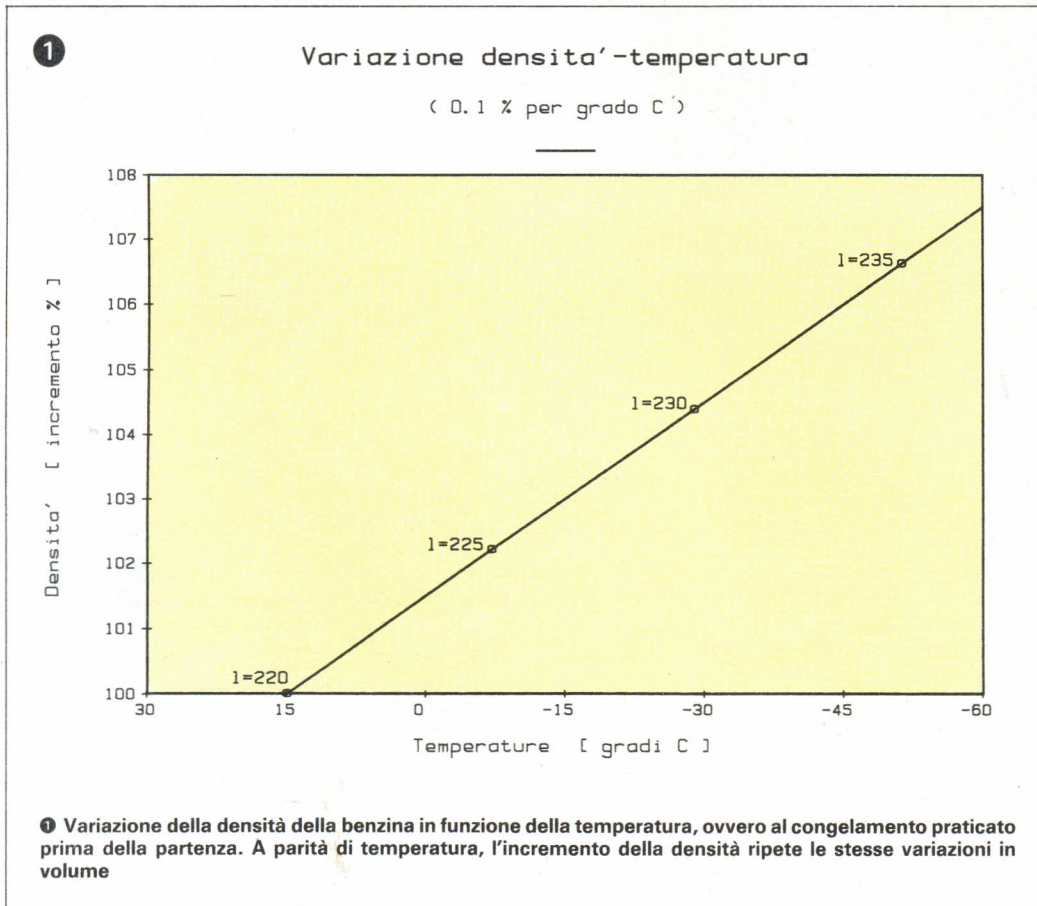
che «questo campionato sarebbe da annullare». Purtroppo, i team inglesi ci hanno così abituati alle infrazioni e ai raggiri dei regolamenti, dall'epoca delle minigonne, vedi i ventilatori, i sollevatori delle sospensioni, il sottopeso, i falsi serbatoi d'acqua, eccetera, che siamo divenuti naturalmente sospettosi e inclini a credere a qualsiasi sotterfugio. Adesso siamo dinanzi a una pratica anomala: il congelamento della benzina alla partenza; non si capisce perché la Fisa non lo combatta. È un raggio al regolamento — non c'è ombra di dubbio — in quanto la formula del consumo introdotta quest'anno si basa su una grandezza, ovvero il volume di 220 litri di benzina che viene scambiata con un'altra, cioè il peso del carburante. Nel diagramma

di fig. 1 è rammentata la legge della variazione della densità della benzina in funzione della temperatura e si calcola mediamente che, rispetto alla norma internazionale dei 15 gradi, l'equivalente in volume, per in nostri serbatoi, sarebbe il seguente:

GRADI	LITRI
15°	220
0°	223,3
-7,7°	225
-30°	230
-53°	235

A CHE SERVE stabilire un limite così importante nel regolamento, per poi renderlo tanto elastico? Sarebbe come accettare la cilindrata variabile. Fin dall'inizio è stata bloccata la possibilità del rifornimento ad

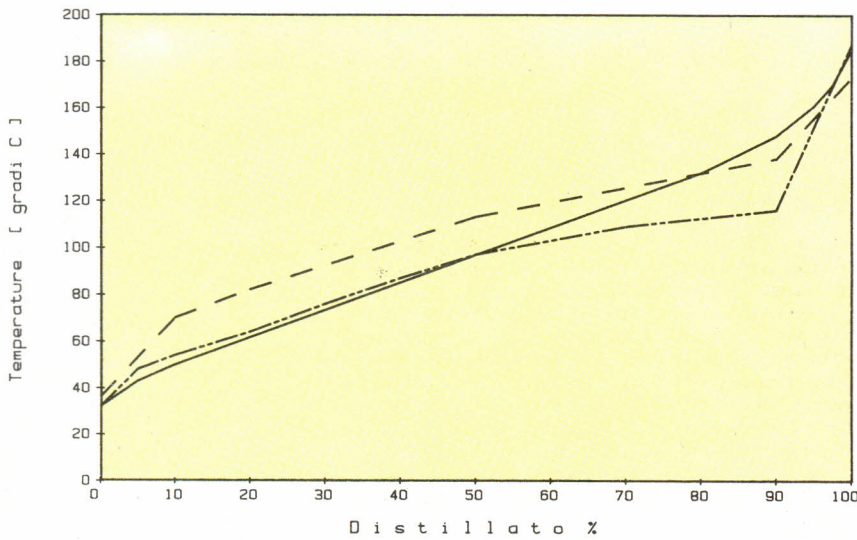
alta pressione; non c'è ragione che la Fisa, nella sua procedura di verifica, non aggiunga: «I commissari si riservano il diritto di controllare la capacità del serbatoio con benzina a qualsiasi temperatura, dai 15 gradi in giù». Non tanto per avvalorare un principio fin troppo chiaro, quanto per evitare l'incentivo ad altri trucchi ancor più gravi. La forma dei serbatoi, infatti, è libera; una certa scatola può essere fittizia. Qualcuno ha provato a riempire delle intercapedini con un determinato gas che già a 4 gradi si liquefa e fa guadagnare volumi considerevoli, quando si introduce la benzina congelata. Se la prova di capacità avviene con liquido a temperatura ambiente, ecco che il gas torna allo stato normale e il volume viene automaticamente riportato al valore regolamentare. Bisognerebbe smontare e verificare attentamente i serbatoi dopo la gara; ma questo non si fa e ci si accontenta dei travasi. Ora, affrontare una corsa (la Ferrari è la sola marca di prima grandezza a non congelare la benzina alla partenza) con un margine del 7 o del 15 per cento in più del dispendio in carburante, significa innalzare apprezzabilmente il livello della potenza o largheggiare con gli arricchimenti di miscela. La stessa legge è seguita attraverso la densità del carburante, lasciata libera dal regolamento. Fatto 100 il valore della benzina di commercio, gli incrementi danno la stessa equivalenza in volume vista nel diagramma di fig. 1 per le temperature. Ma qui si entra nel merito della miscelazione degli idrocarburi e del potere calorifico, che è più basso per gli aromatici dall'alto peso specifico. È un altro bilancio, tra olefinici (saturi) e paraffinici (insaturi) che s'impone, con finalità anche progressiste, al di fuori di trucchi nauseanti. La cosiddetta benzina pesante, cioè con 0,82 kg/litro, viene normalmente usata anche dalla Ferrari, dopo che il valore massimo conosciuto



2

Curve di distillazione

Benz. commerc. Avgas Canada 84 Avgas Detroit 84



2 Presa come base una curva media di distillazione del supercarburante di commercio, si confronta la volatilità degli Avgas usati nei G.p. del Canada e di Detroit

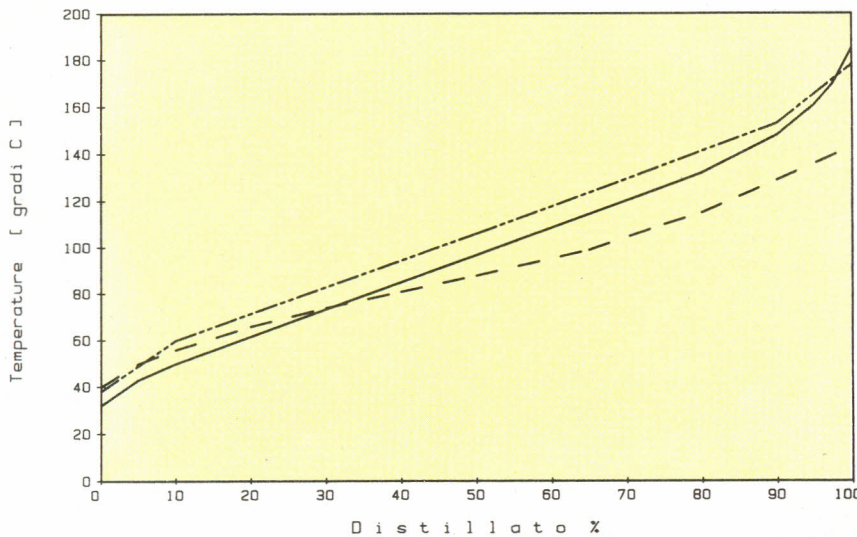
3 Usando sempre il termine di paragone della super di commercio, si osservano le curve di distillazione dei carburanti usati per il motore Porsche della McLaren e per la maggioranza degli altri motori turbo

4 Curve di resistenza totale all'avanzamento (rotolamento e carico aerodinamico compresi) per tre configurazioni aerodinamiche, in funzione delle velocità di punta raggiunte durante le prove di qualificazione a Monza

3

Curve di distillazione

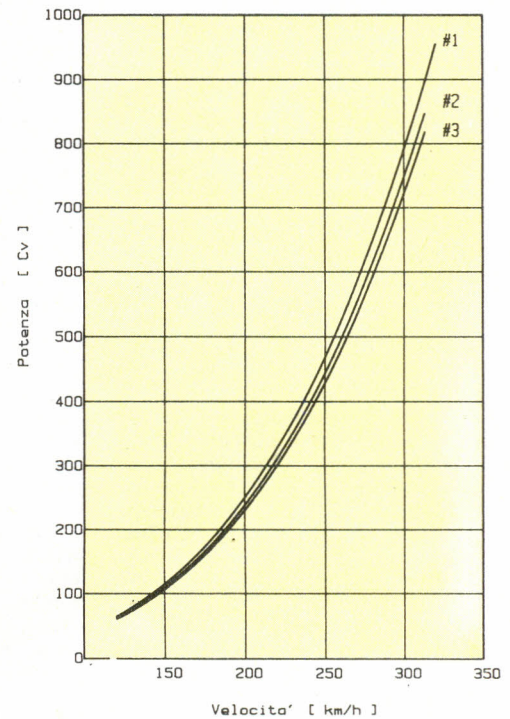
Benz. commerc. Benz. McLaren Benz. F.1-84



4

Potenze resistenti : Qual. Monza 84

1 Brabham-BMW # 2 Ferrari # 3 McLaren-Porsche
#1 SCx=1.33 #2 SCx=1.25 #3 SCx=1.204



to per il carburante della Brabham-Bmw è stato di 0,84 contro la media di 0,74 della super di commercio. Da parte francese ci si trova oggi su valori di 0,78; le ultime analisi per il carburante della McLaren-Porsche parlano di 0,742 kg/litro. Anche il tenore di piombo non è così alto come si sospettava, restando compreso fra 0,3 e 0,5 grammi/litro, giusto la metà di certi avgas usati nei gran premi d'oltre oceano. Molto significative sono le curve di distillazione; per stabilire un termine di raffronto, abbiamo riportato nei diagrammi la volatilità

riscontrata per la media delle benzine commerciali e dinanzi alle forti variazioni, specie verso il 100 per cento del distillato, degli avgas e della media dei carburanti «F.1» di quest'anno, i dati relativi alla benzina della McLaren stanno nella norma:

DISTILL.	TEMP. GRADI
PUNTO INIZIALE	38 GRADI
10%	60 GRADI
50%	106 GRADI
90%	153 GRADI
PUNTO FINALE	178 GRADI

IL LIVELLO ottanico è di 101,7 ron, come già in altre

occasioni; il solo dubbio della stagione permane per i valori di 103,2, 102,8, e 101,7 per le tre analisi di Detroit della Brabham-Bmw di Piquet. Densità, potere calorifico, livello ottanico e volatilità sono tutte funzioni della potenza e dell'utilizzazione degli attuali super-turbo, lanciati verso i 1000 cavalli in versione da qualifica. E ogni loro conquista rispecchia proporzionalmente l'innalzamento di resa in gara, con i consumi a manica larga. In base alle velocità massime — vedi diagramma — realizzate ultimamente a Monza, si calcolano 954,6 ca-

valli per il quattro cilindri Bmw, 846 cv per il V6 Ferrari e 817 per il 6 cilindri Porsche, accoppiato a una McLaren leggermente meno resistente anche nella configurazione aerodinamica da tempo. Non a caso l'escursione in base alla pressione di sovralimentazione resta dell'ordine degli 80 cavalli per il motore Porsche, mentre, in senso inverso, l'innalzamento dei valori in casa Ferrari ha permesso un bel progresso anche per lo standard da gara. La sfida si sposta sull'affidabilità; ed è la parte più appassionante di questo finale di stagione.

POLEMICHE/Il dopo Gran Premio ripropone una vecchia disputa

Il sindaco contro Monza

Dice Elio Malvezzi: «Bisogna costruire un impianto altrove. Nel parco non è più possibile correre». Ma gli organizzatori, soddisfatti per l'incasso, replicano: «C'è tempo!»

MONZA — Mercoledì 12 settembre: è passato da due giorni quello che un quotidiano locale ha definito «the day after», il giorno dopo il gran premio. Una squadra di 190 uomini ha lavorato ininterrottamente per due giorni ed ora l'autodromo ha assunto un aspetto da «the day before» (il giorno prima). In direzione autodromo si fanno bilanci economici e bilanci organizzativi, ma soprattutto si discute della presa di posizione di Elio Malvezzi, sindaco del comune di Monza, che sul Corriere della Sera di domenica 9 settembre ha dichiarato che «Si dovrebbe cominciare a studiare un'alternativa all'attuale circuito la cui convivenza con il parco si fa sempre più difficile». Tra le righe dell'articolo il sindaco ha fatto capire che l'autodromo non è per i cittadini monzesi quell'affare economico che molti vorrebbero far credere.

LA POLEMICA sull'autodromo è cosa vecchia ma da un po', dopo il rinnovo del contratto concesso alla Sias (Società incremento automobilismo sportivo) fino al 1990 sembrava scontato che di trasferimento della pista non si dovesse più parlare. Per fare un bilancio del 55. Gran Premio d'Italia abbiamo sentito Romolo Tavoni, direttore di pista, l'ingegner Ferrari, direttore dell'autodromo, e l'ingegner Baciagaluppi, amministratore delegato della Sias. «Innanzitutto — ha detto Tavoni — prima di venire alla questione dell'autodromo nel parco vorrei ancora parlare di quello che ritengo essere stato uno dei più bei gran premi della stagione. Il timore mio, come direttore di gara e come responsabile della Sias, era che il pubblico non ascoltasse i nostri appelli ripetuti sulla stampa riguardo i fenomeni che da più anni si ripetevano. Mi riferisco alle invasioni, ai trabatelli, alle scritte sulla pista, fenomeni che, se ripetuti anche nell'84, avrebbero compromesso l'effettuazione del gran premio nel 1985. Oggi devo dire grazie al pubblico, che ha compreso i nostri problemi e che ha dato una risposta di civiltà, dimostrando che responsabilizzando adeguatamente la folla si possono ottenere risultati insperabili. Venendo alle dichiarazioni del sindaco prima di tutto devo far notare che per la prima volta in tanti anni il sindaco del nostro comune non ha presenziato alla manifestazione sportiva che rende famosa Monza nel mondo. I predecessori di Malvezzi non erano mai mancati e la sua assenza la ritengo inconcepibile con gli interessi stessi del comune. Avere

il Presidente del consiglio e non avere il primo cittadino è una cosa che mi ha profondamente turbato. Monza, a mio avviso, ha due fiori all'occhiello: il Mia (Mostra internazionale dell'arredamento) e il Gran Premio d'Italia. Il sindaco fa capire, in quelle dichiarazioni rilasciate al Corriere domenica scorsa, che il gran premio non è un affare economico per la cittadinanza. Io affermo che, almeno a tempo determinato, noi della Sias offriamo del lavoro a molti cittadini di Monza e della Brianza, che vengo interpellati sia per i lavori di preparazione che per lavori da svolgere nella settimana del gran premio. Compito di un sindaco è anche quello di creare nuovi posti di lavoro e non quello di levare quelli che già ci sono. Quale presidente dell'Unione società sportive monzesi, ricordo che in autodromo trovano ospitalità nell'arco dell'anno anche iniziative sportive diverse dagli sport motoristici, ricordo il Festival dello sport monzese, la Marcia non competitiva formula uno, seconda come affluenza alla sola Stramilano e che ha portato alla Lega italiana contro i tumori qualcosa come settanta milioni nella stagione '84. Non ho altro da aggiungere se non che il circuito di Monza è una realtà cittadina amata dalla popolazione e che il parere del sindaco non rispecchia le richieste dei cittadini stessi».

L'INGEGNER Enrico Ferrari è al suo secondo gran premio come direttore dell'autodromo e si ritiene soddisfatto dello svolgimento dello stesso. Prima di parlare della manifestazione intende però controbattere le tesi del sindaco. «Il nostro contratto — afferma Ferrari — scade nel 1990 e fino ad allora nessuno può parlare di trasferire l'autodromo e il suo gran premio altrove. Il Gran Premio d'Italia è e resterà a Monza fino a quella data anche perché ho avuto assicurazione dal presidente Serena della Csaì che l'eventuale Gran Premio di Roma si disputerà «una tantum» come Gran Premio d'Europa e, qualora si svolgesse nell'85, passeranno degli anni perché si riparli di organizzarlo nuovamente a Roma su un circuito cittadino. Le dichiarazioni del sindaco Malvezzi, a mio avviso, non vanno solo contro l'autodromo ma anche contro la città di Monza, colpita in ciò che la rende famosa nel mondo. E veniamo al Gran Premio '84. Non siamo ancora in grado di fornire i dati ufficiali delle presenze. Riteniamo comunque di aver superato di poco i 100 mila spettatori in tre giorni con una flessione rispetto all'83 del 10 per cento

(i titolari dei negozi del villaggio, mete dei tifosi, giurano però che il calo dovrebbe aggirarsi sul 30 per cento, n.d.r.). L'incasso, saremo più precisi la prossima settimana, dovrebbe aggirarsi sui 3 miliardi lordi di cui un miliardo e 774 milioni andrà alla Foca. Senza dubbio dal punto di vista organizzativo devo dichiararmi più soddisfatto che del Gran Premio '83. Per quanto riguarda ordine e sicurezza abbiamo fatto molto con uno spiegamento di forze mai visto nel nostro autodromo, con circa 600 uomini addetti ai vari controlli forniti dall'Arce e 180 uomini della Caist di Imola addetti ai biglietti, senza contare sui 130 uomini del servizio cinofilo francese e sui circa 1000 agenti delle forze dell'ordine presenti domenica ai bordi pista e nel parco. Grazie alla collaborazione dei dirigenti e funzionari dell'AC Milano siamo così arrivati a poter disputare un gran premio in tutta sicurezza, e ora, a gara conclusa, con gli accorgimenti adottati per evitare l'invasione, possiamo registrare danni insignificanti. Il pubblico ha sfondato in parte la rete di contenimento, ma quella che separa il pubblico dalla pista è rimasta intatta, non come era successo negli anni precedenti con grosso danno economico per noi. Nelle tribune mi è stato riferito che ognuno ha trovato il proprio posto, che nel paddock gli addetti ai lavori hanno potuto lavorare tranquillamente e lo stesso dicasi nella corsia box durante le prove con il nostro senso di responsabilità nell'assegnare i pass richiesti».

PIÙ PASSIONALE è il bilancio dell'ingegner Baciagaluppi, amministratore delegato della Sias. «Dobbiamo «ringraziare» la Ferrari — afferma Baciagaluppi — se quest'anno abbiamo avuto un calo di pubblico valutabile sul 10 per cento. Se solo il pubblico avesse potuto pensare a un secondo posto di Alboreto, come poi è stata la corsa, certamente il calo non ci sarebbe stato. La dichiarazione di Enzo Ferrari a pochi giorni dal gran premio certo non ha aiutato noi organizzatori. A mancare sono stati praticamente gli acquirenti dei biglietti prato (ma nel villaggio si giura che sono mancati i «portoghesi», scoraggiati dalle misure messe in atto dall'autodromo contro di loro - n.d.r.) anche perché nel primo giorno il tempo è stato molto incerto».

IL SINDACO di Monza la pensa invece così: «Il 10 agosto scorso — è Elio Malvezzi che parla — lessi sul Corriere della Sera un articolo intitolato «Monza come Indianapolis» in cui

si affermava la necessità di rinnovare il tracciato dell'autodromo con una ristrutturazione che avrebbe dovuto, a mio avviso, avvenire entro brevi scadenze, e volta a rendere il tracciato più sicuro e spettacolare. Si parlava anche di un investimento il cui costo si sarebbe aggirato tra i 20 e i 60 miliardi. In pratica si trattava, vista la piantina pubblicata, di un vero e proprio nuovo autodromo da realizzarsi al posto di quello attuale, mantenendo in vigore solo brevi tratti del circuito ora utilizzato (la piantina si rifaceva al progetto pubblicato sul numero di agosto di «Master» - n.d.r.). A questo punto, a mio avviso, volendo parlare di nuovo autodromo all'interno del parco della Villa Reale, sorgono due problemi, vale a dire, come ho già detto nell'intervista del Corriere della Sera di domenica 9 settembre, un problema di compatibilità dell'autodromo con il parco e quello di finanziamento necessario a portare a compimento l'opera... Per me l'autodromo è molto invecchiato rispetto alle esigenze dei circuiti attuali; circuiti cittadini a parte, io vedo in televisione che i circuiti ideali sono ubicati in luoghi deserti e non in un parco. Io dico, dovendo rifarlo perché vecchio, che non è necessario rifarlo dentro al parco. Se oggi non esistesse l'autodromo all'interno del parco, qualcuno si sognerebbe di andarci a costruire dentro una pista moderna? La risposta è ovviamente «no». Fin da quando ero in regione mi sono battuto perché non si aspettassero anni per scegliere una nuova area dove far sorgere il nuovo autodromo. Oggi, a mio avviso, siamo già in ritardo. Quanto al finanziamento, si tratta di stabilire se deve agire un ente privato o un ente pubblico e chi dovrà contribuire alla sua realizzazione. Un tempo, quando ero ragazzo, ricordo che per venire a vedere la corsa, la maggioranza usava mezzi pubblici. Per raggiungere l'autodromo il pubblico che proveniva da fuori, doveva per forza attraversare Monza. I negozi per questo motivo tenevano aperto fino a tardi. Oggi questo non avviene più. Le autostrade circondano Monza e la gente arriva, vede la corsa e se ne va senza lasciare ai monzesi alcun guadagno. Non mi si parli poi di alberghi e ristoranti che in Monza non sono poi molti. Il loro guadagno lo ottengono nel corso di tutto l'anno e non di certo nei giorni del gran premio. Questo è un mio parere personale che non rispecchia, ci tengo a precisarlo, né quello della giunta comunale né quello del mio partito, la Democrazia Cristiana».

Roberto Teso

IL CASO/A Monza Berger e Gartner senza punti

La loggia F. 1

ERA UNA possibilità che poteva verificarsi fin dal 1981 ma ora che il fatto è effettivamente accaduto, si resta ugualmente sconcertati. Per le ferree regole del «Patto della Concordia», Jo Gartner e Gerhard Berger, rispettivamente 5° e 6° al Gp d'Italia a Monza, sono infatti rimasti a bocca asciutta in quanto a punti iridati. E lo stesso vale per la classifica del «mondiale costruttori»: nè la Osella, nè la Ats hanno potuto portare fieno nella loro cascina. D'altra parte non è che i piloti arrivati dopo Gartner e Berger abbiano potuto approfittare della situazione: a Monza l'assegnazione dei 25 punti in palio non è andata oltre Stefan Johansson, 4° classificato. Il «Patto della Concordia» che all'inizio della stagione '81 ha posto fine alla diatriba tra Fisa, Foca e «Grandi costruttori», ammette infatti alla «divisione del bottino» solo i piloti che sono stati iscritti al campionato del mondo di F.1 entro i termini stabiliti. In sostanza il

«Patto» (si veda la trascrizione dell'articolo 6 qui pubblicata), prevede che in F.1 prendano punti solo i piloti iscritti all'inizio della stagione e questo soprattutto per due motivi: assicurare la massima regolarità alla macchina organizzativa fin dall'inizio (è prevista una penale di 20.000 dollari a Gran Premio in caso di forfait non motivato) e impedire che

un team con un pilota impegnato nella conquista del titolo mondiale porti in pista delle vetture supplementari come copertura. Ovviamente sono ammesse le sostituzioni motivate e infatti Stefan Johansson (che ha preso il posto dell'infortunato Cecotto) ha guadagnato tre punti proprio a Monza. Da quest'anno poi la Fisa ammette anche la possi-

bilità della riserva, cioè un pilota che può prender il posto dei titolari (o del titolare se il team ha iscritto una sola vettura) in qualsiasi momento e prendere punti.

REGOLE CAPESTRO. Il caso di Berger e Gartner ha risollevato un problema che è di difficile soluzione ma che indubbiamente pesa sulla sportività della F.1. Gli iscritti al «Circus» iridato sembrano infatti più dei seguaci di una loggia massonica che non dei piloti professionisti. È giusto riconoscere che l'organizzazione del campionato del mondo è cosa talmente delicata, da rendersi necessaria una base di partenza dai vincoli ben precisi, ma non si vede perché un nuovo arrivato debba essere considerato pilota di serie B rispetto agli altri. Venga pure lasciato il limite delle due vetture per team ma con una maggiore libertà per i piloti. È evidente che a suo tempo la regola è stata studiata per irreggimentare al massimo la F.1 e il futuro potrebbe essere anche peggiore, se è vero che si sta studiando la possibilità di ammettere nel campionato solo i piloti usciti dalla nuova F. 3.000. Come dire che un pilota americano avrebbe ben scarse possibilità di essere in F.1: e lo chiamano campionato del mondo...

(d. b.)

Cosa dice il regolamento

ARTICOLO 6 - PUNTO C

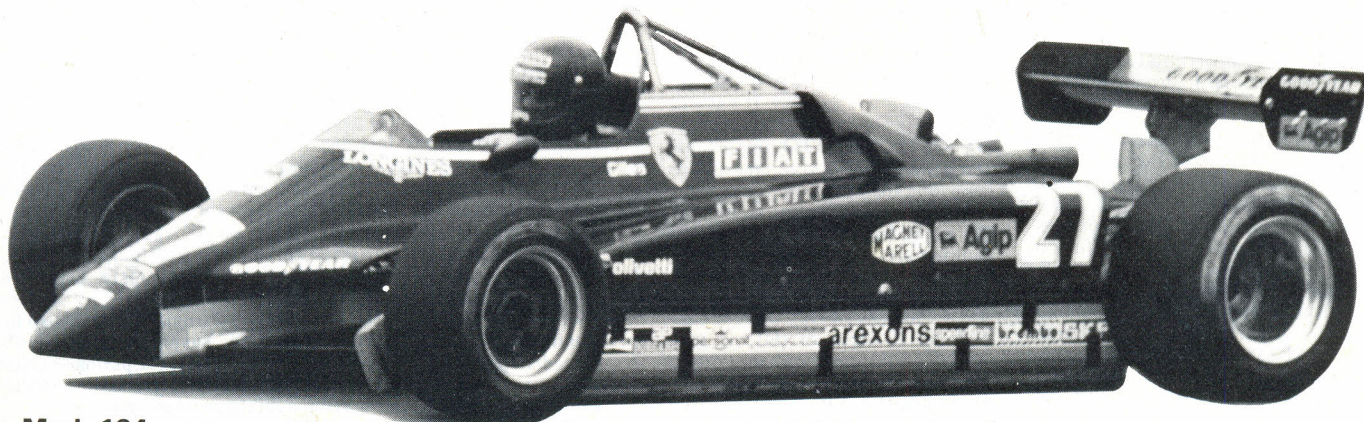
I concorrenti che chiederanno di partecipare a una o più prove senza aver sottoscritto un'iscrizione al Campionato del Mondo dovranno presentare la loro candidatura e depositare una cauzione di 30 mila dollari Usa presso la Fisa, al più tardi tre mesi prima della prima prova alla quale intendono partecipare o prima della data di chiusura delle iscrizioni precisata al punto precedente (10 dicembre 1983). Ogni partecipazione a tutte le altre prove dovrà in seguito essere annunciata alla Fisa con lo stesso anticipo. I concorrenti già iscritti al mondiale che desiderino far correre in certe prove una vettura supplementare che si aggiunga a quelle facenti parte della lista ufficiale pubblicata dalla Fisa, dovranno far conoscere il loro impegno ogni volta con l'anticipo minimo di un mese. Le vetture e i piloti definiti in questo punto, potranno essere classificati nelle corse alle quali partecipino ma non segneranno punti per il Campionato. I punti corrispondenti alla posizione di questi piloti nella classifica di una prova non saranno attribuiti.

PROTAR

Micromodelli

New
serie
in autentica
scale
1:24

FERRARI 126 C2



Mod. 194

PROTAR
micro
modelli
PROVINI

Dal 1° Ottobre nei migliori negozi

Via Fucini, 1 - 40033 Casalecchio di Reno (BO) - Tel. 051-575492

Formula 3000? Sì, grazie

Scomparsi gli europei di F2 e F3, gli autodromi cercano di accaparrarsi le due gare della nuova categoria: anche Monza l'ha chiesta. Nulla di deciso sul Gran Premio di Roma

di Gaetano Dima

ROMA. La settimana scorsa si è riunito il Comitato esecutivo della Csaì impegnato su diversi temi. Si è discusso del GP di Roma di Formula 1 e della sua assegnazione alla società costituita dall'AC Roma dalla «Vallungia» dalla «Flammini Racing». Una decisione in merito non è stata ancora presa. Un altro tema molto dibattuto è stato quello dell'assegnazione delle due gare della futura F. 3000 che verranno disputate in Italia. Monza ne ha richiesta una, sollevando contestazioni da più parti, visto che l'autodromo lombardo ha già l'endurance e il Gran Premio di Formula 1 mentre altre piste, prive ora della Formula 2 e dell'europeo di Formula 3, l'esigenza di avere una di queste gare prestigiose diventa di primaria importanza. A parte questo, l'Esecutivo ha deciso l'assegnazione dei finanziamenti per il 1984.

CAMPIONATO ITALIANO RALLY — Dieci milioni ciascuno per un programma CIR ai seguenti piloti: Piero Canobbio, Massimo Boretti, Paolo Fabrizio Fabbri, Fabio Ferranti, Orazio Egizii, Massimo Maneo, Luigi Dalla Pozza.

«OPEN» — Otto milioni ciascuno per un programma «Open» ai piloti: Livio Lupidi, Stefano Speranza, Luigi Battistolli «Lucky», Bruno Bentivogli, Gianfranco Cunico, Gianni Del Zoppo, Stefano Fabbri, Giuseppe Grossi, Daniele Signori, Vittorio Caneva, Amedeo Gerbino, Alessandro Cravero, Massimo Rayneri.

VELOCITÀ IN SALITA — Sette milioni per un programma Campionato europeo della montagna a Giacchino Botti.

ENDURANCE — Venti milioni a Pierluigi Martini per un programma endurance con vettura Lancia, e per un'integrazione di un contributo già stanziato.

KARTING — Trentacinque milioni al «Club Azzurro». Dal 1. gennaio del prossimo anno tutte le vetture dei gruppi A, N, B, F. 3, F. 2 e F. Panda verranno munite di un «passaporto tecnico», che avrà la funzione di dare una esatta radiografia tecnica della vettura. Questo garantirà i piloti per un trattamento omogeneo da parte dei commissari tecnici. Nel caso in cui un particolare della vettura non fosse regolamentare esso verrà segnalato sul «passaporto tecnico» e, una volta modificato ed accettato, non potrà essere contestato in gare successive da altri commissari tecnici.

GARE — È stata decisa la reintegrazione in calendario della gara di

Campionato italiano sport in programma il 14 ottobre a Imola e in sede di omologazione dei risultati la Lancia è stata reintegrata nella classifica della gara di Endurance e di mondiale marche di Monza, dopo che il Tna aveva giudicato inattendibile la bilancia dell'autodromo che aveva escluso, perché sottopeso, la vettura tedesca e quella italiana. □

Verso gironi regionali? Deciderà il Cns

ROMA — L'Italia risente della differente distribuzione della ricchezza e di impostazione della mentalità tra nord, centro e sud. Questo succede anche nell'automobilismo perché lo sport acquisisce delle connotazioni diverse a seconda delle regioni. Non bisogna dunque meravigliarsi se, di conseguenza, le istanze dei licenziati che verranno portate a Imola, proposte a suo tempo nelle assemblee ai delegati, sono spesso antitetiche su uno stesso argomento. Tutte, in ogni caso, indicano con chiarezza il momento di crisi che l'automobilismo nazionale sta vivendo. Crisi dovuta a una recessione economica che, come dice il segretario generale della Csaì, Saliti, ha ridotto le fasce sociali di partecipanti allo sport attivo. Anche se i dati ufficiali verranno diramati solo al Cns allargato a tutte le forze dell'automobilismo, che si terrà a Imola domenica 23 settembre pare non si siano registrate flessioni nel numero di licenziati, ma di sicuro sono diminuiti i partecipanti a interi campionati perché la tendenza dei piloti è quella di partecipare alle gare vicino casa.

DA QUESTO DATO importante verrà fuori l'esigenza di una ristrutturazione dei campionati stessi che tenga presente questo fenomeno. Per cui vedremo probabilmente dei campionati di zona anche in velocità con due o tre finali per l'assegnazione del titolo, come avveniva già per il Challenge Fisa, oppure validità per il titolo di tutte le gare iscritte a calendario con solo otto o dieci risultati utili. Questi temi verranno dibattuti a Imola dai licenziati che parteciperanno all'importante convegno. Vale la pena dunque fare una rapida panoramica delle proposte emerse nelle varie assemblee di zona.

VELOCITÀ IN PISTA. Le propo-

ste variano molto. La maggior parte auspica un recupero e valorizzazione del Campionato per vetture di produzione. Per i gruppi N sono diverse le proposte di monogomma. Per il gruppo B una reistituzione del titolo italiano; per il gruppo A una uniformità di regolamentazione tecnica che permetta l'utilizzo di vetture in salita e in pista. La stessa istanza vale per il gruppo 6 (Vaccarella) per il quale viene richiesta l'abolizione della strozzatura che frena «i piloti della salita» ad andare a correre in pista. Considerata l'importanza assunta dai trofei di marca, il Piemonte propone di dare ad essi validità di campionato italiano mentre il titolo verrebbe assegnato a livello di vetture di produzione con gare di durata (2 ore) che consentirebbero la divisione dei costi di una vettura. La Romagna e la Campania propongono di unificare i gruppi vecchi in un unico gruppo, riservato a piloti «gentlemen» per gare ridotte. Per la Formula 3, visto che il prossimo anno sarà impiegata solo a livello nazionale, viene richiesto un incremento di prestazione con l'allargamento della strozzatura, mentre per la Formula 2000 un ritorno all'antico con apertura alle vetture prodotte nel 1984 incluso.

VELOCITÀ IN SALITA. il mantenimento dello «status quo», ma anche l'esigenza di concedere le licenze previo esame sulle norme

Csaì (Vaccarella). Questa necessità è stata presentata in linea generale anche da altre delegazioni.

RALLY. Antitetiche le posizioni: Aleffi e Librizzi in nome delle loro zone sono per il mantenimento dei due campionati «Cir» e «Open», attuando dei perfezionamenti. Bissoffi, Beccarini e Saitta sono invece per una radicale trasformazione e conseguente unificazione. Lo stesso vale per i rally di prima serie per cui si chiede da più parti e con soluzioni diverse (zone più finali oppure 40 gare in tutta Italia con dieci risultati validi) di istituire nuovamente un titolo. Una interessante proposta per i rally di seconda serie è la formula Bissoffi: chiamarli Rally Junior e obbligare i piloti di licenza fresca a parteciparvi, consentendo il passaggio a Rally più impegnativi solo dopo un adeguato impegno in questo tipo di gare.

REGOLAMENTI TECNICI. Fondamentalmente tutti chiedono una maggiore stabilità regolamentare e uniformità al fine di avere mezzi polyvalenti per le varie discipline. Per il gruppo N è stato richiesto di liberalizzare l'assetto e, da più parti, di utilizzare una monogomma. □

Saliti parla della flessione del 15%

«Temevo peggio»

ROMA - Erasmo Saliti, segretario generale della Csaì tende a sminuire le voci allarmistiche che vedono le gare sempre più povere di iscritti. «Dalle voci giunte — ha detto Saliti — credevo la situazione ben peggiore. In realtà sia a livello di licenziati che a livello di gare organizzate non si può dire che vi sia un calo così vistoso. La recessione economica in genere colpisce duramente soprattutto la disponibilità per gli hobby, nel quale possiamo far rientrare l'automobilismo, come è inteso per la maggior parte dei praticanti. La crisi ha colpito con incidenze inferiori al 15 per cento».

— A parte la recessione ora non pensa che l'instabilità dei regolamenti tecnici e le strutture dei campionati attuali contribuiscano a questa demotivazione dei piloti a partecipare a tutto un campionato nell'arco di un anno?

«Sul piano della stabilità regolamentare purtroppo non possiamo fare pianificazioni a due o tre anni, cosa che supporrebbe dei sacrifici immediati per benefici futuri. È proprio dalla base che partono richieste in continuazione. I piloti italiani preferiscono avere tutto e subito e questo a discapito appunto della stabilità regolamentare».

— Dunque per il 1985 non verrà toccato nulla?

«Ora vedremo le indicazioni espresse al Cns allargato di Imola, poi saranno prese delle decisioni, ma credo che gli unici due settori che abbisognano di ritocchi siano quello rally in cui il Cir è in difficoltà e, per la velocità in pista, il campionato di vetture di gruppo A».

GP ITALIA/Giro per giro al computer

MONZA
REPLAY



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

GIRI	N. Lauda McLaren Tag MP4	M. Alboreto Ferrari 126 C4	R. Patrese Euro Alfa Romeo 184	S. Johansson Toleman Hart Tg 184	J. Gartner Osella Alfa Faif	Berger Ats Bmw D7	P. Chinzi Osella Alfa Faif	H. Rothengatter Spirit Hart 102	E. Cheever Euro Alfa Romeo 184	T. Boutsen Arrows Bmw A7	P. Tambay Renault Re 50	T. Fabi Brabham Bmw B63
1	1'46"234	1'49"064	1'48"070	1'49"239	1'54"564	1'56"443	1'53"075	1'57"030	1'48"534	1'52"332	1'44"155	1'45"448
2	1'36"614	1'37"429	1'37"986	1'37"274	1'40"021	1'38"540	1'37"988	1'40"852	1'38"366	1'37"924	1'35"638	1'37"236
3	1'36"076	1'36"793	1'39"908	1'37"738	1'39"012	1'38"110	1'37"636	1'39"708	1'37"701	1'37"660	1'35"573	1'34"686
4	1'35"834	1'35"378	1'39"139	1'41"981	1'38"346	1'37"777	1'38"102	1'39"208	1'36"318	1'37"679	1'36"511	1'34"949
5	1'35"620	1'36"211	1'37"064	1'36"173	1'37"796	1'37"748	1'37"332	1'40"252	1'35"837	1'37"450	1'34"147	1'34"512
6	1'35"075	1'35"414	1'38"097	1'36"972	1'37"962	1'38"502	1'37"444	1'41"625	1'35"360	1'37"495	1'33"939	1'33"646
7	1'34"758	1'35"043	1'37"937	1'35"217	1'38"966	1'38"940	1'37"616	1'40"507	1'35"054	1'36"339	1'33"975	1'34"088
8	1'34"946	1'35"993	1'37"562	1'36"196	1'41"183	1'41"632	1'37"458	1'42"991	1'35"577	1'36"476	1'33"915	1'49"172
9	1'38"123	1'37"521	1'38"378	1'37"293	1'40"618	1'40"461	1'37"713	1'42"706	1'37"732	1'37"640	1'37"510	1'37"108
10	1'36"674	1'35"880	1'37"129	1'35"535	1'40"533	1'44"223	1'37"654	1'43"426	1'36"671	1'36"779	1'36"376	1'35"498
11	1'35"742	1'35"010	1'36"386	1'35"541	1'39"718	1'44"904	1'36"821	1'41"248	1'35"917	1'35"708	1'34"937	1'33"679
12	1'35"093	1'35"592	1'36"687	1'34"667	1'38"937	1'42"714	1'36"520	1'41"740	1'35"817	1'35"848	1'34"910	1'34"359
13	1'35"087	1'35"629	1'36"064	1'34"561	1'38"431	1'42"740	1'36"903	1'41"309	1'36"033	1'35"916	1'34"609	1'33"381
14	1'34"322	1'35"124	1'35"970	1'35"073	1'38"556	1'42"115	1'36"224	1'39"693	1'35"323	1'35"952	1'34"532	1'33"204
15	1'34"039	1'34"695	1'36"246	1'34"361	1'38"313	1'42"443	1'36"496	1'39"829	1'34"405	1'35"610	1'35"607	1'33"659
16	1'34"355	1'34"529	1'36"200	1'34"773	1'37"724	1'40"956	1'36"516	1'39"954	1'35"193	2'24"742	1'35"439	1'34"251
17	1'34"621	1'34"847	1'36"128	1'34"422	1'37"736	1'42"360	1'36"406	1'40"470	1'34"692	1'38"424	1'34"634	1'33"376
18	1'34"938	1'34"471	1'35"885	1'34"177	1'37"722	1'43"907	1'36"344	1'40"916	1'35"172	1'35"761	1'34"198	1'35"532
19	1'34"136	1'35"507	1'35"959	1'34"905	1'37"469	1'41"332	1'36"721	1'40"810	1'36"027	1'35"970	1'34"168	1'33"857
20	1'33"427	1'34"385	1'36"121	1'37"324	1'37"472	1'39"157	1'36"897	1'39"605	1'36"406	1'35"702	1'33"919	1'33"374
21	1'33"329	1'33"984	1'35"963	1'34"347	1'37"383	1'39"653	1'37"675	1'38"351	1'34"778	1'35"756	1'34"039	1'33"224
22	1'33"030	1'34"118	1'35"730	1'34"120	1'37"278	1'39"690	1'36"273	1'39"859	1'34"209	1'35"947	1'33"830	1'32"418
23	1'33"496	1'33"547	1'35"592	1'33"867	1'38"236	1'39"672	1'36"243	1'39"253	1'34"427	1'35"518	1'33"940	1'33"122
24	1'32"719	1'33"901	1'35"847	1'34"591	1'40"877	1'40"570	1'36"398	1'40"662	1'34"431	1'38"790	1'34"134	1'32"744
25	1'34"436	1'33"730	1'35"999	1'34"793	1'37"401	1'39"987	1'36"208	1'40"620	1'34"697	1'35"510	1'36"275	1'34"937
26	1'33"323	1'34"018	1'36"403	1'34"637	1'37"514	1'41"442	1'36"036	1'39"076	1'34"593	1'35"652	1'33"875	1'34"047
27	1'34"015	1'34"027	1'35"574	1'34"163	1'37"925	1'39"998	1'36"498	1'40"020	1'34"088	1'35"081	1'33"363	1'33"418
28	1'32"938	1'33"702	1'37"331	1'34"320	1'38"300	1'40"783	1'36"386	1'40"944	1'34"138	1'35"466	1'33"476	1'33"346
29	1'33"305	1'33"266	1'37"078	1'33"992	1'37"742	1'39"895	1'37"198	1'40"655	1'33"894	1'35"695	1'33"095	1'33"530
30	1'33"599	1'34"785	1'36"479	1'34"553	1'38"775	1'38"786	1'36"900	1'40"024	1'33"666	6'57"499	1'33"882	1'33"246
31	1'33"402	1'33"774	1'36"113	1'34"984	1'41"462	1'40"539	1'36"118	1'41"510	1'35"571	4'40"198	1'33"378	1'33"506
32	1'32"911	1'33"765	1'36"438	1'34"340	1'38"165	1'39"020	1'36"095	1'40"374	1'34"922	1'42"237	1'32"934	1'33"132
33	1'34"415	1'34"302	1'35"901	1'34"682	1'37"925	1'39"588	1'36"767	1'41"181	1'34"730	1'37"082	1'33"921	1'33"908
34	1'32"478	1'33"700	1'35"586	1'34"393	1'37"866	1'38"387	1'36"546	1'39"327	1'34"255	1'34"006	1'32"872	1'32"949
35	1'33"454	1'33"924	1'36"027	1'34"084	1'38"886	1'38"620	1'36"852	1'39"102	1'33"909	1'33"818	1'32"990	1'33"950
36	1'33"235	1'33"210	1'35"752	1'34"510	1'38"269	1'38"972	1'41"975	1'41"220	1'33"825	1'33"280	1'33"872	1'32"771
37	1'33"658	1'33"906	1'35"958	1'34"338	1'37"750	1'40"108	1'37"900	1'40"892	1'33"826	1'34"765	1'33"905	1'33"843
38	1'33"683	1'33"403	1'36"951	1'34"219	1'37"966	1'40"280	1'38"222	1'39"800	1'34"433	1'33"600	1'33"327	1'33"955
39	1'33"587	1'33"425	1'37"017	1'34"193	1'37"937	1'39"680	1'38"562	1'40"875	1'35"305	1'33"864	1'32"433	1'33"449
40	1'33"287	1'34"056	1'37"924	1'34"657	1'38"110	1'39"260	1'38"921	1'39"319	1'34"855	1'34"332	1'32"765	1'34"355
41	1'32"578	1'33"365	1'37"233	1'34"567	1'38"522	1'39"530	1'38"280	1'42"413	1'34"619	1'34"257	1'33"377	1'34"939
42	1'31"912	1'33"287	1'37"732	1'35"760	1'40"334	1'40"881	1'39"031	1'40"860	1'36"787	1'34"219	1'32"974	1'35"455
43	1'32"572	1'33"159	1'37"484	1'34"110	1'40"456	1'38"644	1'38"868	1'41"022	1'34"034	1'34"258	1'34"740	1'35"075
44	1'33"645	1'33"688	1'38"087	2'23"473	1'42"238	1'39"839	1'39"768	1'43"801	1'37"352	1'34"515		
45	1'33"336	1'34"532	1'40"480	1'54"131	1'40"740	1'40"005	1'42"360	1'41"297	1'39"951	1'36"166		
46	1'34"034	1'37"641	1'38"508	2'05"107	1'39"986	1'39"754	1'41"519	1'40"842				
47	1'36"302	1'36"960	1'40"112	2'13"698	1'40"635	1'39"652	1'42"796	1'41"668				
48	1'36"603	1'36"584	1'38"190	2'09"543	1'48"371	1'39"559	1'56"448	1'41"641				
49	1'37"396	1'37"251	1'39"741	2'07"042	2'18"356	1'39"778						
50	1'38"209	1'37"850	1'43"144									
51	1'38"454	1'37"939										

8 27 22 19 30 31 24 21 23 18 15 2

NOVITÀ 1984 per:

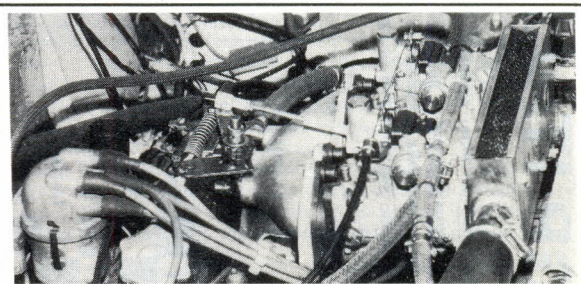
FIAT UNO 45 - 127/903 cc. - A112 e A112 ABARTH tutti i tipi.
GRUPPO ASPIRAZIONE con 2 carburatori doppio corpo orizzontali
DELL'ORTO 32 DHLB. Ogni carburatore, tramite lo speciale collettore
con separatore, alimenta 2 cilindri.



