

IL SETTIMANALE DA CORSE - Anno XXIV - N. 29 - 17/23 luglio 1984 - Sped. in abb. post. gr. 11/70

AUTO SPRINT

29

**UN GRANDE REGALO
IL BI-POSTER
DI ARNOUX E DE ANGELIS**

L. 1.500



Foto Villani

**GRANDI MANOVRE A ZELTWEG
CON FERRARI, Mc LAREN, RENAULT,
LOTUS, WILLIAMS, OSELLA, ALFA**

**MENTRE LA FERRARI
SPERIMENTA NUOVE SOLUZIONI
AERODINAMICHE
ELIO DE ANGELIS STABILISCE
IL NUOVO
RECORD
DEL CIRCUITO**

VOGLIA DI VINCERE

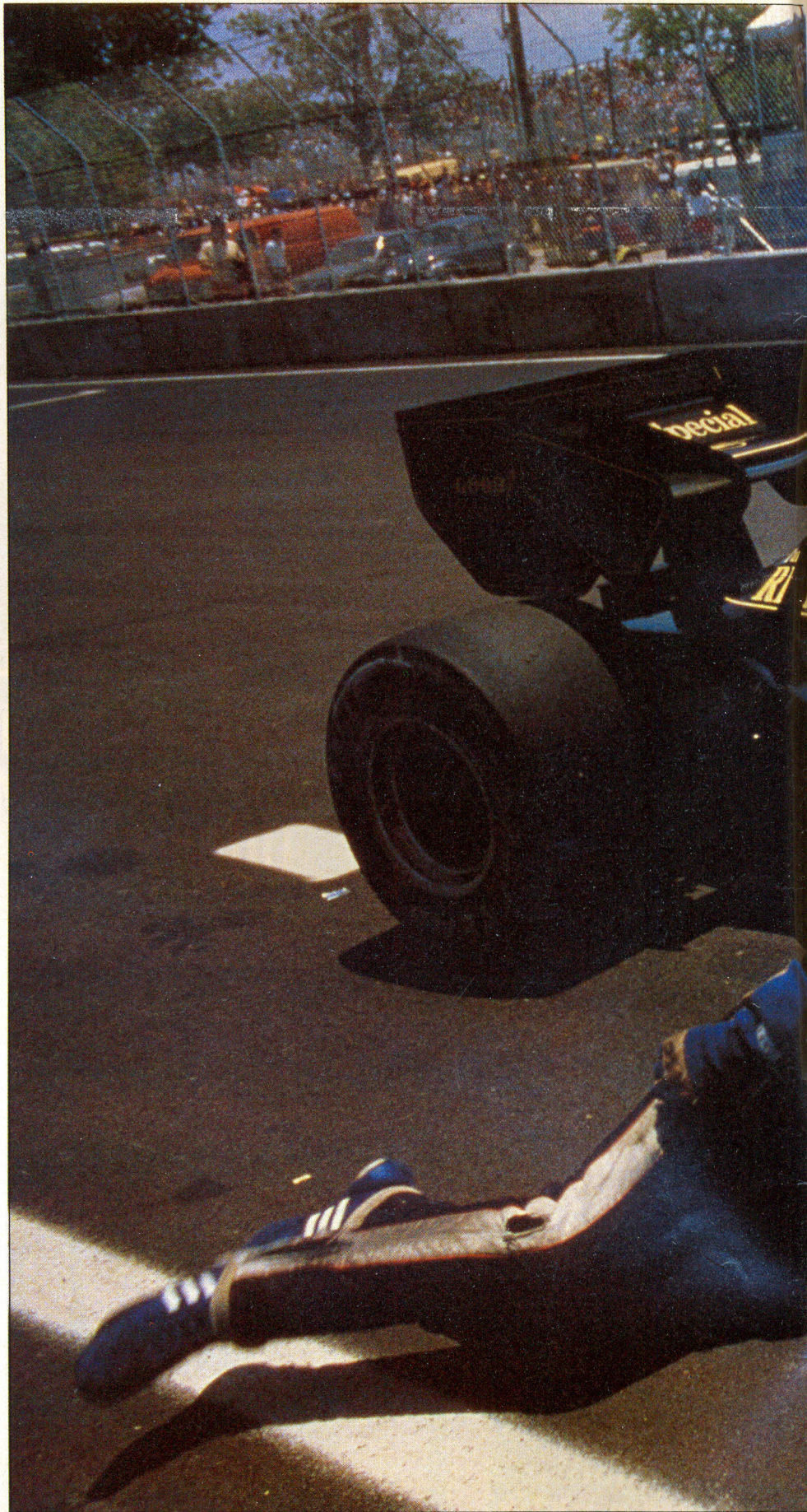
AUTO SPRI NT

DOCUMENTO

Il dramma di Nigel Mansell a Dallas

Ecco la drammatica immagine di Nigel Mansell svenuto a Dallas accanto alla sua Lotus. L'inglese aveva condotto la corsa per una trentina di giri poi aveva via via ceduto il passo agli avversari. Ancora in zona punti (verrà infatti classificato sesto), all'ultima tornata e a poche centinaia di metri dal traguardo la sua Lotus-Renault improvvisamente si era fermata: rottura del differenziale, una beffa atroce per il povero Mansell che a tutti i costi voleva terminare una corsa di cui era stato grande protagonista. Nel suo animo e nella sua mente deve essere avvenuta una esplosione a catena di sentimenti: rabbia, disperazione, delusione. Di qui il gesto che ha impressionato il mondo e rivelato un aspetto inconsueto, umano, della F. 1: Mansell scende dalla monoposto e inizia a spingerla verso il traguardo. Lo sforzo fisico è immenso (la macchina pesa 540 kg), il sistema nervoso del pilota è al limite della rottura. E Mansell infatti quando probabilmente si accorge che non ce l'avrebbe mai fatta a trascinare la vettura fin sul traguardo, cede di schianto. Sviene e scivola a terra accanto alle ruote della Lotus. L'obiettivo del fotografo lo ha colto in questo drammatico momento consegnando così alla storia dell'automobilismo un documento sicuramente eccezionale. Chiuso nella sua moderna armatura, accasciato al suolo, Mansell appare come un cavaliere disarcionato e vinto. Si riprenderà, naturalmente, e da domenica sarà nuovamente in campo pronto ad affrontare nuove battaglie.

(FotoDPPI)





SOMMARIO

**AUTO
SPRINT**

Il settimanale da corsa

n. 29

Anno XXIV
17-23 luglio 1984

Direttore responsabile
ITALO CUCCI

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

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

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

Telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I
Telecopier: 051/455418

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

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

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

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

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

FORMULA 1

Le foto del dramma di Mansell a Dallas	2-3
Tutto sulle prove di Zeltweg	11
Lotus e Osella figlie ingrato	16
Il contagiri di Dallas	25
Il prossimo Gp: Brands Hatch	38

I PILOTI CHE SCRIVONO

Nelson Piquet	36
Keke Rosberg	37

SPECIALI

Gli eroi del brivido	18
Zoom: il film di Dallas a colori	41
Il fumetto del Gp di Dallas	105

SULLA STRADA

La nuova Audi 80	74
Due «vetture» molto particolari	78
Presentata la Ronda Ibiza	80

RALLY

Cir; il punto dopo Limone	87
La nuova Starion turbo	92
Lo Skoda	94

LE GARE DELLA DOMENICA

Endurance al Nürburgring	4
Euro F.3 al Mugello	100
Le altre gare	95-104

RUBRICHE

Tutesprint	22
Auto compravendita	76
Self service (posta)	84
Dove corriamo	110

Un articolo su Martin Brundle porterà un lettore di Autosprint e socio del nostro Club a Brands Hatch in occasione del Gp di Inghilterra. Conosciamo il vincitore del concorso indetto dal nostro giornale e il suo articolo (pag. 30)

**CHIAMATE AS
(051) 45 33 33**

**TELE
SPRINT**

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



Stefan Bellof ha confermato tutto il suo valore vincendo la 1000 km del Nürburgring. Ma grande è stata la corsa della Lancia di Nannini che sotto la pioggia ha guidato da grande campione portando la vettura italiana, assieme a Barilla e Patrese, al terzo posto assoluto. Le Lancia anche in Germania sono sembrate molto competitive



In Germania l'endurance trova un ritmo da F. 1

Che rimonta, Stefan!

Bellof trascina la Porsche ufficiale alla vittoria negli ultimi 10 minuti di corsa. Nell'emozionante altalena in evidenza anche Boutsen, Stuck e le Lancia

di Daniele Buzzonetti - Fotografie Cockpit

NURBURG — Era la prima gara di campionato del mondo sul nuovo circuito del Nürburgring e non poteva esserci inaugurazione migliore. Una 1000 km infuocata dall'inizio alla fine e simile più a un gran premio che a una gara di durata. Ha vinto ancora una volta una Por-

sche ufficiale ma non ha avuto la vita facile per gli attacchi delle 956 private e della Lancia che sta guadagnando in competitività di gara in gara. L'idolo locale Stefan Bellof che ha corso in coppia con Derek Bell solo negli ultimi 10 minuti è riuscito a raggiungere la Porsche 956 del

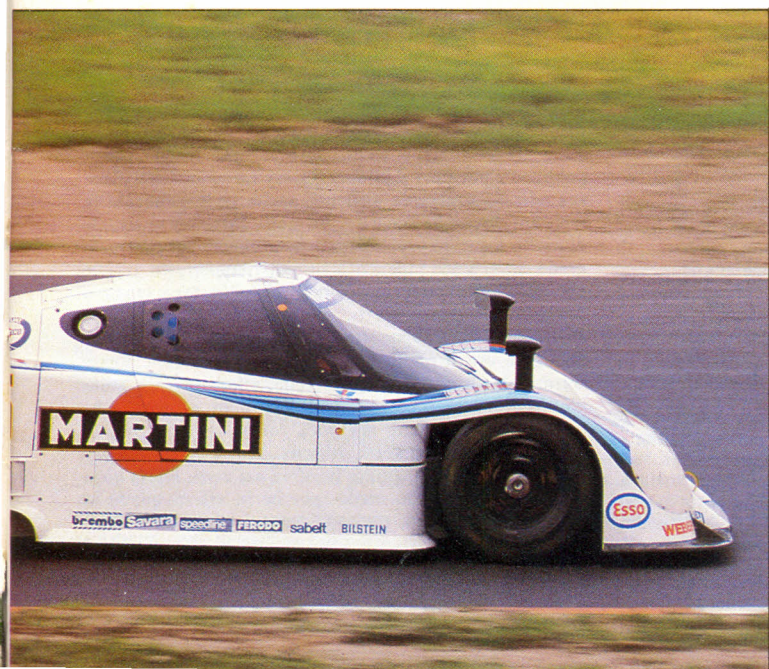
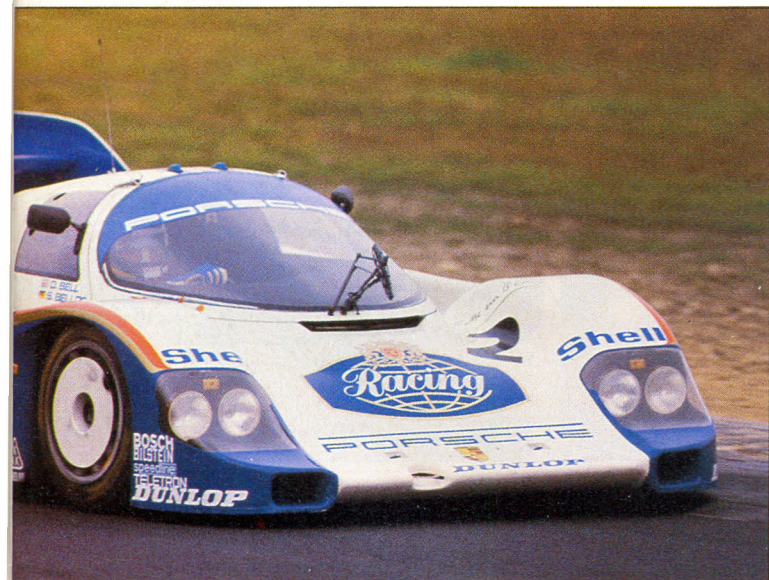
team Fitzpatrick guidata dal giovane Boutsen e dall'anziano ma sempre validissimo David Hobbs. E la Lancia di Nannini-Barilla-Patrese era appena dietro le due Porsche dopo essere stata sempre protagonista. Una gara davvero emozionante, giocata più sul filo della velocità che sui ritmi del consumo. L'inizio poi è stato caratterizzato da una sfida personale tra piloti di casa: Hans Stuck, non più giovanissimo ma con un grande passato alle spalle, ha apertamente cercato la battaglia con l'astro nascente Bellof che in situazioni del genere va a nozze: Stuck con una Porsche 956 privata del team Brun è stato decisamente costretto al ritiro sotto il diluvio per un incidente causato dalla più lenta Porsche 956 di Edwards-Keegan. Nessuna colpa per questi ultimi ma piuttosto di un circuito bello, modernissimo ma che non è esente da pecche, soprattutto per il problema dei sorpassi.

LA CASA DI STOCCARDA è dunque riuscita a vincere con una macchina ufficiale ma ha accusato parecchi guai con la 956 di Ickx-Mass. Il campione del mondo endurance fin dall'inizio ha dovuto dire addio ai sogni di gloria per un consumo anomalo dei pneumatici posteriori (il belga si è fermato dopo 10 minuti dall'inizio del suo turno di guida per la sostituzione) e poi la 956 è stata rallentata dal bloccaggio delle patiglie dei freni. Un problema che è stato accusato anche da altre 956, messe alla frusta su un circuito che di staccate ne presenta parecchie, e che ha rallentato anche la macchina di Boutsen-Hobbs. Il belga e l'inglese erano partiti un po' in sordina anche perché i pneumatici Goodyear non sono all'altezza dei Dunlop sull'asciutto. Hanno guadagnato parecchio dopo la terza ora, quando è iniziato a piovere a dirotto. Con un turno di guida

tiratissimo, Boutsen si è portato davanti. Successivamente poi il suo team ha cercato di giocare sui consumi, rifornendo a un'ora dal termine e sperando che Bellof e Bell avessero consumato una quantità maggiore di combustibile. Bellof che ha guidato nelle ultime due ore, sarebbe forse stato costretto a rallentare ma così non è andata. A tutto vantaggio dello spettacolo nel finale.

LA LANCIA È STATA ancora una volta sfortunata ma il suo terzo posto è stato ampiamente meritato e non dovuto al caso. Cesare Fiorio e i tecnici avevano puntato, anche sulla carta del consumo, migliorato sulla LC2 dopo le più recenti modifiche. Una mossa giusta visto che al primo rifornimento tutte le Porsche si sono fermate intorno al 32.-33. giro e le Lancia solo due tornate dopo. Il guadagno finale sarebbe stato ovvio ma la pioggia ha rovinato tutto: tutti hanno consumato di meno e il gioco non è più servito. La macchina di Patrese-Wollek ha anche accusato dei problemi al motorino di avviamento (stentava a ripartire dopo le soste come, in parte, la gemella di Nannini-Barilla) e soprattutto all'impianto elettrico in una sosta al 70. giro ha accusato inoltre un piccolo incendio per uno sfiato-benzina non perfetto. Il meccanico Doria è stato costretto a farsi medicare per leggere bruciate mentre la macchina è ripartita ma in un calvario di scoppietti e borbottamenti. E dire che era previsto che il problema alla centralina dell'accensione dovesse essere risolto per la prossima corsa con maggiore tempo a disposizione. Tutto bene invece per i freni che altre volte hanno dato fastidio e che sono stati oggetto recente di modifiche. Il confronto con la Porsche non ha visto quindi sfigurare la macchina torinese

segue



ENDURANCE

Che rimonta Stefan!

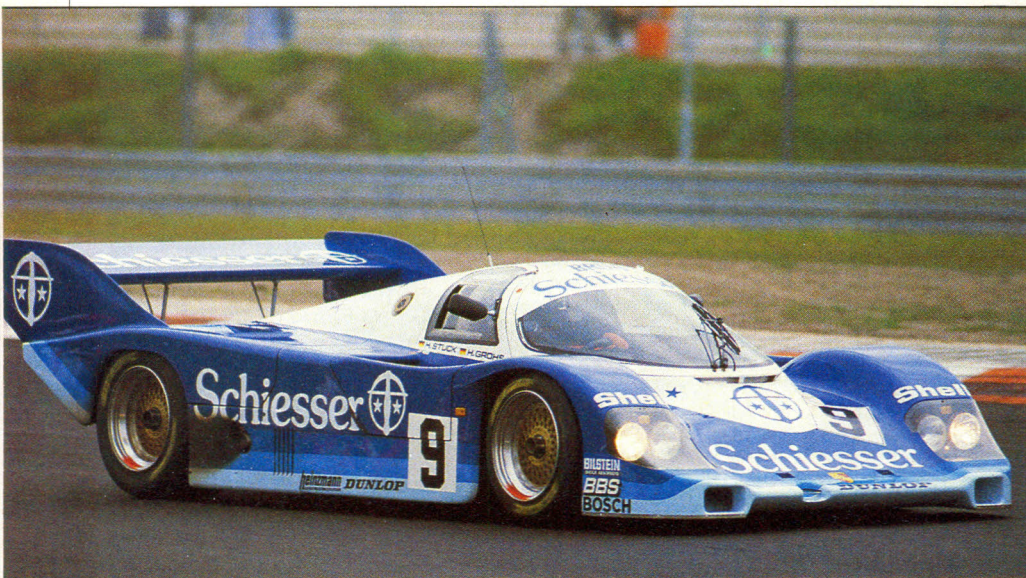
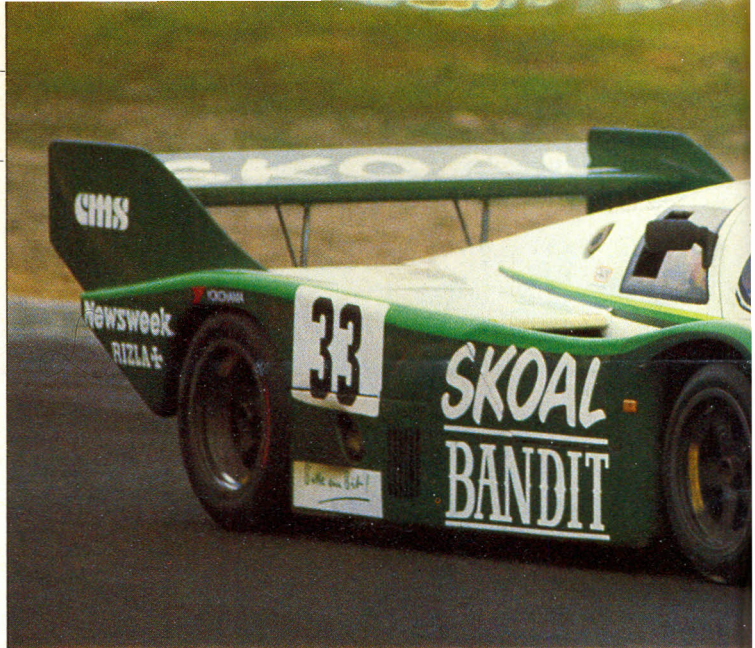
segue

che non è stata certo trattata con i guanti dai piloti.

NANNINI SOTTO la pioggia ha guidato in maniera eccezionale prodigandosi in una rimonta bellissima dopo i piccoli problemi durante le precedenti soste ai box. Patrese che è stato messo sulla vettura n. 5 dopo i problemi sulla sua dei quali vi abbiamo già parlato ha dato tutto se stesso mentre Barilla,

all'altezza dell'ex europeo F. 3

NON È MANCATA battaglia nemmeno in gruppo C2, una categoria sempre più affermata. Le solite Alba sia con il motore Giannini di Facetti che con il Cosworth, hanno dettato legge a partire dalle prove ma non sono state fortunate. Facetti-Finotto-Sebastiani sono stati bloccati dalla rottura della terza e della quinta marcia mentre Daccò-Copelli-Pavia hanno dato forfait per il motore. Rallentati anche Barberio-Gellini-Vatielli per la rottura della quinta, hanno finito per vincere Spice-Crang-Bellm. □



nella prima parte di gara, non ha sbagliato una virgola. Un tris-italiano che ha tenuto testa a uno schieramento eccellente e chissà che la prossima volta la soddisfazione non possa essere totale. Ayrton Senna sulla 956 di Joest con Pescarolo e Johansson al debutto assoluto su una macchina a ruote coperte, è stato eccellente sotto la pioggia, poi la macchina, anche un po' strapazzata per la verità dallo stesso Senna ha accusato un guaio alla frizione e ha terminato a rilento. Ottima ancora una volta la corsa di Larrauri e Sigala con la Porsche-Gaggia. L'argentino che incredibilmente non riesce a trovare una guida in F. 1, ha un ritmo ottimo in endurance: molto veloce ma senza rischiare. Ha portato la vettura bianco-rossa a un buon risultato e Sigala ha fatto ugualmente il suo dovere pur se, nella sua condizione di pilota semi-professionista, non può essere

I piloti alla scoperta del nuovo circuito

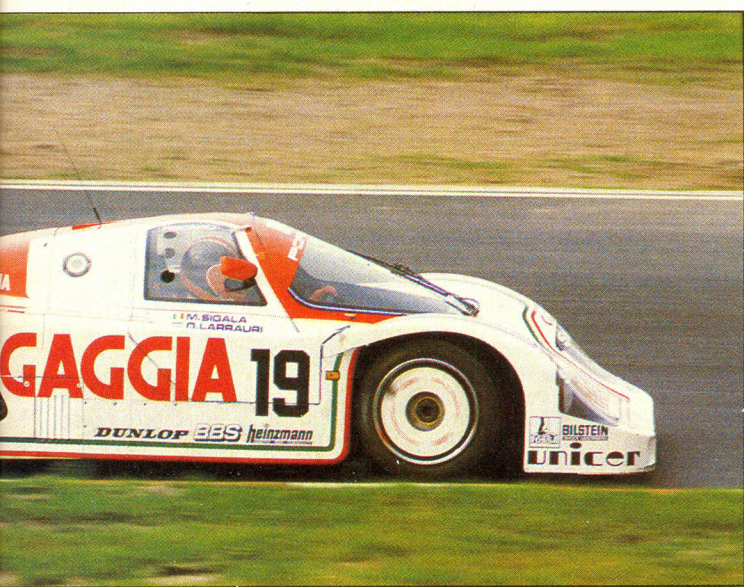
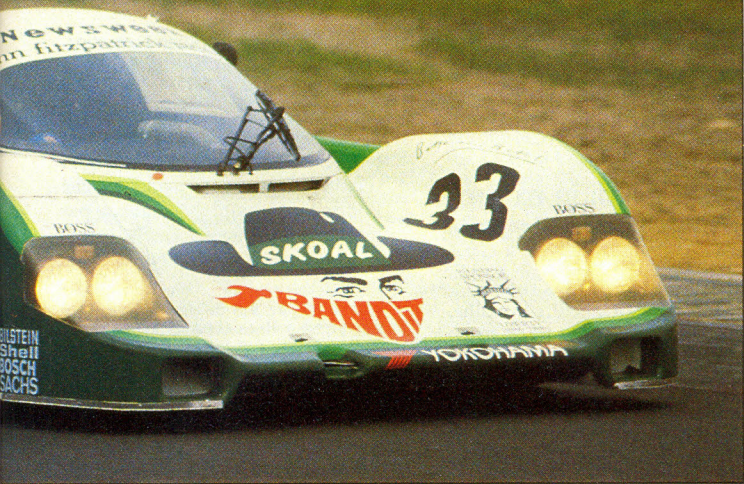
Qui è bandita la fantasia

NÜRBURG — Un vero stadio dell'automobilismo, questa la prima impressione che si ha del nuovo circuito del Nuerburgring. Faraonico, maestoso e soprattutto progettato per rispettare al massimo le esigenze del pubblico e i canoni della sicurezza. Ma è anche valido sotto il profilo della guida? È una pista che offre qualche cosa al pilota in giornata o le sue curve impongono una guida pressoché standard? I pareri sono ancora piuttosto vaghi e di sicuro piuttosto contrastanti tra di loro. Ecco che cosa hanno risposto alcuni piloti interpellati sul nuovo «ring». Riccardo Patrese: «Molto bello e sicuro ma è anche un po' asettico. È difficile da imparare perché ha delle traiettorie un po' strane ed obbligate ma una volta digerito lascia poco all'inventiva. Però le possibilità di sorpasso secondo me sono notevoli: dappertutto si può tentare l'infilata. Di punti veramente difficili non ne ho trovati, solo la "s" dopo il tornantino e la chicane prima del traguardo costringono all'attenzione».

SANDRO NANNINI: «Bello ma credevo meglio, le curve non offrono molto al pilota più dotato. Anche i sorpassi non sono semplici si possono tentare nella "s" dopo il via ma saranno difficili perché la traiettoria è obbligata, meglio il tornante di ritorno nella parte bassa. Mi sembra abbastanza difficile la chicane prima del traguardo perché la si imposta alla cieca e subito dopo c'è

la staccata della curva successiva». Paolo Barilla: «Il tracciato è stato disegnato troppo a tavolino, c'è poca fantasia. Sono curve tutte del tipo destra-sinistra con traiettoria fissa, non capisco poi la "s" dopo il via è una ghigliottina inutile, sembra quella di Monza ma almeno in questo caso non si poteva fare diversamente. Qui al Ring credo abbiano voluto fare le cose troppo per il pubblico e poco per il pilota». Oscar Larrauri: «Mi piace ma non è certamente difficile, anche se inizialmente le traiettorie sono da scoprire, ha molte curve senza visuale di uscita e questo procura qualche problema, al contrario credo che si possa superare bene quasi dappertutto, tranne che nella "s" dopo il via stretta e obbligata, forse la curva peggiore». Carlo Facetti: «È stato fatto solo per lo spettacolo. È troppo stretto con traiettorie talmente obbligate che il pilota non può inventarsi niente. Fosse stato molto largo, tipo Silverstone, allora sarebbe stato più impegnativo: così ha solo un paio di punti che impongono attenzione ma poca roba». Ayrton Senna: «Grandioso ma non certo difficile. Molto divertente per il pilota perché si è sempre in curva ma certo lascia poco all'inventiva: almeno credo, perché in effetti quando lo conosceremo meglio, potremo magari cambiare opinione».

(d.b.)



Thierry Boutsen, in alto, è stato lungamente al comando della corsa, perdendo il primato solo a poche tornate dal termine. Grandi protagonisti anche Stuck, a sinistra, e Larrauri che ha portato la Porsche Gaggia al sesto posto assieme a Sigala

Così il mondiale endurance dopo 4 gare

	MONZA 23/4	SILVERSTONE 13/5	LE MANS 16-17/6	NÜRBURGRING 15/7	MOSPORT 4/8	SPA 2/9	FUJI 30/9	KYALAMI 1/12	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
1. Porsche	20	20	20	20					80	80
2. Lancia	—	10	3	12					25	25
3. Rondeau	6	—	—	—					6	6
4. Lola Mazda	4	—	1	—					5	5
5. Bmw	3	—	—	—					3	3
6. Ecosse	2	—	—	—					2	2
7. Alba Giannini	1	—	—	—					1	1

Come potete notare dalla classifica iridata manca il nome della Gebhardt, la quale ha preso 1 punto nella gara inaugurale di Monza. Ma dopo la riammissione in classifica della Porsche vincitrice di Bellof-Bell tutte le posizioni scalgano di un posto. Stessa situazione anche per quanto concerne Le Mans. Dopo una prima classifica nella quale non era comparso il nome della Porsche di Alan Jones questa è stata inserita dopo la pubblicazione della classifica. Così tutte le vetture che si trovavano dopo la settima posizione perdono un punto iridato.

1000 KM DEL NÜRBURGRING

Quarta gara del campionato mondiale endurance
Nürburg (Germania Federale), 15 luglio 1984

In 45 al via e in 30 al traguardo

Porsche 956 (Bell-Bellof) 1'28"68	Porsche 956 (Stuck-Grohs) 1'28"81	1. Porsche 956 (Bell-Bellof) 207 giri in 6.00'43 media 156,383 kmh
Porsche 956 (Palmer-Lammers-Danner) 1'29"16	Porsche 956 (Ickx-Mass) 1'29"64	2. Porsche 956 a 15"68 (Hobbs-Boutsen)
Lancia Martini Lc 2 (Patrese-Wollek) 1'29"84	Lancia Martini Lc 2 (Nannini-Barilla) 1'30"36	3. Lancia Lc 2 a 1 giro (Nannini-Barilla)
Porsche 956 (Larrauri-Sigala) 1'31"06	Porsche 956 (Winkelhock-Surer) 1'31"33	4. Porsche 956 a 2 giri (Palmer-Lammers-Danner)
Porsche 956 (Pescarolo-Johansson-Senna) 1'32"07	Porsche 956 (Boutsen-Hobbs) 1'32"22	5. Porsche 956 a 3 giri (Winkelhock-Surer)
Zakspeed Ford C/1 (Ludwig-Niedzwiedz) 1'32"87	Porsche 956 (Von Bayern-Brun) 1'33"97	6. Porsche 956 a 4 giri (Larrauri-Sigala)
Porsche 956 (Konrad-Hobbs) 1'35"35	Porsche 956 (Keegan-Edwards) 1'36"19	7. Porsche 956 a 6 giri (Ickx-Mass)
Porsche 956 (Lassig-Sutherland-Thackwell) 1'36"38	Giannini Alba (Facetti-Finotto-Sebastiani) 1'37"60	8. Porsche 956 a 10 giri (Pescarolo-Johansson-Senna)
Gebhardt 843 (Jelinski-Ketterer-Gebhardt) 1'38"09	Porsche 956 (Merl-Schorstein-«Winter») 1'38"37	9. Porsche 956 a 11 giri (Prinz-Brun)
Tiga Ford (Spice-Crang-Bell) 1'39"94	Alba Ford (Barberie-Vatielli) 1'40"37	10. Porsche 956 a 13 giri («Winter»-Schorstein-Merl)
Kremer Porsche (Fouche-Kroesmeijer) 1'40"97	Giannini Alba (Daccò-Pavia Coppelli) 1'42"59	11. Porsche 956 a 16 giri (Keegan-Edwards)
Lola Mazda (Quester-Koop) 1'43"23	Gebhardt Bmw (Thoelke-Wagenhaeuder-Weiller) 1'44"12	12. Lancia Lc 2 a 18 giri (Patrese-Wollek)
Sthemo C2 (Striebig-Bello-Cohen) 1'44"40	Porsche 935 (Coggiola-Pallavicini-Giudici) 1'44"42	13. Tiga Ford a 22 giri (Spice-Crang-Bell)
Lola Mazda (Busby-Halsmer) 1'44"82	Rieger 33 C2 (Goetz-Kirts-Rieger) 1'46"08	14. Lola Mazda a 29 giri (Busby-Halsmer)
Bmw M1 (Gall-Koenig-Heger) 1'47"91	Bmw M1 (Mertes-Manthey) 1'48"01	15. Kremer Porsche a 30 giri (Kroesmeijer-Fouche)
Bmw M1 (Winter-Mercer-Jenssen) 1'49"02	Bmw M1 (Goering-Duerig-Mueller) 1'49"98	16. Bmw M1 a 31 giri (Gall-Koenig-Heger)
Porsche 935 (Lunggardh-Simonsen) 1'51"26	Bmw M1 (Juergensen-Doeren-Fritzsche) 1'51"40	17. Bmw M1 a 32 giri (Goering-Duerig-Mueller)
LoTec C1 (Wagenstetter-Hold) 1'53"66	CeeKar Ford (Payne-Ashmore) 1'53"81	18. Porsche 935 a 33 giri (Lunggardh-Simonsen)
Porsche 930 (Smith-Lovett-Eccles) 1'54"72	Porsche 3.3 (Baker-Braun-Haldi) 1'55"39	19. Bmw M1 a 33 giri (Winter-Mercer-Jenssen)
Porsche 930 (Memminger-Kuhn-Weiss-Rebai) 1'56"42	Porsche 924 T («Dr. Von»-Staher-Richter) 1'56"66	20. Porsche 935 a 34 giri (Coggiola-Giudici-Pallavicini)
Porsche 930 (Feuerlein-Reich-Reuter) 1'58"36	Porsche 930 (Leim-Von Tschirnhaus) 1'58"99	21. Porsche 956 a 36 giri (Laessig-Sutherland-Thackwell)
Porsche 928 (Probst-Mentel-Guerthler) 2'00"36		22. Porsche 930 a 40 giri (Leim-Von Tschirnhaus)
		23. Gebhardt Ford a 46 giri (Jelinski-Ketterer-Gebhardt)
		24. Alba Giannini a 47 giri (Facetti-Finotto-Sebastiani)
		25. Porsche 930 a 48 giri (Baker-Braun-Haldi)
		26. Porsche 924 Turbo a 48 giri (Dr Von Staher-Richter)
		27. CeeKar Ford a 51 giri (Payne-Ashmore)
		28. Porsche 928 a 55 giri (Probst-Mentel-Guerthler)
		29. Porsche 930 a 66 giri (Feuerlein-Reich-Reuter)
		30. Sthemo Sm a 72 giri (Striebig-Bello-Cohen)

■ Giro più veloce: Jonathan Palmer (Porsche 956) in 1'32"75 alla media di 176,293 km/h.

La cronaca della 1000 km

Dieci minuti da sogno

Boutsen-Hobbs non resistono alla rincorsa di Bellof-Bell, primi in extremis. Il coraggio del «vecchio» Stuck impegna le «956» ufficiali nei primi giri.

NÜRBURG - La pista non è più quella «Nibelungica» di un tempo ma il clima è sempre uguale: fa molto freddo e il cielo minaccia pioggia quando le 43 vetture qualificate si buttano sulla prima curva. Bellof prende subito la testa davanti a Stuck e a Palmer, mentre la Lancia di Wollek-Patrese con il primo alla guida è quarta davanti alla Porsche ufficiale di Mass che ha preso il via mentre Ickx attende ai box. Il ritmo è eccellente: si gira sul piede dell'1'33"2. È subito costretta al ritiro la Ford C1 di Ludwig-Niedzwiedz per rottura di un semiasse al primo giro mentre sostano non brevemente ai box la Lola-Mazda di Busby-Halsmer e la Gebhardt-Ford di Jelinski-Ketterer che era in testa in C2: in questo gruppo stava quindi dominando la Alba di Facetti-Finotto ma il primo doveva fermarsi per la sostituzione della terza e della quarta marcia. Dopo tre quarti d'ora di gara i primi rifornimenti. Patrese resta più a lungo ai box per problemi al motorino di avviamento e perde posizioni.

La situazione dopo 40 giri di gara:

1. Bell-Bellof (Porsche 956) in 1.05'50"65; 2. Palmer-Lammers-Danner (Porsche 956) 1.05'51"48; 3. Stuck-Grohs (Porsche 956) 1.05'58"05; 4. Ickx-Mass (Porsche 956) 1.05'58"60; 5. Hobbs-Boutsen (Porsche 956) 1.06'27"94; 6. Patrese-Wollek (Lancia Martini) 1.07'01"77; 7. Pescarolo-Johansson-Senna (Porsche 956) 07'23"08; 8. Nannini-Barilla (Lancia Martini) 1.07'23"58; 9. Winkelhock-Surer (Porsche 956) a 1 giro; 10. Larrauri-Sigala (Porsche 956) a 1 giro.

BELL-BELOF RIESCONO a conservare la testa anche alla seconda ora ma sono Palmer-Lammers-Danner (in quel momento è l'olandese alla guida) a issarsi al secondo posto mentre al 41. giro Ickx torna ai box con problemi alle gomme posteriori. Stuck ha ceduto la guida a Grohs ma il compagno non è da meno e riesce per un breve periodo a riportarsi in prima posizione. Poi è una alternanza elettrizzante: sono primi Palmer-Lammers-Danner seguiti da Bell-Bellof. Nel frattempo Larrauri torna ai box con il muso un po' acciaccato per un contatto con Keegan. Senna è salito al posto di Pescarolo e guida su tempi vicini a quelli dei primi (1'35") mentre Patrese inizia a essere rallentato da

guasti elettrici. In C2 sono in testa Daccò-Pavia-Copelli con l'alba.

Questa la situazione dopo 80 giri:

1. Bell-Bellof (Porsche 956) 2.15'02"60; 2. Hobbs-Boutsen (Porsche 956) 2.15'56"36; 3. Palmer-Lammers-Danner a 1 giro; 4. Nannini-Barilla (Lancia Martini) a 1 giro; 5. Stuck-Grohs (Porsche 956) a 1 giro; 6. Patrese-Wollek (Lancia Martini) a 1 giro; 7. Winkelhock-Surer (Porsche 956) a 2 giri; 8. Ickx-Mass (Porsche 956) a 2 giri; 9. Larrauri-Sigala (Porsche 956) a 3 giri; 10. Von Bayern-Brun (Porsche 956) a 4 giri.

ALL'INIZIO DELLA TERZA ORA la Lancia di Wollek-Patrese viene investita dal fuoco ai box ma tutto viene sistemato. Ovviamente tranne i problemi elettrici che non possono essere evitati. Il fumo dello schiumogeno ha però fatto perdere tempo anche alla gemella di Nannini-Barilla che era anch'essa in sosta. Senna scende dalla 956 ma la frizione accusa guai per la rottura del tubo del liquido della pompa. Intanto le nuvole hanno deciso di scaricare la pioggia e ai box è un vero caos di vetture ferme per il cambio-gomme. Al 78. giro hanno tutti le rain e questa è la situazione: Bell-Bellof, seguiti da Boutsen-Hobbs,

Stuck-Grohs, Palmer-Lammers-Danner e Nannini-Barilla. Nannini nella sua azione sotto il diluvio è formidabile mentre Stuck esce di strada toccandosi con un doppiato e deve abbandonare. Le posizioni stanno delineandosi anche perché Boutsen e Nannini guadagnano parecchio sotto l'acqua.

La situazione dopo 120 giri di gara:

1. Hobbs-Boutsen (Porsche 956) 3.32'18"95; 2. Bell-Bellof (Porsche 956) 3.32'57"64; 3. Nannini-Barilla (Lancia Martini) 3.33'24"50; 4. Palmer-Lammers-Danner (Porsche 956) a 1 giro; 5. Ickx-Mass (Porsche 956) a 1 giro; 6. Winkelhock-Surer (Porsche 956) a 2 giri; 7. Larrauri-Sigala (Porsche 956) a 3 giri; 8. Von Bayern-Brun (Porsche 956) a 6 giri; 9. Laessig-Sutherland-Thackwell (Porsche 956) a 7 giri; 10. «Winter»-Schornstein-Merl (Porsche 956) a 8 giri.

LA LANCIA DI WOLLEK-PATRESE è ormai troppo rallentata tanto che Fiorio decide di mettere l'italiano sulla vettura di Nannini. Barilla viene messo con Wollek. Continua a piovere quando prende la guida della vettura di Nannini che ha guadagnato la bellezza di 40 secondi in pochi giri. In C2 l'Alba-Ford ha problemi al cambio mentre quella di Daccò-Pavia-Copelli ha rotto il motore. Boutsen è davvero in un momento favorevole tanto che Bell-Bellof non guadagnano gran che ma l'asfalto si sta asciugando e le gomme Goodyear della 956 del team Fitzpatrick potrebbero essere uno svantaggio.

La situazione dopo 160 giri:

Aria serena ai box Lancia

Nuovo cambio a fine estate

NUERBURG — Si continua a respirare un'aria serena nel team Lancia endurance che, dopo la crisi di inizio stagione, sta lavorando nel migliore dei modi per battere finalmente la mitica Porsche 956. La «Trinità» composta dall'ingegnere Messori, da Cesare Fiorio e da Gianfranco Silecchia che, dopo l'uscita di Tonti, è stato investito della responsabilità sulla gestione generale del team, opera in armonia e i risultati sono comunque positivi. Soprattutto ora non manca quella logica programmazione che ha sempre difettato nel 1983 (anche se non per colpe specifiche di qualcuno) e i tecnici sono in grado di operare con meno affanno durante le corse. Per la 1000 km la Lancia aveva programmato un test a fine giugno sul Nürburgring, ricavando delle risposte giudicate determinanti per la preparazione. Poi erano state inviate due vetture alla gara di Norimberga, dove erano affiorati ancora alcuni problemi legati al raffreddamento dei freni che da tempo dovevano trovare una soluzione. L'ingegner Messori che ora coordina altri tre colleghi (Lombardi per i motori, Roberti per la preparazione generale e l'«esterno» Dallara per la messa a punto telai) ha continuato nella sua nuova politica tecnica che è apparsa positiva fin da Le Mans: cioè cambiare radicalmente senza ripensamenti quello che non va.

ALLA 1000 KM la macchina di Patrese aveva nuove prese d'aria per raffreddare i freni e in

futuro questo piccolo handicap tecnico dovrebbe essere annullato del tutto. Sempre Messori, ha dato spazio all'ingegner Lombardi che ha curato la lubrificazione (riducendo alcuni passaggi olio sul carter) tanto che ora l'affidabilità è maggiore e le temperature dell'olio sono calate di 15 gradi in uguali condizioni. Tra le altre novità, la possibilità di ingrassare o smagrire la miscela direttamente dall'abitacolo in corsa. Risultato: un consumo che è passato da 1,6 km con un litro a 2 km/litro. Anche il radiatore olio del cambio è stato spostato, con netto guadagno nel raffreddamento. È pronto anche il disegno del nuovo cambio ma per problemi pratici lo si potrà realizzare solo a fine estate. Per il futuro, poi l'ingegner Messori che ha preso davvero a cuore il problema endurance pur provenendo (e occupandosi ancora in pieno) dai rally, ha in mente una vettura nuova o almeno sensibilmente modificata. Cosa che dovrebbe annullare le voci di ripensamenti sul programma da parte del gruppo. La realtà è che la Lancia ha una vettura ormai competitiva e sarebbe un peccato lasciare perdere. Comunque nell'immediato futuro c'è in programma la trasferta di Brands Hatch il 29 luglio (gara valida solo per il mondiale piloti) mentre le LC2 non saranno a Mosport. Si riprenderà da Spa in settembre e verrà disputata anche la 1000 km di Kyalami. Più incerta la partecipazione alla corsa del Fuji. (d. b.)



1. Hobs-Boutsen (Porsche 956) 4'41'48"12; 2. Bell-Bellof (Porsche 956) 4.42'54"89; 3. Ickx-Mass (Porsche 956) a 1 giro; 4. Nannini-Barilla (Lancia-Martini) a 2 giri; 5. Palmer-Lammers-Domner (Porsche 956) a 2 giri; 6. Larrauri-Sigala (Porsche 956) a 3 giri; 7. Winkelhock-Surer (Porsche 956) a 3 giri; 8. Pescarolo-Johansson-Senna (Porsche 956) a 9 giri; 9. Von Bayern-Brun (Porsche 956) a 10 giri; 10. Laessig-Sutherland-Thackwell (Porsche 956) a 10 giri.

DAVID HOBBS INTORNO alle 15,18 (la corsa è partita alle 11) ha dato il cambio a Boutsen ma chi pronosticava una resa dell'anziano inglese si sbaglia. David gira sull'1'35" e conserva circa un minuto e venti su Bell-Bellof e poco più su Patrese. Nannini riprende la guida alle 15,40 e le cose non cambiano molto: è sempre minacciosa la 956 di Palmer-Lammers-Danner mentre Ickx è fermo ai box con i meccanici che non riescono a estrarre le pastiglie freni anteriori inchiodate. In C2 la Tiga-Ford di Spice-Crang-Bellm si trova prima per i guai degli altri e va di conserva fino alla fine. Davanti la battaglia è infuocata. Nannini è tranquillo al terzo posto e altrettanto si può dire di Palmer-Lammers-Danner (anche perché si sono fermati per un rifornimento in extremis) ma Bellof fa di tutto per andare a prendere la Porsche bianco-verde di Hobs-Boutsen: ci riuscirà a dieci minuti dal termine con i pur compassati tedeschi in festa per il successo casalingo.

Daniele Buzzonetti

■ MONZA SOLO PER I PILOTI.

In attesa di sapere se il campionato del mondo endurance nell'85 decollerà definitivamente o meno, si sa già che la più prestigiosa gara italiana, la 1000 km di Monza, non sarà più valida per il campionato del mondo marche ma solo per il meno prestigioso «campionato piloti». La scelta è stata favorita dalla volontà di agevolare la 1000 km del Mugello ma a questo punto ci si chiede perché la validità completa non sia stata chiesta per entrambe le gare. C'è solo da aggiungere che quando a presiedere la commissione endurance era Maffezzoli, la doppia validità era stata assicurata. Ora senza un «santo» in paradiso nulla da fare per la classica monzese.