CAMILLO ALQUATI

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

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



M. Surer Arrows Bmw A7	D. Warwick Renault Re 50	J. Palmer Ram Hart 02	N. Piquet Brabham Bmw B63	E. De Angelis Lotus Renault 94	N. Mansell Lotus Renault 94	J. Laffite Williams Honda Fw89	K. Rosberg Williams Honda Fw89	A. De Cesaris Ligier Renault JS23	F. Hesnault Ligier Renault JS 23	P. Alliot Ram Hart 02	R. Arnoux Ferrari 126 C4	A. Prost McLaren Tag Mp4	M. Winkelhock Als Bmw D7
----------------------------------	------------------------------------	---------------------------------	-------------------------------------	--	---------------------------------------	--	--	---	--	---------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------

3'43"616	1'49"217	1'57"389	1'41"513	1'44"153	1'46"983	1'51"090	1'48"403	1'49"642	1'53"987	1'56"517	1'50"552	1'43"219	N.P.
1'36"268	1'38"200	1'41"304	1'37"391	1'38"414	1'38"143	1'38"526	1'38"966	1'38"787	1'39"238	1'39"850	1'38"359	1'36"146	
1'37"398	1'38"286	1'39"822	1'35"694	1'37"234	1'37"914	1'37"380	1'39"015	1'37"991	1'39"128	1'39"298	1'37"767	1'35"604	
1'36"095	1'35"473	1'39"716	1'35"404	1'37"084	1'37"520	1'37"963	1'35"245	1'36"967	1'37"300	1'39"193	1'37"761		
1'35"482	1'36"040	1'38"970	1'34"876	1'36"652	1'35"937	1'35"701	1'36"194	1'36"908	1'38"575	1'38"647	1'35"453		
1'37"050	1'36"086	1'40"860	1'34"161	1'36"111	1'36"646	1'36"698	1'36"010	1'37"235	1'38"282	1'43"433			
1'40"125	1'34"794	1'40"320	1'34"076	1'36"667	1'39"157	1'35"589	1'35"716	1'36"893	1'38"667				
1'37"648	1'35"316	1'43"411	1'34"146	1'35"965	1'34"987	1'35"268	1'35"547						
1'35"909	1'37"878	1'42"914	1'35"903	1'37"395	1'37"381	1'36"630							
1'36"407	1'36"744	1'44"196	1'37"133	1'36"491	1'36"704	1'36"080							
1'35"906	1'35"231	1'41"514	1'35"682	1'36"062	1'35"628								
1'35"756	1'36"323	1'40"614	1'35"151	1'36"423	1'35"391								
1'35"488	1'36"124	1'41"006	1'34"591	1'35"900	1'34"907								
1'35"585	1'34"781	1'39"673	1'34"340										
1'36"763	1'34"523	1'38"967	1'35"485										
1'35"392	1'35"917	1'40"269											
1'35"498	1'34"278	1'40"811											
1'35"356	1'34"361	1'41"187											
1'36"308	1'34"476	1'40"854											
1'36"045	1'35"033	1'39"838											
1'34"683	1'34"004												
1'34"969	1'34"018												
1'35"471	1'33"789												
1'34"926	1'33"962												
1'35"830	1'33"701												
1'34"657	1'33"398												
1'35"352	1'33"359												
1'35"240	1'33"682												
1'36"547	1'34"994												
1'35"498	1'35"069												
1'36"009	1'33"493												
1'35"649													
1'35"665													
1'35"942													
1'35"516													
1'35"698													
1'35"685													
1'35"497													
1'35"415													
1'35"567													
1'34"795													
1'36"023													
1'36"034													

Il regista è sempre Niki

IL NUMERO di giri non è certo un parametro molto interessante dal punto di vista statistico, ma non possiamo fare a meno di sottolineare tre «strane analogie» tra il Gran Premio d'Italia e il Gran Premio d'Austria, entrambi su 51 giri. Sia a Zeltweg che a Monza ha vinto Niki Lauda; sia in Austria che in Italia Niki ha fatto registrare il miglior tempo sul giro e, in entrambi i casi Manfred Winkelhock non ha preso la partenza. Se poi vogliamo «tirarla per i capelli», in entrambi i casi Alboreto è salito sul podio. L'analisi dei tempi sul giro è ancora una volta la riprova del senso tattico di Niki Lauda. L'austriaco si è mantenuto per tutta la corsa alle spalle di Tambay e Teo Fabi. Al 34. giro Niki ha sferrato il suo attacco segnando il tempo di 1'32"478, migliore di tutti i passaggi fino a quel punto realizzati da Tambay. Poi ha migliorato ancora e al 42. giro, nel momento cruciale della corsa, ha siglato il giro più veloce in assoluto — nuovo record della pista — in 1'31"912. Sorpassato Tambay, fermo già da alcuni giri Teo Fabi, Lauda ha quindi ridotto l'andatura pensando solo ad arrivare in fondo ai 51 giri in programma. Al 44. giro i suoi tempi sono saliti sopra l'1'33", al 46. sopra l'1'34", al 47. sopra l'1'36" e al 49. giro addirittura sopra l'1'37", cioè 6 secondi più lento delle sue reali possibilità. È da notare che nessun altro pilota oltre l'austriaco è sceso sotto il muro dell'1'32"000, anche se Piquet e Prost, ritiratisi nelle prime fasi, sarebbero stati senz'altro in grado di farlo se fossero rimasti in gara fino alla fine.

17 16 10 1 11 12 5 6 26 25 9 28 7 14



**PERSONALIZZAZIONI
PER NUOVA GOLF 84**



LESTER

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



Adesso Lauda insegue Clark

GLI ALBI D'ORO

Pilota	NAZIONE	GP
1950 Farina	Alfa Romeo	
1951 Fangio	Alfa Romeo	
1952 Ascari	Ferrari	
1953 Ascari	Ferrari	
1954 Fangio	Maserati-Mercedes	
1955 Fangio	Mercedes	
1956 Fangio	Ferrari	
1957 Fangio	Maserati	
1958 Hawthorn	Ferrari	
1959 Brabham	Cooper Climax	
1960 Brabham	Cooper Climax	
1961 P. Hill	Ferrari	
1962 G. Hill	Brm	
1963 Clark	Lotus Climax	
1964 Surtees	Ferrari	
1965 Clark	Lotus Climax	
1966 Brabham	Brabham Repco	
1967 Hulme	Brabham Repco	
1968 Hill	Lotus Ford	
1969 Stewart	Matra Ford	
1970 Rindt	Lotus Ford	
1971 Stewart	Tyrrell Ford	
1972 Fittipaldi	Lotus Ford	
1973 Stewart	Tyrrell Ford	
1974 Fittipaldi	McLaren Ford	
1975 Lauda	Ferrari	
1976 Hunt	McLaren Ford	
1977 Lauda	Ferrari	
1978 Andretti	Lotus Ford	
1979 Scheckter	Ferrari	
1980 Jones	Williams Ford	
1981 Piquet	Brabham Ford	
1982 Rosberg	Williams Ford	
1983 Piquet	Brabham Bmw	

Costruttori

Anno	Costruttore	Punti
1958 (11)	Vanwall	48
1959 (9)	Cooper Climax	40
1960 (10)	Cooper Climax	40
1961 (8)	Ferrari	40
1962 (9)	Brm	42
1963 (10)	Lotus Climax	54
1964 (10)	Ferrari	45
1965 (10)	Lotus Climax	54
1966 (9)	Brabham Repco	42
1967 (11)	Brabham Repco	67
1968 (12)	Lotus Ford	62
1969 (11)	Matra Ford	66
1970 (13)	Lotus Ford	59
1971 (11)	Tyrrell Ford	73
1972 (12)	Lotus Ford	61
1973 (15)	Lotus Ford	92
1974 (15)	McLaren Ford	73
1975 (14)	Ferrari	72,5
1976 (16)	Ferrari	83
1977 (17)	Ferrari	95
1978 (16)	Lotus Ford	86
1979 (15)	Ferrari	113
1980 (14)	Williams Ford	120
1981 (15)	Williams Ford	91
1982 (16)	Ferrari	74
1983 (15)	Ferrari	89
1984 (16)	McLaren Tag P.	?

Fino al 1980 è stata messa in palio una Coppa costruttori. La McLaren ha vinto il titolo nel 1984 con 3 gare d'anticipo. Tra parentesi il numero dei Gp di ciascun campionato.

PRESENZE PILOTI

PILOTA	NAZIONE	GP
Graham Hill	GB	176
Niki Lauda	A	155
John Watson	GB	151
Jacques Laffite	F	150
Carlos Reutemann	AR	146
Emerson Fittipaldi	BR	144
Jean-Pierre Jarier	F	135
Clay Regazzoni	CH	132
Mario Andretti	USA	128
Jack Brabham	AUS	126
Ronnie Peterson	S	123
Jacky Ickx	B	115
Denis Hulme	NZ	112
Jody Scheckter	SA	112
Riccardo Patrese	I	110
John Surtees	GB	110
Jochen Mass	D	105
Joachim Bonnier	S	102
Bruce McLaren	NZ	101
Jackie Stewart	GB	99
Alan Jones	AUS	97
Joseph Siffert	CH	96
Chris Amon	NZ	96
Patrick Depailler	F	95
René Arnoux	F	93
Nelson Piquet	BR	92
James Hunt	GB	92
Elio De Angelis	I	86

VITTORIE PILOTI

PILOTI	NAZ.	VITT.
Jackie Stewart	GB	27
Jim Clark	GB	25
Niki Lauda	A	24
Juan Manuel Fangio	AR	24
Stirling Moss	GB	16
Jack Brabham	AUS	14
Graham Hill	GB	14
Emerson Fittipaldi	BR	14
Alain Prost	F	14
Alberto Ascari	I	13
Nelson Piquet	BR	12
Mario Andretti	USA	12
Alan Jones	AUS	12
Carlos Reutemann	AR	12
Jody Scheckter	SA	10
James Hunt	GB	10
Ronnie Peterson	S	10
Denis Hulme	NZ	8
Jacky Ickx	B	8
René Arnoux	F	7
Jacques Laffite	F	7
Gilles Villeneuve	CAN	6
John Surtees	GB	6
Jochen Rindt	A	6
Tony Brooks	GB	6
John Watson	GB	5
Giuseppe Farina	I	5
Clay Regazzoni	CH	5
Bruce McLaren	NZ	4
Dan Gurney	USA	4
Didier Pironi	F	3
Keke Rosberg	SF	3

PILOTA	NAZIONE	GP
Dan Gurney	USA	86
Jean-Pierre Beltoise	F	86
Patrick Tambay	F	82
Maurice Trintignant	F	82
Keke Rosberg	SF	80
Hans J. Stuck	D	74
Vittorio Brambilla	I	74
Jim Clark	GB	72
Carlos Pace	BR	72
Alain Prost	F	71
Didier Pironi	F	70
Bruno Giacomelli	I	69
Eddie Cheever	USA	67
Gilles Villeneuve	CAN	67
Stirling Moss	GB	66
Marc Surer	CH	63
Andrea De Cesaris	I	60
Jochen Rindt	A	60
Nigel Mansell	GB	57
Henry Pescarolo	F	56
Michele Alboreto	I	55
Harry Shell	USA	55
Pedro Rodríguez	MEX	55
Jean Behra	F	52
Richie Ginther	USA	52
Juan Manuel Fangio	AR	51
Mike Hailwood	GB	50

PILOTI	NAZ.	VITT.
Michele Alboreto	I	3
Mike Hawthorn	GB	3
Peter Collins	GB	3
Phil Hill	USA	3
Patrick Tambay	F	2
Riccardo Patrese	I	2
Patrick Depailler	F	2
J. Pierre Jabouille	F	2
Froilan Gonzalez	ARG	2
Maurice Trintignant	F	2
Wolfgang Von Trips	D	2
Pedro Rodriguez	MEX	2
Bill Vukovic	USA	2

LE VITTORIE PER MOTORI

MARCA	GPD	GPV	PP
Ford Cosworth	254	155	131
Ferrari	373	89	102
Coventry Climax	97	40	45
Brm	197	18	10
Renault turbo	105	15	35
Alfa Romeo	166	12	15
Maserati	109	11	11
Offenhauser	12	11	9
Tag Porsche	18	10	3
Mercedes	12	9	7

LEGENDA: GPD=gran premi disputati. GPV=gran premi vinti. PP=pole position.

POLE POSITION

PILOTA	NAZ.	GPD	PP	GPV
Jim Clark	GB	72	33	28
J. Manuel Fangio	ARG	51	28	23
Niki Lauda	AU	155	24	21
René Arnoux	F	93	18	12
Mario Andretti	USA	128	18	10
Jackie Stewart	GB	99	17	15
Stirling Moss	GB	66	16	20
Nelson Piquet	BR	92	15	11
Alberto Ascari	I	32	14	11
Ronnie Peterson	S	123	14	9
James Hunt	GB	92	14	9
Alain Prost	F	71	13	11
Jacky Ickx	B	115	13	14
Graham Hill	GB	176	13	10
Jack Brabham	AUS	126	13	10
Jochen Rindt	A	60	10	3
John Surtees	GB	110	8	11
Jacques Laffite	F	150	7	5
Phil Hill	USA	48	6	6
E. Fittipaldi	BR	144	6	7
J. Pierre Jabouille	F	49	6	0
Alan Jones	AUS	97	6	13
Carlos Reutemann	AR	146	6	5
Chris Amon	NZ	96	5	3
Clay Regazzoni	CH	132	5	15
Nino Farina	I	33	5	6
Patrick Tambay	F	81	5	2
Mike Hawthorn	GB	45	4	5
Didier Pironi	F	70	4	5
Tony Brooks	GB	38	3	3
Froilan Gonzalez	AR	26	3	6
Dan Gurney	USA	86	3	6
J. Pierre Jarier	F	135	3	3
Jody Scheckter	SA	112	3	6
Elio De Angelis	I	86	2	0
Keke Rosberg	SF	80	2	0
Gilles Villeneuve	CAN	67	2	7
John Watson	GB	151	2	5
Joseph Siffert	CH	96	2	4
Riccardo Patrese	I	110	2	4
Stewart L. Evans	GB	14	2	0
Michele Alboreto	I	55	1	1
Nigel Mansell	GB	57	1	2
Lorenzo Bandini	I	42	1	2
Vittorio Brambilla	I	74	1	2
Andrea De Cesaris	I	60	1	1
Bruno Giacomelli	I	69	1	0

LEGENDA: GPD = gran premi disputati; PP = pole position; GPV = giri più veloci.

MARCA	GPD	GPV	PP
Vanwall	28	9	7
Repco	33	8	7
Bmw turbo	43	7	10
Honda	56	3	1
Matra	126	3	4
Weslake	18	1	0
Hart	40	0	0
Lancia	4	0	2
Cummins	2	0	1
Novi	6	0	1

VELOCITA'

Promozione Bmw con piloti Euroturismo

LEGATA da sempre alle corse, la Bmw ha recentemente dato il via ad una inedita (almeno nel nostro paese) iniziativa per commercializzare i modelli 745 e M635 CSI. Ha convocato infatti i propri piloti che per un paio di mesi «scarrozeranno» possibili clienti presso varie concessionarie e filiali. Impegnati sono Roberto Ravaglia (del team Bmw Motorsport), Umberto Grano, Gianfranco Brancatelli e Corrado Fabi (tutti del team Bmw-Italia) oltre a Carlo Rossi anche in veste di coordinatore e a Nicoletta Mistò. Sembra che, grazie alle dimostrazioni degli «esperti», l'iniziativa stia avendo un ottimo successo.

■ **RITORNO.** Non a caso il marchigiano «Gianfranco» Trombetti ha seguito il team Osella in occasione dei GP d'Austria e Italia. Il pilota che negli Anni '70 si era fatto un buon nome in F.2 e che recentemente ha corso solo in forma saltuaria nella sport, vorrebbe tornare in pista nell'85 con un programma di alto livello. Vorrebbe infatti disputare il campionato di F.3.000 con una Osella-Cosworth che il costruttore di Volpiano dovrebbe mettergli a disposizione.

■ **CORSE DI CAMION.** Si stanno moltiplicando le corse camion in tutto il mondo e il 30 settembre prossimo il circuito britannico di Donington Park avrà la sua prima gara di questo tipo a cui sono attesi i piloti di fama come René Metge e perfino il campione motociclistico Barry Sheene al volante di un Dal FFT 2000. Ma non basta, ci sarà anche un pilota di F.1, Derek Warwick alla guida di un Leyland T45 con motore Rolls Royce di 350 CV!

■ **POLO CUP.** Si è concluso domenica 9 settembre il popolare Polo Cup tedesco sulla pista di Siegerland presso Burbach dopo dieci prove. Ne è uscito vincitore Volker Cordlandwehr con 130 punti davanti a Lothar Blomberg con 92 e Berthold Bermel con 90.

■ **F. FORD 2000.** Mauricio Gugelmin ha ottenuto domenica 9 settembre la sua terza vittoria consecutiva nella serie europea di F. Ford 2000 Townsend Thoresen ed è passato al comando del campionato, scavalcando Maurizio Sandro Sala. Gugelmin conduce ora la serie con 116 punti contro i 98 di Sala e 71 di Donnelly.



■ **PILOTA D'ASSALTO.** Jacques Laffite è sicuramente il pilota di F.1 dal temperamento più allegro. Al GP d'Italia era in discussione la sua ricandidatura nel team Williams per l'85 ma, nonostante fosse scontato l'arrivo di Mansell, «Jacquot» si è consolato con le vallette della «Bendix», Adriana (a sin.) e Giovanna, «soffocate» dall'esuberanza del francese che a Monza ha anche precisato di essere ancora in tempo (a 40 anni) ad eguagliare i primati di Fangio (ritirato a 46 anni). Non c'è dubbio: ama scherzare... (FotoGiovannelli)

■ **BLEEKEMOLEN.** L'attività di Michael Bleekemolen non conosce soste. L'ex pilota di F. 1, ha corso infatti con un'Ats nel 1978, parteciperà alla gara europea di F. Ford 2000 del Jarama in programma il 21 ottobre. Guiderà una Reynard del team Madgwick.

■ **ROLLS ROYCE.** La Rolls Royce ha fatto il suo ingresso nel mondo della F. 1 fornendo il motore Eagle diesel 6 cilindri turbo di 12,2 litri per la motrice Leyland T45 del team Williams. Il motore fornisce 295 cavalli. Lo stemma Rolls Royce campeggia nella parte anteriore del camion della Williams.

RALLY

Toivonen sta meglio

L'ASAC Nice, organizzatore del Tour Auto francese insieme al quotidiano sportivo «L'Equipe», ha ricevuto l'iscrizione di Henri Toivonen, che parteciperà dunque alla gara al volante della sua Porsche Rothmans e questo fatto smentisce fortunatamente le voci inquietanti sullo stato di salute del popolare pilota finlandese. Esiste la possibilità che venga schierata perfino una seconda Rothmans Porsche.

■ **CHE COPPIA!** Un uomo ed una donna, pare lo slogan del team Peugeot Italia. O meglio, Gianni Del Zoppo pare destinato ad essere affiancato da donne nei rally. Al rally di Monza, infatti, si vorrebbe far correre insieme i due piloti della squadra, cioè lo stesso Del Zoppo e Pierangela Riva.

■ **3. RALLY MANTOVA.** Si correrà il 28 ottobre, il 3. rally Mantova Corse-Banca Agricola Mantovana. A differenza di quanto accade in altre città, autorità ed Enti locali mantovani partecipano efficacemente allo sforzo organizzativo: l'Amministrazione Provinciale, mediante l'Assessorato allo Sport, e l'Ente Provinciale per il Turismo rivestono il ruolo di coorganizzatori ufficiali al fianco della scuderia Mantova Corse. La direzione di gara, inoltre, sarà ospitata nel palazzo della Prefettura e dell'Amministrazione Provinciale. È doveroso apprezzare l'apertura allo sport di tali autorità, che hanno intuito l'interesse dei mantovani per il rally, dopo il successo delle due precedenti edizioni. Con queste premesse è garantito un percorso (65% sterrato — 35% asfalto) con prove speciali a livello di rally internazionale e una serie di attenzioni e vantaggi per piloti ed assistenti.

■ **BORTOLETTO.** Claudio Bortoletto, direttore sportivo del Jolly Club, ha trascorso la settimana seguente il rally di Piancavallo immobilizzato. Un sasso lanciato dalla Ritmo di Ranieri, mentre ripartiva da una assistenza, gli aveva infatti colpito violentemente il ginocchio che, gonfiandosi si è bloccato.

■ **RALLY USA.** Rod Millen ha vinto la sua seconda prova del campionato statunitense Pro Rally 1984 in occasione del Manistee Pro Rally nel Michigan del 9 settembre al volante d'una Mazda RX7 4x4. Millen si è imposto con ben 10 minuti di vantaggio su John Buffum su Audi Quattro, grazie soprattutto al fatto che Buffum si è capovolto nella 14. speciale del rally suddiviso in ventiquattro p.s. Al terzo posto si è classificato Bruno Kriebich con un'altra Quattro.

■ **SCONTI AL «SASSARI».** Sono aperte (fino al 6 ottobre) le iscrizioni al rally di Sassari. Gli organizzatori della gara sarda, che si disputa interamente su terra, hanno concordato alcune facilitazioni. La compagnia di navigazione Tirrenia, infatti, applicherà una riduzione (per i viaggi da Genova, Civitavecchia e Napoli) del 30% per le persone e del 20% per i veicoli. Gli alberghi di Sassari, invece, applicheranno sconti fino al 20%. Inoltre, a tutti i partecipanti alla gara gli organizzatori offriranno un rimborso spese di centomila lire. Per ulteriori informazioni occorre contattare il signor Ruggiu, presso l'Automobile Club di Sassari.

■ **CIPRO.** A una settimana dalla chiusura delle iscrizioni, il Rally di Cipro (28-30 settembre, gara europea, coefficiente 3) ha già raggiunto il record delle iscrizioni: 50 equipaggi ciprioti e una trentina stranieri. Tra i più noti, figurano i nomi di McRae-Grindrod (i vincitori dello scorso anno) con una Nissan 240 RS, Brookes-Broad con una Manta, Clark con una Volvo, Buffum con la sua Audi Quattro. Dall'Italia arriveranno Capone con la Lancia Rally e Noberasco con la Fiat 130 TC.

■ **80 A DAKAR.** Oltre alle normali Audi Quattro anche una piccola 80 Quattro prenderà parte al prossimo rally-raid Parigi-Dakar. La vettura sarà pilotata da Alain Revret e iscritta in produzione migliorata. La preparazione verrà effettuata da Michel Cresson e il suo motore 5 cilindri atmosferico dovrebbe sviluppare 170 CV. La Erg carburanti, già veterana di questa gara, appoggerà l'impresa.

■ **CERRATO.** Sfumate le possibilità di passare al Jolly Club, si dice che Dario Cerrato potrebbe rimanere nell'85 «in aspettativa» alla Opel, disputando qualche gara con la Manta 400 (magari all'estero) in attesa che venga pronta la nuova Kadett a motore centrale. Cerrato potrebbe rimanere così vicino a Conrero, al quale lo legano rapporti di affetto e di affari.

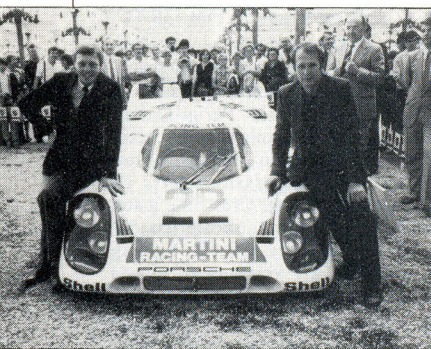
■ **MONZA RALLY.** Alla mostra delle auto sportive, organizzata all'autodromo di Monza in concomitanza con il Gran Premio d'Italia, erano esposte diverse vetture da rally. Fra queste l'Audi Quattro di Cinotto-Radaelli; la Lancia di Tabaton-Tedeschini; la Citroen Visa 4x4 di Caneva-Roggia e la Pinfarina Spidreuropea che il Jolly Club utilizza per gli equipaggi femminili.

■ **PASSERELLA.** Diversi i personaggi del mondo dei rally visti in passerella al Gran Premio d'Italia. Fra questi Antonella Mandelli con Tiziana Borghi, Gianni Del Zoppo, Pierangela Riva, Mauro Pregliasco, Romano Patuelli (d.s. Peugeot) e Rodolfo Molo, titolare della Totip giunto in elicottero domenica mattina.

CRONACA

Una settimana per imparare a fotografare

«LA BOTTEGA della fotografia» ospiterà al Ciocco, dal 23 al 29 settembre, i vincitori del concorso fotografico organizzato in collaborazione con la nostra rivista. Durante questo periodo si terrà un «workshop» sulla fotografia sportiva e di movimento alla guida di Franco Villani, fotografo di Autosprint e vincitore del premio Enzo Ferrari. Il corso, della durata di una settimana, vedrà gli ospiti a contatto stretto con Villani, il quale non solo illustrerà il lato tecnico del mestiere del fotografo, ma trasmetterà agli «allievi» le sue esperienze di lavoro. Per ulteriori informazioni ci si può rivolgere a Photo Project, via Buonarroti 9, 20129 Milano tel. (02) 4985609



■ **IN MUSEO.** Questa famosa Porsche 917, vincitrice di Le Mans nel 1971 nelle mani di Gijs van Lennep e Helmut Marko, è stata ufficialmente consegnata al Museo Nazionale dell'Automobile di Mulhouse dal direttore per le relazioni pubbliche della Porsche, Manfred Jantke e alla presenza dei due piloti. Durante la cerimonia, Jantke ha rivelato il successo di questa particolare vettura: un telaio interamente fatto in magnesio, dunque di un terzo più leggero di quelli delle altre 917 della gara.

■ **AUTO A GAS.** Entro il 21 novembre prossimo gli automobilisti possessori di autovetture alimentate a GPL o a metano dovranno aggiornare la loro carta di circolazione presso gli uffici della motorizzazione civile; entro 30 giorni dall'avvenuto aggiornamento, gli automobilisti dovranno richiedere al Pubblico Registro Automobilistico l'annotazione sul foglio «complementare» e sui registri delle formalità. Nel caso in cui la carta di circolazione fosse già stata aggiornata prima del 25 luglio scorso, l'utente dovrà chiedere entro il 21 novembre le annotazioni di competenza del Pra.



■ **RICONOSCIMENTO.** Ormai il Premio Confartigianato Motor è diventato un appuntamento classico alla vigilia di Monza. La stele dello scultore Lino Sabbatini con la quale la Confederazione Italiana dell'Artigianato intende premiare ogni anno personaggi legati al mondo della F.1, è andata quest'anno ai piloti Lauda, De Angelis e Alboreto. Premiatissimi anche i giornalisti Mario Poltronieri, Pino Allievi e Enrico Benzing; tra i maghi del «clic» hanno invece prevalso Ercole Colombo e Erminio Ferranti. Nella foto da sin., Guido Cesati, segretario generale della Confartigianato con Ferranti, De Angelis e Colombo.

■ **MOSTRA FOTO BUGATTI.** Franco Zagari, collaboratore di Autosprint, allestirà una mostra speciale di fotografie Bugatti a Ferrara dal 7 al 17 ottobre prossimo. Ettore Bugatti progettò la sua prima macchina nella città emiliana nel 1900, presentandola alla Fiera di Milano nel 1901. Ferrara è quindi il luogo di nascita delle vetture Bugatti e l'esposizione di Zagari di centocinquanta fotografie sarà solo uno degli aspetti di una celebrazione speciale che culminerà nella messa in scena di un grande Bugatti Rally. Zagari vorrebbe esportare questa mostra fotografica.

■ **GUIDA PULITA CANDY.** Anche a Monza, Niki Lauda ha offerto una ennesima superba prova delle sue doti stilistiche aggiudicandosi il Gran Premio Candy «Guida Pulita». La giuria internazionale gli ha tributato un vero e proprio plebiscito attribuendogli ben 20 punti. Dietro all'austriaco, Michele Alboreto con 9 punti, Tambay 7, Fabi e Johansson 3. In classifica generale Lauda conta ormai 137 punti mentre Alain Prost lo segue, distanziato, a quota 83. Elio De Angelis è terzo con 49 punti, poi Alboreto 40, Senna 39, Piquet 38, Warwick 34, Arnoux 32, Fabi 26.



■ **AUTO SICURE.** Secondo l'Institute for Highway Safety, le macchine costruite negli USA sono di gran lunga più sicure di quelle prodotte all'estero. Undici delle dodici macchine più sicure provate sono effettivamente costruite negli States e la metà di queste sono delle Oldsmobile, mentre dieci delle quattordici vetture più pericolose sono modelli giapponesi. Quasi tutte le macchine più sicure sono delle grosse berline a quattro porte o delle station wagon, mentre le vetture che registrano il maggior numero di feriti tra i loro occupanti sono dei piccoli modelli a due porte. (Nella foto la Oldsmobile Custom)

■ **SCUOLA PER COLLAUDATORI.** Per rendere possibile la assunzione di tecnici, collaudatori, operai specializzati, richiesti presso cantieri di costruzioni aeronautiche, navali, ferroviarie, officine civili e militari di costruzioni o riparazioni di motori in genere, italiane ed estere, la Scuola Italiana Aerotecnica, con unica sede per l'Italia centro settentrionale a Mantova via Corrado, 48, telef. (0376) 327267, indice corsi trimestrali con possibilità di frequenza nei gironi feriali, oppure alla domenica mattina. Vi possono partecipare tutti coloro che abbiano compiuto il 14° anno di età e non superato il 48° che risultino di buona condotta civile e morale. L'insegnamento viene impartito su motori a scoppio, diesel, a reazione. Verranno concesse speciali facilitazioni di viaggio per rendere possibile la partecipazione ai residenti lontani dalla sede della scuola.

■ **STANGATA POLACCA:** Il prezzo delle auto è aumentato in Polonia dal 17 al 30 per cento. In tal modo il prezzo della FIAT 126P, la più economica in Polonia passa da 265 a 310 mila zloty (circa 2500 dollari).

**Motor Expò
Racing '84**

RASSEGNA DELLA VETTURA DA COMPETIZIONE E NON

GORIZIA 5/14 OTTOBRE '84

ORARIO:
Feriali: 10.00-22.00
Festivi e prefestivi: 10.00-22.00

C.C.I.A.A. GORIZIA

■ **4° MOTOR EXPO RACING.** Dal 5 al 14 ottobre si terrà a Gorizia la quarta edizione del Motor Expò Racing, la rassegna motoristica trienale che propone un panorama completo delle corse di ogni specialità. La mostra, che l'anno scorso ha contato 60.000 visitatori, raccoglierà quest'anno vetture da F.1, gli off-shore, moto di ogni cilindrata, aerei, kart, fuoristrada.

■ **SALONE INGLESE.** I visitatori del Salone Internazionale Britannico dell'Auto 1984 saranno invitati a intraprendere «un viaggio nel domani», grazie ad una grande dovizia di mostre speciali e temi futuristici in tutte le otto sale del National Exhibition Centre. Il Salone dell'Auto 84 sarà aperto al pubblico da sabato 20 ottobre a domenica 28 ottobre, e al settore automobilistico e ai visitatori esteri anche dal 17 al 19 ottobre. Il Salone rifletterà come mai prima non solo i più recenti prodotti dell'industria automobilistica di tutto il mondo, ma rivelerà anche in molti modi l'automobilismo quale potrà essere negli anni '90 e oltre.

Limiti inutili per le piste kart

CON QUESTA NOTA intendiamo far rilevare la non chiara gestione della Federazione Italiana Karting che, nell'ultima riunione svoltasi a Bologna nel dicembre 1983, aveva riaffermato quanto stabilito precedentemente, in ordine alla distanza necessaria e indispensabile per la costruzione di nuove piste karting. Tale concetto, votato all'unanimità da tutti i gestori di piste e fatto proprio dalla stessa FIK, stabilisce una distanza minima di 80 km tra pista e pista. Ciò, nell'interesse di questo sport che abbisogna di piste efficienti e non di tante piste in concorrenza fra loro e senza la possibilità di uno sviluppo concreto. La nostra regione (Lazio) si avvale già di tre piste e a buon livello: Kartodromo Valle del Liri (Frosinone), Pista del Sagittario (Latina), Pista d'Oro (Roma). Ora sarebbe auspicabile il realizzarsi di altri impianti nelle zone attualmente scoperte (Rieti e Viterbo) e noi saremmo i primi a gioirne. Inespugnabilmente, travolgendo e ignorando totalmente ciò che si era

stabilito a Bologna, quasi di nascosto si è appresa la notizia della realizzazione e addirittura del beneplacito della FIK, per una nuova pista nel territorio di Ariccia (Roma), a soli 40 km circa dalle già esistenti e omologate piste di Roma e Latina. Si è appreso altresì che la FIK ha già espresso parere favorevole alla realizzazione di una ulteriore pista karting, nello stesso comune di Latina, a soli 10 km dalla già esistente pista del Sagittario. Spontaneo e legittimo appare a questo punto lo stupore degli scriventi che vedono capovolgere totalmente quei principi affermati e accettati dal massimo organo che riunisce tutte le piste karting, sostenitrici vitali della federazione stessa. I tanti chilometri affrontati per raggiungere Bologna dai gestori, suonano oggi come una beffa ai danni dei gestori stessi e uno schiaffo alla serietà e al concetto della validità della parola data. I gestori di pista, indignati da questo comportamento, che creerebbe un pericoloso precedente, vogliono ancora sperare, che dette notizie non corrispondano a verità e che la FIK, la quale a tutt'oggi non si è mai lasciata

ad atteggiamenti leggeri e non corrispondenti alla volontà della stessa, voglia far luce e sgombrare definitivamente il campo da simili ombre. Con il proprio denaro, chiunque può costruire piste, l'omologazione però, da parte della FIK è una cosa ben diversa e deve attenersi a quanto stabilito a Bologna.

Kartodromo Valle del Liri Frosinone
Pista del Sagittario Latina

COMPRENDIAMO il punto di vista dei gestori laziali, ma ci sembra che non vada considerato del tutto negativamente il sorgere di nuovi impianti, specie quando a poche decine di chilometri si trova una città come Roma, «serbatoio» di decine di migliaia di possibili appassionati. È evidente che attorno a ciascuna pista si forma un gruppo di kartisti, in maggior parte nuovi proseliti di questo sport, che contribuiscono ad aumentare la popolarità del karting. Non bisogna quindi vedere solo l'aspetto concorrenziale nella nascita dell'impianto di Ariccia (nulla si sa invece della seconda pista

di Latina), ma occorre considerare anche la presenza di nuovi appassionati e quindi il beneficio di cui ne godranno tutti i kartodromi laziali. Detto questo, va chiarito che l'unico potere in mano alla Federazione è quello di non omologare per le gare un nuovo impianto, non di impedirne la costruzione, ma è evidente che, nel caso ci si trovi davanti a una pista realizzata secondo i migliori criteri e con un nutrito gruppo di «fedelissimi», sarebbe un non senso impedirne l'entrata in calendario. Tutto sta nel distribuire equamente le date e le manifestazioni e si otterrà sicuramente un vantaggio per tutta la disciplina kartistica, che, per conquistare quel successo a cui può puntare, dovrebbe potere disporre di un impianto in ogni città, senza che debbano sussistere inutili limiti di 80 km fra una pista e l'altra. Sotto questo punto di vista ci sembra che il consiglio federale, che ha bocciato il concetto emerso nella riunione di Bologna, abbia avuto maggiore lungimiranza, comprendendo che il karting può e deve conoscere in Italia un grande sviluppo, che non deve essere bloccato da restrizioni.

CINQUE DOMANDE A... Nelson Piquet

VORREI fare le mie «Cinque domande» a Nelson Piquet, un pilota eccezionale che ho seguito dal debutto fino ad ora con crescente ammirazione:

- 1) Gli insuccessi della Brabham versione '84 erano già stati, almeno in parte, da te previsti o ti sono giunti inaspettati?
- 2) Non credi che con le attuali vetture di Formula 1 che vanno a 300 km/h siano superati circuiti lenti come Montecarlo, Detroit e Dallas?
- 3) Come spieghi il fatto che la Brabham alterni sempre un anno di successi e vittorie a un altro deludente? È solo un caso dovuto a un'errata valutazione del materiale tecnico, oppure c'è veramente chi si «adagia sugli allori»?
- 4) Come hai fatto a diventare due volte campione del mondo di Formula 1 in così poco tempo? Hai una formula magica?
- 5) Oltre ai tanti premi che dovrebbero darti per i tuoi innumerevoli meriti, certamente dovresti ricevere un «premio fedeltà». Sei il pilota che meno di tutti ha cambiato squadra pur avendone avuta l'occasione. Ciò è dovuto realmente al clima di amicizia che regna alla Brabham, come dici tu, oppure pensi di dovere molto a Bernie Ecclestone e di non poter lasciare chi per primo ti ha dato fiducia?

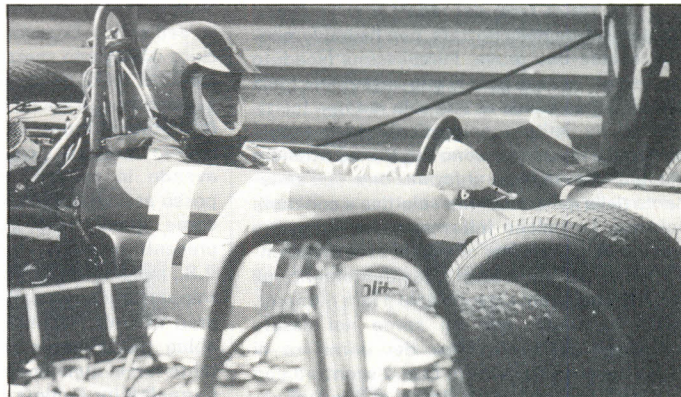
Alessandra Pucci
Castiglione Fiorentino - Arezzo

- 1) NON PREVEDEVO certo una stagione di insuccessi, ma non posso dire che la macchina sia stata al di sotto delle aspettative. Siamo stati competitivi sin dall'inizio, ma non siamo riusciti a finire le corse a causa dei motori Bmw che si rompevano. Migliorato il controllo di qualità, ho vinto a Montreal e a Detroit, e avrei potuto vincere in Austria se le gomme non si fossero deteriorate. Le prestazioni delle Brabham non sono inferiori a quelle delle McLaren.
- 2) Personalmente mi trovo abbastanza a mio agio sui circuiti cittadini. Il problema viene quando si corre su tracciati indecenti come quello di Dallas. Ci sono motivi economici che consigliano l'organizzazione di gare su questi tracciati provvisori e i costruttori devono fare delle macchine adatte. L'importante è che i circuiti siano ben realizzati.
- 3) Non si può sempre vincere: nessuno ce l'ha mai fatta. Nell'81 ho vinto il titolo, nell'82 è andata male, nell'83 l'ho rivinto, quest'anno se tutto fosse andato bene sarei in testa insieme a Lauda e Prost. Nessuno dorme sugli allori.
- 4) C'è una sola formula, ma non è segreta: andare più forte e vincere le gare.
- 5) Quando si corre per una squadra come la Brabham è difficile cambiare. A parte i rapporti umani, la Brabham è un team molto professionale e competitivo. Ecclestone mi ha dato fiducia per primo, ma penso di non essere più in debito nei suoi confronti.

LA FOTO Il pupillo di Tyrrell

VORREI CONOSCERE alcune informazioni sulla carriera dello scomparso Francois Cévert, e più precisamente in quali circostanze è morto, su quali macchine ha gareggiato e le sue principali vittorie. Inoltre vorrei vedere un'immagine dello sfortunato pilota francese.

Franco Puricelli - Gallarate (Varese)



FRANCOIS CÉVERT è stato uno dei più abili e affascinanti piloti francesi dell'inizio degli anni Settanta. Conosciuto per le sue molte conquiste (si parlò anche di Brigitte Bardot), Cévert conquistò nel 1968 il suo primo titolo di prestigio, nel campionato francese di F3. La vittoria gli valse l'ingaggio da parte della Tecno che nel 1970 gli mise a disposizione una monoposto di F2. Secondo nel campionato europeo, nella stessa stagione venne chiamato da Tyrrell a sostituire Servoz Gavin, ritiratosi giovanissimo, motivando la decisione con la pericolosità delle corse. Il suo debutto in F1 con la March-Ford del «boscaiolo» inglese, a quel tempo non ancora costruttore, avvenne nel GP d'Olanda del 1970, mentre la prima e unica vittoria, questa volta con la Tyrrell, è dell'anno seguente nel GP degli Stati Uniti, sulla stessa pista che gli fu fatale nel 1973. In quelle stagioni nel team britannico Cévert conquistò numerosi piazzamenti, fra cui dieci secondi posti, e da più parti era indicato come un futuro campione del mondo. Terzo al campionato iridato nel 1971 e sesto nel 1972, poteva ancora puntare al secondo posto nel '73, alle spalle del compagno di squadra Jackie Stewart, quando fu vittima dell'incidente che gli costò la vita nelle prove del GP degli Stati Uniti. La sua Tyrrell uscì di pista in un curvone veloce e si impennò, andando a ricadere sul guard-rail che tagliò in due tronconi la vettura, provocando la morte immediata dello sfortunato pilota allora ventinovenne.

Nella foto: Francois Cévert con la Tecno F2 nel 1970.

IL DITO SULLA PIAGA

Quanti problemi per i rally

SIAMO ALCUNI di quegli equipaggi che alle 20,01 del 18 agosto scorso sono partiti per la disputa del tanto blasonato rally «Delle Valli Imperiesi». Purtroppo ci troviamo qui a scrivere perché è ora che qualcuno si interessi a esaminare più a fondo l'andamento del pre-gara, gara e post-gara, perché non è tutto oro quel che luccica. A tal fine vorremmo descrivere tramite il vostro giornale qualcosa di quello che è successo in questo rally a massimo coefficiente. Per prima cosa vorremmo pregare l'organizzazione ed in particolare il signor Bonato di «ritornare con i piedi in terra», a quell'umiltà che ha sempre fatto di questo rally, a pari merito con il percorso, la sua arma migliore. Passiamo quindi al neo più nero di questa manifestazione, la gara, che disastro! Prove sospese e poi annullate per delle inefficienze madornali da parte dell'organizzazione: la Croce Rossa che impiega più di un'ora per prestare soccorso a un concorrente (4. P.S.) e sparizione dei cronometristi e commissari di percorso a fine prova. Auto bloccate in mezzo alla P.S. per più di tre ore, per mancanza di carro attrezzi, con conseguente e prevedibile scontro di altri concorrenti e annullamento della prova (5. P.S.), poi percorsa in senso contrario in trasferimento con giustificate lamentele degli equipaggi che non essendo del posto non sapevano come giungere alla prova seguente senza l'uso del radar! E si va avanti così per il resto della nottata, con l'annullamento di ancora una prova, l'undicesima (scaduto permesso). Tutta la gara si può riassumere nella visione più squallida di una sala stampa (corridoio di un istituto scolastico), dove mogli, fidanzate e madri non sono riuscite ad ottenere una più che minima informazione sull'andamento della gara, alquanto selettiva e con molti incidenti. Le uniche informazioni si potevano ricavare da un monitor che dava esclusivamente i tempi dei primi dieci... (evidentemente gli altri 130 equipaggi servono solo a fare numero). Dulcis in fundo, per chi come noi essere nell'olimpo della classifica dei primi tre di classe è già un traguardo, ci si è scontrati con un tipico atteggiamento ligure di avarizia vedendosi consegnare una coppa avente tutto l'aspetto di un «porta-uovo». Ciò detto speriamo che gli organizzatori ritornino con i piedi per terra e che tengano fede al sudato coefficiente cinque, ottenuto dopo anni di sacrifici e impegno da parte di tutti.

Lettera firmata - Sanremo (Imperia)

AVENDO DECISO di disputare un rally fuori zona, fra i tanti abbiamo scelto il Rally di Pico. Telefoniamo all'organizzazione, nella persona del signor Grossi, con il quale, sempre telefonicamente pattuiamo, viste le enormi spese da affrontare, un rimborso di 100 litri di benzina e il 25% di sconto in albergo con pensione completa. Fatti i nostri conti ci iscriviamo e quindi partiamo alla volta di Pico. Arrivati alla sede dell'organizzazione, tutto quel calore umano, dimostrato telefonicamente, era svanito ed era rimasta soltanto una grossa indifferenza da parte dei sopracitati organizzatori, Grossi e Pompei, i quali ci dicono: «Avrete i buoni alle

verifiche». Successivamente ci rechiamo ai vari alberghi convenzionati, ma ci viene risposto che non erano al corrente degli sconti pattuiti. Alle verifiche, gli organizzatori, ci rimandano alla partenza, dalla partenza ci rimandano alla premiazione, e infine alla premiazione ci fanno l'elemosina di ben 50.000 lire per equipaggio. Noi non siamo qui a scrivere per le 70.000-80.000 lire date in meno per la benzina, e per le 100.000-200.000 lire che avremmo risparmiato in albergo, che avrebbero potuto farci anche comodo. Ma per sottolineare la mancanza di serietà di questa gente, che celandosi dietro la maschera di appassionato, organizza queste manifestazioni a suo uso e consumo. Inoltre abbiamo da aggiungere che c'è stato dato dei male educati perché abbiamo disapprovato questo contegno. Abbiamo da apostrofare ancora una grossa incapacità da parte di questa gente ad organizzare un rally, in quanto non si sono curati di far rimanere almeno un rifornimento di carburante aperto lungo il percorso, e poiché non tutti possiamo permetterci l'assistenza, questo fatto ha creato grossi disagi a molti concorrenti.

Santino Smedile e Roberto Fiammingo
Messina

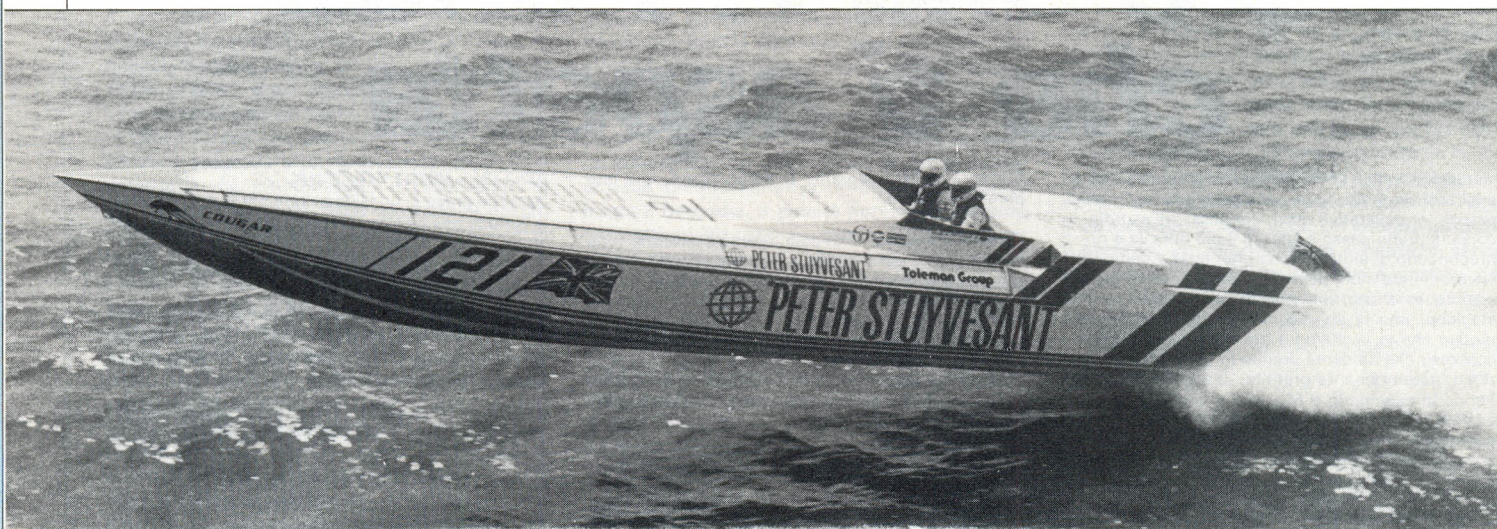
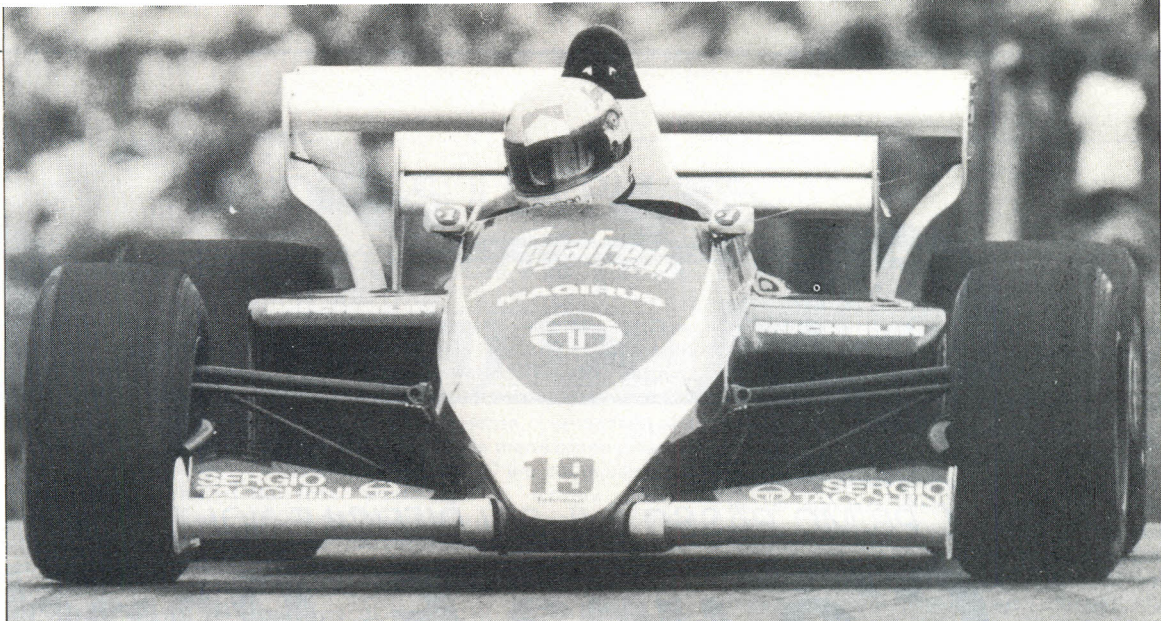
VORREI TORNARE un attimo sul vituperato Rally di Roma. Sono d'accordo con le lamentele dell'amico Ergentati e di Giannini, anch'io c'ero il 5 agosto scorso e devo anzi dire che ci sarebbe altro da aggiungere, però vogliamo considerare un po' tutto? Io non voglio difendere l'organizzatore Romano Fazio, anzi l'ho spesso criticato su molti argomenti ma, avendo in passato seguito i rally triveneti, posso assicurare gli amici romani che problemi come quelli della gara in questione sono presenti ovunque. Veicoli estranei lungo le P.S., annullamenti improvvisi (anche se non per troppi pic-nic ma per il tifo), parchi partenza con orari assurdi (seppure all'ultimo minuto Fazio abbia parzialmente rimediato) non sono poi tanto rari in qualunque tipo di rally. Ritengo poi normale che l'ultima auto del rally, quella di Argentari nella fattispecie, abbia percorso cinque P.S. in meno: incidenti e interruzioni sono purtroppo da prevenire, ma solitamente non da addebitare a tutti i costi all'organizzazione. Voglio far presente che se a un pilota toccasse di rimanere fermo in mezzo a una speciale gli piacerebbe forse attendere i soccorsi per ore o essere recuperato nel più breve tempo possibile? Io posso assicurare che nessun commissario si è «divertito» a sospendere le P.S. del Rally di Roma. Tra l'altro l'organizzazione non si avvale solo dei commissari, più o meno bravi, ma anche di gente a cui non è richiesta la licenza Csaì e di conseguenza nemmeno la conoscenza totale del regolamento sportivo: di lì le varie polemiche sul radioamatore che non arriva o sul cronometrista che arrotonda il minuto o non trascrive il «teorico». E a fine gara il Fazio di turno deve ringraziarli e, credo, anche pagare! Il Lazio e il meridione in generale, insomma la quinta zona, non è «terra da rally»: ci sono mille macchine da velocità e un

centinaio di vetture da rally e ben poche sokno le auto cosiddette da assoluto. E questi organizzatori, bravi o meno, compiono sforzi notevoli per fare correre dei puri dilettanti. Mi sembra che la passione dei piloti esiga che ci si impegni tutti a fondo per conservare e migliorare queste gare casalinghe, dimenticando gli interessi privati, lasciando un po' di merito a chi, bene o male, riesce a farci correre vicino a casa. Se qualcuno pensa di sapere fare meglio si faccia avanti, da parte mia preferisco continuare come pilota, magari «fermo», che come organizzatore. Questo non vuole essere un inno a Fazio: anch'io il 5 agosto scorso ho inveito e criticato, ma se un giorno le cose miglioreranno sarà perché i successori hanno fatto tesoro delle esperienze di Fazio, errori compresi. Non ho certo voluto fare l'avvocato difensore, ritengo solo che la «crocefissione» riguardo questa corsa abbia raggiunto un livello eccessivo e ingiusto, tesa solo a un'esposizione delle cose negative e non dei punti positivi, che, ricordiamolo, ci sono stati. Un «radar» favoloso e perfetto, un percorso bello e selettivo, senza poi dimenticare il fatto di avere portato nel centro di Roma, fra monumenti e antiche vestigia, le macchine da corsa.

Sandro Costantini - Roma

POSSIAMO proprio dire che ce n'è per tutti in queste lettere contro la non perfetta organizzazione di alcuni rally. C'è anche chi ha compreso gli sforzi e i problemi degli organizzatori e ha giustificato certi errori, allineandosi alla nostra presa di posizione in occasione delle risposte precedenti sul Rally di Roma. Della gara capitolina oramai è stato detto tutto e i vari pareri espressi potranno sicuramente servire all'organizzazione per eliminare le numerose pecche emerse. «Rimandato» quindi al prossimo anno Romano Fazio (e non senza dargli fiducia), passiamo al rally imperiese, per il quale attendiamo la dettagliata risposta degli organizzatori che, come ci hanno premesso, non si trovano assolutamente d'accordo sui punti di vista espressi nella lettera che pubblichiamo. Più semplice invece la questione del Rally di Pico, che può essere considerata un «maleinteso» telefonico nel definire il rimborso spese, mentre per quello che riguarda i rifornimenti bisogna dire che c'erano tre stazioni di servizio aperte e l'unico addebito che si può muovere agli organizzatori è di non avere segnalato precedentemente la cosa. In conclusione, anche se vi sono numerose giustificazioni a favore dei vari organizzatori, non bisogna credere che chi ha scritto queste lettere sia solo un «piantagrane». Spesso simili inconvenienti si verificano nei rally nazionali e il più delle volte la colpa è da addebitare alla saltuarietà con cui viene impegnata la macchina organizzativa. Trovare una soluzione a questo è chiaramente difficile, ma parlarne può almeno servire a spronare gli organizzatori a fare sempre meglio e non lasciare nulla al caso, visto che come è emerso chiaramente più volte bastano pochi imprevisti a gettare nel caos una gara.

Qui a lato e sotto: la Toleman TG 184 di Senna (FormulaOnePictures) e lo scafo «offshore» di Ted Toleman con il suo navigatore Harold Smith. A destra: i due nel loro abitacolo. Sotto nella pagina a destra: un primo piano di Ted Toleman, presidente del Toleman Group



Intervista con il presidente del team britannico **Toleman fuori bordo**

Da quando Alex Hawkrige ha preso le redini del gruppo inglese, lui ha preferito dedicarsi anima e corpo alle gare «offshore». Quelle poche volte che lo si vede ai box della F. 1 è un avvenimento...

di John Townsend

IL SUO NOME è decisamente popolare nel mondo dei gran premi. Bene o male la Toleman corre in Formula 1 ormai da cinque anni. Nonostante questo il suo è un volto «nuovo» per gli appassionati delle corse automobilistiche. Tutti conoscono Ken Tyrrell o Frank Williams, ma chi conosce Ted Toleman? Ai box lo si vede poco, anzi, quelle poche volte che ci va tutti ne parlano come si trattasse di un avvenimento. In realtà il team Toleman è affidato alla gestione di Alex Hawkrige, che pare avere i poteri assoluti. Ted pre-

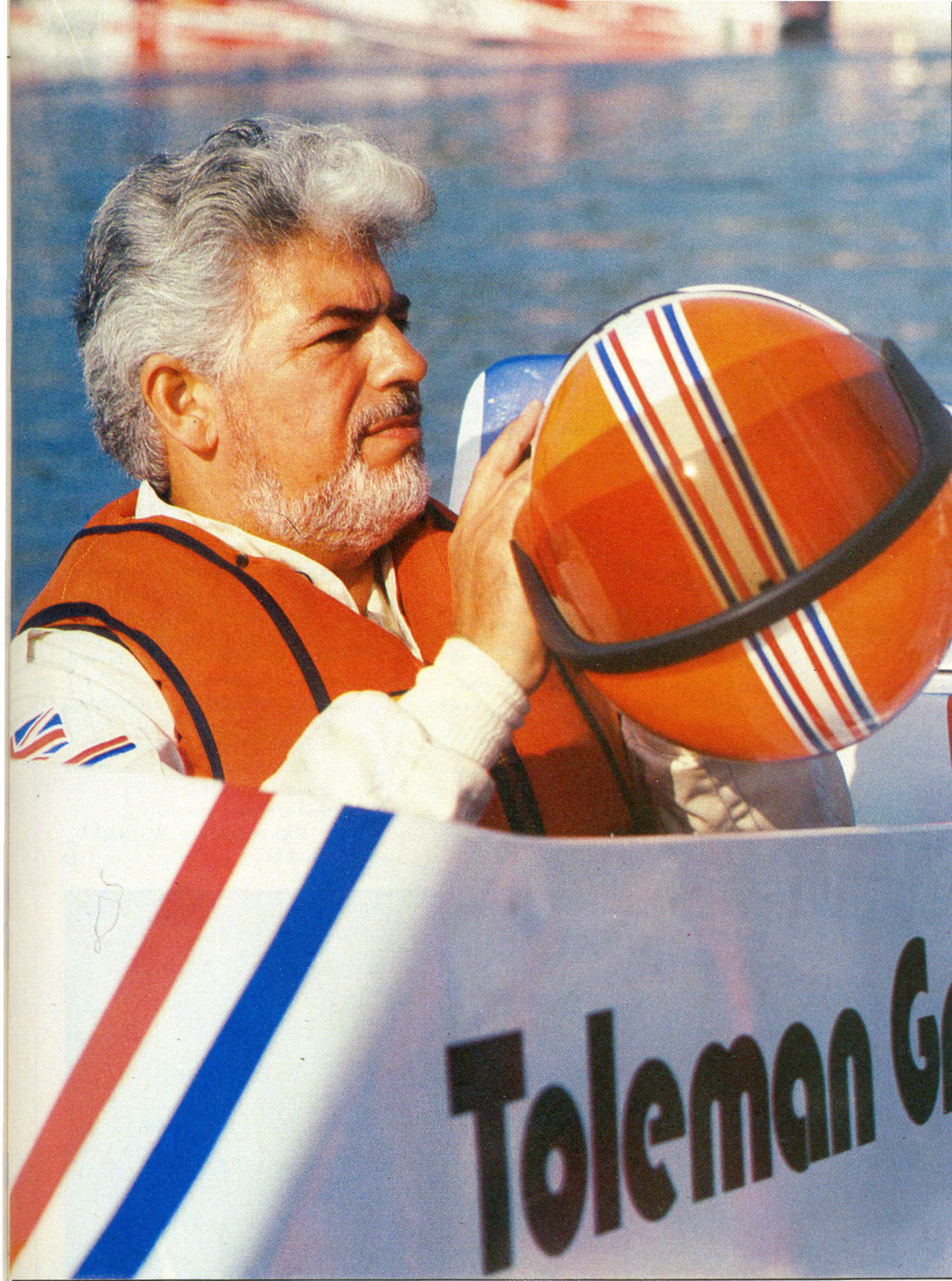
ferisce invece concentrare i suoi interessi spoiortivi sulle gare di motonautica nella categoria «offshore», della quale è stato campione britannico ed europeo.

IL TOLEMAN GROUP si occupa principalmente di trasporti di autovetture nuove. L'arrivo nel mondo delle corse è stato casuale: in un primo tempo la Toleman avrebbe dovuto svolgere solo la funzione di sponsor, con la speranza che questa attività di pubbliche relazioni potesse aiutare qualche casa automobilistica a scegliere il To-

leman Group per la consegna delle proprie autovetture. Poi la passione ha preso la mano, e la Toleman è diventata un team. Quest'anno la squadra inglese si è trovata al centro di alcune polemiche, dal divorzio con la Pirelli a quello con Ayrton Senna. L'incidente a Johnny Cecotto ha inoltre contribuito a sbilanciare la situazione della squadra. Nonostante questo Ted Toleman ha mantenuto una posizione distaccata, diremmo quasi al di sopra delle parti, almeno apparentemente. Per lui le corse automobilistiche sono

solo un hobby: la vera passione sono gli scafi «offshore». Questa intervista ci è stata rilasciata prima che Ayrton Senna annunciasse la sua decisione di passare alla Lotus poiché da quel giorno Ted Toleman non ha più messo piede nel mondo dei gran premi. Le sue considerazioni sul passato del team appaiono comunque interessanti, così come il suo pronostico per il futuro.

—Avete avuto molti cambiamenti nel vostro team durante l'inverno. Avete perso Derek Warwick, andato alla Renault, avete deciso di non rinnovare



tutti qui in Gran Bretagna dove lo si era visto correre in F.3 quasi ogni settimana. È molto intelligente, possiede parecchia fiducia in se stesso e affronta ogni cosa che fa con una professionalità totale. Non conosce il significato della parola "fallimento". Intendiamoci, la vita è stata incredibilmente più dura per lui in F.1: non siamo la Brabham o la McLaren. Questa esperienza ha fatto di lui un uomo, ha formato il suo carattere!».

— E Cecotto?

«È stimato da molti è un altro professionista totale. Aveva già saggiato i più alti livelli nelle corse motociclistiche, aveva affrontato le pressioni delle corse con la Yamaha ed era passato con successo dalle due alle quattro ruote. Aveva un temperamento freddo e calmo che dava un perfetto equilibrio al team per quanto riguarda le personalità. Purtroppo c'è stato l'incidente di Brands Hatch...».

— Dopo il GP del Sudafrica l'anno scorso, Toleman era in condizioni di avere i motori Bmw. Che cosa è andato storto? «È difficile stabilire i motivi esatti per cui non siamo riusciti a giungere all'accordo con la Bmw e la casa tedesca ha in fine concluso l'Arrows. Sia Alex Hawkridge, che dirige il team, che Chris Witty che si occupa del lato commerciale della faccenda, hanno passato parecchio tempo con gli uomini della Bmw per discutere la possibilità. Non si è certamente trattato di una questione di soldi. Avremmo pagato volentieri il milione e mezzo di dollari che la Bmw ci chiedeva: paghiamo di più ora per il motore Hart che, sfortunatamente, non è ancora potente quanto il Bmw, specialmente nelle prove di qualificazione. Ciò costituisce uno svantaggio. Per quanto riguarda le gomme, la Goodyear, ci aveva offerto un accordo vantaggioso, cioè di diventare uno dei loro team "test" insieme a Ferrari e la Williams. Eravamo onorati, ma la condizione era che Warwick e Bmw facessero parte del team. Warwick cominciava comprensibilmente a diventare nervoso mentre la Bmw ritardava la propria decisione, e ha quindi firmato con la Renault. Non posso biasimarlo. Era libero e non più sotto contratto da noi. Poi la BMW ha detto "no", e così ha fatto la Goodyear. Eravamo tornati al punto di prima. Eravamo

segue



con Bruno Giacomelli e il vostro direttore del team, Roger Silman vi ha lasciato all'improvviso. Quali sono stati gli effetti sul team?

«Gli effetti sono stati sorprendentemente pochi, anche se è sempre difficile dare un giudizio in tempi relativamente brevi. Perdere Derek è stato un brutto colpo: aveva fatto parte del team per quattro anni. Siamo una grande famiglia ed è stato come perdere un parente».

— E gli altri?

«Roger Silman era bravissimo nel suo lavoro. Per quanto ri-

guarda Bruno Giacomelli, ci eravamo trovati in una posizione difficile. I nostri sponsor volevano un pilota italiano nel team, benché in quel periodo il nostro problema primario fosse quello di trovare un sostituto adeguato per Warwick. Non ritenevamo che Bruno fosse adatto in questo ruolo specifico. Forse abbiamo sbagliato. Il tempo lo dirà».

— Eppure avete firmato con due piloti relativamente poco esperti come Ayrton Senna e Johnny Cecotto. Perché?

«Senna è dotato di enorme talento. Era parso chiaro agli occhi di

Toleman fuori bordo

segue

stati per un momento un team vincente».

— Ma la BMW non voleva che Brian Hart revisionasse i motori per voi?

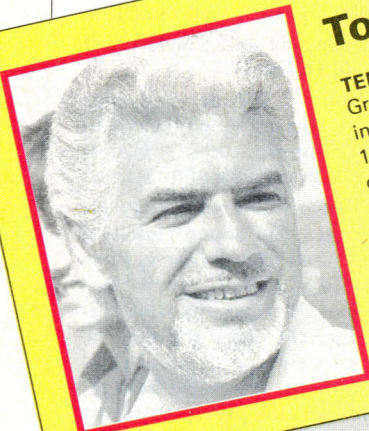
«Sì, e pensi, è lì che tutto è andato storto. A Brian Hart è stato offerto, tramite noi, un accordo per tre anni per l'assistenza e lo sviluppo dei motori. In cambio avrebbe dovuto smettere di lavorare sul suo 415T turbo. Ha rifiutato. Farebbe meglio a chiedere a lui il motivo».

— Perché avrebbe voluto passa-



Toleman fra F. 1 e Offshore

TED TOLEMAN ha 45 anni e gestisce un gruppo di aziende fiorenti in Gran Bretagna con un giro d'affari annuo di circa 220 miliardi di lire. Corre in offshore per passatempo vincendo il campionato europeo offshore nel 1980 oltre al campionato britannico negli ultimi quattro anni. Nonostante ciò trova il tempo per supervisionare un team di Formula 1 che ha compiuto dei grossi passi da quando fece la sua apparizione nel 1981. Toleman non concede spesso delle interviste riguardanti il suo team da corsa. Lascia ciò ad Alex Hawkridge, il direttore amministrativo del Toleman Group e la forza trainante dell'operazione Formula 1. Ted Toleman si è recentemente recato a una sessione di prove private per osservare una delle sue macchine ed è stato lì che ha trovato il tempo per un colloquio con il nostro John Townsend.



re dall'Hart e le Pirelli al BMW e le Goodyear?

«Saremmo stati migliori e Derek aveva detto che avrebbe preso in considerazione la possibilità di rimanere con noi soltanto se avesse avuto una possibilità realistica di vincere».

— Perché avete lasciato la Pirelli per la Michelin a stagione inoltrata?

«Abbiamo lottato a lungo con la Pirelli, la quale era disposta ad accettare il fatto che il successo nelle corse di Formula 1 costa dei soldi e che non si riesce a ottenere risultati a buon mercato. Di fatto, se noi della Toleman non potessimo finanziare adeguatamente il nostro impegno in corsa, smetteremmo. Che senso ha servire solo a completare la griglia di partenza? Temevo, però, che la Pirelli non avrebbe condiviso la nostra filosofia e così è stato.

A quel punto il divorzio è stato inevitabile».

— Perciò non si aspettava di vincere delle corse quest'anno? «Era improbabile anche se Senna ci è andato vicino a Monaco. Cerchiamo l'affidabilità che avevamo trovato alla fine della stagione scorsa, tentando di rimanere in zona punti. Pensavo, tuttavia che sia Johnny che Ayrton sarebbero stati in grado di compiere al meglio il lavoro che era loro richiesto».

— E del futuro che cosa si aspetta. Prevede che la Toleman vincerà dei gran premi?

«Sì, altrimenti non continueremo a correre. Ci siamo costruiti un ottimo team negli ultimi cinque anni e abbiamo uomini molto in gamba che stanno ora lavorando per noi. A condizione di riuscire a ottenere il giusto appoggio, penso che possiamo diventare un team di successo come la Williams e la Brabham».

— Quando dice «giusto appoggio», che cosa intende?

«I motori e gli sponsor».

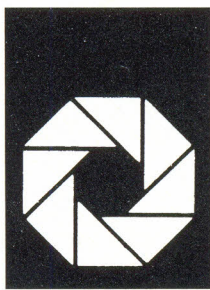
— Che cosa farà per realizzare le sue ambizioni?

«Lavoreremo sodo».

— Riprenderebbe Warwick?

«Domani».

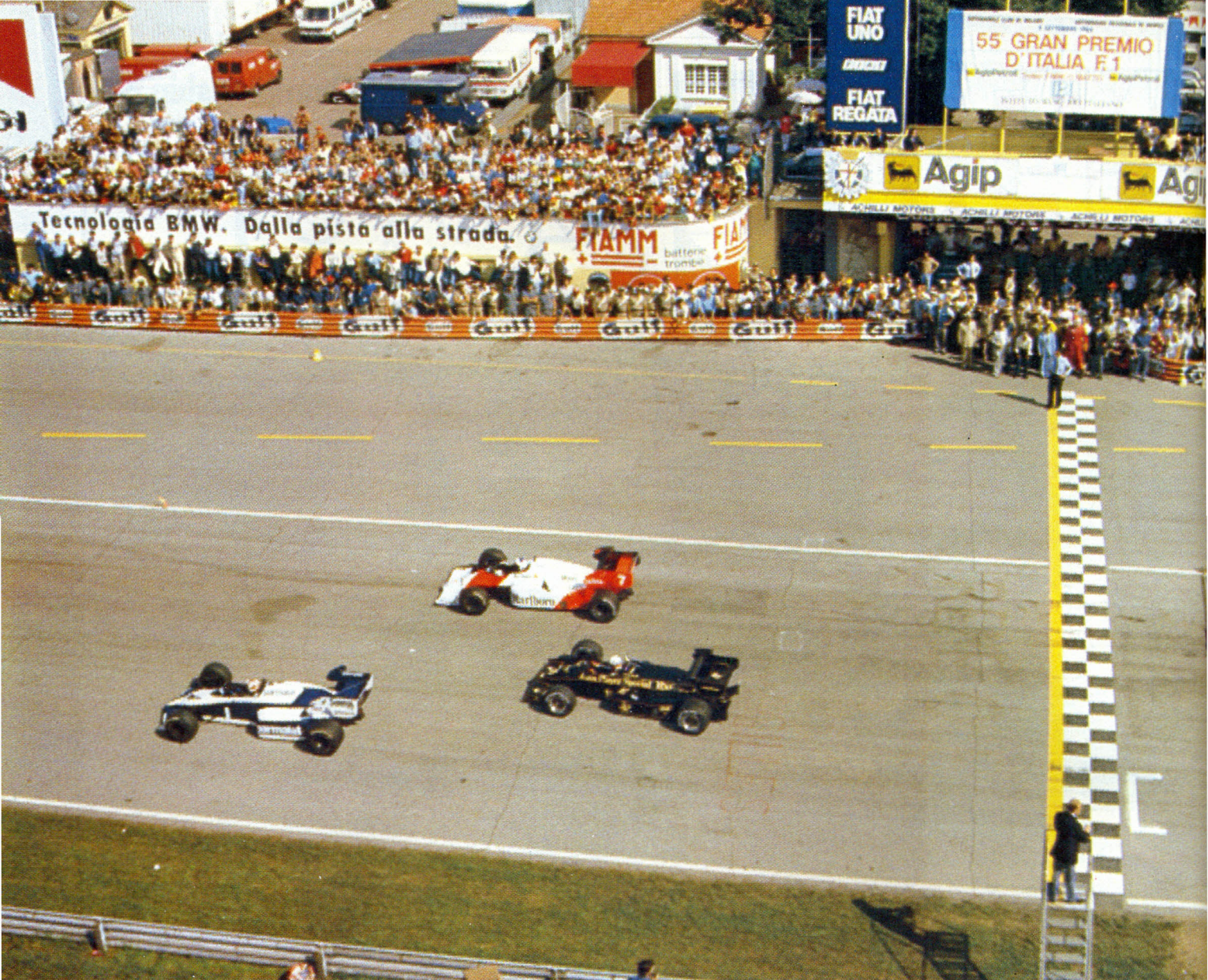




ZOOM



Sedicesimo giro del GP d'Italia: quasi un passaggio di consegne tra Piquet, campione '83, e Niki Lauda, lancia-
tissimo verso il titolo '84. I guai al motore accusati dalla Brabham Bmw di Nelson (che si nota dietro a Lauda e a Teo Fabi nella salita verso la «Ascari») hanno infatti favorito l'austriaco che da quel momento ha iniziato a controllare la corsa (FotoColombo). A sinistra l'arrivo trionfante di Niki (FotoVillani)



ZOOM



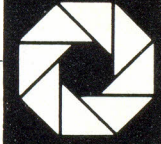
GP ITALIA



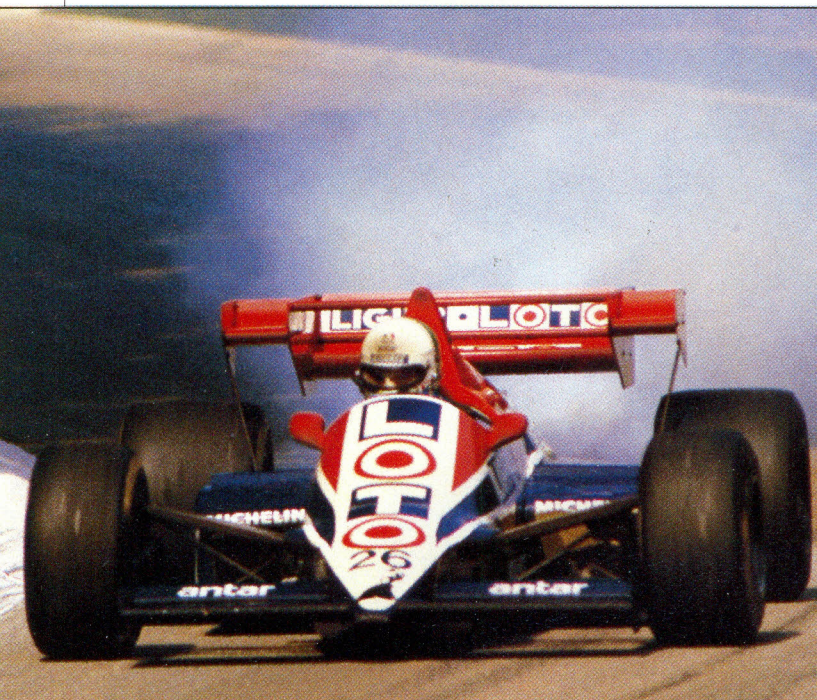
**L'ombra
dell'83
nei futuri
gran premi
di Alain Prost**

Si è appena acceso il verde che ha dato via libera ai piloti: Piquet sullo scatto precede Prost, De Angelis e Lauda (FotoColombo). Nelson d'altronde (all'estrema sinistra) non ha faticato a condurre davanti a Prost e a Tambay; poi Prost (a lato) ha abbandonato per rottura del motore e ora per lui il mondiale è in dubbio (FotoVillani). Sopra il gruppo degli inseguitori con Alboreto, Warwick, De Cesaris e Arnoux: è il primo giro di gara e i piloti sono alla staccata della curva Parabolica, uno dei punti più favorevoli per superare (FotoVillani)

ZOOM



GP ITALIA





**Festa
tricolore
pur con
qualche
amarezza**

Non è andata bene a De Cesaris (in alto a sinistra), costretto al ritiro per rottura del motore al 7. giro (FotoStudio 83) e nemmeno a Teo Fabi, sopra al centro alle spalle di Tambay (FotoColombo), a sua volta fermato da guai al motore ma Michele Alboreto (a sinistra) ha tenuto alto l'onore italiano. Nell'immagine che si riferisce all'inizio-gara la Ferrari di Michele è davanti alla Lotus di Mansell e all'Alfa di Cheever (FotoVillani). Sopra, Patrese seguito da Ghinzani (FotoAmaduzzi) e sotto ancora il pilota dell'Osella nel momento in cui si è ritirato (FotoColombo): dedicato a lui il messaggio della pubblicità?



AUTO SPRI NT



ALFATI '90

MONZA

Made in Italy

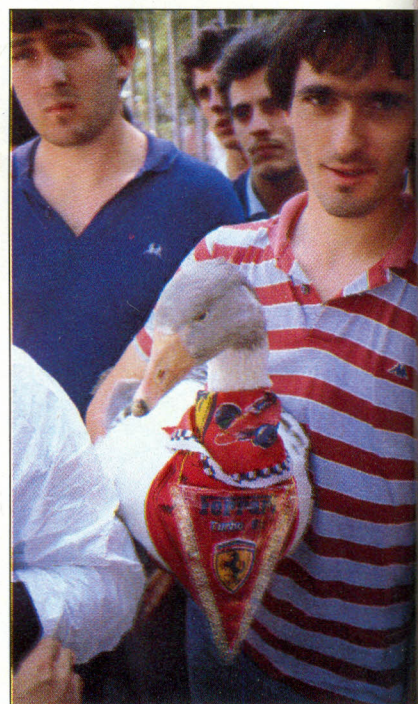
Schierati sulla linea di partenza tutti i piloti italiani iscritti a Monza: da sinistra Ghinzani, De Cesaris, Alboreto, De Angelis, Patrese, Martini e Teo Fabi (FotoVillani)

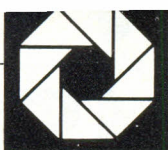




LA PACIFICA INVASIONE DI PISTA A MONZA: UNA TRADIZIONE CHE È STATA FAVORITA DAL 2. POSTO DELLA FERRARI (FotoColombo)

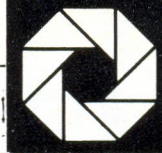






Anche questo fa spettacolo

Tra premi, personaggi e curiosità, Monza non ha vissuto solo sulla corsa: nella pagina accanto (dall'alto e da sinistra), il «Trofeo Trussardi» consegnato a Lauda dallo stesso stilista lombardo, l'arrivo dell'on. Bettino Craxi e signora (FotoColombo), l'abbraccio tra i due grandi «ex» Fangio e Moss (Attualfoto), l'Alfa della Cea-Antincendi «sponsorizzata» da AS, (FotoVillani) e un tifoso con un'oca poco in ambiente ma costretta a tifare Ferrari (Attualfoto). In questa pagina: la settima Vespa vinta da Piquet per le pole-position conquistate, il figlio dello stesso Nelson, Geraldo, sulla Brabham di papà, una tifosa «misteriosa» seduta sul «trespolo» che ai box è di solito riservato ai cronometristi (ma che con le apparecchiature moderne è ormai superato) e la consegna del Trofeo Paletti a De Angelis; sulla destra il papà di Riccardo Paletti (FotoColombo)



Così (in 10) al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Niki Lauda	McLaren Tag	51	1.20'29"065	220,514 kmh	
2. Michele Alboreto	Ferrari	51	1.20'53"314	219,400 kmh	24"249
3. Riccardo Patrese	Euro Alfa Romeo	50	1.21'09"290	214,400 kmh	1 giro
4. Stefan Johansson	Toleman Hart	49	1.21'18"636	209,700 kmh	2 giri
5. Jo Gartner	Osella Alfa Romeo	49	1.21'46"484	208,500 kmh	2 giri
6. Gerhard Berger	Ats Bmw	49	1.22'07"576	207,600 kmh	2 giri
7. Pier Carlo Ghinzani	Osella Alfa Romeo	48	1.18'40"709	212,300 kmh	3 giri
8. Huub Rothengatter	Spirit Hart	48	1.20'49"887	206,700 kmh	3 giri
9. Eddie Cheever	Euro Alfa Romeo	45	1.11'43"430	218,300 kmh	6 giri
10. Thierry Boutsen	Arrows Bmw	45	1.21'28"918	192,200 kmh	6 giri

N.B. - Non essendo stati iscritti fin dall'inizio al campionato mondiale di F. 1 sia Jo Gartner che Gerhard Berger, pur essendo giunti al quinto e al sesto posto, non prendono punti. L'Osella e l'Ats, invece, potranno usufruire dei vantaggi Foca, anche se non figurano cori i punteggi monzesi.

Questi (15) i ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
Patrick Tambay	Renault	43	cavo acceleratore
Teo Fabi	Brabham Bmw	43	motore
Marc Surer	Arrows Bmw	43	motore
Derek Warwick	Renault	31	pressione olio
Jonathan Palmer	Ram Hart	20	motore
Nelson Piquet	Brabham Bmw	15	radiatore
Elio De Angelis	Lotus Renault	14	cambio
Nigel Mansell	Lotus Renault	13	incidente
Jacques Laffite	Williams Honda	10	motore
Keke Rosberg	Williams Honda	8	motore
Andrea De Cesaris	Ligier Renault	7	motore
Francoise Hesnault	Ligier Renault	7	incidente
Philippe Alliot	Ram Hart	6	motore
René Arnoux	Ferrari	5	cambio
Alain Prost	McLaren Tag	3	motore

I primati

GIRO PIÙ VELOCE IN GARA

Niki Lauda (McLaren Tag Mp 4/2) in 1'31"912 alla media di 227,173 kmh. Il primato precedente apparteneva a René Arnoux (Renault Re 30 B) in 1'33"61 alla media di 223,031 kmh, ottenuto nell'edizione 1982 del Gp.

PRIMATO SULLA DISTANZA

Niki Lauda (McLaren Tag Mp 4/2) 51 giri in 1.20'29"065, alla media di 220,514 kmh. Il primato precedente era detenuto da René Arnoux (Renault Re 30 B) in 1.22'25"73 alla media di 219,500 kmh.

Classifiche iridate

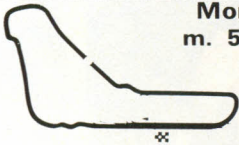
MONDIALE PILOTI

Lauda 63; Prost 52,5; De Angelis 29,5; Arnoux 24; Piquet 24; Warwick 23; Alboreto 21; Rosberg 20; Mansell 13; Tambay 10; Senna e Fabi 8; Patrese 7; Laffite 4; Cheever, Boutsen e Johansson 3; De Cesaris, Ghinzani 2; Surer 1.

MONDIALE COSTRUTTORI

McLaren 115,5; Ferrari 45,5; Lotus 42,5; Renault 33; Brabham 32; Williams 24; Toleman 11; Euro Alfa Romeo 10; Arrows, Osella, Ligier 2; Ats 1.

Monza
m. 5800



Così (in 25) al via

1. FILA

1 Nelson Piquet
Brabham Bmw
1'26"584

7 Alain Prost
McLaren Tag
1'26"671

2. FILA

11 Elio De Angelis
Lotus Renault
1'27"538

8 Niki Lauda
McLaren Tag
1'28"533

3. FILA

2 Teo Fabi
Brabham Bmw
1'28"597

6 Keke Rosberg
Williams Honda
1'28"818

4. FILA

12 Nigel Mansell
Lotus Renault
1'28"969

15 Patrick Tambay
Renault
1'29"253

5. FILA

22 Riccardo Patrese
Euro Alfa Romeo
1'29"382

23 Eddie Cheever
Euro Alfa Romeo
1'29"797

6. FILA

27 Michele Alboreto
Ferrari
1'29"810

16 Derek Warwick
Renault
1'30"113

7. FILA

5 Jacques Laffite
Williams Honda
1'30"578

28 René Arnoux
Ferrari
1'30"695

8. FILA

17 Marc Surer
Arrows Bmw
1'31"108

26 Andrea De Cesaris
Ligier Renault
1'31"198

9. FILA

19 S. Johansson
Toleman Hart
1'31"203

25 F. Hesnault
Ligier Renault
1'31"274

10. FILA

18 Thierry Boutsen
Arrows Bmw
1'31"342

31 Gerhard Berger
Ats Bmw
1'31"549

11. FILA

24 Pier Carlo Ghinzani
Osella Alfa Romeo
1'33"456

12. FILA

9 Philippe Alliot
Ram Hart
1'34"120

30 Jo Gartner
Osella Alfa Romeo
1'34"472

13. FILA

21 H. Rothengatter
Spirit Hart
1'34"719

10 Jonathan Palmer
Ram Hart
1'35"412

N.Q. - 20 Pier Luigi Martini (Toleman Hart) 1'35"840. N. P. - 14 Manfred Winkelhock



Spumante (in coppa) per Alboreto (da sinistra), Lauda e Patrese (FotoColombo)

ALLA RIBALTA/Riccardo Patrese

«Ecco la verità»

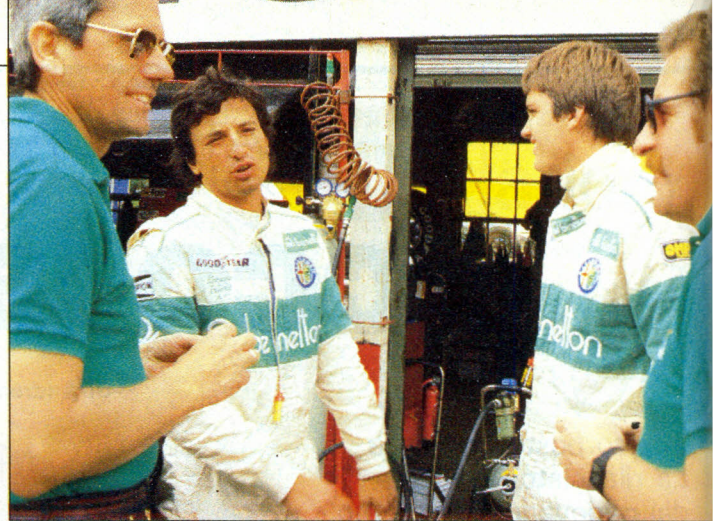
di Andrea Ficarelli

Il terzo posto di Monza ha rilanciato le azioni del padovano. «Non sono stanco di correre — ha detto — e il Gran Premio d'Italia lo ha dimostrato. Da Chiti abbiamo ereditato un motore mediocre, ma con Tonti è arrivata la serenità all'interno dell'Euroracing». Ricaricato nel morale, «Rick» ha ritrovato la fiducia nel futuro e pensa già all'85

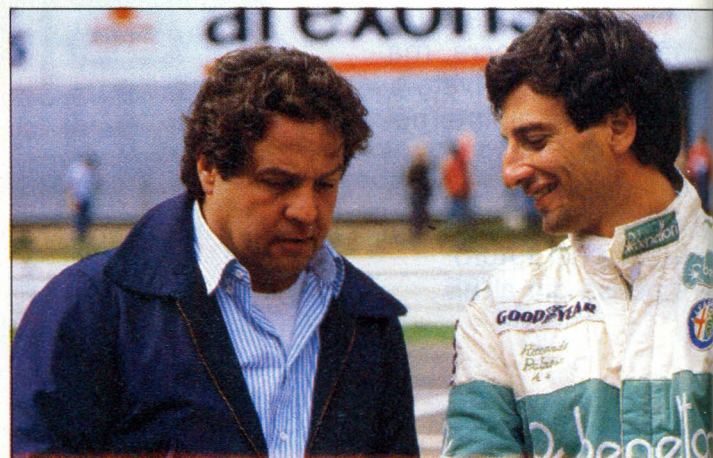
UNDICI RITIRI consecutivi non sono un bilancio molto positivo per una squadra di Formula 1. L'Euroracing-Alfa Romeo e Riccardo Patrese si trovavano in queste condizioni prima del Gran Premio d'Italia. A Monza è arrivato un terzo posto che, pur non modificando il giudizio negativo sulla stagione che sta per concludersi, lascia trapelare un certo ottimismo per il futuro. Riccardo Patrese, il pilota italiano più esperto (110 gran premi disputati in otto anni), crede che la sua squadra possa ambire a un buon 1985. Il terzo posto di Monza ha offerto al padovano la possibilità di ribattere punto per punto tutte le critiche che sono state mosse a lui e al suo team nel corso dell'anno. Con il

segue





Sopra, Patrese con il d.s. Casoli, Cheever e l'ingegner Marmioli (FotoAmaduzzi). A sinistra e sotto: Patrese «personaggio» al Gran Premio d'Italia si intrattiene con due modelle pro-Balestre e con Renato Pozzetto. «Rick» non ama i film impegnati (FotoVillani)



Centodieci Gp in 8 anni

RICCARDO PATRESE, 30 anni, è nato a Padova il 17 aprile 1954. Ha iniziato a correre in kart all'età di 11 anni (è stato un esordio abusivo poiché l'età minima era 12 anni). Nel 1974 ha vinto il titolo mondiale della categoria e l'anno successivo ha esordito in F. Italia. Nel 1976 si è aggiudicato i campionati italiano ed europeo di F.3 con una Chevron del team Trivellato. Il suo esordio in F.1 risale al maggio del 1977, nel GP di Monaco con la Shadow. Ha poi corso con Arrows, Brabham ed Euroracing. Ha disputato 110 GP vincendone due con la Brabham: Monaco '82 e Sudafrica '83.



«Ecco la verità»

segue

morale risollevato, Riccardo ci ha parlato di lui e della sua squadra.

L'INTERVISTA. — Dicono che sei antipatico.

«Non è vero. Sono affermazioni di chi non mi conosce».

— Una volta hai detto che prima di arrivarci il mondo della Formula 1 te lo aspettavi diverso...

«Io me lo aspettavo diverso? Avrò detto che l'ambiente della Formula 1 è cambiato molto da quando sono entrato. Anche se non sono molto vecchio ho ormai nove anni di Formula 1 alle spalle e in un decennio cambiano molte cose. Adesso come adesso l'ambiente non è più divertente di alcuni anni fa; un tempo c'era un modo di vedere le cose meno assillante e forse ci si divertiva di più a guidare la macchina invece che pensare a tutti gli aspetti commerciali che ormai la Formula 1 coinvolge».

— L'ambiente è quindi cambiato in peggio?

«L'ambiente si è sviluppato come si sviluppano tutti gli altri in questo periodo. Si è... "commercializzato", anche per motivi di sopravvivenza, visti i costi attuali della Formula 1. È diventato un ambiente più complesso, ma non me la sento di dire che adesso è peggiore».

— Quest'anno sono uscite delle critiche nei tuoi confronti, a volte anche da parte della tua squadra. Dicevano che Patrese non era più lui, che era ormai demotivato...

«Credo che la gara di Monza abbia dimostrato che non è vero. Chi deve fare un esame di coscienza non sono certo io: la nostra squadra ha vissuto dei momenti difficili che mi hanno contrariato in alcune occasioni. Contrariare qualcuno può voler dire fargli passare la voglia di correre. Ora comunque questi problemi sono risolti e penso che nelle ultime quattro corse nessuno possa accusarmi di non aver dato il meglio».

— Il contributo dell'ingegner Tonti è stato importante in questo senso?

«È stato determinante. Tonti non è soltanto un bravissimo tecnico ma è anche un bravissimo coordinatore, una figura che a noi mancava. Prima del suo arrivo eravamo in un clima di polemiche, di conflitti personali e di confusione. Avevamo ereditato motori con grossissime tare, ca-

renti di potenza (anche se qualcuno lo nega) e con grossi problemi di consumo. Tonti si è subito messo al lavoro e il risultato di Monza è la prima tappa delle modifiche da lui apportate».

— Se Tonti è così bravo, Chiti non lo era?

«Non voglio entrare in polemica con l'ingegner Chiti che la settimana scorsa si è dato molto da fare per decantare la nostra nuova competitività, affermando tra l'altro che il suo motore è eccezionale e i nostri problemi venivano dal telaio e dall'aerodinamica. Io so solo che il clima che c'era prima era molto difficile da sopportare e non creava delle premesse costruttive, mentre ora c'è un clima aperto a costruire qualcosa di veramente solido. Non voglio dire se Chiti è bravo o no: i risultati che ha ottenuto nel corso della sua carriera parlano da soli. Non vedo però come lui possa criticare l'opera di altri quando lui in fatto di gestione del team non ha fatto niente di eccezionale e, anzi, ha ottenuto risultati abbastanza contraddittori».