■ STRANO PER GLI USA. È in

avanzata fase di costruzione una quinta Alba, questa volta in versione Imsa, molto simile come scelte tecniche a quella che è utilizzata da Moretti e Ballabio. Monterà però un motore 4 cilindri turbo realizzato dalla Zakspeed e pressoché identico al Ford Mustang montato sulla vettura a motore anteriore di Ludwig. La nuova Alba, commissionata da Moretti all'ingegner Strano, sembra venga vista con particolare attenzione dalla stessa Ford che ha nella Zakspeed uno dei suoi centri di preparazione vetture in Europa. L'Alba turbo potrà debuttare verso fine stagione mentre l'anno prossimo verrà montato un nuovo 4 cilindri con monoblocco in lega leggera.

LE INTERVISTE

Bellof: «Contento ma che fatica!»

Il tedesco si è lamentato dell'eccessivo sottosterzo

STEFAN BELLOF al termine della sua galoppata è contento della vittoria ma ha qualcosa da lamentarsi: «La pioggia non ha favorito di certo la nostra Porsche che ha tenuto un comportamento sottosterzante. Per fortuna i nostri problemi si sono limitati a questo. Momenti critici non ne ho avuti ad eccezione di uno, quando all'ultimo giro ho fatto un testa coda in pieno rettilineo, per colpa della Porsche di Keegan-Edwards che, cambiando traiettoria, mi ha costretto a salire sui cordoli». Ancora più felice è l'inglese Derek Bell, un veterano del Nürburgring: «Ho corso qui per la prima volta nel 1966 con la Ferrari Dino F.2 e da quel giorno non sono mai riuscito a vincere nonostante parecchie pole position. Credo che ad aver contribuito notevolmente al primo posto di oggi sia stato il comportamento di Stefan e dei nostri meccanici, perché sulla vettura non si è rotto nulla a parte un piccolo inconveniente con i freni. Per quanto riguarda il futuro spero di potermi schierare per la gara di campionato piloti di Brands Hatch, piuttosto che andare a correre in Imsa con la Porsche 962, dove do-

vrei disputare una gara a Portland».

ASSOLUTO PROTAGONISTA della 1000 km tedesca è stato il belga Thierry Boutsen: «Sono incredibilmente felice di avere convinto John Fitzpatrick, il nostro manager, ad acquistare delle nuove Goodyear al termine delle prove. Senza questi pneumatici saremmo stati di 4" più lenti in corsa. La nostra Porsche è andata magnificamente sotto la pioggia, tanto che ho potuto superare Bellof senza problemi. Era la prima volta che guidavo una 956 sotto l'acqua e mi sono trovato a mio agio». Il suo compagno David Hobbs, uno dei fedelissimi dell'endurance è invece arrabbiato con una Porsche 935: «Ero appena salito sulla vettura proprio nel momento in cui Bellof stava compiendo la rimonta. Al penultimo giro, poi, sia io che Bellof siamo arrivati in prossimità della 935 di Coggiola-Giudici-Pallavicini che, all'ultimo momento ha fatto passare Bellof, tamponando la nostra 956 di lato dopo avermi chiuso la strada. Una vera disdetta che mi ha costretto a tagliare il traguardo con un cerchio piegato. Sono convinto che senza i guai che abbiamo avuto durante un rifornimento avremmo potuto vincere questa bellissima corsa».

Thomas M. Imhof

Contraddittoria conferenza di Balestre al Nürburgring

Ritorna la formula del consumo?

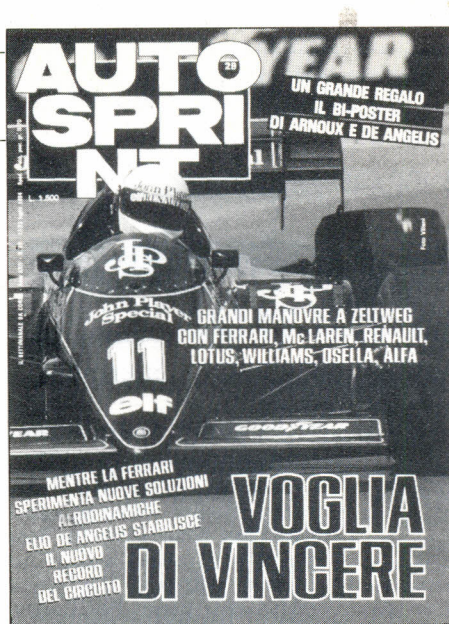
NUERBURG. Alla vigilia della 1000 km si è tenuta una riunione della commissione endurance della Fisa per discutere il regolamento '85 che sarà messo ai voti il 18 luglio a Parigi. La riunione è stata presieduta dallo stesso presidente Fisa, Balestre, che poi ha tenuto una conferenza stampa abbastanza informale. Il «presidentissimo», in gran forma, non ha però detto un gran che, ha solo precisato per l'ennesima volta che il futuro delle corse automobilistiche è legato all'endurance, che non esiste solo la F. 1 e che uno spettacolo come quello della 24 ore di Le Mans, con una battaglia durata 18 ore, non è riscontrabile in nessuna categoria automobilistica. Tutte belle parole ma poco concrete: si è avuta infatti la netta impressione che Balestre volesse essere soprattutto diplomatico perché la questione regolamentare non è affatto chiara. In breve: negli ultimi sei mesi Balestre ha fatto e disfatto il regolamento endurance per avvicinarsi agli americani, suoi possibili grandi elettori (come d'altronde i tedeschi e non per nulla ha risposto positivamente alla chiamata del presidente dell'Adac, Stadler) nella tornata di fine anno.

PER IL FUTURO sembrava che potesse essere studiato un regolamento nuovo che non tenesse più conto del consumo ma che permettesse di salvare il materiale, attuale e contenesse soprattutto i costi. L'iniziativa è

apparsa senza via d'uscita, tanto che l'orientamento è per un ritorno all'antico, cioè a quella ulteriore riduzione dei consumi che sarebbe andata in vigore da quest'anno se Balestre a Lisbona in marzo non avesse fatto la sua rivoluzione personale. La riduzione sta bene a tutti, a cominciare da Porsche e Lancia (e la Jaguar che sta alla finestra ne trarrebbe beneficio avendo un motore aspirato) ma «ricaccerebbe» indietro ancora una volta gli americani che non vogliono sentire parlare di consumi e alchimie del genere. Sarà insomma un braccio di ferro a Parigi, tanto che Balestre al momento non ha detto di no a nessuno: «**vogliamo un vero campionato del mondo? Tutti d'accordo, ma possiamo farlo con un regolamento che accontenta solo gli europei? Però ci vuole stabilità e per questo stiamo studiando da tre anni, comunque vedete dall'altra parte del circuito delle macchine straordinarie e meravigliose, le vogliamo vedere superate? No sono convinto che l'endurance decollerà, tanto che l'anno prossimo sarò molto più a questo genere di corse che non in F. 1.**» Un Balestre insomma come sempre imprevedibile tanto che l'unica cosa chiara è stata l'assicurazione sulla stabilità del calendario che sarà studiato in modo logico e con gare sempre lontane dalla F. 1. (d.b.)

■ ZAKSPEED SOLITARIA.

«Giocando» in casa, non poteva mancare una vettura di Erik Zakowski che ha «ereditato» le Ford C100 del fallito progetto. È stata iscritta una «C1» per Ludwig-Niedzwiedz e si trattava della vettura con il Cosworth DFL 3900 che era stata piuttosto danneggiata per un ritorno di fiamma durante un test al nuovo Ring in giugno. Il telaio è sempre quello della C100 con modifiche agli attacchi delle sospensioni ma molto modificata è la carrozzeria tanto che ora la C1 assomiglia a una piccola Porsche 956. Non è stata schierata invece la macchina con il Ford 2100 turbo perché in Gr. C non sembra competitiva per via del consumo. Zakowski (che ha un figlio che corre con una F. Ford) ha confermato che la sua F.1 correrà al Nürburgring in ottobre. Chi ha visto il telaio assicura che si tratta di una realizzazione in fibra di carbonio bella ma piuttosto convenzionale. Sembra che sia molto simile all'Alfa Romeo.



IN COPERTINA

SIAMO arrivati al furto. Che l'ambiente della F.1 non fosse dei più cristallini, era cosa nota, ma che per mettere in difficoltà un avversario si sia arrivati al punto di rubare della benzina dai box, farla analizzare in maniera arbitraria per gettare fango su un validissimo risultato sportivo è forse il colmo. Questi ifatti. Dopo la gara di Detroit dal box Brabham, ignari (ma sono poi davvero tali?) avrebbero sottratto un campione di benzina da far analizzare a un laboratorio specializzato. Il regolamento indica come numero massimo di ottano 102, mentre l'analisi svoltasi in forma del tutto privata avrebbe rivelato un indice di 103,8 ossia nettamente al di fuori del tetto regolamentare. E mentre alcune copie di questa analisi circolavano tranquillamente per i box di Dallas, la Fisa ha ordinato una serie di approfondite ricerche. In realtà la manovra rischia di assumere le fosche tinte di una congiura ai danni di Ecclestone e della Brabham, e vi spieghiamo il perché.

PER IL GRAN PREMIO di Detroit, gli organizzatori avevano messo a disposizione di tutti i concorrenti, della benzina del tipo Avio, con un valore di 106 ottani. Per i Gran Premi extra europei, rientra nella norma che il carburante sia messo a disposizione dagli organizzatori. Per queste occasioni la Fisa concede delle deroghe specifiche. Trattandosi di benzina Avio, logicamente il limite di 102 ottani non viene rispettato, e si accetta come numero di ottani limite, quello comunicato dagli organizzatori. Tutte le squadre di F.1 vengono avvisate due mesi prima del carburante che sarà messo a loro disposizione. Che interesse avrebbe avuto dunque la Brabham a usare una benzina irregolare di 103 ottani, quando poteva usare con tutta tranquillità un carburante di 106? Inoltre si dice che il carburante è stato prelevato dal box Brabham, non dalla macchina. Poteva essere benissimo benzina a disposizione dei meccanici per pulire gli attrezzi. Chi sostiene che la Brabham sarebbe tornata alla vittoria grazie al carburante truffaldino non sa quello che dice. Dall'inizio dell'anno il problema Brabham è che, non essendosi più il rifornimento in corsa, non si possono più usare le miscele particolarmente ricche di benzina che venivano usate a scopo di raffreddamento. Al termine della gara di Detroit, nel serbatoio della Brabham di Piquet erano presenti oltre quaranta litri di carburante. Il ridotto chilometraggio, con la possibilità di usare miscele più ricche è stata la spiegazione del successo di Piquet, altro che benzina speciale.

LE ANALISI di Montreal avevano indicato la benzina di Piquet come regolare. 101,9 per il brasiliano e 102 ottani per Lauda. Alla Brabham sostengono di aver usato a Detroit la medesima benzina di Montreal, ciononostante la Fisa, per vederci più chiaro, ha ordinato una nuova serie di esami del carburante prelevato a Detroit da effettuarsi nello stesso laboratorio di Montreal, per vedere se si trattava del medesimo carburante usato in Canada; e altre due analisi che verranno effettuate in un laboratorio degli Stati Uniti,

nel New Jersey e in Inghilterra. Per tutta questa storia Bernie Ecclestone è giustamente furibondo. Lo scorso anno il «patron» della Brabham ammise con una lettera di aver usato benzina irregolare, ma ora questo nuovo mini-scandalo, che per di più non poggia su nessuna base concreta, rischia solamente di alzare un vespaio di polemiche non certamente necessarie alla F.1. Questa settimana la Fisa ha comunicato i dati ufficiali dei prelievi di carburante dall'inizio dell'anno. Dal Brasile non si hanno ancora risultati, in Sudafrica 103,6 ottani per Lauda, ma a Kyalami era consentita la benzina avio, e 100,8 per Warwick. A Zolder 101,1 per Alboreto e 100,7 per Warwick, Imola 101,7 per Piquet e 101,8 per Prost, infine a Montreal 102 per Lauda e 101,9 per Piquet.

CHI INVECE è certamente più nei guai è Ken Tyrrell. L'analisi ufficiale del dopo Detroit ha rivelato nella pseudo acqua che la scuderia inglese imbarcava a metà gara, una forte presenza di idrocarburi. Del resto le prestazioni della Tyrrell in gara, stavano andando contro ogni logica. In Brasile avevamo visto con i nostri occhi Stefan Belloff uscire dalla scia di Laffite per passarlo in piena velocità, il tutto con una vettura che al via dovrebbe avere centocinquanta cavalli in meno. Tyrrell è stato convocato ufficialmente a Parigi, il 18 luglio, per la riunione del comitato esecutivo. Sarà ascoltato dalla Commissione, ma per il «boscaiolo» potrebbero esserci anche spiacevoli sorprese, con un possibile annullamento di tutti i risultati. All'esecutivo del 18 luglio deporrà anche Ecclestone che, pur non essendo convocato facendo parte della commissione, farà sentire la sua opinione su una situazione che in attesa dei risultati ufficiali della Fisa, poggia solamente su illazioni e voci di box certamente non attendibili. Resta il fatto che appare poco probabile che una Casa come la Bmw, dopo le polemiche dello scorso anno, sia ricorsa a sotterfugi del genere, dal momento che prima di ogni gara viene effettuata una analisi nel laboratorio della Wintershall, la società del gruppo Basf che produce il carburante per la Bmw.

ALTRO ARGOMENTO all'ordine del giorno per il 18 luglio, sarà Nigel Mansell e la sua folle partenza al Gran Premio di Detroit. Per il pilota inglese, considerando anche la sua condotta a Dallas, potrebbe anche esserci un richiamo ufficiale.

DOPO oltre un mese, la F.1 ritorna in Europa, sui saliscendi di Brands Hatch. Lo scorso anno il circuito inglese fu teatro dell'abdicazione delle ambizioni iridate di Tambay e Arnoux nella lotta al titolo con Piquet e Prost. I circuiti cittadini hanno ridotto il distacco tra Arnoux e Prost, tuttavia le prossime piste ultra veloci lasciano poche speranze al pilota di Ferrari, come dimostrano i risultati delle prove di Zeltweg, anche se resta sempre aperta la speranza per la macchina nuova che presto dovrebbe debuttare. E allora... forza De Angelis! □

Dalla benzina Brabham all'acqua di Tyrrell

Furto senza scasso

di Cesare Maria Mannucci

PROVE F.1 A ZELTWEG/De Angelis dominatore in Austria

Ferrari punto e a capo

La C4 modificata si è vista soltanto venerdì e per un giro solo: è un «repechage» di quanto già visto quest'inverno al Ricard, ma la voglia di rivincita è grande. Gartner rientra con l'Osella

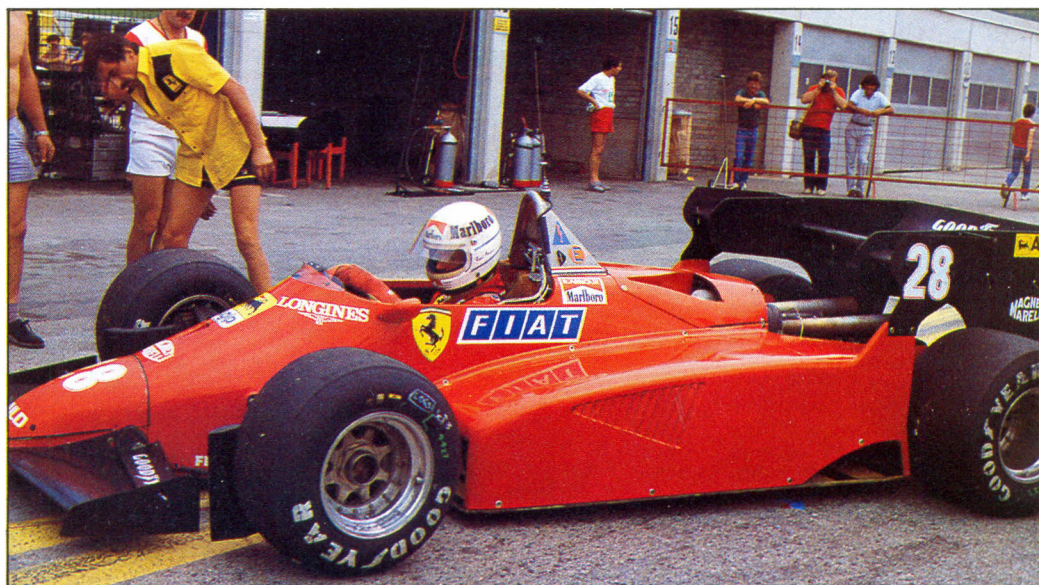
ZELTWEG — Lotus e McLaren sugli scudi, Ferrari in ombra. Questo il verdetto scaturito dalla tre giorni di Zeltweg, ritorno ufficiale della F. 1 in Europa, dopo la parentesi dei circuiti cittadini americani. In Austria si sono presentati Lotus, McLaren, Ferrari, Alfa Romeo, Renault, Williams e Osella, uniti tutti da un denominatore comune: le ottimali soluzioni tecniche, sia di motore che di telaio, per i circuiti ultra-veloci che da Brands Hatch a Monza andranno probabilmente a decidere il campionato del mondo. Se i circuiti cittadini di Montreal, Detroit e Dallas avevano in un certo qual modo livellato le prestazioni delle macchine, i lunghi curvoni d'appoggio di Zeltweg hanno rilanciato ai vertici Lotus e McLaren, evidenziando una superiorità quasi disarmante rispetto alle altre vetture. Lotus e McLaren, ovvero Goodyear e Michelin, ad indicare le due vetture di punta dei costruttori di pneumatici, che in Austria si sono presentati con gomme di nuova costruzione, concepite per una riduzione dei valori di rotolamento, a favore di una maggior ricerca in velocità pura. La sessione di Zeltweg avrebbe dovuto tenere a battesimo anche la «nuova» C.4, rivista nelle sospensioni posteriori e nell'aerodinamica. Usiamo il condizionale, perché se in due giorni la sospensione posteriore ha potuto essere collaudata a fondo, la nuova soluzione aerodinamica, che come vedremo più avanti nuova non è, con un differente posizionamento dei radiatori e degli scambiatori, non ha potuto offrire alcuna indicazione a causa di un calo di pressione che ha bloccato Arnoux dopo solamente un giro del circuito austriaco. Da Brands Hatch in avanti, salvo improvvisi ed improbabili recuperi, dovremmo rassegnarci ad un duello Lotus-McLaren, con un probabile inserimento Brabham con un Elio De Angelis che con i prossimi circuiti, dovrebbe uscire dal ruolo di «contabile» della formula uno, per tornare a ricopri-

re quel ruolo di attacco e di alternativa al dominio McLaren-Porsche, che l'attuale macchina, considerando i prossimi circuiti, sembra permettergli. A **ZELTWEG** la Ferrari ha imboccato la difficile strada della ricostruzione, tuttavia i problemi dell'attuale vettura vanno oltre l'aerodinamica, che a detta di certe «correnti» interne sarebbe alla base dell'insuccesso della C.4. La cosa incoraggiante per il futuro è che a Maranello non si stanno facendo abbattere dagli insuccessi, come dimostrava tutto il team già al lavoro sul circuito austriaco, solamente due giorni dopo la trasferta americana. Ma analizziamo squadra per squadra tutto quello che è successo a Zeltweg.

FERRARI. Due le macchine a disposizione: una C.4 tradizionale con iniezione meccanica per Alboreto e una C.4 con nuova sospensione posteriore, iniezione elettronica e nuova veste aerodinamica, provata solamente nella giornata di venerdì, per Arnoux. Per quanto riguarda la sospensione posteriore, il tirante da pull diventa push: ossia, mentre prima agiva come ancoraggio sulla parte inferiore dell'ammortizzatore, adesso il tirante, più corto spinge sulla parte superiore degli ammortizzatori, che lavorano con una differente inclinazione. Modificato anche il triangolo superiore ora più corto e con differenti punti di ancoraggio. La nuova sospensione postero-

re, più compatta della precedente, ha permesso una riduzione degli ingombri laterali, in previsione forse di un rastremamento della coda sul tipo della McLaren. Arnoux ha collaudato questa soluzione nella giornata di giovedì dichiarandosi soddisfatto del comportamento del treno posteriore, tant'è che probabilmente da Brands Hatch o al massimo da Hockenheim, la nuova sospensione dovrebbe debuttare in corsa. Venendo all'aerodinamica, la soluzione vista a Zeltweg non era altro che un repechage di quanto già si era visto quest'inverno al Paul Ricard. I cassoni laterali sono ora molto più lunghi e tornati a

segue



La «nuova» Ferrari provata da Arnoux a Zeltweg (sopra) è caratterizzata dai cassoni laterali più lunghi con una diversa disposizione dei radiatori. Le stesse caratteristiche erano riscontrabili sulla vettura provata al Ricard lo scorso dicembre (a sinistra)

Prove F. 1 a Zeltweg

segue

dimensioni da «wing car». Cambiata anche la disposizione degli scambiatori e del gruppo radiante. I radiatori non sono più a freccia, ma inclinati sul piano orizzontale, posizionati davanti agli scambiatori, che sono passati da paralleli al senso di marcia, a verticali, ripetendo praticamente la stessa disposizione della Renault. La nuova carrozzeria si compone di tre pezzi. La carenatura inferiore è realizzata in un unico pezzo, con ampi scivoli che si protraggono sino all'estremità della vettura, ben oltre gli ammortizzatori posteriori, con una incidenza più pronunciata dello scivolo posteriore provato a Digione, e riutilizzato a Zeltweg nella giornata di giovedì. Le fiancate sono realizzate in un unico pezzo, con feritoie laterali per lo smaltimento termico, e si raccordano alla carenatura inferiore quasi all'altezza dei semiasse. La carenatura vista a Zeltweg era ancora allo stadio di prototipo, realizzata in lamierino, mentre per il futuro dovrebbe esserci una ulteriore evoluzione, magari con un rastremamento della coda. Modificato anche il supporto dell'alettone, ora più piccolo e terminante sopra la barra. Provati anche ammortizzatori della Marzocchi, mentre sulla macchina di Arnoux erano installati apparecchi per la telemetria posizionati anteriormente con una leggera bombatura del musetto. In prova quasi quattro secondi tra Alboreto e De Angelis, un verdetto che si commenta da solo. Con il ritorno dei circuiti veloci, il gap tecnico che i circuiti cittadini avevano mascherato, è tornato clamorosamente alla ribalta. In Austria le Ferrari hanno sofferto in maniera cronica di una mancanza di potenza, riscontrabile nelle punte di velocità massima, 303 per Alboreto contro i 311 di Prost, e in accelerazione all'uscita delle curve. Sui 657 metri di altitudine del circuito austriaco, si sono ripetuti gli stessi problemi già riscontrati a Kyalami e Digione. In quota i motori Ferrari soffrono più degli altri. La cosa è preoccupante perché dal gran premio del Sud Africa in aprile ad oggi, non si è fatto alcun progresso. Nel tratto intermedio che andava dalla curva Bosch alla chichane, Alboreto girava sugli stessi tempi di De Angelis e Prost, a dimostrazione che il comportamento della macchina in curva era efficiente. Il problema veniva quando si

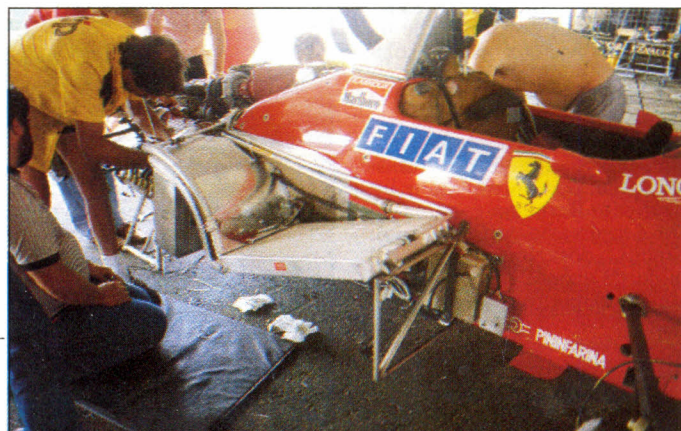
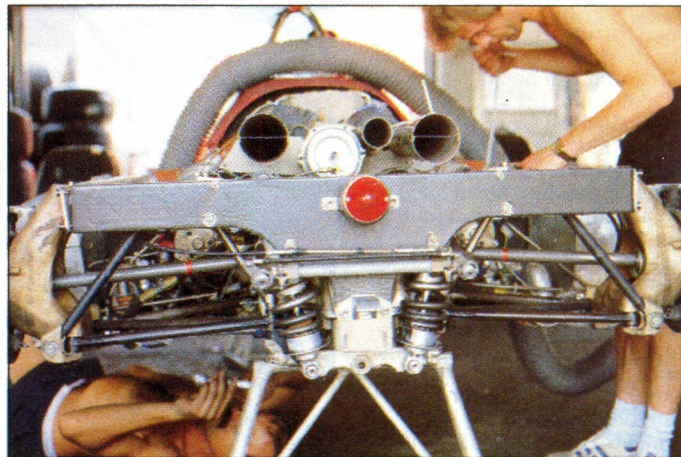
doveva attingere alla potenza. Più che l'aerodinamica, il vero limite attuale della Ferrari potrebbe venire da un motore troppo sensibile agli sbalzi di quota e non in grado di reggere certe pressioni di sovralimentazione in prova che Porsche e Bmw sembrano invece potersi permettere. In tre giorni, Tomaini e Caruso, i tecnici presenti, ne hanno provate di tutti i colori, cambiando turbine e regolando in maniera differente l'iniezione elettronica, nulla da fare. A proposito di iniezione elettronica, gli allunghi di Zeltweg con il motore che resta in giro per lunghi tratti, hanno rimesso in crisi anche questo dispositivo, con variazioni e staturature del programma iniziale. Temendo questo, Alboreto ha provato per tre giorni con l'iniezione Ferrari tradizionale, facendo prove comparative, tanto che su certi circuiti tipo Hockenheim potrebbe non essere un azzardo il ritorno a questo tipo di alimentazione. Nessuna risultanza è potuta venire dalla nuova carrozzeria. I pezzi sono giunti nella giornata di giovedì. Dopo una complessa fase di montaggio, Arnoux ha potuto realizzare solamente un giro fermandosi ai box con la pressione a zero. Invano si è cercato di cercare la causa del guasto. Mentre *Autosprint* è in edicola, sulla pista di Fiorano dovrebbero procedere i collaudi di questa soluzione, ma non si avranno certamente le stesse indicazioni che i lunghi rettilinei di Zeltweg, al fine del rendimento aerodinamico, avrebbero potuto offrire. Certo che i quasi 4" che separano De Angelis da Alboreto, con le medesime gomme, sono una realtà tecnica difficile da digerire. Va comunque detto che a differenza di De Angelis, Alboreto non ha mai provato con gomme da qualifica, riservate solamente alla Lotus, ottenendo il suo miglior tempo con gomme del tipo A, le più dure. È certo comunque che se la Goodyear aveva riservato sino a questo momento un trattamento di favore alla casa di Maranello, la classifica gli impone adesso di seguire con pari interesse anche la casa inglese.

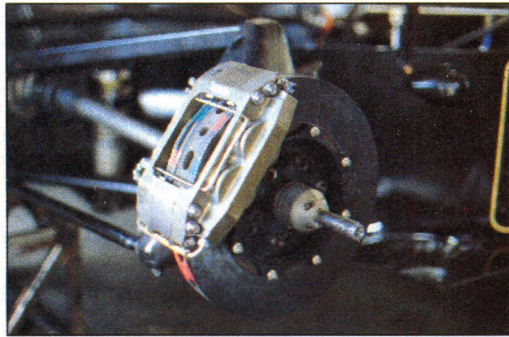
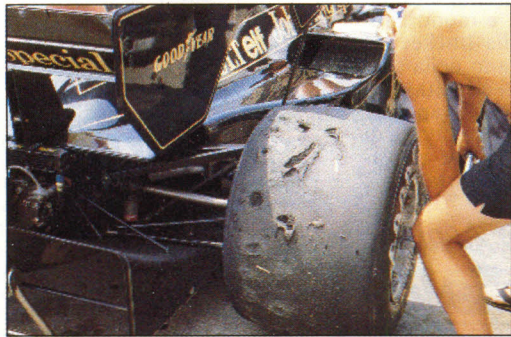
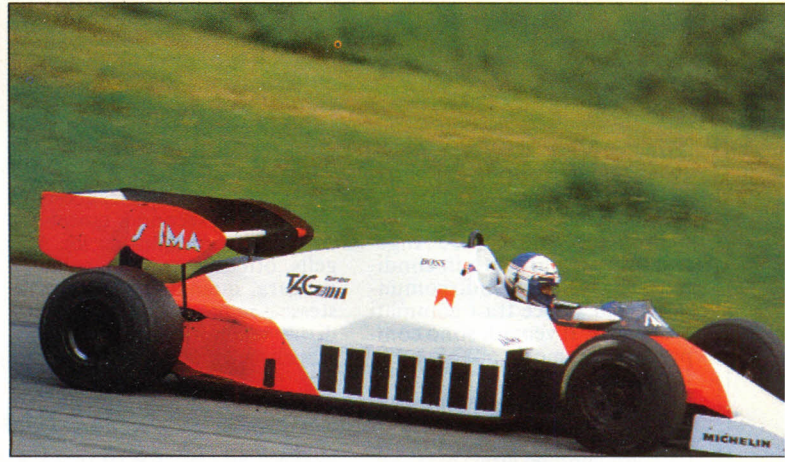
LOTUS. In previsione dei prossimi circuiti, Ducarouge e compagni si sono presentati con profili aerodinamici inferiori modificati. A differenza della Renault, sul motore di De Angelis erano installate turbine più grosse concepite per la maggior altitudine, sempre della Garrett. Nella giornata di giovedì sono stati provati nuovi freni al carbonio con disco della Sep, con caliper progettato dalla Lotus e realizzato in Italia da Taroni.

segue

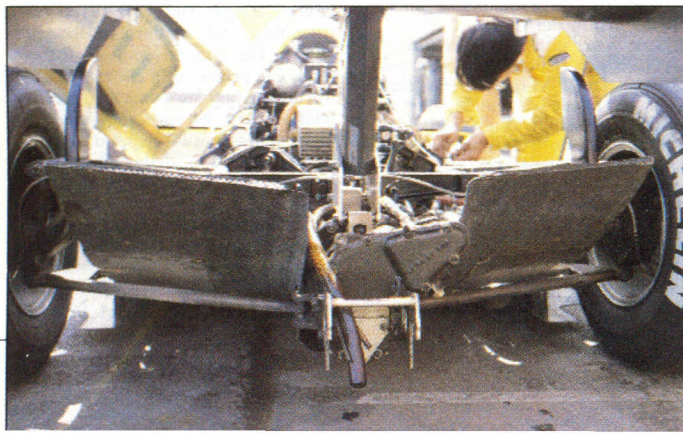


Foto in alto, la nuova C.4 rientra ai box dopo un solo giro di prova a causa del cedimento del motore. Questa settimana a Fiorano proseguiranno i collaudi. A destra la nuova carenatura inferiore. Sotto la nuova sospensione posteriore con un differente posizionamento del tirante. L'ultima foto mostra i radiatori e gli scambiatori non più a freccia ma orizzontali come sulla Renault

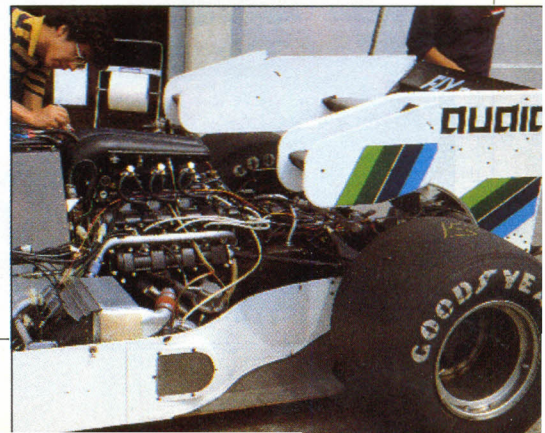




In alto a sinistra, Lauda che ha pagato rispetto a Prost (a destra) oltre un secondo. Prost è risultato il più veloce con una punta di oltre 310 km/h. A lato una immagine delle gomme Goodyear da qualifica dopo pochi giri di pista. Qui a sinistra, i nuovi freni al carbonio provati dalla Lotus (sotto De Angelis). La vettura inglese è risultata la più veloce nelle prove svoltesi sul circuito austriaco



A sinistra, il nuovo profilo della Renault, studiato dai tecnici della Casa francese per i tracciati molto veloci. A destra, la nuova coda della Williams. Questa soluzione tecnica si era già vista a Montreal durante le prove



Prove F. 1 a Zeltweg

segue

Assente Mansell (De Angelis scherzando diceva che era andato a farsi curare dallo psichiatra) tutto il lavoro è stato svolto dal romano. Giovedì De Angelis ha sempre provato in condizioni di gara, risultando comunque il più veloce tra i gommisti Goodyear. Il venerdì sono comparse le gomme da qualifica e la Lotus ha seminato il panico, realizzando 1'28"20 e stabilendo il nuovo record del circuito di Zeltweg. Attualmente la Lotus e la vettura che sfrutta nel migliore dei modi l'effetto suolo, e su circuiti come Brands Hatch e Zeltweg dovrebbe trovare nella sola McLaren l'unica contendente valida.

MCLAREN. Nessuna novità, tranne un differente sistema di iniezione, che ha causato a

Prost diversi problemi. Le McLaren hanno girato con turbine KKK punto 6, le medesime usate dalla Ferrari, non avvertendo comunque nessun problema di motore causato dall'altitudine. Forse più che il record di De Angelis, ad impressionare è stato Alain Prost. Il francese ha ottenuto il secondo tempo, a cinquanta centesimi da De Angelis, ottenuto con Michelin 05 da gara, quando Lauda con le stesse gomme era stato più lento di un secondo. Ancora più rimarchevole il tempo ottenuto con 010, di nuova costruzione, in 1'29"19, quando tutti gli altri con gomme da gara dure, non erano riusciti a scendere sotto 1'31"31. Lauda ha girato due giorni terminando le prove per la rottura del motore.

RENAULT. In previsione dei circuiti veloci, è stato provato da Warwick un nuovo profilo posteriore con lunghi scivoli che si protraggono oltre i semiassi. Come a Dallas, la RE 50 era

dotata di radiatori dell'olio supplementari e di apparecchiature con i rilevamenti telemetrici. Più che la prestazione in assoluto, Tambay e Warwick sono andati alla ricerca dell'affidabilità e del contenimento delle temperature. La Renault ha lamentato una scarsa velocità massima, pagando quasi dieci chilometri alla Lotus di De Angelis.

WILLIAMS. Sulla macchina vincitrice a Dallas, è ricomparsa la coda posteriore sul tipo McLaren, la stessa che i meccanici del team inglese dopo le prove di Montreal, avevano fatto a pezzi e messa in vendita per la somma di 30 dollari. Provati i freni al carbonio a doppio caliper anteriore, e mono caliper posteriore della Lockheed. I motori Honda erano nella speciale versione per i circuiti veloci. Provati differenti spoiler. Anche la Williams era dotata di apparecchiature per i rilevamenti telemetrici. Entrambi i

piloti hanno ottenuto i tempi con gomme da gara.

ALFA ROMEO. Dopo le prove di Balocco, è stata provata ufficialmente l'iniezione a controllo elettronico realizzata dalla Nord Elettronica, con risultati soddisfacenti per quanto riguarda il miglioramento della risposta. Effettuate prove comparative tra turbine Avio e turbine KKK. Cheever ha sempre girato con il cambio a sei marce.

OSELLA. Il programma di sponsorizzazione della Milde Sorte, prevedeva una sessione di prove provate per Gartner alla vigilia del gran premio d'Austria. Il telaio era completamente nuovo, il numero quattro della serie. C'è da augurarsi che il peso di gestire una seconda macchina, non vada a scapito di quel po' di potenziale che la trasferta americana ha evidenziato per Ghinzani e soci.

Cesare Maria Mannucci
fotografie Amaduzzi

Parla Elio De Angelis

Mondiale? Perché no!

ZELTWEG — È terzo in classifica, e anche in Austria è apparso carico come non mai. Stiamo parlando di Elio De Angelis, che punto su punto, si trova adesso in lotta per il titolo, considerando che i prossimi circuiti sembrano fatti apposta per le caratteristiche tecniche della sua vettura. «Inizialmente forse mi facevo più coraggio da solo a dire che potevo lottare per il campionato del mondo. Ma considerando le prossime piste, credo di poter giocare un ruolo di primo piano. In parte temevo i circuiti cittadini. Se nella trasferta oltre oceano ho realizzato undici punti, con le prossime gare su circuiti veloci, non posso che essere ottimista. Speriamo che la Renault ci segua con la consapevolezza che attualmente il titolo mondiale può venire solamente dalla Lotus. Anche le gomme dovrebbero crearci meno problemi. A Detroit e Dallas ho notato un netto miglioramento».

— Perché la Lotus è la vettura che sfrutta forse meglio le Goodyear? «Riusciamo a farle funzionare meglio in prova; in gara direi che ci manca ancora qualcosa nell'assetto, ed è proprio questo che stiamo lavorando».

— A Dallas, domenica scorsa, in casa Lotus ne sono successe di tutti i colori. Esattamente quali erano gli ordini prima del via?

«Peter Warr mi aveva garantito che avrei dovuto rispettare la mia posizione dietro a Mansell per tutta la gara, cercando di guadagnare più posizioni possibili. A dieci giri dalla fine, sarebbe dovuto uscire il cartello per Mansell di farmi passare. Il problema è stato che nei primi trenta giri Mansell non era sufficientemente veloce per mantenere la prima posizione, ho cercato di passarlo ma per due volte mi ha chiuso la strada in maniera assurda. Se mi lasciava passare avremmo potuto andarcene in

tandem tirandoci a vicenda. Facendo come ha fatto, ha agevolato il recupero di Rosberg e della McLaren. Andavo più veloce di almeno mezzo secondo. La sua tattica ostruzionistica ha fatto sì che entrambi usassimo le gomme in maniera anomala, con il risultato che già da metà gara avevo i pneumatici completamente deteriorati».

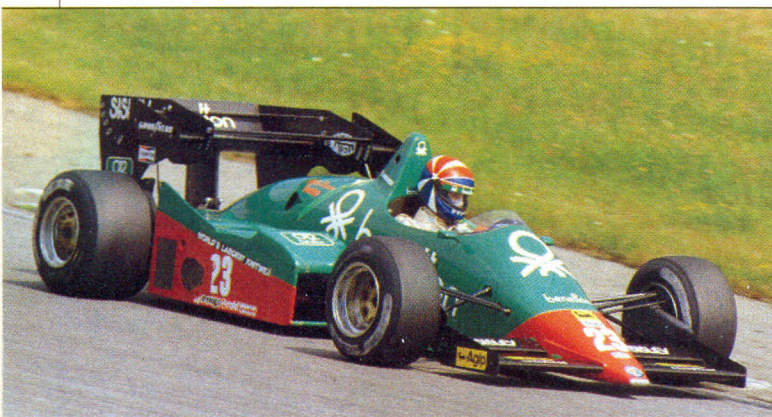
— Resta il fatto che anche su circuiti che in teoria non sembravano favorire la McLaren, Prost ha perso una gara già vinta.

«La McLaren stava vincendo perché aveva le gomme migliori. Nei primi trenta giri non giravano alla nostra stessa velocità. Prost era venuto fuori alla distanza quando tutte le vetture Goodyear erano in crisi».

— Le prossime gare come le imposterai, non hai paura di essere ribattezzato il Dennis Hulme degli anni ottanta?

«Ho sentito dire che avrei cambiato modo di correre, che avrei perso in combattività, non è assolutamente vero. Nei gran premi precedenti sapevo che difficilmente avrei potuto puntare alla vittoria, ho preferito immagazzinare punti proprio in previsione dei circuiti che ci saranno adesso. Non vorrei che la gente pensasse che Elio De Angelis si è addormentato. Corro sempre per vincere, e già a Brands Hatch ne darò la dimostrazione. Da quando sono in formula uno, è la prima volta che riesco a fare tutta la stagione con una macchina competitiva. Se paragoniamo il budget della Lotus rispetto a quello della Ferrari o della Renault, già essere terzi in classifica sarebbe un ottimo risultato, ma a questo punto del mondiale non vedo perché dovrei accontentarmi, in fondo Prost è solamente a 11 punti, basta vincere in Inghilterra e tutto torna in discussione».

(c.m.m.)



CHEEVER CON L'ALFA

Tutti i tempi di Zeltweg

	mercoledì	giovedì	venerdì
Elio De Angelis (Lotus Renault 94)	—	1'31"12	1'28"20
Alain Prost (McLaren Tag Mp 4/2)	—	—	1'28"75
Niki Lauda (McLaren Tag Mp 4/2)	1'30"70	1'29"72	—
Derek Warwick (Renault RE 50)	—	—	1'31"64
Patrick Tambay (Renault RE 50)	—	1'31"90	—
Eddie Cheever (Euro Alfa Romeo 184)	—	1'34"13	1'32"10
Michele Alboreto (Ferrari 126 C4)	1'34"57	1'32"12	1'32"50
Keke Rosberg (Williams Honda Fw09)	1'32"20	—	—
Jacques Laffite (Williams Honda Fw09)	—	1'32"77	1'32"30
René Arnoux (Ferrari 126 C4)	1'34"84	1'33"91	1'39"14
Jo Gartner (Osella Alfa Romeo FA 1F)	—	1'42"00	1'35"30



GARTNER CON L'OSELLA

Però non correrà il GP d'Italia

Minardi F.1: battesimo

FAENZA. Verrà presentata ufficialmente mercoledì 18 luglio la nuova F.1 Minardi con motore Alfa Romeo V8 turbo per la stagione '85. La vettura, disegnata dall'ingegnere Caliri (e della quale AS si è già occupato ampiamente) avrà una carrozzeria provvisoria perché quella definitiva potrà essere approntata solo a fine agosto dopo le prove presso la «galleria del vento». L'impossibilità di una verifica anticipata alla galleria (dove le richieste delle Case sono sempre tantissime) ha costretto Giancarlo Minardi a rinunciare al progetto legato alla partecipazione al GP d'Italia a Monza in settembre. In realtà la Minardi-Alfa era già stata iscritta per Sandro Mannini ma il manager faentino ha giudicato prematuro il debutto senza prove precedenti. «Non vogliamo semplicemente buttarci in una avventura — ha detto — preferiamo rinunciare a un palcoscenico che potrebbe favorire l'incontro con uno sponsor ma arrivare in corsa senza troppi problemi. Per questo credo che sarà un vantaggio il fatto di avere preparato una vettura per l'85 con più di cinque mesi di anticipo». A settembre sarà definito anche l'impegno con l'Alfa Romeo per la fornitura dei motori ma sempre che da parte del presidente Massacesi ci sia l'assi-

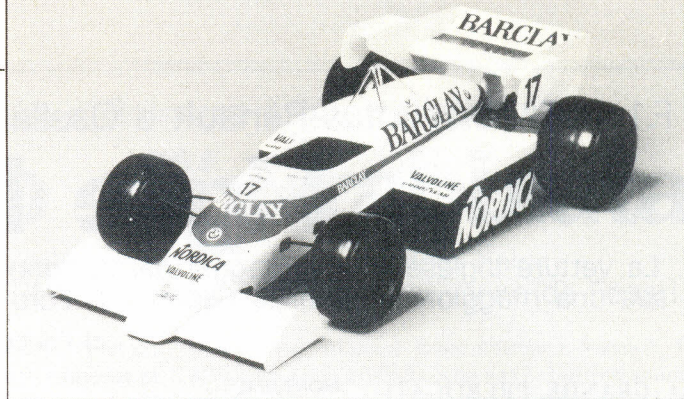
curazione per aiutare il quarto team italiano in F.1. Italiana anche la Casa che fornirà i pneumatici: ovviamente la Pirelli. (d.b.)

I prezzi di Zeltweg

Questi i prezzi dei biglietti di ingresso all'Österreichring in occasione del GP d'Austria di F.1 che si disputerà il 19 agosto prossimo:

- per i tre giorni (prove e gara), prato: L. 40.000
- per la sola domenica, prato: L. 21.000
- Questi prezzi sono relativi ai biglietti comprati entro il 14 agosto.
- Dal 14 agosto in poi, i prezzi sono questi:
- prato (tre giorni)..... L. 44.000
- prato (domenica)..... L. 26.000
- tribuna principale..... L. 60.000
- tribuna chichane..... L. 48.000
- tribuna panoramica..... L. 48.000
- tribuna coperta..... L. 36.000

Le prenotazioni dei biglietti vanno indirizzate a: Austrian Grand Prix Office, A 8740 Knittelfeld.