— Che differenza c'è nel modo di lavorare della Brabham, che tu ricordi, rispetto a quello dell'Euroracing?

«Solo adesso all'Euroracing cominciamo a lavorare con una mentalità anglosassone. Alla Brabham e in altri team inglesi non c'erano questi problemi perché ognuno aveva le proprie responsabilità e i ruoli erano ben definiti: nessuno andava a usurpare il ruolo di un altro, compresi i piloti. Non c'erano discussioni».

— Però anche alla Brabham non sono mancate le polemiche. La tua macchina si rompeva, quella di Piquet no. Loro dicevano che le macchine erano le stesse...

«Guarda, la situazione si è chiarificata quest'anno. Pensa a quello che ha fatto Fabi e a quello che ha fatto Piquet... Non devo fornire alcuna spiegazione. Su 15 gare che ho fatto l'anno scorso in 12 ero in posizioni da podio ma purtroppo sono arrivato solo in due. Tutti allora potevano accusarmi di una eccessiva crudeltà con il mio mezzo meccanico. Oggi però si vede che Piquet non arriva quasi mai, Fabi arriva ancora meno, quindi...».

— Come vorresti fosse l'assetto del team Euroracing nel 1985?

«L'assetto del team si è già definito in questi giorni. I piloti rimangono gli stessi, lo sponsor sarà ancora Benetton, i componenti dell'Euroracing non cambieranno. Tonti avrà la responsabilità dei motori. La cosa che mi sembra più importante è l'intesa tra Tonti e Pavanello che si sta rafforzando di giorno in giorno.

A me sta bene così. Non ci sarà più bisogno di mettersi con le spalle al muro dicendo "la colpa è tua", no "la colpa è sua", "la colpa è giù", "la colpa è su": la colpa, se c'è, si trova con tranquillità e non si scarica addosso a nessuno. Questo è basilare. Se ci saranno dei successi il merito sarà del collettivo e non di qualcuno in particolare».

— Ci sono quindi le prospettive per dei risultati...

«Ci sono sì. Penso lo abbiamo dimostrato proprio a Monza dove sono emerse le carenze e i limiti del motore dell'ingegner Chiti. Pur erogando una potenza tra il mediocre e il sufficiente, quella con la quale Cheever ha potuto barcamenarsi nelle prime posizioni, si è visto che in quel modo il motore non finisce la gara perché consuma troppo. Io per arrivare alla fine ho dovuto andare pianissimo. Abbiamo dimostrato che quello che l'ingegner Chiti va dicendo, cioè che la colpa è solo dell'Euroracing, eccetera, eccetera, non è vero perché il problema sostanziale è un motore con potenza mediocre e consumo eccessivo».

— Quando arriverà il nuovo motore a 4 cilindri?

«Adesso abbiamo in corso la revisione del motore attuale e dovremmo vederne i risultati per la fine dell'anno. Poi arriverà il nuovo quattro cilindri del quale dovremmo disporre entro i primi tre o quattro mesi del 1985».

— Continuerai anche nell'endurance?

«Non so quali siano i programmi della Lancia. Per quel che mi riguarda sono legato alla Casa torinese, godo di ottima stima all'interno della squadra e mi sento legato a lei anche affettivamente. Se non ci saranno controindicazioni continuerò senz'altro con la Lancia».

— Come utilizzi il tuo tempo libero?

«Non ne ho molto... Gli sport in generale sono i miei hobby preferiti. Mi piacciono tutti gli sport, sia vederli che farli. Poi ho l'hobby dei trenini elettrici».

— Ti interessi di musica?

«L'ascolto volentieri ma non ho un genere preferito. C'è gente che segue un genere in particolare e rifiuta tutti gli altri. Non è il mio caso».

— Qual è l'ultimo film che hai visto?

«Vado molto poco al cinema. Preferisco quelli fantascientifici, tipo "Indiana Jones", che è uscito adesso, o "Guerre stellari". Vado a vedere anche film impegnati, ma preferisco andare al cinema per svagarmi un po' piuttosto che star lì a pensare troppo».

— Segui un programma di preparazione atletica?

«È da anni che lo porto avanti. Mi segue un professore di educazione fisica, Boschini di Padova, che tra l'altro è stato mio insegnante al liceo. Svolgiamo un programma vero e proprio solo nel periodo invernale poiché quando ci sono le gare è difficile trovare il tempo per allenarsi».

— Chi ti ha aiutato di più a diventare pilota di Formula 1?

«In me non c'era la totale convinzione di dover fare il pilota a tutti i costi. Ho fatto del karting fino al 1974, ho vinto il campionato del mondo, poi mi è stata offerta la possibilità di fare un campionato di Formula Italia proprio grazie a questo risultato. Avevo deciso di non correre più in kart, così ho accettato, più che altro per divertimento. In formula Italia sono andato bene a automatamente sono stato aiutato, da Trivellato con lo sponsor Stebel, a passare in Formula 3. Il salto in Formula 1 è stato altrettanto rapido... Ho iniziato a correre in automobile nel maggio del '75 e nel maggio del '77 ero già in Formula 1 con la Shadow. Penso che mi abbia aiutato più che altro il mio carattere e la mia famiglia, che non mi ha mai ostacolato».

— La tua famiglia ti ha aiutato anche finanziariamente nel corso della carriera?

«La mia è una famiglia normale, e quando ho iniziato la carriera di pilota non aveva soldi sufficienti per sostenere l'attività di un esordiente. Bisogna però dire che quando ho iniziato io non era ancora di moda questo tipo di promozione: Allora anche i team facevano un po' fatica ad accettare della gente solo perché portava dei soldi. Ai miei tempi questo tipo di promozione non era ancora molto usato».

— Cosa ne pensi dei giornalisti?

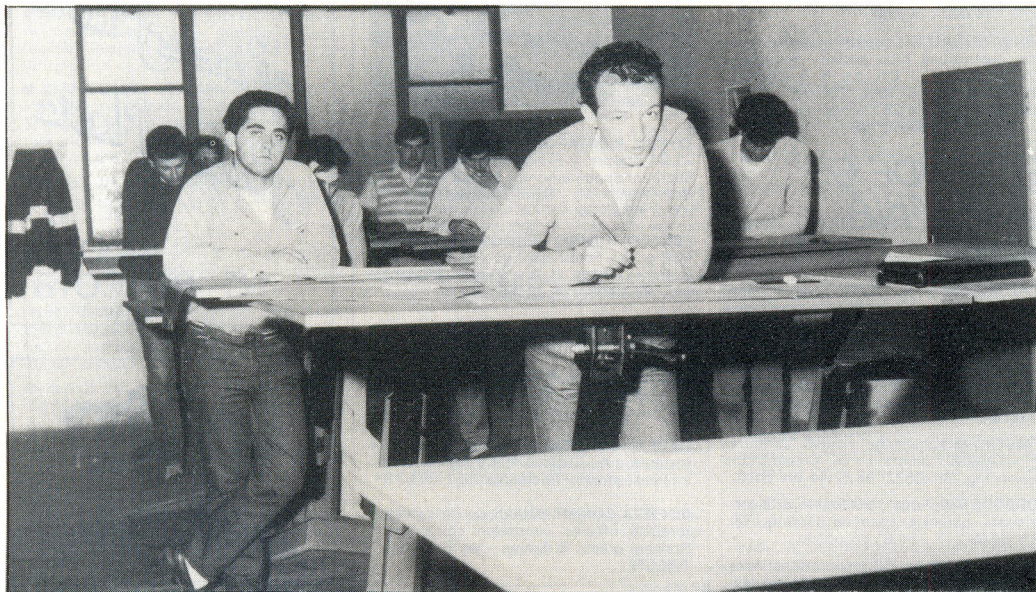
«Non posso dire di aver ricevuto favori da loro. Non lo posso dire soprattutto per quel che riguarda la prima parte della mia carriera e relativamente all'incidente di Monza '78. In quel periodo di maturazione posso aver immagazzinato dei dati negativi che magari mi portano a essere spesso sulle mie prime di concedere confidenza o instaurare un rapporto d'amicizia con i giornalisti. Ritengo tuttavia che la stampa sia assolutamente necessaria e capisco che i giornalisti, soprattutto quelli che lavorano nel mondo delle corse, sono pressati da problemi di tempo e incontrano difficoltà a parlare con tutti noi, anche perché spesso noi siamo impegnati e quindi non disponibili».

— Che cosa ti dà più fastidio? «La ruffianaggine». (a.f.)

Modena ai vertici nell'insegnamento della progettazione tecnica e stilistica

L'università dell'auto

L'Istituto superiore di Scienza dell'Auto, intitolato a Ignazio Giunti, prepara da quattordici anni progettisti meccanici e stilisti che vengono poi inseriti nelle maggiori Case



Sopra, un momento della lezione di disegno tecnico all'Istituto modenese. I due corsi (scienza automobilistica e stilistica) durano due anni ciascuno. Sotto, due esempi di progettazione, stilistica frutto degli allievi della «Ignazio Giunti»

Articolazione dei corsi

Biennio di **Scienza automobilistica (automotiva)** per il conseguimento del diploma di **Automotive Engineer**. Le discipline impartite sono inerenti al calcolo, alla progettazione ed alla costruzione delle parti meccaniche dell'automobile: motore, telaio e sospensioni.

1. anno:

- 1) disegno tecnico 1
- 2) analisi matematica
- 3) meccanica razionale
- 4) motori endotermici
- 5) tecnologia meccanica
- 6) officina 1 (pratica)

2. anno:

- 7) disegno tecnico 2
- 8) scienza delle costruzioni 1. anno
- 9) progettazioni automobilistiche
- 10) costruzioni di macchine
- 11) meccanica applicata alle macchine
- 12) officina 2 (pratica)

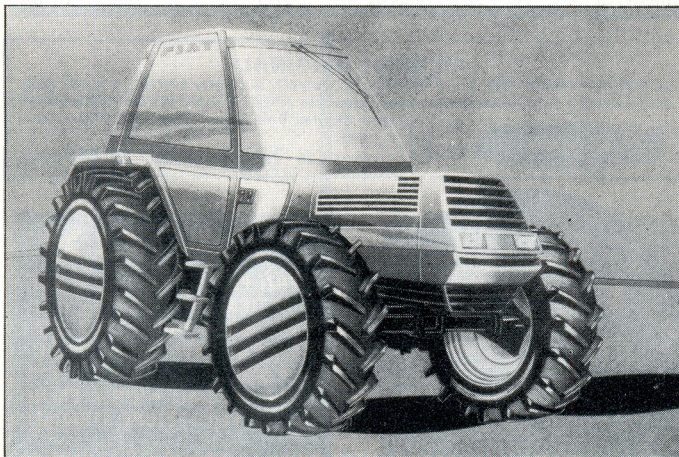
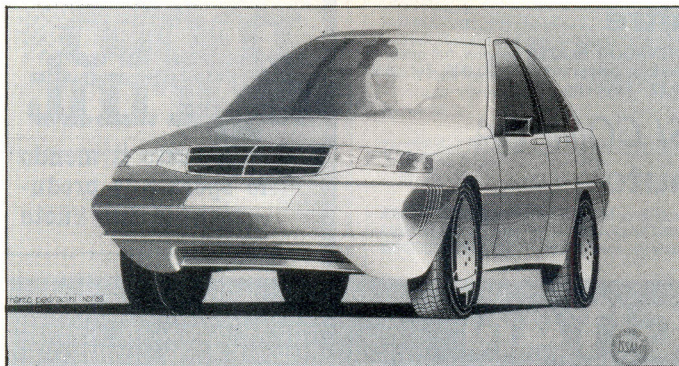
Biennio di **Scienza stilistica (stile)** per il conseguimento del diploma di **Stylist engineer**. Le discipline impartite sono inerenti al disegno di stile, alla progettazione ed alla costruzione delle carrozzerie automobilistiche: berline, sportive ed industriali.

1. anno:

- 1) disegno tecnico
- 2) stilistica 1
- 3) analisi matematica
- 4) meccanica razionale
- 5) tecnologia meccanica

2. anno:

- 6) stilistica 2
- 7) scienza delle costruzioni
- 8) aerodinamica



MODENA — Il prossimo anno accademico sarà il quattordicesimo di attività per l'Issam, (Istituto Superiore di Scienza dell'Automobile) che ha sede a Modena, sotto la direzione del designer Doro Marotta. Una grossa soddisfazione per chi ha creduto in un'iniziativa difficile da portare avanti, proponendosi di riuscire dove altri avevano dovuto desistere. L'Istituto offre due possibili indirizzi di studio agli allievi, in automotiva (scienze dell'auto) ed in stile. Il primo pone l'accento sull'aspetto meccanico dell'automobile, studiandolo in ogni risvolto sia sul piano teorico sia su quello pratico, l'altro punta sulla formazione di preparati designer. Entrambi hanno la durata di due anni. Le lezioni si tengono nel pomeriggio e coprono una ventina di ore settimanali sotto la guida di professionisti laureati, per le materie teoriche, e di tecnici diplomati per quelle pratiche. Caratteristiche di preparazione e di serietà non si discutono ed a testimoniare sono l'inserimento di diplomati all'Issam presso industrie di prestigio quali la Ferrari e la Lancia o la Porsche mentre gli stilisti hanno trovato posto negli uffici di Pininfarina, Bertone, Sessano, Rayton Fissore e Bogneschi.

LA POSSIBILITÀ di studiare presso un Istituto completamente dedicato all'automobile ha richiamato giovani anche provenienti da molto lontano, da Hong Kong e dal Canada, dall'America Latina, dal Sud Africa e da diverse nazioni europee. Per accedere all'Issam è indispensabile possedere un diploma di scuola media superiore; le iscrizioni sono aperte dal 10 settembre al 31 ottobre, con orari di segreteria dalle 9.30 alle 12 e dalle 16 alle 18 di tutti i giorni feriali escluso il sabato, presso la sede unica dell'Issam, in via Umberto Giordano, 28 a Modena (telefono 059/367993). Fuori orario è possibile telefonare allo 0523/385269.

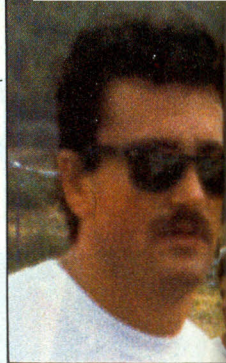
Luigi Massari

Mitos.
Per una carica di emozioni



Mitos.
Cologne di Napoleon

Qui a fianco,
Gabriele Noberasco
(FotoGremignani)
che quest'anno
partecipa con la
Ritmo gruppo A
all'europeo rally.
In basso a destra,
eccolo impegnato
al «Costa Smeralda»
(FotoCockpit)



PORTO CARRAS — Lo avevano soprannominato «Odeon-tutto quello che fa spettacolo», dal titolo di una trasmissione TV di alcuni anni fa. «Odeon» per la sua guida irruente, sempre con il piede giù. «Odeon» per le sue uscite di strada tanto frequenti quanto rovinose. «Odeon» per il suo modo di dare spettacolo anche giù dalla macchina: vivacissimo conversatore con l'arte di raccontare con humor anche l'aneddoto più banale della sua vita ralistica. Eppure, dietro a questa facciata pubblica di Gabriele Noberasco (un cognome noto in tutto il mondo per il commercio di frutta secca ed altri generi alimentari), c'è un ragazzo che ama i rally più di ogni altra cosa e che si impegna più di molti professionisti di carriera per fare delle corse il suo unico e vero mestiere. A sostenerlo nell'impresa ci sono una famiglia che tollera, con infinita pazienza, che «Nobe» trascuri l'azienda per le corse, ed una moglie giovane e bella cui spetta la palma di signora più elegante dei rally, sempre nell'ombra eppure in primo piano grazie ad un corpo statuario che veste secondo gli ultimi dettami della moda.

Il 1984 di Noberasco è una stagione atipica, che lo ha visto correre all'estero inseguendo un incongruente Challenge europeo di gruppo A, accumulando esperienza ma rischiando anche di «venire dimenticato» in Italia, dove l'eco dei suoi risultati di gruppo giunge in seconda battuta, prevaricato dalla grancassa che commenta la sfida Toivonen-Capone per la vittoria assoluta.

— Gabriele, quali sono stati i lati positivi di questa tua esperienza europea?

«Ho potuto vedere come si corre fuori dai patrii confini, con che spirito si corre, quale è il livello di competitività dei piloti che vanno per la maggiore in questi Paesi. È stato interessante, quando è avvenuto, lo scontro con stranieri che sono molto veloci sulle strade di casa loro... Il vantaggio più grande, però, penso sia nel fatto che se io dovessi in futuro ripetere il campionato europeo, conoscerei già che tipo di gare mi si prospetta e quali sono le difficoltà».

— Ritieni valida la formula del Challenge di gruppo A?

«Dal punto di vista dell'assegnazione dei punteggi è stato formulato in maniera assurda. Noi siamo partiti pensando che venissero dati i punti in base ai piazzamenti di gruppo, invece dopo il Rally di Bulgaria, quando avevo già due vittorie in gare a coefficiente 4, abbiamo scoperto che l'annuario FISA dice che valgono solo i piazzamenti in assoluto. È stata una doccia fredda, perché noi in assoluto avevamo fatto il settimo posto in Sardegna e il sesto in Bulgaria, mentre in Svezia ed in Finlandia hanno fatto due gare valide per il Challenge in cui potevano correre solo i gruppo A; quindi Stroemberg ha fatto un

RALLY/Intervista a Gabriele Noberasco

«Odeon» al bivio

Lo avevano soprannominato così per il suo stile di guida (e di vita) spettacolare. Ora è cambiato, si ritiene un professionista e dice: «O mi dimostro vincente, o torno a divertirmi»

di Roberta Gremignani

secondo assoluto ed un quarto assoluto, ritrovandosi in testa al Challenge. Inoltre bisogna notare che le gare in Finlandia sono più corte di un nostro rally nazionale, quindi molto meno impegnative di gare come Costa Smeralda, Ypres o Bulgaria».

— Hai avuto problemi di adattamento alla trazione anteriore?

«Io in sette anni di gare non avevo mai guidato vetture a trazione anteriore. Quindi in Sardegna ero un po' titubante, perché avevo paura di replay condizionati, cioè di trovarmi a fare delle manovre al limite e spontaneamente reagire con quei movimenti che invece con la trazione anteriore non sono giusti. Quindi, sulla terra della Sardegna e sull'asfalto della Bulgaria ho corso molto contratto, sempre pensando a ciò che facevo per non incorrere in errori grossolani. Ad Ypres, però, mi sono sentito di lanciarmi a briglia sciolta fin dalla prima prova. La Ritmo ha dei pregi che si riescono a sfruttare solo conoscendo la macchina e, soprattutto, ha un limite di tenuta molto alto, rapportato però purtroppo con una gommatura molto piccola. Quest'ultimo fattore ti dà dei problemi nelle staccate decisissime e quando vai a spazzolare ogni centimetro di strada nelle curve, e con le ruote così piccole puoi trovare delle sorprese, come è accaduto a me ad Ypres: cioè una mancanza nell'asfalto proprio al bordo della strada diventa un buco dove la ruota entra di netto, provocando sbandate o addirittura uscite di strada. Io sono soddisfatto di questa esperienza perché mi completa tecnicamente: a fine stagione saprò usare meglio la tecnica del "sinistro" e saprò valutare meglio i limiti di questo tipo di automobile. E visto che si va sempre di più verso le vetture a quattro ruote motrici, è indubbio che a un pilota è utile avere conoscenza di vetture a trazione anteriore».

— Ma se tu dovessi tornare indietro, rifare-

sti il Challenge europeo di gruppo A o preferiresti correre in Italia con una vettura da assoluto?

«Ho accettato questo programma innanzitutto perché ritenevo interessante poter correre all'estero e in secondo luogo perché mi veniva proposto di correre con una Fiat, sempre gestita dalla Tre Gazzelle. Il che significava la possibilità di entrare a far parte di quella grande holding che in Italia tiene le fila di quello che in questo momento è il massimo nei rally. Ero cosciente dei rischi cui andavo incontro, fra cui l'eventualità di non rischiare ad adattarmi alla guida a trazione anteriore e quindi vedere vanificato, con una stagione mediocre, quanto avevo saputo fare in sette anni di gare su auto a trazione posteriore. Certo che ancora adesso la possibilità di correre in Italia con un'auto da assoluto mi attira molto».

— Oggi i rally che percentuale occupano nella tua vita?

«È un discorso difficile. Io so che i rally occupano l'80 per cento della mia vita. Da tre anni a questa parte ho lasciato il vecchio tipo di Gabriele Noberasco-Odeon, per un nuovo Noberasco, pilota professionista. E da tre anni a questa parte sto cercando di far capire alla gente che io sono un professionista, anche se non vengo retribuito. Ho sempre fatto tutto per essere al cento per cento delle mie possibilità: io provo le gare senza il muletto, però al limite di quello che posso fare senza muletto, perché non voglio lasciare nulla al caso. Magari, non essendo retribuito, invece di stare 10 giorni a provare ci sto solo cinque giorni, però faccio ugualmente il lavoro che gli altri fanno in dieci giorni. Quando sono a casa sono il primo a stupirmi di quanto sto attento per mantenermi in forma fisica, forse a volte esagerando: dopo una settimana o due senza footing o senza palestra mi vengono degli scrupoli e quindi ci devo tornare perché

diversamente non dormirei bene la notte. Soprattutto ho cercato di cambiare, sia nel periodo delle gare sia quando sto a casa, la mia mentalità e determinati comportamenti, che facevano parte del mio carattere più vero ma che si rivelavano in certe occasioni controproducenti. Adesso però ritengo di essere di fronte ad un bivio: a 28 anni o trovo la possibilità di dimostrare di essere un pilota che può dir qualcosa ed essere vincente oppure se non potrò avere questa occasione, dovrò smettere di fare i rally professionalmente come ora, e magari tornare a divertirmi un po' di più. Le forze che non applicherei nei rally le dedicherei al mio lavoro, che mi coinvolge personalmente perché l'azienda è mia come dei miei fratelli. Certo che ho avuto finora la grande fortuna di una famiglia che non ha mai fatto pressioni perché i rally fossero per me solo un hobby: devo molto a mio padre e ai miei fratelli e proprio per questo ho sempre cercato di tenermi al corrente su quella che è stata l'evoluzione dell'azienda, anche se il mio vivere negli ultimi tre anni è stato dedicato solo ed esclusivamente ai rally».

— La gente, però, si ricorda ancora di «Odeon» ed è difficile farle dimenticare un personaggio che, in fondo, al pubblico piace molto. Dentro di te, ti senti ancora un po' «Odeon»?

«Io penso di essere cambiato radicalmente e di avere a poco a poco convinto anche gli altri. Certo io sono un pilota che non ama tirare su il piede, ma ho dovuto imparare a farlo in questi ultimi due anni. Da questo punto di vista sono riuscito a mutare il mio temperamento, tarpendo quello che era il mio istinto anche perché negli anni precedenti mi aveva portato a fare molte cose negative. Io sono un irruente nella guida, però il mio era un tipo di guida certo più pericoloso rispetto a quello di altri piloti, ma non meno redditizio, perché quando finivo le gare ero piazzato ottimamente. Questo mio aspetto funambolico era molto legato al mio carattere. Io riesco a sopravvivere i momenti di tensione e magari riesco a scherzare in un momento di difficoltà mia personale solo per il piacere di veder ridere la gente che è con me. Da qui è nato il personaggio «Odeon» che a me non è mai dispiaciuto. Chiaro che c'è un processo di maturazione che ti fa cambiare, e per me questo è venuto proprio dai rally: mi hanno fatto cambiare anche in quello che è la mia vita personale, i rapporti con gli altri. Grazie ai rally ed agli schiaffi secchi che ho preso sulla faccia, a volte gratuiti a volte per colpa mia, ho imparato a vivere in modo più equo, a dare ascolto agli altri, ad essere meno egocentrico, ad ammettere a volte di avere torto. Questi sono stati quindi anni spesi bene, non solo perché sono maturato come pilota ma perché mi sono migliorato come persona». □



RALLY/Con la «Coppa Liburna» riprende il campionato italiano

L'ultima chance di Tabaton

Il genovese dovrà assolutamente vincere per non perdere le speranze di conquistare il titolo. Una concorrenza spietata, formata da Cunico, Caneva, Boretti e Egizi cercherà di sbarrargli il passo

di **Roberta Gremignani**

DEPENNATO dal calendario Cir il rally di Puglia e Lucania, il campionato italiano rally ha potuto trascorrere vacanze oltremondo lunghe, prima di un vero e proprio «autunno caldo», con tre gare nello spazio di un mese. Ritorna il Cir in grande stile, cioè, con la gara dal nome più prestigioso del calendario, quella «Coppa Liburna» che è quasi una classica del nostro rallyismo, e ritorna con argomenti agonistici di considerevole interesse. Sul velocissimo asfalto toscano, infatti, bisognerà seguire con attenzione diversi equipaggi. Teste di serie numero uno sono, come al solito, Tabaton-Tedeschini con la Lancia ufficiale Olio Fiat-Hertz, che volgono assolutamente vincere perché la loro classifica necessita di un punteggio pieno per mantenere intatte le speranze di una conquista del titolo. Contro di loro, quindi in gruppo B, troveremo Franco Cunico, sulla Porsche-Tamauto, di Loro per onorare un contratto di inizio stagione, che non ha interessi di campionato, ma farà ugualmente di tutto per dare del filo da torcere al suo ex-compagno di squadra. Un altro pilota extra-Cir, presente una tantum per la gioia di Dado Andreini, sarà Vittorio Caneva, che proprio a Livorno farà il suo esordio al volante di una 037: quella di Verini e Nocentini recentemente trasformata in evoluzione «due».

FIN qui i professionisti del volante. Da non trascurare, però ci sono poi i gentlemen, tra i quali i più veloci «privati» del Cir, cioè Boretti ed Egizi, entrambi con le Lancia di Volta, che sono di

casa, essendo toscani-doc per nascita e residenza. La lotta più avvincente, però, non sarà tanto quella per la classifica assoluta ed il gruppo B, bensì quella di gruppo N. Il particolare regolamento di campionato, infatti, ha fatto sì che dopo cinque gare il più autorevole candidato alla conquista del titolo italiano, sia il privatissimo Maneo, sempre giunto al traguardo nelle primissime posizioni della classifica di gruppo N. Contro Maneo, allora, la scuderia Grifone ha portato a Livorno un grande spiegamento di forze, con l'intento di fargli prendere meno punti possibile, dato che diversamente Tabaton, anche in caso di vittoria, non riuscirebbe ad accorciare le distanze. Ecco quindi che i fortissimi Fabbri-Cecchini, attuali leader del campionato, sono passati, per ordine di squadra, dal gruppo A, al

gruppo N, lasciando per una volta via libera in gruppo A ad Alfetta e Manta che non si ritroveranno Fabbri sulla loro strada. Oltre a Fabbri la Grifone schiera in gruppo N i soliti Canobbio, Rossi e Valerio, mentre il Jolly Club ha mandato in aiuto della scuderia un tempo rivale ed ora avviata verso una saggia e proficua alleanza, la coppia Chiti-Boretti. I due giovani toscani utilizzeranno la Ritmo 130 preparata da Nocentini, usata da Nannini al Montecarlo perché la loro vettura abituale preparata dalla University Motors è tenuta in serbo per il Sanremo.

ALLA «Coppa Liburna» ritroveremo i cinque ragazzi selezionati dalla Ford con l'iniziativa «Ford cerca un campione» che, a differenza del rally Piancaval-

lo dove hanno avuto solo «un assaggio» di alcune prove, qui verranno lasciati liberi di disputare l'intera gara. A Piancavallo il più esperto Bozzi è risultato il migliore del lotto, ma l'emozione dell'esordio può avere giocato brutti scherzi ai suoi compagni che attendiamo quindi per una riprova a Livorno. Isabella Bignardi-Wanda Geninatti, favorite d'obbligo per la classifica femminile con la Manta gruppo A, hanno promesso di attaccare, per portare a casa un buon piazzamento assoluto, che valga loro una guida ufficiale per il 1985. Ma forse lo sforzo è inutile, perché Isabella Bignardi è sempre più appetita come Direttore Sportivo ed a questo proposito voci di corridoio volgono la tenace ragazza torinese al timone del team Peugeot '85. □



Sopra: Tabaton è il grande favorito della «Coppa Liburna». A destra: il pilota genovese in azione con la 037 Olio Fiat (Studio 83)

Dove e quando le prove speciali

Partenza da Livorno

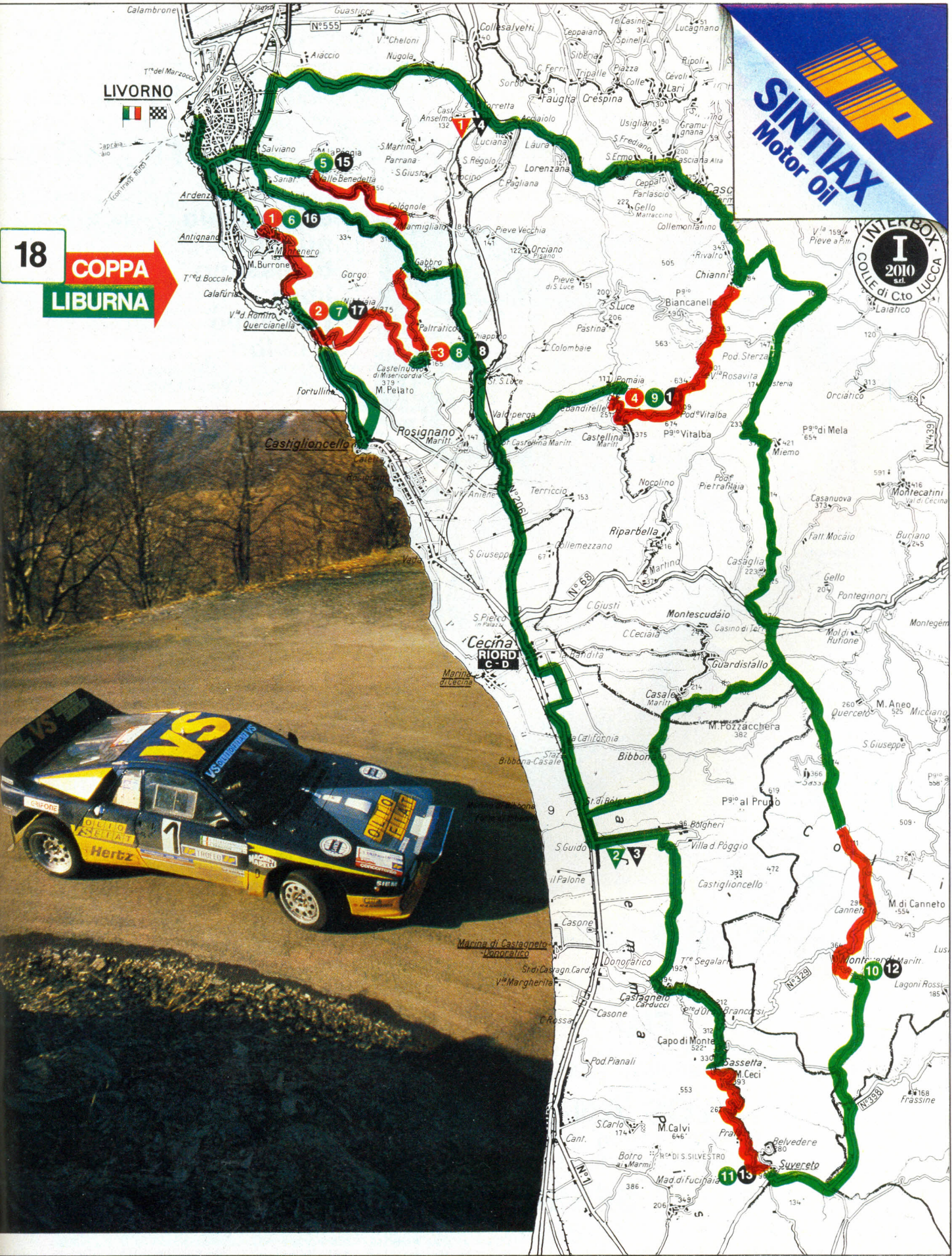
(venerdì 21 settembre) ore 00.01

PS 1	Castellaccio	00.21
PS 2	Vaiolo	00.42
PS 3	Traversa	01.02
PS 4	Pomaia	01.47
PS 5	Montemaggiore	03.23
PS 6	Castellaccio	03.57
	Riordino	04.21
PS 7	Vaiolo	05.06
PS 8	Traversa	05.26
PS 9	Pomaia	06.13
PS 10	Monteverdi	07.44
PS 11	Sassetta	08.26
PS 12	Monteverdi	09.50
PS 13	Sassetta	10.32
	Riordino	11.37
PS 14	Pomaia	12.30
PS 15	Montemaggiore	14.05
PS 16	Castellaccio	14.39
PS 17	Vaiolo	15.00
PS 18	Traversa	15.20
	Arrivo a Livorno	16.00

LIVORNO



18 COPPA LIBURNA



RALLY 1. SERIE/111 Minuti

Gattone con le unghie

Il giovane portacolori del Fly Team si è imposto battendo anche il compagno Uzzeni, dopo una gara tutta grinta condotta in testa fin dall'inizio

BORGOMANERO — Che l'allievo superi il maestro a volte succede. Un fenomeno di questo genere è avvenuto all'8. Rally 111 minuti, dove il 23enne Alfredo Gattone, su Porsche 3000 RS a motore aspirato preparato da Orlando, si è aggiudicato la gara battendo il compagno di squadra e favorito della vigilia Franco Uzzeni, che per ben quattro volte aveva scritto il suo nome nell'albo d'oro. È la prima volta che il giovane portacolori del Fly Team conquista una vittoria assoluta quest'anno, dopo un 5. posto al Team 971 e qualche ritiro per troppa smania e dopo solo due anni di esperienza rallistica; nemmeno lui credeva di poter arrivare a tanto. La gara ha visto subito in testa Gattone, coadiuvato dall'esperto Peppino Poletti già vincitore con Bellost del titolo tricolore nell'80. Alla seconda speciale Izzeni è riuscito a riprendere il comando della classifica, ma solo per quella prova. Nella seguente Gattone ha rimesso le ruote davanti a tutti e le ha mantenute fino al termine. Al terzo posto si è insediato Cappellino con la Lancia Rally, che ha poi inflitto sulla prova di Boretto 13" a Izzeni, spodestandolo così dalla piazza d'onore. Al quarto posto ha concluso la Lancia Rally di Azzolari-Orlando, che hanno preceduto le Porsche del biellese Giorgio e di Ciriotti. Un ritorno di successo è stato quello dell'organizzatore del Rally della Lana Gubernati, che a fianco di Ramella con l'Ascona 400 Conrero ha preceduto l'ossolano De Cè vincitore del gruppo 4. Ben 105 dei 160 equipaggi partiti hanno raggiunto il traguardo, e il numero pubblico ha creato qualche problema costringendo all'annullamento della sesta speciale per eccesso di spettatori alla partenza. Sorprendente è stata la gara del novarese trofeista A112 Pizzo, che in coppia con Ugazio si è aggiudicato il gruppo N concludendo al 13. posto assoluto. Tra i nomi illustri che hanno abbandonato troviamo Cucirelli (Porsche Turbo) per rottura del filo dell'acceleratore alla 3. ps, Bettanis, uscito di strada con la Opel Manta causa la rottura di un braccetto e Perazio, che con un guasto al differenziale ha abbandonato per primo la compagnia.

Eraldo Guglielmetti

RS) in 1'07'21"; 2. Cappellino-Furia (Lancia Rally) a 10"; 3. Uzzeni-Bondesan (Porsche 3300 Turbo) a 21"; 4. Azzolari-Orlando (Lancia Rally) a 1'46"; 5. Giorgio-Gruppo (Porsche 911) a 2'06"; 6. Ciriotti-Mossino (Porsche 911 SC) a 2'53"; 7. Ranella-Gubernati (Opel Ascona 400) a 3'03"; 8. De Cè-Dufej (Porsche 911 SC) a 3'45"; 9. Viotti-Imerito (Porsche 911 SC) a 3'58"; 10. Cerutti-Perazzi (Porsche) a 4'25".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Gattone-Poletti (Porsche 3000 RS) in 1'07'21"; 2. Cappellino-Furia (Lancia Rally) a 10"; 3. Uzzeni-Bondesan (Porsche 3300 Turbo) a 21"; 4. Azzolari-Orlando (Lancia Rally) a 1'46"; 5. Giorgio-Gruppo (Porsche 911) a 2'06"; 6. Ciriotti-Mossino (Porsche 911 SC) a 2'53"; 7. Ranella-Gubernati (Opel Ascona 400) a 3'03"; 8. Viotti-Imerito (Porsche 911 SC) a 3'58"; 9. Cerutti-Perazzi (Porsche) a 4'25"; 10. Mizia-Grisoni (Porsche) a 13'14"; 11. Fogagnolo-Mongini (R5 Turbo) a 14'17".

GRUPPO 4

Classe oltre 2000: 1. De Cè-Dufej (Porsche 911 SC) in 1'11'06"; 2. Ardizola-Fortina (Porsche 911) a 1'31"; 3. Zanetta-Cavalleri (Porsche 911) a 7'49".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Pizio-Ugazio (A112 Barth) in 1'14'35"; 2. Ozina-Tinelli (Fiat 127 Sport) a 2'21"; 3. Formaggio-Caramellino (A112) a 3'50"; 4. Sogni-De Lorenzi (Fiat 127) a 3'53"; 5. De Giovannini-Piana (A112 Abarth) a 5'07"; 6. Boetto-Santi (A112 Abarth) a 6'16"; 7. Colombotto-Balocco (Fiat 124 Sport) a 8'43"; 8. Decadenti-Casotto (Fiat 127 Sport) a 9'44"; 9. Cinzano-Panasiti (A112) a 9'54"; 10. Vallania-Passone (Fiat 127) a 10'48".

Classe 1300: 1. Colla-Gironi (Ford Escort) in 1'22'25"; 2. Gallo-Amerio (Innocenti De Tomaso) a 1'1'06"; 3. Corsato-Durando (De Tomaso Mini) a 12'09"; 4. Del Buonobertoli (Mini De Tomaso) a 19'59".

Classe 1600: 1. Lottini-Piga (Talbot Sunbeam TI) in 1'17'07"; 2. Vergerio-Pellicani (Talbot Sunbeam TI) a 42"; 3. Oprandi-Tedesco (Talbot Sunbeam TI) a 1'56"; 4. Frattini-Peduto (Sunbeam) a 1'59"; 5. «The Fox»-Barbaglia (Golf GTI) a 2'22"; 6. Pillon-Rolando (Peugeot 205) a 3'33"; 7. Bivesi-Veronesi (Sunbeam TI) a 4'20"; 8. Cassano-Avanzini (Fiesta) a 5'46"; 9. Tarocchi-Leone (Golf GTI) a 8'37".

Classe 2000: 1. Daniso-Baccini (Opel Ascona 2000) in 1'15'06"; 2. Panzera-Lancia (Opel Ascona 2000) a 1'16"; 3. Dal Cerri-Visattini (Opel Manta) a 1'43"; 4. Rapetti-Passalà (Ritmo 130) a 1'49"; 5. Roggeto-Taglietti (Opel Ascona SR) a 2'08"; 6. Pignatelli-Galoppo (Opel Manta) a 2'22"; 7. Cerutti-Ferrari (Opel Kadett GTE) a 5'07"; 8. Monbellardi-Del Rosso (Opel Ascona 2000 SR) a 12'41".

Classe oltre 2000: 1. Verdoia-Fortis (Opel Monza) in 1'22'39".

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Cavisoli-Grossini (A112 Abarth) in 1'18'25"; 2. Concolato-Mappa (A112) a 4'35"; 3. Stella-Aires (Fiat 127) a 6'51"; 4. Loi-Beforti (A112) a 7'08"; 5. Barazzotto-Grillo (Ford Fiesta) a 11'01".

Classe 1600: 1. Scamuzzi-Altieri (VW Scirocco) in 1'19'47"; 2. Pelà-Forte (Ford Escort) a 45"; 3. Zoggia-Lombardi (Alfasud

TI) a 55"; 4. Visconti-Pasino (Talbot Sunbeam TI) a 1'32"; 5. Valli-Valli (Alfasud) a 14'21".

Classe 2000: 1. Bolongaro-Condani (Opel Kadett) in 1'18'24"; 2. Bolliti-Gavello (Opel Manta GTE) a 1'08"; 3. Trosello-Gorbella (Opel Kadett GTE) a 1'50"; 4. Sogni-Antonietti (Opel Kadett) a 4'03"; 5. Ravera-Comba (Opel Ascona) a 10'19"; 6. De Bernardi-Massarola (Fiat 131 Racing) a 22'41".

Classe oltre 2000: 1. Marocco-Dolci (Talbot Lotus) in 1'13'40"; 2. Nebiolo-Piston (Talbot Lotus) a 1'53".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Braghieroli-Ferraro (Fiat 127 Sport) in 1'22'36"; 2. Bovetta-Darioli (A112) a 11"; 3. Scozzafava-Geuna (A112) a 47"; 4. Sbisà-Fuscà (Fiat 127) a 1'12"; 5. Piacconi-De Benedettis (A112) a 1'19"; 6. Rosso-Ronco (A112) a 1'19"; 7. Caberlon-Viazio (A112) a 1'24"; 8. Cerutti-Cerutti (A112) a 1'31"; 9. Varale-Quaglia (A112) a

2'30"; 10. Ottinetti-Ghielmi (Fiat 127) a 2'54"; 11. Rivardo-Casazza (A112) a 4'25"; 12. Bodriti-Boeri (A112) a 7'03".

Classe 1300: 1. Ghio-Colucci (Opel Corsa SR) in 1'20'01"; 2. Moiso-Molena (Visa GT) a 3"; 3. Grassi-Repetti (Visa GT) a 3"; 4. Vial-Costa (Visa GT) a 15"; 5. Gorani-Barbieri (Opel Corsa SR) a 30"; 6. Maggetto-Maggetto (Visa GT) a 1'11"; 7. Marinoni-Pastore (Opel Corsa SR) a 1'34"; 8. Camerano-Rivella (Visa GT) a 3'43"; 9. Roero-Berio (Visa GT) a 4'53"; 10. Coppi-Succi (Talbot Samba Rally) a 5'54"; 11. Lastrucci-Cavagnolo (Opel Corsa SR) a 6'08".

Classe 1600: 1. Canale-Carlevato (Ford Escort) in 1'17'19"; 2. Tarabio-Sobrino (Ritmo 105 TC) a 1'50"; 3. Dancelli-Leonardi (Ford Escort) a 3'05"; 4. Fini-Fini (Ford Escort XR3) a 3'28"; 5. Gandolfi-Busana (Ford Escort XR3) a 3'39"; 6. Veisi-Canale (Talbot Sunbeam TI) a 11'48".

Classe 2000: 1. Benazzo-Sini (R11 Turbo) in 1'14'35"; 2. Farina-Ardizola (Ritmo 130) a 33"; 3. Mondino-Martino (Ritmo 130) a 53"; 4. Baroni-Romagnoli (Ritmo 130) a 1'12"; 5. Ballelli-Racca (Ritmo 130) a 1'57"; 6. Poggio-Bonjour (Ritmo 130) a 2'47"; 7. Nicolichia-Nicolichia (Ritmo 130) a 3'02"; 8. Contardi-Dutto (Ritmo 125) a 3'53"; 9. Febis-Cavallaro (Ritmo 130) a 3'55"; 10. Mina-Canna (R5 Alpine) a 6'20".

Classe oltre 2000: 1. Chiaramello-Doppi (Lancia Delta HF) in 1'18'00".



LA PORSCHE 911 DEL VINCITORE GATTONE (Attualfoto)

1. SERIE/Città di Bassano da fotofinish Pasutti a Cavallino

BASSANO — La conferma della passione del Veneto per i rally si è avuta nella prima edizione del Rally Città di Bassano, una gara dal bilancio finale largamente positivo. Lo ha confermato anche Miki Biasion, apripista della competizione, che ha elogiato la validità del percorso, tutto su asfalto, nel quale era inserita la prova di Valstagna, da sempre considerata come il teatro del ralisimo veneto. Fin dal via la sfida era centrata tra Pasetti, Pasutti e il favorito della vigilia «Pau», ed è stato un peccato che quest'ultimo sia stato costretto al ritiro verso metà gara. Infatti si è dovuto aspettare il risultato dell'ultima speciale per conoscere il nome del vincitore. Si è imposto Pasutti, che con mae-

stria ha condotto la Ferrari 308 GT3 in una gara resa difficile dalle condizioni meteorologiche. Pasutti ha dovuto fronteggiare fino agli ultimi chilometri di gara Giorgio Pasetti, al volante di una Lancia Rally del Jolly Club. I distacchi tra i due sono sempre stati limitati, ma per Pasetti è venuta un'uscita di strada, proprio nell'ultima ps, a pregiudicare la corsa. Le gomme sono state determinanti e chi ha commesso meno errori nella scelta si è poi ritrovato nella zona alta della classifica. È stato così per Simontacchi, che partito fortissimo ha poi continuato su livelli molto alti conquistando una prestigiosa posizione in classifica. Un risultato inaspettato ma merita-

segue

RALLY 1. SERIE

Borgomanero, 16 settembre 1984

8. Rally 111 Minuti

Le classifiche

Assoluta: 1. Gattone-Poletti (Porsche 3000

Pasutti a Cavallino

segue

to, che forse vale quanto una vittoria, è quello che hanno saputo ottenere Farina-Polga con la Ritmo 105 gr. A, decisamente a proprio agio su strade che la pioggia aveva reso congeniali alle «piccole». Soddisfazione anche per Dalla Pozza-Marchetti per il quarto posto assoluto, e primi del gr. 2, conquistato con una condotta di gara regolare e accorta. Un altro equipaggio sempre nelle primissime posizioni in virtù di una guida d'attacco, è stato quello formato da Fasan-Reginato, incorsi poi in disavventure con i pneumatici.

Maurizio Ravaglia

RALLY 1. SERIE

Bassano del Grappa, 15-16 settembre 1984

Rally Città di Bassano

Le classifiche

Assoluta: 1. Pasutti-Trentin (Ferrari 308 GTB) in 1.18'10"; 2. Simontacchi-Mantovani (Opel Kadett GTE) 1.20'14"; 3. Farina-Polga (Fiat Ritmo 105) 1.21'53"; 4. Dalla Pozza-Marchetti (Opel Kadett GTE) 1.23'22"; 5. Fasan-Reginato (Opel Kadett GTB) 1.24'12"; 6. Volpato-Rosson (Fiat Ritmo 75) 1.24'27"; 7. Monaci-Bisol (Fiat Ritmo 130) 1.25'12"; 8. Viscidi-Cimberle (Ferrari 308) 1.25'15"; 9. Cavallin-Bordignon (Opel Ascona SR) 1.25'58"; 10. Vazzoler-Bardi (VW GTI) 1.26'03".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Isetta-Tessari (A 112 70 HP) in 1.31'15"; 2. Bertolini-Pintarelli (A 112 70 HP) 1.31'31"; 3. Vicario-Monsutti (A 112 70 HP) 1.31'44"; 4. Tondello-Rogodanzo (A 112 70 HP) 1.34'07"; 5. Brancati-Mattoli (A 112 70 HP) 1.34'08"; 6. De Vallier-Da Lozzo (A 112 70 HP) 1.34'19"; 7. Primoli-Carretta (A 112 70 HP) 1.34'35"; 8. Conte-Conte (127 Sport) 1.36'30"; 9. Caumo-Bettega (127 Sport) 1.38'10"; 10. Calore-Ravarotto (A 112 70 HP) 1.39'11"; 11. Castioni-Grassi (A 112 70 HP) 1.39'27"; 12. Soliani-Cortivo (A 112 70 HP) 1.39'36"; 13. Bertazzon-Marbutti (A 112 70 HP) 1.39'44"; 14. Boaréto-Fenio (A 112 70 HP) 1.41'25"; 15. Chivelli-De Michiel (127 Sport) 1.41'51".