Una nuova Arrows per il GP di Gran Bretagna

LA ARROWS A7-BARCLAY avrà una carrozzeria completamente nuova per il Gran Premio d'Inghilterra in programma il 22 luglio a Brands Hatch. I test nella galleria del vento hanno evidenziato che l'alettone posteriore non sviluppa sufficiente deportanza ma si spera di ottenere risultati migliori con una carenatura del motore più bassa; comunque è già aumentata la deportanza dell'alettone posteriore nel nuovo modello A7, migliorando la temperatura delle gomme posteriori.

■ ABARTH F.1? Dal propulsore della nuova Lancia Rally 038 nascerà un nuovo motore per la Formula Uno? La notizia non ha conferma ufficiale, ma indiscrezioni provenienti dall'Abarth danno per certo un avanzato stato di lavorazione di un nuovo propulsore a corsa corta che, date le sue caratteristiche di leggerezza e compattezza, potrebbe trovare un felice prossimo impiego

nella massima formula automobilistica. Derivato dal 1700 cmc quattro cilindri turbo-volumetrico che verrà utilizzato nell'arma da rally per il 1985, si sta collaudando un quattro cilindri con testata a 16 valvole di 1500 cmc con due soluzioni: turbo e biturbo. I primi test al banco sembrano più che positivi: pare si siano raggiunte potenze davvero rilevanti.

Le classifiche di AS dopo Dallas

PILOTA	PUNTI
1. Prost (9)	80
2. De Angelis (9)	79
3. Lauda (8)	74
4. Piquet (6)	73
5. Alboreto (5)	68
6. Arnoux (9)	67
7. Warwick (5)	66
8. Rosberg (10)	63
9. Mansell (8)	60
10. Senna (5)	58
11. De Cesaris (4)	57
12. Bellof (3)	54
13. Brundle (0)	51
14. Tambay (4)	50
Cheever (6)	
16. Boutsen (5)	48
17. Laffite (6)	46
Winkelhock (6)	
19. Patrese (5)	43
20. Cecotto (5)	42
Ghinzani (5)	
22. Surer (5)	40
T. Fabi	
24. Palmer (5)	36
25. Baldi	30
26. Hesnault (0)	22
27. Alliot (0)	21
28. C. Fabi (7)	18
29. Gartner	6
30. Rothengatter (2)	4

TEAM	PUNTI
1. McLaren (8)	79
2. Lotus (9)	70,5
3. Ferrari (7,5)	68,5
4. Brabham (7)	64,5
5. Renault (6)	61
6. Tyrrell (5)	53
7. Williams (8)	52,5
8. Euro-Alfa (4,57)	50
9. Toleman (5)	49,5
10. Ligier (5)	48,5
11. Ats (6)	44
12. Arrows (5)	38,5
13. Osella (8)	36
14. Ram (4)	30
15. Spirit (3)	28

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

Pubblichiamo questa settimana «Le classifiche di AS» non comparse dopo il Gp di Dallas sul numero scorso per mancanza di spazio.



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; MASSA CARRARA: Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/98.400/101.800/102.700; MATERA: Radio Antenna Effe Nuovarete FM: 95.800; MODENA: Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; NAPOLI: Radio Fiamma Nuovarete FM: 88.600; PALERMO: Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; Radio Antenna Italia Nuovarete FM: 87.800; PIACENZA: Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; PISTOIA: Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; RAGUSA: Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; REGGIO CALABRIA: Nuovarete Calabria FM: 87.850/88.100/89.800 91.400/102.800; SIRACUSA: Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; TARANTO: Radio Antenna Effe Nuovarete FM: 95.800; TORINO: Nuovarete Torino 91 FM: 92. 350.

A NUOVA RETE c'è posto per la tua emittente, basta telefonare al N. 011-651874.

Figlie ingrante

La vettura inglese trae vantaggio dal disegno delle sospensioni posteriori. L'Osella ha dalla sua una maggiore affidabilità rispetto all'Euro Alfa Romeo. Si spiegano così certe sorprese...

di Enrico Benzing

LA GRANDE PREROGATIVA della F. 1 d'oggi è quella di generare scompiglio nei suoi valori tecnici, quasi da un gran premio mondiale all'altro e non sempre con l'introduzione di variabili chiare o comunque tali da giustificare teoricamente la diversità di risultanze. Potrà essere una condizione divertente per molti spettatori; per gli addetti ai lavori, invece, è drammatica. Come spiegare, infatti, un'improvvisa impennata della Brabham-BMW a Montreal e a Detroit e il rientro nei ranghi a Dallas? O certe prevalenze della Lotus-Renault sulla vettura francese se non della Osella-Alfa Romeo sull'Euro-Alfa? O certe incongruenze di resa della Ferrari? Comunque, in attesa che talune variabili si facciano trasparenti, è doveroso inquadrare i valori in gioco nel modo più corretto.

NELL'ANALISI SIAMO molto più agevolati che in passato, in quanto possiamo disporre adesso delle velocità massime e delle velocità rilevate in punto d'accelerazione normalmente sul rettilineo del box, con tanto di riferimento al tempo sul giro, per scartare soluzioni aerodinamiche poco resistenti, ma scarsamente efficaci in senso globale. I calcoli sono complessi e noi stessi stiamo mettendo a punto una programmazione efficace nel computer; ma in prima approssimazione, tra una Brabham-BMW che sviluppa 295-298 kmh (a seconda dei rilievi) e una Ferrari che ottiene 279 kmh c'è una differenza di circa 140 cavalli, nel punto di massima potenza, in assetto da qualificazione, mentre nel punto caratteristico di accelerazione il divario non supera i 110 cavalli e nella configurazione da gara la Ferrari ristabilisce migliori equilibri nel punto transitorio di accelerazione. Il «Data processing» della Olivetti chiarisce queste grandezze attraverso le velocità relative al miglior tempo sul giro. Vediamo a tabella i valori per i due assetti registrati a Montreal, Detroit e Dallas, i tre Gran Premi americani:

MONTREAL

CONFIGURAZIONI:

MACCHINA	QUALIF.	GARA
McLaren	261,6	245,2
Brabham	260,2	246,2
Ferrari	258,2	245,4
Renault	255,8	239,9
Lotus	255,3	236,6
Osella	252,2	240,3
Alfa Romeo	249,6	227,0

DETROIT

CONFIGURAZIONI:

MACCHINA	QUALIF.	GARA
Ferrari	247,8	234,8
Brabham	246,5	222,1
Lotus	246,3	227,5
McLaren	243,2	233,7
Renault	240,6	223,1
Alfa Romeo	239,6	228,0
Osella	224,1	228,1

DALLAS

CONFIGURAZIONI:

MACCHINA	QUALIF.	GARA
McLaren	213,9	
Ferrari	207,7	
Brabham	205,4	non
Alfa Romeo	204,3	
Renault	204,1	rilevato
Lotus	202,8	
Osella	191,8	

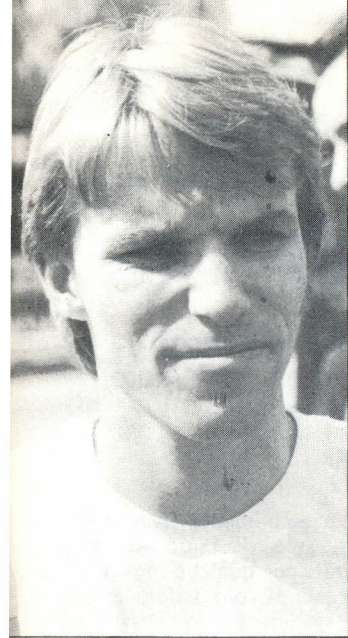
L'ALTA POTENZA utilizzabile nelle qualificazioni è sempre proporzionale al livello medio disponibile in corsa. Nel tratto lineare della funzione cavallipressione di sovralimentazione, un valore di 860 cavalli, al record di 4,3 atmosfere assolute, corrisponde ad una potenza di 680 CV a 3,3 atmosfere per la regolazione da gara. Ma quando un quattro cilindri BMW (il numero dei cilindri non interviene ancora sul parametro della potenza massima del motore turbo) sale a 910 CV, con la citata pressione di 4,3 atm. e con l'eccezionale apporto delle caratteristiche delle turbine e delle benzine, il suo livello da gara a 3,3 atm. diviene di 720 CV, con un margine di 40 CV che corrisponde esattamente al bilancio aerodinamico ottenuto con le valutazioni della velocità istantanee. Ora c'è molta equivalenza di valori di sezione frontale e di coefficiente adimensionale di forma fra tutte le macchine a confronto; ma la domanda di deportanza è variamente soddisfatta: nella configurazione Fer-

rari C4 è tutto devoluto alle forze aerodinamiche generate dai profili alari, mentre nelle configurazioni McLaren, Brabham, Lotus-Renault interviene anche un po' di effetto suolo, con buona estrazione poppiera della vena fluida, stabilizzata dal fondo-piatto. Le valutazioni parlano del 10-15 per cento circa della deportanza totale. Si tratta di valori elevati, in funzione del minimo aggravio in termini di resistenza.

PROPRIO ALLA LUCE di queste considerazioni, la prossima fase di evoluzione della Ferrari è rivolta alla ricerca di un migliore flusso aerodinamico nella parte posteriore, con diversa forma della carrozzeria e maggiore estrazione posteriore. Ma che a questo riguardo le differenze esistenti tra la Lotus e la Renault siano responsabili, a parità di motore e di potenza installata, delle migliori prestazioni della vettura inglese non sembra plausibile. Indubbiamente c'è più finezza aerodinamica nella Lotus, che è la più vicina alle caratteristiche introdotte dalla McLaren; ma gli effetti sono limitati. Quel che varia notevolmente è l'efficienza delle sospensioni e la capacità di sfruttamento superiore dei pneumatici da qualificazione. Infatti è prevalentemente in sede di prove ufficiali che la Lotus dà dei punti alla Renault, pur aggiungendo le notevoli caratteristiche della produzione Goodyear rispetto a quella della Michelin per questi impieghi. Molto significativo è il fatto che le geometrie sviluppate da Ducarouge non sono le più sofisticate; sicuramente, però, presentano la massima estensione di utilizzo sui diversi circuiti. A parità di gommatura e pur con potenze inferiori, questo binomio Lotus-Renault è piuttosto scomodo anche nei confronti della Ferrari. La prevalenza è stata lieve sui circuiti cittadini o comunque al di sotto dei 200 kmh di media; potrebbe crescere sensibilmente sulle prossime piste da oltre 200 kmh, se non interverranno tempestivamente le note innovazioni aerodinamiche, che la Ferrari ha sperimentato

tato alla galleria del vento e sulla significativa pista di Zeltweg. Quindi, l'altra importante equivalenza di motore avviene in chiave Alfa Romeo e implica qualche differenza sostanziale d'autotelaio, al cospetto di sensibili varianti per le caratteristiche d'installazione del motore. Per l'Euroracing-Alfa Romeo si hanno profili alari più resistenti, specie quando lo «slat» sul bordo d'entrata viene erroneamente usato per limitati angoli di incidenza totale di profilo, trattandosi di un ritardatore di stallo, che genera il 10-14% di resistenza aggiuntiva, a parità di coefficiente di deportanza, al di sotto delle incidenze massime sopportabili. Il resto è devoluto al telaio e ai cinematismi delle sospensioni; infatti, non appena lo «chassis» della Osella ha ottimizzato il rapporto rigidità-leggerezza, i confronti sono stati chiari, nonostante le differenze delle gomme, che con le radiali Pirelli a miscela relativamente soffice danno eccellenti risultati.

IN DEFINITIVA, però, la vera discriminante è presentata dalla Osella nell'affidabilità e nella buona risposta in gara; e ciò si basa su elementi di saggezza del costruttore torinese, il quale dichiara espressamente di utilizzare le turbine fino ai limiti consentiti e non oltre e di rispettare rigorosamente i regimi di rotazione prestabiliti. Inoltre, Osella ha realizzato un impianto di raffreddamento più efficace: le temperature del liquido non superano mai i 102-103 gradi, mentre con l'installazione Euroracing-Alfa Romeo si toccano sistematicamente i 120 gradi. I limiti del motore, con questo tipo di alimentazione, non possono essere forzati e l'argomentazione turbine è troppo delicato. Nell'insieme, è preferibile una base di risultati sicuri all'exasperante rincorsa di concorrenti più ferrati nell'elettronica e nelle turbine. La strada appare più proficua anche nella prospettiva di imminenti progressi del V8 Alfa Romeo con il controllo elettronico dell'alimentazione, se non con l'iniezione totalmente elettronica.



JOHANSSON (FotoGiovannelli)

Johansson sulla Tyrrell di Brundle a Brands H.

LONDRA — Stefan Johansson sostituirà Martin Brundle al volante della Tyrrell a partire dal Gp di Brands Hatch. «Ovviamente sono felicissimo di tornare in F. 1. — ha detto lo svedese apprendendo la notizia — perché è un'occasione ideale per reintrodurmi nell'ambiente e di farmi un futuro nel mondo dei gran premi». Lo svedese non sa ancora quante corse disputerà con la squadra di Ken Tyrrell, anche se non ha impegni concomitanti. Con certezza assoluta dovrebbe affiancare Stefan Bellof almeno fino al Gp di Monza, nel quale Brundle dovrebbe rientrare in seno al team. Sponsor della Tyrrell a Brands Hatch sarà la società britannica System Computers. Patron Ken aveva sperato di schierare al posto di Brundle un pilota inglese ma visto che John Watson ha rifiutato l'opportunità, si è rivolto a Johansson, che già l'anno scorso alla guida della Spirit Honda aveva mostrato notevoli doti di guida e grinta. In un primo momento in predicatorio per salire sulla monoposto era stato Johnny Dumfries, l'attuale dominatore del campionato Marlboro di F. 3. «Tutte le nostre vetture — ha detto Tyrrell — sono rimaste danneggiate a Dallas, non c'è stata possibilità di effettuare test e sarebbe stato ingiusto far salire un debuttante assoluto senza avergli fatto compiere qualche giro preliminare». Dopo la sua esperienza con la Spirit Honda nella seconda metà della stagione 1983, Johansson ha corso quest'anno in F. 2 giapponese con una March e nel mondiale endurance al volante di una Porsche 956, che la settimana scorsa ha diviso con Ayrton Senna nella gara del Nürburgring.

Ian Phillips

F.1 POLITICA/Fra Ickx e Balestre è guerra aperta

Monaco all'arrabbiata

Per le dichiarazioni del presidente della Fisa, il corridore belga vuole andare in tribunale. Intanto Carolina e Casiraghi vanno da Ferrari...

BRUXELLES — Jacky Ickx ha annunciato in un comunicato la decisione di intentare «davanti ai competenti tribunali un'azione giudiziaria per ottenere soddisfazione circa le caluniose affermazioni fatte al suo riguardo dal presidente della Fisa». La polemica nata all'indomani del GP di Monaco tra gli organizzatori del Principato (tra i quali Ickx ricoprì la carica di direttore di corsa) e Jean-Marie Balestre, presidente Fisa, è quindi destinata a inasprirsi. Bisogna anche ricordare che Jacky Ickx è convocato, per il 18 luglio, davanti al Comitato Esecutivo della Fisa per spiegare la meccanica del famoso arresto della corsa.

Nel suo comunicato, il pilota belga precisa che se Balestre, ha veramente dichiarato alla stampa «...è inaccettabile che la stessa persona possa essere sotto contratto con la Porsche, commentatore della emittente televisiva francese TF1 e, per finire, direttore di corsa a Monaco...» se ne deve dedurre che lo stesso Balestre aveva il proposito di recare pregiudizio al suo onore e alla sua reputazione. Oltre a ciò, Ickx ritiene che «...Balestre debba essere ricusato nell'ipotesi che abbia l'intenzione di partecipare al Comitato Esecutivo del prossimo 18 luglio».

Il campione belga ha sottolineato che la sua licenza di direttore di corsa gli è stata rilasciata da Balestre in nome della Fisa lo scorso 29 maggio, vale a dire qualche giorno prima del GP di Monaco e ha ritenuto «particolarmente spiacevole che Balestre mostri la sua perplessità circa direttore di corsa con il pretesto che sia un pilota ancora in attività, giacché la licenza relativa è stata da lui stesso rilasciata con piena conoscenza di causa».

JACKY ICKX ha infine affermato «...che la Fisa ha commesso un grave errore tecnico affermando che i commissari avevano solo il potere di rinviare una competizione o di decidere sulla classifica». Sempre secondo il pilota belga «la Fisa ha evidentemente confuso le direttive generali applicabili a tutte le sue gare salvo che al mondiale di Formula 1, il cui regolamento standard prevede, all'articolo 19, che la decisione di fermare la corsa è di esclusiva competenza del suo direttore».

Ickx, che aveva, come si ricorderà, interrotto il GP al 31. giro, ha precisato che «l'esame dei tempi impiegati tra il 27. e il 30. giro mette in evidenza il fatto che tutti i piloti avevano sensibilmente rallentato e che le condizioni della corsa erano incontestabilmente peggiorate».

George Bertellotti

LA CONCLUSIONE anticipata del GP di Monaco, ha fatto scorrere fiumi di inchiostro, con ragioni valide e anche meno valide. Fin dall'inizio d'altronde è apparso evidente che la polemica del presidente Fisa, Balestre, nei confronti del direttore di gara Jacky Ickx, era stata forzata per via della precedente frattura tra la massima autorità sportiva e l'AC Monaco, organizzatore del Gran Premio. Jacky Ickx, grande pilota e personaggio pubblico, è stato quindi in parte strumentalizzato da

Balestre per attaccare maggiormente i «nemici» di Monaco e dunque il pilota belga non ha torto nel sentire lesa la sua onorabilità. Quello che non convince ancora una volta, è la famosa analisi dei tempi: Ickx sostiene che intorno al 30. giro le condizioni atmosferiche erano peggiorate, tanto che i piloti erano stati costretti a rallentare ancora di più. Come AS ha riportato a suo tempo, i tempi sono rimasti in realtà sostanzialmente uguali, tanto che sarebbe stato possibile attendere qualche giro prima di sospendere la corsa, in modo da avere una situazione più delineata e meno aperta a dubbi su un possibile favore fatto a Prost. Nello stesso tempo



BALESTRE E ICKX IN TEMPI MIGLIORI (FotoDPP)

l'azione di Ickx, che ha trovato l'appoggio pieno dell'AC Monaco, mira a proteggere il Gran Premio del Principato che naviga in acque sempre meno tranquille per la vicenda legata ai diritti televisivi che non è stata digerita dal presidente Balestre. Monaco insomma cerca simpatia e solidarietà e a questo proposito, sembra che di recente Enzo Ferrari abbia ricevuto una visita particolare: Carolina del Monaco assieme al marito Stefano Casiraghi. Una visita di simpatia ma anche l'occasione per una ambasciata e d'altronde la Ferrari non ha mai nascosto le proprie simpatie per il circuito cittadino di Monaco, giudicato sicuro grazie a una ottima organizzazione.

■ BALESTRE VINCE — La Federazione Internazionale dell'Automobile (Fia) e Jean-Marie Balestre, presidente della Fisa, hanno ottenuto la condanna della controparte nel processo da loro intentato contro Jean-Pierre Dubreuil, autore del libro «Bolidi in oro», davanti al competente tribunale di Parigi. Dubreuil è stato condannato per diffamazione, citazione diffamatoria e violazione della vita privata, a pagare 5000 franchi francesi di danni (circa 1 milione di lire) più gli interessi legali e le spese di pubblicazione della sentenza su tre pubblicazioni scelte dalla Fia.

Dallas ha ridato alla Formula Uno l'antica emozione

Eroi del brivido

Le tanto discusse «magagne» del circuito texano hanno premiato Rosberg, esaltando il suo modo un po' spericolato di guidare. Quel briciolo di «lucida follia» che ha richiamato alla memoria degli appassionati le gesta di Tazio Nuvolari e Gilles Villeneuve

di Cesare De Agostini

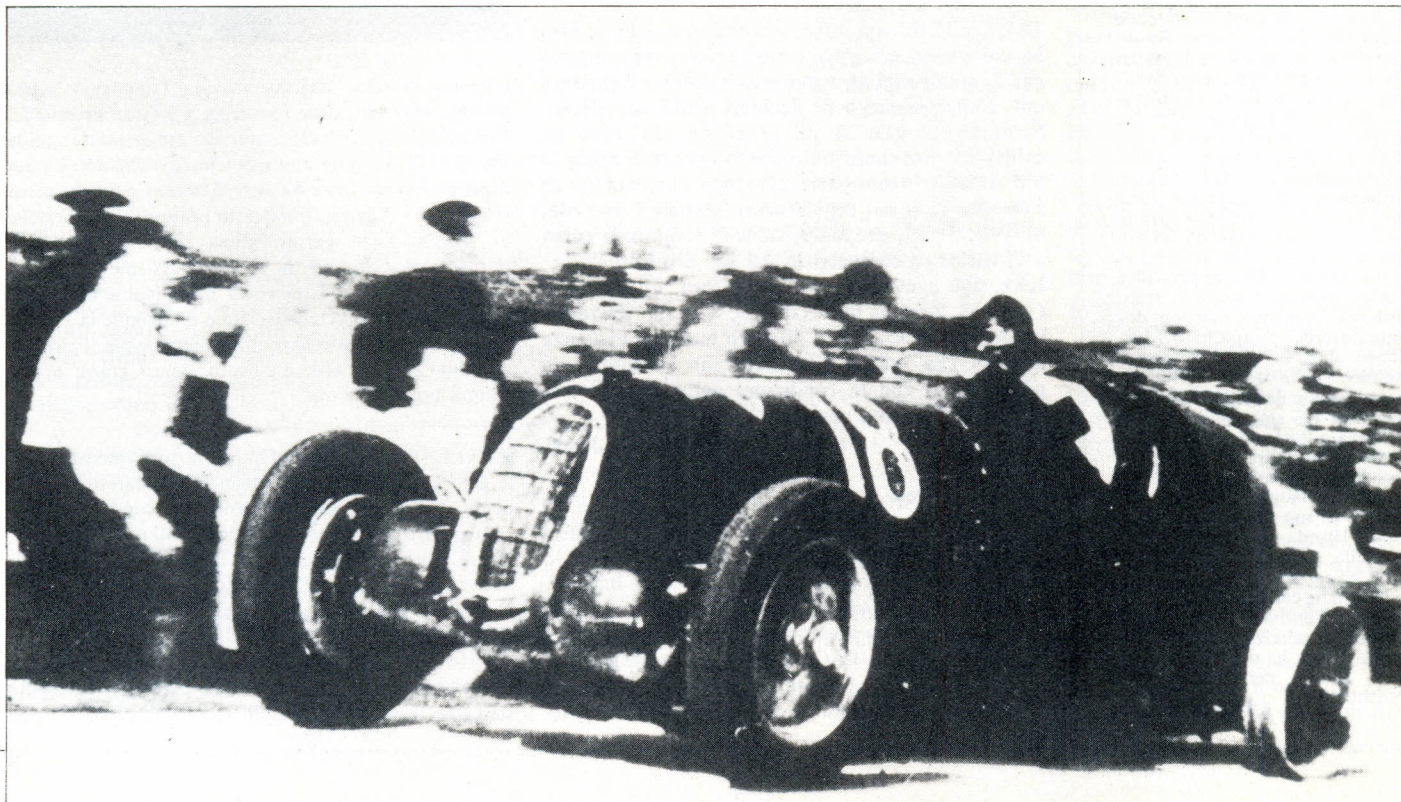
IL SOLE SORGERÀ ancora su Dallas, su quell'inferno di ruote e di sospensioni, sul paradiso di Rosberg e di Arnoux? Il dubbio è lecito, visto il coro che da più parti si è alzato: «Circuito da cancellare», «Roba da dimenticare», «Labirinto da escludere» e via dando fondo al vocabolario e alla fantasia. Eppure a Dallas è successo qualcosa. Qualcosa che va un po' al di là dei morbidi fruscii del macchinone di Sue Ellen, del passo senza strappi della Mercedes di «Gei Ar» delle curve senza grinta della Porsche di Pamela (fino a sabato 7 luglio, «Dallas» automobilisticamente, ci aveva proposto solo questo). Le macchine si sono avviate in un tardo bollente mattino fra le polemiche e i muletto, e tutti credevano di assistere al solito spettacolo: un po' di suspense alla partenza poi, superata la boa della prima curva e del primo ingorgo, due

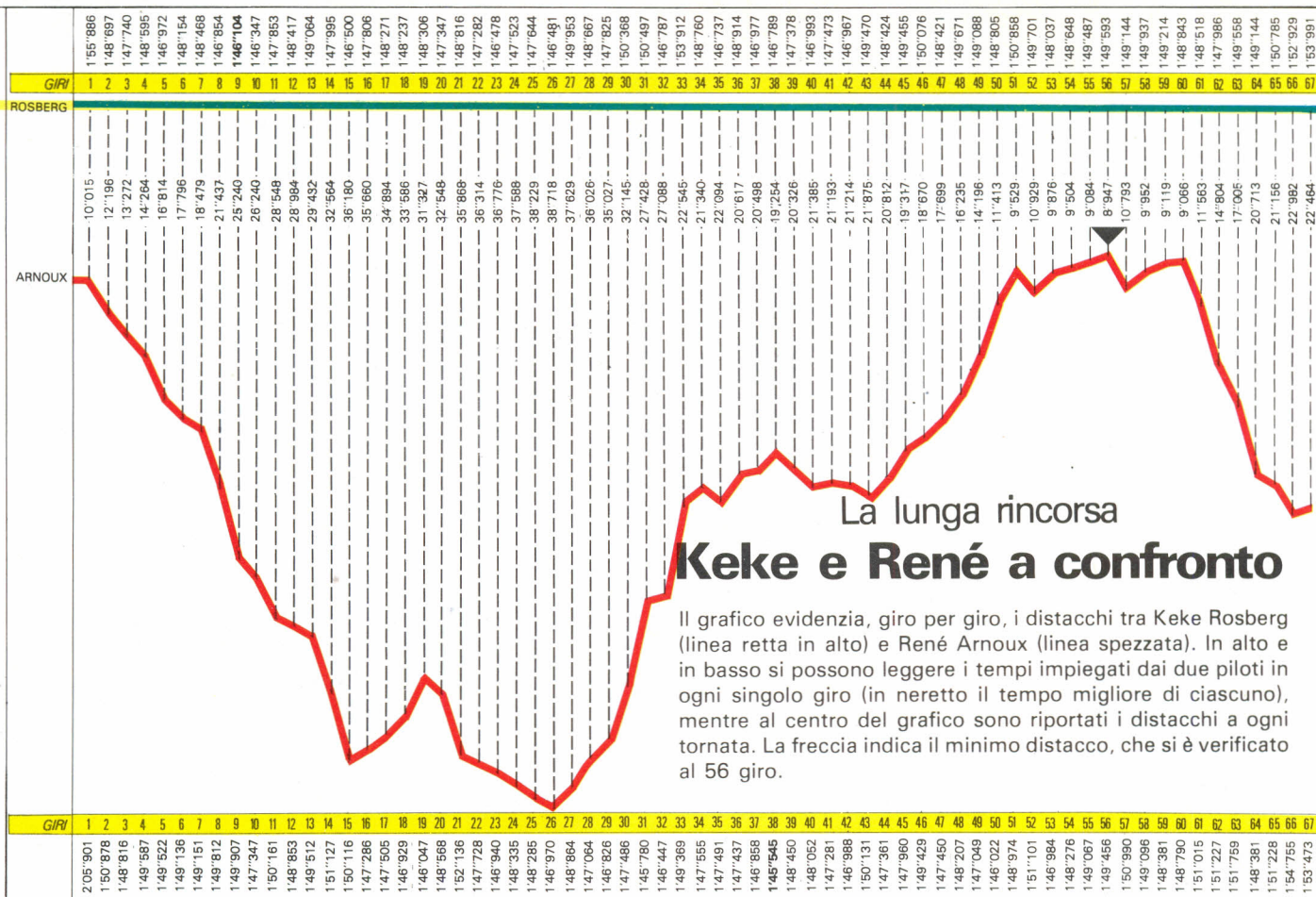


ore passabilmente vivaci con i sensi solo di tanto in tanto eccitati per qualche impennata bloccata al volo dalla televisione.

LE CORSE sono uno spettacolo clamoroso, lo ha detto Enzo Ferrari. Ma lo ha detto tanti anni fa, riferendosi alla sua esperienza di uomo che per anni si è riparato sotto il soffitto dei box. Oggi la televisione ha cambiato le cose: viste riflesse su uno schermo, le corse si appannano. C'è una visione globale più completa, è vero, ma si perde l'immediatezza dei rumori, degli odori, della velocità. Si perde il brivido delle frustate provocate dalle macchine quando passano. Questo è quello che normalmente accade ai milioni di telespettatori che, seduti in poltrona (è sempre preferibile la poltrona alla sedia, chissà perché), assistono ai Gran Premi.

segue

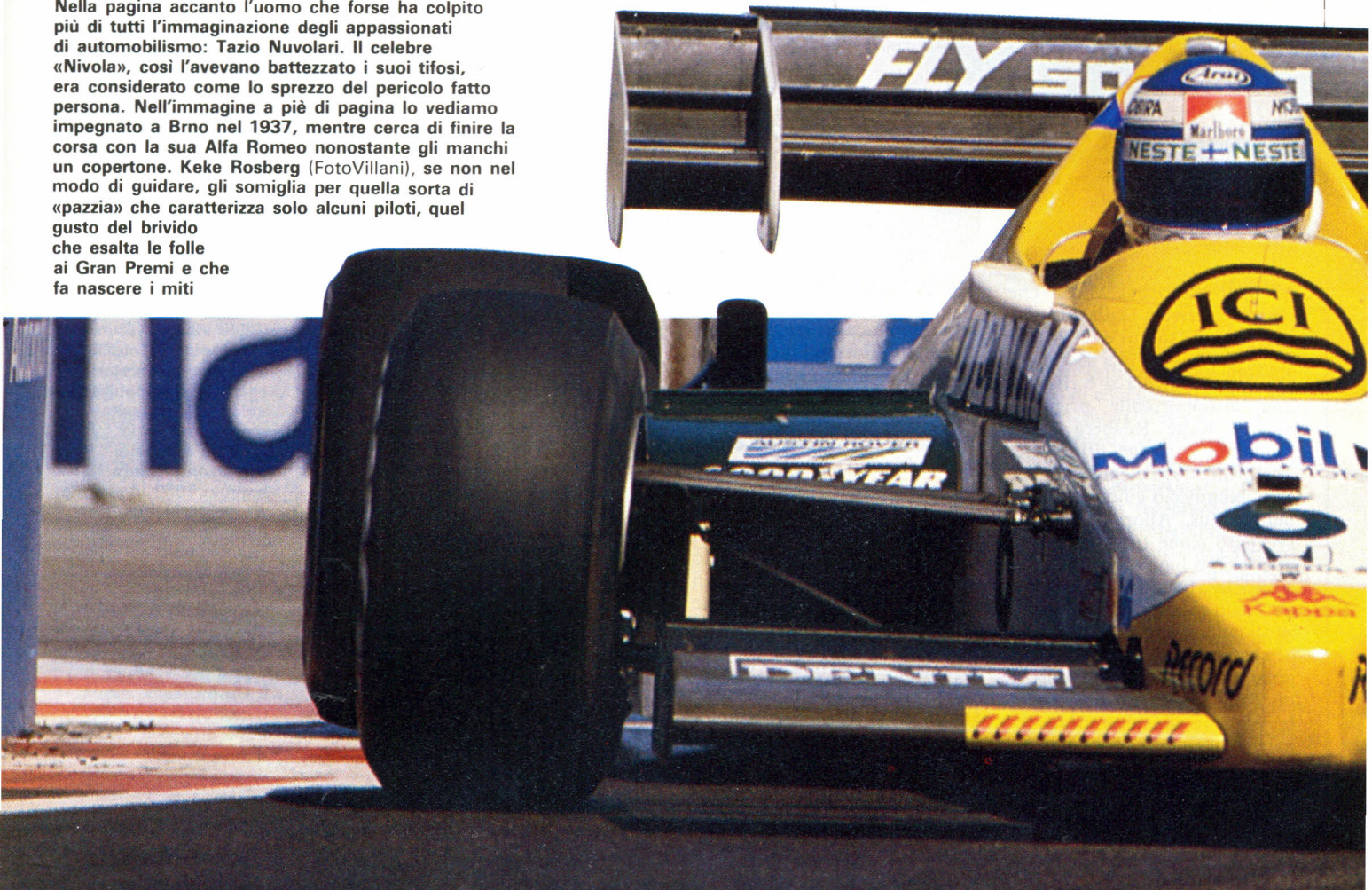




La lunga rincorsa Keke e René a confronto

Il grafico evidenzia, giro per giro, i distacchi tra Keke Rosberg (linea retta in alto) e René Arnoux (linea spezzata). In alto e in basso si possono leggere i tempi impiegati dai due piloti in ogni singolo giro (in neretto il tempo migliore di ciascuno), mentre al centro del grafico sono riportati i distacchi a ogni tornata. La freccia indica il minimo distacco, che si è verificato al 56 giro.

Nella pagina accanto l'uomo che forse ha colpito più di tutti l'immaginazione degli appassionati di automobilismo: Tazio Nuvolari. Il celebre «Nivola», così l'avevano battezzato i suoi tifosi, era considerato come lo sprezzo del pericolo fatto persona. Nell'immagine a piè di pagina lo vediamo impegnato a Brno nel 1937, mentre cerca di finire la corsa con la sua Alfa Romeo nonostante gli manchi un copertone. Keke Rosberg (FotoVillani), se non nel modo di guidare, gli somiglia per quella sorta di «pazzia» che caratterizza solo alcuni piloti, quel gusto del brivido che esalta le folle ai Gran Premi e che fa nascere i miti



Eroi del brivido

segue

La televisione, chissà, ha moltiplicato gli spettatori, ma ha anche livellato lo spettacolo. A sua volta la tecnica, per anni dirottata dai motori e dai telai alle carrozzerie, ha moltiplicato le macchine, ma ha livellato le prestazioni. Un giorno Gigi Villorelli (il pilota italiano più vittorioso dell'immediato dopoguerra) ha enunciato una grande verità: «è l'uomo che si adatta alla macchina». Ecco dunque che le ruote sempre più grandi, la stabilità sempre più inesorabile, la fragilità sempre più fatale hanno generato corridori sempre più precisi, sempre più freddi, sempre più calcolatori. È stato un fenomeno di adattamento che ha fatto cambiare pelle, ma non carne: il pilota da corsa resta il discendente di quell'uomo preistorico nel quale germogliò la prima cellula del coraggio. Solo che... quella famosa pelle, cresciuta parallelamente all'evolversi della macchina, ha finito per imbrigliare e nascondere non solo la prima cellula, ma anche tutte le altre che a buon ritmo ne sono nate. Venne spontaneo quindi recitare il... de profundis del coraggio sul grigiore di ogni curva.

A DALLAS è successo qualcosa. Capita che ogni tanto il destino conceda un appuntamento con la suprema escursione nella follia. Complice un tracciato anomalo, qualcosa esce dal branco ed inventa una guida che rompe ogni rispetto ed ogni tradizione. Ecco che cosa è successo a Dallas. Lo si è capito quasi subito e dalla poltrona si è passati alla sedia, ma poi anche la sedia si è rivelata una insopportabile prigione, mentre Keke Rosberg stava puntando con una grinta che non prometteva alcun cedimento al biondiccio guidatore della nera Lotus. Allora tutto si è svegliato come tutto si svegliò quel primo luglio 1979 quando Villeneuve ingaggiò il suo storico duello con Arnoux. A distanza di cinque anni, nessuno l'ha dimenticato, come nessuno ha dimenticato l'eco dell'impresa di Nuvolari; questo supremo benefattore che per anni ha regalato alla folla l'esaltazione che sa rendere affascinante la vita. Bisognava vederlo, Ro-

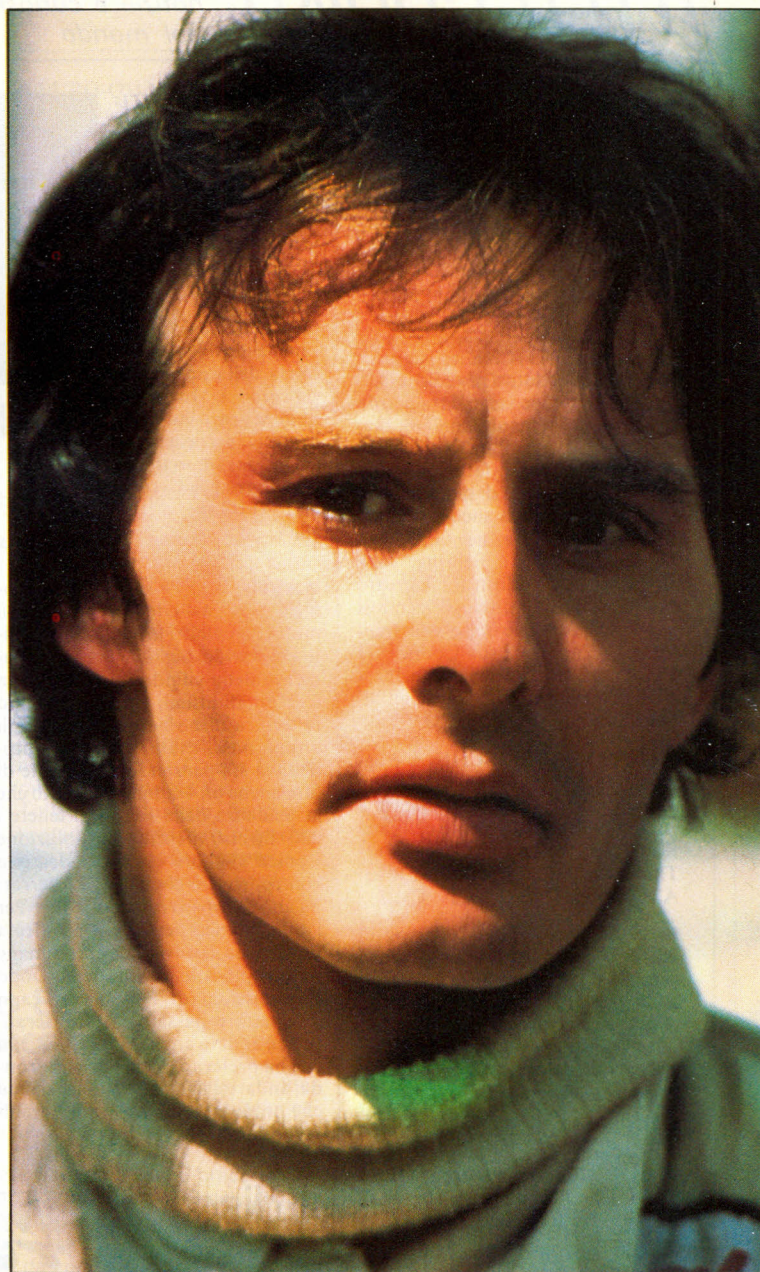


sberg, provocare e controllare le sbandate, sfiorare i muretti con perfida gioia, spingere senza ritengo a destra o a sinistra, ovunque lo indirizzasse un estro ormai senza freni. Quando era in testa Mansell, si capiva che si trattava dello sforzo massimo di un uomo dotato ma al limite; quando era in testa Prost si capiva che quello era il frutto della fredda intelligenza di un robot programmato; quando le redini passarono a quel biondo sacerdote del Nord che interpretava ogni curva come un sacrificio a Odino, il suo dio, di colpo si cambiò dimensione e ripiombammo nell'era di Villeneuve e di Nuvolari.

«QUELLO LÌ potrebbe fare il

palombaro!» dissero in un bar un paese di mare riferendosi al piombo nel piede di Keke. Erano le radici invisibili del coraggio che, stanche di vivere nascoste, uscivano senza complessi al sole di un tracciato che provocava il dubbio negli altri, ma non in lui. Come guidatore con poche timidezze, Rosberg si fermò in formula Atlantic, respirando la stessa aria di Gilles Villeneuve. L'aria di Trois Rivières, per esempio: curve non disegnate, muretti beffardi, spigoli di inamovibili case, tutti particolari che premiano l'estro e la capacità di improvvisazione. Un po' quello che è successo alla prima edizione di Long Beach. Chi vinse? Clay Regaz-

Gilles Villeneuve, in primo piano (FotoDPPI), è sicuramente colui che, nell'automobilismo moderno, ha esaltato maggiormente la fantasia di milioni di persone. Morto l'8 maggio 1982 in seguito ad incidente con Mass durante le prove del Gran Premio del Belgio a Zandvoort, Gilles nella sua carriera s'è reso protagonista di alcune memorabili e spericolate imprese. Come nel '79 durante il Gp d'Olanda, sopra (FotoPutten) quando, dopo un'uscita di pista, rientra e cerca di guadagnare i box guidando su tre ruote



zioni, un uomo superiore per capacità di assuefazione e di improvvisazione. I conti continuano a tornare: quale fu il primo gran premio che Gilles cominciò a dominare? Sempre Long Beach.

I REMI del Keke non rientrarono in barca nemmeno negli ultimi giri, quando era evidente che più nessuno l'avrebbe potuto minacciare. Era tocco allo spettacolo, mentre dietro a lui c'era René Arnoux, il partner di Villeneuve nel giorno dello sbarco sul pianeta della leggenda dell'indimenticabile canadese. Arnoux arrivava da dietro con la testa curiosamente spostata in avanti come è suo stile. Arrivava al di là delle barriere della

prudenza, del ragionamento e anche, se si vuole, della logica.

Non era la stessa cosa di Rosberg, ma si trattava di una differenza tecnica, dato che il regista si accorse di lui troppo tardi. E intanto Rosberg continuava a scivolare nel budello di Dallas, diventato per lui un esaltante nastro. In termini calcistici, Rosberg stava prendendo in contropiede tutti. Quando Nuvolari, Moss, Villeneuve avanzavano, sembrava che fosse una squadra ad avanzare, era l'uomo che sapeva moltiplicarsi grazie al fattore campo. Dice Cesare Perdisa, il pilota che qualche volta ha mandato in tilt Moss e Castellotti, che ai lati delle curve dovrebbero esserci

delle spolette, appena uno tocca boom! Salta tutto. È una battuta. Ma Nuvolari diceva che si sarebbero dovuti organizzare corse in discesa con strapiombi a fare da guard-rail. E non era una battuta.

KEKE ROSBERG tagliò il traguardo ed ai lati del tracciato di Dallas avrebbero potuto esserci, non muretti, ma strapiombi e spolette. Per lui sarebbe stata la stessa cosa. Quando levò in alto la coppa in segno di giubilo, molti pensarono a Villeneuve e qualcuno anche a Ronnie Peterson. Rosberg assomiglia molto a Peterson: biondo, inesorabile con l'acceleratore, venuto dal Nord. Solo l'espressione è più truce, ma può essere una

maschera. Dopo il trionfo, come è d'uso, seppelirono il vincitore di domande, ma nessuno pensò di chiedergli il suo parere sulla famosa frase di Stewart: «**Non siamo gladiatori, ci pagano solo per il nostro talento. Noi non chiediamo al cantante Tom Jones di farsi folgorare dal suo microfono**». Probabilmente Keke avrebbe risposto che Stewart aveva scelto di fare il pilota e non l'elettricista. Quello che avrebbero detto Villeneuve e Nuvolari. A Dallas è successo qualcosa... Il seguito è contenuto nelle pagine un po' ingiallite di vecchie antologie, ma può avere un senso al di là di ogni polvere: qualcosa di nuovo, anzi di antico.

Cesare De Agostini

VELOCITA'

Mansell come Brabham

LE DRAMMATICHE immagini di Mansell afflosciatosi al suolo a Dallas mentre spinge verso il traguardo la sua Lotus-Renault, con una manovra peraltro proibita dagli attuali regolamenti, hanno fatto ricordare analoghe situazioni di quando invece tale manovra era ancora consentita. In particolare, nel G.P. degli U.S.A. del 1959 a Sebring, Jack Brabham si è addirittura laureato campione del mondo classificandosi in quarta posizione dopo aver spinto fino all'arrivo la sua Cooper «D 51 Climax» rimasta senza benzina a circa 800 metri dal traguardo all'ultimo giro.

■ **HARALD BRUTSCHIN** si è aggiudicato la 7. prova del campionato tedesco di F. 3, disputatasi a Erding l'8 luglio al volante della sua Ralt RT3, davanti al danese Kurt Thiim alla guida di una Ralt RT3-Alfa Romeo.

■ **RS TUNING.** La Rs Tuning di Roberto Bettin intende, la stagione prossima, partecipare al campionato italiano di F. 3, con due vetture. A questo proposito sono già iniziati i contatti con un noto tecnico del settore, al quale verrebbe affidata la conduzione tecnica del team.

■ **VULLO.** Alla gara di Europeo offshore di Venezia si è visto, in veste di attento spettatore, Mario Vullo. Che il pilota milanese di F. Fiat-Abarth intenda passare a questa specialità?

■ **SEQUESTRO.** Decisamente curioso il motivo che ha costretto il team Jolly Club-Totip a disertare le gare di F. 3 di luglio. Il team si è infatti visto costretto a interrompere i rapporti con il preparatore Caielli a causa di varie «incomprensioni tecniche». A quel punto il tecnico si è tenuto il materiale da corsa in attesa di vedere soddisfatta la sua richiesta in fatto di buona uscita, reputata invece troppo alta.

■ **ESTREMO ORIENTE.** il Gran Premio di Macau, originalmente previsto per l'ultimo finesettimana di novembre, è stato anticipato al 17-18 novembre. Quest'anno si disputerà la 31. edizione, nuovamente con vetture di F. 3 come l'anno scorso. È interessante notare che l'Estremo Oriente potrebbe presto disporre di altre due gare in grado di attirare concorrenti europei, la salita di Coloane il 24 giugno e il «mini» Gran Premio di Taipa Island in settembre.

SPONSOR PARTI-COLARE. Veramente singolare lo sponsor che figura sulla Ralt Alfa Romeo del pilota Cosimo Lucchesi, nel campionato europeo di formula 3. Il tarantino infatti, su iniziativa della Regione Puglia, reclamizza la sua terra, cambiando lingua, a seconda della nazione in cui corre. A Monza durante le prove libere del Lotteria, portava ancora lo slogan usato in Inghilterra e in Germania: «Visitate la Puglia».

■ **ALFA BATTE 4.** All'Alfa Romeo ci si sta convincendo che il motore 8 cilindri fatto dall'ing. Chiti era valido per via del frazionamento della cilindrata quando non c'erano gli attuali vincoli e quando la tecnica turbo non aveva fatto gli attuali passi avanti. Così in Autodelta si sta pensando seriamente di fare anche un 4 cilindri, ma visto che la tendenza della Fisa è di tenere i 220 litri di benzina la soluzione tecnica migliore è il 6 cilindri, e la controprova è che anche la Ferrari ha abbandonato il «progetto 4». Per l'Alfa Romeo però c'è il problema tecnico da risolvere: Tonti rimane sempre più solo in Autodelta. Dopo le dimissioni di Rebecchi il capo progettista è passato alla Maserati, se ne è andato anche l'ing. Bizzarrini che ha preferito, vista l'aria di fronda, andare a lavorare in una azienda che produce componenti in fibra di carbonio.



Foto Teso

■ **KARTING.** Sulla pista di S. Pancrazio (Parma) nelle date del 21-22 luglio e 4-5 agosto (21 luglio e 4 agosto in notturna) si svolgerà il 1. Torneo Pinguino Racing Team Scuderia Automobilistica. Il torneo si svolgerà in quattro prove di cui tre valide ed una di scarto. Possono partecipare i piloti di tutte le categorie delle classi 100 cc e 125 cc, la classe 60 cc mini kart gareggerà come gara di contorno nelle due domeniche di 22 luglio e 5 agosto.

■ **SANDOWN PARK.** Stanno proseguendo molto bene i lavori sul circuito australiano di Sandown Park presso Melbourne che ospiterà l'ultima prova del mondiale endurance '84 e che viene praticamente ricostruito. I lavori sono attualmente in anticipo sul programma di diverse settimane e tutto dovrebbe essere pronto per la prima corsa, una prova di turismo del campionato australiano alla fine di settembre.

Il disco da corsa

SULLA COPERTINA del disco due monopo di F.1 e il titolo: «Pole position». Che cosa è, un L.P., di canzoni sull'automobile? No. È una trovata originale ed intelligente della RCA per lanciare in maniera attuale un «gruppo» di musiche vivaci nella corsa verso la classifica discografica. «Pole Position» è un assemblaggio di pezzi effettuati con una sua logica e un suo equilibrio: nel disco si fondono il ritmo latino americano de «La colegiala» di Rodolfo Y Su Tipica, il soft-soul di Mike Francis («Survivor») e Amii Stewart («Friends»), il pop di Darly Hall & John Oates («Adult Education»), il funky di David Grant («Lowe Will Find A Way») e delle Poiter Sisters («Automatic»), il new progressive rock di Huey Lewis & The News («I Want a New Drug»), il tecno-pop di Eurythmics e Maxine, inoltre B. Bianco e P. Cosso, Billy Idol, Gary Law, Taco, M. Wildeo e Captain Sensible completano la «compilation».



■ **VIAGGIO A ZELTWEG.** Il Club Ferrari di Venezia-Mestre organizza una gita a Zeltweg per il G.P. d'Austria. Partenza in pullman venerdì 17 agosto ore 12,30 da Mestre presso la sede sociale (Bar via Torino). Arrivo in serata a Murau, cena e pernottamento. Sabato 18 colazione e trasferta a Zeltweg per le prove, ritorno in albergo cena e pernottamento. Domenica 19 colazione e trasferta a Zeltweg per la gara, ritorno a Mestre verso le 24. Il prezzo è di lire 155.000 per i soci e lire 200.000 per i non soci. Le adesioni entro il 30 luglio presso la sede (tel. 932080) accompagnate dall'intero importo.

■ **ANTICIPI.** È stata anticipata al 30 settembre la prova Euro F. 3 al Jarama in Spagna originariamente prevista per il 21 ottobre. Il Selangor Grand Prix sul moderno circuito Shah Allam in Malaysia si disputerà ora il 14 novembre, cioè tre settimane prima della data prevista. Infine la prova svedese sul circuito di Knutsdorp del campionato FIA per vetture storiche si terrà il 9 settembre.

■ **CORSO 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 giorni feriali, oppure alla domenica. Vi possono partecipare tutti coloro che abbiano compiuto il 14° anno di età e non superato il 48° 3/4.

■ **PEUGEOT.** Sembra che in Francia la piccola Peugeot 205 GTi stia interessando qualcuno e potrebbe anche venire schierata nel prossimo europeo turismo dove gareggerebbe nella terza divisione. Il potenziale della francesina di 1600 cmc., ne farebbe una interessante avversaria della Toyota Corolla.

■ **WALTER BRUN** si recherà in Svezia nella prima settimana di agosto per trattare con i responsabili del reparto corse della Saab di un impegno in corsa delle Saab 900 Turbo. Il primo ad allacciare questi contatti è stato, tra parentesi, il principe von Bayern, che ha parlato con il re di Svezia, Carl Gustav.

■ **SFUMATA** la possibilità di omologare il coupé da 24 valvole M 635 Csi per il 1985, in Bmw si sta vagliando l'opportunità di omologare particolari per aumentare la potenza dei motori, anche dietro pressione dei preparatori tradizionalmente legati alla gara di Monaco.

■ **TROFEO CANDY.** René Arnoux, che sul micidiale circuito texano ha conquistato il secondo posto si è aggiudicato l'ultima tappa americana del Trofeo Candy «guida pulita». Il pilota della Ferrari nella massacrante gara ha infatti ottenuto 17 punti dalla giuria internazionale del trofeo Candy, composta da giornalisti di 12 paesi. Sommati ai 15 punti precedentemente conquistati fanno balzare Arnoux al quarto posto nella classifica generale dominata ancora da Niki Lauda con 67 punti seguito da Prost 46, De Angelis 35, Arnoux 32, Warwick e Senna 31, Piquet 27, Alboreto 22, Bellodi 21, Brundle 17, De Cesaris 10, Fabi, Mansell e Cheever 6, Rosberg 5, Tambay e Ghinzani 4, Laffite 2 e Patrese 1 punto.

■ **NATA L'ASAC.** È stata costituita di recente una associazione automobilistica denominata Asac (Associazione Sportiva Automobilistica Casteltermini). Il sodalizio si propone di promuovere e sostenere attivamente lo sport automobilistico attraverso l'organizzazione di varie manifestazioni e di assistere i piloti ad esso affiliati sui vari campi di gara. L'Asac promuoverà il 1. Trofeo Asac in occasione del 4. Rally della Quisquina che si svolgerà il 4-5 agosto. Per l'85 l'associazione metterà a disposizione una vettura da corsa per favorire l'esordio in gara dei giovani che si vogliono avvicinare allo sport dell'automobilismo.

■ **DRAGSTER FESTIVAL.** È stato annullato il Dragster Festival previsto per il 31 agosto-1. settembre a Le Mans a causa delle difficoltà incontrate dagli organizzatori durante l'edizione 1983. L'Automobile-Club de l'Ouest iscriverà una data per questa manifestazione nel calendario '85 e '86. È probabile comunque che venga mantenuta l'alternanza tra le 24 Ore di Camion e il Dragster Festival.

■ **PRODUZIONE FRANCESE.** Dany Snobeck al volante di una Alfetta si è aggiudicato la 7. prova del campionato francese di produzione a Clermont-Ferrand sul circuito La Charade il 1. luglio scorso e conduce ora la serie con 122 punti davanti a Jean-Louis Schlesser con 120, Beltoise con 117 e Jabouille con 106.

LUTTO. Mauro Pregliasco ha avuto la sfortuna di perdere la settimana scorsa il padre Giovambattista. Al popolare campione di rally, così duramente colpito, vanno le più sentite condoglianze da parte dell'intera famiglia di AS e dei suoi numerosissimi tifosi.

RALLY

Scuola rally a Vallelunga

PER LA PRIMA volta il corso della scuola federale rally si svolge a Vallelunga. Da domenica 15 a sabato 21, infatti, 5 allievi, vincitori del corso «Ford cerca un campione» più due selezionati dalla scuola stessa seguiranno le lezioni tenute da Lele Pinto, Mauro Pregliasco e Mario Mannucci. Le vetture a disposizione degli allievi saranno due Fiat Ritmo Abarth 125, una Fiat 131 Abarth, 1 Alfa Romeo Gtv prototipo e per i selezionati Ford vetture messe a disposizione direttamente dalla casa statunitense. La novità dell'iniziativa consiste nell'utilizzo dell'autodromo per prove su asfalto e di percorsi limitrofi al circuito di Vallelunga per le prove su terra. Questi terreni verranno poi adibiti ad impianto permanente in un immediato futuro per gli stessi scopi del contesto della trasformazione di Vallelunga in centro specializzato degli sport motoristici come avviene a Coverciano per il settore calcio.

■ **EURO-QUATTRO '85?** Il primo privato di lusso a disporre di una Audi Quattro «corta» sarà Bernard Darniche, che la farà esordire nel campionato francese. Intanto fonti tedesche insinuano che per il 1985 potrebbe esserci una stretta collaborazione fra i team Audi francese e italiano per disputare (e cercare di vincere) il campionato europeo, magari proprio con l'ex campione continentale Darniche.

■ **CUNICO ANTICO.** Fonti attendibili prevedono la ricostruzione dell'equipaggio Cunico-Bartolich, protagonista del campionato italiano 1983, scioltosi ad inizio '84 pur rimanendo in ottimi rapporti. Se ciò accadesse l'attuale navigatore di Cunico, Max Sghedoni, si occuperebbe a tempo pieno della gestione logistica del Team Volta, mentre l'attuale pilota di Bartolich, Michele Rayneri, potrebbe tornare ad essere affiancato da Isabella Bignardi.

■ **ANTONELLA USA.** È ancora incerta la partecipazione di Antonella Mandelli e Tiziana Borghi al rally di Madeira con la Lancia Totip. La Mandelli, sempre più «cittadina americana», potrebbe infatti rinunciare alla gara portoghese e ripresentarsi con un programma più completo (forse anche in pista) per il 1985.

■ **ROMAGNOLI NEL SAHARA.** La Scuderia Faenza Racing Team, Radio Base 92, l'UOEI e l'Assessorato allo Sport del Comune di Faenza, hanno organizzato per il 20 luglio, nel cortile di Palazzo Laderchi in Corso Garibaldi 2 a Faenza, una serata con proiezioni di diapositive e di un filmato che hanno come tema la trasversata transahariana da Tunisi ad Abidjan compiuta da alcuni romagnoli lo scorso inverno.

■ **GERBINO A MADEIRA.** Gerbino-Cavalleri parteciperanno al rally di Madeira con la loro Ritmo 130 gruppo N. Il pilota-gentleman torinese sarà assistito per l'occasione dalla scuderia Tre Gazzelle che è già sull'isola per seguire la Lancia-West di Capone-Cresto.

■ **TOIVONEN AMBITO.** Henry Toivonen, per il 1985 fa gola sia alla Lancia sia alla Peugeot. Lui tergiversa, anche perché non vorrebbe perdere l'opportunità di sviluppare quel «mostro» che si prevede sarà la nuova Porsche gruppo B quattro ruote motrici.

CRONACA

La Escort leader mondiale

PER IL TERZO anno consecutivo, la Ford Escort è stata la macchina più venduta nel mondo nel 1983. La popolare vettura è stata costruita in 827.000 esemplari durante l'83, mentre la produzione Ford è salita nello scorso anno a 4,9 milioni tra auto e camion, il che consolida la sua posizione di secondo costruttore del mondo. Nel corso dell'anno passato la Ford ha venduto in Europa oltre 1,3 milioni di macchine nuove ossia il 12,6% del mercato dell'Europa occidentale, mentre la produzione europea globale è salita a 1,55 milioni di veicoli. In Francia, per esempio, figura al primo posto delle vetture importate.

■ **BENEMERENZE.** Nel corso della celebrazione del 210. anniversario della fondazione del Corpo della Guardia di Finanza svoltasi nel cortile della caserma di Catanzaro, il colonnello comandante la legione Gennaro Iorio, ha consegnato un attestato di benemerita, per meriti civili al finanziere Francesco Di Pietro, rimasto coinvolto lo scorso 8 maggio nell'incidente che ha turbato la cronoscalata lametina Nicastro-Passo di Acquabona. Travolto dalla Fiat A112 di Dino Sgarlato della Cosenza Corse, il finanziere Di Pietro era stato ricoverato con prognosi riservata all'ospedale civile di Soveria Mannelli.

Grande concorso Sabelt Terza tappa: i vincitori

Ecco qui di seguito i nomi dei vincitori della terza tappa del Grande Concorso Sabelt i cui quesiti erano stati pubblicati su Autosprint del 5 giugno scorso. Le domande e le risposte esatte erano queste:

1. Di quanto sono diminuiti i morti, rispetto all'anno precedente, dopo l'entrata in vigore — in Gran Bretagna nel 1983 della legge che sanciva l'obbligatorietà delle cinture di sicurezza?
Risposta: 25%.

2. Quali sono i colori delle cinture da competizione della Sabelt?
Risposta: rosso e giallo.

Vincono una coppia di cinture di sicurezza:

1. Luigi Stanig - Gorizia;
2. Graziano Vargiu - Macomer (NU).

Vincono un seggiolino di sicurezza per bambini Sabelt Baby:

3. Manuela Boscardi - Buccinasco;
4. Alberto Moretti - Macerata.

Vincono un ombrello Sabelt:

5. Elena Milanese - Firenze;
6. Pietro Sala - Angone Darfo (BS);
7. Giorgio Gallese - Cortemilia
8. Paolo Canattieri - Brescia
9. Mauro Masoero - Laigueglia
10. Fabio Marchioni - Torino

Vincono un cavo traino Sabelt

11. Gabriele Brandolini - Corvino S. Quirico;
12. Giuseppe Cabras - S. Sperate (CA);
13. Leonardo Cavallo - Torino;
14. Carmela D'Angelo - Cianciana (AG);
15. Marco Mentari - Potenza;
16. Giuseppe Patané - S.M. di Livcodia (CT);
17. Marco Tovagliari - Ponte Taro (PR);
18. Maurizio Bettini - Bologna;
19. Maurizio Forlani - Sondrio.

CRONACA

Nasce il turbo a metano

SI CHIAMA «Arcobaleno» ed è un prototipo di vettura alimentata solo a metano. Le linee fondamentali del progetto sono state illustrate a Bologna dall'ingegner Adolfo Melchionda che con i suoi collaboratori sta costruendo la macchina. Il prototipo, che verrà presentato a settembre a Bologna, nell'ambito del secondo «Metanauto» (congresso-esposizione sull'impiego del metano nei trasporti) utilizza la carrozzeria e, dove possibile le parti meccaniche della «Fiat Uno». Il motore di 1300 centimetri cubici sarà ad alte prestazioni, ottenute con l'adozione di un sistema «turbo» mosso da corrente elettrica erogata direttamente dal normale alternatore. Le bombole di gas saranno piazzate sotto il pianale della vettura (in un vano protetto) nel punto di più basso baricentro per conferire maggiore stabilità. Saranno costruite in fibra d'acciaio, di peso inferiore a quelle normali e dovrebbero fornire un'autonomia di almeno 250 chilometri. Il basso inquinamento del metano rispetto alla benzina sarà ottenuto anche grazie al fissaggio tramite la marmitta del biossido di carbonio.

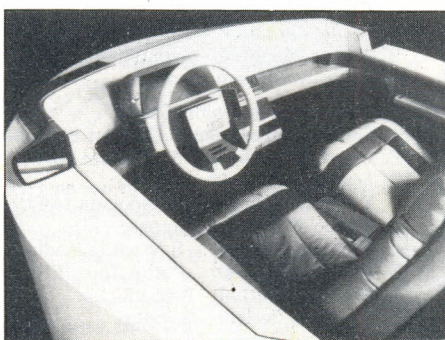


PROVACI ANCORA TOM. Tom Sailors, intraprendente e fantasioso progettista dell'Ohio, ha allestito un mezzo che sta fra l'aereo e il camper. Indubbiamente la fantasia non manca a Tom, magari potrebbe riprovarci con qualcosa di meno ingombrante. Nella foto Tom Sailors con il suo prodotto.

■ **BMW E SCIOPERO.** Un tempestivo ed oculato piano approvvigionamento ha permesso nonostante gli scioperi in Germania alla BMW Italia di tener fede quasi al 100% ai termini di consegna; qualche difficoltà si è avuta con i modelli più richiesti, cioè con la 316 e 320i sia a 2 che a 4 porte, e con la 524td; anche il modello 323i, risente tuttora di qualche ritardo. La BMW AG ha comunque assicurato di riservare al mercato italiano la massima considerazione in modo da dare agli ordini acquisiti prima dell'arresto della produzione, sia nel settore auto che nel settore moto, un'assoluta precedenza.

■ **CONFERMATO RIGHINI.** Si è svolta l'Assemblea Generale ordinaria dell'Anfia (Associazione Nazionale fra Industrie Automobilistiche), presenti i rappresentanti delle Case automobilistiche nazionali nonché i presidenti e i rappresentanti dei gruppi carrozzieri, rimorchi, parti, veicoli da campeggio, pneumatici, vetture sportive. L'Assemblea, dopo aver approvato all'unanimità la regolazione consuntiva 1983, ha confermato l'ing. Carlo Righini alla presidenza dell'Anfia.

INTERNO 2000. Ecco l'interno della Scope, un prototipo sperimentale di vettura presentato dalla Gep. Il nuovo progetto per quanto riguarda quest'interno è stato realizzato dalla General Electric Plastics per dimostrare una serie di idee sullo impiego dei tecnopolimeri termoplastici nella prossima generazione di auto.



■ **SCONTO BENZINA.** È iniziata la corsa allo sconto del prezzo di benzina dai benzinai in Francia. Adesso la Corte d'appello di Parigi ha decretato che le diminuzioni del prezzo della benzina nettamente superiori ai 17 centesimi (40 lire circa) non comportano alcuna misura disciplinare per i distributori.

■ **CINTURE OBBLIGATORIE.** Entra in vigore a partire dal primo agosto la legge che impone l'uso della cintura di sicurezza sulle strade della Repubblica Federale Tedesca e Bonn ha annunciato ufficialmente che la multa per coloro che verranno trovati senza averle allacciate sarà di 40 marchi (25.000 lire circa).

■ **SALONE DEL BUS.** In concomitanza con il sessantesimo Salone Internazionale dell'Automobile, previsto al Lingotto tra il 14 ed il 25 novembre prossimi, Torino ospiterà anche il Salone Internazionale dell'Autobus. Lo ha deciso l'assemblea dei costruttori e dei carrozzieri dell'Anfia (Associazione Nazionale fra Industrie Automobilistiche), nell'intento di offrire un panorama il più completo possibile della produzione automobilistica per il trasporto delle persone.

De Tomaso Innocenti: fusione fatta

VENERDI scorso Alessandro De Tomaso e il presidente del Gepi Bigazzi hanno illustrato al ministro dell'industria Altissimo i dettagli dell'accordo che lega la Maserati con la «Nuova Innocenti». Le due società, infatti, verranno unificate entro breve anche in termini giuridici dopo che di fatto le aziende facenti capo al gruppo De Tomaso operano assieme da diverso tempo. La fusione è, com'è noto, resa possibile dall'accordo che è stato siglato in giugno da Chrysler e Maserati, mediante il quale la multinazionale statunitense diviene proprietaria del 5 per cento delle azioni della ditta italiana. Dal canto suo la Maserati produrrà vetture Chrysler di alte prestazioni e di classe superiore per il mercato d'oltreoceano. L'operazione dovrebbe superare in termini economici i 1000 miliardi di lire.

■ **BRASILE AD ALCOOL.** In Brasile circolano 1,4 milioni di automobili ad alcool. Lo rivela una statistica preparata dalle industrie del settore. Entro l'anno il totale delle vetture che usano l'alcool ricavato dalla canna da zucchero quale combustibile sfiorerà i due milioni. Il successo di questo tipo di automobili, dopo le difficoltà iniziali dovute ad un rendimento insufficiente è confermato dalle cifre: nel 1982 la percentuale delle vetture ad alcool era appena del 16,4 del totale di quelle vendute, ora ha già raggiunto il 95,1 per cento. Il successo in Brasile delle automobili che usano il combustibile alternativo è dovuto a fattori prevalentemente economici: l'alcool per autotrazione costa, infatti, circa il 40 per cento in meno.

■ **MULTA ALLA LEYLAND.** Una multa di quasi mezzo miliardo di lire è stata inflitta alla British Leyland dalla Commissione esecutiva delle comunità Europee per l'opposizione che la casa automobilistica inglese ha dimostrato contro i tentativi di reimportare auto Leyland in Gran Bretagna. La decisione — secondo quanto ha reso noto la Commissione — fa seguito alla crescente reimportazione in Gran Bretagna di modelli della British Leyland dal resto della comunità, a causa delle forti differenze nei prezzi di listino in vigore in Inghilterra e negli altri paesi della CEE. La British Leyland, secondo le motivazioni che hanno portato alla multa, avrebbe cercato di ostacolare il rientro in Gran Bretagna di auto Leyland con guida a sinistra da convertire in guida a destra aumentando i prezzi nonostante il fatto che la trasformazione sia semplice e poco onerosa.



MAGIC AUTO SHOW '84. Si terrà nel primo week-end di ottobre, al Palazzetto dello Sport di Milano, la terza edizione di quello che è oramai il più importante saloncino italiano dei preparatori, personalizzatori e restauratori, nonché dei piccoli carrozzieri artigianali. Come al solito, vi è anche un tema centrale, espositivo, dedicato alla storia dell'automobile e che quest'anno tratterà delle piccole utilitarie, le automobili che permisero agli italiani di scoprire la libertà di muoversi autonomamente. Per informazioni e prenotazioni degli stand: Il Punto, v.le Monterosa 16 20149 Milano, Tel. 02/4981952, 02/4981954 (V. Alfonzetti).

GP Dallas/Giro per giro al computer

REPLAY



I tempi precedenti 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	K. Rosberg Williams Honda Fw09	R. Arnoux Ferrari 126 C4	E. De Angelis Lotus Renault 94	J. Laffite Williams Honda Fw09	P. Ghinzani Osella Alfa Faif	N. Mansell Lotus Renault 94	C. Fagi Brabham Bmw Bt63	M. Winkelhock Ats Bmw D053	N. Lauda McLaren Tag MP4	A. Prost McLaren Tag MP4	T. Boutsen Arrows Bmw A7	M. Alboreto Ferrari 126 C4
1	1'55"886	2'05"901	1'52"434	2'07"115	2'01"887	1'51"008	2'01"257	2'08"927	1'54"712	1'56"420	2'04"038	1'57"135
2	1'48"697	1'50"878	1'47"728	1'51"849	1'51"977	1'47"168	1'51"574	1'52"685	1'49"478	1'49"172	1'50"824	1'49"621
3	1'47"740	1'48"816	1'48"593	1'52"930	1'50"042	1'46"866	1'49"743	1'53"111	1'47"655	1'48"357	1'50"209	1'48"391
4	1'48"595	1'49"587	1'48"573	1'49"649	1'50"164	1'47"264	1'50"103	1'52"065	1'48"510	1'47"580	1'49"753	1'48"800
5	1'46"972	1'49"522	1'48"542	1'49"310	1'49"799	1'46"934	1'49"547	1'53"471	1'46"833	1'47"331	1'49"566	1'51"082
6	1'48"154	1'49"136	1'48"454	1'49"351	1'49"426	1'46"748	1'49"460	1'53"573	1'48"179	1'47"710	1'49"227	1'49"572
7	1'48"468	1'49"151	1'49"397	1'49"516	1'48"863	1'47"045	1'49"583	1'51"972	1'47"826	1'49"296	1'48"976	1'49"893
8	1'46"854	1'49"812	1'46"140	1'48"586	1'49"804	1'45"770	1'49"071	1'53"353	1'45"554	1'47"627	1'49"759	1'50"185
9	1'46"104	1'49"907	1'46"129	1'49"355	1'50"797	1'45"593	1'49"841	1'53"626	1'46"543	1'46"906	1'51"240	1'49"890
10	1'46"347	1'47"347	1'47"145	1'49"698	1'49"722	1'48"707	1'48"361	1'55"339	1'46"674	1'46"019	1'50"377	1'49"944
11	1'47"853	1'50"161	1'47"947	1'50"439	1'50"050	1'54"109	1'51"343	1'56"369	1'48"466	1'47"945	1'52"570	1'51"640
12	1'48"417	1'48"853	1'47"844	1'49"377	1'49"072	1'50"203	1'48"751	1'54"450	1'49"341	1'47"083	1'49"152	1'50"096
13	1'49"064	1'49"512	1'49"176	1'49"121	1'49"926	1'48"767	1'49"625	1'52"694	1'48"654	1'48"116	1'48"229	1'51"433
14	1'47"995	1'51"127	1'46"241	1'48"816	1'49"821	1'47"413	1'51"016	1'54"233	1'50"459	1'49"707	1'50"498	1'51"037
15	1'46"500	1'50"116	1'47"485	1'49"304	1'51"509	1'47"589	1'53"187	1'52"372	1'48"932	1'49"220	1'49"039	1'53"060
16	1'47"806	1'47"286	1'49"050	1'52"533	1'52"394	1'48"643	1'52"451	1'52"809	1'48"886	1'48"894	1'52"366	1'52"089
17	1'48"271	1'47"505	1'48"390	1'48"864	1'49"019	1'48"519	1'48"583	1'52"817	1'52"096	1'50"121	1'49"519	1'48"978
18	1'48"237	1'46"929	1'48"123	1'50"546	1'51"484	1'48"285	1'50"964	1'56"015	1'52"672	1'49"205	1'50"632	1'52"243
19	1'48"306	1'46"047	1'49"539	1'52"241	1'50"790	1'48"515	1'51"010	1'57"759	1'48"100	1'46"695	1'52"877	1'50"937
20	1'47"347	1'48"568	1'48"317	1'49"825	1'51"453	1'47"887	2'00"326	1'54"431	1'46"601	1'47"970	1'51"461	1'51"259
21	1'48"816	1'52"136	1'48"275	1'50"843	1'50"349	1'48"868	1'51"891	1'51"629	1'46"349	1'46"248	1'50"287	2'16"643
22	1'47"282	1'47"728	1'47"440	1'48"838	1'48"604	1'46"089	1'50"500	1'55"814	1'45"353	1'46"708	1'50"888	1'54"614
23	1'46"478	1'46"940	1'47"037	1'49"546	1'49"387	1'47"430	1'50"448	2'00"748	1'45"933	1'45"976	1'49"921	1'47"705
24	1'47"523	1'48"335	1'50"119	1'48"923	1'48"866	1'46"963	1'51"101	1'53"857	1'47"682	1'48"112	1'50"747	1'49"761
25	1'47"644	1'48"285	1'47"285	1'48"601	1'49"645	1'47"191	1'52"360	1'52"457	1'48"265	1'49"785	1'50"772	1'49"942
26	1'46"481	1'46"970	1'46"042	1'51"192	1'53"069	1'47"063	1'52"318	1'52"809	1'45"723	1'46"442	1'51"204	1'51"332
27	1'49"953	1'48"864	1'47"140	1'51"696	1'52"502	1'50"341	1'50"061	1'53"670	1'46"956	1'46"329	1'50"897	1'48"756
28	1'48"667	1'47"064	1'49"516	1'50"258	1'50"911	1'48"791	1'49"395	1'52"157	1'49"235	1'48"763	1'51"529	1'49"363
29	1'47"825	1'46"826	1'47"043	1'48"966	1'50"309	1'47"758	1'50"251	1'52"064	1'47"691	1'46"400	1'53"194	1'48"322
30	1'50"368	1'47"486	1'52"509	1'50"579	1'53"342	1'50"572	1'51"759	1'50"944	1'49"235	1'50"293	1'50"478	1'48"597
31	1'50"497	1'45"780	1'50"552	1'51"421	2'52"798	1'49"269	1'50"668	1'52"456	1'51"711	1'49"938	1'51"563	1'48"257
32	1'47"787	1'46"447	1'48"035	1'49"047	2'00"264	1'48"053	1'51"672	1'50"549	1'48"951	1'46"949	1'50"901	1'49"027
33	1'53"912	1'49"369	1'50"584	1'50"383	1'52"325	1'53"297	1'53"220	1'50"688	1'48"224	1'51"922	1'50"409	1'50"870
34	1'48"760	1'47"555	1'49"068	1'48"532	1'50"276	1'48"305	1'51"875	1'51"159	1'49"351	1'48"725	1'51"354	1'46"716
35	1'46"737	1'47"491	1'47"774	1'49"331	1'50"071	1'46"951	1'52"293	1'50"562	1'48"473	1'48"649	1'52"665	1'48"605
36	1'48"914	1'47"437	1'50"103	1'48"778	1'50"036	1'51"600	1'52"823	1'52"408	1'48"771	1'49"957	1'52"092	1'46"844
37	1'46"997	1'46"858	1'49"047	1'50"409	1'50"230	1'52"960	1'54"977	1'52"137	1'48"890	1'49"424	1'52"030	1'48"718
38	1'46"789	1'45"545	1'47"814	1'49"797	1'51"043	1'53"279	1'51"864	1'54"708	1'49"562	1'46"709	1'53"264	1'49"087
39	1'47"378	1'48"450	1'48"582	1'49"523	1'52"078	2'28"249	1'51"492	1'56"315	1'48"089	1'46"536	1'52"483	1'49"236
40	1'46"993	1'48"052	1'49"431	1'51"325	1'49"901	2'03"481	1'54"370	1'55"986	1'48"141	1'48"289	1'54"231	1'48"270
41	1'47"473	1'47"281	1'49"107	1'51"752	1'51"952	1'52"741	1'53"433	2'00"256	1'50"509	1'47"065	1'53"962	1'48"740
42	1'46"967	1'46"988	1'50"824	1'53"204	1'51"938	1'50"328	1'57"524	1'53"702	1'47"972	1'46"791	1'53"593	1'49"874
43	1'49"470	1'50"131	1'52"740	1'50"896	1'53"056	1'49"435	1'52"924	1'55"538	1'49"299	1'47"441	1'53"296	1'50"437
44	1'48"424	1'47"361	1'48"287	1'51"921	1'54"828	1'53"693	1'53"474	1'52"635	1'47"998	1'48"186	1'52"976	1'48"563
45	1'49"455	1'47"960	1'49"393	1'59"340	1'54"160	1'56"932	1'53"739	1'57"082	1'46"859	1'50"024	1'52"528	1'52"184
46	1'50"076	1'49"429	1'51"593	1'52"010	1'55"014	1'54"680	1'56"884	1'55"814	1'48"433	1'49"248	1'52"555	1'48"309
47	1'48"421	1'47"450	1'57"601	1'49"838	1'53"417	1'51"372	1'56"222	1'53"091	1'50"396	1'47"844	1'53"204	1'49"971
48	1'49"671	1'48"207	1'53"574	1'53"127	1'51"906	1'50"511	1'53"433	1'58"228	1'47"321	1'48"413	1'52"501	1'48"205
49	1'49"088	1'47"049	1'54"823	1'56"215	1'55"891	1'56"066	1'55"894	1'55"681	1'48"567	1'47"904	1'52"694	1'47"996
50	1'48"805	1'46"022	1'53"797	1'53"983	1'54"487	2'00"328	1'54"094	1'56"456	1'49"558	1'46"132	1'52"764	1'50"899
51	1'50"858	1'48"974	1'52"785	1'53"819	1'51"643	2'02"796	1'55"011	1'57"309	1'52"396	1'50"830	1'53"813	1'47"474
52	1'49"701	1'51"101	1'52"615	1'53"417	1'50"023	1'59"856	1'53"425	1'58"105	1'53"035	1'48"005	1'53"218	1'47"541
53	1'43"037	1'46"984	1'52"246	1'51"586	1'51"740	2'02"352	1'57"302	2'01"017	1'50"810	1'47"236	1'52"255	1'48"491
54	1'48"648	1'48"276	1'51"556	1'51"742	1'54"279	1'57"730	2'04"083	2'01"235	1'52"082	1'47"301	1'53"826	1'52"087
55	1'49"487	1'49"067	1'53"168	1'54"289	1'54"964	1'59"887	2'00"776	1'58"776	1'53"093	1'49"544	1'53"954	
56	1'49"593	1'49"456	1'54"320	1'55"218	1'54"732	2'03"786	1'58"701	2'01"692	1'53"326	1'50"655		
57	1'49"144	1'50"990	1'54"718	1'56"156	1'56"533	1'56"844	2'03"198	2'04"012	1'54"715			
58	1'49"937	1'49"096	1'54"203	1'56"256	1'57"267	1'52"883	2'01"594	2'00"963	1'55"152			
59	1'49"214	1'48"381	1'54"697	1'55"359	1'55"661	1'53"447	2'03"687	2'00"427	1'55"962			
60	1'48"843	1'48"790	1'53"046	1'57"521	1'56"750	1'55"804	2'06"105	2'00"096	1'55"774			
61	1'48"518	1'51"015	1'54"583	1'56"524	1'56"299	1'57"826	2'04"802	2'00"250				
62	1'47"986	1'51"227	1'55"118	1'55"937	1'56"037	1'56"018	2'09"940	2'00"406				
63	1'49"558	1'51"759	1'56"282	2'03"241	1'56"992	1'56"340	2'07"060	2'00"838				
64	1'49"144	1'52"852	1'59"176	2'03"613	1'56"634	1'57"324	2'07"250	2'03"493				
65	1'50"785	1'51"228	1'59"358	1'57"386	2'00"400							
66	1'52"929	1'54"755	2'01"154									
67	1'53"991	1'53"473										

6

28

11

5

24

12

2

14

8

7

18

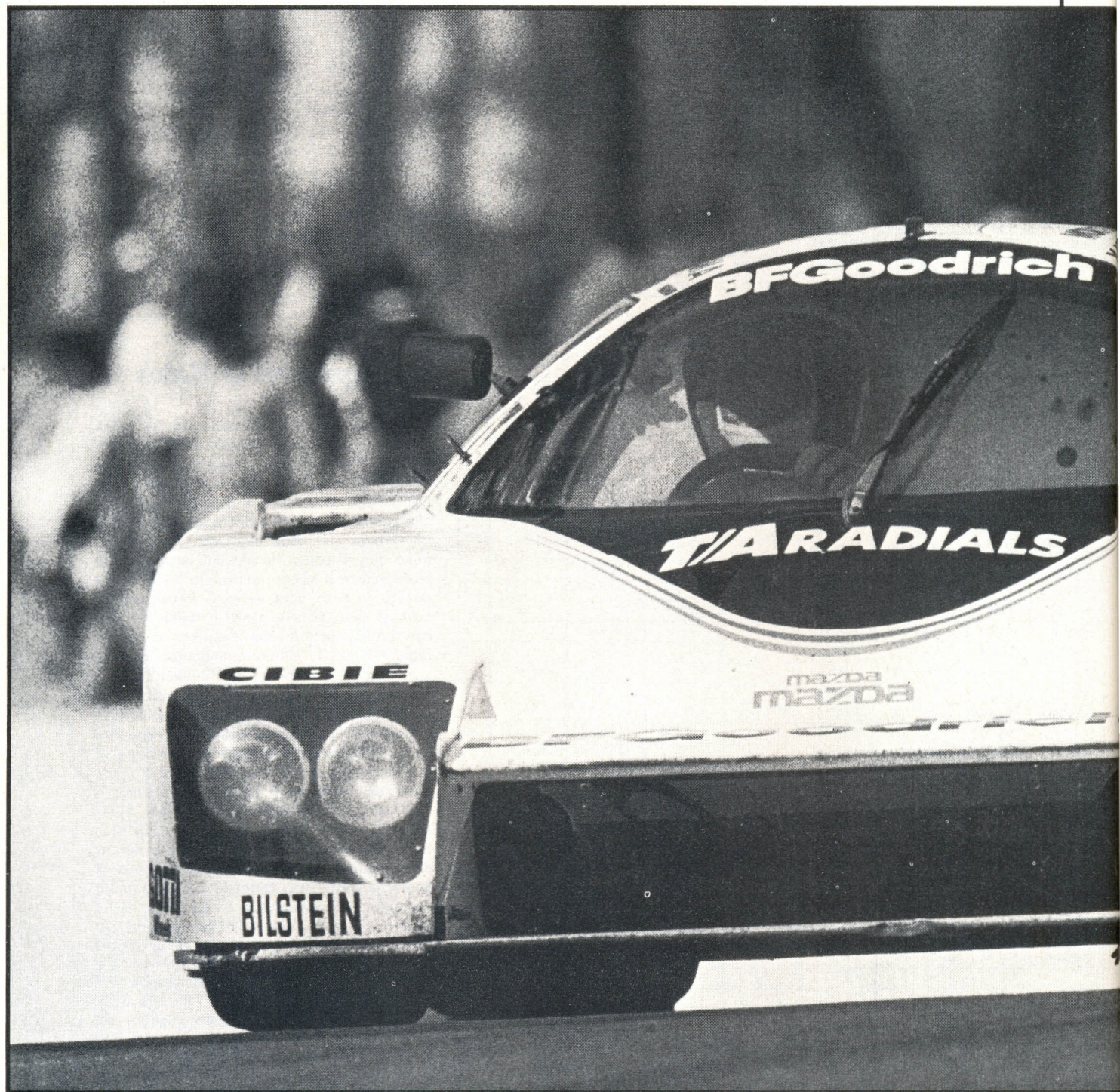
27

M. Surer Arrows Ford A6	A. Senna Toleman Hart Tg 184	J. Palmer Ram Hart 02	N. Piquet Brabham Bmw B153	P. Tambay Renault Re 50	J. Cecotto Toleman Hart Tg 184	A. De Cesaris Ligier Renault Js23	H. Rothengatter Spirit Hart 201	R. Patrese Euro Alfa Romeo 184	D. Warwick Renault Re 50	S. Bellof Tyrrell Ford 012	E. Cheever Euro Alfa Romeo 184	F. Hesnault Ligier Renault JS 23	P. Alliot Ram Hart 02
2'07"808	1'53"710	2'11"456	1'59"521	1'57"624	3'22"743	2'00"136	2'11"044	2'05"587	1'52"943	2'01"403	1'59"119		
1'52"177	2'18"843	1'53"957	1'50"339	1'50"026	1'59"847	1'51"956	1'51"720	1'53"169	1'47"782	1'51"795	1'52"375		
1'53"064	1'50"070	1'53"543	1'48"576	1'48"275	1'50"940	1'49"655	1'53"833	1'53"876	1'48"271	1'49"894	1'49"398		
1'52"595	2'22"878	1'52"966	1'48"514	1'48"495	1'51"110	1'49"012	1'54"120	1'52"410	1'47"351	1'50"164	1'50"533		
1'53"397	1'57"476	1'54"429	1'48"490	1'49"174	1'50"276	1'48"788	1'52"843	1'50"899	1'47"183	1'49"497	1'49"357		
1'52"885	1'51"663	1'55"060	1'49"533	1'47"278	1'51"630	1'47"563	1'52"899	1'51"069	1'45"772	1'49"481	1'49"929		
□ 1'50"374	1'52"265	□ 1'52"958	1'48"186	1'48"354	1'48"214	1'47"893	1'54"243	1'50"641	1'45"868	□ 1'49"204	1'49"294		
1'50"710	1'54"114	1'54"307	1'47"134	1'47"410	1'48"037	□ 1'47"341	1'56"878	□ 1'50"274	□ 1'45"648	1'49"751	□ 1'49"010		
1'51"948	1'51"382	1'53"251	1'46"586	1'46"563	1'49"288	1'47"481	□ 1'51"347	1'50"765	1'45"659	1'50"772			
1'52"522	4'07"494	1'55"766	1'47"423	1'48"265	1'51"486	1'47"657	2'36"638	1'51"852	1'47"355				
1'53"454	1'56"902	1'55"219	1'49"931	1'51"620	1'50"595	1'51"638	2'39"472	1'53"540					
1'52"187	1'50"306	1'55"245	1'50"837	1'48"444	1'51"057	1'48"885	1'54"592	1'51"961					
1'52"082	1'51"707	1'53"068	1'49"316	1'47"700	1'49"703	1'49"714	1'53"343						
1'52"541	1'51"763	1'54"189	1'49"298	1'47"503	1'49"701	1'47"893	1'53"482						
1'51"682	1'50"370	1'53"946	1'48"859	1'46"575	1'50"020	1'49"495	1'58"999						
1'53"081	1'51"666	1'56"137	1'47"932	□ 1'46"373	1'49"794								
1'51"928	1'49"843	2'00"610	1'48"811	1'50"589	1'51"472								
1'52"230	1'49"448	1'53"830	1'49"662	1'52"758	1'49"458								
1'51"156	1'52"431	1'53"900	1'47"995	1'47"840	1'50"005								
1'51"587	1'50"605	2'00"743	1'48"487	1'46"827	1'51"393								
1'53"292	1'50"517	1'55"445	1'47"740	1'47"511	1'50"039								
1'53"256	1'47"769	1'59"644	1'48"670	1'46"464	1'48"416								
2'00"230	1'48"618	1'57"847	1'49"646	1'46"601	1'48"029								
1'52"883	1'48"035	1'53"541	1'46"939	1'46"848	□ 1'47"827								
1'53"413	1'49"973	1'57"084	1'48"399	1'46"432	2'48"319								
1'53"165	1'49"572	1'53"881	1'49"031										
1'52"755	1'48"221	1'54"423	1'49"350										
1'51"145	1'48"907	1'53"753	1'50"669										
1'52"791	1'49"959	2'00"172	1'48"823										
1'52"729	1'48"191	1'57"363	1'46"763										
1'52"140	1'49"840	1'54"605	1'46"879										
1'54"025	1'47"476	1'55"800	1'46"822										
1'52"050	1'47"819	1'53"857	1'49"746										
1'51"639	1'47"639	1'53"349	1'48"739										
1'54"632	1'48"136	1'54"914	1'46"641										
1'53"864	1'46"783	1'54"114	1'48"368										
1'51"977	1'47"568	1'54"191	□ 1'46"502										
1'55"981	1'48"278	1'59"079	1'46"869										
1'52"393	□ 1'46"419	1'57"556	1'51"539										
1'54"123	1'50"158	1'55"769	1'51"052										
1'56"537	1'48"266	1'55"147	1'50"804										
1'54"889	1'47"343	1'57"542	1'49"391										
1'55"377	1'47"555	2'01"541	1'50"101										
1'54"072	1'46"509	1'56"712	1'53"865										
1'56"658	1'48"053	1'58"062	1'51"244										
1'54"786	1'47"095	1'56"122											
1'53"603	1'46"626												
1'54"063													
1'54"309													
1'55"356													
1'53"088													
1'55"080													
1'58"057													
1'55"457													

La regolarità di Keke

L'analisi dei tempi dei due prim'attori del GP di Dallas si presta a parecchi ragionamenti. Innanzitutto il ritmo di Keke Rosberg e della sua Williams Honda è stato alquanto regolare nelle fasi salienti della corsa. Il finlandese è partito alla grande, riuscendo a girare già dalla seconda tornata sul piede dell'1'48". Rosberg, al nono giro di corsa, ha stabilito anche la sua performance migliore, staccando 1'46"104. In questa fase di gara Arnoux, impegnato in rimonta nelle retrovie, perde in media 1" a giro dal futuro vincitore che mantiene un passo regolare sull'1'47" fino a quando non incontra sulla sua strada la nera Lotus Renault di Nigel Mansell che pur essendo in prima posizione fa da tappo a tutto il gruppo degli inseguitori. In questa fase Rosberg, nel tentativo di aprirsi un varco, non riesce ad eguagliare i rilevamenti di prima. Compie due tornate sul piede dell'1'50", tenta un sorpasso a Mansell scendendo a 1'46"787 poi nel giro in cui Alain Prost approfitta della situazione sale a 1'53"912. Superato l'ostacolo Mansell Rosberg si riprenderà bellamente dimostrando, al contrario di quanto è stato detto, di tenere un ritmo molto costante fino al termine della gara. René Arnoux, invece, perde 22"464 nell'arco del Gran Premio nei confronti dell'ex campione del mondo. Il momento migliore del ferrarista è a cavallo di metà corsa, con tornate che da 1'47 scendono a 1'46" per arrivare a 1'45"545 al 38. passaggio, che è stato il giro migliore del francese e il terzo tempo assoluto del GP. Purtroppo Arnoux, essendo spesso invischiato in mezzo al gruppo, non è stato costante in fatto di regolarità, alternando tornate velocissime ad altre di parecchi secondi più lente, perdendo poi nel finale altri secondi dallo scatenato finlandese che proprio sulla regolarità ha impostato la sua splendida corsa.