Classe 1400: 1. De Bona-Colferai (Talbot Samba Rally) in 1.27'47"; 2. Gasparotto-Bernardi (Opel Corsa SR) 1.27'54"; 3. Fornasier-Granzotto (Opel Corsa SR) 1.36'06"; 4. Gambale-Gasparini (Talbot Samba Rally) 1.45'47".

Classe 1600: 1. Vallisneri-Millosevic (Ford Escort XR 3) in 1.32'07"; 2. Parodi-Bordon (Alfasud TI) 1.32'09"; 3. D'Ambrosio-Zanatta (Alfasud TI) 1.34'03"; 4. Fedato-Tessari (Fiat Ritmo 105) 1.36'07".

Classe 2000: Menegon-Cenedese (Fiat Ritmo 125) 1.27'20"; 2. Brunello-Regretti (Fiat Ritmo 130) 1.28'06"; 3. Frezzato-Gallo 1.28'23"; 4. Follador-Cavalli 1.28'29"; 5. Bruttomesso-Sulente 1.29'14"; 6. Brik-Cenedese (Fiat Ritmo 125) 1.33'08"; 7. Naibo-Scappol (Fiat Ritmo 130) 1.34'16"; 8. Lorenzen-Scapol 1.34'25"; 9. Talamini-Petterlini (Ritmo 125) 1.34'49"; 10. Bortolini-De Biasi (Fiat Ritmo 130) 1.36'10"; 11. Saladini-Lincetto 1.38'32"; 12. Rado-Salvan (Fiat Ritmo 130) 1.40'27".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Rizzotto-Pantanello (127 Sport) 1.35'13"; 2. Baldan-Sabbion 1.40'33".

Classe 1600: 1. Farina-Polga (Fiat Ritmo 105) 1.21'53"; 2. Vazzoler-Bardi (Golf GTi) 1.26'03"; 3. Gromeneda-Lomardi (Golf GTi) 1.29'23"; 4. Pasa-Ongaro (Fiat Ritmo 105)

1.33'15"; 5. Amati-Da Ros (Golf GTi) 1.34'09"; 6. Scroccaro-Favaretto (Talbot Sunbeam TI) 1.35'49"; 7. Nicola-Nicola 1.35'49"; 8. Pasquali-Pasquali (Ford Escort) 1.36'28"; 9. Isalberti-Gimberi (Kadett SR) 1.37'26"; 10. Vivaldi-Roncoletta (Talbot Samba Rallye) 1.39'59"; 11. Baldracco-Destro (R5 Alpine) 1.49'15"; 12. Pauluzzi-Coretto (Alfasud TI) 1.50'54".

Classe 2000: 1. Simontacchi-Mantovani (Opel Kadett GTE) 1.20'14"; 2. Monaci-Bisol (Fiat Ritmo 130) 1.25'12"; 3. Cavallin-Bordignon (Opel Ascona SR) 1.25'58"; 4. Lorenzetto-Severin (Opel Manta GTE) 1.26'22"; 5. Bernardi-Faretra (Opel Kadett GTE) 1.26'31"; 6. Manfrinato-Cavaliere (Manta GTE) 1.28'03"; 7. Alessandri-De Vittor (Ritmo 125) 1.28'38"; 8. Basso-Marchi (Manta GTE) 1.28'51"; 9. Cattelan-Nowenta (Golf GTi) 1.29'09"; 10. Battaglia-Zanetti (Opel Ascona SR) 1.29'31"; 11. Bertolini-Cenghiano (Opel Ascona SR) 1.30'49"; 12. De Muri-Bonaguro (Opel Kadett GTE) 1.30'53"; 13. Mascarello-Nervo 1.33'26".

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Alberton-Zanchetta (A 112 Abarth) in 1.36'02"; 2. Posenata-Filippi (Fiat 128) 1.43'31".

Classe 1300: 1. Armellini-Cima in 1.31'46"; 2. Milani-Tiozzo 1.33'54"; 3. Zotta-Zotta 1.35'52". Tutti su Alfasud TI.

Classe 1600: 1. Volpato-Rosson (Fiat Ritmo 75) in 1.24'27"; 2. Brunello-Tonello (Fiat Ritmo 75) 1.29'31".

Classe 2000: 1. Dalla Pozza-Marchetti (Opel Kadett GTE) in 1.23'22"; 2. Fasan-Reginato (Opel Kadett GTE) 1.24'12"; 3. Rigo-Spagnol (Opel Ascona SR) 1.27'41".

GRUPPO 4

Classe oltre 2000: 1. Viscidi-Cimberle (Ferrari 308 GTB) in 1.25'15".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Pasutti-Trentin (Ferrari 308 GTB) in 1.18'10"; 2. Drago-Costa (Porsche 911 SC) 1.26'34"; 3. Rossi-Gasparini (Ford Escort RS) 1.30'00"; 4. Chimenti-Meggiolaro (Ford Escort RS) 1.30'22"; 5. Serblin-Zanco (Ferrari 308 GTB) 1.30'25"; 6. «Mero»-Danieli (Porsche 930 turbo) 1.41'49".

GARGANO 1. SERIE

Di Gioia e di aderenza

FOGGIA - L'equipaggio Di Gioia-Oliva su Lancia 037 della scuderia Apulia di Bari ha vinto il nono rally del Gargano, svoltosi nella notte tra sabato e domenica lungo tutto il promontorio pugliese, sotto una pioggia battente. Al secondo posto si è classificata la coppia foggiana Volonnino-Marcone (marito e moglie) su Opel Kadett GTE della scuderia Piloti del Gargano, a 36" di distacco. Terzo l'equipaggio Caldarola-Salerno su Opel Manta della Chieri Corse. Tutto è andato secondo le previsioni. I tre equipaggi erano tra i favoriti, la prova è stata severissima. Su 66 partenti ne sono arrivati 35: si sono avuti quindi 31 ritiri e anche qualche lieve incidente, con qualche vettura fuori strada. Il maggior numero di ritiri, otto, si è registrato nella seconda prova speciale, al bivio di Carpino. Tra i ritiri più importanti, quello di Scudieri-Pezzati, su Porsche 3300 turbo della Abruzzo Corse, che fino a metà gara

in verità erano stati spesso in testa alla classifica provvisoria e alternandosi nella prime posizione. Si sono ritirati anche i fratelli Compierchio di Cerignola su Renault 5 Turbo, che aveva vinto l'edizione dello scorso anno. Dalla prima all'ultima prova, il rally è stato disputato in testa alla classifica da quattro equipaggi: come dicevamo Scudieri-Pezzati, Di Gioia-Oliva, Volonnino-Marcone, Caldarola-Salerno, che si sono alternati nelle prime posizioni. L'equipaggio Di Gioia-Oliva ha vinto 5 delle 10 prove speciali: sono state vinte dalla coppia Evangelista-De Santi, due dall'equipaggio Scudieri-Pezzati e una da Sperti e Ascalone (anche questi marito e moglie). Il percorso è stato reso difficile da lunghi tratti scivolosi, che hanno messo a dura prova concorrenti e vetture, molte delle quali montavano pneumatici per asfalto asciutto. L'unico equipaggio femminile, Vicentini-Alimenti, del Jolly Club si è ritirato. L'equipaggio Simone-Guerra su Alfasud della «Piloti del Gargano», dopo una movimentata condotta di gara, è uscito di strada capottando, ma è riuscito ugualmente a completare il giro.

Bruno Ottomano

RALLY 1. SERIE

Foggia, 15-16 settembre 1984

Rally del Gargano

Le classifiche

Assoluta: 1. Di Gioia-Oliva (Lancia 037) in 1.44'15"; 2. Volonnino-Marcone (Opel Kadett GTE) 1.44'51"; 3. Caldarola-Salerno (Opel Manta) 1.46'15"; 4. Evangelista-Delli

Santi (Opel Kadett GTE) 1.47'31"; 5. Barchiesi-Parisi (Ritmo Abarth) 1.58'13"; 6. Monti-Bonfanti (Ford Escort XR3) 1.58'21"; 7. De Marco-Russo (Ritmo Abarth) 1.58'51"; 8. Terzi-Ascalone (Ritmo Abarth) 1.51'27"; 9. Ciragi-Lerra (Opel Manta) 1.51'51"; 10. Meta-Meta (Opel Ascona) 1.58'38".

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Ciragi-De Felice (Opel Corsa) in 1.54'08"; 2. Conte-Saronna (Opel Corsa) a 3'08"; 3. Falcone-Sorgente (Fiat 127) a 4'25"; 4. Romani-Francinelli (Opel Corsa) a 18'31"; 5. La Notte-Ruggeri (Fiat 127) a 18'37"; 6. Vaniello-Castagna (Citroen Visa) a 21'44". **Classe 1600:** 1. Monti-Bonfanti (Ford Escort) in 1.50'11"; 2. Mattei-Pomanti (Ford Escort) a 4'16"; 3. Brigatti-Angiulli (Ford Escort) a 8'10"; 4. Mitrugno-Exposito (Ford Escort) a 14'56".

Classe 2000: 1. Parchiesi-Parisi (Ritmo Abarth) in 1.50'13"; 2. De Marco-Rummo a 38"; 3. Ascalone a 1'14"; 4. Gioffi-Schipa a 3'26"; 5. Migliozi-Gallo a 5'05". Tutti su Ritmo Abarth.

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Iannotti-De Amicis (Ritmo Abarth) in 1.56'24"; 2. Azzarone-La Torre (Talbot TI) a 3'43"; 3. Mastrangelo-Saullo (A 112 Abarth) a 16'34". **Classe 2000:** 1. Volonnino-Marcone (Kadett GTE) in 1.44'51"; 2. Caldarola-Salerno (Opel Manta) a 1'24"; 3. Ciragi-Lerra (Opel Manta) a 7"; 4. Meta-Meta (Opel Ascona) a 7'47"; 5. Galeone-Cozza (Opel Ascona) a 15'45"; 6. Deodati-Prete (Alfetta GTV) a 16'59".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Di Gioia-Oliva (Lancia 037) in 1.44'15"; 2. Rega-Giust (Citroen Visa) a 31'05".

GRUPPO 2

Classe 2000: 1. Evangelista-Del Santi (Opel Kadett GTE) in 1.47'31"; 2. Salvatore-Giuliani (Opel Kadett GTE) a 5'55"; 3. Masciullo-Ridici (Fiat 128) a 12'52"; 4. Curto-Lillino (Opel Kadett GTE) a 13'26"; 5. Quarta-Centombre (Fiat 127) a 15'22".

I «top» della Liburna

Questi i primi venticinque equipaggi che prenderanno il via della Coppa Liburna, sesto appuntamento del Cir, in programma venerdì 21 e sabato 22 settembre.

N.	EQUIPAGGIO	VETTURA	GR.
1	Tabaton-Tedeschini	Lancia Rally	B
2	Cunico-Mutinesi	Porsche 300 turbo	B
3	Boretti-Boretti	Lancia Rally	B
4	Egizii-Nieri	Lancia Rally	B
5	Fabbri-Cecchini	Ritmo 130 TC	A
6	Bussen-Ciocca	Lancia Rally	B
7	Botto-Asteggiano	Opel Ascona 400	B
8	Schizzi-X	Talbot Lotus	B
9	Bossini-Pasotti	Alfa Romeo GTV6	A
10	Dalla Pozza-Benetta	Ritmo 130	A
11	Rosselli-Pollo	Lancia Rally	B
12	Leoni-Marcomini	Porsche 3.3 turbo	B
14	Alessandrini-Alessandrini	Porsche 930 turbo	B
15	Giubar-Morelli	Porsche Carrera	B
16	Carrara-Cappellini	Porsche 911 SC	B
18	Gigoni-Nista	Porsche Carrera	B
19	«Crazy Snoopy»-Scalvini	Porsche 3.3 turbo	B
20	Bini-X	Ford Escort RS	B
21	Filucchi-Antonelli	Ford Escort RS	B
22	Gracci-Montagnani	Lancia Beta Montecarlo	B
23	Cecchi-Scibè	Ford Escort RS	B
24	Bacci-Livolsi	Lancia Beta Montecarlo	B
25	Priari-Gargini	Alfa Romeo GTV6	A
26	Dalcerri-Bolognaro	Opel Manta GTE	A
27	Brimati-Fanfani	Opel Ascona 2.0	A

EURORALLY/Manx ammazzagranti

McRae a eliminazione

Ritirati Mikkola, Kankkunen e Russell Brookes, il pilota inglese e la sua Manta 400 hanno avuto via libera verso il successo

DOUGLAS — Jimmy McRae si è imposto, lo scorso fine settimana, nel Rothmans Manx International Rally, valido quale gara di campionato europeo a coefficiente 2. Al volante di una Opel Manta 400 iscritta dalla GM britannica, McRae ha avuto ragione di una concorrenza qualificata, comprendente fra gli altri anche Hannu Mikkola, in gara con una Audi Sport Quattro e Juha Kankkunen, pilota della Toyota nel mondiale, con una Porsche 911 SC. Numerosi ritiri avvenuti già nelle prime fasi di gara hanno però limitato il Manx Rally a un confortato diretto fra McRae e Russell Brookes, antagonisti nel campionato Open britannico. Brookes è stato il più veloce nella prima parte del rally, ma una foratura gli ha fatto perdere circa quattro minuti. Quando anche McRae, passato nel frattempo comodamente al comando, ha subito una foratura che lo ha attardato di qualche minuto, Brookes ha deciso di forzare il ritmo, con il solo risultato di incappare in un incidente che ha posto fine alla sua gara. Da quel momento il rally ha vissuto unicamente sull'incertezza

riguardante il secondo posto. Il ritiro di Mikkola è stato a causa della rottura del cambio della sua Quattro «corta», mentre Kankkunen si è fermato in seguito a problemi di motore.

Peter Foubister

EURORALLY

Douglas, 13-15 settembre 1984

Rothmans Manx International Rally

40. appuntamento del campionato europeo rally (coeff. 2)

La classifica: 1. McRae-Nicholson (Opel Manta 400) in 5h42'34"; 2. Fisher-Frazer (Opel Manta 400) 5h55'05"; 3. Pond-Arthur (Rover Vitesse gr.A) 5h57'47"; 4. Corkill-Byron (Ford Escort RS) 6h05'01"; 5. Bengry-Walkins (Opel Ascona 400) 6h12'07"; 6. Evans-Kernaghan (Nissan 240) 6h13'42"; 7. Eklund-Whitlock (Toyota Corolla gr.A) 6h17'49"; 8. Sundstrom-Bilander (Opel Ascona) 6h21'40"; 9. Lovell-Davis (VW Golf GTI) 6h25'24"; 10. Price-Davies (Renault 5) 6h28'32"; 11. Higgins-Higgins (Ford Escort RS) 6h30'51"; 12. Wood-Scott (Talbot Samba) 6h31'54"; 13. Morton-Meadows (Astra GTE) 6h33'27"; 14. McKinstry-Philpott (Ford Escort) 6h34'51"; 15. Barnes-Lees (Talbot Sunbeam) 6h36'34".



JIMMY McRAE (FotoHolmes)

Yu Rally per Quattro

SARAJEVO — Franz Wittmann e Jörg Pattermann su Audi Quattro A2 si sono imposti nello Yu Rally, gara europea e coefficiente 2. Wittmann ha tagliato il traguardo finale del rally (792 km in totale, con 42 prove speciali per complessivi 344 km) con 3'29" di vantaggio sulla Porsche 911 SC dei belgi Droogmans-Joosten. Terzi si sono classificati gli ungheresi Ferjancz-Tandari, su Renault 5 turbo, ma solo grazie ai sei minuti di ritardo accumulati a un controllo orario dall'equipaggio Fischer-Hinterleitner, quarti al termine su Mitsubishi Lancer turbo. La superiorità di Wittmann su Droogmans è stata netta, soprattutto grazie alla maggiore aderenza della Quattro sulle scivolose strade in asfalto attorno alla città di Sarajevo. Con questa vittoria Wittmann ha consolidato ulteriormente la sua prima posizione nel campionato austriaco rally, per il quale la gara era valida oltre al campionato nazionale jugoslavo. Kuzmic-Sali hanno portato la loro Renault 5 turbo al quinto posto finale: posizione che ha dato a Kuzmic il titolo di campione jugoslavo rally 1984, dopo che la stagione precedente lo aveva visto concludere in seconda posizione. Delle 67 vetture partenti solo 40 hanno portato a termine la gara.

Branko Bozic

EURORALLY

Sarajevo, 14-15 settembre 1984

Yu Rally

Valido per il campionato europeo (coeff. 2)

La classifica: 1. Wittmann-Pattermann (Audi Quattro A2) in 3.52'13"; 2. Droogmans-Joosten (Porsche 911 SC) 3.55'42"; 3. Ferjancz-Tandari (Renault 5 turbo) 4.01'05"; 4. Fischer-Hinterleitner (Mitsubishi Lancer turbo) 4.03'26"; 5. Kuzmic-Sali (Renault 5 turbo) 4.07'58"; 6. Krupa-Mystkowski (Renault 11 turbo) 4.19'48"; 7. Halivelakis-Halivelakis (Ford Escort 2000) 4.27'43"; 8. Prokopiou-Stellios (Opel Ascona 2.0) 4.28'36"; 9. Krügel-Schenk (Wartburg 353) 4.34'30"; 10. Valant-Patarcic (Zastava 1100) 4.39'59".

«CASO» TOIVONEN

La vertebra scioglierà l'enigma '85?

HENRI TOIVONEN non potrà tornare a gareggiare prima di metà ottobre. Il suo medico finlandese si è pronunciato, al riguardo, con estrema decisione, affermando che le conseguenze dello spostamento della vertebra lombare rimediato durante il 1000 Laghi di fine agosto non saranno riassorbite prima di quella scadenza. Henri dovrebbe quindi tornare al volante della sua Porsche Rothmans al Rally Antibes, gara a coefficiente 3 in programma, appunto, dall'11 al 13 ottobre in Francia. Ma così stando le cose, il pilota non sarà al via di due gare molto importanti per la sua stagione '84: il Sanremo mondiale e il Tour de France valido per l'europeo. Se la forzata assenza al rally italiano è stata ormai confermata anche da casa Lancia, per la quale avrebbe dovuto guidare una 037, sorge alcuni dubbi la notizia riportata la scorsa settimana dal quotidiano francese L'Equipe, secondo il quale il team Rothmans avrebbe iscritto al Tour una vettura per Toivonen.

PROBABILMENTE la decisione della Rothmans significa unicamente che in Inghilterra si è voluto mettere le mani avanti, in previsione di una possibile, anche se improbabile, velocissima e inattesa guarigione del pilota. Ma non tutti hanno sposato una tesi tanto «innocente».



Toivonen sulla 037 al 1000 Laghi (FotoCockpit)

Come si sa, il 1985 di Henri Toivonen è più che incerto. Continuerà l'accordo con la Rothmans, per la quale si afferma e si nega continuamente il pilota abbia una opzione per il prossimo anno? Vedremo invece l'anno prossimo Toivonen a pieno servizio per il team torinese? Proprio alla luce di questa incertezza in chiave '85 la voce di un possibile «sì» al Tour e «no» al Sanremo di Henri Toivonen non

può che assumere un particolare significato «politico». Pur avendo iscritto una vettura per il pilota, in casa Rothmans si continua ad assicurare che Henri non tornerà in gara prima di metà ottobre. Il pilota, «ricoverato» nella casa paterna in Finlandia, conferma questa tesi. Molto probabilmente sarà la partenza del Tour de France, domenica prossima, a sciogliere l'enigma. □

Europeo sul filo

Questa la situazione nel campionato europeo rally all'indomani del Manx e dello Yu Rally: 1. Henri Toivonen p. 369; 2. Capone 368; 3. Demuth 160; 4. McRae 152; 5. «Lucky» 145; 6. Snijers 144; 7. Ferjancz 136; 8. Hero e Vudafieri 120; 10. Droogmans 118; 11. Weber 115; 12. Del Zoppo 106; 13. Cerrato 102; 14. Eklund e Cinotto 100; 16. Serbia 92; 17. Frequein 90; 18. Zanini 81; 19. Blomqvist 80; 20. Cunico 79; 21. Pond 78; 22. Waldegaard 70; 23. Mehta 62; 24. Mouton, «Tony» e Ragnotti 60; 27. Jonsson e Torph 56; 29. Carlsson e Petkov 55; 31. Colsoul 52; 32. Eriksson e Stromberg 50; 34. Frigola, Mandelli e Moshous 48.

Un reclamo della Volkswagen ha rovinato la festa a Capelli **Ivan campione (o no?)**

Col secondo posto dietro il rientrante Nielsen è diventato irraggiungibile nell'Europeo, ma tutto è sub judice per le accuse di irregolarità al motore Alfa Romeo della sua Martini

di Luigi Massari



CAPELLI CON LA SUA MARTINI-ALFA (FotoMassari)

NOGARO - Penultima gara di campionato europeo di F.3 dopo l'annullamento inatteso della prova di Croix-en-Ternois, la corsa francese è stata deludente per diversi motivi, illuminata soltanto dalla bella prestazione di John Nielsen, vincente con autorità al rientro dopo l'incidente di Montecarlo. I 30 giri della corsa non hanno offerto alcun sussulto, tanto che i primi 5 della classifica finale passavano già nello stesso ordine alla prima curva dopo la partenza, per accodarsi subito senza nessun accenno di lotta. Per Ivan Capelli l'immediato dopo corsa è stato un susseguirsi frenetico di incertezze e di dubbi sulla sua vittoria in campionato: con l'annullamento di Croix, i 6 punti gli bastavano per essere campione sicuro in anticipo, ma l'entusiasmo è stato subito rimosso in discussione dall'intenzione attribuita a Jean Marie Balestre (presente a Nogaro) di far disputare a Zandvoort una corsa in sostituzione di quella di Croix. Poi Balestre smentiva, ma il nuovo dubbio derivava dall'esito della prossima riunione della FISA dell'8 ottobre che deve decidere se togliere o no il punteggio in una quinta gara a Capelli su richiesta della Volkswagen. Infine tutto quanto è stato rimosso in discussione da un reclamo della Volkswagen Motorsport contro la vettura di Capelli. La squadra tedesca ha richiesto la verifica del sistema di aspirazione (risultato regolare), della cilindrata

del motore montato sulla Martini, della conformità all'omologazione della testata del 4 cilindri Alfa Romeo ed infine della regolarità del carburante impiegato. In un primo tempo anche le macchine di Nielsen, Berger e Dumfries sono state trattenute in parco chiuso, poi i commissari sportivi hanno deciso di non verificarle più a fondo e nella rimessa del circuito è così rimasta solo la Martini: martedì (mentre AS arriva in edicola) in presenza di un tecnico della Novamotor i commissari tecnici effettueranno la verifica sul motore, mentre l'analisi della benzina richiederà qualche settimana.

LA CRONACA - Sotto un cielo coperto e davanti ad un pubblico alquanto numeroso soltanto 15 piloti sono schierati in attesa del verde, con il rientrante John Nielsen in pole position affiancato da Ivan Capelli. Al via entrambi scattano tempestivamente, inseguiti da Berger mentre Dumfries viene affiancato da Santal. In questo ordine il quartetto transita sul traguardo al termine della curva Avio; quinto è Santal, poi Belmondo, Muller, Langes, Sala, Lucchesi, Byrne e Melgrati. Al secondo giro Byrne supera Lucchesi lasciandolo alle prese con Melgrati che lo passa nella tornata successiva, ma gli si gira davanti subito: le macchine si toccano ed ha il peggio Lucchesi che riparte col musetto piegato per fermarsi

dopo aver constatato l'impossibilità di proseguire. In testa, intanto, Nielsen stacca leggermente Capelli, Dumfries, cercando al quarto giro di superare Berger, tocca con lo spoiler sinistro la ruota posteriore destra del rivale e vede volare via la propria aletta; nella stessa tornata la Muller supera Belmondo e Byrne passa Sala. L'irlandese, due giri dopo, ha la meglio anche su Langes e a un terzo di gara questa è la situazione: Nielsen al comando con 2"5 su Capelli, 4"5 su Berger, 8"4 su Dumfries che è seguito da Santal. Poi passano la Muller e Belmondo in lotta con Byrne che supera il francese al 12. giro. Belmondo cerca di resistere ma si gira al tornante che immette sul rettilineo e deve ritirarsi con l'avantreno in disordine. La sua posizione è ereditata da Sala che aveva sorpassato Langes al 10. giro. Il vantaggio di Nielsen su Capelli si stabilizza sui 3"5 da metà corsa, mentre Berger viene sempre più staccato ed ancora più in fretta aumenta lo svantaggio di Dumfries. Quinto è sempre Santal cui si avvicina sul finire Cathy Muller. Nella foga dell'inseguimento, però, la transalpina compie un testa coda alla frenata del tornante che porta sul rettilineo principale: era quello che attendeva Byrne che a tre giri dalla bandiera a scacchi, si vede così regalare il punticino del sesto posto. □

NOGARO

Dodicesima gara del campionato europeo di F.3
Nogaro (Francia), 16 settembre 1984

Così (in 15) al via e (in 13) al traguardo

Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo) 1'12"87	John Nielsen (Ralt-Volkswagen) 1'12"54
Johnny Dumfries (Ralt-Volkswagen) 1'13"09	Gerhard Berger (Ralt-Alfa Romeo) 1'13"00
Luis Sala (Ralt-Alfa Romeo) 1'13"49	Bernard Santal (Ralt-Volkswagen) 1'13"47
Paul Belmondo (Martini-Alfa Romeo) 1'13"57	Cathy Muller (Ralt-Alfa Romeo) 1'13"57
Ruggero Melgrati (Ralt-Alfa Romeo) 1'13"64	Cosimo Lucchesi (Ralt-Alfa Romeo) 1'13"63
Tommy Byrne (Anson-Volkswagen) 1'13"91	Claudio Langes (Ralt-Toyota) 1'13"69
Ricardo Galiano (Martini-Alfa Romeo) 1'14"63	JP Hoursourigaray (Martini-Alfa Romeo) 1'13"98
	Luis Villamil (Ralt-Alfa Romeo) 1'15"26

- John Nielsen (Ralt-Vw) 30 giri in 36'58"16 alla media 151,909 km/h
 - Capelli 37'01"42 (Martini-A.R.)
 - Berger 37'11"34 (Ralt-A.R.)
 - Dumfries 37'27"15 (Ralt-Vw)
 - Santal 37'31"38 (Ralt-Vw)
 - Byrne 37'37"53 (Anson-Vw)
 - Muller 37'42"03 (Ralt-A.R.)
 - Sala 37'43"10 (Ralt-A.R.)
 - Langes 37'51"19 (Ralt-Toyota)
 - Hoursourigaray 37'52"27 (Martini-A.R.)
 - Melgrati 38'02"42 (Ralt-A.R.)
 - Galiano 38'08"82 (Martini-A.R.)
 - Villamil 38'09"04 (Ralt-A.R.)
- Giro più veloce: Nielsen in 1'13"43 alla media di 152,962 Km/h



DUMFRIES (FotoStudio83)

LE INTERVISTE/Capelli sbotta «Questo non è più sport»

NOGARO — Tornato in splendida forma (cammina ormai agilmente senza stampelle), John Nielsen si è subito imposto nella gara di Nogaro. Alla fine, nel suo motorhome, diceva: «Sono molto, molto contento del risultato di oggi. Per me questa era una gara molto importante. Io ero sicuro di essere ritornato lo stesso di prima dell'incidente, ma dovevo vedermi al confronto diretto con gli altri. Ho scelto di partire con le gomme 305 più dure delle 739 impiegate da Capelli e Berger, ma le gomme sono state sempre perfette per tutta la corsa».

Ivan Capelli diceva prima ancora che fosse reso noto il reclamo: «La macchina non è andata male. Dopo qualche giro mi è uscito un poco di sottosterzo che ho cercato di regolare con la barra dietro. Non ho avuto veri problemi durante la corsa, l'unico grosso problema è stato John Nielsen che oggi era troppo veloce per me». Saputo del reclamo della Volkswagen Motorsport, Ivan, a metà fra lo scherzoso e il serio, sbottava: «Ma io quasi quasi smetto di correre, non son sicuro che questo sia ancora uno sport».

Gerhard Berger è quanto mai sintetico nelle sue dichiarazioni di fine gara: «Tutto è andato bene, non ho potuto fare di più e mi accontento del terzo posto. Sarò comunque alla gara finale di Jarama».

Johnny Dumfries ha visto sfumare praticamente le possibilità di diventare campione europeo: «Mi sono toccato con Berger al quarto giro, è stato un errore mio perché forse ho cercato di attaccare troppo presto. Se avessi aspettato ancora qualche giro, probabilmente lo avrei passato. Sono convinto infatti che la macchina in condizioni normali sarebbe stata molto competitiva, invece la perdita dello spoiler anteriore contro la macchina di Berger mi ha provocato quel sottosterzo che mi ha impedito di andare più velocemente». (l. m.)



JOHN NIELSEN (FotoTeso)

Così l'Euro F.3 dopo la 12. gara

PILOTI	DONINGTON (25-3)	ZOLDER (15-4)	MAGNY COURS (1-5)	LA CHATRE (13-5)	ZELTWEIG (27-5)	SILVERSTONE (10-6)	NÜRBURGRING (17-6)	MONZA (24-6)	PERGUSA (8-7)	MUGELLO (15-7)	KNUTSTORP (19-8)	NOGARO (16-9)	JARAMA (21-10)	TOTALE	TOTALE PUNTI VALIDI
1. Capelli	—	4	9	9	—	4	6	—	9	9	—	6	—	56	56
2. Berger	3	3	—	4	9	3	4	9	4	6	—	4	—	49	46
3. Dumfries	9	6	—	6	—	9	9	—	—	3	—	3	—	45	45
4. Langes	4	—	—	3	6	—	—	6	6	2	9	—	—	36	36
5. Nielsen	1	9	6	—	4	—	—	—	—	—	—	9	—	29	29
6. Byrne	6	—	4	—	—	—	—	—	2	—	1	1	—	14	14
7. Nissen	—	2	2	2	1	—	3	—	—	—	—	—	—	10	10
8. Melgrati	—	—	—	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	10	10
9. Santal	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	4	2	—	9	9
10. Muller	—	1	—	—	—	—	—	1	1	1	3	—	—	7	7
11. Spence	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	6	6
12. Sala	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6	6
13. Campos	—	—	—	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	5	5
14. Forini	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4	4
15. Weaver	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
16. Voulaz	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
17. Hunt	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
18. Barbazza	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	2
19. Andersson	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	2
20. Delavallade	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
21. Evans	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1
22. Thiim	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1

NOTA: La gara di Croix-en-Ternois prevista per il 7 ottobre è stata annullata

F.3 inglese a Zandvoort Cheever concede il bis

ZANDVOORT. Dave Scott si è qualificato in pole position per la prova Marlboro di F. 3 disputatasi a Zandvoort, con un tempo di 1'33"54, seguito da Russell Spence con 1'33"67 e da Ross Cheever con 1'33"73. La corsa è iniziata con una collisione tra diverse macchine che ha eliminato il compagno di squadra di Cheever, Paul Jackson. Più tardi ma nello stesso giro, Keith Fine e Allan Berg sono usciti di pista e gli organizzatori hanno mandato in pista la «pace-car». A questo punto Spence frenando bruscamente ha tamponato Cheever e la corsa ha dovuto essere sospesa. Dopo circa 30 minuti è stata data la seconda partenza e questa volta tutto è andato bene, anche se Cheever e Scott hanno affrontato la curva Tarzan appaiati. Poi Cheever ha allungato sul lotto verso la sua seconda vittoria consecutiva, mentre si è sviluppata una bella battaglia per il secondo posto tra Scott e Spence. Dopo alcuni giri i due si sono toccati nella curva Gerlach e Scott ha perso due posizioni, mentre Spence si è classificato secondo davanti a Berg, che ha lottato nelle fasi

iniziali con Carlos Abella. In seguito all'incidente con la «pace-car», è stata aperta una inchiesta da parte dei commissari; dunque la classifica è provvisoria.

William J. Staat

F. 3 INGLESE

Zandvoort, 16 settembre 1984
Campionato britannico Marlboro 1984

La classifica: 1. Ross Cheever 20 giri in 31'29"46 alla media di 162,027 kmh; 2. Spence 31'38"34; 3. Berg 31'42"56; 4. Scott 31'43"05; 5. Abella 31'46"42; 6. Weidler 31'51"98; 7. Hunt 32'08"74; 8. Lang 32'09"12 (tutti su Ralt RT3); 9. Weggelaar (Martini) 32'54"52; 10. Eeckerlaart (Martini) 32'01"21.

□ Giro più veloce: Cheever in 1'33"62 alla media di 163,504 kmh.

■ CAMPOS — Non è decisamente un anno felice per Adrian Campos: lo spagnolo aveva avuto un incidente fin dalla prima presa di contatto con la sua Ralt-VW la primavera scorsa, in seguito al quale non aveva potuto partecipare alle prime corse di campionato. Arrivando a Nogaro giovedì scorso è rimasto coinvolto in un incidente stradale a poche decine di chilometri dal circuito,

F.3 TRICOLORE/A tre gare dalla fine è ancora tutto da giocare

Partita a quattro

Vincendo a Varano, Caffi ha spodestato Santin in vetta alla classifica, ma anche Scapini e Tacchino (a punti) restano in lizza. Gran gara di Fangio sul bagnato

VARANO — Tutto da rifare in campionato. Il merito è di Alex Caffi che vincendo davanti a Tacchino la sua seconda gara di F.3 si è riportato al comando della classifica generale che a tre gare dalla fine del termine (due se la CSAI non farà recuperare la gara di Misano non svolta in agosto) non solo non ha ancora laureato il campione, ma lascia a quattro piloti la possibilità di aggiudicarsi il titolo: Caffi, Santin, Scapini e Tacchino. Prima della finale, il preparatore e team manager dell'Euroteam, seresina, era preoccupato: era piovuto e sembrava volesse smettere, mentre lui aveva montato sulla Ralt di Caffi dei rapporti adatti alla pioggia. Se la pista si fosse asciugata, Caffi sarebbe stato k.o., ma Giove pluvio è intervenuto a favore del bresciano e la scelta dei rapporti è stata la mossa vincente che gli ha permesso di aggiudicarsi la corsa. Ma lo stesso aveva fatto Coperchini per il suo pilota Apicella, tranquillo vincitore della seconda batteria e in finale gran protagonista di un duello con Caffi che lo aveva visto prevalere al 20. giro quando toccando il rivale al ferro di cavallo, il giovane bolognese (in permesso provvisorio dal servizio militare) passava al comando. Ma era lo stesso Apicella a restituire la vittoria a Caffi per un errore dovuto alla poca esperienza di gare sul bagnato: un testacoda distruggeva sulla vettura di Bertaggia, «parcheggiata» a bordo pista, ogni sogno di vittoria. Esperienza che invece non mancava a Tacchino, immune dai vari testacoda che sull'asfalto bagnato (anche se la gara si è svolta con il cielo sereno) colpivano un po' tutti, ma penalizzato da una scelta di rapporti troppo corti (soprattutto la seconda) che «amazavano» il suo motore Volkswagen. Dietro a Tacchino si è classificato un prudente Giannini che sotto la pioggia sfodera sempre il suo miglior smalto, con la Arno sulla cui versione (presenti tre soluzioni diverse di vetture a Varano) le sospensioni sono tornate ai modelli visti fino a Pergusa. Scapini, pole position record in prova, lo troviamo al quarto posto con una vettura penalizzata sotto la pioggia dalla potenza in basso del suo motore. Ma tra Apicella e Caffi avrebbe potuto vincere a sorpresa Juan Manuel Fangio, autore di una rimonta che ha dell'incredibile. Con involto al «pronti-via» della finale nell'incidente fra Voulaz e Fiorini e rientrato ai box per cambiare una gomma forata, l'argentino è ripartito con oltre 1 giro di ritardo, ha rimontato posizioni su posizioni recuperando 1 giro e riuscendo a concludere in



un'ottima quinta posizione senza aver commesso alcun testacoda. Figuriamoci se non avesse dovuto rientrare ai box! Santino non lo troviamo tra i protagonisti: ha rotto l'alberino del cambio 200 metri dopo il via della prima batteria. Una parola infine per Giovanna Amati: la romana è tornata almeno in batteria fra i protagonisti, come la ricordavamo anni fa quando correva in F. Fiat Abarth.

PRIMA BATTERIA — Si parte con il sole. Caffi sfilava tutti al via e chiudendo Scapini in parabolica gli alza il baffo anteriore destro. Prima di affondare la «esse», Santin rompe l'alberino del cambio e Manfredi non riesce ad evitare il pilota veneto quasi fermo in mezzo al gruppo. L'aggancio è inevitabile: Manfredi vola in aria e Santin accosta a bordo pista la sua vettura. È il ritiro per entrambi. Caffi mantiene facilmente il comando con Forini che scavalca Scapini che col baffo storto ha problemi di sottosterzo. Seguono Mancini (sulla sua Arno riveduta a sospensioni posteriori a bilanciare e carrozzeria tipo «Coca Cola») e Mantovani che poi, arrivato lungo alla «esse», esce di pista per poi rientrare lento alla «Ickx» dove viene tamponato da Padrone: è il ritiro per entrambi. Al nono giro un attimo di brivido per Caffi che esce sull'erba dopo la «esse» ma mantiene il controllo della vettura. La gara procede al termine con Caffi che controlla agevolmente Forini; seguono nell'ordine Scapini, Mancini, Sulentic e Melgrati.

SECONDA BATTERIA — Ancora

Qui sopra Alex Caffi, dominatore sul bagnato di Varano, davanti a Jochamowitz. In basso Luca Melgrati «parcheggia» la sua Dallara contro la Ralt di Bertaggia; in primo piano l'altra vettura uscita di pista nello stesso punto, la Ralt di Apicella (Attualfoto)



sotto il sole parte bene Apicella e dietro di lui si infila Voulaz al rientro sulla Ralt ex «Astaldo». Mentre per le posizioni di testa la classifica si cristallizza con Apicella primo davanti a Voulaz, Tacchino, Fangio, Barbazza, Giannini e la Amati, dietro si sviluppa una bella lotta tra Tarquini, Antonioli, Frassoni e Jochamowitz. Ma al decimo giro le fila si assottigliano. Alla «Ickx» Antonioli cerca di entrare su Tarquini che lo chiude; l'aggancio porta Antonioli a ruote bloccate sul rail della «Ickx» mentre il giro dopo Frassoni parcheggia la sua Ralt

all'esterno del tornantino. La batteria scorre così senza particolari emozioni con Apicella che vince davanti a Voulaz a Tacchino, Fangio Barbazza e Giannini che ingaggia per numerosi giri un bel duello con la Amati che lo segue.

FINALE — Pista bagnata ma con uno spiraglio di sereno. Dopo una mezz'ora di attesa i commissari sportivi decretano la gara bagnata. Barbazza tenta il colpo gobbo e si schiera con le slick (mentre ricomincia a piovere). I commissari avvertono il pilota che al primo testa-coda

gli verrà esposta bandiera nera. Alla parabola Forini, colpito da dietro, va in testa coda e Voulaz nel mucchio entra in collisione con lui coinvolgendo anche Fango. Forini e Fango rientrano ai box mentre per Voulaz è il ritiro. Barbazza intanto inizia ad andare in testa-coda. Al comando è già Caffi (mentre non piove più) che precede Tacchino, Apicella, Mancini e gli altri. Mentre a Barbazza, come promessogli, dopo il terzo testa-coda viene esposta bandiera nera, Fango e Fiorini riprendono attardati di 1 giro. Caffi mantiene la prima piazza con Apicella che, superato Tacchino, si pone al secondo posto; i testacoda frattanto continuano e non ne sono immuni Scapini (due) e Mancini in lotta con Giannini per il quarto posto. Al 20. giro Apicella supera Caffi mandandolo in testa-coda e se ne va con autorità iniziando doppiaggi su doppiaggi; Fango intanto inizia a rimontare alla grande. I testa-coda proseguono e dopo l'ennesimo la Amati prende la via dei box al 26. giro e si ritira. Bertaggia al 35. si ferma al tornantino dopo un testa coda e 11 giri dopo Apicella, a sua volta in testa-coda, centra la vettura ferma e si ritira. Al comando passa così Caffi che mantiene la posizione fino al termine precedendo Tacchino, Giannini, Scapini che porta a tre i suoi testa-coda nella fase finale e Fango che meraviglia tutti con il suo quinto posto e con il giro più veloce.

Roberto Teso

F.3 TRICOLORE

Varano, 16 settembre 1984

9. gara di campionato italiano

Le classifiche

1. **batteria:** 1. Alessandro Caffi (Ralt-Alfa Romeo) 23 giri in 18'17"66 alla media di 135.780 kmh; 2. Forini (Dallara-Alfa Romeo) 18'20"44; 3. Scapini (Ralt-VW) 18'23"00; 4. Mancini (Arno-Alfa Romeo) 18'39"03; 5. Sulentic (Ralt-Alfa Romeo) 18'42"35; 6. Melgrati (Dallara-Toyota) 18'53"18; 7. Marozzo (Ralt-Alfa Romeo) 18'56"39; 8. Melito (Ralt-Alfa Romeo) 18'58"16; 9. Bertaggia (Ralt-VW) 19'05"37; 10. Amadori (Ralt-Lancia) a 1 giro; 11. Fossati (Dallara-Toyota) a 2 giri. Giro più veloce: Scapini in 47"08 alla media di 137.638 kmh.

2. **batteria:** 1. Marco Apicella (Ralt-Alfa Romeo) 23 giri in 18'10"72 alla media di 136.644 kmh; 2. Voulaz (Ralt-Alfa Romeo) 18'15"29; 3. Tacchino (Ralt-VW) 18'16"23; 4. Fango (Ralt-Alfa Romeo) 18'17"07; 5. Barbazza (Dallara-Alfa Romeo) 18'23"99; 6. Giannini (Arno-Alfa Romeo) 18'31"70; 7. Amati (Ralt-VW) 18'31"99; 8. Jochamowitz (Ralt-Alfa Romeo) 18'42"79; 9. Tarquini (Dallara-Toyota) 18'47"94; 10. Verduci (Arno-Alfa Romeo) 18'48"59; 11. Manni (Ralt-Alfa Romeo) 18'55"61; 12. Gatta (Alba-Alfa Romeo) a 1 giro. Giro più veloce: Apicella in 47"00 alla media di 137.872 kmh.

Finale: 1. Alessandro Caffi (Ralt-Alfa Romeo) 56 giri in 50'13"13 alla media di 120.433 kmh; 2. Tacchino (Ralt-VW) 50'40"13; 3. Giannini (Arno-Alfa Romeo) 50'50"18; 4. Scapini (Ralt-VW) 51'00"11; 5. Fango (Ralt-Alfa Romeo) a 1 giro; 6. Mancini (Arno-Alfa Romeo) a 1 giro; 7. Jochamowitz (Ralt-Alfa Romeo) a 1 giro; 8. Melito (Ralt-Alfa Romeo) a 1 giro; 9. Sulentic (Ralt-Alfa Romeo) a 2 giri; 10. Forini (Dallara-Alfa Romeo) a 2 giri; 11. Tarquini (Dallara-Toyota) a 6 giri; 12. Marozzo (Ralt-Alfa Romeo) a 9 giri; 13. Melgrati (Dallara-Toyota) a 10 giri; 14. Apicella (Ralt-Alfa Romeo) a 11 giri; 15. Bertaggia (Ralt-VW) a 22 giri. Giro più veloce: Fango in 52'08 alla media di 124.424 kmh.

Così il tricolore F.3 dopo 9 gare

PILOTA	VALLELUNGA (25-3)	MUGELLO (8-4)	MISANO (23-4)	MUGELLO (13-5)	MONZA (27-5)	MAGIONE (10-6)	VARANO (17-6)	PERGUSA (8-7)	VARANO (16-9)	VALLELUNGA (30-9)	MISANO (7-10)	IMOLA (14-10)	TOTALE
1. Caffi	—	6	4	6	9	—	6	—	9	—	—	—	40
2. Santin	3	—	9	9	6	—	—	9	—	—	—	—	36
3. Scapini	—	—	1	—	2	9	9	6	3	—	—	—	30
4. Tacchino	4	3	6	3	—	—	3	4	6	—	—	—	29
5. Forini	—	9	3	—	—	—	4	—	—	—	—	—	16
6. Barbazza	—	4	2	1	4	3	—	—	—	—	—	—	14
7. Apicella	—	—	—	4	—	6	—	1	—	—	—	—	11
Famà	6	2	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	11
9. Voulaz	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Mancini	2	—	—	2	—	4	—	—	1	—	—	—	9
11. Giannini	—	—	—	—	1	—	1	—	4	—	—	—	6
12. Cazzaniga	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3
Antonioli	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3
14. Frassoni	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2
Vismara	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Sulentic	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2
Fango	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2

Gruppi N e B
Sigala-Naddeo che «numeri»!

VARANO — La giornata delle gare di contorno inizia con la disputa della corsa di gruppo N prima e seconda divisione, ottava prova del campionato italiano. Vince nella prima divisione Bonechi che precede di un giro Tosi squalificato poi per irregolarità tecniche. Nella seconda divisione Agosta lascia a due giri dalla fine il comando a Braga per cedimento del motore dopo aver condotto la corsa per 26 tornate. La gara della terza divisione vede il duello fra Gaetani e Pedol che sul bagnato si gira due volte quando va all'attacco del primo che conserva così la sua posizione. In gruppo B, con le tre classi unite che sommano in tutto 7 vetture, Rebai vince senza problemi la classe oltre 2500. Nelle classi minori vincono invece Terracina e Daverio praticamente senza avversari. Per il gruppo B omologazione nazionale (le ex spettacolari Alfaprint), Naddeo e Roby Sigala danno vita ad un duello appassionante che si conclude a 4 giri dal termine dopo ripetute «sportellate» e testacoda che divertono il pubblico. Sigala passa al comando e lo mantiene fino alla conclusione.

(r.t.)

VELOCITÀ IN PISTA

Varano, 16 settembre 1984

4. Trofeo Cassa Risparmio di Parma

Coppa Concessionaria Automoda

Le classifiche

GRUPPO N:

1. **divisione** 1. Franco Bonechi (A 112) giri 27 in 30'34"80 alla media di 95.356 kmh;

2. Venturi (A 112) 30'24"98; 3. Ferraro (A 112) a 4 giri.

□ Giro più veloce: Bonechi in 1'06"45, media 97.517 kmh.