**ULTIMISSIME DA BF GOODRICH:
I T/A RADIALS VINCONO A LE MANS.
E' UNA VITTORIA STORICA... UN'ALTRA!**



Per ulteriori informazioni su BF Goodrich e sui T/A High Tech Radials, o per chiedere il recapito dei punti di vendita di zona, rivolgersi a: A. Benzoni & C. - Via Lambro 68 -

BF GOODRICH **T/A** **HIGH TECH**
RADIALS



17 giugno 1984. Le tre del pomeriggio. La 24 Ore di Le Mans. L'auto n. 68, dotata di T/A Radials sperimentali superabbassati (Aspect Ratio 35) della BF Goodrich, si piazza prima nel Campionato Mondiale di Endurance, Gruppo C2. Si tratta della Lola T616

con motore Mazda, pilotata da John Morton, Yashimi Katayama e John O'Steen.

Una vittoria storica certo, ma non senza precedenti in quanto già un'altra volta ha trionfato a Le Mans una vettura con pneumatici di struttura uguale a quella dei normali radiali

stradali. Nel 1982, infatti, una Porsche Turbo Carrera, equipaggiata anch'essa con T/A



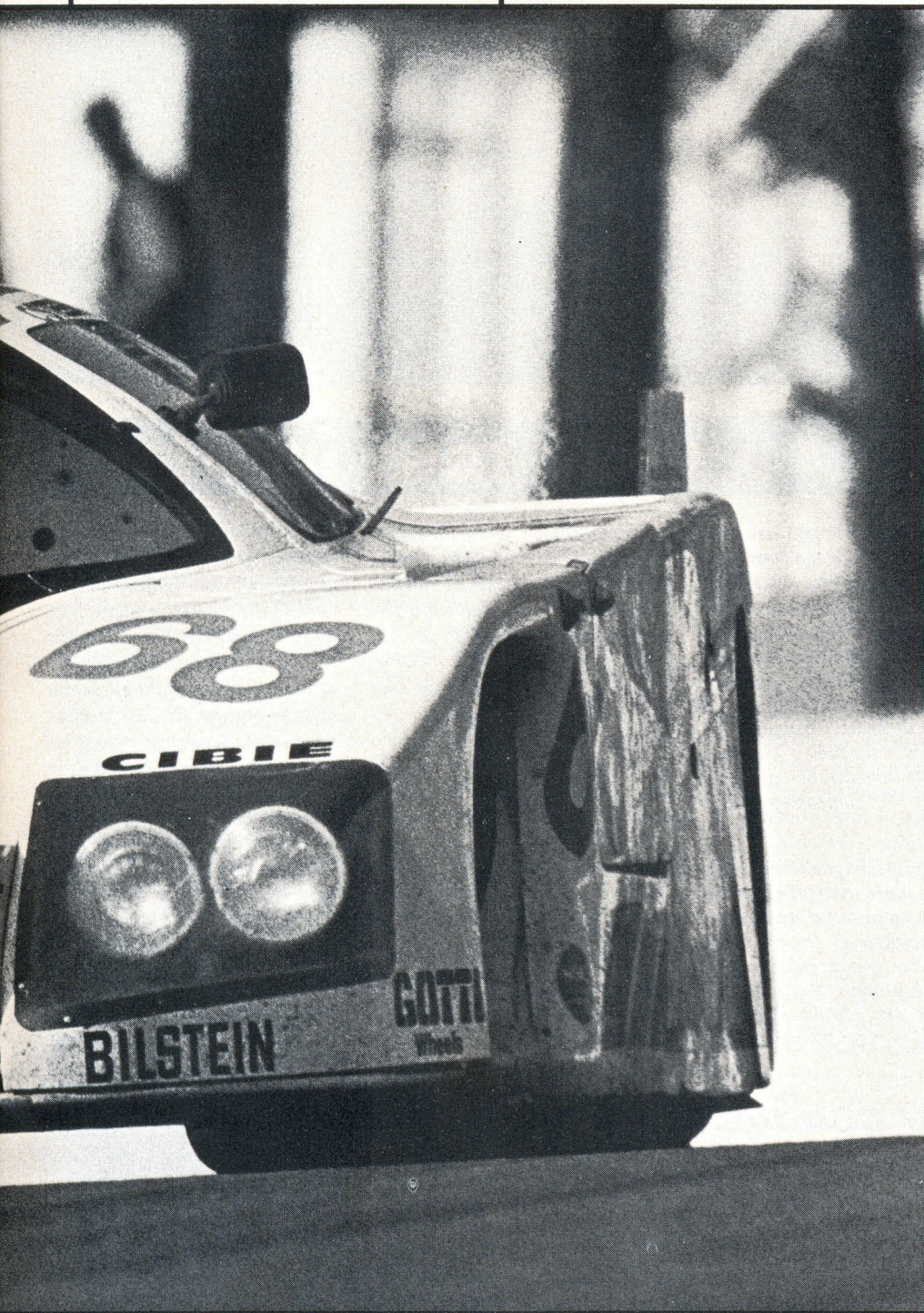
L'auto N. 68, pilotata da Yashimi Katayama, John Morton e John O'Steen.

Radials, è arrivata prima nella sua classe a Le Mans.

L'AUTODROMO E LA PISTA DI PROVA

Tra le molte tecniche che noi della BF Goodrich utilizziamo per valutare le prestazioni dei pneumatici, ci sono anche i test effettuati sulla pista di prova. Ma questi test, pur condotti con il massimo impegno, hanno sempre qualcosa di artificioso. Quanto avviene in gara è invece di una realtà brutale, perché lì l'imprevisto succede regolarmente. Se non fosse così, tutti i 53 concorrenti entrati in gara a Le Mans avrebbero finito la corsa. Invece ce l'hanno fatta solo 23 auto. Per questo la BF Goodrich sta mettendo alla prova oggi, nelle gare più difficili, i T/A Radials per le auto di domani. D'altronde i risultati ottenuti a Le Mans ci dicono che i pneumatici di domani esistono già oggi.

Il Comp T/A, un esempio vincente della tecnologia BF Goodrich.



MIGLIORIAMO LE PRESTAZIONI DELLE AUTO



diventerà sicuramente un campione

prezzare il «piede» di questo pilota e ad attenderne il successivo passaggio. Alla fine delle prime prove il riscontro cronometrico lo vedeva, seppure di poco, escluso dalla provvisoria griglia di partenza.

SABATO MATTINA, durante la sessione libera, Martin inanelava giri su giri alla ricerca del migliore assetto in vista dell'ultima, decisiva ora di prove. La

determinazione profusa per colmare quel «gap» fatto di pochi decimi di secondo che lo separavano dalla tanto voluta qualificazione costituiva uno spettacolo nello spettacolo. Le gibbosità del terreno facevano sobbalzare sensibilmente la leggera monoposto, guidata in modo così guascone, con inserimenti in curva vertiginosi e staccate al limite. D'improvviso, l'incidente. Un ingresso un po' lungo alla curva del Ta-

baiccio, la macchina con il muso puntato contro il guard rail, lo schianto e poi, in incredibile successione, le capriole sull'asfalto e l'immobilità a ruote all'aria. Ognuno vive le proprie emozioni separatamente; non so se anche le persone intorno a me si sentissero confuse ed impotenti come lo ero io ma, unico e bellissimo, fu quel comune, lungo e liberatorio applauso, sorto così spontaneo e fragoroso, alla vista di Martin che con le proprie forze si sfilava dall'abitacolo non appena la macchina, o meglio quello che ne era rimasto, venne raddrizzata e sempre da solo guadagnava la via dei box. Sulle tribune era tutto un intrecciarsi di dialoghi; si incominciavano a fare accostamenti, a volte fantastici ed improponibili, a trovare analogie con un altro terribile, indimenticabile volo di due anni prima, a chiedersi vicendevolmente cosa realmente provasse un pilota in certi momenti. Mi venivano in mente le belle parole di Eddie Cheever dopo la tragedia di Zolder: «Si sarà arrabbiato con se stesso per avere sprecato il suo miglior giro...», mentre pensavo che anche Martin, in quell'occasione, avesse potuto fare una simile considerazione. Intorno a me, nel frattempo, era tutto un

veloce consultare di programmi per saperne di più su quel coraggioso fantino della Tyrrell numero 3. D'incanto i Lauda, gli Alboreto e i Prost erano spariti per lasciare il posto al nuovo emblema di quel mondo sempre un po' codardo che ama nascondere le proprie debolezze esaltando le virtù degli altri fino a farle proprie.

L'INDOMANI seguendo la corsa dai box, Martin si sarebbe probabilmente morso le dita a vedere il suo compagno di squadra Bellof far mirabilie sotto il diluvio, con sorpassi mozzafiato a gente come Arnoux, rammarricandosi ancora tra sé e sé per la mancata qualificazione. A niente sarebbero servite frasi come: «È capitato anche a Lauda, l'anno scorso»; la sua rabbia non si sarebbe diluita molto velocemente. Forse Martin in quel momento dimenticava che la sua «pole» se l'era conquistata lo stesso e pienamente; una prima posizione fatta di coraggio e generosità e gratificata dall'ammirazione dei molti che avevano capito e vissuto il suo difficile momento. Altri impegni stavano incombando, altri circuiti ora lo attendevano... Good Luck, Martin.

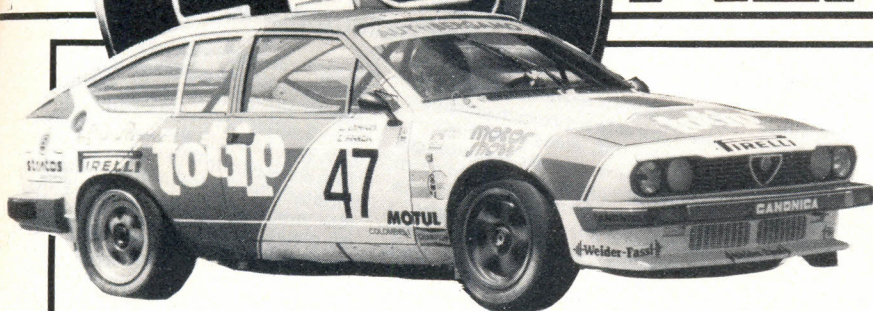
Roberto Barut



Lanciato da Tyrrell all'inizio di questa stagione, Martin Brundle si è messo subito in luce arrivando quinto nel GP del Brasile. Il colpo a sorpresa però l'ha fatto a Detroit dove è arrivato secondo dietro a Piquet. A Dallas è rimasto vittima di un incidente che lo terrà lontano dalle corse per alcune settimane. Nelle foto (Colombo) Brundle a Detroit



ALFA VINCE



Francia-Lombardi (Alfetta GTV6 2.5)

EUROPEO TURISMO

- * 500 Km Monza (1-4)
1° Drovandi-Zapico (Autolodi Corse)
- * 500 Km Vallelunga (8-4)
1° Cipriani-Toffoli (Team Biesse)
- * 500 Km Donington (28-4)
1° Cremer-Swyszen (Luigi Racing)
- * 500 Km Pergusa (13-5)
1° Drovandi-Zapico (Autolodi Corse)
- * Gran Premio di Brno (10-6)
1° Francia-Lombardi (Team Biesse)
- * Zeltweg (17-6)
1° Drovandi-Zapico (Autolodi Corse)
- * Salisburgo (1-7)
1° Francia-Lombardi (Team Biesse)
- * 500 Km Nurburgring (8-7)
1° Cremer-Drovandi (Luigi Racing)

CLASSIFICA CAMPIONATO EUROPEO TURISMO MARCHE (dopo 8 gare)

1. ALFA ROMEO punti 160
2. JAGUAR punti 140
3. BMW punti 112

Alfetta GTV6 2.5 (2^a Divisione)

8 vittorie
(su 8 gare)

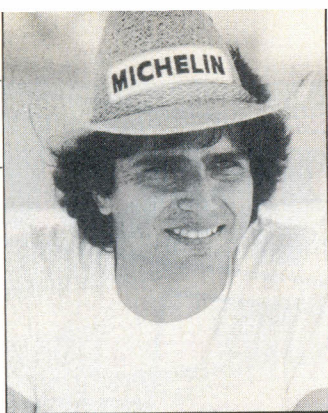


Drovandi-Cremer (Alfetta GTV6 2.5)



Cipriani-Toffoli (Alfetta GTV6 2.5)

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



L'organizzazione e lo svolgimento dell'ultimo GP americano **Dallas? Tutto da rifare!**

Nelson: «Circuito impossibile, nemmeno degno di questo nome! Curve rattoppate alla meglio, e la Fisa se n'è lavata bellamente le mani»

DALLAS — Spero che non avremo mai più una corsa come quella di Dallas! Quando si considera che gli organizzatori del Texas non avevano mai visto una macchina di F.1 prima, suppongo che non si possa criticare il circuito. Però chiunque sapeva che sarebbe stato caldissimo lì e ogni ingegnere stradale serio sarebbe stato in grado a dire loro che l'asfalto fresco non avrebbe resistito cinque minuti. Ma, benché sia ragionevole aspettarsi che i piloti si rassegnino ad accettare un po' di scomodità a causa del caldo e che un nuovo organizzatore possa avere un

fresco e tenero nei tratti in cui la pista si era sbriciolata, e come previsto, si è tutto sbriciolato di nuovo...

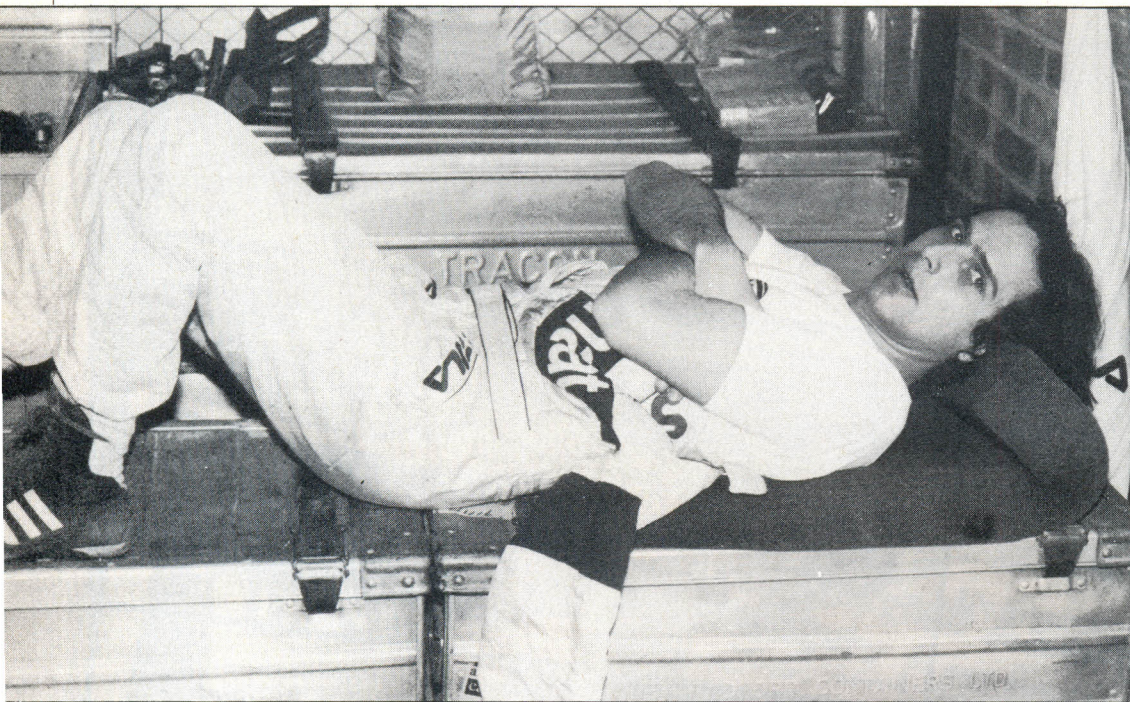
LA FISA non voleva preoccuparsi dei piloti a Dallas, anzi peggio, non desiderava assumersi alcuna responsabilità. Che cosa è successo della vecchia regola secondo la quale un nuovo circuito deve prima organizzare una corsa non valida per il campionato prima che possa avere la qualifica per un Gran Premio? A me sembra una regola ottima. Ma passati soltanto due anni da quando hanno commesso lo stesso errore a Detroit. Perciò non

risolvere gran parte dei nostri problemi durante le prove, e sebbene la macchina non andasse bene come a Detroit avevamo tutte le ragioni del mondo di aspettarci un posto entro i primi tre. Avrete probabilmente notato che io, come tanti altri a Dallas, sono andato a finire contro un muro. La cosa frustrante è che non è stata colpa mia. Ho avuto dei problemi sin dall'inizio della corsa con il gas, che rimaneva bloccato. Lo avevo già notato durante i giri di «ricognizione» del circuito che gli organizzatori ci hanno concessi dopo aver cancellato la sessione di

re la macchina in strada fino a 20 giri dalla fine, ho perfino superato alcuni concorrenti: il mio compagno di squadra Corrado Fagi, Eddie Cheever, Michele Alboreto. Il pedale si è incastrato due volte, poi si è rifiutato di tornare indietro quando ho imboccato la curva prima dei box. Sembrava che i freni non funzionassero, la macchina è uscita sul tratto sporco all'esterno della curva e poi è andata a finire contro il muro. Un sacco di duro lavoro per niente. Dopo la corsa i miei meccanici hanno acceso il motore per riportare la macchina nel garage e il maledetto congegno si è nuovamente incastrato. Due dei ragazzi erano seduti sopra e hanno rischiato di essere buttati giù.

A BRANDS HATCH piloterò definitivamente la versione «di sviluppo» della macchina attuale. Sono tornato in Inghilterra dopo Detroit per provare a Snetterton e la vettura è stata decisamente migliore (il nostro giro più veloce di 51"3 è stato superiore di 1"3 di ogni altro tempo mai realizzato da noi a Snetterton prima). Le migliori comprendono nuovi radiatori e scambiatori di calore. Penso che sia una macchina potenzialmente vincitrice, però vorrei che avessimo i punti che avremmo dovuto portare a casa da Dallas. Ho volato parecchio recentemente. Immediatamente dopo i test con la nuova macchina sono partito per Chicago per il mio brevetto bimotore. Non è facile quanto sembra, perché gli istruttori ti fanno volare un sacco di tempo con uno dei due motori spenti e l'aereo vuole fare ogni specie di acrobazie in cerchio, perciò bisogna imparare di essere pronto a reagire. La sensazione che si ha è quasi brutta quanto guidare una Brabham-BMW con il gas bloccato...

UN PIQUET UN PÒ SU DI GIRI



po' di problemi con un nuovo circuito, non ci possono essere scuse per il comportamento della FISA. Quelli hanno degli stupidi regolamenti su cose come le riunioni dei piloti e sono contenti quando si tratta di imporre delle multe di 2000 dollari ai piloti che si sono dimenticati a parteciparvi. Però a Dallas non c'è stata nessuna riunione dei piloti, probabilmente perché erano preoccupati che qualcuno potesse sottolineare quante regole FISA erano state infrante e non c'è stato nemmeno la sessione di riscaldamento la mattina prima della corsa, perché sapevano in anticipo che il circuito si sarebbe probabilmente disintegrato di nuovo. Non è sorprendente pensare che gli organizzatori avevano posto dell'asfalto

possono scusarsi dicendo che la situazione di Dallas non era prevedibile!

LA FISA avrebbe dovuto essere meglio organizzata, avrebbero dovuto essere pronti a spostare la partenza di due o tre ore, ma ciò avrebbe significato che qualcuno non avrebbe incassato i soldi per i diritti televisivi... Dunque hanno semplicemente incrociato le dita, sperando nel meglio e far partire la corsa. Non è stato un Gran Premio serio e la vittoria di Keke significa che il campionato si trova più o meno nella stessa posizione di quanto lo fosse quando abbiamo lasciato Detroit. Io personalmente mi sentirò amareggiato per molto tempo dopo il fine settimana di Dallas. Alla Brabham eravamo riusciti a

prove libere del mattino. La farfalla bloccata è un problema non del tutto nuovo per il motore BMW. Avevo incontrato un problema analogo l'anno scorso a Long Beach, e non è mai stato completamente risolto. A Dallas c'era soltanto tempo sufficiente da permettere ai meccanici di dare un'occhiata prima del via, però è peggiorato non appena il motore si è riscaldato a temperatura di funzionamento. Sono stato in grado di scoprire che potevo evitare il problema alzando all'improvviso il piede dal gas quando il pedale si trovava in posizione «pieno gas», ma non a metà strada. In effetti, significava che doveva trattare il pedale come un interruttore il che non è facile con una vettura turbo di F.1. Sono comunque riuscito a tene-

SE DESIDERATE sapere dove mi troverò quando leggerete questa rubrica. Vi comunico che mi troverò con il mio istruttore di volo Jeff Hutchinson, che è inoltre un giornalista dell'auto e collaboratore di AS, in volo per l'Europa con il suo bimotore Piper Commanche. Poiché l'aereo non ha un grande autonomia, andremo via il Canada, Groenlandia, Islanda e diversi posti molto freddi. Il viaggio comprende trenta ore di volo e mi auguro dunque che l'impianto di riscaldamento non si rompa...

Nelson Piquet

testo raccolto da **Mike Doodson**

fanno registrare le diverse posizioni di Piquet e Rosberg

Beh, io mi sono divertito!

Keke: «Non sono d'accordo con Nelson. È vero che ci sono troppi dossi ma con alcune modifiche potrebbe diventare uno dei tracciati migliori»

DALLAS — Dopo tutti i problemi che la Williams ed io abbiamo avuto a Dallas durante il fine settimana, una vittoria nel Gp texano è stato veramente il miglior modo per concludere la trasferta americana. Ovvio, direte voi. Ma quello che vorrei dirvi è che questa vittoria vale doppio. Perché? Primo perché mi ha portato punti, eppoi perché a Dallas ha vinto, scusate la modestia, il pilota. Tuttavia ciò non basta! Le prossime corse, infatti, si disputano tutte su circuiti che richiedono un buon telaio. Una cosa che in questo momento ci manca proprio.

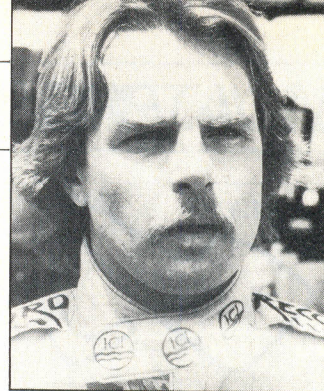
PRIMA DI PARLARE della vittoria di Dallas, però, voglio raccontarvi del mio ritiro a Detroit. O meglio, voglio spiegarvi bene perché là sono stato costretto a fermarmi. Anche stavolta il motore non c'entra. S'è rotto un tubo di scarico e l'aria calda ha fuso praticamente tutto, compreso un tubo che portava l'olio di lubrificazione per il turbo. Un vero disastro. Beh, dopo di ciò sono dovuto tornare nella vecchia Europa per correre al Norisring in occasione della mia nuova uscita per le corse sport. Anche qui è stato un semifallimento, e allora sono tornato in USA, a Dallas eppoi da lì a Tucson, in Arizona, per vedere alcuni miei amici che lavorano per la Lear Corporation, Casa che produce i piccoli jet. Il presidente della Lear è Bib Stillwell ex pilota di F.1 in Australia (Stillwell corre ancora negli Usa con una splendida Jaguar D-Type). Bib m'ha fatto fare un giretto con uno dei suoi jet: una cosa da favola, credetemi. Da Tucson sono tornato a Dallas, che è stata una sorpresa veramente piacevole: Non ci ero mai stato prima e pensavo che si trovasse nel mezzo del deserto. Invece è una città ben costruita con edifici belli, progettati con gusto e con un bel paesaggio verde che la circonda. L'immagine che la maggior parte della gente si fa di Dallas è quello della serie televisiva, con Gei Ar eccetera. Ma mi dispiace dire che non sono uno degli avidi telespettatori di quella serie e quindi il fatto che Steve Kanaly che interpreta il ruolo di Ray Krebs e Patrick Duffy, Bobby Ewing, hanno partecipato alla «Corsa delle Celebrità» non m'è importato molto. Però l'immagine di Dallas è effettivamente ben curata. Esistono alcuni Ranch, alberghi e club veramente belli e sono stato fortunato di aver potuto visitarne alcuni, compreso un club esclusivo di uomini d'affari del mondo petrolifero e un ristorante dove la TAG ha organizzato una festa e fuori pascolava un toro (vivo naturalmente) marcato con la scritta «A gift to Mansour Ojjej» (un

regalo per Maunsour Ojjej). Ma veniamo alla corsa. Il grosso problema, per me, sono stati i dossi. È stato come cavalcare un giovane cavallo in un rodeo girando con una macchina da corsa su quel circuito. Tuttavia senza quei dossi potrebbe essere uno dei tracciati cittadini più belli che abbiamo mai incontrato, a condizione di aver a disposizione un po' di zone di rallentamento qua e là...

QUANDO il manto stradale ha cominciato a sbriciolarsi, le cose sono diventate veramente difficili e

piuttosto lenta. Un braccio della sospensione ha danneggiato il telaio e, proprio nella serata in cui i miei meccanici speravano avere meno lavoro possibile, hanno dovuto costruire una nuova macchina dalla monoscocca in giù.

COME sapete, la sessione di riscaldamento è stata cancellata a causa di ulteriori problemi con il manto stradale, ma ciò ha dato almeno il tempo di guardare... la finale di Wimbledon Connors-McEnroe. Di conseguenza eravamo tutto rilassati quando il manto stradale aveva



Andrea De Cesaris fosse il «bambino problematico», ma Nigel ha preso il suo posto. Perfino il suo compagno di squadra si è lamentato della sua guida e ciò è veramente difficile da capire. Per fortuna i miei problemi sono terminati quando ha sbagliato una marcia e sono riuscito a scavalcarlo. So che Nigel sta cercando di vincere il suo primo Gran Premio, però se usa delle tattiche come quella, non lo vincerà mai.

DA QUEL MOMENTO, il mio scopo principale è stato di costruirmi un bel margine di vantaggio sui miei inseguitori. Però c'era ancora molta strada da fare e quando si è presentato Prost per passarmi e aveva ovviamente le gomme migliori, non c'è stato niente da fare, dunque mi sono spostato per dargli strada. Quella manovra mi è costata circa 5 secondi e ho raccolto i sassetti che si sono appiccicati alle gomme eppoi mi ci sono voluti i soliti due giri per togliermeli. Una volta «pulito» sono stato in grado a avvicinarci un po' di più a Prost, ma mi ero quasi accontentato del secondo posto quando Alain è scivolato fuori pista, cedendomi di nuovo il comando. I miei problemi, comunque, non erano ancora finiti. Arnoux si trovava a soli 10 secondi da me e un'altra uscita di sassolini avrebbe ridotto questo margine, così ho dovuto sempre guidare superprudentemente. Potevo rilassarmi soltanto per gli ultimi cinque giri e anche lì nemmeno tanto... Ciò che vorrei dire è, che sotto un certo aspetto, ho provato poca vera gioia per questa vittoria. Soddisfazione? Naturalmente, ma effettiva esaltazione no, semplicemente perché ora che torniamo in Europa per correre a Brads Hatch o l'Oesterreichring oppure Zandvoort, e temo che tutti i nostri problemi di telaio ci faranno nuovamente retrocedere a metà schieramento. Le condizioni a Dallas hanno reso praticamente tutti i telai uguali. È stata una grande corsa, ma mentre baciavo Linda Gary di Dallas (Sue Ellen Ewing nel serial televisivo) riuscivo a pensare solo che dovevo prendere un aereo quella sera per recarmi in Austria e che per quattro giornate dovevo effettuare una serie di test a partire da martedì sull'Oesterreichring. Abbiamo alcune cosette e pezzi da collaudare e vorrei tanto dire che risolveranno i nostri problemi di maneggevolezza, ma non ne sono troppo fiducioso.

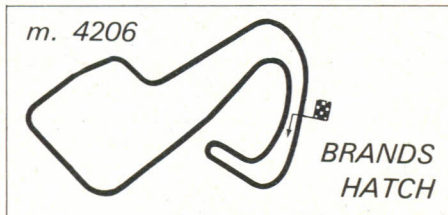


KEKE ROSBERG CON FRANK WILLIAMS

la corsa è diventata una lotteria. Non si trattava più di avere il miglior telaio o le gomme migliori, tutto ciò che contava era di tenere la macchina in strada. Qualcuno ha detto che sarebbe stata una buona idea assegnare un premio speciale a chi non avesse picchiato contro un muro da Monaco. A Dallas... io non avrei vinto perché ho avuto un piccolo incidente durante le prove del sabato pomeriggio. Dico un piccolo incidente, ma come accade spesso, è poi risultato molto più serio di quanto non sembrasse a prima vista. Quando si esce leggermente di pista con una ruota succede che dei sassi si appiccicano alle gomme e ci vogliono circa due giri perché si stacchino ed io sono scivolato fuori pista in una curva a destra

finalmente fatto presa e eravamo tutti pronti a partire. Per fortuna tutti sono stati molto prudenti nei primi giri, ma dopo poco, è diventato chiaro che non sarei stato assolutamente in grado di tenere il passo con i battistrada. Ma ho tirato al massimo riuscendo ad arrivare alle spalle di Mansell rischiando parecchio. E veniamo a Nygel. Ero ovviamente più veloce di lui e credevo che non avrebbe costituito un problema per me, in modo particolare in quella fase iniziale di una corsa che sarebbe chiaramente stata durissima. Ma poi Mansell ha cominciato a comportarsi come un pilota di F.3 alla sua prima corsa. Stava serpeggiando su tutta la pista: una cosa che non mi sarei veramente aspettato da lui! Avevo sempre pensato che

F.1 IL PROSSIMO APPUNTAMENTO



Decima prova del mondiale F. 1.
Circuito: Brands Hatch. **Sviluppo:** m. 4206
Distanza: 75 giri pari a km 315,450
Organizzazione: Rac Motor Sports Association - 31 Belgrave Square. Londra Sw 1X 8QH - Telefono: 01-2358601.
Primati: - sulla distanza: Alan Jones (Wil-

iams Ford Fw 07) in 1. 34'49"22 alla media di 202,278 km/h (1980). Sul giro in gara: **Didier Pironi** (Ligier Ford Js 11/15) in 1'12"368 alla media di 209,239 km/h (1980). **Primato senza minigonne in gara: Nigel Mansell** (Lotus Renault 94) in 1'14"342 alla media di 203,676 km/h (Gp Europa 1983).

Così nel 1983 (a Silverstone)

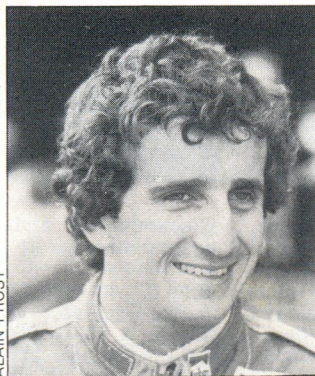
In 26 al via

1. FILA	
28 René Arnoux Ferrari 1'09"462	27 Patrick Tambay Ferrari 1'10"104
2. FILA	
15 Alain Prost Renault 1'10"170	11 Elio De Angelis Lotus Renault 1'10"771
3. FILA	
6 Riccardo Patrese Brabham Bmw 1'10"881	5 Nelson Piquet Brabham Bmw 1'10"933
4. FILA	
16 Eddie Cheever Renault 1'11"055	9 Manfred Winkelhock Ats Bmw 1'11"687
5. FILA	
22 Andrea De Cesaris Euro Alfa Romeo 1'12"150	35 Derek Warwick Toleman Hart 1'12"528
6. FILA	
23 Mauro Baldi Euro Alfa Romeo 1'12"860	36 Bruno Giacomelli Toleman Hart 1'13"422
7. FILA	
1 Keke Rosberg Williams Ford 1'13"755	40 Stefan Johansson Spirit Honda 1'13"962
8. FILA	
8 Niki Lauda McLaren Ford 1'14"267	3 Michele Alboreto Tyrrell Ford 1'14"651
9. FILA	
30 Thierry Boutsen Arrows Ford 1'14"964	12 Nigel Mansell Lotus Renault 1'15"133
10. FILA	
29 Marc Surer Arrows Ford 1'15"135	2 Jacques Laffite Williams Ford 1'15"234
11. FILA	
33 Roberto Guerrero Theodore Ford 1'15"317	26 Raul Boesel Ligier Ford 1'15"386
12. FILA	
4 Danny Sullivan Tyrrell Ford 1'15"449	7 John Watson McLaren Ford 1'15"609
13. FILA	
25 Jean Pierre Jarier Ligier Ford 1'15"767	32 Pier Carlo Ghinzani Osella Alfa Romeo 1'16"544

N.Q.: 34 **Johnny Cecotto** (Theodore Ford) 1'16"714; 31 **Corrado Fabi** (Osella Alfa Romeo) 1'17"594; 17 **Kenny Acheson** (Ram March Ford) 1'18"103.

In 17 al traguardo

1. **Alain Prost** (Renault Re 40) 67 giri in 1.24'39"780 alla media di 224.001 km/h.
2. Nelson Piquet (Brabham Bmw Bt 52) a 19"161;
3. Patrick Tambay (Ferrari 126 C3) a 26"246;
4. Nigel Mansell (Lotus Renault 93) a 38"952;
5. René Arnoux (Ferrari 126 C3) a 58"874;
6. Niki Lauda (McLaren Ford Mp 4 C) a 1 giro;
7. Mauro Baldi (Euro Alfa Romeo 183) a 1 giro;
8. Andrea De Cesaris (Euro Alfa Romeo 183) a 1 giro;
9. John Watson (McLaren Ford Mp 4 C) a 1 giro;
10. Jean Pierre Jarier (Ligier Ford Js 22) a 2 giri;
11. Keke Rosberg (Williams Ford Fw 08) a 2 giri;
12. Jacques Laffite (Williams Ford FW 08) a 2 giri;
13. Michele Alboreto (Tyrrell Ford 012) a 2 giri
14. Danny Sullivan (Tyrrell Ford 012) a 2 giri;
15. Thierry Boutsen (Arrows Ford A6) a 2 giri;
16. Roberto Guerrero (Theodore Ford 183) a 3 giri;
17. Marc Surer (Arrows Ford A6) a 3 giri.



ALAIN PROST

I 9 ritirati

PILOTA	GIRO	CAUSA
Winkelhock	49	motore
Boesel	48	cambio
Ghinzani	46	pompa benzina
Warwick	27	cambio
Patrese	9	turbina
Johansson	5	cinghia tras.
Cheever	3	motore
Giacomelli	3	turbina
De Angelis	1	motore

Gli orari di Brands Hatch

Venerdì 20 luglio

11.00-12.30
F.1: prove libere
 14.00-15.00
F.1: prove di qualificazione
 15.30-16.00
Sport 2000: prove di qualificazione
 16.30-17.15
Turismo: prove di qualificazione
 17.45-18.15
Auto storiche: prove di qualificazione
Sabato 21 luglio
 11.00-12.30
F.1: prove libere
 14.00-15.00
F.1: prove di qualificazione
 15.20-15.50
F. Ford 1600: prove di qualificazione
 16.20-16.40
Sport 2000: partenza gara (10 giri)
 17.05-17.35
Turismo: prove di qualificazione

18.00-18.25
Auto storiche: partenza gara (10 giri)
 18.35-18.30
 prove di qualificazione gara Otford Group Thundersports
Domenica 22 luglio
 10.45-11.15
corsa Pirelli Trophy Ford Escort Xr3 (10 giri)
 11.45-12.15
F. 1: warm up
 12.45-13.30
 partenza corsa Otford Group Thundersports (30 giri)
 13.40-14.50
 box aperti al pubblico e spettacolo di acrobazia aerea
 15.45
F.1: partenza del Gp di Gran Bretagna (75 giri)
 18.00-18.40
 partenza corsa turismo Tri-moco (20 giri)
 19.10-19.30
F. Ford 1600: partenza gara (10 giri).

L'albo d'oro del G.P.

ANNO CIRCUITO	PILOTA	MEDIA
1950 (Silverstone)	N. Farina (Alfa Romeo 158)	146,286
1951 (Silverstone)	F. Gonzales (Ferrari 375)	154,658
1952 (Silverstone)	A. Ascari (Ferrari 146)	156,321
1953 (Silverstone)	A. Ascari (Ferrari 500)	149,620
1954 (Silverstone)	F. Gonzales (Ferrari 625)	144,342
1955 (Aintree)	S. Moss (Mercedes W196)	139,160
1956 (Silverstone)	J.M. Fangio (Ferrari D50)	158,762
1957 (Aintree)	S. Moss-T. Brooks (Vanwall 57)	139,691
1958 (Silverstone)	P. Collins (Ferrari 246)	164,233
1959 (Aintree)	J. Brabham (Cooper Climax T51)	144,650
1960 (Silverstone)	J. Brabham (Cooper Climax T53)	174,919
1961 (Aintree)	L. Von Trips (Ferrari 156)	135,040
1962 (Aintree)	J. Clark (Lotus Climax 25)	148,462
1963 (Silverstone)	J. Clark (Lotus Climax 25)	172,750
1964 (Brands Hatch)	J. Clark (Lotus Climax 25)	151,503
1965 (Silverstone)	J. Clark (Lotus Climax 33)	180,279
1966 (Brands Hatch)	J. Brabham (Brabham Repco Bt19)	153,660
1967 (Silverstone)	J. Clark (Lotus Ford 49)	189,320
1968 (Brands Hatch)	J. Siffert (Lotus Ford 49B)	168,700
1969 (Silverstone)	J. Stewart (Matra Ford Ms80)	204,790
1970 (Brands Hatch)	J. Rindt (Lotus Ford 72)	174,900
1971 (Silverstone)	J. Stewart (Tyrrell Ford 003)	209,980
1972 (Brands Hatch)	E. Fittipaldi (Lotus Ford 72C)	180,340
1973 (Silverstone)	P. Revson (McLaren Ford M23)	212,030
1974 (Brands Hatch)	J. Scheckter (Tyrrell Ford 009)	186,250
1975 (Silverstone)	E. Fittipaldi (McLaren Ford M26)	192,960
1976 (Brands Hatch)	N. Lauda (Ferrari 312T2)	183,845
1977 (Silverstone)	J. Hunt (McLaren Ford M26)	209,790
1978 (Brands Hatch)	C. Reutemann (Ferrari 312T3)	187,665
1979 (Silverstone)	C. Regazzoni (Williams Ford FW07)	223,370
1980 (Brands Hatch)	A. Jones (Williams Ford FW07C)	202,271
1981 (Silverstone)	J. Watson (McLaren Ford Mp4)	221,462
1982 (Brands Hatch)	N. Lauda (McLaren Ford Mp4B)	200,600
1983 (Silverstone)	A. Prost (Renault Re 40)	224,001



F.I.A. FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIPS
SUNDAY 22 JULY 1984

Qualifying 20 and 21 July
plus full supporting programme and air display

DAILY MAIL

BRANDS HATCH

DANGER: Government Health WARNING:
CIGARETTES CAN SERIOUSLY DAMAGE YOUR HEALTH

Classifiche iridate dopo 9 gare

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

MONDIALE PILOTI

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

MONDIALE COSTRUTTORI

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

Le statistiche

Il vincitore del Gp di Gran Bretagna è divenuto nello stesso anno anche campione del mondo: 14 volte con **Farina (1950)**; **Ascari (1952 e 1953)**; **Fangio (1956)**; **Brabham (1959, 1960, 1966)**; **Clark (1963, 1965)**; **Stewart (1969, 1971)**; **Rindt (1970)**; **Fittipaldi (1972)**; **Jones (1980)**.

I primatisti del Gran Premio di Gran Bretagna sono: **Clark con 5 vittorie**; **Brabham con 3 vittorie**; **Gonzales, Ascari, Stewart, Lauda e Fittipaldi con 2 vittorie**.

Le marche che si sono imposte più volte nel Gran Premio di Gran Bretagna sono: **Ferrari (9 volte)**, **Lotus (8 volte)**, **McLaren (5 volte)**, **Cooper, Tyrrell e Williams (2 volte)**.

Domenica 22
TV RETE 2
ore 15,45

Vediamo com'è andata l'anno scorso

L'interrogativo C3

Nel GP di Gran Bretagna del 1983, che si svolgeva a Silverstone, l'attenzione di tutti era calamitata dalla Ferrari C3, al suo esordio assoluto in corsa. La bella monoposto in fibra di carbonio e honeycomb realizzata dall'ing. Postelwhaite nelle prove di qualificazione stupiva non poco i rivali. Al

termine delle due sessioni, infatti, René Arnoux e Patrick Tambay ottenevano i due tempi migliori, con il primo in pole position. I distacchi tra gli alfieri della Ferrari e il terzo del lotto, Alain Prost sulla Renault, erano abissali, oltre un secondo. Purtroppo la corsa aveva il suo rovescio. Dopo una buona partenza la C3 andava in tilt con le

gomme Goodyear costringendo Arnoux ad arrancare nelle posizioni centrali e Tambay a non andare più in là di un dignitoso terzo posto. A vincere era la Renault di Prost, che precedeva sul traguardo la Brabham di Nelson Piquet. Ma l'impressione destata dalle due Ferrari C3, vere e proprie novelline della F.1, sarebbe restata ben impressa nella mente dei rivali. Purtroppo ci penseranno le altre gare del mondiale '83 a vanificare le speranze dei tifosi.

diale» della monoposto progettata da Gordon Coppuck, l'ex tecnico McLaren e March che unitosi con il manager John Wickham ha fondato la piccola casa britannica nel 1981. Un nugolo di piccoli giapponesi attorniano il motore Honda, che dimostra subito di avere dalla sua un numero eccellente di cavalli, tanto che si dimostra molto potente e veloce. Purtroppo il telaio non sembra essere all'altezza della situazione cosiccome alcuni particolari accessori del propulsore che rendono la vita difficile alla squadra e al pilota della nuova F.1, il bravo svedese Stefan Johansson, che aveva già tentato l'esordio nella massima formula con la Shadow nei primi Gran Premi del 1980. Lo svedese, comunque, si classifica agevolmente e finché è in gara lotta in mezzo al gruppetto. Si dovrà ritirare per la rottura della cinghia di trasmissione.