2. **divisione:** 1. Alessandro Braga (Escort) giri 28 in 29'44"69 alla media di 101.665 kmh; 2. Agosta (Escort) 29'44"84; 3. Silvestro (Escort) 30'35"94; 4. Musumeci (Escort) 30'37"15; 5. Coruzzi (Ritmo) a 1 giro; 6. Tarasconi (Alfasud) a 1 giro; 7. Volschi (Alfasud) a 1 giro.

□ Giro più veloce: Agosta in 1'02"95, media 102.939 kmh.

3. **divisione:** 1. Bonifacio Gaetani (Lancia Delta HF) giri 20 in 21'42"12 alla media di 99.530 kmh; 2. Pedol (Alfa Romeo 2500 GTV) 22'08"38; 3. Caramatti (Alfa Romeo GTV 2500) 22'13"64; 4. Carlini (Ritmo 130) 22'26"01; 5. «Susy» (Ritmo 130) 22'28"37; 6. Giuli (Alfa Romeo 2500 GTV) 22'31"95; 7. «Archimede» (Ritmo 130) 22'44"32; 8. Fioravanti (Alfa Romeo GTV 2500) 22'57"00.

□ Giro più veloce: Pedol in 1'03"11, media 102.678 kmh.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Giorgio Terracina (Fiat X 1/9) giri 24 in 26'33"92 alla media di 97.571 kmh.

□ Giro più veloce: Terracina in 1'03"83, media 101.567 kmh.

Classe 2500: 1. Guido Daverio (R5 2000) giri 26 in 26'19"94 alla media di 106.639 kmh; 2. Sivorì (R5 2000) 26'36"86; 3. Lazzari (Lancia Beta) a 1 giro; 4. Ferrari (R5 2000) a 2 giri.

□ Giro più veloce: Daverio in 58"63, media 110.524 kmh.

Classe oltre 2500: 1. Carlo Rebai (Porsche) giri 28 in 26'11"14 alla media di 115.487 kmh; 2. Schenetti (Porsche) a 5 giri.

□ Giro più veloce: Rebai in 54"23, media 119.557 kmh.

Omologazione nazionale: 1. Roberto Sigala (Alfasprint 1500) giri 28 in 28'30"98 alla media di 106.044 kmh; 2. Naddeo 28'31"26; 3. Bertolini 29'05"44; 4. Spoldi 29'17"93; 5. De Bernardinis a 1 giro; 6. Lanzetti a 2 giri; 7. Berruto a 2 giri: tutti su Alfaprint 1500.

□ Giro più veloce: Sigala in 59"11, media 109.626 kmh.

FORMULA PANDA

A Sandonà riesce il tris

MONZA — una pioggia battente ha reso scivoloso il percorso di gara della 9. gara del Trofeo Cadetti agip vinta da Sandonà, che ha fatto suo per la terza volta il gradino più alto del podio. Alle sue spalle si è piazzato Quartero che a una gara dal termine ha distanziato di 6 punti il suo rivale Ottini, che nell'occasione non ha marcato punti. Protagonisti di una gara spettacolare sono stati Vergani, Bianchi e Radaelli, che hanno lottato immediatamente alle spalle dei primi due per il terzo gradino del podio. Nel gruppetto in lotta si è inserito Maddonnini, eroe della giornata, che incappato in un testa-coda nei primi giri è risalito fino alla quarta posizione, effettuando una gara tirata e ricca di sorpassi. Mercatelli, giunto terzo, è stato squalificato per l'ennesima volta in seguito alle verifiche effettuate sulla sua vettura. Nonostante il freddo, l'atmosfera nel Paddock è stata incandescente per via di un episodio che ha coinvolto i preparatori Brambilla e Biraghi: quest'ultimo è stato sorpreso da Brambilla mentre sostituiva le pompe dell'acqua sui motori del team Tatuus fra le batterie e la finale. Dette pompe erano di tipo irregolare ed erano servite in batteria. Gli strascichi di questa polemica si sono protratti fino a tarda sera.

Paolo Ciccarone

FORMULA PANDA

Monza, 16 settembre 1984

Trofeo Cadetti Agip

9. gara

Le classifiche

1. **batteria:** 1. Quartero (Dama) 10 giri in 11'48"4, media 122.219 kmh; 2. Maddonnini (Comepre); 3. Mercatelli (Mig); 4. Vergani (Tatuus); 5. Radaelli (Tatuus); 6. Notarnicola (Santandrea); 7. Caprotti (Santandrea); 8. Mascheroni (Tatuus).

2. **batteria:** 1. Aghemio (Tatuus) 10 giri in 11'33"9, media 124.773 kmh; 2. Sandonà (Tatuus); 3. Bianchi (Tatuus); 4. Ottini (Crsl); 5. Maestri (Corsini); 6. Ghidetti (Corsini); 7. Brusadelli (Brusadelli); 8. Carabelli (Ermolli).

Finale: 1. Sandonà (Tatuus) 22 giri in 25'25"4, media 124.869 kmh; 2. Quartero (Dama) 25'25"7; 3. Radami (Tatuus) 25'37"1; 4. Maddonnini (Comepre) 25'37"3; 5. Bianchi (Tatuus) 25'37"4; 6. Vergani (Tatuus) 25'45"5; 7. Caprotti (Santandrea) 25'47"7; 8. Brusadelli (Brusadelli) 25'59"1; 9. Ottini (Crsl) 26'17"7; 10. Maestri (Corsini) 26'22"9; 11. Nava (Barelli) 26'23"3; 12. Minellario (Crsl) 25'42"5.

Classifica Trofeo Cadetti Agip dopo 9 gare: 1. Quartero p. 40; 2. Ottini 34; 3. Aghemio 20; 3. Mercatelli p. 20; 3. Maddonnini 20; 6. Maestri 15; 6. Sandonà 15; 8. Verduci 9; 8. Modena 9; 10. Formica 8.

Classifica F. 400: 1. Buratti (Blm) 17 giri in 21'39"5; 2. Flamigni (Blm) 21'40"4; 3. Ali (Gimko) 22'01"4; 4. Bellini (Reggiani) 22'57"6; 5. Quarceri (Gimko) a 1 giro; 6. Bertucci (R.G.) a 1 giro; 7. Jacoboni (Reggiani) a 1 giro; 8. Zeri (Condor) a 3 giri; 9. Romagnoli (Gimko) a 4 giri.

Classifica F. Monza 500: 1. Ghezzi (Repetto) 15 giri in 20'22"0, media 106.276 kmh; 2. Sada (Madio) 20'22"2; 3. Marchio (Santandrea) 20'22"5; 4. Pareschi (Repetto) 20'35"2; 5. Banfi (Dywa) 20'48"4; 6. Daniel (Zentile) 20'49"4.

KARTING/Solo una quarantina per l'iride

Haase nel mondiale del fallimento 135

Il danese con licenza italiana ha preceduto Bugatti. Wilson «out» a un giro dal termine. È stata la peggior edizione del massimo campionato

LIEDOLSHEIM (Germania Federale) — Il danese Jorn Haase ha vinto la quarta edizione del campionato mondiale della Formula K. Sulla pista di Liedolsheim, Haase — che corre con licenza italiana — ha preceduto Bugatti e lo vedese Forsman, quest'ultimo al suo quarto podio iridato consecutivo. Il pubblico è accorso numeroso nonostante il cattivo tempo. Dopo i tempi di qualificazione e gli incontri di gruppo, lo schieramento di partenza ha visto quattro «italiani» nelle prime quattro posizioni: Bugatti, Wilson, Haase e Corazza. Al via Bugatti ha preso il comando seguito da Wilson, Haase, Bott e Fullerton. Al terzo giro Bott è stato sorpassato da Fullerton, il quale, qualche istante dopo, ha grippato in rettilineo coinvolgendo anche il tedesco. L'irlandese è stato trasportato all'ospedale dove gli è stata riscontrata una forte contusione alla gamba destra. A metà gara Wilson ha preso il comando e lo ha mantenuto fino al traguardo seguito da Bugatti e Haase; più distanziati Forsman e l'inglese Wetherley. Poca fortuna per Corazza che, sbagliata la partenza, è giunto al traguardo solo dodicesimo. Deila si è classificato 14. e Modena 16.

LA FINALE. C'era molta tensione al via della finale. Wilson ha preso il comando davanti a Haase e Bugatti. L'inglese — anche lui con licenza italiana — ha subito conquistato un buon margine di vantaggio sugli inseguitori. Tutto sembrava fatto per lui, ma al penultimo giro la rottura di un fermo dello spinotto lo ha costretto al ritiro. Haase si è quindi ritrovato primo e non ha avuto difficoltà a conservare la posizione di leader fino alla bandiera a scacchi, con Bugatti e Forsman nelle piazze d'onore. Nella finale Valera è riuscito a risalire fino al decimo posto, mentre Corazza è giunto solo quattordicesimo. Alla finale non ha preso parte Stefano Modena a causa di dolori a una gamba.

LA FORMULA K ha scritto a Liedolsheim la pagina più triste della sua esistenza. La partecipazione al campionato mondiale di quest'anno è stata la più bassa mai registrata (una quarantina di piloti), per di più gli organizzatori hanno menogiato iscrizioni fino agli ultimi giorni e lo schieramento di partenza è stato «riempito» con nomi non



HAASE IN AZIONE (FotoPaterlini)

troppo rappresentativi. Si sarebbe potuto correre senza manches eliminatorie. È l'ulteriore prova della necessità di tornare rapidamente alla 100 cmc, classe messa in disparte quattro anni fa con un'operazione dalla quale ha tratto vantaggio una sola Casa costruttrice.

Giovanni Paterlini

KARTING MONDIALE

Liedolsheim, 16 settembre 1984

Camp. del mondo Formula K

La classifica: 1. Haase (Kali-Komet); 2. Bugatti (Birel-Komet); 3. Forsman (Birel-Komet); 4. De Bruyn (Tecno-Komet); 5. Wetherley (Dears-Komet); 6. Hantscher (SH-Komet); 7. Guedel (SH-Komet); 8. Alcorn (Tkm-Tkm); 9. Neubert (Kali-Komet); 10. Valera (Tecno-Komet); 11. Bollingtoft (Taitun-Komet); 12. Virtanen (TKM-Komet); 13. Dona (Kali-Komet); 14. Corazza (Bret-Komet); 15. Fabre (Tecno-Komet); 16. Stuetgen (Kali-Komet); 17. Wilson (Birel-Komet); 18. Grossman (Taitun-Komet); 19. Model (Deas-Komet); 20. Rensing (Mach 1-Komet); 21. Boulineau (Birel-Komet); 22. Vacirca (Kali-Pcr); 23. Koene (Dap-Dap); 24. Klaffke (Kali-Komet); 25. Yamamoto (SH-Komet); 26. Henriksen (Tecno-Komet); 27. Gounon (Birel-Komet); 28. Wilms (Taitun-Komet); 29. Mikkelsen (Taitun-Komet); 30. Hezemans (Kali-Komet); 31. Eglem (Tecno-Komet); 32. Bott (Taitun-Komet); 33. Fullerton (Kali-Pcr); 34. Modena (Dap-Dap).

■ CERVIA IL 23 — Sono state annullate le due gare in programma sulla pista «Happy Valley» di Pinarella di Cervia per il 30 settembre e il 7 ottobre. In sostituzione si disputerà una gara il 23 ottobre.



JORN HAASE (FotoPaterlini)

Trofeo Spic a Jesolo

JESOLO LIDO — Sulla pista Azzurra di Jesolo, davanti a duemila spettatori e con la partecipazione di 85 concorrenti, si è svolta il 9 settembre una gara nazionale di kart denominata I. Trofeo Spic. Questi i risultati:

100 Cadetti: 1. Povoletto; 2. Volpato; 3. Tollot; 4. Gulinelli; 5. Ingolfo; 6. Callagher; 7. Ciullo; 8. Baschetto; 9. Palazzini; 10. Piccinato (Tutti su Birel-Parilla).

100 Nazionale: 1. Avigni (Kali-Parilla); 2. Fiorese (Kali-Parilla); 3. Melloni (Birel-Parilla); 4. Bordin (Birel-Parilla); 5. Bertazzon (BM-Parilla); 6. Bertinelli (Bret-Parilla); 7. De Guda (Birel-Parilla); 8. Massolini (Kali-Parilla); 9. Zago (Kali-Parilla); 10. Losi (Kali-parilla).

100 Avenir: 1. Checchin (Birel-Pcr); 2. Bassini (Birel-Parilla); 3. Ghin (All kart-Kali); 4. Presotto (Kali-Parilla); 5. Peruch (Birel-Parilla); 6. Orlando (Kali-Pcr); 7. Parolin (Kali-Pcr); 8. Monforte (Birel-Pcr); 9. Tiso (Birel-Parilla); 10. Ingolfo (Dap-Parilla).

125 Junior: 1. Zigante (Birel-Villa); 2. Minesso (Kali-Bm); 3. Rampon (All kart-Villa); 4. Zarpellon (Kali-Villa); 5. Novello (Kali-Mac); 6. Rognini (Kali-Villa); 7. Barbieri (All kart-Villa); 8. Colussi (All kart-Tau); 9. Scordari (All kart-Villa); 10. Rampon (All kart-Villa).

125 C2: 1. Miotti (Kali-Kali); 2. Alberton (Kali-Kali); 3. Ghin (All kart-Kali); 4. De Gasper (Kali-SWM); 5. Biasuzzi (All kart-Pavesi); 6. Pulliero (Kali-Pavesi); 7. Peloso (Kali-Kali); 8. Ferronato (Kali-Kali); 9. Bonora (All kart-Rotax).

125 C1: 1. Marson (Kali-MBA); 2. Gianettin (Kali-Kali); 3. Gerardo; 4. Rettore (Kali-MBA); 5. Strenghetto (Kali-Mba); 6. Maman (Tony-Swm); 7. Mistrion (All kart-Balen); 8. Zampieri (Tony-Pavesi).

LA PRIMA EDIZIONE del «Trofeo Karting Biagio Andò», disputata a Giarre, in provincia di Catania, ha visto la partecipazione di 51 piloti. Cinque delle sei gare in programma sono state vinte da conduttori del catanese; la sola ec-

A BOLOGNA Selezionati gli emiliani per il «Regioni»

BOLOGNA — Numerosi piloti sono intervenuti sulla Pista Azzurra di Bologna per disputare la 4. e ultima prova di selezione regionale in vista della Coppa delle Regioni che si disputerà sulla pista di Pinarella di Cervia il 14, 15 e 16 ottobre. Al termine delle gare che sono state molto combattute, il responsabile dell'Emilia, Anzio Naldi, ha fatto conoscere i nomi dei piloti selezionati: **100 Cadetti**, Mascagni e Campani; **100 Nazionale**, Messori e Osmante; **100 Avenir**, Cagossi e Tessola; **125 Junior**, Biagini e Giovanardi; **125 C2**, Bonfiglioli e Montanari; **125 C1**, Zazzaroni e Masimo Fanton. (s. cat.)

Queste le classifiche della gara del 16 settembre:

Minikart 80 cc: 1. Belletti; 2. Antonelli; 3. Bertolazzi; 4. Gubbolini; 5. Magnani. **100 Cadetti:** 1. Pettì; 2. Mascagni; 3. De Lorenzi; 4. Campani; 5. Rangoni. **100 Nazionale:** 1. Avini; 2. Moraro; 3. Mediani; 4. Cisolla; 5. Vilio. **100 Avenir:** 1. Bassini; 2. Zanardi; 3. Cagossi; 4. Buratti; 5. Fiandri. **125 Junior:** 1. Biagini; 2. Della Santa; 3. Del Vecchio; 4. Albertazzi; 5. Giusti. **125 C2:** 1. Bonfiglioli; 2. G. Fanton; 3. Montanari; 4. Galloni; 5. Marchioni. **125 C1:** 1. Mazzola; 2. Marrani; 3. Zazzaroni; 4. Fanton M.; 5. Gambino.

AUTOCROSS/Europeo a Vaccarino Romagna e Rösel a meno tre

VACCARINO — L'italiano Illide Romagna su Porsche 3000 e il tedesco Willi Rösel su Porsche 3500 hanno vinto rispettivamente la 2. e la 3. divisione nella terz'ultima prova del campionato europeo piloti di autocross a conclusione di una avvincente finale disputata davanti ad un pubblico record venuto anche da fuori regione per la presenza di autentici assi della specialità provenienti da tutta Europa. La finale più spettacolare è stata quella che ha visto di fronte il tedesco Rösel, attuale capofila nella classifica del campionato europeo piloti su Porsche 3500, e l'italiano Luigi Susan su Alfa Romeo Montreal. L'ha spuntata il tedesco a conclusione dei 9 giri segnando anche il miglior tempo assoluto in 8'55"56, ma Luigi Susan è stato il vincitore morale classificatosi al 2. posto per una foratura al penultimo giro. Alle spalle dell'italiano sono poi finiti l'ungherese Antal, il cecoslovacco Bartos e il tedesco Reiner. Nella finale della 2. divisione invece non c'è stata storia in quanto Illide Romagna, campione italiano in carica della categoria e attualmente al 1. posto nella classifica del campionato tricolore 1985, è stato al comando davanti al mantovano Cavallini e al bresciano Silvestri mentre l'attuale capoclassifica dell'europeo piloti Peter Derber su Porsche 3000 ha dovuto accontentarsi della 4. posizione. Il tedesco non si era messo in luce neanche nelle batterie di qualificazioni e nella semifinale giungendo rispettivamente 3. e 4. Nella gara nazionale riservata alla categoria A e B si sono

registrati i successi di Silvano Carron su Fiat 500 nella Classe A. finale disputata su sei giri e Umberto Scariot su Fiat 850 nella classe B.

Attilio Trivellato

cezione si è avuta nella 125 junior, dove il marsalese Foderà ha avuto ragione di Gatto. Domenico Bruno ha prevalso nella classe 60 minikarts, mentre le altre vittorie sono andate a Messina (100 nazionale), Fichera (100 avenir), Grassi-Bertazzi (125 C/nazionale) e a Frazzetto (125 formula C). (p. 1.)

Le classifiche

60 minikarts: 1. Bruno; 2. Falsone; 3. Abela; 4. Berritella.

100 nazionale: 1. Messina; 2. Mercurio; 3. Parasiliti; 4. Tumminello; 5. Bonomo j.; 6. Giacataro; 7. Baglieri; 8. Bonomo F.

100 avenir: 1. Fichera; 2. Colletta; 3. Nifosi; 4. Costa; 5. Ruggeri; 6. De Andres.

125 junior: 1. Foderà; 2. Gatto; 3. Cialona; 4. Facella; 5. Iudici; 6. Mauro; 7. Brischetta; 8. D'Anna; 9. Iraldi; 10. Vivirito; 11. Baratta; 12. Sillitto; 13. Capizzo.

125 C/nazionale: 1. Grassi Bertazzi; 2. Gulino; 3. Bonarrigo; 4. Branciforte; 5. Costanzo; 6. Cassisi.

125 formula C: 1. Frazzetto; 2. Cottone C.; 3. Tortorici; 4. Di Matteo; 5. Ferraro; 6. Gagliò.

■ **SOSPESO** — L'olandese Cor Euser aveva intenzione di noleggiare una Ralt da Murray Taylor per la gara Marlboro F. 3 a Zandvoort, ma la sua licenza è stata sospesa per tre mesi in seguito ad una baruffa con un commissario qualche tempo fa.

In centodieci al Trofeo Ricci

FANO — Successi di Lamberto Di Ferdinando, Luciano Battistini e David Moretti nella 4. Edizione del Trofeo «Lucio Ricci» in palio fra i conduttori delle tre classi della 125 cc, partecipanti alla competizione organizzata sulla «Pista del Mare» dal Motor Club Fanese cui l'intermittente piovosità ha impedito di archiviare con piena soddisfazione la manifestazione che ha registrato l'adesione di 110 piloti. Di Ferdinando si è affermato nettamente, Moretti fino all'ultimo è stato contrastato da Faieta, Battistini ha eluso inizialmente l'opposizione di Rossi poi quella di Navarra. Una forte acquazzone ha falciato lo svolgimento dello scorcio della 100 Cadetti costringendo i concorrenti a mantenere l'andatura su ritmi ridotti. Buona comunque la prova di Di Pasquale, quindi nitidissime le vittorie di Berardinucci e Sospiri.

Gianfilippo Centanni

FANO

Le classifiche

125 Junior: 1. Di Ferdinando (Tm-Kali); 2. Marcelli (Tm-All Kart); 3. Belloni (Tm-Kali); 4. Spinotti (Tm-Kali); 5. Girombelli (Mach-All Kart).

125 C1: 1. Battistini (Mba-Kali); 2. Navarra (Mba-All Kart); 3. Rossi (Mba-All Kart); 4. Giardinieri (Mba-Kali); 5. Magnani (Mba-Kali).

125 C2: 1. Moretti (Mac-Kali); 2. Faieta (Rotax-All Kart); 3. Giroletti (Kali); 4. Battistini (Ringhini-Kali).

100 Cadetti: 1. Di Pasquale; 2. Candoli; 3. Gotti; 4. Tomassini; 5. Ronnj (tutti su Birel-Parilla).

100 Nazionale: 1. Berardinucci (Parilla-Dap); 2. Dorsini; 3. Biondini (Parilla-Dap); 4. Peticaroli (Dap); 5. Candoli (Parilla-All Kart).

100 Avenir: 1. Sospiri (Dap); 2. Maspetti (Parilla-Birel); 3. Simoni (Birel-Dap); 4. Petracca (Dap-Parilla); 5. De Santis (Pcr-All Kart).

■ **BRESCIA** — Domenica 16 settembre si è disputata sulla pista «Mille Miglia» di Brescia una gara nazionale. Questi i risultati:

125 Promozionale: 1. Filippini; 2. Corti; 3. Soregotti; 4. Forzi; 5. Medici. - **100 Avenir:** 1. Scaravelli; 2. Scialpi; 3. Chiesa; 4. Artusi; 5. Gatti. - **125 Formula C:** 1. Monara; 2. Vigorelli; 3. Vergani. - **125 Junior:** 1. Filippini; 2. Giorgetti; 3. Bonetti; 4. Molteni; 5. Ferrari. - **100 Cadetti:** 1. Corberi; 2. Suncini; 3. Pescatori; 4. Cavagnoli; 5. Forte. - **100 Nazionale:** 1. Benetti; 2. Saleri; 3. Bandini; 4. Marostica; 5. Bonini. - **60 Minikart:** 1. Trecca; 2. Forè; 3. Guarneri; 4. Bonetti; 5. Fariello.

■ **È SORTA IN SICILIA**, a Favara in provincia di Agrigento, una nuova pista karting, che si affianca a quelle già esistenti di Mazara del Vallo e di Pergusa. Il nuovo impianto, costruito da un privato, probabilmente sarà omologato nei prossimi mesi.

■ **LA DIREZIONE** del kartdromo San Pancrazio comunica che la prima gara del Trofeo delle Industrie, in programma il 30/9, sarà riservata alla classe 125 cc e 60 cc mentre la gara riservata alla classe 100 cc verrà recuperata il 7/10. Questo poiché il 30/9 si svolgerà il secondo Trofeo Giulio Bernardi.

AUTOCROSS

Vaccarino, 16 settembre 1984

Europeo piloti

Terzultima gara di campionato

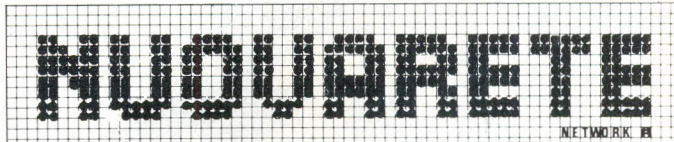
Le classifiche

2. divisione: 1. Romagna (Porsche 3000) 9'23"66; 2. Cavallini (Porsche 2400) 9'29"36; 3. Silvestri (Fiat X 1/9) 9'35"28; 4. Derber (Porsche 3000) 9'48"35; 5. Van Mechelen (Porsche 3000) 10'06"61; 6. Carnieletto (Fiat X 1/9) 10'19"76; 7. Gava (Porsche 2700) 9'37"78 a 1 giro.

3. divisione: 1. Rosel (Porsche 3500-Germania) 8'55"56; 2. Susan (Alfa Romeo Montreal-Italia) 9'00"20; 3. Anta Darasz (Porsche 1600-Ungheria) 9'02"50; 4. Bartos Jiri (Porsche 2400-Cecoslovacchia) 9'05"85; 5. Reiner Volk (Porsche 2000-Germania) 9'06"12; 6. Uher Vaclav (Porsche 2400-Cecoslovacchia) 9'11"61; 7. Krestan Bohumil (Porsche 2700-Cecoslovacchia) 9'14"; 8. Tamburini (Porsche 3000-Italia) 9'16"13; 9. Tonel (Porsche 2600-Italia) 9'44"50.

Gara Nazionale - Classe A: 1. Carron (Fiat 800) 6'18"62; 2. Faraon (Fiat 500) 6'22"29; 3. Gallon (Fiat 500) 6'30"30; 4. Tonella (Fiat 500) 6'38"33; 5. Ruzzante (Fiat 500) 6'39"84; 6. Contato (Fiat 850) 6'41"35.

Classe B: 1. Scariot (Fiat 850) 6'09"62; 2. Bortoletto (VW) 6'21"18; 3. Marchesan (Fiat X 1/9) 6'26"83; 4. Dal Bo (R5) 6'23"78; 5. Santobuono (Fiat 850) 6'44"45; 6. Rossetti (Fiat 850) 6'42"03.



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; **IGLESIAS/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; **MAS-SA 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.**

MG METRO/Il capoclassifica fermato dalla frizione

Non c'è Pace fra gli arrivi

La prova a Rubini dopo che Russo è stato escluso dalle verifiche tecniche di fine gara: le sue valvole sono risultate troppo alte. Decisione rinviata per il campionato

IMOLA — Senza dubbio i colpi di scena nelle 8. prova dello Challenge Metro non sono mancati: dopo una prima manche «asciutta» dominata dal leader del campionato, Giampaolo Pace, che sembrava così voler chiudere anzitempo il campionato, nella seconda si registrava subito il ritiro dello stesso Pace per la rottura della frizione. A questo punto Onofrio Russo controllava sotto una pioggia torrenziale il compagno di team e preparatore Rubini, che d'altra parte non tentava mai un attacco deciso. Questa manche era vinta da uno scatenato Nap-

pi che, costretto al ritiro nella prima, dava una dimostrazione di essere imprevedibile con queste condizioni atmosferiche. Nel corso delle verifiche tecniche di fine gara il colpo di scena conclusivo e senz'altro più clamoroso: la vettura di Russo è trovata non conforme per l'alzata delle valvole (2/3 decimi oltre il consentito nella fiche). Un incidente sul lavoro veniale, ma che comunque dava la vittoria a quel Rubini che proprio un anno fa aveva vinto su questa pista lo challenge '83.

LA GARA. Nella prima manche

Pace prende subito il largo favorito da noi ai freni di Russo che, comunque, conclude al secondo posto controllando Rubini, Scarabelli e Benedini. Nel corso del primo giro una toccata iniziale di Moselli a Brancatelli innesca un incidente in cui rimangono coinvolti anche Boffa, Merzario e Raimondi. Nella 2., fuori subito Pace, per 3 giri guida Russo ben coperto da Rubini poi i due non ostacolano lo scatenato Nappi, mentre dietro risalgono bene Gunnella, Grassetto e lo stesso Merzario partito in ultima fila.

Maurizio Masini

MG METRO CHALLENGE

Imola, 15 settembre 1984

8. prova

Le classifiche

Finale (per somma di tempi): 1. Rubini in 30'19"1; 2. Benedini 30'34"69; 3. Gunnella 30'39"15; 4. Scarabelli 30'41"88; 5. Ambrosini 30'42"78; 6. «Donald Duck» 30'43"35; 7. Gradoli 30'59"42; 8. Raimondi 31'16"58; 9. Moselli 33'30"36; 10. Nappi a 3 giri; 11. Presenzini a 3 giri; 12. Grassetto a 4 giri; 13. Pace a 6 giri; 14. Giudici a 6 giri; 15. Merzario a 6 giri.

□ Giro più veloce: il 3. di Pace in 2'18"05, media 131,431 kmh.

1. manche: 1. Pace in 13'58"91, media 129,768 kmh; 2. Russo a 6"56; 3. Rubini a 7"06; 4. Scarabelli a 10"68; 5. Benedini a 12"74; 6. Ambrosini a 13"71; 7. «Donald Duck» a 16"55; 8. Gunnella a 23"62; 9. Gradoli a 24"51; 10. Moselli a 26"05; 11. Giudici a 26"77; 12. Raimondi a 35"93; 13. Nappi a 3 giri; 14. Presenzini a 3 giri; 15. Grassetto a 2 giri; 16. Rivellini a 1 giro.

2. manche: 1. Nappi in 16'09"84, media 112,249 kmh; 2. Russo a 2"28; 3. Rubini a 3"20; 4. Gunnella a 6"78; 5. Grassetto a 11"62; 6. Benedini a 13"20; 7. Merzario a 15"51; 8. Presenzini a 17"06; 9. «Donald Duck» a 18"05; 10. Ambrosini a 20"32; 11. Scarabelli a 22"45; 12. Gradoli a 26"16; 13. Raimondi a 31"90; 14. Moselli a 2'55"55; 15. Rivellini a 3 giri.

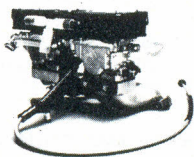
Classifica Campionato dopo 8 prove: 1. Pace p. 106; 2. Benedini 72; 3. Gunnella 71; 4. Scarabelli 50; 5. Gradoli 39; 6. Grassetto 37; 7. Presenzini 34; 8. Ricci 33; 9. Moselli 31; 10. Russo 29.

■ **LETTERA** — Dopo l'esperienza della 24 Ore di Le Mans, la scuderia Bellancauto ha portato a Imola la sua Ferrari 512 BB. Il presidente della scuderia Fabrizio Violati esperto e grosso estimatore delle vetture del cavallino, alla vigilia del consiglio nazionale allargato di domenica prossima, ha annunciato la presentazione di una lettera aperta al presidente della Csa Fabrizio Serena per denunciare la situazione illogica ed aberrante che vede la sottocommissione auto storiche giudice di se stessa. È noto che la scuderia romana ha in piedi dal giugno '82 alcune diatribe con l'autorità sportiva mai completamente definite.



NOVITÀ KIT aspirazione

per FIAT RITMO 105 e RITMO ABARTH 125



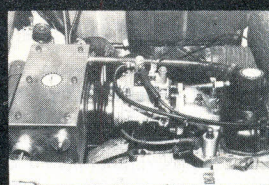
con 2 carburatori WEBER 40 dcnf

CAMILLO ALQUATI

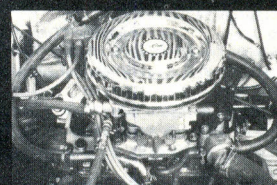
Via Dante, 91 - 26100 CREMONA
tel. 0372/20450-410398



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 2x2 con carburatore WEBER 36 DCNF per FIAT UNO/45 e NUOVA PANDA 45.



**LE ALTRE GARE
DI IMOLA**

Nella pagina accanto, Rubini, vincitore «a tavolino» dopo l'esclusione di Russo che vediamo guidare il gruppo (a fianco) Sotto, Torelli che ha vinto la prova R5, anch'egli grazie a una squalifica, quella di Conti. (Attualfoto)

COPPA R5/Anche questa gara decisa a tavolino

Quando i Conti non tornano

Valvola della pressione del turbo irregolare: il pilota reatino viene così escluso e paga anche in classifica generale ora capeggiata da Brand. La corsa a Torelli

IMOLA - Quando Annino Conti ha tagliato per primo il traguardo davanti ad un coriaceo Torelli, in molti hanno pensato che anche la decima edizione della Coppa Renault 5 Elf era ormai assegnata, ma le verifiche hanno fermato la fuga dello sportivo ed incolpevole pilota reatino: nella valvola di regolazione del suo turbo i commissari tecnici hanno trovato una sostanza gommosa che ne impediva il regolare funzionamento. Il suo team, la Milano Racing, ha rinunciato all'appello, ed il pilota perde così metà dei suoi punti in classifica generale e, con essi, ogni possibilità.

LA GARA, disputata su una pista allagata dalla pioggia e poi vinta da Torelli, era iniziata sulla fuga di Brand seguito da Conti, Torelli, Zambaiti, Naddeo, Gibbin, mentre una sbadatonata alla curva Tosa al primo giro, dovuta alla visibilità zero, coinvolgeva Stringa e Passeri, ora secondo in classifica generale ed autore di una felicissima rimonta che lo faceva concludere al sesto posto. Naddeo e Zambaiti si aggranciano, sempre alla Tosa, al quarto giro e per loro la corsa finisce lì, mentre quando una delle numerosissime nubi d'acqua che si alzano di tanto in tanto si dirada, al co-

mando non è più Brand, ora quinto, ma la coppia Conti-Torelli davanti a Ricci ed Accò. Sul finale, per ordine di scuderia, Ricci cede il passo a Brand che conclude pertanto terzo dietro al rilanciato Accò, e conquista, se pur a sera inoltrata, la testa della classifica generale.

Roberto Argenti

COPPA ITALIA RENAULT 5 ELF

16 settembre 1984

Autodromo «Dino Ferrari» di Imola

Le classifiche

1. Batteria: 1. Naddeo 20' 36"75; 2. Zambaiti 20'37"34; 3. Salvadori 20'48"29; 4. Ricci 20'48"44; 5. Xella 20'51"68; 6. Accò 21'19"61; 7. Dini 21'29"85; 8. Alberghino 21'40"01; 9. Sandonà

22'03"18; 10. Giorgi 22'08"30; 11. Fabiani 6 giri; 12. Frezza 5 giri; 13. «Poker» 1 giro.
2. Batteria: 1. Brand 8 giri in 19'38"54; 2. Torelli 19'39"47; 3. Passeri 19'44"89; 4. Tosolini 19'51"79; 5. Gardelli 19'56"43; 6. Milla 20'16"03; 7. Stringa 20'33"57; 8. Sforza 20'36"62; 9. Taruffi 20'38"94; 10. Burini 21'34"13; 11. Gibbin 7 giri; 12. Vitale 5 giri.

□ Giro più veloce: Passeri in: 2'24"26 media: 125,773 kmh.

Finale: 1. Torelli 26'02"19. 2. Accò 26'20"67; 3. Brand 26'27"03; 4. Ricci 26'28"60; 5. Fabiani 26'32"35; 6. Passeri 26'40"91; 7. Alberghino 26'47"91; 8. Tosolini 26'49"36; 9. Dini 26'56"88; 10. Milla 26'58"53; 11. Sforza 27'24"75; 12. Stringa 27'33"35; 13. Frezza 28'05"99; 14. Sandonà 28'15"65; 15. Giorgi 28'49"72; 16. Taruffi 9 giri; 17. Burini 9 giri; 18. Vitale 8 giri.

□ Giro più veloce: Torelli in: 2'32"81 media: 118,736 kmh.

Classifica Generale dopo 9 prove:

1. Brand 79; 2. Passeri 71; 3. Salvadori e Tosolini 56; 5. Accò 48; 6. Gardelli 46; 7. Zambaiti 42; 8. Conti 40; 9. Naddeo 37; 10. Dirisio 34; 11. Pedalà 32.

Prossima gara: Varano 7 ottobre 1984.

■ **LA ELF VENDE?**

Per la prima volta dopo molti anni nel paddock della Coppa Renault non si sono visti i mezzi della Elf Italiana. Aria di crisi o finito il budget 84 della filiale italiana della compagnia di bandiera transalpina? Difficile stabilirlo, comunque corrono voci di una possibile vendita della rete distributiva italiana e tra le compagnie sembra interessata la Shell.



COPPA PEUGEOT TALBOT/In attesa di Imola...

Solo Cerulli e Bacchelli possono ancora vincere

Vallelunga ha infranto i sogni di Poli, Baldazzi e Campani, ormai tagliati fuori dalla lotta per il successo finale. A Cerulli la gara. Primato di «Gimax» nelle Sport e di Zuccoli, Chiapparini e Bertagni nelle storiche

VALLELUNGA — La penultima gara della Coppa Peugeot è risultata, come si prevedeva, decisiva per l'assegnazione del titolo. Alla vigilia della corsa di Imola, in programma il 14 ottobre, solo Cerulli Irelli e Fulvio Bacchelli possono ancora puntare al successo finale, mentre a Vallelunga si sono infranti i sogni di vittoria di Poli, Baldazzi e Campani, nessuno dei quali ha concluso la corsa. Con la vittoria conquistata a Vallelunga Cerulli Irelli è però il netto favorito e solo un risultato a sorpresa potrà ribaltare l'esito finale a favore del celebre ex-rallista triestino. La prima batteria è stata dominata da Cerulli che, grazie anche allo splendido gioco di squadra del suo team, non ha mai rischiato di mettere in discussione la vittoria. Per tutta la prima batteria Anna Cambiaghi gli ha coperto le spalle dagli attacchi di Cittadini, mentre più indietro Tiziano Serattini ha dovuto vedersela con «Cipis», Galluzzo, Gianniberti e Campani, squalificato poi al termine, per scorrettezze. Da segnalare anche l'eccezionale debutto del ventitreenne figlio di Piero Taruffi, Paolo, al suo esordio assoluto nelle competizioni. La seconda batteria ha visto la netta vittoria di Magri che ha approfittato dei problemi alla Samba di Bacchelli e del ritiro di Riccitelli, al comando della corsa nei primi giri. La finale non ha avuto storia, con Cerulli subito in testa alla corsa. Alle sue spalle Anna Cambiaghi dopo avere occupato a lungo la seconda posizione ha dovuto cedere agli attacchi di Magri e Zadotti e, proprio in seguito a un contatto con il romano, è stata superata anche da Bacchelli. Poco dopo Zadotti è stato costretto al ritiro, come pure Poli e Baldazzi. La classifica della Coppa Peugeot Talbot dopo 9 gare è la seguente: 1. Francesco Cerulli Irelli punti 89; 2. Fulvio Bacchelli p. 77; 3. Massimo Poli p. 64; 4. Luciano Baldazzi p. 52; 5. Nino Campani p. 51; 6. Marco Magri p. 47; 7. Piero Vivarelli e «Cipis» p. 35.

VETTURE STORICHE — Le tre gare riservate alle vetture storiche hanno visto un buon numero di presenze. La corsa valida per la Coppa Csaì è stata dominata da Zuccoli con la Branca F. Junior, che ha preceduto Schoen e Negri. Nuovo successo di Chiapparini nella Coppa Fia gruppi 1/5. Sfruttando al meglio la sua TZ 1 e la perfetta conoscenza dell'autodromo ha pre-

ceduto le quattro vetture della Scuderia del Portello, capitanate da Zadra. Nella corsa delle GT gruppi 6/8, ugualmente netta la vittoria di Bertagni con la Jaguar, alle cui spalle si è accesa una bella lotta fra Donzelli, Lucchini e Francia, costretto al ritiro proprio all'ultimo giro.

SPORT — Fin dalla partenza «Gimax» ha preso la testa della gara valida per il campionato italiano vetture sport. Con la sua Osella-Carma iscritta nella 3. divisione è stato insidiato da vicino per tutta la gara da Parpinelli, splendido protagonista della corsa, che al terzo giro è riuscito anche a prendere, seppure per poco, il comando. «Gimax» è poi ritornato in testa, rimanendovi fino alla conclusione, ma solo sul traguardo ha avuto la certezza della vittoria, davanti a Parpinelli vincitore della seconda divisione.

Mario Simoni

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Campagnano (Roma), 16 settembre 1984

Gare a Vallelunga

Le classifiche

SAMBA

1. batteria: 1. Cerulli Irelli 12 giri in 19'52"91 alla media di 115,8 kmh; 2. Cambiaghi 19'53"35; 3. Cittadini 19'56"02; 4. Serattini 19'56"88; 5. Cipi 20'04"00; 6. Campani 20'04"89; 7. Galluzzo 20'05"89; 8. Gianniberti 20'16"25; 9. Amoroso 20'25"98; 10. Arena 20'27"10.

2. batteria: 1. Magri 12 giri in 19'59"79 alla media di 115,20 kmh; 2. Bacchelli 20'01"05; 3. Poli 20'03"66; 4. Zadotti 20'04"15; 5. Baldazzi 20'11"59; 6. Cipolli 20'17"82; 7. Gatti 20'17"79; 8. «Maxim» 20'24"87; 9. Sabbatino 20'28"67; 10. Baldasseroni 20'29"00.

Finale: 1. Cerulli Irelli 12 giri in 29'51"88 alla media di 115,718 kmh; 2. Magri 28'56"74; 3. Bacchelli 29'58"66; 4. Cambiaghi 30'02"23; 5. Cittadini 30'08"11; 6. Cipolli 30'13"03; 7. Gatti 30'16"95; 8. Sabbatino 30'30"92; 9. Baldasseroni 30'32"20; 10. Amoroso 30'32"40; 11. Ferretti 30'43"77; 12. Taruffi 30'51"31; 13. Natolli 30'51"49; 14. Santono 31'15"06; 15. Costanzi a 1 giro; 16. Serattini a giro. □ Giro più veloce: l'ottavo di Cerulli in 1'38"46 alla media di 117,001 kmh.

SPORT

Finale: 1. «Gimax» (Osella) 22 giri in 27'38"82 alla media di 152,768 kmh; 2. Parpinelli (Osella) 27'39"24; 3. Sanesi (Osella) 27'47"58; 4. Veninata (Osella) 28'49"28; 5. Cozzi (Lucchini) a 1 giro; 6. Faracci (Osella) a 2 giri; 7. Tarta (Osella) a 2 giri; 8. Gennari (Alfa Romeo) a 2 giri; 9. Viola (Osella) a 3 giri; 10. Randaccio (Chevron) a 7 giri; 11. Araldi (Lucchini) a 7 giri.

VETTURE STORICHE

Sport Corsa: 1. Zuccoli (Branca) 12 giri in 16'15"94 alla media di 126,105 kmh; 2. Negri (Brabham) 18'47"71; 3. Schoen (Lotus) 19'01"34; 4. Milani (Mellyn) 19'47"26; 5. Ripamonti (Lotus) 19'49"03; 6. Tenconi (Stanguellini) a un giro; 7. Burdisso (A.R. Sebring) a 2 giri; 8. Minutolo (Minutolo) a 2 giri; 9. Malon (Poggi J.) a 2 giri; 10. Belli (De Santis) a 2 giri.

VETTURE GT

1. raggruppamento: 1. Chiapparini (A.R. Giul.) 12 giri in 20'47"73 alla media di 110,784 kmh; 2. Zadra (A.R. SZ) 20'58"22; 3. Malatesta (A.R. SZ) 21'10"95; 4. Minerbi (A.R. SZ) 21'15"04; 5. Valera (A.R. SZ) 21'16"84; 6. Riccardi (Porsche) 21'42"96; 7. Mandelli (Lancia) 21'50"09; 8. Pizzolotto (Lancia) 21'54"77; 9. Nicodemi (Jaguar) 21'59"61; 10. «Edgar» (A.R. SS) 22'07"91.

2. raggruppamento: 1. Bertagni (Jaguar) 12 giri in 19'29"19 alla media di 118,233 kmh; 2. Lucchini (A.R. T.Z.) 20'01"85; 3. Serena (A.R.T.Z.) 20'02"48; 4. Donzelli (A.R. T.Z.) 20'04"33; 5. Bonetti (A.R. T.Z.) 20'07"24; 6. Labort (A.R. T.Z.) 20'07"24; 7. Rizzi (Jaguar) 20'17"26; 8. Francia (A.R. T.Z.) a 1 giro; 9. Zigliani (A.R. T.Z.) a 1 giro; 10. Millani (Lotus) a 1 giro.





Ecco come si è ridotta la Lucchini di Tenani, uscito di pista durante le prove. Sotto, il podio della Samba con Taruffi, Gatti, Cerulli, Bacchelli e Magri. In basso, «bagarre» tra le Samba. Magri precede Zanotti, Cittadini, Serattini e «Cipi's», questi ultimi due molto «vicini». (FotoOliver)



F. FIAT ABARTH/Titolo «assegnato»

Ipoteca Minutolo

Sul bagnato di Magione si è deciso il campionato. Al casertano manca solo la certezza matematica

MAGIONE — Michele Minutolo ben sapeva che una sua vittoria a Magione gli avrebbe consentito di mettere una grossa ipoteca su quel titolo della Formula Fiat Abarth che va inseguendo ormai da un bel po' di tempo. «Tutto dipende da oggi», ha ripetuto più volte il casertano prima della gara. E bisogna ammettere che una volta preso il via della finale ha fatto di tutto (ma proprio di tutto!) per aggiudicarsi questa 13. prova del campionato. L'asfalto reso viscido dalla pioggia è stato alla fine il suo alleato vincente, anche se egli stesso ha corso seri pericoli in tanti frangenti. Minutolo è scattato subito in testa, portandosi dietro uno spettacolare Larini e il più accreditato rivale Tedeschi, ma proprio quest'ultimo, dopo appena due giri, ha fornito il primo colpo di scena urtandosi con Giombini e ripartendo in ultima posizione senza mai più inserirsi nella lotta della gara. Poco dopo è stata la volta dello stesso Minutolo ad andare in testacoda e per molti giri costretto all'inseguimento di Larini. Nel tentativo poi di recuperare la prima posizione, alla staccata della curva Branca la vettura del casertano ha toccato quella del toscano: ambedue i piloti sono ripartiti subito, ma sempre con Larini a fare da battistrada. Un ennesimo testacoda, pochi giri dopo, ha fatto perdere a Minutolo altri 7" che sembravano mai più recuperabili, ma nelle ultime tornate il casertano era autore di una rimonta incredibile riportandosi di nuovo in scia a Larini e, proprio nel corso dell'ultimo giro, Minutolo è finalmente riuscito a passare in testa, anche se con una manovra condizionata più dalla foga del momento che dalla miglior tecnica di guida.

FORMULA 2000. Davvero poco l'entusiasmo intorno a queste bistrattate monoposto abbandonate a sé stesse anche dalla Avon che ha rinunciato al proseguo del Trofeo, cessando di fornire i pneumatici e anche i relativi premi in denaro. Così con 14 vetture in pista sotto la pioggia (di cui 3 con gomme «slick» perché non c'era nessuno a vendere gomme da bagnato...) si è disputata forse l'ultima gara di stagione. Ha vinto il giovane Cosimo Mendis, alla sua prima vittoria in questo tipo di monoposto, facendo felice naturalmente il suo «maestro» istruttore Morrogh. Ai fini del campionato il secondo posto conquistato dal tenace Tesini ha portato quest'ultimo in vetta alla classifica spodestando di un punto il presidente e leader Zani, giunto solamente 5. e distanziato di un giro.