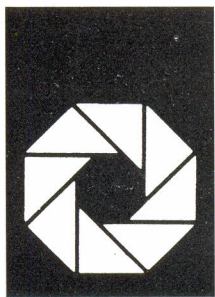
Orari dei Gran Premi in TV

DATA	GRAN PREMIO	LOCALITÀ	ORA LOCALE	ORA ITALIANA	RETE
22 luglio	G. Bretagna	Brands Hatch	14,45	15,45	2
5 agosto	Germania	Hockenheim	14,30	14,30	2
19 agosto	Austria	Zeltweg	14,30	14,30	2
26 agosto	Olanda	Zandvoort	15,00	15,00	2
9 sett.	Italia	Monza	15,00	15,00	2
7 ottobre	Europa	Nürburgring	14,30	15,30	2
21 ottobre	Portogallo	Estoril	14,30	15,30	2

Tornano i giapponesi

Silverstone nel 1983 è stata terra d'esordi. Oltre alla Ferrari C3, infatti, in pista si vede l'inedita Spirit mossa dal motore sei cilindri Honda. In realtà la monoposto aveva già corso a Brands Hatch qualche mese prima nella «Corsa dei Campioni». Ma quella del GP di Gran Bretagna è la prima uscita «mon-

**AUTO
SPRI
NT**



Formula 1 World Championship 1984

ZOOM

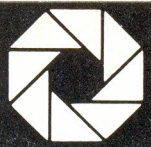


90

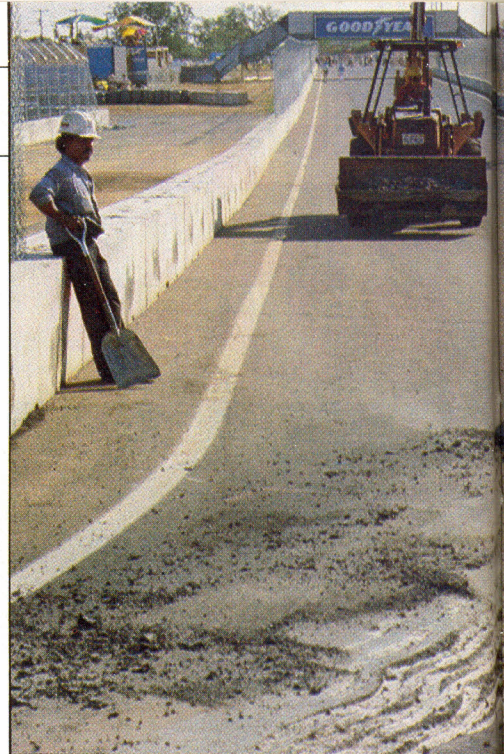
Podio del GP di Dallas: il vincitore Rosberg viene baciato da Linda Gray, la «Sue Ellen» del «Dallas» Televisivo (FotoColombo)

GP DALLAS

ZOOM



GP DALLAS



Precederà una brillantissima farsa...

Polemiche a non finire fino alla partenza del GP di Dallas. Il circuito è stato contestato per i muri laterali a lato della strada e per le eccessive velocità: tutto giusto ma occorre intervenire qualche mese fa e non all'ultimo momento. Anche l'asfalto, troppo tenero, è stato criticato ma gli organizzatori sono stati in grado di bitumare i punti critici poco prima del via (in alto a destra-FotoVillani). **Sopra**, il via con Mansell davanti a De Angelis, Warwick, Senna e Lauda. **A destra** Prost precede Rosberg Tambay (coperto), Alboreto e Cheever. Sullo sfondo Arnoux che poi rimonterà (FotoAmaduzzi)



ZOOM

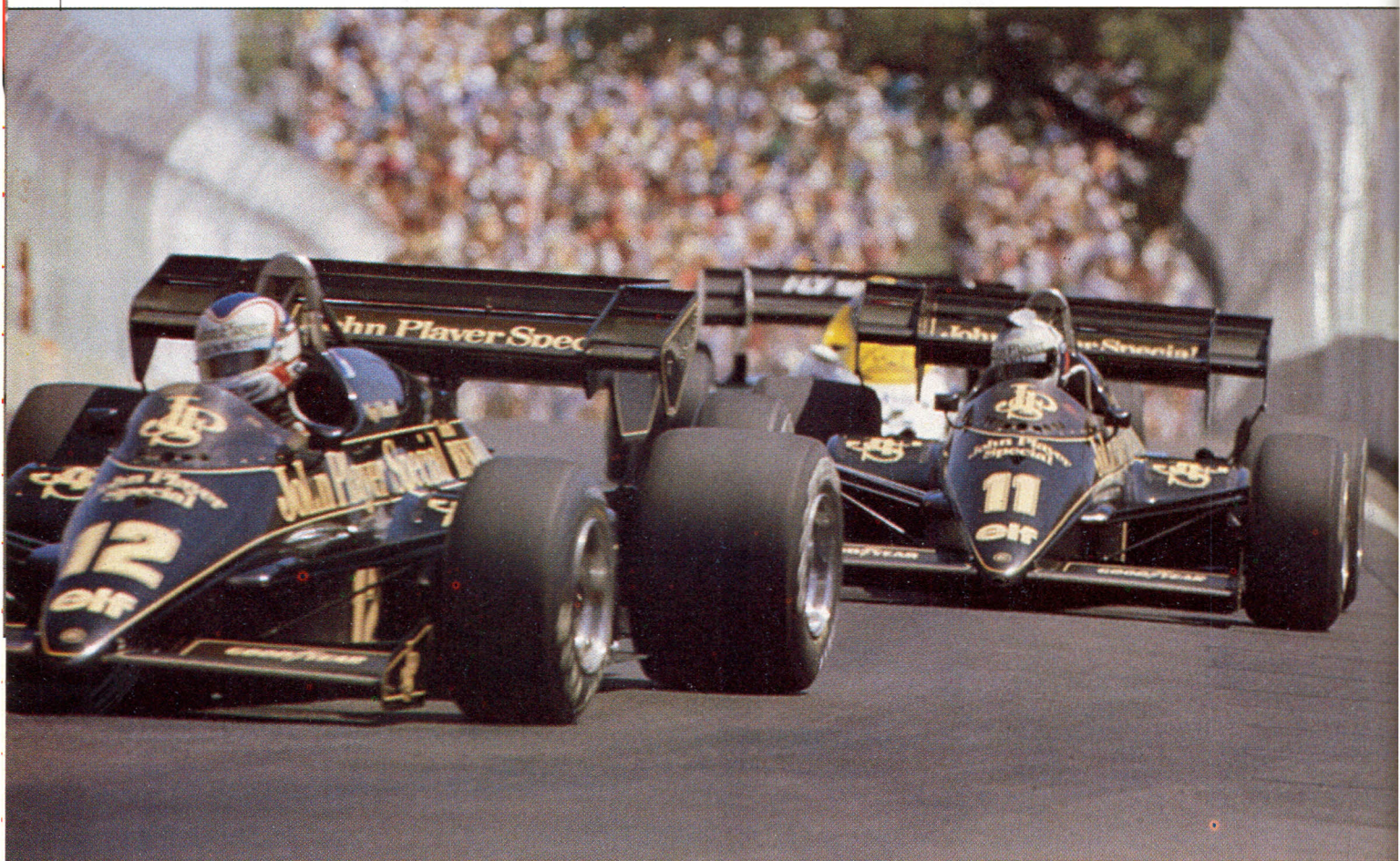


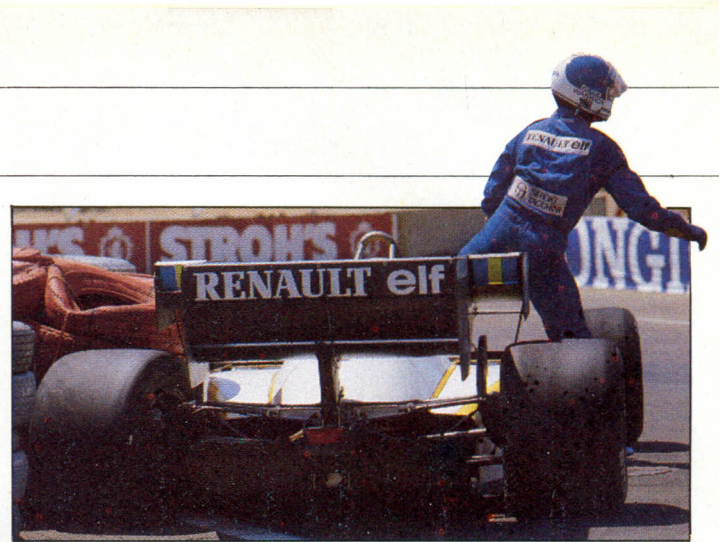
GP DALLAS



Due uomini in (breve) fuga

Dopo il via Mansell si è scatenato con Warwick alle calcagna: i due hanno preso un certo vantaggio su un quartetto (a destra) composto da Lauda, De Angelis, Rosberg e Prost; sullo sfondo si nota Cecotto, doppiato dopo un piccolo urto. Warwick ha poi cercato di infilare Mansell, con il risultato di finire nelle gomme poste a protezione. Nell'immagine della pagina accanto, l'inglese sta scendendo dall'auto (FotoVillani). Sotto si nota invece la Ligier di De Cesaris (26) dopo l'incidente. In basso, Mansell «braccato» prima da De Angelis (11) e poi da Keke Rosberg (6) che dopo parecchi tentativi riuscirà a infilarlo (FotoColombo)







ZOOM



GP DALLAS



René ha ripagato la fiducia

È stato sfortunatissimo al via, tanto da dover partire dal fondo dello schieramento per difficoltà di avviamento; poi Arnoux, caricato dal recente comunicato che lo ha confermato alla Ferrari anche per l'85, è stato autore di una eccellente rimonta fino al 2. posto. Sopra, Arnoux è già in piena ascesa tra De Angelis e Lauda. (FotoAmaduzzi). A sin. è davanti a Tambay nelle prime fasi di gara. (FotoVillani). A sinistra in alto, Alboreto (27) con Corrado Fabi (2) e Ghinzani: si ritirerà per incidente (FotoVillani). Sotto, la Brabham di Piquet ferma sul percorso dopo la rottura dell'acceleratore (FotoAmaduzzi)



**AUTO
SPRI
NT**

Piercarlo Ghinzà

GP DALLAS

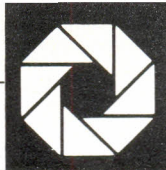


ni



Foto Villani

ZOOM



GP DALLAS





Rosberg con rabbia

Si è perfino indispettito Keke Rosberg a forza di «puntare» Mansell senza riuscire a passarlo: si noti nella sequenza l'«intraversata» del finlandese «chiuso» da Mansell. Questa battaglia a due ha animato tutta la prima parte del GP (FotoColombo)



I divi al GP

Un nuovo personaggio della «serie» televisiva Dallas? In realtà il d.s. Ferrari, Marco Piccinini il cappello alla «J.R.» lo ha messo solo per difendersi dal sole (a sinistra Foto Colombo). Al GP comunque c'erano parecchi divi di «Dallas»: «J.R.», (a destra) ha dato addirittura il via alla gara coadiuvato dallo starter ufficiale Ongaro. Sotto da sin., Steve Kanaly e Patrick Duffy (cioè «Ray Krebs» e «Bobby Ewing» in TV): sono in tuta perché hanno partecipato alla «Coppa delle celebrità» su Renault (FotoAmaduzzi). All'estrema des., Linda Gray, cioè «Sue Ellen» (FotoVillani)



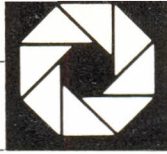
ZOOM



GP DALLAS



ZOOM



GP DALLAS





Due leoni in volata

Keke Rosberg ha meritatamente vinto il GP di Dallas facendosi largo con grinta tra muretti e pile di pneumatici posti a protezione ma anche Arnoux è stato eccezionale, tanto che avrebbe quasi sicuramente vinto se non fosse stato attardato al via: nella pagina accanto e sotto, l'arrivo dei due piloti (Foto Villani). Bella anche la corsa di De Angelis (a lato); terzo arrivato ma a un giro rispetto ai due «leoni»: il romano ha però guidato una Lotus equipaggiata con pneumatici non molto adatti a causa dell'impossibilità di poter sostenere le prove pre-gara. Nell'immagine al centro, il box Ferrari con Alboreto e una cronometrista del tutto eccezionale: Joann Villeneuve. La moglie del grande Gilles è ancora molto vicina alla Casa del Cavallino (FotoColombo)





Dallas
m. 4252



Così (in 26) al via

1. FILA	
12 Nigel Mansell Lotus Renault 1'37"041	11 Elio De Angelis Lotus Renault 1'37"635
2. FILA	
16 Derek Warwick Renault 1'37"708	28 René Arnoux Ferrari 1'37"785
3. FILA	
8 Niki Lauda McLaren Tag 1'37"987	19 Ayrton Senna Toleman Hart 1'38"256
4. FILA	
7 Alain Prost McLaren Tag 1'38"544	6 Keke Rosberg Williams Honda 1'38"767
5. FILA	
27 Michele Alboreto Ferrari 1'38"495	15 Patrick Tambay Renault 1'38"907
6. FILA	
2 Corrado Fabi Brabham Bmw 1'38"960	1 Nelson Piquet Brabham Bmw 1'39"439
7. FILA	
14 M. Winkelhock Ats Bmw 1'39"860	23 Eddie Cheever Euro Alfa Romeo 1'39"911
8. FILA	
20 Johnny Cecotto Toleman Hart 1'40"027	26 Andrea De Cesaris Ligier Renault 1'40"095
9. FILA	
4 Stefan Bellof Tyrrell Ford 1'40"336	24 Pier Carlo Ghinzani Osella Alfa Romeo 1'41"176
10. FILA	
25 Francois Hesnault Ligier Renault 1'41"303	18 Thierry Boutsen Arrows Bmw 1'41"318
11. FILA	
22 Riccardo Patrese Euro Alfa Romeo 1'41"328	17 Marc Surer Arrows Bmw 1'42"592
12. FILA	
21 H. Rothengatter Spirit Ford 1'43"084	9 Philippe Alliot n.p. Ram Hart 1'43"222
13. FILA	
5 Jacques Laffite Williams Honda 1'43"304	10 Jonathan Palmer Ram Hart 1'44"676
N.Q. 3 Martin Brundle (Tyrrell Ford) 2'31"960	

Philippe Alliot, pur essendosi qualificato non ha potuto prendere la partenza per avere danneggiato irrimediabilmente la propria Ram Hart nel corso della prima giornata di prove.

Così (in 8) al traguardo

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

Questi (18) ritirati

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

I primati

GIRO PIÙ VELOCE IN GARA

Niki Lauda (McLaren Tag Mp 4 C) in 1'45"353 alla media di 133,301 kmh. Dato che era la prima volta che si correva a Dallas non esistono primati precedenti.

PRIMATO SULLA DISTANZA

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

Classifiche iridate

MONDIALE PILOTI

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

MONDIALE COSTRUTTORI

McLaren 58,5; Ferrari 31,5; Lotus 29,5; Williams 24; Brabham 21; Renault 20; Tyrrell 13; Euro Alfa Romeo 6; Toleman 4; Ligier, Osella 2; Arrows 1.



Linda Gray, la bella e notissima «Sue Ellen» nella serie televisiva «Dallas» ha assunto le vesti di «miss» sul podio del GP: si noti l'occhiata «assassina» di Arnoux (a lato-FotoAmaduzzi). In basso da sin., Elio De Angelis con la coppa per il terzo posto e Keke Rosberg raggianti per la vittoria: al solito, ha brindato con l'aranciata e non con lo champagne (FotoVillani)



AUTO SPRI NT

SPECIALE
SULLA STRADA



Le nuove Audi e l'Ibiza-Seat, spagnola con il cuore Porsche

E' la stagione delle tedesche

Servizi di Carlo Massagrande e Gianni Rogliatti





L'Audi ha rifatto il trucco alla sua vettura di punta
Una 80 per tutti i gusti

Sono sette i modelli in vendita in Italia, tra i quali un turbodiesel e la nuova Quattro. La vettura tedesca è stata modificata nell'estetica e nell'aerodinamica.

REGENSBURG — I dirigenti dell'Audi ci sono sembrati alquanto preoccupati per le conseguenze che le sei settimane di sciopero in Germania potranno avere sui prossimi mesi: non tanto per le conseguenze della vertenza che ha portato la settimana lavorativa a 38 ore e mezzo dalle 40 ore attuali a partire dal 1 aprile 1985, quanto per il senso di disagio e di insicurezza creato nella clientela che — almeno in Germania — è ora meno disposta all'acquisto. Fino a che punto

inciderà la perdita di prestigio dell'economia tedesca all'estero, questo si saprà poi. La perdita reale di produzione globale dell'industria automobilistica tedesca è stata di 450.000 auto con un'incidenza in termini di denaro fra auto e indotto, di circa 12 mila miliardi di lire. Con la rinnovata gamma 80, l'Audi nutre serie speranze di recupero.

LA NUOVA AUDI 80, rappresenta una versione

elaborata ma solamente in ciò che necessitava essere modificato: la Audi 80 è, dal 1974, la migliore vettura della Casa tedesca. Perché infatti modificare un modello di successo che è già stato prodotto in 2.100.000 unità? Le parti portanti, quindi, non son state toccate; la modifica più importante e visibile riguarda il frontale: la mascherina del radiatore è stata inclinata e i proiettori adattati di conseguenza. Nel retro, il cofano bagagli che finora seguiva una linea

Con la nuova 80 l'Audi spera di riscuotere il successo, già ottenuto dalla precedente versione della classica vettura tedesca. Nella foto sopra l'Audi 80 Quattro, che monta un motore a 4 cilindri di 1781 cc. Come si nota la linea presenta novità soprattutto nell'andamento aerodinamico. Nella pagina a destra il cruscotto della vettura. A fianco il motore dell'80 Gte, la versione più potente della gamma con i suoi 112 cavalli.



	80 CC 1.3
Motore	4 cilindri in linea
Cilindrata	1297 cc
Rapp. compressione	9,0:1
Potenza	60 CV a 5600 giri
Coppia massima	10,137 kgm a 3500 giri
Accensione	elettronica
Alimentazione	carburatore invertito doppio corpo
Trazione	anteriore
Cambio	4 rapporti + Rm
Sospensioni anteriori	indipendenti
Sospensioni post.	indipendenti
Freni anteriori	disco
Freni posteriori	tamburo
Peso	950 kg
Lunghezza	4406 mm
Larghezza	1682 mm
Passo	2538 mm
Velocità max	151 km/h

scendente, ora è di taglio orizzontale partendo all'altezza del bordo inferiore del finestrino. Ma anche i dischi ruote a copertura totale (tipo Audi 100), hanno contribuito a migliorare l'aerodinamica: così da un Cx di 0,42, si è passati a 0,38/0,39. I paraurti di nuova forma rivestiti in plastica si prolungano fino ai passaruota, lo spoiler è frontale, mentre sono nuovi i gruppi ottici posteriori. Il bordo inferiore del vano bagagli che arriva al paraurti per meglio agevolare le operazioni di carico e di scarico dei bagagli, rappresenta un'altra modifica esterna. All'interno, ritocchi alla plancia, ai comandi, ai sedili.

IN ITALIA la nuova Audi 80 viene offerta nei modelli a quattro porte (non nel modello di base più economico), nelle versioni Audi 80 Ce, Cd e Gte. I motori sono soltanto i quattro cilindri (il cinque cilindri sarà presentato più avanti), nelle cilindrate 1300 da 60 CV, 1600 da 75 CV, 1800 da 90 CV e da 112 CV (quello ad iniezione). Poi due diesel 1600 cc. da 54 CV (aspirato) e 70 CV (sovralimentato). La Gte con motore ad iniezione da 112 cavalli, rappresenta la motorizzazione di punta nell'ambito del riordnamento del programma Audi: anche il cambio è di tipo sportivo a cinque rapporti. La Gte può raggiungere i 187 km/h con accelerazione da 0 a 100 km/h in 9,2 secondi. E poi consuma anche poco: 8 litri a 120 orari. Nonostante sia sportiva, questa Gte potrebbe trovare impiego nell'uso di tutti i giorni per il suo funzionamento molto equilibrato e per una buona ripresa ai bassi regimi. Anche il turbo diesel ci ha favorevolmente impressionato: pur con un motore di appena 1600 cc., si ottengono prestazioni di prestigio; l'accelerazione da 0 a 100 km/h è di 14" e 4/10 e la velocità massima è dell'ordine dei 160 orari contro i 144 km/h del motore aspirato. È un diesel veloce e silenzioso, e in più particolarmente economico: a 120 orari richiede 6,5 litri di gasolio (quello turbo addirittura 6,3) quindi con un serbatoio della

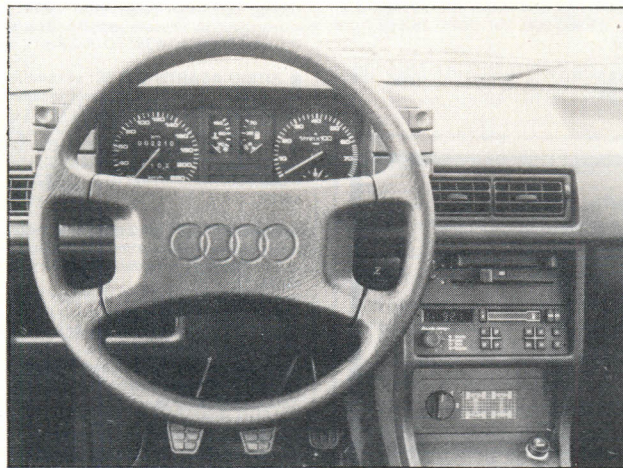
capienza di 68 litri, si può disporre di un'autonomia di oltre 1000 chilometri.

ABBIAMO tenuto per ultima la «Audi 80 Quattro» nella sua nuova versione con motore da 90 cavalli. Gli appassionati della trazione integrale, sono in costante aumento trascinati anche dai risultati positivi riscossi nei rally e a loro verrà offerta a partire dall'autunno prossimo. L'abbiamo provata su diversi tipi di fondo e di pendenze con differenti coefficienti di attrito. Sempre piacevolmente brillante da condurre — siamo però lontani dalla precedente versione di 2144 con 136 CV da noi portata anche per un recente servizio sulle 4x4, su tracciati, pendenze e fondi da capogiro. Questa «nuova» 80 Quattro ha dalla sua l'economicità nell'uso, ma bisognerà attendere di conoscere il prezzo: per tutta la gamma rinnovata Audi 80, i prezzi infatti non sono ancora stati comunicati. La vettura dispone di un motore 1800 con una buona coppia motrice, con cambio a cinque rapporti; sfruttando il basso peso complessivo della vettura, si ottengono comunque prestazioni pregevoli anche se l'arrampicata e i passaggi impegnativi si preferirebbero

con la potenza della vecchia versione. Economica di consumo (a 120 orari litri 8,9), dispone sempre di un'accelerazione ragguardevole da 0 a 100 in 12" e di una velocità massima di 170 orari. Con i due differenziali (intermedio e posteriore bloccabili), la trazione integrale permette all'Audi il massimo in fatto di sicurezza di marcia anche nelle estreme condizioni invernali, con una motricità decisamente migliore o più affidabile perché su ogni ruota viene trasmessa una minore forza di trazione (rispetto a una trazione monoasse), di conseguenza lo slittamento è notevolmente inferiore. La possibilità di bloccare il differenziale intermedio anche durante la marcia, provvede ad una più uniforme distribuzione della forza frenante sui due assali impedendo squilibri di frenata. Il differenziale posteriore, lo si blocca solamente in casi eccezionali. Per questa vettura è possibile anche montare il sistema frenante antibloccaggio delle ruote Abs: comunque inserendo poi i bloccaggi dei differenziali, l'Abs viene automaticamente disinserito e si ricollega di nuovo al disinserimento dei bloccaggi.

TORNANDO sull'intera gamma della nuova Audi 80, l'equipaggiamento standard è elevato e le diverse varianti di modello sono differenziate tra loro da equipaggiamenti supplementari. A richiesta sono disponibili il tettuccio apribile anche a comando elettrico, il cambio automatico (non per i 1300, il 1800 da 112 CV e per il 1600 diesel con cambio automatico), la serratura centralizzata delle portiere (sui modelli Cd è di serie), servosterzo (non per la 1300), cerchi in lega (non per l'Audi quattro), sedili sportivi (di serie sulla Gte), impianto lavafari, vernici metallizzate. È strano che su una vettura dalle caratteristiche di classe come l'Audi 80, non siano di serie i vetri a comando elettrico o quanto meno non siano nemmeno previsti come optional.

Carlo Massagrande



Sette versioni a confronto

80 CC 1.6	80 CD	80 GTE	80 CC Diesel	80 CC-CD Turbo Diesel	80 Quattro
4 cilindri in linea	4 cilindri in linea	4 cilindri in linea	4 cilindri in linea	4 cilindri in linea t. d.	4 cilindri in linea
1595 cc	1781 cc	1781 cc	1588 cc	1588 cc	1781 cc
9,0:1	10,0:1	10,0:1	23,0:1	23,0:1	10,0:1
75 CV a 5000 giri	90 CV a 5200 giri	112 CV a 5800 giri	54 CV a 4800 giri	70 CV a 4500 giri	90 CV a 5200 giri
12,746 kgm a 2500 giri	14,785 kgm a 3300 g.	16,315 kgm a 3500 g.	10,137 kgm a 2500 g.	13,562 Kg m a 2600 g.	15,235 kgm a 3300 g.
elettronica	elettronica	elettronica	preaccensione rapida	preaccensione rapida	elettronica
carburatore invertito doppio corpo anteriore	carburatore invertito doppio corpo anteriore	iniezione meccanica anteriore	pompa iniezione rotativa anteriore	pompa iniezione rotativa anteriore	carburatore invertito doppio corpo integrale
5 rapporti + Rm	5 rapporti + Rm	5 rapporti + Rm	5 rapporti + Rm	5 rapporti + Rm	5 rapporti + Rm
ruote indipendenti	ruote indipendenti	ruote indipendenti	ruote indipendenti	ruote indipendenti	ruote indipendenti
ruote indipendenti	ruote indipendenti	ruote indipendenti	ruote indipendenti	ruote indipendenti	ruote indipendenti
disco	disco	disco	disco	disco	disco
tamburo	tamburo	tamburo	tamburo	tamburo	disco
950 kg	950 kg	980 kg	980 kg	1020 kg	1090 kg
4406 mm	4406 mm	4406 mm	4406 mm	4406 mm	4406 mm
1682 mm	1682 mm	1682 mm	1682 mm	1682 mm	1682 mm
2535 mm	2538 mm	2538 mm	2538 mm	2538 mm	2525 mm
163 km/h	170 km/h	187 km/h	144 km/h	160 km/h	170 km/h

Per iniziativa della Ford inglese due vetture ai poli opposti

Nate per stupire

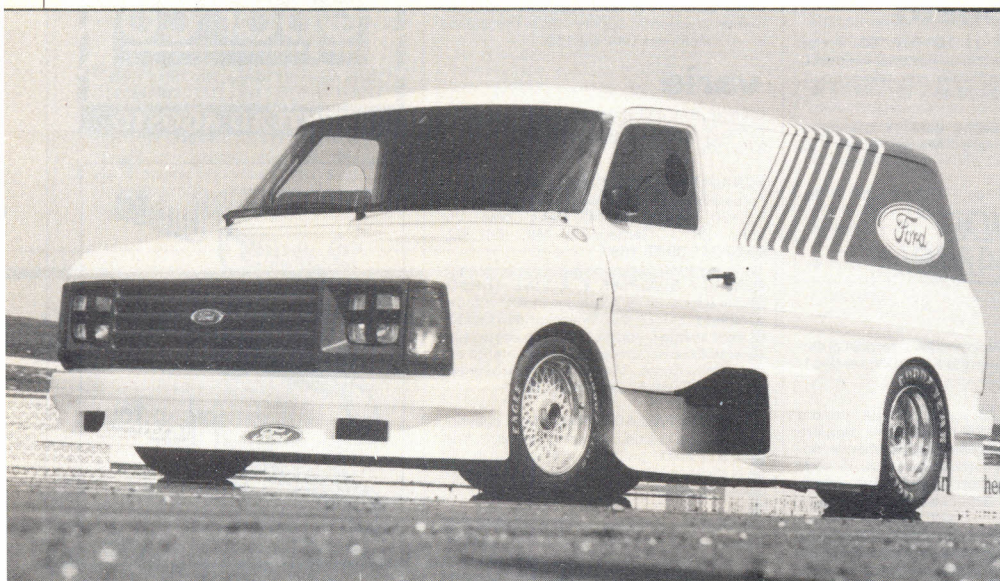
Tempo fa si è visto a Silverstone un Transit con motore Cosworth e più recentemente sulla stessa pista la nuova Ufo II ha battuto il record mondiale di minor consumo

È IMPEGNATA ufficialmente nel campionato Imsa con la discussa «Mustang» dotata di motore anteriore e sta tentando di entrare in Formula 1, almeno con un nuovo motore turbo in via di sviluppo. Ma la Ford è talmente grande e talmente raffinata che i vari «reparti spe-

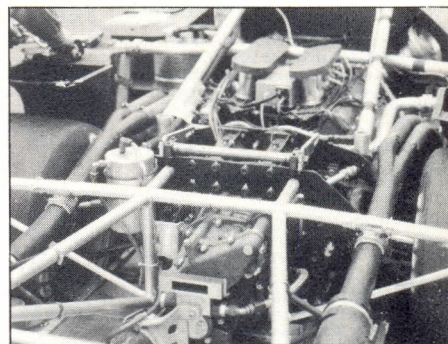
ciali» sparsi per il mondo trovano il tempo per dedicarsi alla costruzione dei veicoli più disparati. Si pensi che gli exploit più recenti riguardano un «van» con telaio e motore di una vera auto da corsa e uno strano «aggeggio» a tre ruote che, grazie a una tecnologia assoluta-

mente di avanguardia riesce a marciare con consumi da record mondiale assoluto. Due «mostri» del tutto diversi tra di loro insomma, ma realizzati entrambi per stupire. E con molta probabilità il primo è il «van» più veloce del mondo (esclusi mezzi non stradali tipo dragster

o simili) e mentre l'Ufo II ha ottenuto il record mondiale (omologato) in fatto di economia di carburante. Come precisiamo nel servizio più dettagliato, l'Ufo II non è una vera auto, almeno intesa nel senso corrente. Il risultato al quale è arrivato è però sorprendente.

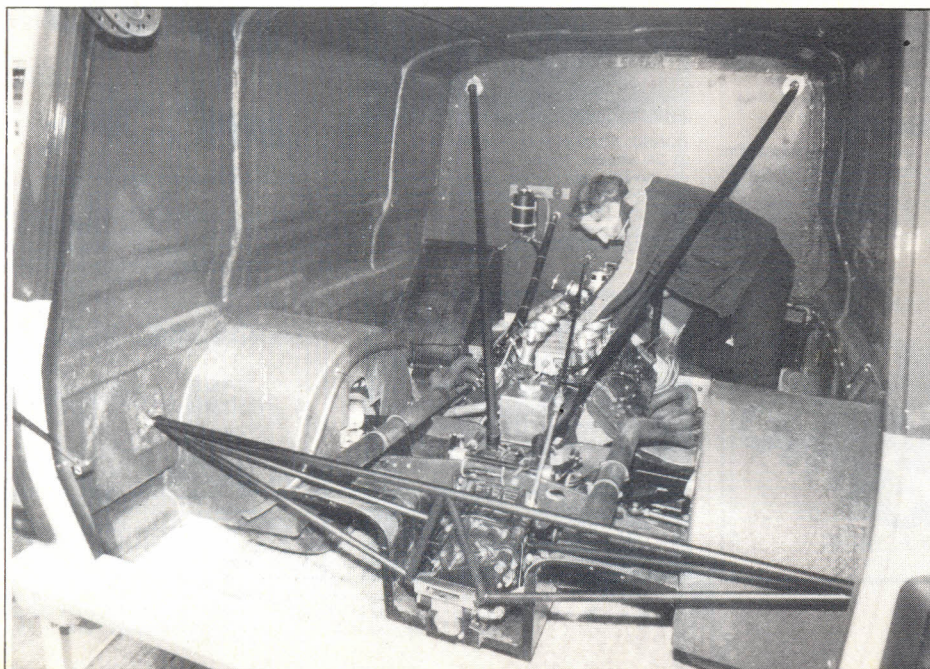


Gomme e cerchi sono abbondanti e le prese d'aria laterali sono «sospette» ma la linea di questo furgone Transit non è poi molto diversa dal normale. In realtà si tratta di un «mostro» della Ford, realizzato con molti particolari della C100 Gr.C dell'82. Si noti, sotto, il motore Cosworth «vagante» all'interno di una carrozzeria fittizia. Sopra a des., il retrotreno della vera C100



L'abito non fa il monaco

SILVERSTONE. Quando l'hanno visto, hanno pensato al solito furgone d'appoggio di qualche team, magari un po' «pepato» ma niente di più. Poi lo hanno visto girare sulla pista di Silverstone con Martin Brundle alla guida e tutti hanno cambiato idea. E in realtà «Supervan II» assomiglia a un Ford Transit ma è spinto da un motore Cosworth DFL di 3.900 cmc che sviluppa 590 CV e che permette al mezzo di arrivare a 295 Km/h. Non è quindi un van «rimaneggiato»: si tratta in pratica di un'auto da corsa che monta una particolare carrozzeria in plastica rinforzata con fibra di vetro. Il «Supervan» è stato costruito su ordine della Ford dalla Auto Racing Technology ma gran parte del progetto viene attribuito a Tony Southgate, il tecnico che è stato coinvolto nella progettazione della versione definitiva della Ford C100 da endurance del 1982. E infatti il «Supervan» non nasconde la sua origine: telaio, sospensioni e molti altri particolari (oltre ovviamente a motore e cambio) derivano proprio dalla Ford C100, una vettura che in corsa non ha avuto affatto fortuna. Il Transit «speciale» comunque funziona: ha girato a Silverstone in tempi inferiori alle più potenti vetture di gruppo A (Jaguar, Austin-Rover ecc.) ma anche in fatto di consumo le cifre non scherzano. Colpa ovviamente della carrozzeria che è tutto fuorché aerodinamica, fatto sta che il «Supertransit» si «beve» la bellezza di 47 litri di super ogni 100 Km... (d.h.)





Quelle poche gocce di benzina...

Il disegno qui sopra riproduce, ovviamente stilizzata, una minitanica per carburante. Immaginiamo che questa tanica abbia una forma perfettamente cubica con i lati di 4,2 cm. Ebbene, questo «cubo» potrebbe contenere il carburante necessario all'Ufo II della Ford per percorrere 100 km. Che non si tratti di una vera auto e che l'exploit non abbia un valore assoluto, è evidente ma il record resta comunque interessante.

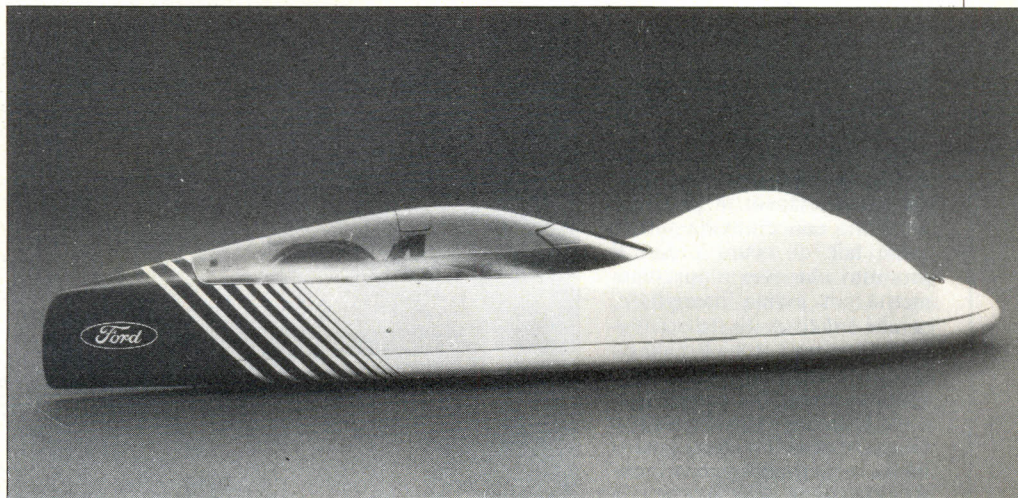
Un litro basta per 1351 Km!

SILVERSTONE. Non deve essere un mostro di comodità ma al giorno d'oggi, con quello che costa la benzina, meglio non andare tanto per il sottile. Perché il veicolo sperimentale «Ufo II», realizzato dalla Ford, non deve piacere molto ai produttori di petrolio ma rappresenta sicuramente il sogno di qualsiasi automobilista, quello di percorrere centinaia di chilometri con poche gocce di carburante. E che sia in grado di arrivare a exploit incredibili, l'Ufo II (la sigla sta per «Ultimate fuel Optimiser») lo ha dimostrato recentemente stabilendo un nuovo record mondiale di economia dei consumi in occasione della «Shell Motor Milleage Marathon '84». Sulla pista di Silverstone il «mostriciattolo» della Ford ha percorso 16 km (sei giri di pista) totalizzando un consumo medio pari a 0,074 litri per 100 km, migliorando il precedente record (0,09 litri per 100 km) del 21,5%. In pratica la vettura percorrerebbe 1351 km con un litro di carburante. L'Ufo è stato progettato dal reparto ricerche della Ford inglese ed è stato guidato dalla 25enne Dianne Hurrell, assistente nello stesso settore della Casa. È stata scelta anche per il suo peso: appena 44 kg e d'altronde l'intero veicolo non supera i 22 kg!

MICRO-MOTORE. Il monocilindrico dell'Ufo II ha una cilindrata di appena 15 cmc ma è alimentato con iniezione elettronica e un computer ne regola tutte le funzioni. È montato orizzontalmente e trasmette il motore all'unica ruota posteriore (il rapporto è pari a 15/186) tramite cinghia di trasmissione e frizione centrifuga. Il serbatoio del carburante ha una capacità di 28 cc (come forma e dimensioni assomiglia a una palla da golf) e è montato sopra il motore. La carrozzeria aerodinamica è stata studiata alla galleria del vento (progettata in collaborazione con la Ciba-Geigy è in kevlar e fibra di carbonio) e ha un Cx incredibile: appena 0,113. Anche i pneumatici sono rinforzati in kevlar: sono realizzati dalla Continental e pesano 81 grammi l'uno. L'autrice del record ha spiegato di avere raggiunto una velocità massima di 35 kmh ma la pista di Silverstone presenta anche vari tratti in leggera salita dove l'Ufo non poteva procedere oltre i 21 kmh. Comunque la «piccolina» della Ford ha agevolmente superato il minimo di 24 kmh di media. Dianne Hurrell ha anche aggiunto: «Guidavo sdraiata a soli 35 cm da terra; avevo quindi la sensazione di andare molto veloce. E ho guidato scalza perché anche il peso delle scarpe avrebbe influito sui consumi».



Non a caso Dianne Hurrell che ha guidato la Ford Ufo II durante il record di consumo ha i piedi scalzi: il peso delle scarpe poteva infatti influenzare le prestazioni della vetturetta





È nato il cavallo di battaglia della Seat per gli anni 80

Poker a Ibiza

Porsche, Karmann, Giugiaro e Seat si sono uniti per costruire un prodotto rivoluzionario. La Ibiza sarà commercializzata in tre versioni a due volumi. Presto un modello sportivo

di Gianni Rogliatti

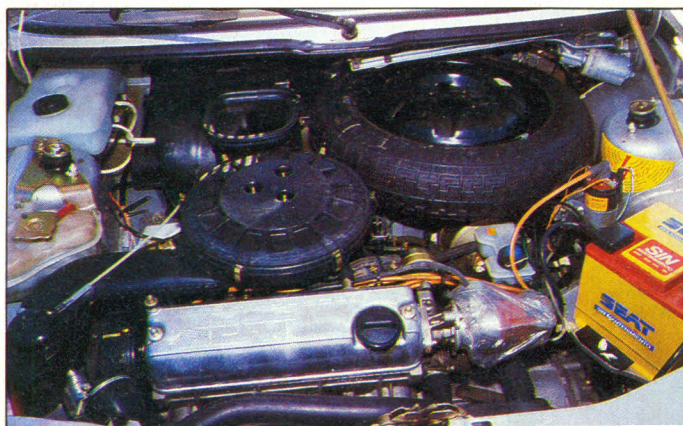
LA «SOCIEDAD ESPANOLA Automoviles Turismo» ben nota come Seat può ben chiamare il 1984 il suo anno di partenza: rinnovati gli impianti, messo in funzione un centro di ricerca e sperimentazione degno dei migliori, azzerati i debiti con le banche, fatta la pace con Fiat e finalmente lanciato il suo primo modello tutto nuovo: l'Ibiza. Il nome è quello della città capoluogo dell'isola omonima, ed evoca vacanze sotto il bel sole del Mediterraneo; in pratica è un nome conosciuti da tutti e come tale di sicura presa. Il prodotto che esso rappresenta merita un esame dettagliato, perché è il risultato della collaborazione tra i tecnici spagnoli (che in campo automobilistico vantano precedenti come Pegaso ed Hispano-Suiza) Giorgetto Giugiaro della Ital Design per la linea, la Karmann per la industrializzazione della scocca e la

Porsche per lo studio del motore e del cambio; praticamente il meglio di quanto esiste sul mercato. Se a questo si aggiunge la grande volontà di competere sui mercati internazionali di questa azienda che si è resa indipendente nel 1980 ed i costi della mano d'opera ancora inferiori in Spagna rispetto al resto dell'Europa, non c'è dubbio che la Ibiza sarà un concorrente di

tutto rispetto. I prezzi annunciati in Spagna per due versioni con motore da 1200 cc sono di 9,5 milioni e 10,5 milioni di lire al cambio attuale su strada con un carico fiscale paragonabile al nostro.

IL PROGRAMMA «IBIZA» è molto ambizioso, perché alla attuale gamma formata da una carrozzeria di base a tre porte

(due volumi) su cui vengono applicati due motori a benzina ed un Diesel, con varie possibilità di allestimenti interni, si agguinceranno in futuro la carrozzeria a cinque porte, una versione sportiva con motore di 115 CV, già pronta e, più avanti anche la soluzione a tre volumi, con lunghezza maggiorata, sulla stessa meccanica. La Ibiza è una vettura compatta, lunga m. 3,637 e larga 1,609 ma con una eccellente abitabilità interna grazie al sapiente utilizzo degli spazi ed una altezza di m. 1,394. Il passo è piuttosto abbondante con m. 2,447 il che colloca le ruote motrici quasi al limite della carrozzeria e lascia aperta la possibilità per la realizzazione di una carrozzeria a tre volumi. La linea è moderna, molto ben personalizzata nel posteriore, più neutra nell'anteriore, ma ad esempio le nuove versioni avranno grigliature che le diffe-



renziano da quella attuale. La meccanica si avvale dei gruppi motopropulsori anteriori con motore trasversale, sospensioni anteriori del tipo McPherson (gamba verticale telescopica e triangolo inferiore) e sospensioni posteriori indipendenti con triangoli inferiori, balestra trasversale in funzione antirollio ed ammortizzatori telescopici. I freni sono anteriori a disco e posteriori a tamburo con servofreno. Le carreggiate sono di m 1,40 anteriore e 1,41 posteriore.

I GRUPPI PROPULSORI sono certamente l'elemento qualificante della vettura, insieme con la «firma» della carrozzeria: i due motori a benzina sono quelli del progetto Porsche con quattro cilindri in linea raffreddati ad acqua, valvole in testa

comandate da un asse a camme azionato da una cinghia dentata e con punterie idrauliche per la ripresa automatica e costante del gioco; un dettaglio che denota la cura posta dai progettisti, è la valvola di non ritorno nella tubazione dell'olio che alimenta le punterie idrauliche; questa valvola impedisce la perdita di pressione dell'olio quando si ferma il motore ed elimina la possibilità di rumorosità quando si fa partire il motore dopo una sosta prolungata, in quanto le punterie non hanno preso gioco e non si deve attendere che aumenti la pressione dell'olio per eliminarlo. Una caratteristica importante del motore è il disegno chiamato «Top» dalla Porsche, nel quale la testa dei cilindri è perfettamente piatta, mentre la camera

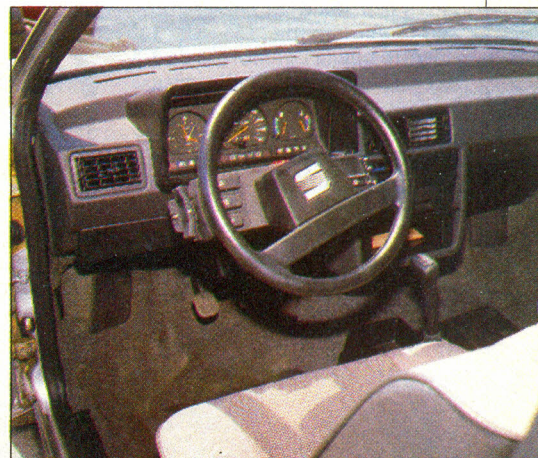
di scoppio, molto raccolta ed efficiente è ricavata nel cielo dei pistoni; in questo modo si semplificano anche le lavorazioni dei vari elementi e si ha una costanza nel volume delle camere di scoppio. Altri dettagli costruttivi del motore sono i sistemi di comando delle pompe dell'acqua e dell'olio ed il dimensionamento dei cuscinetti, tutti tendenti a ridurre le perdite per attriti interni. Questo studio, unitamente al disegno delle camere, dei condotti di aspirazione e scarico e della fasatura dell'accensione di tipo elettronico, ha portato ad ottenere consumi molto contenuti, pur con ottime doti di potenza del motore.

QUELLO CHE ABBIAMO avuto occasione di provare a

lungo sulle strade delle due isole di Ibiza e Palma de Mallorca, cioè il tipo 1,2 ha dato la sensazione di essere perfettamente adatto alla vettura, con buona ripresa, velocità che superava i 160 km/h di tachimetro ed una facilità nel salire di giri quando si impiegano le marce basse davvero entusiasmante. Questo motore ha le dimensioni di mm 75x67,5 (alesaggio e corsa) per una cilindrata di 1193 cc ed una potenza di 46 kW (63 CV) a 5800 giri al minuto; la coppia massima di 88 Nm (9 kgm) si ottiene a 3500 giri; il motore più grande ha alesaggio e corsa di mm 83x67,5 per una cilindrata di 1461 cc ed una potenza di 63 kW (85CV) a 5600 giri al minuto ed una coppia di 116 Nm (12 kgm) a 3500 giri. In quanto al Diesel ha alesaggio e corsa di



Nella pagina a sinistra la nuova Ibiza, con la sua moderna linea a 2 volumi e il motore Porsche 1.2 a testa piatta. A fianco il vano posteriore della Ibiza Gl e il funzionale posizionamento degli strumenti e del posto di guida. Sotto il prototipo della Ibiza 1.5 che eroga ben 115 cv. (FotoRogliatti)



mm 83x79,2 per una cilindrata di 1714 cc ed una potenza di 41 kW (55 CV) a 4500 giri con la coppia massima di 98 Nm (10 kgm) a 3000 giri. I pesi della vettura con i tre diversi motori risultano rispettivamente di 900,925 e 950 kg. con un carico massimo consentito di ben 500 kg. Le prestazioni sempre con i tre motori, secondo i dati della Casa sono: velocità massima km/h 155-175 e 150; tempi di accelerazione sul km con partenza da fermo: 37,2"-33,8" e 38,9". I consumi a velocità costante di 90 km/h sono di 4,9 litri per 100 km con il 1200, di 4,8 con il 1500 e di 5,2 il Diesel; a 120 con i tre motori i consumi risultano di 6,6 - 6,4 - 6,6 e nel traffico urbano si hanno i valori di 9 - 8,8 e 8,5. Come si vede il Diesel è avvantaggiato solo nel traffico urbano, mentre il motore a benzina da 1,5 litri consuma meno di quello da 1,2 naturalmente a parità di prestazioni.

segue

Poker a Ibiza

segue

Tutte le prove si riferiscono al cambio a 5 marce, ma è montato anche un cambio a 4 marce sulla versione base col motore da 1,2. Questo cambio a cinque marce è dotato di sincronizzatori Borg Warner per la prima e seconda e di tipo Porsche per le tre marce alte; si ottimizza così il rapporto costo beneficio, in quanto i sincronizzatori Porsche, più costosi, sono anche quelli che danno miglior funzionamento alle alte velocità, mentre i Borg Warner facilitano l'innesto a vettura ferma.

LE VETTURE con motore da 1,2 a benzina e col Diesel utilizzano gomme da 155 SR 13, mentre quella col motore da 1,5 ha il 165/65 SR 14; nelle vetture provate era inserita la ruota di scorta di tipo speciale a basso ingombro, ma l'alloggiamento nel vano motore consente di portare anche la ruota normale. Il vano bagagli è adeguato al tipo di vettura; naturalmente esiste la possibilità di ribaltare gli schienali posteriori per utilizzare tutto l'interno. Le finiture interne sono intonate al tipo di vettura: il cruscotto di disegno semplice presenta gli strumenti rotondi classici; buona idea quella del «satellite» sotto al volante, cioè una specie di piatto quasi rettangolare che porta tutti gli interruttori ed i comandi (luci, tergi, avvisatore acustico). La S maiuscola che identifica il prodotto sulla calandra del radiatore, è ripetuta anche sul volante.

Gianni Rogliatti

Nuova Opel Corsa Swing

ARRIVA una nuova versione della Opel Corsa: si tratta della Swing, che si affianca alle versioni base e lusso del modello a due volumi. Il motore è di 1000 c.c. con quinta marcia di serie. Le differenze più evidenti si notano all'esterno con l'adozione di una modanatura in plastica antiurto che corre ai lati della vettura ricordandosi con i paraurti, anch'essi in materiale plastico. All'interno, nuovo disegno del rivestimento dei sedili di colore chiaro con motivo a scalare, cinture di sicurezza anteriori con arrotolatore e plancia portastrumenti con l'aggiunta del contagiri.



Il presidente della Seat riallaccia i contatti con la Fiat

Presto una Panda spagnola

JUAN ANTONIO DIAZ Alvarez è un giovane e dinamico manager, il cui arrivo alla presidenza della Seat è coinciso con la fine del trentennale rapporto di collaborazione che legava l'industria spagnola alla Fiat. Così si è trovato di fronte al non facile compito di far sopravvivere l'azienda (l'alternativa del tutto inaccettabile era di chiudere e licenziare 32.000 persone). Per far ciò è stato necessario creare nuove linee di prodotto nel periodo dal 1981 al 1984, per lanciarsi poi in pieno nella concorrenza internazionale. La prima parte del lavoro è stata compiuta a tappe forzate: i modelli Fura e Ronda derivati da quelli Fiat sono stati lanciati (con qualche dissapore con la Casa torinese per quanto riguarda la Ronda come è noto), e

sono stati progettati con la collaborazione della Porsche due nuovi motori ed un cambio di velocità. Ora è stata preparata per il lancio, che avverrà in settembre, la prima macchina Seat tutta nuova che è l'Ibiza. Il coronamento dell'opera, il signor Diaz Alvarez lo ha raggiunto qualche settimana fa, proprio durante la nostra visita allo stabilimento Seat di Barcellona: il 27 giugno è venuto a Torino ed ha riallacciato i rapporti con la Fiat, concludendo le conversazioni con un abbraccio all'ing. Ghidella. «Non era pensabile — ci ha detto — che due Case come la Fiat e la Seat che hanno avuto tanto in comune potessero continuare ad ignorarsi. Ci sono state incomprensioni oggi superate, e le possibilità di collaborare sono molte». Tra queste, la produ-

zione di modelli Fiat su licenza e modificati dalla Seat come le due versioni Panda, una a tetto in tela ottimo per i climi caldi, ed una chiamata «Trans» furgoncino con una eccezionale capacità di carico. E poi, perchè no, una eventuale piccola vettura, da costruirsi in Spagna dove ancora la mano d'opera costa meno. La Panda spagnola avrà anche un Diesel a tre cilindri di 1300 cc derivato dal loro attuale motore di 1700 cc ed anche un tre cilindri a benzina di 900 cc derivato da quello nuovo della Ibiza. Il giorno dopo il nostro incontro, cioè il 29 giugno la presidenza della Seat effettuava una operazione finanziaria dolorosa ma molto importante: nella assemblea degli azionisti veniva deciso di azzerare il capitale, e di ricapitalizzare poi con apporto di denaro fresco, grazie al quale è stato possibile sanare i debiti verso le banche, i cui interessi costituivano una voce negativa che cospirava contro la ripresa, mentre l'attività produttiva dava già da tempo un saldo positivo.

«Questo è stato possibile — ci ha detto il signor Diaz Alvarez — perchè il 95 per cento delle azioni Seat è detenuto dallo stato attraverso l'Ini (Istituto Nacional de Industria) simile al nostro Iri, il 2,5 per cento è delle banche ed un altro 2,5% di terzi».

Oggi la Seat ha riorganizzato la produzione nei due stabilimenti di Barcellona e Pamplona (in quest'ultimo effettua il montaggio dei modelli Volkswagen per conto della Casa Tedesca) ed ha un potenziale di 400.000 vetture all'anno, per ora non ancora tutto utilizzato. Ma è l'unica Casa automobilistica spagnola indipendente, in quanto le altre sono filiali dei grandi complessi europei ed americani. (g.r.)



L'Ibiza sarà in vendita anche nella versione a cinque porte che vediamo nella foto sopra. Nell'altra immagine il prototipo della Panda «Trans» che la Seat ha realizzato su licenza Fiat. Dopo incomprensioni le due case sono tornate a collaborare.

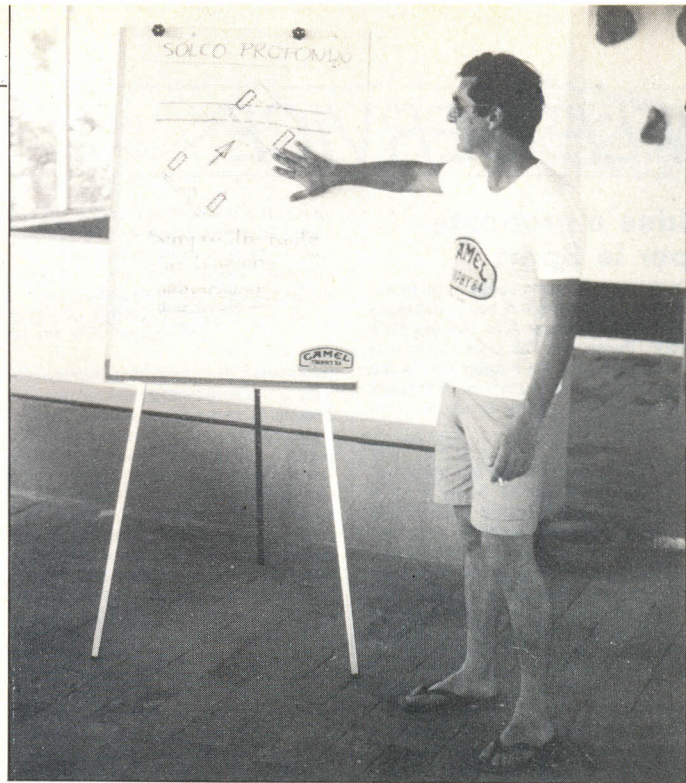
Interessante iniziativa Valtur a S. Stefano

Vacanze sull'isola in fuoristrada

Nel villaggio un corso sperimentale di guida «selvaggia» in collaborazione con Austin e Federazione

SANTO STEFANO — Un'isola ancora praticamente selvaggia, un mare incantevole dalle mille sfumature, la frizzante ospitalità di un villaggio Valtur e... due Land Rover. Con questi ingredienti davvero niente male, si sono svolti nel mese di giugno sull'isola di Santo Stefano tre corsi di guida fuoristrada riservati agli ospiti del villaggio vacanze che divide con una base statunitense di sottomarini questo stupendo angolo di Sardegna. Organizzati dalla Valtur con la collaborazione della Camel, della Federazione Italiana Fuoristrada (FIF) e della Austin Rover, questi corsi sono stati inseriti nel «pacchetto» delle attività sportive e ricreative comprese nel prezzo del soggiorno, ottenendo subito un notevole successo. «Per ora — precisano in Valtur — si è trattato di un esperimento, che non possiamo purtroppo ripetere nel corso di quest'estate a causa delle difficoltà di reperire istruttori validi disposti a trasferirsi qui per la stagione. E nostra intenzione, comunque, programmare i corsi fuoristrada nelle attività del villaggio di Santo Stefano stabilmente a partire dal prossimo anno».

IL PROGRAMMA di questi «stage», della durata ciascuno di cinque giorni, si è sviluppato su una serie di lezioni teoriche e pratiche impartite dagli istruttori federali e da ex protagonisti del Camel Trophy come Aurelio Girelli e il vincitore dell'edizione 1984, Maurizio Levi. Innanzitutto dunque la conoscenza del mezzo meccanico, quindi le varie tecniche di guida e i sistemi per trarsi d'impaccio in situazioni imbarazzanti. Dopo la prima «infarinatura» teorica, gli allievi (una ventina circa divisi in due gruppi a seconda delle personali esperienze fuoristradistiche) hanno quindi potuto cimentarsi al volante delle Land Rover 110 sulle accidentate mulattiere dell'isola di Santo Stefano e su speciali percorsi-tipo preparati appositamente, con differenti gradi di difficoltà, fra le aspre pietraie che circondano il villaggio Valtur. Con qualche problema, data la natura del terreno, si è creato anche un piccolo guado artificiale per riprodurre condizioni di fondo fangoso. Alla fine del corso e di un piccolo esame scritto conclusivo, a tutti i partecipanti è stato consegnato un attestato di frequenza, mentre i due migliori allievi hanno conseguito il



Due fasi del corso, durato cinque giorni. Sopra una lezione poi messa in pratica sul terreno (sotto) con le Land Rover 110

diritto a partecipare alle selezioni del Camel Trophy 1985.

QUAL è il punto di vista della Federazione Italiana Fuoristrada su questa iniziativa? «Senza dubbio favorevole — risponde il prof. Salatini della Fif —. Noi vediamo di buon occhio, anzi promuoviamo e incoraggiamo, tutte quelle iniziative che possono contribuire a diffondere il fuoristrada e soprattutto a far conoscere il

vero fuoristrada. Molti pensano che sia fatto di scorrerie per i campi e di poco rispetto per la natura. E in alcuni casi è proprio così. Ma noi ci battiamo per una educazione del fuoristradista e per una regolamentazione precisa di questo sport. Siamo dell'avviso, per esempio, che sarebbe addirittura necessaria una patente speciale per abilitare la gente alla guida fuoristrada». (d. e.)



Idee e proposte per le Sport

QUEST'ANNO sono scese in pista per la prima volta le sport prima divisione dotate del motore Alfa Romeo GTV 2500. Penso che l'idea sia valida, ma mi chiedo, non era meglio consentire l'elaborazione gr. A, invece di mettere un «bavaglio» ammettendo solo la preparazione gr. N.

Andrea Fanini - Ascoli Piceno

HO LETTO dei problemi che sta attraversando la categoria Sport e mi è venuta l'idea di seguire anche nella seconda divisione l'esempio della prima, dove si è montato il motore Alfa 2500 preparato per il gr. N. Si potrebbero impiegare motori gr. A, tipo Opel o Alfa Romeo sia per le gare in pista che per quelle in salita. Così facendo si potrebbero diminuire i costi rilanciando questa gloriosa categoria.

Domenica Parrotta - Cosenza

NON PENSIAMO che si sarebbero ottenuti particolari vantaggi adottando il motore Alfa Romeo gr. A invece che gr. N. Le velocità sarebbero chiaramente aumentate, ma la spettacolarità non ne avrebbe guadagnato poi molto, a tutto danno dei costi che sarebbero lievitati in modo considerevole. Nel complesso ci sembra che la formula lanciata quest'anno sia la più valida per garantire la prosecuzione del campionato Sport prima divisione. Anche l'idea suggerita da Domenico Parrotta non sarebbe da scartare e servirebbe sicuramente a rilanciare questa categoria che proprio nelle scorse settimane ha superato la crisi che stava scoppiando per la presenza dei motori turbo nella seconda divisione, trasferiti ora d'ufficio nella terza divisione. Naturalmente questa proposta verrebbe osteggiata da molti piloti, che sarebbero costretti a buttare al vento i propulsori finora adottati e di conseguenza un bel gruzzolo di milioni. Se però si guardassero le cose con maggiore lungimiranza si capirebbe che forse proprio questa potrebbe essere la soluzione del grave male (i costi) che ha reso agonizzante la seconda divisione Sport.

Qualificazioni per i mini-piloti

VI INVIAMO una copia della lettera da noi spedita alla Federazione Italiana Karting, riguardante un problema a nostro avviso da risolvere per migliorare la sicurezza delle gare disputate con «minikart» di 60 cmc.

SIAMO UN GRUPPO di genitori di «minikartisti» bresciani che innanzitutto vuole ringraziare la Federazione Italiana Karting per aver riconosciuto quest'anno legalmente questa categoria. Dopo le prime esperienze di gare effettuate secondo le norme inviateci dalla Fik (griglia di partenza con sorteggio delle posizioni) ci permettiamo di voler segnalare il verificarsi di piccoli ma frequenti incidenti, particolarmente dopo la partenza o nei primissimi giri. Tutto questo è dovuto all'inserimento, per effetto del sorteggio, di bambini all'esordio o quasi, nelle prime file delle griglie di partenza. Vogliamo ricordare che nel 1983, quando le griglie di partenza venivano determinate in base ai tempi di qualificazione, questi piccoli incidenti non accadevano. Preghiamo pertanto la Federazione di voler riesaminare il nostro caso, per

consentire di effettuare anche nei minikart le prova valide per lo schieramento. Questo unicamente per salvaguardare l'incolumità dei mini-piloti durante lo svolgimento delle gare.

Mario Bonaventuri - Brescia
(seguono altre firme)

SPETTERÀ ora alla sottocommissione karting vagliare la proposta dei genitori bresciani, che hanno basato la loro richiesta su una motivazione senza dubbio valida, ma forse sono stati spinti a questo passo anche dai mancati risultati di figli causati dai difficili sorpassi a mini-piloti più lenti e inesperti. La Fik a inizio stagione aveva deciso di non fare disputare le prove di qualificazione per rendere meno «professionale» l'ambiente e diminuire le tensioni in pista. Sotto questo aspetto la decisione federale non è poi tanto sbagliata, dato che, vista l'età dei concorrenti, queste gare dovrebbero essere prese più come un gioco che come un impegno agonistico vero e proprio. Tenendo conto di entrambi i punti di vista, l'idea migliore ci sembra di suddividere i piloti in due raggruppamenti, in base ai risultati delle prove di qualificazione, per poi procedere a un sorteggio come per le gare di sci. I

migliori partirebbero così nelle prime file e i peggiori nelle ultime, ma le prove non avrebbero comunque un carattere determinante (essendo la sorte a decidere chi far partire in pole position) e verrebbero quindi vissute nel modo migliore da questi futuri campioni.

È giusto pagare per gli slalom?

DOMENICA 1 luglio si è svolto lo slalom in salita Favale di Malvaro - Passo della Scoglina e ho dovuto purtroppo constatare che per assistere alla gara mi è stato chiesto di pagare un biglietto d'ingresso di 3.000 lire. A malincuore ho pagato ma molti altri invece hanno preferito tornare indietro. Alla fine mi sono però chiesto se non fossero state sufficienti 500 lire a persona a compensare gli organizzatori per questo tipo di manifestazioni. Mi sono anche chiesto come mai qui si deve pagare un biglietto, cosa che succede nelle PS dei principali rally, o in gare ciclistiche o motociclistiche su strada chiuse al traffico. Scusate lo sfogo ma non condivido queste scelte, considerando lo spettacolo e i mezzi

meccanici impegnati, e vorrei un vostro parere sulla questione.

Stefano Podestà - Chiavari (Genova)

TREMILA svalutatissime lire non ci sembrano una richiesta poi troppo esosa per assistere a una gara che, bisogna ricordarlo, viene a costare agli organizzatori una decina di milioni. Pensiamo che nessuno abbia l'ambizione di diventare ricco organizzando slalom, ma nemmeno desideri rimetterci tempo e denaro. I due-tre milioni che si riescono a raccogliere (se tutto va bene) attraverso la vendita dei biglietti, rappresentano appunto la copertura finale alle spese della manifestazione. Per cui, se si vuole assistere a uno spettacolo pur sempre divertente e permettere la prosecuzione di questo tipo di gare, pensiamo si possa rinunciare a un cinema in seconda visione per pagare il biglietto d'ingresso a uno slalom.

Idoli sì ma non per tutti

NELL'ARTICOLO riguardante il 5. Rally di Palagano, avete definito idoli locali del fuoristrada l'equipaggio Nati-Bagni. Vorrei precisare che, specialmente il primo non gode molte simpatie nella nostra zona, specie dopo alcune recenti polemiche. I veri idoli locali, se così si vuole chiamare, sono Forti-Venturelli, già vincitori nel 1983 della Coppa Csaì per fuoristrada fino a 3000 cmc. Mi piacerebbe quindi sapere da quale fonte ha raccolto la notizia il vostro corrispondente?

Franco Bonaccorsi - Palagano (Modena)

EVIDENTEMENTE a Palagano e nel locale Fuori Strada Club, Nati e Bagni non vengono apprezzati come in altre parti del modenese, dove specie il primo è abbastanza conosciuto anche per la sua attività di collegamento fra gli appassionati del fuoristrada e la protezione civile. È chiarito quindi l'equivoco: i vari idoli locali sono Forti-Venturelli, mentre Nati-Bagni sono gli idoli provinciali, con buona pace per tutti.

A caccia di imprecisioni

VI SCRIVO per correggere un'imprecisione apparsa sul n. 27 di AS nell'articolo riguardante il Rally Colli Goriziani, in cui risulta che sarei stato il navigatore della vettura che nella seconda prova speciale, uscendo di pista, ha investito tre spettatori che si trovavano sulla via di fuga in un bivio. Alla gara ero presente, ma solo in veste di spettatore e sarei lieto se pubblicaste questa precisazione.

Andrea Mazzuchin - Trieste

VORREI segnalarvi un lieve errore apparso sul n. 27 di AS a pag.12. Nella scheda relativa alle rotture dei propulsori appare il nome di Mike Tackwell fra le rotture verificatesi nel team Spirit-Hart. Dato che il pilota neozelandese ha corso solamente nel GP del Canada, con la Ram, sempre motorizzata Hart, è evidente che vi è stata un svista, a causa del salto di una riga, e la rottura è da addebitarsi al team Ram.

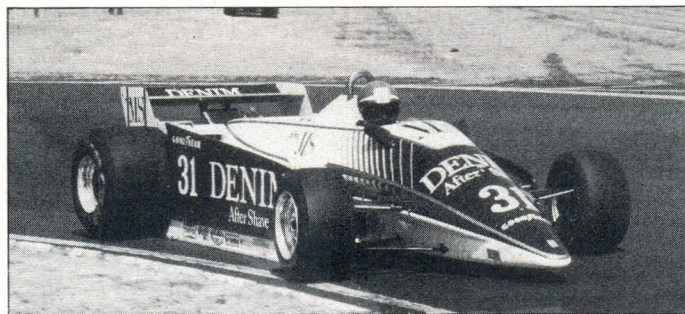
Gino Debolini - Crespano (Treviso)

ANCORA una volta ringraziamo i nostri lettori per le piccole ma necessarie rettifiche a queste imprecisioni.

LA FOTO Osella: rabbia e passione

VORREI vedere pubblicata nella rubrica «La foto» un'immagine del debutto in F.1 dell'Osella e inoltre mi piacerebbe conoscere qualche notizia sulla vettura e sui piloti che hanno corso sulle F.1 torinesi.

Marco Dalboni - Moncalieri (Torino)



DOPO quasi cinque anni di inutili tentativi il quinto posto di Dallas ha portato finalmente una soddisfazione al team Osella e ai suoi tifosi. È il primo piazzamento in un gran premio «vero», dato che finora l'unico altro risultato utile era stato conseguito nel dimezzato GP di San Marino del 1981. Come bilancio non è quindi dei più lusinghieri, anche se su esso pesano i problemi finanziari a cui è andato incontro Osella fino al suo debutto in F.1. Non vi sono state molte soddisfazioni per i vari piloti che si sono succeduti nel team, da Cheever nel 1980, a Gabbiani, Guerra, Ghinzani e Jarier l'anno seguente, e quindi ancora Jarier e lo scomparso Paletti nel 1982, per poi concludere con Corrado Fabi e Ghinzani la scorsa stagione. Il numero dei ritiri e delle mancate qualifiche è stato decisamente superiore a quello degli arrivi, ma quest'anno, grazie anche all'attiva collaborazione dell'Alfa Romeo e alle doti indiscusse di Ghinzani, le cose sembrano essere cambiate in senso positivo. Quello americano resterà un risultato isolato o segnerà l'inizio del rilancio di Osella? Lo sapremo presto, ma intanto ecco la scheda della prima F.1 costruita a Volpiano, la RA 1, dotata del motore classico Ford Cosworth. Progettata dall'ingegner Stirano, aveva un telaio in tubi quadri pannellati con lamiera di Avional. La vettura era di impostazione tradizionale e non eccelleva come peso, 620 kg, e come aerodinamica. I pneumatici impiegati erano i Goodyear, le principali dimensioni erano: passo 2700 mm, carreggiata anteriore 1680 mm, posteriore 1580 mm.

Nella foto: La Osella-Ford RA 1 portata al debutto da Eddie Cheever nelle prove del GP d'Argentina del 1980.

IL DITO SULLA PIAGA

Processo a Forghieri

SIAMO un gruppo di ragazzi appassionati di automobilismo e in special modo di F. 1 e ci sentiamo costretti a scrivervi per evidenziare il vero male della Ferrari: l'ingegner Forghieri. In questo momento la Casa automobilistica modenese ha un ottimo disegnatore di telai, Postlethwaite, ma la Ferrari quest'anno non è mai stata veramente competitiva. Mentre vogliamo ricordare i telai a traliccio, fissazione di Forghieri, e la mai ben riuscita forma aerodinamica per l'effetto suolo delle vetture di Maranello, ci sembra che debbano essere presi in esame i motivi delle scarse prestazioni del team Ferrari nel 1984:

1) La mancanza iniziale dell'iniezione elettronica, che garantisce la migliore risposta del motore ai regimi medio-bassi e un minor consumo.

2) Il mancato impiego dei freni al carbonio che, con un peso di 12 kg in meno, permettono un guadagno in potenza paragonabile circa a 15 CV, oltre a una minore usura dei pneumatici grazie al ridotto peso delle masse sospese.

3) Difetti vistosi e perenni sotto il profilo aerodinamico (problema che investe direttamente l'ingegner Forghieri). Riguardo alle Goodyear si è visto nelle ultime gare, soprattutto con le Lotus e le Williams, che stanno migliorando nettamente. Considerando che i giovani ingegneri della Ferrari, addetti alla parte meccanica, sono ottimi e ci sono invidiati da molti, è evidente che la colpa e la responsabilità del ritardo tecnico della Ferrari vanno addossate all'ingegner Forghieri. I freni al carbonio in particolare sono sempre stati poco collaudati e non gli è stata data l'importanza che in realtà rivestono e l'aerodinamica e il telaio hanno accusato i problemi

che tutti hanno potuto ben riscontrare.

Massimo Fienga
Sorrento (Napoli)

CHI È il vero responsabile delle defaillance tecniche della Ferrari? Partita come squadra da battere, la Casa di Maranello ha accumulato delusioni su delusioni, intervallate da qualche risultato di spicco. Le colpe, naturalmente, ci sono e proprio in queste settimane Enzo Ferrari in persona ha cercato di prendere in mano le redini del «Cavallino» per individuare dove e fino a che punto si è sbagliato. Scagliarsi contro Mauro Forghieri è fin troppo facile, considerando la sua peculiarità di accentratore, di colui cioè da cui partono tutte le decisioni finali sulla conduzione tecnica del team a tutti i livelli. Va tuttavia precisato che, in un am-

biente in continuo cambiamento ed evoluzione, in cui in pochi anni si sono susseguiti l'avvento delle minigonne, dei motori turbo, della ricerca dell'effetto suolo, della riduzione dei pesi e dei consumi, mantenersi ai vertici in tutti i settori è impresa quantomeno improba. Basta concentrarsi sull'evoluzione del telaio, credendo di essere imbattibili come motore, per poi trovarsi in poco tempo spiazzati da progressi di Bmw e Porsche. A quel punto c'è da ripartire da capo, distogliendo l'attenzione dal telaio per migliorare le prestazioni del propulsore, per ritrovarsi poi in un labirinto senza fine da cui è impossibile uscire vittoriosi. È appunto questo il motivo per cui oggi si rivolgono certe accuse, fin troppo perentorie, a Forghieri: forse non ha lasciato abbastanza spazio a Postlethwaite

e ad altri ingegneri, per concentrare su di sé tutto il peso della conduzione tecnica del team. Con questo non si può parlare di mancanza di competitività in assoluto della vettura di Maranello, come del resto hanno lasciato intravedere gli assoli del Belgio o di Dallas. I problemi all'iniezione elettronica e ai pneumatici non si possono certo imputare a Forghieri. I freni al carbonio sono sì validi, ma non sono ancora perfettamente a punto (come ha dimostrato in più occasioni la McLaren) e non si può rischiare di impiegarli senza avere la certezza del loro perfetto funzionamento. Restano i problemi «vistosi e perenni» al telaio e all'aerodinamica e su questo la carta migliore da giocare ci sembra debba essere quella di Postlethwaite, tenuta troppo a lungo in fondo al mazzo.

Colline di Romagna. La colpa?

HO VISTO che il «Colline di Romagna», sesta prova del campionato Open, è stato soppresso nonostante i tentativi fatti per salvarlo. Tentativi a cui ho preso parte anch'io, offrendo all'organizzatore, Davide Gramellini, la cifra che gli mancava per completare la copertura finanziaria del rally. Questo è accaduto il 22 giugno, ma Gramellini ha rifiutato, anche il presidente della Scuderia Arcangeli aveva detto che il «Colline di Romagna» non si doveva fare (forse così il presidente si è voluto prendere una rivincita dei voti che gli sono mancati nelle recenti elezioni). Per me e per la vettura che ho schierato nel campionato Open questo rally era il più importante per via della sua dislocazione, nella mia zona, e ora mi ritrovo invece con questa gara che è stata definitivamente annullata.

Giovanni Servadei - Cesena (Forlì)

DIRSI DISPONIBILI a coprire i circa 35 milioni mancanti per l'effettuazione del «Colline di Romagna» è un conto, firmare l'assegno per questo importo è un fatto ben diverso e, a quanto ci risulta, non ci si è

nemmeno avvicinati a un simile passo. Secondo quello che ci è stato riferito dallo stesso Gramellini, fra i due non c'è stato alcun preciso contatto e tantomeno l'offerta di una concreta disponibilità finanziaria. C'è poi da precisare che il 22 giugno i giochi oramai erano fatti e, vista l'impossibilità di trovare gli aiuti da più parte richiesti, Gramellini aveva già, a malincuore, rinunciato al suo rally. In quanto ai presunti osteggiamenti da parte della Scuderia Arcangeli non ci risulta che si siano verificati in nessun momento. È sì vero che il bravo e stimato organizzatore romagnolo ha girato in lungo e in largo la sua regione in cerca di appoggi, che non gli sono venuti da nessuna parte, ma di questo ci ripromettiamo di parlarne più approfonditamente sulle pagine di AS. L'unico addebito che si può muovere a Gramellini è quello di avere sperato fino all'ultimo in una dimostrazione di solidarietà che poi non c'è stata, ma il nocciolo della questione ha comunque origine nel varo del campionato Open e nelle scelte a cui di conseguenza sono stati costretti gli organizzatori.

LORENZA CANOZZI - Castagnola (Lucca) — Le notizie sono discordanti e si attende l'esito del test previsto in queste settimane per saperne di più sulle sue possibilità di rientro. Puoi scrivere a Pironi c/o Ferrari Automobili S.p.A., 41053 Maranello (Modena), provvederanno loro a fargli recapitare la lettera.

MARCO DALBONI - Moncalieri (Torino) — Pubblichiamo il tuo appello: tutti i ragazzi e le ragazze tifosi dell'Osella sono invitati a corrispondere con un altro appassionato quindicenne della squadra torinese, Marco Dalboni, via Monte Bianco 42/A, 10100 Moncalieri (Torino).

NICOLA SANTORO - Roma — Anche per te vale la risposta data in passato ad altri giovani appassionati. Dalla vita di Gilles devi trarre un insegnamento per continuare a lottare e superare le molte avversità. Non devi quindi lasciarti andare a propositi come quelli di cui ci hai scritto. Provvederemo a far pervenire anche la tua lettera alla famiglia.

fermoposta

CORRADO CORVINI - Roma — Non esistono scuole per restauratori di auto. L'unico modo per imparare il mestiere è trovare lavoro presso un'officina specializzata. Troverà vari indirizzi utili nelle pagine riservate alla «Compravendita».

ARISTIDE VECCHI - Mapello (Bergamo) — Ci può inviare senza problemi le immagini (preferibilmente diapositive) delle sue riproduzioni, allegando i dati principali dei modelli. In base alla qualità del materiale potremo saperle dire di più.

MARIA - Campobello (Trapani) — In passato abbiamo pubblicato varie interviste come quelle che ci hai richiesto e vedrai che fra non molto torneranno ad apparire su AS.

LOUIS MAURA - Bagnères de Bigorre (Francia) — Esistono vari testi dedicati alla produzione Fiat e uno in particolare sulla X 1/9. Può richiederli alla Libreria dell'Automobile, corso Venezia 43, 20121 Milano. Per altre informazioni può rivolgersi ad Alquati, via Dante 91, 26100 Cremona.

ROBERTO CARVELLI - Milano — Se anche Laffite si fosse ritirato sarebbe stato ugualmente classificato al sesto posto, con un distacco di due o più giri, a seconda del momento dell'abbandono. Ci spiace, ma non siamo in possesso di fotografie o autografi di Rosberg. Come hai visto il «vecchio» si è ravveduto, confermando per la prossima stagione il tuo beniamino.

PAOLO FORNI - Milano — Si chiama Wilson, il fratello di Emerson Fittipaldi. Gli AS Anno disponibili sono quelli del '78 (L. 3000), del 1981 e '82 (L. 5000 ciascuno) e del 1983 (L. 6000). 142 fascicoli della Storia della F. 1 (ma il n. 1 è esaurito) costano 800

lire ciascuno, mentre il prezzo delle due copertine è 1500 lire ciascuna. Per ricevere questo materiale dovrai seguire le modalità di pagamento indicate a pag. 110.

ANTONIO CANTAGALLI - Perugia — Come hai visto la Williams sembra essere tornata alla competitività e di conseguenza abbiamo dedicato più spazio al tuo beniamino. Per almeno un altro anno dovrai invece rinunciare alle tue speranze di vedere Rosberg sulle F. 1 di Maranello.

ALESSANDRO PIERACIOLI - Marina di Massa (Massa Carrara) — L'indirizzo del pilota è: via Cassia 531, 00189 Roma. Ti abbiamo inviato i nostri adesivi.

AMEDEO LIGUORI - Lanza-

ra (Salerno) — Puoi rivol-

gerti al Moto Club Libertas

Arenella, via D. Fontana,

80128 Napoli, o al R2 Rac-

ing Team, rampe Branca-

cio 9, 80132 Napoli. Abbia-

mo provveduto a inviarti

nuovamente quei fascicoli,

che evidentemente non ti

sono giunti per un disguido

postale.

IL VOSTRO CLIC Opel e cofano in volo

Spero che pubblicate questa foto nella quale si vede la 131 Abarth di Cassinis col cofano quasi del tutto staccato, durante il 15. rally dell'Elba. L'altra immagine si riferisce al rally di Marmemma, percorso «in punta di ruota» da questa Opel Kadett Gte.

Paolo Giacconi
Piombino (Livorno)



Dov'è finito il pilota?

VI INVIO questa immagine della MG Metro di Italo Cantera dopo l'uscita di pista alla curva Ickx di Varano. A vedere la foto sembra quasi che gli addetti del circuito stiano cercando il pilota, finito chissà dove all'interno dell'abitacolo dopo il capottamento.

Alessandro
Pieraccioli
Marina di Massa
(Massa Carrara)

CINQUE DOMANDE A... Niki Lauda

HO LETTO con piacere la nuova rubrica «Cinque domande a...» e ho deciso di approfittarne. Avevo giusto in mente alcune domande per Lauda e ve le mando:

- 1) Non ti sembra che alla McLaren si stia ripetendo (ai tuoi danni) quello che dieci anni fa si verificò alla Ferrari, cioè la seconda guida (allora tu) spodesta la prima (allora Regazzoni)?
- 2) Come spieghi il fatto che le tue seconde guide ti superino con tanta facilità (vedi Piquet, Watson, Prost)?
- 3) Torneresti in Ferrari?
- 4) Come pensi che sarai ricordato quando lascerai definitivamente le corse?
- 5) Potresti darmi una definizione di te stesso, come pilota e come uomo?

Giovanni Iozzia — Bari

- 1) CERCO SEMPRE di correre al meglio delle mie possibilità. Non ho mai negato che la mia principale ambizione in questo campionato del mondo e quella di arrivare davanti ad Alain Prost. Non mi pare che le gare che abbiamo corso finora abbiano dimostrato che Prost è superiore a me.
- 2) Non mi spiego niente. Come ho detto io faccio la mia corsa e nient'altro.
- 3) Gli anni che ho passato alla Ferrari sono stati un momento fondamentale della mia carriera di pilota. Per il momento non ci sono le premesse per un mio ritorno alla Ferrari, comunque tutto è possibile...
- 4) Non lo so. Come ho già detto mi preoccupa solo di correre. Credo che verrò ricordato per i risultati che ho ottenuto e che saprò ottenere nel corso della mia carriera.
- 5) Cerco di separare nettamente la mia vita da quella di pilota. È per le mie vittorie che vorrei essere ricordato, poiché è per questo che corro. Quando sono a un gran premio nessuno si preoccupa dei miei problemi privati e io devo fare tutto in funzione della corsa: la mia vita privata non ha niente a che fare con Lauda pilota.

...Manfred Winkelhock

PER MEZZO della vostra rubrica «Cinque domande a...» vorrei porre al pilota tedesco Manfred Winkelhock questi quesiti:

- 1) Cos'è cambiato da quanto Gustav Brunner è passato all'Euroracing Alfa Romeo?
- 2) Da quanto ne so non sei in buoni rapporti con gli altri piloti. Vorrei sapere il tuo punto di vista su questa polemica, se così si può chiamare.
- 3) Come vedi questo mondiale '84 e quali traguardi ti sei posto?
- 4) Quali sono i principali mali della tua Ats e come pensi di guarirli?
- 5) Si è parlato di un possibile abbandono del tuo team dal mondiale di F.1, per passare alle gare americane. Se avverrà seguirai l'Ats o rimarrai in F.1?

Michele Sartori — Concorezzo (Milano)

- 1) MI PIACEVA molto lavorare con Gustav. Penso che sia uno dei migliori tecnici della formula 1. Sarei molto contento se lavorasse ancora per noi. Partito Brunner sulla macchina abbiamo introdotto solo qualche modifica.
- 2) Non mi pare che ci sia una polemica in corso con i miei colleghi. È vero che non ne frequento molti e che non posso ritenermi particolarmente amico di qualcuno, ma è anche vero che non litigo con nessuno.
- 3) Spero solo di fare dei buoni risultati. La speranza di vincere un gran premio non mi sfiora nemmeno. Gli anni scorsi ho dovuto superare delle difficoltà veramente grandi, ora credo di essere in grado di lottare per qualcosa di più. Sta a me trovare una via per impormi.
- 4) Non c'è un particolare problema per l'Ats. La nostra macchina è circa a metà negli schieramenti di questo campionato, qualche volta è anche tra i primi dieci: credo sia un buon livello per un team come il nostro. Qualche volta sono partito davanti alle Ferrari o alle Brabham, e questo è positivo per una squadra con un budget così limitato come l'Ats.
- 5) I programmi dell'Ats andrebbero chiesti a Günter Schmidt. Per quel che mi riguarda, voglio restare in Formula 1 perché la ritengo la massima espressione delle corse automobilistiche e nei miei programmi viene prima di qualunque altra categoria.

RALLY CIR/Il punto dopo Limone

Davide contro Golia

Si temeva un campionato «chiuso» dalla 037 ufficiale di Tabaton. Invece sono le Ritmo gr.A di Fabbri (che però è compagno del genovese) e gr.N di Maneo a comandare la classifica

di Walter Leverone

PARTORITO con difficoltà alla fine della scorsa stagione agonistica, il Cir, ovvero il campionato italiano rally, è stato subito etichettato come «figlio della colpa», ricevendo solo critiche su tutti i fronti. I suoi genitori, tenetari delle cose rallistiche nazionali, si difesero dai primi attacchi relativi all'alto numero di gare a calendario (dodici) e alla dislocazione delle stesse, puntando tutto sul meccanismo dei punteggi di gruppo, che agevolava la partecipazione dei piloti non accasati. Lo slogan era più o meno questo: «anche un gruppo N può vincere il Cir e laurearsi campione italiano». In realtà, si ha la sensazione che le

motivazioni di base fossero ben altre. La nascita del campionato Open su nove gare riduceva l'area politico-rallistica, e avrebbe creato problemi di potere sportivo nelle zone escluse. Non solo: anche organizzatori esclusi o puniti minacciavano la rivolta. Ed ecco il Cir: dodici organizzatori accontentati sparsi per tutta la penisola, con particolare attenzione al Sud in passato un po' trascurato dal grande giro rallistico. Le prime reazioni negative vennero proprio dai privati, per gli eccessivi costi che avrebbero dovuto sostenere per partecipare a tutte le gare. Poi, a rincarare la dose, venne la decisione della Lancia

di «punire» Fabrizio Tabaton inviandolo insieme alla sua scuderia alla conquista di questo campionato. La presenza di una Lancia Rally ufficiale fece passare in secondo ordine il problema dei costi: «**Con la presenza di una vettura ufficiale, possiamo restarcene tutti a casa**», si sentì dire da più parti.

PERICOLO GRIFONE. Alle critiche dei privati si aggiunsero però subito dopo anche quelle dei responsabili sportivi della Grifone, che si resero immediatamente conto del pericolo gruppi. «**Non è possibile articolare un punteggio tricolore di questo tipo** — si disse a Genova

— **che non prevede una minima differenza tra un gruppo N e un gruppo B senza premiare il piazzamento assoluto. L'alto numero dei risultati utili favorisce le vetture di serie, meno soggette a rotture di quelle preparate**». Forti di questa convinzione, in casa Grifone si è provvisto ad allestire un team completo: Tabaton con la Lancia Rally gruppo B, Fabbri e Giovanardi con la Ritmo Abarth gruppo A e Canobbio, ex vincitore del Trofeo Autobianchi, in gruppo N con la Ritmo 130.

«**SBUCA**» MANEO. Giunti al classico giro di boa del campionato, la classifica provvisoria dimostra in modo inequivocabile quanto le preoccupazioni della Grifone fossero ampiamente giustificate. Se Fabrizio Tabaton, dopo il successo in quel di Limone, ha ancora la possibilità matematica di portare la sua Lancia Rally Olio fiat al titolo tricolore, e Paolo Fabrizio Fabbri comanda la graduatoria provvisoria con la Ritmo Abarth gruppo A preparata da Nicola Albanese, si profila il «pericolo» Maneo che, alla guida della Ritmo gruppo N è attualmente secondo in campionato, a soli 3 punti da Fabbri, dopo avere gareggiato con tattica perfetta, facendo la sua gara sull'irruente Canobbio, sempre velocissimo ma troppo spesso vittima della sua foga. Alla Gri-

segue



Maneo, sopra (Attualfoto) con la Ritmo 130 gr.N della Bologna Corse, potrebbe essere un rilevante elemento di disturbo nella corsa al titolo Cir di Tabaton, sotto (FotoStudio '83) al Rally di Limone. Per questo, alla Grifone si sta pensando di mandargli contro Fabbri, attuale leader di campionato con la Ritmo gr.A



Davide contro Golia

segue

Il gruppo non hanno tardato a capire il punto debole del loro schieramento, e hanno tentato di correre ai ripari iscrivendo altre vetture di gruppo N con i vari Rossi, Valerio e Brusati, senza aver ottenuto al momento risultati apprezzabili. Per la gioia dei suoi «genitori», questo tanto bistrattato Cir vede ai vertici non la «solita» gruppo B, bensì due Fiat Ritmo Abarth, e, se nel caso di Fabbri si può parlare di vettura semi-ufficiale, per il bravissimo Maneo non vi sono dubbi: pilota e macchina sono entrambi privati.