FORMULA ITALIA. La gara della

Formula Italia è stata condizionata fin dalla partenza da un improvviso acquazzone che ne ha movimentato gran parte dello svolgimento. Innumerevoli sono stati infatti i testacoda e le uscite di strada con colpi di scena, come la brutta partenza di Smecca per il pattinamento delle ruote. Dalla temporanea prima posizione di Senni fino al momento del suo incidente con Cappelli, è riuscito ad emergere Pasquale Carraro, che ha saputo mantenere il comando fino al termine.

Maurizio Masini

COSÌ NEL CAMPIONATO. Classifica a 2 gare dal termine del campionato Fiat Abarth: 1. Minutolo P. 62; 2. Tedeschi 49; 3. Capello 37; 4. Larini 36; 5. Barlassina 36.

Le classifiche FORMULA FIAT ABARTH

1. batteria: 1. Michele Minutolo 20 giri in 18'01"46 alla media di 109.851 kmh; 2. Marcheselli 18'03"49; 3. Capello 18'16"93; 4. Giombini 18'19"20; 5. Erfè 18'19"35; 6. Maggiorelli 18'21"06; 7. Rossi 18'23"70; 8. Vullo 18'24"05; 9. Alboreto 18'25"17; 10. Califano 18'34"24; 11. Meloni 18'42"30; 12. Alberti 18'47"84; 13. Fanti a 1 giro; 14. Dan a 1 giro; 15. Prospero a 1 giro.

□ Giro più veloce: Minutolo in 53"47.
2. batteria: 1. Nicola Larini 20 giri in 18'02"57 alla media di 109.739 kmh; 2. Tedeschi 18'05"69; 3. Barlassini 18'08"34; 4. Arienti 18'17"52; 5. Conti 18'19"08; 6. Prodan 18'19"36; 7. Martini 18'19"51; 8. Monini 18'20"77; 9. Verna 18'21"98; 10. Pelloni 18'22"20; 11. Ottolini 18'22"37; 12. Cattaneo 18'43"88; 13. Paolo a 1 giro; 14. Piccin a 1 giro; 15. Scipione a 10 giri.

□ Giro più veloce: Tedeschi in 53"52.
Finale: 1. Michele Minutolo 43 giri in 43'49"32 alla media di 97.143 kmh; 2. Larini 43'49"94; 3. Capello 44'23"34; 4. Conti 44'24"91; 5. Arfé 44'32"16; 6. Vullo 44'32"40; 7. Barlassina a 1 giro; 8. Alboreto a 1 giro; 9. Arienti a 1 giro; 10. Verna a 1 giro; 11. Tedeschi a 1 giro; 12. Rossi a 1 giro; 13. Martini a 2 giri; 14. Maggiorelli a 2 giri; 15. Prodan a 2 giri.

□ Giro più veloce: Minutolo in 59"83 alla media di 99.281 kmh.

FORMULA 2000

1. Cosimo Mendis (Ralt RT1) 31 giri in 32'46"50 alla media di 93.638 kmh; 2. Tesini (Alba Alfaromeo) 33'11"71; 3. Tomasini (Martini) 33'17"73; 4. Soldi (Dallara) 33'19"52; 5. Zani (Martini) a 1 giro; 6. Spiller (Ralt RT1) a 1 giro; 7. Caneori (Chevron) a 2 giri; 8. Benusiglio (Ralt RT1) a 2 giri; 9. Pierlorenzi (Ralt RT1) a 3 giri; 10. Lusuardi (Argo) a 3 giri; 11. Fossaluzza (Ralt RT1) a 5 giri.

□ Giro più veloce: Zullo in 1'01"32 alla media di 96.869 kmh.

FORMULA ITALIA

1. Pasquale Carraro 14 giri in 16'04"67 alla media di 86.206 kmh; 2. Fabiani 16'09"41; 3. Smecca 16'25"07; 4. Maghieveraz 16'28"99; 5. Saccutelli 16'32"51; 6. Pazzarelli 16'34"47; 7. Biasci 16'35"85; 8. Perugini 17'03"87; 9. Soravito 17'05"83; 10. Naretto 17'07"57; 11. Cherubini 17'56"94; 12. Senni a 1 giro; 13. Zamboni a 1 giro; 14. Ceccarelli a 1 giro; 15. Alagana a 2 giri; 16. Ricci a 3 giri; 17. Bizzarro a 6 giri.

□ Giro più veloce: Saccutelli in 1'06"66 alla media di 89.109 kmh.

SALITA/Malegno-Borlo

Nesti: cinquina con record

Ben 15 mila spettatori nella classica bresciana

BRESCIA — Il toscancaccio Mauro Nesti, dall'alto dei suoi 49 anni, alla guida di una Osella BMW ha imposto la sua superiorità e la sua classe anche nella cronocalata Malegno-Borlo, valida per l'assegnazione del 16. Trofeo Valle Camonica. Nulla hanno potuto contro di lui i due più agguerriti piloti bresciani: Ezio Baribbi e Giuseppe Tambone, classificatisi nell'ordine alle spalle del vincitore, sempre alla guida di una Osella. Nesti ha stabilito anche due primati: quello del record della gara (ha infilato gli 8 km e 600 metri della salita in 3'46" alla media di 136,991 kmh; abbassando di 6" il suo precedente record e quello della quinta vittoria consecutiva. Alla fine, Nesti, per nulla affaticato ha detto di essere salito con tranquillità e senza forzare. La strada, in alcuni tratti era ancora bagnata (è infatti piovuto fino a un'ora prima del via), l'aria era inoltre umida e fredda. Ma ben 15.000 spettatori non si sono fatti intimorire ed hanno risalito la Valle Camonica per assistere alla classica gara organizzata dall'ACI Brescia Sport. Anche nelle prove, disputate sabato sotto la pioggia, Nesti, con il tempo di 4'40"7 aveva messo in fila Baribbi e Tambone, gli unici altri piloti a scendere sotto i 5". In gara Baribbi (3'56"4) aveva avuto problemi al cambio (non gli entrava bene la 3. marcia) mentre Tambone (3'58") alla guida per la prima volta di un due litri, ha sbagliato i rapporti.

Giovanni Spinoni

VELOCITÀ IN SALITA

Brescia, 16 settembre 1984

Malegno-Borlo

Valida per il Trofeo Val Camonica

Le classifiche

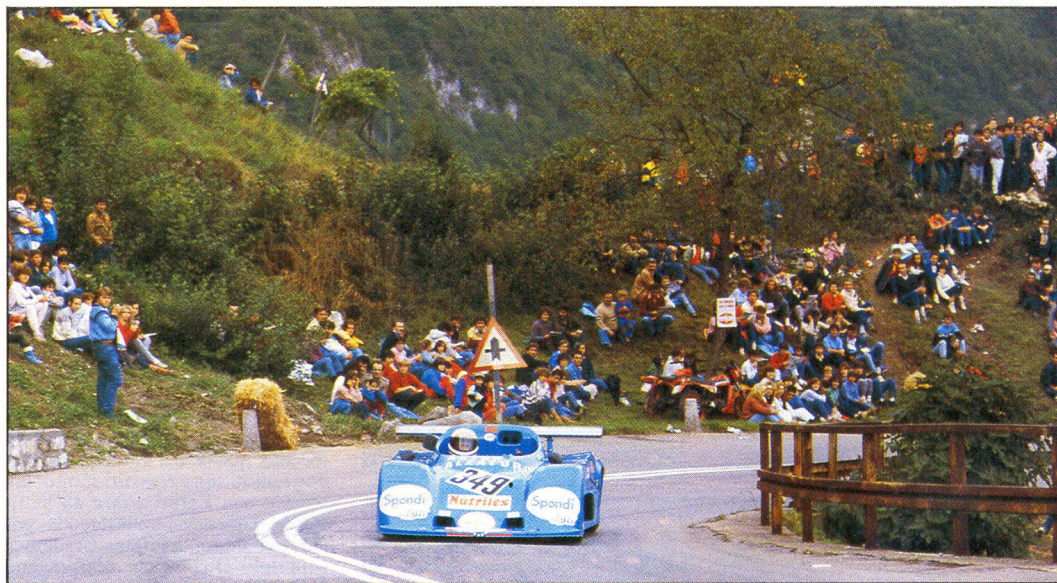
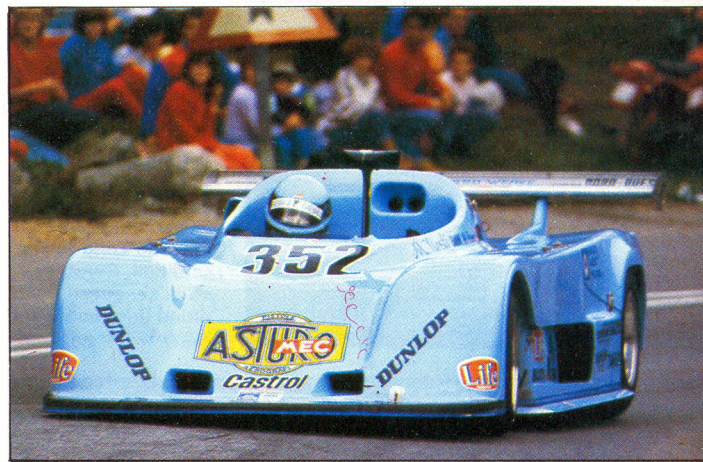
Assoluta: 1. Mauro Nesti (Osella BMW) 3'46" alla media di 136,991 kmh (nuovo record); 2. Baribbi (Osella PA 10) 3'56"4; 3. Tambone (Osella PA 9) 3'58"; 4. Aguzzoni (Osella PA) 4'03"3; 5. Cipriani (Osella PA) 4'11"3; 6. Rossetto (Lola Olma) 4'22"5; 7. Abbiati (Lucchini BMW) 4'34"6; 8. Gasparella (Osella PA 8) 4'26"8; 9. Cortez (Osella PA 6) 4'27"2; 10. Nataloni (Lancia).

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Ducoli (A 112) 5'47"; 2. Zerla (A 112) 5'49"3; 3. Ambrosi (Fiat 127) 5'53"6; 4. Formoli (A 112) 5'55"7; 5.

Scieghi (A 112) 5'56"; 6. Pezzoni (A 112) 5'57"4; 7. Insonni (A 112) 5'58"4; 8. Cimitelli (A 112) 6'02"2; 9. Tira (Fiat 127) 6'04"; 10. Questi (A 112) 6'04"4; 11. Martinoli (A 112) 6'04"8; 12. Ghilardi.

Classe 1300: 1. Marconi (Samba) 5'32"8; 2. «Lorenza» (Talbot) 5'33"; 3. Morandini (Opel Corsa) 5'39"7; 4. Dal Mas (Talbot) 5'39"; 5. Tommasini (Opel) 5'48"; 6. Viscardi (Opel) 5'49"2; 7. Leone (Talbot) 5'51"; 8. Vinciguerra (Talbot) 5'52"; 9.



In alto, Nesti vola verso la vittoria. Qui sopra, l'Osella di Tambone 3. al traguardo. (Attualfoto)

Bussandri (Talbot) 5'54"9; 10. Mosconi 6'00"9; 11. Calvetti 6'05"6.

Classe 1600: 1. De Gregorio (Ritmo 105) 5'31"6; 2. Carrobbio (Talbot) 5'49"9.

Classe 2000: 1. Botti (Ritmo 130) 5'05"5; 2. «Gordon» (Ritmo 130) 5'07"3; 3. Barese (Ritmo) 5'13"4; 4. «Silva» (Ritmo 130) 5'15"5; 5. Carini (Ritmo 130) 5'20"; 6. Merzi (Ritmo 130) 5'22"1; 7. Cerninara (Alfa Romeo GTV) 5'22"3; 8. Faccheti (Ritmo 130) 5'33"3; 9. Quaranta (Ritmo 130) 5'34"; 10. «Francisco» (R 5) 5'35"7.

Classe 2500: 1. Venturelli (Alfa Romeo GTV) 5'26"8; 2. Casagrande (Lancia Delta).

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Abate (Fiat X 1/9) 5'46"3; 2. Cossio (Fiat X 1/9) 5'49"9; 3. Rosa (Fiat X 1/9) 5'50"; 4. Martinelli (Fiat X 1/9) 5'50"; 5. Mahlknecht (Fiat X 1/9) 5'53"1; 6. Autolini (Fiat X 1/9) 6'03"6; 7. Buglio (Fiat 1300) 6'07"7; 8. Monchieri.

Classe 1600: 1. Masseroli (Fiat X 1/9) 5'58"4.

Classe 2000: 1. Marchi (R 5) 5'16"; 2. Bianchi (R 5) 5'36"5.

Classe oltre 2000: 1. Pantaleoni (De Tomaso Pantera) 5'21"1.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Agossi (Fiat 127) 6'26"6; 2. Compari (Fiat 127) 6'48".

Classe 1150: 1. Santus (Fiat 127) 5'26"4; 2. Grazioli 5'26"9; 3. Benotti (A 112) 5'28"8; 4. Savoldelli 5'31"; 5. Vitale 5'33"7; 6. Tucoli (A 112) 5'36"4; 7. Marini

(A 112) 5'39"2; 8. Nodari (A 112) 5'39"6; 9. Zubani 5'46"4; 10. Resta (A 112) 5'52"7; 11. Perona (A 112) 6'14"1; 12. Fornoni 6'14"2; 13. Fomiatti 6'21"3; 14. Bellini.

Classe 1300: 1. Tranzoni (Alfasud) 5'48"1; 2. Maffei (Alfasud) 6'11"2; 3. Capotta (Alfasud) 6'15"5; 4. Bonomo (Fiat 128) 6'33"8; 5. Marangon (Alfasud) 7'09"9.

Classe 1400: 1. Girardi (R 5 Alpine) 5'25"6.

Classe 1600: 1. Peroni (Talbot 1600) 5'01"2; 2. Maximilian (VW) 5'02"7; 3. Pretti 5'08"6; 4. Volpe (Fords Escort) 5'12"8; 5. Tanzini 5'15"8; 6. Merelli 5'21"6; 7. Bettinzoli 5'42"5; 8. Gatti 5'45"2; 9. Dracchi (Fiat Ritmo) 6'02"5; 10. Paluani (Talbot Sunbeam) 6'02"9; 11. Danesi (Talbot) 6'12"8; 12. Magliocca (Alfasud).

Classe 2000: 1. Negrente (Ritmo) 4'56"3; 2. Marchioli (Ritmo 130) 4'57"6; 3. Tomasini (Opel Ascona) 5'05"7; 4. «Giuseppe» 5'08"2; 5. «Dorow» (Opel Ascona) 5'08"8; 6. Macrino (Opel Kadett) 5'12"1; 7. Merzi (Fiat 131) 5'13"7; 8. Rizza (Ritmo 125) 5'14"3; 9. Casagrande (R Alpine) 5'26"1; 10. Zandanel (Opel Manta).

Classe 2500: 1. «Tango» (Alfa Romeo GTV) 4'50"6; 2. Massa (Alfa Romeo GTV) 4'57"; 3. «Padimatteo» (Alfa Romeo) 4'58"1; 4. De Gaetano (Alfa Romeo GTV) 4'59"4.

GRUPPO 2-81

Classe 1000: 1. Marini (Fiat 127) 5'37"; 2. Di Cintio (Fiat 127) 5'40"9.

Classe 1150: 1. Tomasini (Ritmo 60) 5'15"3; 2. Navoni (Fiat 127) 5'20"1; 3. Pavan (Fiat 128) 5'25"6; 4. Scandella.

Classe 1300: 1. De Luca (Simca Rally 2) 5'07"4; 2. Giuliano (Simca R. 2) 5'16"; 3. Langer (Simca 1300) 5'17"; 4. Motta (Fiat 1300) 5'23"9; 5. Marangon (Simca R. 2) 5'31"6; Negretti (Alfasud) 5'47"5; 7. Revoli (Simca R. 2) 5'59"7; 8. Guerini (Simca).

Classe 1400: 1. Barbuscia (Ritmo) 5'00"9; 2. Carbone (Ritmo) 5'43"6.

Classe 1600: 1. Cornelio (VW Scirocco) 4'49"4; 2. Pera (Scirocco) 4'50"9; 3. Giudici (Ritmo 75) 4'59"8; 4. Maranelli (Ritmo 75) 5'33"2; 5. Altoè (Talbot) 5'37"2.

Classe 2000: 1. Percivale (Triumph Dolomite) 5'02"9; 2. Preitag (Opel Ascona) 5'04"; 3. Mariolini (Alfa Romeo GTV) 5'09"1; 4. Minelli (Opel Kadett) 5'12"7; 5. Liberini (Opel Kadett) 5'18"1.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Coccoli (Fiat X 1/9) 5'12"; 2. Maggiani (Fiat X 1/9) 5'16"2.

Classe 2000: 1. Bellanti (R 5 Turbo) 4'45"2; 2. Zanini 4'51"2; 3. Slocchini 4'55"7; 4. Giacomelli 5'04"3; tutti gli altri su R5t.

Classe 2500: 1. Cattanel (Lotus Talbot) 5'12"7; 2. Lucini (Lotus Talbot) 5'52"11.

Classe 3000: 1. Nataloni (Lancia 037) 4'27"7; 2. De Giacomi (Porsche 911) 4'53"2; 3. Viganò (Porsche Carrera) 4'58"9; 4. Busi (Porsche 3000) 5'02"3.

Classe oltre 3000: 1. Contelli (Porsche Turbo) 4'36"5.

GRUPPO 4
Classe 1300: 1. Pagiani (Fiat X 1/9) 5'40"6; 2. Gozzi (Fiat X 1/9) 5'45"8.

BMW 633 CSI

azzurro metallizzato anno 77
in perfette condizioni
vendesi o permutasi

JAGUAR 4.2

berlina rosso amaranto anno 75
completa di tutti gli optional
unico intestatario

Tel. 0544/23491 - 420503

VELOCITÀ IN SALITA/Linguaglossa-Provenzana

Grimaldi, vittoria polemica

LINGUAGLOSSA - Enrico Grimaldi della scuderia Etna di Catania ha vinto una polemica prima edizione della Linguaglossa-Provenzana, cronoscalata ricavata nella panoramica strada che da Linguaglossa conduce fino a quota 1800 sul versante nord dell'Etna. Una strada di primaria importanza nella stagione invernale quando a queste quote la montagna si ricopre di neve. La polemica è scoppiata tra Grimaldi e Benny Rosolia. Al termine della Cefalù-Giblimanna, parecchi giornali hanno riportato alcune dichiarazioni di Rosolia che beccava piuttosto aspramente il rivale Grimaldi che secondo il marsalese aveva disertato la competizione per evitare il confronto diretto. Queste dichiarazioni hanno irritato sensibilmente Grimaldi che non ha perduto l'occasione, appena si è incontrato con il rivale, di rispondergli a tono. Rosolia per tutta risposta ha smentito

categoricamente di avere mai detto che sarebbe venuto a Linguaglossa per dare una lezione a Grimaldi. Da questo rimbaldire di frasi dette e non dette si è creata una tensione insolita. Grimaldi per sua stessa ammissione ha tirato come non mai andando «al massimo del massimo»; Rosolia a metà corsa ha commesso un errore vistoso, è finito in testa coda, ha ripreso percorrendo un altro chilometro circa durante il quale deve avere calcolato che non sarebbe mai potuto arrivare primo ed ha così deciso di fermarsi rinunciando a completare la gara.

Edo Murabito

VELOCITÀ IN SALITA

Linguaglossa 16 settembre 1984
Linguaglossa-Provenzana
1. edizione della gara

Le classifiche

Absoluta: 1. Enrico Grimaldi (Osella P/A9) 4'14"78 (media kmh 113,745); 2. «M. Arriva» (Osella P/A8) 4'24"74; 3. Virgilio (Osella P/A10) 4'31"01; 4. Cassibba (Osella Passalacqua) 4'33"65; 5. Consoli (Osella) 4'34"65; 6. Consoli (M.S.) 4'58"30; 7. Gloria (Osella P/A8) 5'10"51; 8. Ferraro (Fiat Ritmo) 5'15"90; 9. «Dino» (Fiat Ritmo 130) 5'19"36; 10. Melluzzo (Fiat X 1/9).

GRUPPO N

Classe 700 c.c.: 1. Mariano La Rocca (Fiat Panda 30) 8'05"87 (media kmh 59,645).
Classe 1150 c.c.: 1. Aurelio Zappalà (Fiat 127) 5'55"25 (media kmh 81,576); 2. Giarratana (A 112) 6'04"00; 3. Ferrera (A 112) 6'10"13; 4. Giordano (A 112) 6'11"76; 5. Finocchiaro (A 112) 6'12"12; 6. Petralia (A 112) 6'17"00; 7. «Innap» (A 112).
Classe 1300: 1. Roberto Villa (Talbot Samba) 5'52"62 (media kmh 82,184).
Classe 1400: 1. Giuseppe Conti (A.R. Alfasud) 6'16"88 (media kmh 76,894).
Classe 1600: 1. Serafino La Delfa (Ford Escort XR31) 5'31"63 (media kmh 87,386); 2. Russo (Ford Escort XR31) 5'50"86; 3. Caranna (Ritmo) 5'52"84; 4. Cucinotto.
Classe 2000: 1. Ferrazzano (Ritmo 125) 5'33"09 (media kmh 87,003); 2. Cappello (Ritmo 125) 5'35"42; 3. Bombaci (Ritmo 130) 5'37"22; 4. Maimone (Ritmo 130) 5'38"78; 5. Procida (Ritmo 130) 5'41"51; 6. Giugno (Ritmo 125) 5'43"50; 7. Villari (Ritmo 130) 5'46"65; 8. Gitto (Ritmo 125) 5'53"82; 9. De Luca (Ritmo 125) 7'05"03.
Classe 2500: 1. Domenico Torrisi (A.R. GTV) 5'32"88 (media kmh 87,058).

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giuseppe Battiato 5'59"44 (media kmh 80,625); 2. Scaringi 6'03"34; 3. La Russa 6'04"06; 4. Salintri 6'06"50; 5. Marino 6'09"65; 6. Rosano 6'11"37; 7. Cavalcanti 6'27"23 (tutti su X 1/9).
Classe 1600: 1. Giuseppe Pistorio 5'55"97 (media kmh 81,411); 2. La Mastra 6'01"92.
Classe 2000: 1. Sergio Indelicato (124 S.) 5'49"04 (media kmh 83,027); 2. Marra (B. Montecarlo) 5'52"26.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Salvatore Gentile (Panda 45) 6'06"28 (media kmh 78,628); 2. Scalia (Fiat 127) 6'14"69; 3. Rielà (Fiat 127) 6'16"16; 4. Margareci (Fiat 127) 6'31"46; 5. Vitale (Fiat 127) 6'34"23.
Classe 1150: 1. Rotella (Fiat 127) 5'45"37 (media kmh 84,317); 2. Zampardi (A 112) 5'46"03; 3. Faro (Fiat 127) 5'48"00; 4. Ferraiuolo (A 112) 5'48"71; 5. Formica (A 112) 5'48"74; 6. Galipò (Fiat 127) 5'49"69; 7. Anzalone (A 112) 5'51"41; 8. Gangemi.
Classe 1300: 1. Giuseppe Magri (Metro) 5'43"06 (media kmh 84,475); 2. Garro (Metro) 6'15"47; 3. Nucera (A.R. Alfasud)

6'17"05; 4. Borgia (Mini De Tomaso) 6'31"86; 5. Imbrò (A.R. Alfasud) 6'52"88.
Classe 1400: 1. Franco Messana (A.R. Alfasud) 5'33"85 (media kmh 86,805); 2. Dolce (R 5A) 5'39"81.
Classe 1600: 1. Catanzariti (Talbot Samba) 5'34"04 (media kmh 86,756); 2. Piccolo (VW Golf GT) 5'46"67; 3. Lipari.
Classe 2000: 1. «Dino» (Ritmo 130) 5'19"36 (media kmh 90,743); 2. Beccaria (Ritmo 130) 5'30"14; 3. Caltabiano (AR GTV) 5'34"90; 4. Russo (Fiat 131 R) 5'48"26.

GRUPPO 2

Classe 700 c.c.: 1. Concetto Mann 5'45"15 (media kmh 83,963); 2. Crucitti 5'50"62; 3. Casella 5'51"35; 4. Crupi 5'56"06; 5. Riso 6'02"47; 6. Rubino 6'19"58 (tutti su 126).
Classe 1000: 1. Rosario Todaro (Panda 45) 5'43"25 (media kmh 84,428); 2. Guastella.
Classe 1150: 1. Giuseppe Accardi (Fiat 128) 5'40"92 (media kmh 85,005); 2. Barilla (Fiat 128) 5'41"58; 3. Sottile (Fiat 128) 5'57"43; 4. Quattrocchi (Fiat 128) 5'57"55; 5. Ocello (Ritmo) 6'00"54; 6. Gervasi (Fiat 128) 6'07"79; 7. Caruso.
Classe 1300: 1. «Metora» (Simca R/2) 5'33"69 (media kmh 86,847); 2. Visalli (A.R. Alfasud) 5'36"56; 3. Giunta (Fiat 128) 5'38"67; 4. Calanna (Simca R/2) 5'46"51; 5. Scuderi (Simca R/2) 5'48"10; 6. «Jolli» (Simca R/2) 5'48"40; 7. Fiasco (Simca R/2) 6'05"89; 8. Loddo (Fiat 128) 6'07"47; 9. Gazzola (A.R. Alfasud) 6'22"54.
Classe 1400: 1. Giovanni Canino (R/5 Alpine) 5'45"21 (media kmh 83,048); 2. Alessandro (R/5 Alpine) 5'53"55.
Classe 1600: 1. Santo Ferraro (Fiat Ritmo) 5'15"90 (media kmh 91,737); 2. Virgone (W. Scirocco) 7'24"26.

Classe 2000: 1. Salvatore Ruggero (A.R. GTV) 5'34"45 (media kmh 86,649).

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Maurizio Melluzzo 5'25"67 (media kmh 88,985); 2. Miceli 5'30"51; 3. Ruggiero 6'04"73 (tutti su X 1/9).
Classe 1600: 1. Isidoro Trovato 5'39"41 (media kmh 85,585); 2. Sgroi 6'05"02 (tutti su Duetto).
GRUPPO B
Classe 1600: 1. Vincenzo Sottile 5'44"73 (media kmh 84,065); 2. Cannata 5'49"30.
Classe 2000: 1. Francesco Paone (Lancia Beta M.) 5'39"95 (media kmh 85,247); 2. Mazza (Lancia Beta M.) 5'53"15.
Classe 2000: 1. Carnivella (Fiat 131) 5'30"91 (media kmh 87,576); 2. The Challenger (Lancia Beta) 5'34"87.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Ponticello 5'28"12 (media kmh 88,321); 2. «Jimmi» 5'34"86; 3. Di Salvo 5'36"90; 4. Di stefano 5'37"12; 5. Di Salvo Sebast. 5'47"28; 6. Nigro 5'53"49; 7. Mercuri 5'54"12; 8. Russo 5'54"63; 9. Tropea 7'36"92 (tutti su Fiat 126).
Classe 1000: 1. Antonino Di Mauro (A 112) 5'45"52 (media kmh 83,873); 2. Rocuzzo (A 112) 5'52"03; 3. Vilice (A 112) 6'00"28; 4. Amantia (Fiat Ritmo) 6'07"51.
Classe 1300: 1. Centamore (Simca R. 12) 5'32"06 (media kmh 87,273); 2. Minni (Simca R. 12) 5'46"02; 3. Cucchiara (Fiat X 1/9) 5'50"62.
Classe 1600: 1. Giovanni Irato 5'27"21 (media kmh 88,566); 2. Mannino 5'35"48 (tutti su 128).
Classe 1000: 1. Nunzio Marletta (Ford Escort) 5'56"01 (media kmh 81,402).

GRUPPO 6

Classe 1300: 1. Orazio Consoli 4'58"30 (media kmh 97,150); 2. Maueri 5'26"74 (tutti su A.M.S.).
Classe 1600: 1. Giovanni Cassibba (Osella Passalacqua) 4'33"65 (media kmh 105,901).
Classe 2000: 1. Enrico Grimaldi (Osella Pa/9) 4'14"78 (media kmh 113,745); 2. «M. Arriva» (Osella PA/8) 4'24"74; 3. Virgilio (Osella PA/10) 4'31"01; 4. Consoli (Osella) 4'34"67; 5. Gloria (Osella PA/8) 5'10"51.

Classe 2000: 1. Saccamanno (Lancia Beta) 4'49"5; 2. Tosoletto (Fiat 131 Ab.) 5'58"6.
Classe 3000: 1. Montini (Porsche 3000) 4'33"4; 2. Dal Ben (Ferrari GTB) 4'42"1; 3. Tosini (Porsche 911) 4'57"4.
Classe oltre 3000: 1. Ronchi (Pantera De Tomaso) 4'54"4.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. «Palvo» (Fiat 126) 5'35"4; 2. Rampin (Fiat 126) 6'16"4.
Classe 1000: 1. Andreoli (A 112) 5'38"8.
Classe 1300: 1. Frisio (Dallara 1300) 5'03"2; 2. Vitali (Fiat X 1/9) 5'32"7.
Classe 1600: 1. Croto (VW Golf) 5'39"7.
Classe 2000: 1. «Kabibo» (Lancia Beta) 4'41"4; 2. Tribbia (Lancia Beta) 5'20"3.
Classe 3000: 1. Albanti (Porsche 2700) 4'53"7.

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Degano (Dallara) 4'41"5.
Classe 1300: 1. Rosetto (Lola) 4'22"5; 2. Travagin (AMS 1300) 4'46"9; 3. Viali (AMS 1300) 5'05"8; 4. Ronchi (AMS 1300) 5'41"6.
Classe 1600: 1. Napione (AMS 1600) 4'44"1.
Classe 2000: 1. Nesti (Osella BMW) 3'46"7; 2. Baribbi (Osella PA 10) 3'56"4; 3. Tambone (Osella PA 9) 3'58"7; 4. Aguzzoni (Osella PA 9) 4'03"3; 5. Cipriani (Osella PA) 4'11"3; 6. Abbiani (Lucchini BMW) 4'24"6; 7. Gasparelli (Osella PA 8) 4'26"8; 8. Cortesi (Osella PA 6) 4'27"2; 9. Parlamento (March 2000) 4'28"3; 10. Pacino (Osella PA 8) 4'43"3.

SLALOM/Trofeo Città di Vico

La prima di Minghini

NAPOLI - Dopo aver rincorso l'assoluto in varie occasioni, Pericle Minghini su Fiat 500 prototipo è riuscito a vincere una gara di slalom, togliendosi inoltre il gusto di primeggiare in entrambe le manches. Il napoletano ha infatti realizzato il miglior tempo sia nella prima prova in cui ha preceduto Marco Guidotti (Beta Montecarlo), De Gregorio (Fiat 126), Turco (Fiat 126) e Vinaccia (A 112) che nella seconda, in cui si è definitivamente imposto soffiando l'assoluto allo stesso De Gregorio? Quest'ultimo alla caccia del tempo, ha puntato tutto sulla 2. manche, (in cui tra l'altro ha migliorato notevolmente il tempo precedente) ma pochi decimi di secondo lo hanno costretto ad accontentarsi della piazza d'onore. A completare il successo delle «piccole» è giunto terzo Turco su Fiat 126 davanti a Guidotti su Beta Montecarlo e Insigne su Kadett GTE. Da notare che oltre 70 piloti hanno partecipato a quest'ultima prova valida per la Coppa CSAI relativa alla 3. zona che inoltre ha riportato, dopo un certo numero di anni, l'automobilismo sul Monte Faito.

Bruno Duval

SLALOM

Vico Equense, 16.9.84

1. Trofeo Città di Vico

Ultima prova coppa Csa

Le classifiche

Absoluta: 1. Minghini (Fiat 500) penalità 191.83; 2. De Gregorio (Fiat

126) 192.63; 3. Turco (Fiat 126) 195.15; 4. Guidotti (Beta MC) 195.51; 5. Insigne (Kadett GTE) 196.38; 6. Vinaccia (A 112) 196.65; 7. Liguori (Fiat 500) 197.49; 8. Borrelli (Fiat 500) 198.29; 9. Coccia (Fiat 126) 199.51; 10. De Maio (Alfasud) 199.82.

GRUPPO N-1-3

Classe 1150: 1. Nappo 202.95; 2. Rea 211.57; 3. Del Pizzo 213.67; 4. Russo (Fiat 127) 214.88; 5. Moresco 214.94; 6. Morro (Fiat 127) 219.44; 7. De Angelis 225.37; 8. Blasi 227.68; tutti gli altri su A 112.
Classe 1300: 1. Tufino (Simca R/2) 209.84; 2. Muscolo (Fiat X 1/9) 219.90; 3. Longobardi (Simca R/2) 245.11.

Classe 1600: 1. Milano (Fit X 1/9) 208.42; 2. Palumbo (Alfasud) 214.57; 3. Esposito (Golf GTI 216.04; 4. Moresca (Ritmo) 216.93; 5. Milano A. (Ritmo 105) 222.44; 6. Berni (Golf GTI) 228.00.

Classe oltre 1600: 1. Terminiello (Kadett GTE) 211.13; 2. Longobardi (Ritmo 130) 211.57; 3. Massa (Ritmo) 212.24; 4. Pagano (Ritmo) 213.51.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. De Gregorio 192.63; 2. Liguori (Fiat 500) 197.49; 3. Borrelli (Fiat 500) 198.29; 4. Coccia 199.51; 5. Turco R. (Fiat 500) 203.61; 6. Sannino 204.25; 7. Pastore 207.41; 8. Medaglia 207.68; 9. Tramparulo 215.64; 10. Cacace 218.35; 11. D'Amoro 218.68; tutti gli altri su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Turco M. (Fiat 126) 195.15; 2. Covino (Fiat 126) 209.57; 3. Forni (Fiat 500) 213.72; 4. Ingenito (Fiat 127) 219.34; 5. Carbone (Panda 45) 225.50.

Classe 1150: 1. Vinaccia 196.65; 2. Gargiulo 201.82; 3. Ciampa 202.26; 4. Longobardi (Fiat 127) 205.19; 5. Calce 206.58; 6. Santini 209.83; 7. Ortolani 210.15; 8. Casarano 212.30; 9. Coccia 215.04; 10. Gargiulo 219.41; 11. Sampuco (Fiat 128) 225.19; tutti gli altri su A 112.

Ogni settimana lo sport si legge a colori

IMSA/La 500 km di Brooklyn

Whittington è scatenato

BROOKLYN - Ancora una volta Bill Whittington e Randy Lenier hanno fatto centro vincendo la 500 km di Brooklyn nel Michigan. La corsa ha visto l'eliminazione di parecchi protagonisti le cui vetture non hanno retto al ritmo scatenato del georgiano, riconfermatosi il migliore della categoria. John Paul Jr, Ludwig Klaus, Van Der Merwe, Bobby Rahal e Geoff Brabham. Sono i nomi più illustri fra quelli costretti al ritiro. Gianpiero Moretti, venuto nel Michigan con la nuova Mono revisionata dal propulsore alla scocca, ha retto bene mantenendosi tra i primi sino a quando le sospensioni non lo hanno tradito, proprio come avvenne nell'ultima gara di Pocono quando guidò in coppia con Fulvio Ballabio. Alla fine si è classificato decimo, ma è chiaro che il milanese avrebbe potuto far meglio senza quel contratempo tecnico.

VENTISEI prototipi, il meglio che la IMSA possa offrire, hanno tenuto a battesimo il «nuovo» circuito del Michigan «incastonato» nel triovale di Brooklyn, presente una folla entusiasta di 37 mila spettatori. La pista di due miglia che si adagia metà nel triovale d'asfalto per poi snodarsi all'interno, somiglia in sostanza a quella di Daytona. Alla vigilia Ludwig (questa volta in coppia con Tom Gloy) otteneva la pole position, mentre la seconda Mustang Ford veniva assegnata a Bobby Rahal e Geoff Brabham che partivano dalla undicesima posizione della griglia. Bill Whittington (che ha ceduto una March «Gemella» ai fratelli Don e Dale) si accontentava della seconda piazza.

LA CORSA inizia puntuale alle 14 ore locali e Ludwig, tanto per restare fedele al copione delle passate edizioni, scatta decisamente al comando trascinandosi dietro Whittington, Van Der Merve (tornato in gara col connazionale Martin e un propulsore di 3.2 litri) John Paul, Tullius, Akin e Moretti. A metà gara le due Jaguar di Tullius e Redman compiono un paio di soste ai box perdendo tempo prezioso. Alla 93, tornata la Mustang del leader Ludwig transita emettendo fumo denso, poi si ferma col motore rotto. Ancora una volta la Mustang ha messo in mostra grandi doti velocistiche ma anche una affidabilità precaria. È il momento di Whittington che al 100. giro è in testa seguito da Bell, Aase, Adams e Miller. Moretti dà il cambio ad Aase, ma ben presto le sospensioni troncano le velleità del milanese, il quale è costretto a rallentare decisamente pur di portare a termine la 500 km del Michigan.

Lino Manocchia

IMSA

16 settembre 1984

500 km di Brooklyn

La classifica: 1. Whittington-Lenier (March-Chevy) alla media di 152,81 kmh; 2. Cowart-Miller (March Chevy); 3. Adams-Levin (Porsche 962); 4. Lloyd-Kalajan (March-Chevy); 5. Vincent-Mullen (Porsche 934); 6. McIntire-Brockman (Lola-Chevy); 7. Morgan-Ganz (Buick-Argo); 8. Jenner-Bauer (Ford); 9. Holbert-Belol (Porsche 962); 10. Moretti-Aase (Momo-Ford).

F. FORD 1600

Per van Kouwen secondo titolo continentale

ZANDVOORT — Erano iscritte 43 vetture alla corsa F. Ford 1600 ma soltanto 30 hanno potuto prendere il via. Uwe Schäfer è partito dalla pole position (con un permesso speciale poiché il suo motore è stato trovato illegale alla corsa precedente, in Germania, e gli sono stati tolti tutti i punti raccolti nella serie tedesca). Schäfer ha condotto la gara nelle fasi iniziali ma è stato fermato con la bandiera nera poiché la vettura stava perdendo pezzi dello scarico. Dopo di che si è sviluppata una lotta per il primo posto tra Gerrit van Kouwen e Harald Huysman, risoltasi a favore del primo. Al terzo posto si è classificato Eric Bachelart al volante di una Rondeau. Sabato Huysman era stato squalificato in una corsa valida per il campionato Benelux per guida pericolosa dopo aver toccato ripetutamente Bachelart. Con questa vittoria van Kouwen si è aggiudicato il secondo titolo europeo F. Ford 1600.

Willem J. Staat

FORMULA FORD 1600 EUROPEA

Zandvoort, 16-9-1984 Ultima prova del campionato

La classifica: 1. Gerrit van Kouwen (Lola) 15 giri in 26'10"92 alla media di 146,161 km/h; 2. Huysman (Reynard) 26'11"16; 3. Bachelart (Rondeau) 26'18"10; 4. Coyne (van Diemen) 26'28"10; 5. Haavisto (van Diemen) 26'28"54; 6. Oestereich (van Diemen) 26'28"83; 7. Biela (Reynard) 26'29"11; 8. Guiot (Lola) 26'32"84; 9. Jandl (van Diemen) 26'34"78; 10. Kalf (Reynard) 26'34"99.

RALLYCROSS

Tripletta Porsche in Inghilterra

WESTCLIFFE-ON-SEA (G.B.) — La Porsche ha ottenuto una bella tripletta sabato scorso in occasione della 7. prova europea rallycross a Lydden Hill in Inghilterra. Il finnico Seppo Niittymäki ha regolato il suo connazionale Matti Alamäki, lo

svedese Rolf Nilsson e il campione europeo in carica, Olle Arnesson, Audi Quattro. Il leader del campionato, il norvegese Martin Schanche, e il suo più accanito rivale di quest'anno, l'austriaco Walter Mayer, non hanno avuto in Inghilterra i migliori rapporti con la dea fortunata. Mentre Mayer si è capovolto con la sua Audi Quattro nella prima corsa di qualificazione, Schanche ha fuso il motore della Escort XR3 4x4 nella stessa corsa e si è dovuto ritirare come suo avversario. Nella divisione per vetture del gr.A si è visto un triplice successo svedese. Haakan Ivarsson è stato questa volta imbattibile con la sua Volvo 242 Turbo per i suoi avversari.

Eddi Laumanns

EURORALLYCROSS

Wetscliffe-on-Sea, 16.9.1984

7. prova del campionato

Le classifiche

1. divisione (vetture gr.A): 1. Haakan Ivarsson (Volvo 242 Turbo); 2. Nyström (Volvo 242 Turbo); 3. Norstedt (Saab 900 Turbo); 4. Nunsbedt (Alfa Romeo Alfetta GTV 6); 5. Skokstaad (Opel Ascona 1 2000); 6. Tvenge (Volvo 242 Turbo).

2. divisione (vetture gr.B e rallycross speciali): 1. Seppo Niittymäki (Porsche 911 biturbo 4x4); 2. Alamäki (Porsche 911 biturbo 4x4); 3. Nilsson (Porsche 911 4x4); 4. Arnesson (Audi Quattro); 5. Kittilsen (Ford Escort RS Turbo); 6. Welch (Ford Escort RS Turbo).

La classifica europea dopo 7 delle 9 prove:

1. divisione: 1. Anders Norstedt 113,5 punti; 2. Nyström 94,5; 3. Nunsbedt 66,5.
2. divisione: 1. Martin Schanche 109 punti; 2. Niittymäki 91; 3. Arnesson 84; 4. Bentza 81; 5. Nilsson 78; 6. Alamäki.

AUTOCROSS

Rosella

1. a Latina

LATINA — La gara si è svolta in una giornata con tempo variabile che nel pomeriggio è andato migliorando e ha permesso così di concludere questa seconda gara del Trofeo Biondini Mobili. Il prossimo appuntamento sul crossodromo di Latina è per il 30 settembre quando si disputerà la terza prova. Domenica il successo a arrivo a Rosella che ha battuto di 2" Di Battista.

AUTOCROSS

16 settembre

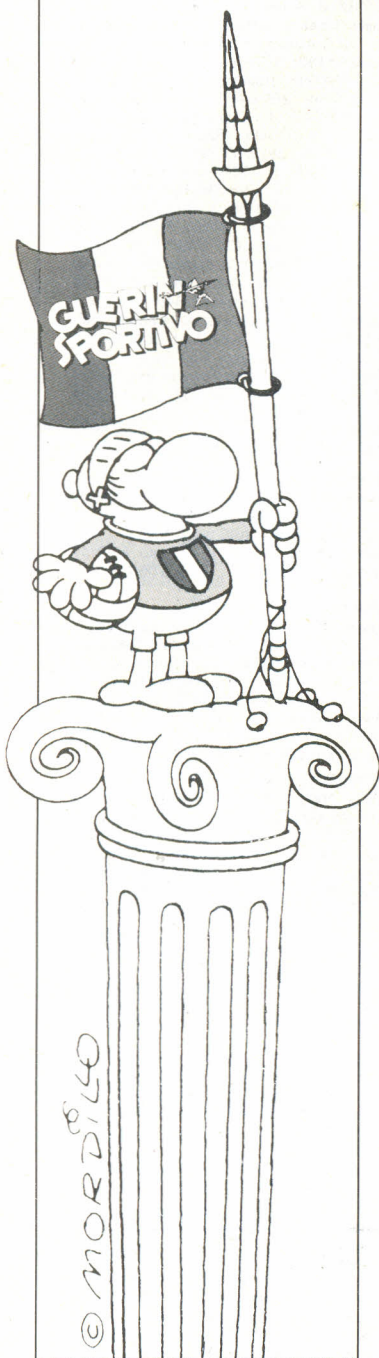
2. prova del Trofeo Biondini Mobili

Le classifiche

Classe 1000: 1. Savelli 10'37"9; 2. Carollo 10'38"3; 3. Guerti 10'40"4; 4. Del Vicario 10'41"1; 5. Lombardi 10'47"9; 6. Deriso 10'55"7.

Classe 1500: 1. Rosella 10 giri in 9'47"2; 2. Di Battista 9'49"6; 3. Spagnol G. 10'42"6; 4. Bifi 10'43"8; 5. Motosillo 10'48"9; 6. De Taga a 1 giro.

Classe 3000: 1. Di Veroli 10 giri in 10'08"4; 2. Gualandri a 1 giro; 3. Fiorotti a 1 giro; 4. Cassinati a 2 giri; 5. Pavanelli a 5 giri; 6. Serrone a 5 giri.



La Seat Ibiza alla conquista del mercato europeo

L'ambiziosa

I dirigenti della Casa spagnola sperano che la nuova vettura disegnata da Giugiaro e motorizzata Porsche possa essere eletta auto dell'anno

di Carlo Massagrande

MARTORELL (Spagna) - Non c'è molto da aggiungere alla esauriente presentazione in anteprima della Ibiza apparsa su Autosprint del 19 luglio scorso: la Seat, la Casa automobilistica spagnola, con la commercializzazione di questa vettura spera di cominciare a recuperare e compensare anche il notevole sforzo economico cui ha dovuto sottoporsi dopo lo scioglimento dell'accordo con la Fiat, per intraprendere l'impegnativo ruolo di Casa automobilistica completamente indipendente. Era necessario rafforzare il marchio modernizzando il prodotto, rinnovando le tecnologie dei propri impianti produttivi, ma nel contempo si era costretti a trasformare e snellire la propria struttura commerciale. La Seat ha dovuto così ridurre anche i propri dipendenti (32.000 nel 1981 che nel dicembre 1983 erano già scesi a 24.500) di 1500 unità nel primo semestre '84, poi ancora di 1500 in questo periodo per arrivare a dicembre 1984 a 21.700 dipendenti. Che la Casa punti molto e creda ferma-

mente in questa vettura, lo conferma l'ambiziosa speranza dei dirigenti spagnoli che l'Ibiza possa essere eletta vettura dell'anno.

LATINA DI ASPETTO, tedesca di carattere, la Ibiza nata sotto la regia della Seat, si è avvalsa di tre attori di talento quali la Italdesign (cioè Giugiaro) la Porsche e la Karmann: è

tipicamente europea d'aspetto, con una sua personalità, ma lo stile latino è più precisamente italiano. L'Ibiza, inizialmente, vede le versioni 1200 in due modelli differenti per rifiniture (L e GL) e la 1500 GLX; poi ancora la Diesel 1,7. La versione sportiva a iniezione sarà pronta nell'estate 1985, mentre un anno dopo apparirà una tre cilindri supereconomica deriva-

ta dal motore 1200. La cinque porte è prevista per l'autunno '85. Importante per la Seat l'accordo con la Volkswagen relativo alla produzione di 120.000 VW all'anno e contemporaneamente è divenuta importatrice e distributrice in esclusiva delle vetture Audi e Volkswagen. Un grosso punto a favore dell'Ibiza, di conseguenza che potrà a sua volta contare su qualificati punti di assistenza VW.

Prestazioni e consumi dei tre motori

	1200 cc	1500 cc	Diesel 1,7
Velocità max km/h	155	175	150
da 0 a 100 km/h	16"0	12"2	20"2
400 mt. da fermo	20"	18"3	21"5
1000 mt da fermo	37" 2/10	33"8	39"8
Consumi per 100 km	Cambio 4 rapp.	Cambio 5 rapp.	
a 90 km/h	lt. 5,5	4,9	4,8
a 120 km/h	lt. 7,8	6,6	6,4
ciclo urbano	lt. 9,0	9,0	8,8

ABBIAMO PROVATO per alcune decine di chilometri una vettura purtroppo non ancora «slegata» opportunamente, con pochissimi chilometri, e diciamo che la prima impressione è che l'Ibiza sarà senz'altro una vettura di successo per caratteristiche tecniche di avanguardia, per linea moderna, anche se la concorrenza è molto forte in questo segmento del mercato. Dovrebbe avere però un prezzo competitivo — almeno inizialmente — per inserirsi immediatamente sul mercato mondiale. Le impressioni ricavate sono:

segue

La Ibiza è una due volumi a tre porte. La versione a cinque porte arriverà nell'autunno 1985

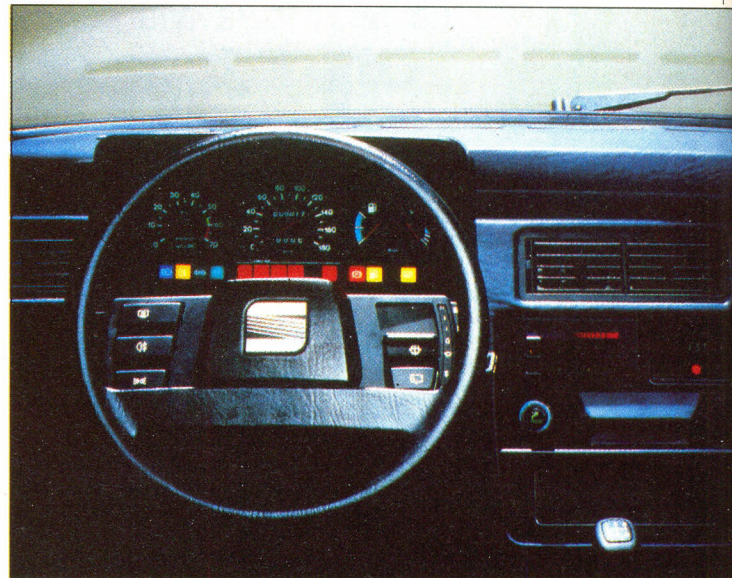




A sinistra una veduta dell'abitacolo dell'Ibiza, spazioso e ben rifinito. La capacità del bagagliaio può essere aumentata reclinando i sedili posteriori. A destra il cruscotto.

In basso la Ibiza di tre quarti posteriore: la carrozzeria ha un Cx di 0,36 che incide favorevolmente sul contenimento dei consumi.

Una versione a iniezione sarà pronta nel 1985 mentre l'anno dopo arriverà una 3 cilindri



L'ambiziosa

segue

buona abitabilità, spazio interno giusto, si guida bene, è elegante, ha basso coefficiente aerodinamico (cioè Cx 0,36) grazie al frontale a cuneo e quindi rumorosità di marcia ridotta. Frena bene (ma non abbiamo avuto la possibilità di saggiare l'affaticamento), il cambio ha una distribuzione di marce ben rapportate; la visibilità è buona

e la strumentazione curata. Sterzo preciso. L'interno è di una semplice ma elegante funzionalità e razionalità. Aggiungiamo che il bagagliaio può passare da 320 a 1200 dm³ di capacità con lo schienale del sedile posteriore completamente ribaltato. I paraurti elastici dovrebbero assorbire senza danno urti a velocità fino a sei km/h. Altra caratteristica importante dell'Ibiza è il suo basso costo di manutenzione: per esempio è stato adottato il sistema di abbinamento testa/moto-

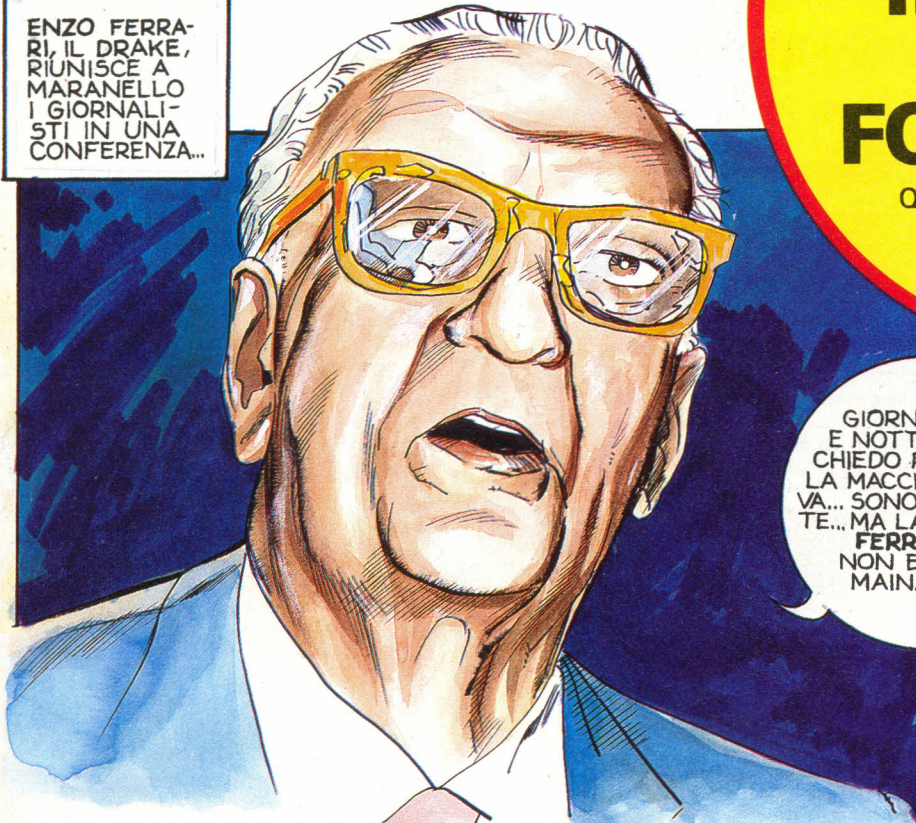
re che non richiede ulteriori serraggi anche dopo molti chilometri. Facile l'accesso agli organi principali del motore. La garanzia anticorrosione ha una durata di sei anni. Il peso della vettura è basso, quindi minori consumi e prestazioni molto buone. Aggiungiamo infine un altro dettaglio: particolare cura è stata posta dalla Porsche — grazie anche alla esperienza in materia di emissione di gas di scarico su mercati esigenti come quello americano e giapponese — nel realizzare camere di com-

bustione opportunamente disegnate per bruciare il carburante in maniera ottimale e quindi ottenere minimi livelli di emissione di ossido di carbonio. Indicativamente, la Seat Ibiza dovrebbe costare (nel suo modello più economico) attorno ai 9 milioni.

PROGRAMMI CORSE? per ora nulla ancora di definito: molto probabile o quasi certo un trofeo monomarca l'anno prossimo. In Italia le Ibiza le vedremo a novembre. □



ENZO FERRARI, IL DRAKE, RIUNISCE A MARANELLO I GIORNALISTI IN UNA CONFERENZA...



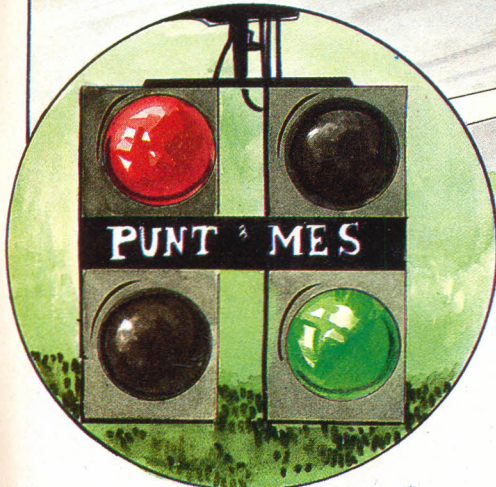
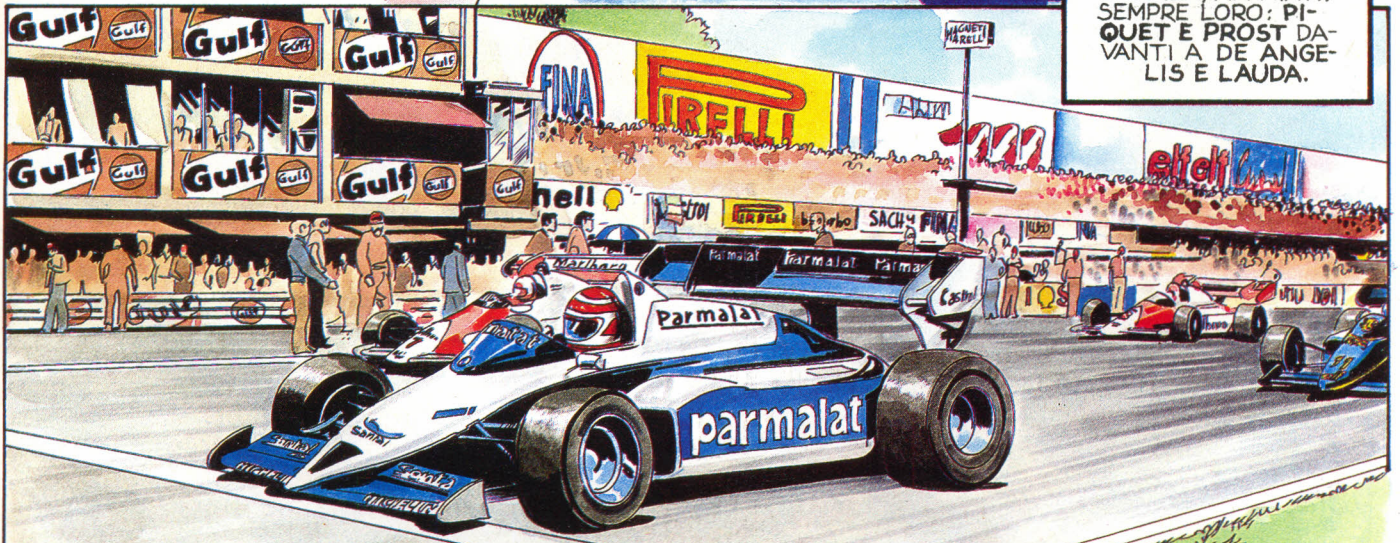
IL GIALLO DELLA FORMULA 1

QUATTORDICESIMA PUNTATA
GP ITALIA

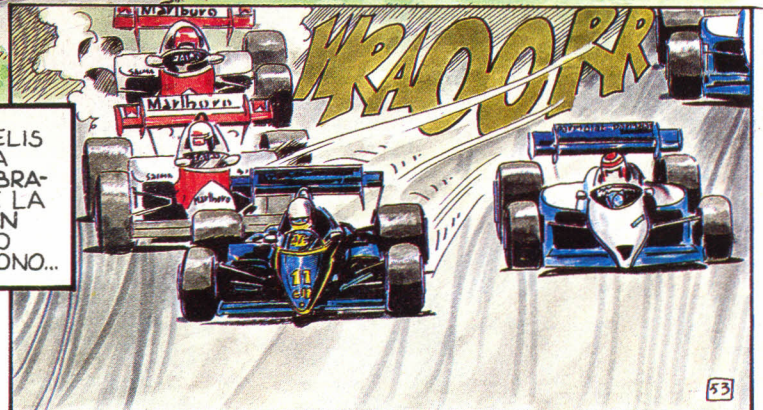
Cronaca vera di
Paolo Ongaro

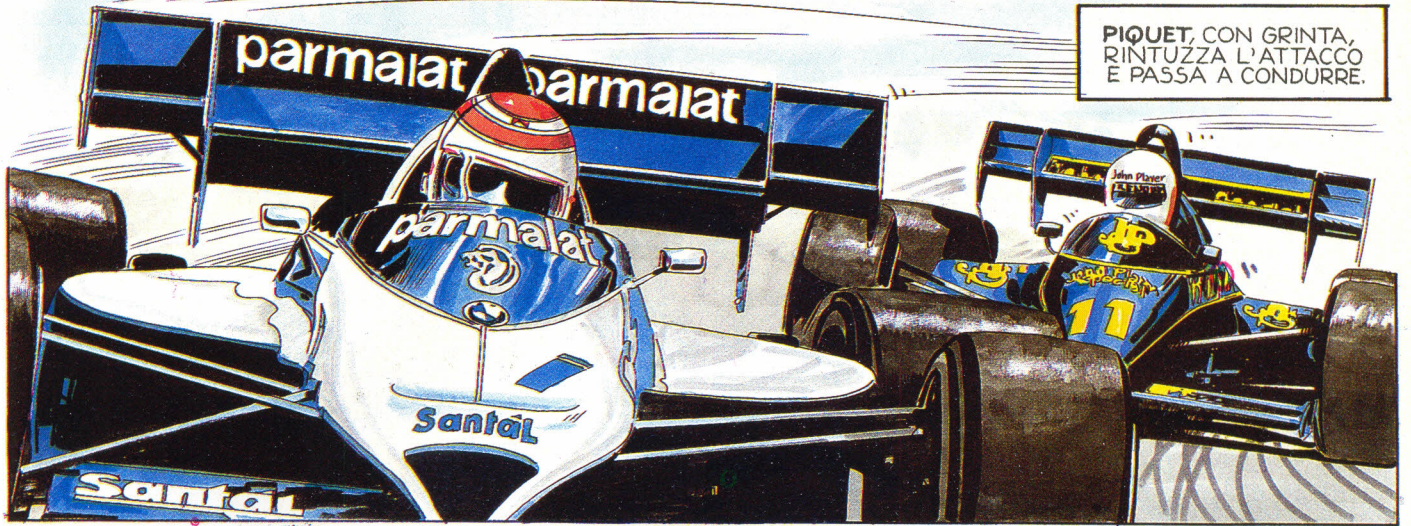
GIORNO E NOTTE MI CHIEDO PERCHE' LA MACCHINA NON VA... SONO IMPOTENTE... MA LA BANDIERA FERRARI NON E' AMMAINATA!

PURTROPPO, PERO', DOPO LE PROVE ALBORETO E' 11° E ARNOUX 14°. IN PRIMA FILA, APPAIATI, SEMPRE LORO: PIQUET E PROST DAVANTI A DE ANGELIS E LAUDA.



DE ANGELIS SI INFILA TRA LA BRABHAM E LA MCLAREN CHE LO PRECEDONO...

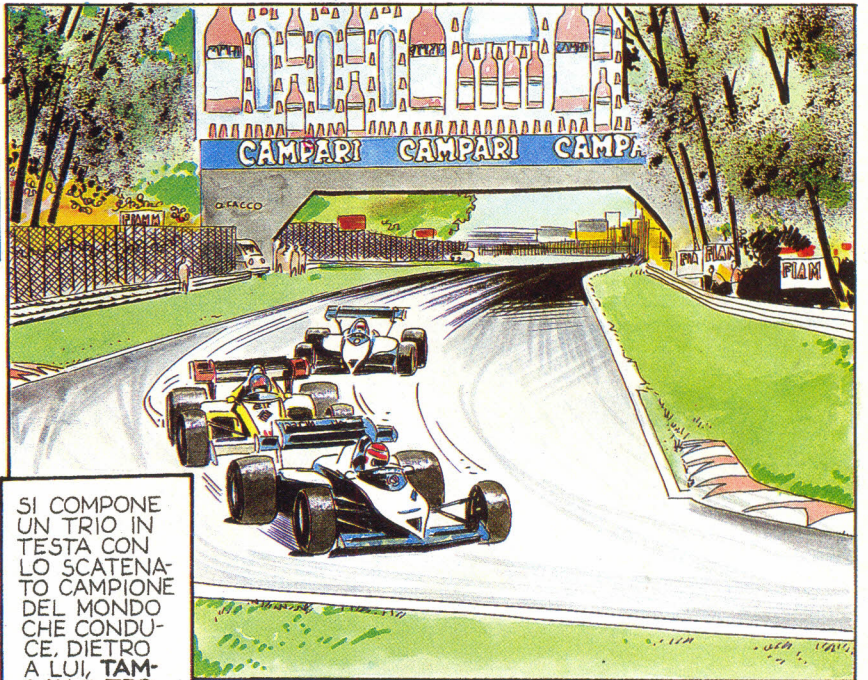
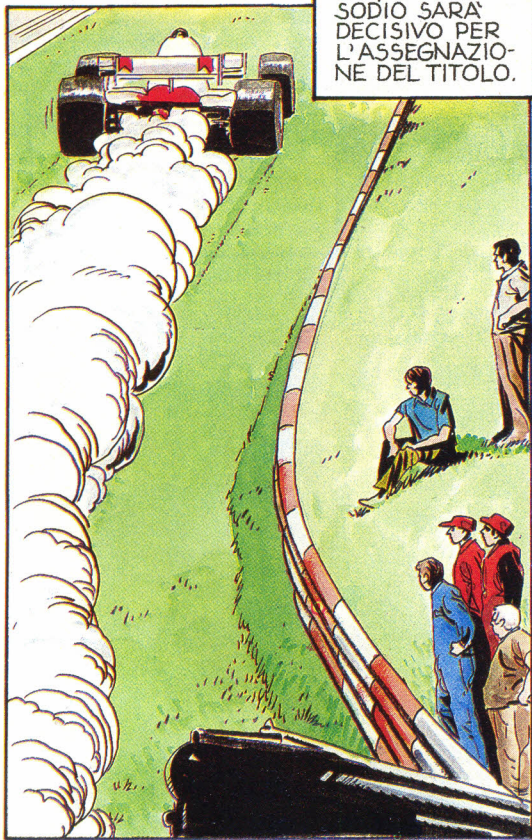




PIQUET, CON GRINTA, RINTUZZA L'ATTACCO E PASSA A CONDURRE.

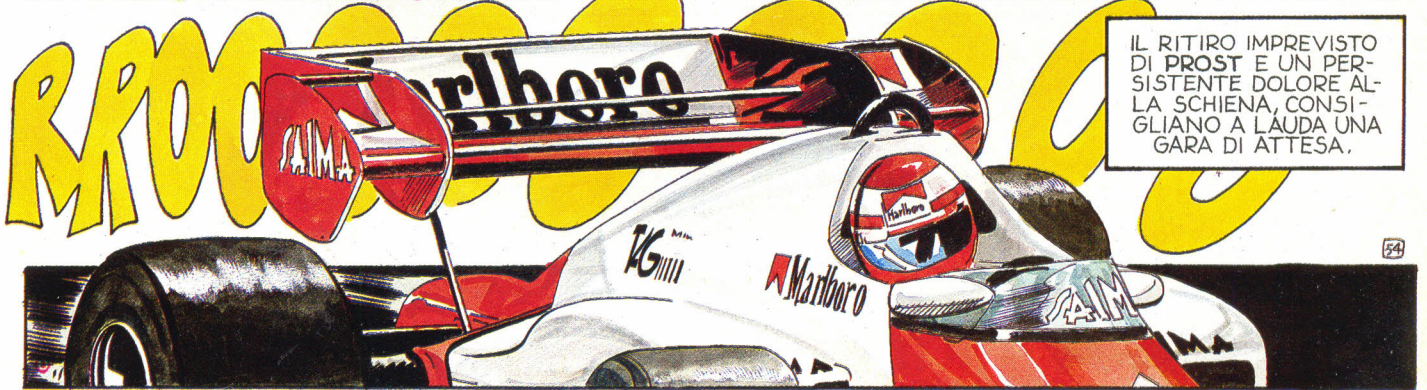
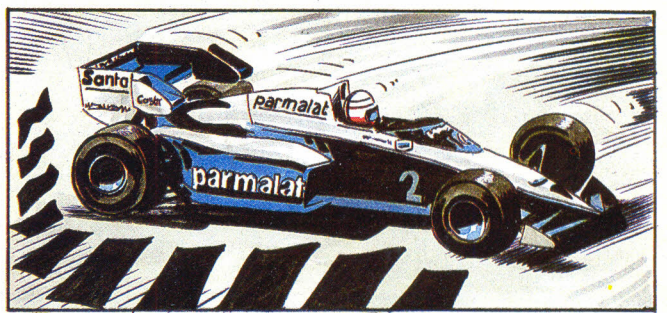
AL SUO INSEGUIMENTO IL CAPARBIO PROST... MA GIÀ ALLA FINE DEL TERZO GIRO È FUORI PER ROTTURA DEL MOTORE.

UN AVVENIMENTO RARO, PER LA McLAREN... IL FRANCESE È DAVVERO SFORTUNATO E SFORTUNATO E FORSE QUESTO EPISODIO SARÀ DECISIVO PER L'ASSEGNAZIONE DEL TITOLO.



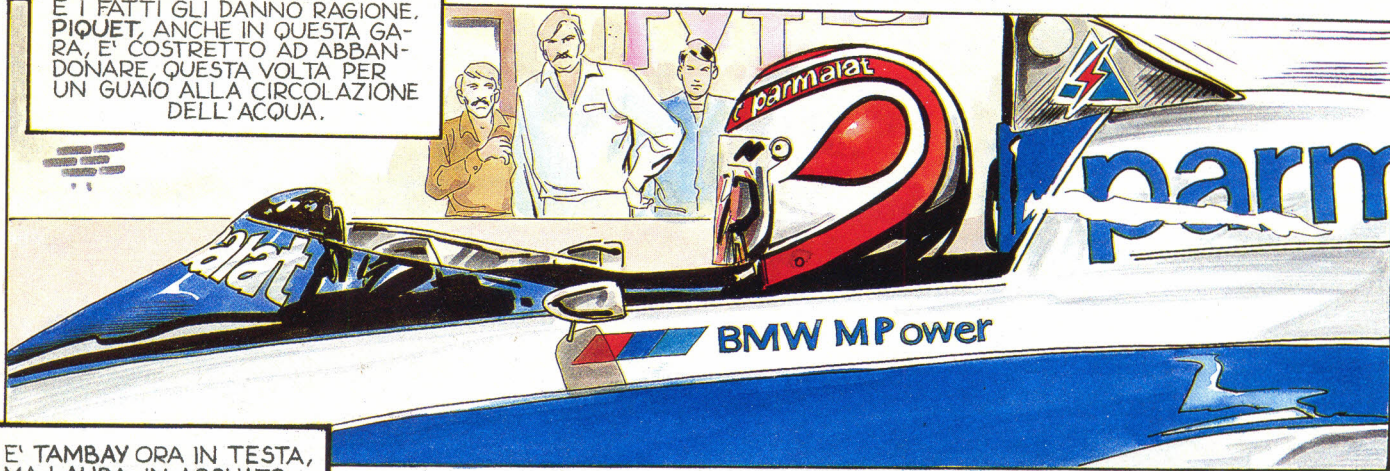
SI COMPONE UN TRIO IN TESTA CON LO SCATENATO CAMPIONE DEL MONDO CHE CONDUCE, DIETRO A LUI, TAM-BAY E TEO FABI...

... CHE FORSE, SENTENDO ALLE SPALLE IL FIATO DI LAUDA, COMMITTE UN ERRORE E VA IN TESTA-CODA ALLA PRIMA CHICANE.



IL RITIRO IMPREVISTO DI PROST E UN PERSISTENTE DOLORE ALLA SCHIENA, CONSIGLIANO A LAUDA UNA GARA DI ATTESA.

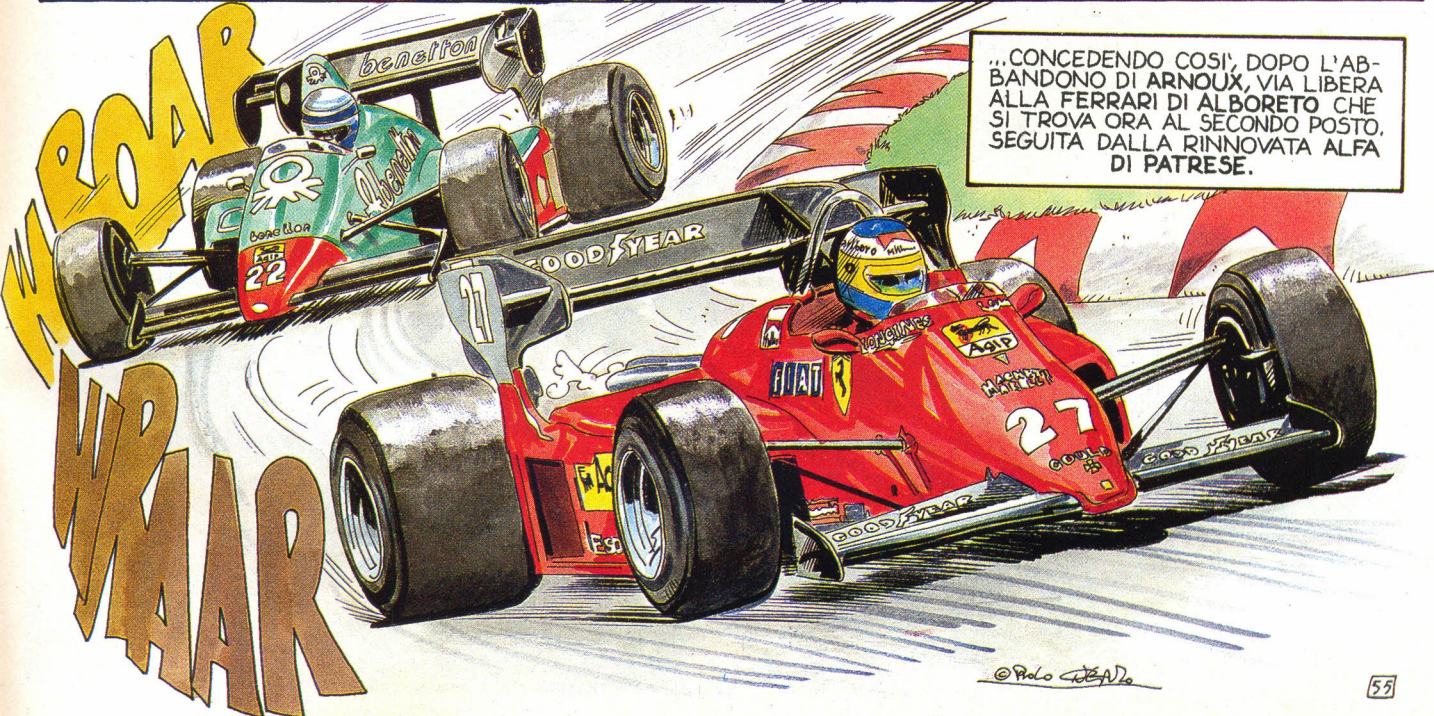
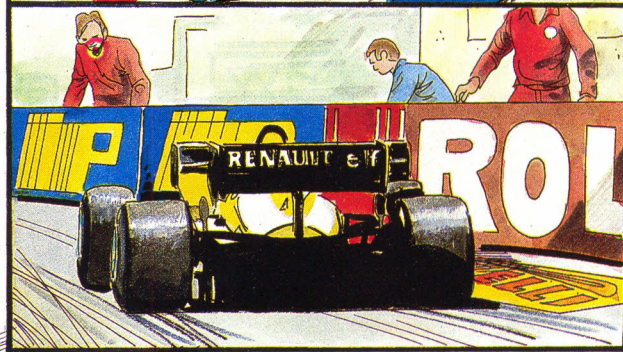
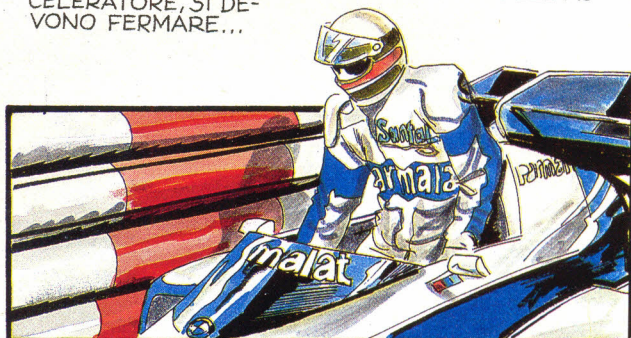
E I FATTI GLI DANNO RAGIONE. PIQUET, ANCHE IN QUESTA GARA, E' COSTRETTO AD ABBANDONARE, QUESTA VOLTA PER UN GUAIO ALLA CIRCOLAZIONE DELL'ACQUA.



E' TAMBAY ORA IN TESTA, MA LAUDA, IN AGGUATO, SORNIONE, SALTA PRIMA LA BRABHAM DI FABI E POI LA RENAULT, FRUSTRANDO LE SPERANZE DI SUCCESSO DI TAMBAY A UNA DECINA DI GIRI DAL TERMINE.

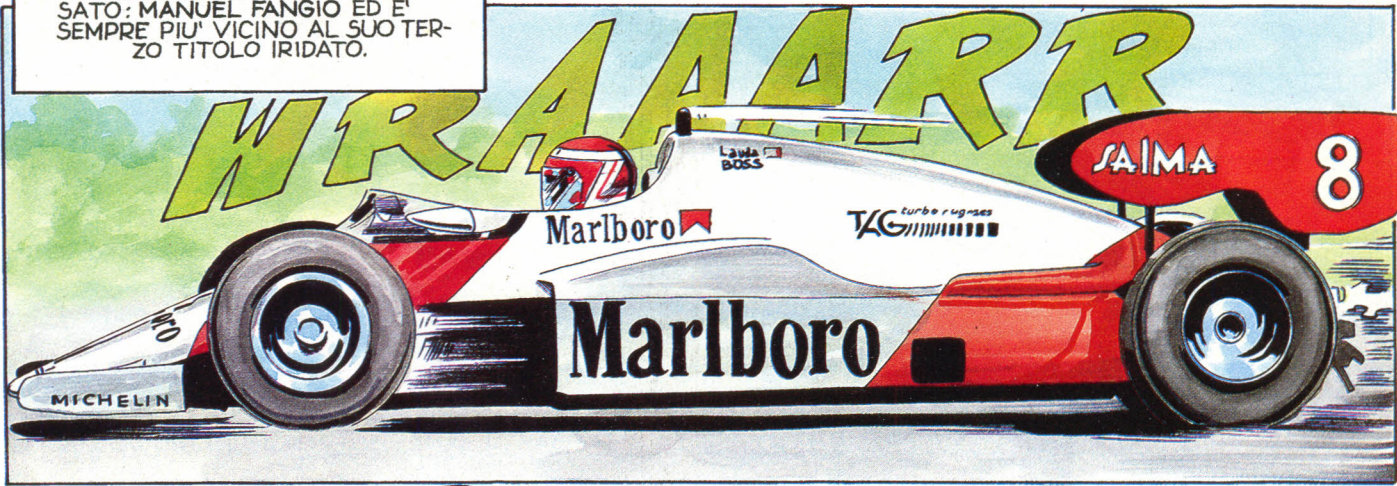


POCO DOPO, SIA FABI, ROTTURA DEL TURBO, SIA TAMBAY, AL QUALE SI TRANCA IL CAVO DELL'ACCELERATORE, SI DEVONO FERMARE...



...CONCEDENDO COSI', DOPO L'ABANDONO DI ARNOUX, VIA LIBERA ALLA FERRARI DI ALBORETO CHE SI TROVA ORA AL SECONDO POSTO, SEGUITA DALLA RINNOVATA ALFA DI PATRESE.

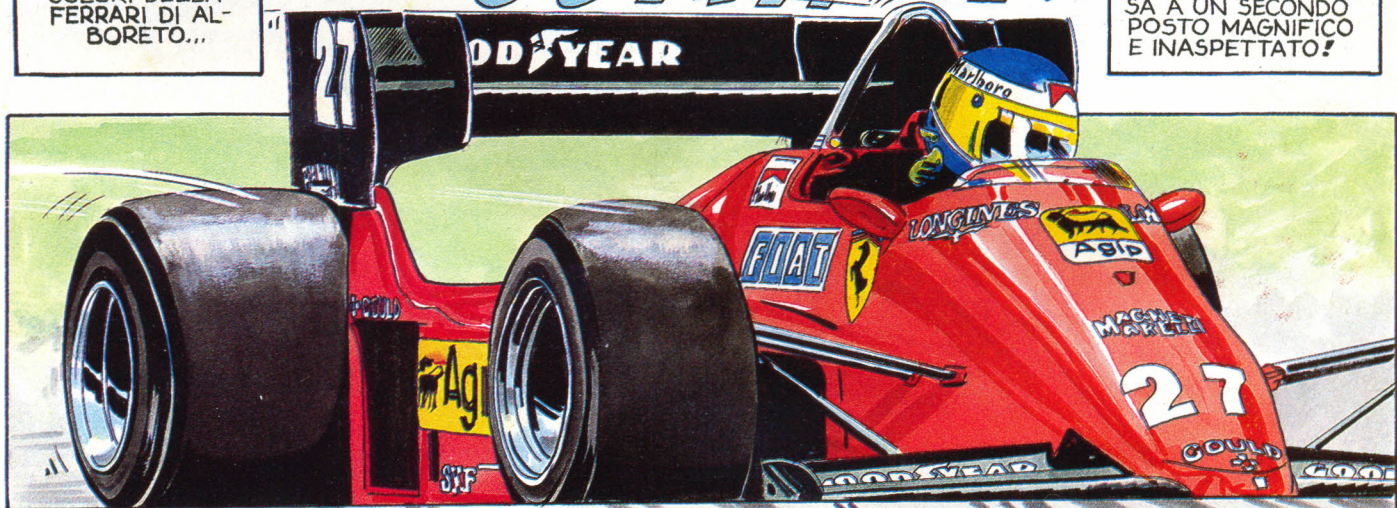
VINCE LAUDA IL SUO 24° G.P. ED
EGUAGLIA UN GRANDE DEL PAS-
SATO: MANUEL FANGIO ED E'
SEMPRE PIU' VICINO AL SUO TER-
ZO TITOLO IRIDATO.



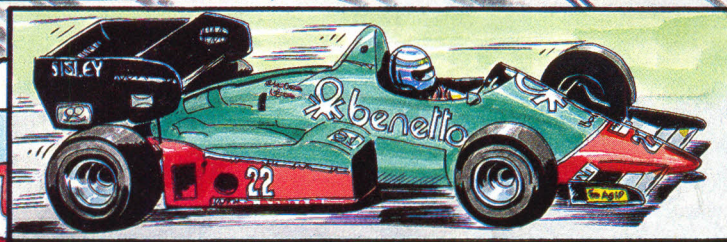
DIETRO ALL'IM-
BATTIBILE McLA-
REN CI SONO I
COLORI DELLA
FERRARI DI AL-
BORETO...

WROOUMRR

...CHE, DAL BARATRO
DI UNA CRISI FIN
TROPPO LUNGA, PAS-
SA A UN SECONDO
POSTO MAGNIFICO
E INASPETTATO!

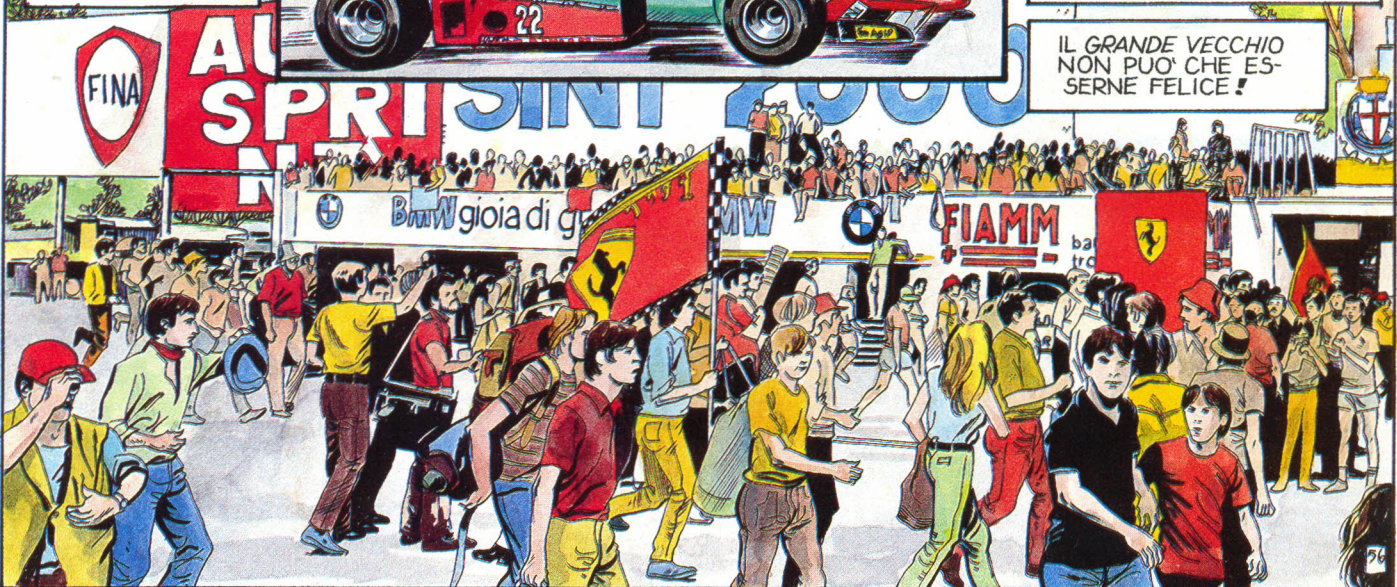


E I COLORI DELL'
ALFA DI PATRE-
SE CHE FA RIVI-
VERE AI SUOI TI-
FOSI I FASTI DE-
GLI ANNI '50.!



QUALE MIGLIOR PISTA CHE
QUELLA GLORIOSA DI MON-
ZA AVREBBE POTUTO ACCO-
GLIERE PIU' CALOROSAMEN-
TE IL RITORNO DEGLI ITA-
LIANI AI VERTICI?

IL GRANDE VECCHIO
NON PUO' CHE ES-
SERNE FELICE!



DOVE CORRIAMO

Calendario sportivo dal 20
al 23 settembre 1984



20-21 settembre

Fuji Masters 250 km.
(VC) ●●● E
Fuji Speedway FISCO Club - 2-4-1
Marunouchi - Chiyodaku - TOKYO
(Giappone)

21-22 settembre

Rally Coppa Liburna (CIR)
(R) ●●● N-A-B
Scud. Livorno Corse - Viale Italia 403
- 57100 LIVORNO

21-23 settembre

Bilstein Super Sprint al Nürburgring
(VC) ●●● A-B-C-F3-FF-FSF-R5-Golf
ADAC Mittelrhein e V - Postfach 129
- 5400 KOBLENZ (Germania)

Dragsters a Santa Pod

(Acc) ●●● DGT
BDRA - 20 St. Gilles Avenue -
ICKENHAM Mddx. (Gran Bretagna)

Omloop Van Vlanderen

(R) ●●● N-A-B
Automobilclub Midden Vlaanderen -
78 Kon. Albert 1^o laan - 8800
ROESELARE (Belgio)

Warsaw Rally

(R) ●●● N-A-B
Automobilklub Warszawski - ul. Nov
Swiat 35 - WARSAW (Polonia)

22 settembre

Tre Klubbars rallyt
(R) ●●● A
Tre Klubbars - Revirvängen 26 -
56027 TENHULT (Svezia)

Trofeo Cadetti F. Panda a Monza

(VC) ● F. Panda
SIAS Monza - Autodromo Parco -
20052 MONZA (Milano)

22-23 settembre

Suzuka Great 20 Racers
(VC) ●●● F.2 (giapponese)
Honda Land Co.Ltd - 2-6-20 Yaesu -
Chuo-ku - TOKYO (Giappone)

Corse a Ledenon

(VC) ●●● F.3-A-B-E
ASA de Ledenon - Circuit - 30210
REMOULINS (Francia)

Salita di S.te Baume

(VS) ●●● N-A-B-D-E-T2-GT4-S6
ASA Marseille - 43 bld. Flammarion -
13001 MARSEILLE (Francia)

Rallycross Ligières

(RC) ●●● A-B-S5
Automobile Club de Schweiz -
Postfach 23 - 3000 BERN (Svizzera)

Rally Alto Tamega

(R) ●●● N-A-B
Estrela e Vigorosa Sport - Rue Estrela
e Vigorosa Sport 604 - 4200 PORTO
(Portogallo)

30. Coppa della Valtellina (1. serie)

(R) ● N-A-B
AC Sondrio - Viale Milano 12 - 23100
SONDRIO

Rally Pedimonte Matese (1. serie)

(R) ● N-A-B
Matese Racing - Viale della Libertà -
81015 PIEDIMONTE MATESE
(Caserta)

23 settembre

Euro F.2 a Brands Hatch

(VC) ●●● F.2 + FF-S6-F3
Campionato europeo piloti F.2
BARC - Thruxton Circuit - ANDOVER
Hants (Gran Bretagna)

Euro-turismo a Zolder

(VC) ●●● A + N-FF
Campionato europeo turismo
OTO Club Zolder - Begonianlaan 21 -
3540 HEUSDEN- ZOLDER (Belgio)

Corse al Michigan Speedway

(VC) ●●● F.Cart-FSV
CART - 3221 W.Big Beaver Road -
Suite 205 - TROY Mich. 48084 (USA)

Corse a Seattle

(VC) ●●● Trans Am-VW
SCCA - 6750 South Emporia Street -
ENGLEWOOD Col. 80112
(USA)

Salita di Auerberg

(VS) ●●● A-B-C-F2-F3-E
Renngmeinschaft Auerberg e V -
Bierkenau 11 - 8928 HOHENFURCH
(Germania)

Salita Motor Action

(VS) ●●● tg
Motor Action - Boite Postale 378 -
LUXEMBOURG (Lussemburgo)

Salita di Keillers

(VS) ●●● A-B
Goteborgs Motorfoering - Box 39018
- 40075 GOTEBOURG (Svezia)

Euro-autocross ad Agugliano

(AC) ●●● A-B-S5
Campionato europeo autocross
Sc. Autocross Ferretti - Via Arcevese
9 - 60019 SENIGALLIA (Ancona)

Rallycross Valkenswaard

(RC) ●●● A-B-S5
Nederlandse Rallycross Vereniging -
Meesstraat 80 - 3201 RA
SPIJKENISSE (Olanda)

Rallycross al Nordring

(RC) ●●● A-B-S5
Automobilsporclub RRC-13 -
Penzingerstr. 69 - 1140 WIEN
(Austria)

Corse a Pergusa

(VC) ● A-N-S6
Ente Autonomo Pergusa - Piazza
Prefettura 6 - 94100 ENNA

10. Trofeo Grandi Ritrovi (2. serie)

(R) ● N-A-B
Scud. San Giorgio - Casella Postale
260 - 44100 FERRARA

Salita Nuoro - Monte Ortobene

(VS) ● N-A-B-C-T2-GT4-S6
A.C. Nuoro - Via Sicilia, 39 - 08100
NUORO.

Salita Levico - Vetriolo Terme

(VS) ● N-A-B-C-T2-GT4-S6
Scuderia Trentina - Via Buonarroti,
18 - 38100 TRENTO

Slalom Ceranesi-Praglia

(SI) ● N-A-B-VS
Scud. Valpolcevera - Via Croce Verde
6-R - 16164 PONTEDECIMO (Genova)

Slalom a Foglianese

(SI) ● N-A-B-VS
Scud. Caserta Corse - Corso
Giannone 110 - 81100 CASERTA

Salom Parengo-Colà

(SI) ● N-A-B
Praxis s.n.c. - Via San Giovanni
Lupatolo 1/a - 37134 VERONA

23-30 settembre

Tour de France Automobile (coeff. 4)

(R) ●●● N-A-B
Campionato europeo piloti rally
ASAC de Nice - 9, rue Massenet -
06048 NICE CEDEX (Francia)

Le gare rinviate e annullate

16 settembre	SALITA COPPA NISSENA SLALOM GIFFONI-VALLÈ PIANA SALITA TREDOZIO-MONTE BUSCA CAN AM A BRIDGEHAMPTON	rinv. al 30 settembre annullato rinv. a d.d.d. annulata
22 settembre	G.P. NEW YORK F.1:	annullato
23 settembre	SALITA PETERZELL-HEMBERG AUTOCROSS A LONATO SALITA SELVA DI FASANO AUTOCROSS A CHIGNOLO PO AUTOCROSS A CAPODIFERRO	annulata annullato rinv. al 7/10 rinv. al 30/9 annullato

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXIV N. 38 del 18-24 settembre 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 Dm. 7,50 - Grecia Dr. 270,00 - Inghilterra Lgs. 1,80 - Lussemburgo Lfr. 72,00 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 7,70 - P.to Monaco Fr. 18,00 - Spagna Pts. 265,00 - Svizzera Sfr. 5,00 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 4,20 - Sud Africa Rand 3,95 - USA Doll. 2,75. MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A., via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna). Numeri arretrati, il doppio del prezzo di copertina.

AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: Viscontina Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; Australia: Speedimpex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; Austria: Morawa & CO. Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; Belgio: Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Île 1070 Bruxelles; Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete de Abril, 127, 2^o Andar, S/22, San Paolo; 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 Kopenhagen; Ecuador: Ovidio Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sil Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Réaumur, 75002 Paris; Francia del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millo, Monaco Principato; Germania: W.E. Saarbach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follerstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; Grecia: The American, Book & News Agency 387, Vouliagimenes Avenue, Ilitopolis-Athens; Inghilterra: Spotlight Magazine, 1 Bennell Road, London N7 7AX; Iran: Zand Bookshop, 6/7 Karimkhan Zand Avenue, Teheran; Iranian Amalgamated Distribution Agency Ltd., 151 Klaban Soraya, Teheran; Jugoslavia:

Prosvea, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Bdtte Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Ditar 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 Valdeleparra s/n, Alcobendas-Madrid; Sociedad General Espanola de Libreria, Calle Avila 129, Barcelona-5; Sud Africa: L'Edicola Mico (PTY) Ltd., Fanora House 41 Kerk Street, Johannesburg; Svezia: Bror Lundberg, Box 19513, 104-32 Stockholm; Svizzera: Kiosk A.G., Maulbeerstrasse, 11, Bern; Naville S.A. - Service Presse Case Postale, 38-42, Avenue Vibert, 1227 Carouge; Schmidt-Agence AG., Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabancı Basın Tevziat, Barbados Bulvarı 51, Besigtas-Instambul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1626-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: 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 - 225600; 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 Montecuocoli, 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.

STILE
LONGINES



Gran premi Formula 1.
Longines cronometra
in esclusiva e
al millesimo di secondo.

Da Kyalami 1982 a Las Vegas 1984
Longines cronometra i campionati del
mondo di Formula 1. Cronometrista
Ufficiale ed esclusivo. Scelto dalla
FISA e dalla FOCA. Scelto anche dalle
scuderie Ferrari e Renault. Nelle
prove e nelle corse, il tempo è firmato
Longines: com'è al vostro polso.



*Collezione Longines XL. Splendidi orologi al quarzo
inalterabili, quattro volte più duri dell'acciaio.
Solo il diamante può scalfirli. Con oro 18 carati.
Vetro zaffiro. Showerproof. Vari tipi di quadrante.
Nell'illustrazione: modelli XL con cinturino
di cocodrillo, con bracciale in acciaio e oro 18 carati,
con bracciale in XL e oro 18 carati.*

Longines. Il quarzo svizzero.



LONGINES
CRONOMETRISTA UFFICIALE
DELLA SCUADERIA FERRARI.

LONGINES

Una questione di stile