COME FINIRÀ? Sarà da vedere ora come andrà a finire. In casa Lancia si accetterà passiva-

mente la possibile vittoria di una Ritmo privata, magari con la causale che «si tratta sempre di una vettura del gruppo», o si correrà ai ripari cercando di agevolare la vittoria della 037 Oliofiat di Tabaton che giustificherebbe, anche l'impegno ufficiale della marca torinese di questo campionato? Questo anno bisestile non sembra proprio prodigo di risultati per la Casa di Chivasso. Nel mondiale i giochi sembrano ormai fatti a favore dell'Audi, nell'Europeo si profila lo spauracchio della Porsche di Toivonen; nell'Open d'Italia il problema Ferrari esiste ancora, e Vudafieri avrà il suo daffare per domare il rivale «Lucky». Il rischio sembra davvero alto... Personalmente, siamo convinti che si farà tutto il possibile per favorire il successo di Fabrizio Tabaton in questo

Cir. A Limone, alcune ore dopo l'arrivo, si mormorava di un possibile dirottamento di Fabbri in gruppo N, nel tentativo di rendere la vita difficile al bresciano Maneo. Questa operazione dovrebbe avvenire non appena il romagnolo avrà la certezza matematica del titolo di gruppo (in pratica, dopo il prossimo impegno a Bari). Se questo avverrà, a nulla varranno le rimostranze dei privatisti, «traditi» per la seconda volta nel corso della stagione. La prima risposta la darà, sabato e domenica prossimi, il «Puglia e Lucania», sesta gara del Cir.

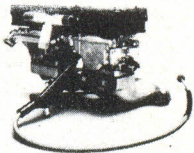
■ **RIVA SICURA.** Fra le donne pilota italiane quella che dorme sonni più tranquilli è Pierangela Riva, per la quale è praticamente certa la riconferma del contratto Peugeot.

E intanto si scatena il me

Cerrato pez

TEMPO D'ESTATE. C'è chi dimentica il lavoro per concentrarsi sulle vacanze e chi, invece, è impegnatissimo a organizzare il proprio futuro. Fra questi ultimi vi sono piloti e team manager che, prima ancora di sapere i risultati della stagione in corso, devono pensare al 1985. Il mercato piloti-rally vive solitamente il suo culmine nel periodo del Rally di Sanremo, dove in genere si muovono i pezzi migliori. Quest'anno, soprattutto per ciò che riguarda le squadre italiane e i piloti di casa nostra, per fare programmi precisi bisognerà attendere che cosa partorirà la Csai in merito alla tanto auspicata riunificazione dei campionati italiani, con conseguente abrogazione dell'Open. Le vacanze più tranquille le sta trascorrendo quindi Miki Biasion, che non deve andare a caccia di sponsor (perché è la Totip a non

NOVITÀ KIT
aspirazione
per FIAT RITMO 105 e RITMO ABARTH 125



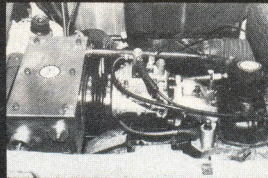
con 2
carburatori
WEBER
40 dcnf

CAMILLO ALQUATI

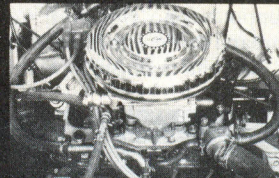
Via Dante, 91 - 26100 CREMONA
tel. 0372/20450-410398



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 DCFN per FIAT UNO/45 e NUOVA PANDA 45.



Lo sport
in Italia si
legge sul

GUERINI SPORTIVO

Ogni
mercoledì
in edicola

GUERINI SPORTIVO

piloti: vediamo quali sono i cambiamenti più probabili

pregiato: affiancherà Cinotto?

volersi separare da lui) e che sa di essere destinato a un ambizioso programma mondiale con Lancia e Jolly Club. Si era mormorata la possibilità che Bion Passasse al team Martini, e che il Jolly ereditasse di conseguenza Bettega. Ma crediamo che alla fine Totip riuscirà a non cedere quel pilota che si è allevato con pazienza e dispendio di denaro. Visto che di giovani «travolgenti» pare proprio non ce ne siano (il Jolly sta allevando Chiti, che è destinato alla vettura ufficiale gruppo A del team milanese), sarà un anno improntato sui piloti-garanzia. Ritoveremo quindi Vudafieri in un programma italiano con possibili sconfinamenti europei, mentre il Jolly potrebbe assumere un secondo nome.

CERRATO. Cerrato sembra destinato a lasciare la Opel, che non ha

pronta una vettura nuova da offrirgli a inizio stagione e che potrebbe invece allettare quel Cunico che difficilmente troverà nuovamente aperte le porte dell'Abarth. Cerrato piace ad Angiolini, piace alla Peugeot e piace a Radaelli per l'Audi-Italia. Considerato che se andasse al Jolly difficilmente avrebbe possibilità di un futuro targato «Martini» (visti i suoi trascorsi con la Fiat ufficiale) e che la Peugeot dovrebbe non lasciarsi sfuggire Del Zoppo (anche lui nella lista dei «graditi» da Angiolini), l'Audi potrebbe essere la soluzione ottimale per Cerrato, che affiancherebbe Cinotto il quale pare non avere più motivazioni per fare un programma di molte gare. E così Radaelli, snobbato in passato dal Gruppo Fiat come navigatore, si troverebbe a riunire sotto al proprio tetto i due piloti che il gruppo ha preso a squadre aversa-

rie e mollato in mezzo alla strada dopo poche gare.

CAPONE. Il futuro della Tre Gazzelle e di Capone dipenderà essenzialmente dall'esito del campionato europeo in corso. Lo sponsor West (che è intenzionato a riconfermare la fiducia a Leonetti) è entusiasta di Capone, ma il team torinese è appetito anche da Franco Cunico, che vede l'unica possibilità di avvicinarsi allo Junior Team, dato che con Jolly e Grifone ha già avuto rapporti in passato. Leonetti potrebbe tentare anche il «colpo» di raddoppiare le macchine del suo team e prendersi così due piloti ad alto livello, sempre che il «cliente» Noberasco non si butti in un'avventura sulla 037. Alla Grifone potrebbe approdare Michele Rayneri (magari tornando in coppia rallistica con Isabella Bignardi), per continuare il suo «stage» di esperien-

za se il Jolly non avesse un programma ideale per lui. Ma è possibile anche che la scuderia genovese (in fase di «ringiovanimento») chieda a Torino una rotazione dei programmi dello Junior Team per potere finalmente andare a correre alcune gare all'estero.

LE STRANIERE. Per il momento non si sa quali possano essere i programmi della Citroën, dalla quale ci si attende l'esordio della BX, così come è tabù parlare di rally con i responsabili della Ford Italia. Fra le scuderie emergenti, invece, incuriosisce la Bologna Corse: Costanzo vorrebbe seguire le orme di Leonetti ed entrare nello Junior Team, ma i posti vanno già stretti alle tre scuderie attuali. Sulla scia dei successi '84, Penariol e Michelotto continueranno il programma Ferrari, e sembra che non abbiano difficoltà a trovare sponsor municipi per un ambizioso programma di sviluppo rallistico della GTO.

Roberta Gremignani



La 6. gara del Cir rinviata a settembre

Puglia e Lucania con sorpresa

È STATO un fulmine a cielo sereno: l'11 Rally di Puglia e Lucania, sesta gara del Cir, prevista per il 21-22 luglio, è stato rinviato all'8-9 settembre. La notizia si è sparsa lo scorso venerdì mattina, il 13 luglio, quando ormai coloro che intendevano partecipare al rally avevano prenotato alberghi, preparato bagagli e bisarce, contattato meccanici e gommisti, ritirato auto e muletto dai preparatori. Il rally, invece, non si fa. O, meglio, salvo approvazione della Csaì è rimandato all'8 settembre. Giunti alla data limite per la chiusura delle iscrizioni con solo 25 adesioni, gli organizzatori (a differenza di quanto era stato fatto con più coerenza dai loro colleghi del Rally Gran Sasso) si sono tirati indietro. È venuta meno proprio la partecipazione dei piloti locali, probabilmente per la vicinanza con gare di Coppa Italia e rally di seconda serie, ma non occorre essere veggenti per prevedere un basso numero di iscritti. A questo punto sorge una importante considerazione, anzi un auspicio. Il presidente della Csaì deve riflettere su quanto si è verificato quest'anno nei campionati rally Open e Cir, e decidersi, una volta per tutte, ad affidare la legislazione dei rally italiani non più a politici, ma solo ed esclusivamente a personaggi di sicura competenza specifica. Non è ammissibile che si sia arrivati alla creazione di un inutile campionato Open, aperto a piloti stranieri che non hanno interesse a candidarsi a questo titolo (che verrebbe a costare loro come candidarsi al titolo europeo), così come non è ammissibile che per accontentare organizzatori ben introdotti

politicamente si sia messo nel calendario del Cir, che doveva essere un campionato economico, uno spropositato numero di gare al sud: trasferte costosissime per coloro che necessitano di punti per il campionato (e che sono obbligati a parteciparvi) e gare che vengono poi snobbate in primis proprio dai piloti locali.

PER SODDISFARE la ambizione di potersi fregiare della validità Cir, si è così frustrato un rally dai percorsi validi che, inseriti in un altro contesto (come la Coppa Italia) avrebbero potuto registrare un buon numero di iscritti. Il tutto con il risultato di falsare anche il prestigio stesso di un campionato non omogeneo, i cui protagonisti passano da gare impegnative con un alto lotto di partecipanti (come lo sono state il Carso e Limone Piemonte) a gare dove la maggior parte delle classi non è neppure costituita per l'esiguo numero dei parteci-

panti. Chi si distingue nel Cir '84, che è pur sempre il campionato italiano rally, spende cifre astronomiche per poi magari sentirsi dire che ha avuto vita facile in rally con sole trenta auto al via. Poi, magari, si sente anche parlare di crisi dei rally. Il rallismo italiano non è in crisi: abbiamo piloti validissimi e un parco macchine invidiabile. Quello che ci manca è una razionale regolamentazione dei campionati, una scelta dei calendari aliena da influenze politiche e, non ultima, un po' di umiltà da parte di alcuni organizzatori che dovrebbero essere maggiormente consci dei limiti imposti loro non da bravura o percorsi, ma dalla dislocazione geografica. In questo contesto, la speranza di chi ama il rally è che in futuro la Csaì ascolti maggiormente l'opinione dei piloti e dei team manager e meno quella dei politici. (r.g.)

Il comunicato ufficiale

LA SCUDERIA APULIA e l'Automobile Club di Bari, organizzatori dell'11. Rally di Puglia e Lucania, prova valida per il campionato italiano rally internazionali, comunicano che il rally è stato rinviato dal 21-22 luglio all'8-9 settembre, a causa dell'esiguo numero di iscrizioni pervenute.

La nuova data di svolgimento vede comunque confermata la modalità di effettuazione della gara: 611 km totali, di cui 210 riservati alle prove speciali (5, ripetute più volte), con verifiche e partenza il sabato e arrivo la domenica, allo scopo di comprimere gli orari favorendo una riduzione delle spese dei concorrenti.

Così cambia il Cir

Gare già disputate (con relativo vincitore)

24-25 marzo	Rally del Molise (Boretti)
14-15 aprile	Rally della Lanterna (Tabaton)
5-6 maggio	Rally del Gran Sasso (Cinotto)
26-27 maggio	Rally del Carso (Egizii)
7-8 luglio	Rally di Limone Piemonte (Tabaton)

E quelle ancora da disputare

8-9 settembre	Rally di Puglia e Lucania
21-22 settembre	Coppa Liburna
13-14 ottobre	Rally Roccaruja
26-28 ottobre	Rally di Messina
17-18 novembre	Rally Val d'Aosta
8-9 dicembre	Rally del Sestriere (data da confermare)

BORMIDA 1. SERIE/Successo ancora rinviato per i Chiossi

Mainoli contro il pronostico

MILLESIMO — Dati largamente favoriti nei pronostici della vigilia, i fratelli Chiossi hanno dovuto, per l'ennesima volta nel corso di questa stagione agonistica, rinviare l'appuntamento con il podio finale. Le battute iniziali di questo 4. Rally Valli del Bormida non facevano che confermare le previsioni. I portacolori della Tamaute menavano la danza, non solo, ma i loro avversari più accreditati lasciavano quasi subito la compagnia. Sandro e Rossano Chiossi si aggiudicavano la speciale di apertura, la classica «Madonna del Deserto», davanti a De Cecco, e quest'ultimo toglieva l'incomodo alla fine del secondo tratto cronometrato volando fuori strada con la sua Porsche. Beretta-Pozzi con la Lancia Rally-University Motors facevano appena in tempo a gustare la seconda posizione appena acquisita, quando nel tratto Porri-Ferriere, quarta delle dodici speciali in programma, sbattevano duro e si ritiravano. Per i due fratelli Chiossi, leader della gara con 49" di vantaggio su Mainoli e 1'20" sul sorprendente locale Vallino, al suo debutto con la Porsche, i segni premonitori

di una giornata non proprio fortunata si sono evidenziati in rapida successione: problemi ai freni sulla prima ps, interferono capriccioso sulla seconda, un dritto sulla terza e due forature sulla quarta e quinta prova. Non male per dei favoriti!! Grande la lotta nei gruppi A, N e 2, con Furini al comando del gruppo A davanti agli appaiati Botticini e Sipz, tutti su Opel Manta. Nel turismo di serie Agostoni, Bizzarri e Adani nell'ordine lottano in una manciata di secondi. Sorprendente la Fiat 127 del locale Del Piazzi, in lotta con le più potenti Opel di Savezzi e Orlando per la supremazia in gruppo 2. Gli organizzatori annullano la prova speciale del Beigua, la sesta, per difficoltà nei collegamenti radio.

DOPO IL PARCO assistenza di Varazze, i 109 equipaggi rimasti in gara sui 149 partiti tornano sulle alture e i fratelli Chiossi consolidano ulteriormente il loro vantaggio nei confronti dei regolari Mainoli-Fidanza. Escono di strada Del Piazzi-Scarrone con la Fiat 127, subito dopo avere preso il comando del Gruppo 2. Chiossi fa in tempo a vincere ancora una prova e portare a 52" il suo vantaggio su Mainoli, quindi affronta per la seconda volta la prova del Melogno avvolta da una fitta nebbia. Nel tratto in falsopiano, prima dello scollinamento, ecco la svolta, o, meglio, la curva decisiva. La Porsche del leader esce di strada e lascia via libera a Mainoli. Il mancato avvistamento della vettura provoca l'interruzione della gara che danneggia particolarmente i protagonisti della lotta nel turismo di serie. Mainoli-Fidanza si aggiudicano le restanti tre speciali e legittimano la loro meritata vittoria. Ultimo colpo di scena in gruppo N: Agostoni-Piro vengono penalizzati di 1' per partenza anticipata nella quinta prova e perdono il comando della classifica di gruppo acquisito dopo i guai accusati da Saglietto-Tulipano sul passo del Faiallo. Adani-Boccalatte si impongono di conseguenza tra le vetture di serie. Furini-Mietta, terzi assoluti, prevalgono in gruppo A davanti a Botticini-Bossoni e Sipz-Bignardi, che hanno occupato la quarta e quinta piazza assoluta. Mainoli ha naturalmente vinto il gruppo 4 e Orlando si è imposto nel gruppo 2. Solo novantadue dei 149 equipaggi partiti hanno portato a termine il rally.

Walter Leverone

RALLY 1. SERIE

Millesimo, 14-15 luglio 1984

4. Rally «Valli del Bormida»

Le classifiche

Assoluta: 1. Mainoli-Fidanza (Porsche 911 SC) in 1.32'05"; 2. Valino-Bazzano (Porsche 911 SC) a 0'37"; 3. Furini-Mietta (Opel Manta GTE) 2'33"; 4. Botticini-Bossoni (Opel Manta GTE) 3'03"; 5. Sipz-Bignardi (Opel Manta GTE) 3'37"; 6. Zavattoni-Grisoni (Opel Kadett GTE) 4'14"; 7. Magnani-Vitali (Renault 5 turbo) 4'40"; 8. Marini-Vinzioli

(Renault 5 turbo) 5'21"; 9. Pisi-Moretti (Opel Kadett GTE) 6'45"; 10. Orlando-Bogliacino (Opel Kadett GTE) 6'48".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Frino-Siri (A 112 Abarth) in 1.48'10"; 2. Cavenaghi-Squinzi (A 112 Abarth) 1'29"; 3. Benzonio-Pastorelli (A 112 Abarth) 1'48"; 4. Tabacco-Callegari (A 112 Abarth) 3'34"; 5. Rubino-Calleri (Fiat 127) 5'00"; 6. Buzzella-Rusconi (Fiat 127) 10'17"; 7. Lai-Caria (Fiat 127) 30'17".

Classe 1300: 1. Persico-Vialli (Opel Corsa SR) in 1.43'53"; 2. Mazzoli-Morancini (Opel Corsa SR) a 0'25"; 3. Persico-Rebessi (Opel Corsa SR) 1'32"; 4. Lucianelli-Gola (Citroën Visa Gt) 2'00"; 5. Ferrari-Monticone (Opel Corsa SR) 2'27"; 6. Drago-Bianchi (Citroën Visa) 3'35"; 7. Grosso-Zanini (Opel Corsa SR) 3'53"; 8. Trovato-Ferrari (Opel Corsa SR) 6'22"; 9. Tortarolo-Laganaro (Opel Corsa SR) 7'06"; 10. Salvini-Guglielmi (Samba Rally) 8'44"; 11. Monti-Monti (Opel Corsa SR) 9'23"; 12. Calveti-Fasolini (Opel Corsa SR) 9'31"; 13. Sandrei-Torreggiani (Samba Rallye) 10'22"; 14. Brambilla-

127) in 1.40'45"; 2. Schiavo-Palestra (A 112 Abarth) 4'07"; 3. Ravera-Sciotto (A 112 Abarth) 5'16"; 4. Biancheri-Debenedictis (A 112 Abarth) 10'51"; 5. Mocellin-Valdi (A 112 Abarth) 11'22"; 6. Genova-Berio (Peugeot 104 ZS) 12'19"; 7. Dondi-Pizzo (Fiat 127) 12'20"; 8. De Juli-De Juli (A 112 Abarth) 13'36"; 9. Lullo-Manelli (Fiat 127) 16'30"; 10. Tavernelli-Cattaudo (A 112 Abarth) 19'35"; 11. Fusi-Donia (A 112 Abarth) 52'25".

CLASSE 1600: 1. Garziano-Roatta (Ritmo 105) in 1.41'42"; 2. Bavaro-Maglione (Golf GTI) 1'36"; 3. Siccardi-Cantoro (Talbot TI) 1'59"; 4. Vola-Tortoroglio (Talbot TI) 2'10"; 5. Ferraretto-Maccario (Golf GTI) 3'15"; 6. Paganelli-Arosio (Alfasud Sprint) 3'28"; 7. Frascini-Verdelli (Ritmo 105) 3'53"; 8. Cappello-Pastorino (Talbot TI) 9'42"; 9. Fracchia-Santini (Talbot TI) 11'02"; 10. Ardissone-Ardissone (Alfetta GT 1600) 16'03"; 11. Berto-Caramellino (Talbot TI) 20'04".

Classe 2000: 1. Furini-Mietta (Opel Manta GTE) in 1.34'38"; 2. Botticini-Bossoni (Opel Manta GTE) 0'30"; 3. Sipz-Bignardi (Opel Manta GTE) 1'04"; 4. Zavattoni-Grisoni (Opel Kadett GTE) 1'41"; 5. Pisi-Moretti (Opel Kadett GTE) 4'12"; 6. Ghezzi-Nicolini (Opel Kadett GTE) 4'38".



LA PORSCHE 911 DI MAINOLI (PhotoColorService)

Limonta (Samba Rallye) 10'48"; 15. Barlocco-Agamenone (Alfasud TI) 11'01"; 16. Spairani-Barbieri (Opel Corsa SR) 12'57"; 17. Bossola-Orodeo (Peugeot 104 ZS) 22'42"; 18. Legoviche-D'Ermo (Citroën Visa) 23'37".

Classe 1600: 1. Scotto-De Maestri (Alfasud TI) in 1.44'22"; 2. Rossi-Caorsi (Ford Escort XR3) a 8'43"; 3. Rossi-Lazzarini (Ford Escort XR3) 8'44"; 4. Caidarera-Zerbino (Alfasud TI) 13'49".

Classe 2000: 1. Adani-Boccalatte (Ritmo 130 Abarth) in 1.39'07"; 2. Gallio-Pattaro (Ritmo 130 Abarth) a 0'02"; 3. Agostoni-Piro (Ritmo 130 Abarth) 0'26"; 4. Bizzarri-Pernisone (Ritmo 130 Abarth) 0'30"; 5. Tortello-Tortello (Ritmo 125 Abarth) 2'42"; 6. Pedemonte-Tasso (Ritmo 130 Abarth) 3'01"; 7. Bruzzo-Bonino (Ritmo 125 Abarth) 3'26"; 8. Saglietto-Tulipano (Ritmo 130 Abarth) 3'56"; 9. Lolli-Migliori (Ritmo 130 Abarth) 3'58"; 10. La Duca-Brugnano (Ritmo 130 Abarth) 5'26"; 11. Perego-Politi (Ritmo 125 Abarth) 11'54"; 12. Albano-Mantero (R5 Alpine Turbo) 12'00"; 13. Arangia-Denicola (Ritmo 130 Abarth) 14'39".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Vallino-Bazzano (Porsche 911 SC) in 1.32'42"; 2. Magnani-Vitali (Renault 5 turbo) 4'03"; 3. Marini-Vinzioli (Renault 5 turbo) 4'44"; 4. Cogliati-Collini (Porsche 911 SC) 14'20".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Rossi-Sanfrancesco (Fiat

GRUPPO 2

Classe 1000: 1. Patetta-Testolin (Fiat 127) in 1.50'05"; 2. Stella-Aires (Fiat 127) a 8'07".

Classe 1150: 1. Albini-Francesia (Fiat 127) in 1.41'50"; 2. Corti-Frigerio (A 112 Abarth) a 4'25"; 3. Peirano-Stroppiana (Fiat 127) 5'27"; 4. Cattaneo-Tasin (A 112 Abarth) 7'42"; 5. Balestrini-Cattaneo (Fiat 127) 10'20"; 6. Calli-Terrile (Fiat 128) 11'34"; 7. Leva-De Sanctis (Fiat 127) 27'32".

Classe 1600: 1. Chiappari-Chiappari (Talbot TI) in 1.43'47"; 2. Laviola-Cerboni (Peugeot 104 ZS) a 7'45"; 3. Gaggioli-Gaggioli (Alfasud TI) 8'30"; 4. Govoni-Repetti (Talbot TI) 11'39".

Classe 2000: 1. Orlando-Bogliacino (Opel Kadett GTE) in 1.38'53"; 2. Bianchi-Soma (Opel Ascona 2000) a 3'07"; 3. Seveso-Grassi (Opel Kadett GTE) 6'03".

■ **ISABELLA CIR.** Dopo la felice esperienza di Limone, Isabella Bignardi continuerà nel CIR con l'appoggio della General Motors. Lo ha confermato a Millesimo la stessa campionessa italiana, che tenterà di aggiudicarsi questo campionato che attualmente vede al comando Roberta Gremignani con la Talbot Samba del Jolly Club.

■ **BORMIDA «CATTIVO».** Verificare amare per Stefano Rosina, vincitore della scorsa edizione del «Bormida» e per i fratelli sanremesi Silvano e Nelson Ziviani al 4. Rally Valli del Bormida. Il primo non è stato ammesso al via per la mancanza del foglio comprovante l'idoneità medico-sportiva, i secondi in quanto sono giunti a Millesimo dopo la chiusura delle verifiche.

MONDIALE RALLY '85/Prima uscita della nuova Mitsubishi

È nata una Starion

Al 1000 Pistes la 4x4 giapponese ha mostrato le sue potenzialità pur non potendo competere con le più forti gr. B per problemi tecnici. Forse sarà al Rac l'esordio iridato

di René Alezra - Hugh Bishop

CANJUERS. Con 35 mila ettari, è il più importante campo militare d'Europa, definito da alcuni «Africa Francese». Un terreno diabolico, adatto ai mezzi blindati, ma anche ai prototipi da corsa. Un banco di prova impietoso che con il Rally 1000 Pistes, ormai da diversi anni attira i costruttori desiderosi di provare vetture da competizione in via di sviluppo. Nella categoria speciale debuttarono macchine che in seguito si sarebbero messe in ottima luce: la R5 Alpine Gr 2 (1977) la Chrysler Sunbeam a motore Lotus (1978), l'Alpine A 310, la Matra Murena, la Manta 400, una vera legione di Citroën (Cx Visa, Bx) e, l'anno scorso, la Toyota Celica Turbo Twincam, che guidata da Björn Waldegaard si è già imposta nel Safari e nel Costa d'Avorio. Per l'edizione '84, dell'8 luglio gli organizzatori attendevano al via la Porsche 4x4, la Metro 4x4 con motore Rover V8, la nuova R5 Turbo (350 Cv) o la Bx 4x4, ma tutte queste vetture sono rimaste nelle rispettive officine poiché la loro preparazione non era ancora terminata.

ECCO LA STARION. È stato allora il Giappone, nel caso la Mitsubishi Motor Corporation, che ha fornito il più interessante dei tre prototipi presenti a questa edizione '84. Costruita e preparata dal team Mitsubishi Ralliart, a Maldon, nella contea britannica di Essex, la Starion ha fatto a Canjuers il suo debutto in prima mondiale, prima di partecipare già dal prossimo anno, al campionato mondiale rally, e non potendo sostenere il confronto con le «vere» gruppo B a causa di qualche problema di accensioni irregolari e alle sospensioni. Presentata al Salone di Tokyo e di Ginevra dell'anno scorso, e dopo numerosi test in Scozia, Portogallo e Giappone, la Starion si segnala per la rassomiglianza con la Quattro «corta». Le innovazioni tecnologiche impiegate sulla Starion riguardano il nuovo motore quattro cilindri di 1997 centimetri cubi, ricavato dalla Lancer turbo e capace di produrre potenze nell'ordine di 350 cavalli, equipaggiato da scambiatore di calore e assistito da un sofisticato sistema di iniezione completamente elettronica. La vettura dispone di trazione integrale permanente e pesa 960 chilogrammi. Il motore è un quattro cilindri in linea ed è posizionato immediatamente davanti al-

l'asse anteriore. Lo scambiatore di calore si trova sulla sinistra del radiatore, alla destra del quale è il radiatore dell'olio, precedentemente previsto in posizione superiore al motore. La trasmissione sulle quattro ruote deriva dal sistema della Mitsubishi Pejero. Al contrario della Audi Quattro, la Starion dispone di un differenziale centrale funzionante, che — a detta del finlandese Lasse Lampi, che ha guidato la vettura al 1000 Pistes — permette l'uso del freno a mano nell'affrontare i tornanti e conferisce alla vettura caratteristiche di sovrasterzo maggiori di ogni Quattro da lui guidata finora. Il sistema di sospensioni è a quattro ruote indipendenti tipo McPherson, senza alcuna sostanziale differenza rispetto al sistema adottato dalle Audi Quattro. L'impianto frenante è della AP Racing, con quattro freni a dischi ventilati con caliper a quattro cilindretti.

PUR ASSOMIGLIANDO decisamente alla Quattro, la Mitsubishi Starion risulta sensibilmente più corta (quasi come la Quattro «corta», come dicevamo) e più larga, pur rimanendo sul peso contenutissimo di 960 chilogrammi grazie all'approfondito lavoro di alleggerimento effettuato. Per ora si è lavorato con pannelli di fibra di vetro per le parti della carrozzeria, alettoni, porte e capote, ma i tecnici inglesi stanno lavorando con pannelli in kevlar che permetteranno una ulteriore riduzione del peso. Al 1000 Pistes la Starion ha gareggiato con pneumatici Pirelli montati su cerchi Speedline. Prove sono state sostenute anche con coperture giapponesi Jokohama, e non è ancora deciso con quali gomme la vettura prenderà parte alle gare mondiali '85, anche se molti indizi lasciano intendere che saranno le gomme italiane a essere scelte. Anche in questa direzione, la Starion sosterrà nelle prossime settimane test approfonditi in Giappone e in Gran Bretagna, forse in preparazione di quello che tutti danno per certo, e cioè l'esordio in una gara mondiale già dal Rally Rac del prossimo novembre.

A GUIDARE la Starion in Francia è stato scelto il pilota finlandese Lasse Lampi (33 anni), mai prima impegnato in una gara francese e classificato ottavo nel mondiale piloti 1983. Dal 1982 Lampi ha guidato, privatamente, una Audi Quat-

tro, e grazie ai suoi stretti rapporti di amicizia con Hannu Mikkola ha partecipato alla messa a punto delle sospensioni della vettura della squadra Audi. Attualmente lavora in Finlandia, in qualità di ingegnere, in una fabbrica d'autobus, ma il suo palmarès è interessante, con nel 1983 un terzo posto assoluto al rally di Svezia, un 7. al Mille Laghi, un 4. al Rac e ancora un terzo in Scozia. Quest'anno ha vinto lo Show Rally, in Finlandia, alla fine di febbraio. Per questo lunga trasferta i giapponesi erano sbarcati in forze. A parte la squadra di assistenza si sono visti oltre 15 fra giornalisti e fotografi venuti da Tokyo appositamente.

IN PISTA. Dei tre prototipi impegnati, la Starion è stata l'unica a disputare integralmente le 12 speciali del rally. Durante il primo giro del sabato (4 ps) ha fatto segnare tempi buoni con 10'44" nella 1. ps (ovvero il settimo tempo) e 11'04" nella 2. (ancora il settimo tempo dietro Ragnotti). Viceversa, la 3. e la 4. ps l'hanno vista notevolmente attardata, con 14'5" e 14'16" a causa di importanti problemi nella pressione del carburante. Lampi ha terminato

l'esperienza del 1000 Pistes, avrà una notevole evoluzione.

CITROËN. Poiché la Bx gr. B del 1985 (motore di 2144 cmc con turbocompressore, per 400 cv) non era ancora in grado di debuttare a Canjuers, la Citroën ha portato una Visa 4x4 sperimentale molto strana, affidandola a Philippe Wambergue. Questa vettura era mossa da un motore XU da 1680 cmc (ovvero quello della Bx) dotato di un turbocompressore KKK. Questa Visa, molto leggera, sviluppa 240 cv. Secondo la Casa francese questa vettura è destinata ai rallycross, in cui sarà impegnata fin dal prossimo settembre. Wambergue non ha potuto disputare che la tappa del sabato, causa gravi problemi di ammortizzatori: «decollando» su un dosso, ha rotto un ammortizzatore, causando la rottura del supporto del motore. Il suo tempo totale nelle quattro speciali è stato di 51'39".

MATRA. La Matra Murena a quattro ruote motrici preparata da Politecnic deriva anch'essa dal rally-



questa prima tappa con un totale di 50'49", vale a dire un tempo che l'avrebbe collocata all'11. posto tra i concorrenti del campionato francese, dietro alla Visa 4x4 di Chomat. Domenica, la Starion si è perfino messa in evidenza, ma ha avuto ancora problemi di alimentazione più che comprensibili per un esordio. I giapponesi sono stati molto «abbottonati» sulla corsa della Starion ma non c'è dubbio che la macchina, sulla scorta del-

cross. Era pilotata da Bernard Vaison, un assiduo di quel tipo di corso. Ha dovuto prematuramente abbandonare nella 1. ps del sabato, ma in base al regolamento ha potuto rientrare in competizione nella seconda tappa, la domenica, per poi ritirarsi definitivamente nell'ultima speciale senza aver certo fatto scintille. □

La Starion in cifre

Lunghezza: 4280 mm; Larghezza: 1730 mm; Altezza: 1315 mm; Passo: 2435



LANCIA 038/Ne parlano i responsabili

Tutto di nuovo

LA LANCIA 038 che debutterà nei rally il prossimo anno viene definita dai responsabili della progettazione la più nuova vettura del «gruppo» degli ultimi 25 anni. Vale a dire che pochissimo è stato conservato rispetto a precedenti progetti e soprattutto rispetto alla 037: di quest'ultima, la nuova vettura conserva solo lo schema delle sospensioni, ritenute validissime pur nella convinzione che con qualche cosa di nuovo si sarebbe potuto risparmiare circa 5 kg nel peso generale. La trasmissione a 4 ruote motrici è già stata coperta da due brevetti. L'ingegner Messori, che l'ha progettata, ha pensato a qualche cosa di nettamente più avanzato rispetto alle Audi: la possibilità di variare la percentuale di trazione sui due assi durante la marcia. Un vero asso nella manica, se si pensa alla differenza continua dei terreni di gara. Più avanti, poi, potrebbe esserci un'altra novità determinante per rendere competitiva la vettura: una frizione

automatica (con pulsante sul volante oppure sul pomello del cambio) che faciliterebbe estremamente il pilota. Anche il motore ha poco in comune con il 4 cilindri della 037, arrivato ora al plafond di 336 cavalli. Il 4 cilindri di 1780 cmc della 038 è stato studiato per avere maggiore potenza con uguale (o maggiore) elasticità, mentre la cilindrata non alta è stata scelta in virtù della scala di pesi e di dimensioni pneumatici che il regolamento prevede in funzione della cubatura del propulsore. (d.b.)

IL REGOLAMENTO internazionale della Fisa prescrive un peso minimo per le vetture da rally gr. B in relazione alla classe di cilindrata cui esse appartengono. La tabella è la seguente.

fino a cmc	1000	kg	580
»	1300		675
»	1600		750
»	2000		820
»	2500		890
»	3000		960
»	4000		1100
»	5000		1235
oltre cmc	5000		1300



Le Mitsubishi Starion, in alto nel corso di un guado (FotoAlezra) è stata la più attesa fra le gr. B sperimentali al Rally 1000 Pistes. Sopra, la 4x4 giapponese in un'altra fase di gara (FotoBishop) e, sopra a sinistra, ammirata in un momento di riposo (FotoAlezra). Ora i test sulla Starion continueranno. L'esordio nel mondiale è previsto per il Rac, in novembre

mm; **Peso:** 960 kg; **Motore:** 1997 cmc, 4 cilindri con iniezione a controllo elettronico, turbo e scambiatore di calore aria-aria; **Potenza massima:** 350 CV; **Rote motrici:** 4 in permanenza; **Cambio:** a 5 velocità; **Sospensioni:** forcella unica e distanziale con molla elicoidale davanti e dietro, con braccio inferiore in acciaio; **Sterzo:** a pignone e cremagliera; **Freni:** a disco ventilati con pinze a quattro pistoni; **Pneumatici e ruote:** 195/650 R -15, 7JJ X15 su terra; 255/600 R -15, 9JJ X15 per l'asfalto.

EURORALLY/Nuovo dominio Quattro allo Skoda

Cinotto alla ceka

L'Audi dell'equipaggio italiano ha tolto ogni emozione alla gara, comandata fin quasi dall'inizio davanti alla Mazda di Carlsson

MLADA BOLES LAV — Il Rally Skoda, trentaduesimo appuntamento del campionato europeo rally, caratterizzato dal coefficiente 1, ha registrato la totale e continua supremazia della Audi Quattro di Cinotto-Radaelli. L'equipaggio italiano ha avuto ragione di una concorrenza di 126 partenti, molti dei quali sulla carta fortissimi. In realtà, i 780 chilometri, di cui ben 295 su un totale di 32 prove speciali, del difficile e selettivo percorso cecoslovacco hanno visto dall'inizio alla fine il dominio della Quattro di Cinotto, subito velocissimo, in testa fin dalla terza speciale e mai in apparente pericolo di fronte agli avversari. Avversari agguerriti, particolarmente per quanto riguarda la Mazda RX7 di Carlsson e Mellander, al traguardo distanziati di quasi quattro minuti. Combattivo, seppure vistosamente inferiore ri-

petto ai primi, è stato il norvegese Johnny Haugland, vincitore di una speciale al volante della sua Skoda 120 gr.A e terzo in classifica finale, distanziato di oltre quattordici minuti e mezzo dai vincitori. Si attendeva anche la sfida portata dalla Toyota Starlet di Sellholm-Andersson, mai in verità in lotta per i primi posti. La supremazia di Cinotto si legge anche dal computo delle vittorie di speciale: il totale per il pilota italiano è stato al termine di 22, contro le 6 di Carlsson, le due di Fischer, ritirato quasi all'inizio del rally, e l'unica di Haugland. Il secondo equipaggio italiano presente, Salvan-Cigala su Fiat Ritmo 130, si è ritirato nel corso della terza prova speciale.

Tom Hyan

Al Rally 1000 Laghi con Hisatour e Finnair

ANCHE PER la 34. edizione del Rally dei Mille Laghi, ottava prova del campionato mondiale marche e nona del mondiale piloti, in programma dal 24 al 26 agosto, gli appassionati italiani avranno la possibilità di usufruire di un viaggio organizzato, con partenza dall'Italia il 21 e rientro il 27 agosto, per seguire la gara. Organizzatori della iniziativa saranno anche quest'anno **Hisatour** e **Finnair Racing Club**, che offrono un programma tutto-compreso: dal viaggio Italia-Finlandia e ritorno alla permanenza sul luogo in hotel, al noleggio di una autovettura. La formula che già si rivelò indovinata gli anni scorsi è stata quest'anno ulteriormente migliorata, grazie anche al sempre crescente interessamento del **Finnair Racing Club**, nelle persone

del nuovo direttore Antero Lahtinen, del promotore generale Riccardo Bernard e del direttore tecnico del Finnair Racing team, Enzo Cerrone. Potrete leggere a parte ogni particolare inerente a prezzi, programma e scadenza del termine utile per le iscrizioni, il quale è previsto per **lunedì 30 luglio**. **Affrettatevi.**

INFORMAZIONI e iscrizioni sul viaggio devono essere indirizzate a:
Hisatour, piazza Cavour 10, 00193 Roma. Tel. 06/656.80.03-654.15.46

PER ULTERIORI informazioni e per iscrizioni alla gara rivolgersi a:
Finnair Racing Club, via Sardegna 29, 00187 Roma. Att. signor Riccardo Bernard.

QUOTA DI PARTECIPAZIONE:

	MILANO	ROMA
2 persone per auto	L. 1.205.000	1.265.000
3 persone per auto	L. 1.140.000	1.200.000
4 persone per auto	L. 1.099.000	1.160.000

EURORALLY

Mlada Boleslav, 14-15 luglio 1984

Rally Skoda

32. appuntamento dell'europeo rally

Classifica assoluta: Cinotto Radaelli (Audi Quattro) in 3h02'09"; 2. Carlsson-Mellander (Mazda RX7) 3h06'05"; 3. Haugland-Bohlin (Skoda 120 gr.A) 3h16'40"; 4. Sellholm-Andersson (Toyota Starlet) 3h22'24"; 5. Aitken-Eckardt (Escort RS 1600) 3h24'34"; 6. Pech-Soukup (Skoda 120) 3h24'54"; 7. Svindsen-Gulbald (Escort RS 2000) 3h25'06"; 8. Wachs-Dobberphul (Opel Manza 2000) 3h25'56"; 9. Widerstrom-Johansson (Toyota Starlet) 3h26'28"; 10. Ellingsen-Johnsen (Opel Ascona) 3h27'12".

Röhrl Quattro nell'Ulster

WALTER RÖHRL guiderà una Quattro Sport in occasione della prossima prova del campionato britannico open, l'Ulster International Rally che prenderà il via il 24 luglio. Arwed Fischer, della Casa di Ingolstadt ha confermato questa notizia venerdì scorso, sottolineando che Röhrl e il suo copilota Christian Geistdörfer stanno proseguendo lo sviluppo del motore e che avrebbero usato il rally britannico a questo scopo. L'attuale leader del campionato britannico, Hannu Mikkola, rischia infatti di perdere il comando della serie, dunque la Audi spera che Röhrl oppure Harald Demuth, che sarà al volante di una Quattro normale, riusciranno a opporsi alla serie fortunata di Russell Brooks e Jimmy McRae, permettendo che la serie si decida soltanto all'ultima prova in settembre, sull'Isola di Man. (p.f.)

Pond su Rover all'Hunsrück

TONY POND guiderà una Rover Vitesse gr. A all'Hunsrück Rally, prova europea che si disputa il 19 agosto. Questa uscita fa parte del programma Austin Rover in vista della partecipazione della Casa britannica al mondiale '85. Pond sarà invece alla guida della MG Metro 6R4 a trazione integrale in una prova del campionato nazionale britannico il 4 agosto nel Galles, e John Davenport, responsabile del reparto competizione della Casa, ha confermato che la loro gr. B non avrà né un motore turbo né altra sovralimentazione, ma svilupperà potenza sufficiente con un motore convenzionale con carburatori. Tony Pond farà anche parte dei progetti rally Austin Rover per il Medio Oriente, dove piloterà una Rover nella Serie del Golfo che prenderà il via con l'Oman International Rally in novembre. (p.f.)

■ **HÜNSRUCK BUFFUM** — Il pilota statunitense John Buffum sarà al via, nell'agosto prossimo, del Rally Hunsruck, europeo a coeff. 3, al volante della sua Audi Quattro sponsorizzata dalla BF Goodrich e preparata da David Sutton. Buffum disputerà inoltre il Rally europeo di Cipro e il Rac con la stessa vettura.

■ **WOODNER SU 037** — John Woodner, protagonista dei rally statunitensi Scca, guiderà una Lancia Rally «evoluzione 1» preparata da Maurizio Verini della Mauro Tuning di Milano in occasione del Rally di Madeira, europeo coeff. 4 in programma dal 3 al 5 agosto prossimi. Woodner è pilota «Fia», e si classificò quinto l'anno scorso a Madeira al volante di una Talbot Lotus. Woodner sarà anche al via del Sanremo, anche se ancora non si sa con quale vettura.

■ **EURO SCCA** — Lo Sports Car Club of America (il celeberrimo Scca) sta contattando diversi personaggi del mondo rallistico fra cui scegliere il nuovo dirigente che potrà imperare, con potere praticamente illimitato, sul mondo dei rally americani. Voci incontrollate riferiscono che molto facilmente il prescelto provverrà dal giro «grosso» dei rally mondiali.



FORMULA PANDA/Quartero nella nona prova

È finita a schiaffi

La disputa tra Fumagalli e Modena si è conclusa con un «destro» di Tino Brambilla. Incidente alla Piazzalunga: clavicola fratturata

MONZA - Una giornata dal clima torrido costellata da numerosi incidenti, scorrettezze e incontri di pugilato: questa la nona gara del Trofeo nazionale di F. Panda. L'incidente più grave ha visto coinvolta Agnese Piazzalunga, che a due giri dal termine della 1. batteria è stata tamponata da Toffoli che l'ha fatta volare in aria e ribaltare 4 volte. La vettura ha subito un principio di incendio che è stato prontamente domato. Trasportata all'ospedale di Monza, alla Piazzalunga è stata riscontrata la frattura della clavicola con una prognosi di 40 giorni. Da registrare un altro incescioso episodio avvenuto dopo la 2. batteria, dove a causa di una errata manovra di Modena, multato tra l'altro di 140 mila lire, sono rimaste coinvolte quattro vetture; evidentemente Fumagalli non era d'accordo ed ha schiaffeggiato Modena, il quale non ha però reagito. Ci ha però pensato il suo preparatore, Tino Brambilla, a porre fine alla disputa con un destro ben piazzato. La finale ha visto la vittoria di Formica, il quale è poi stato tolto di classifica per aver sorpassato con le bandiere gialle esposte a causa di Rossetti che aveva eliminato Minellono. 19 punti vanno così a Quartero, seguito da Aghemio e Ottini. Punti anche per Sandona, Maddonini e Redaelli.

Paolo Ciccarone

F. PANDA

1. **batteria:** 1. Ottini (CRS) 10 giri in 10'40"59; 2. Cazzaniga (CRS) 10'41"86; 3. Lavaggi (Ermolli) 10'42"03; 4. Maddonini (Comepre) 10'42"23; 5. Brusadelli (Brusadelli) 10'49"49; 6. Tralongo (Menegol) 10'49"76; 7. Cavallini (Cavallini) 10'53"70; 8. Ghidetti (Corsini) 10'53"82; 9. Elli (Tatuus) 10'59"89; 10. Musani (Moschella) 11'00"35; 11. Sabbadini (Ellenne) 11'14"09.
2. **batteria:** 1. Radaelli (Tatuus) 10 giri in 10'48"90; 2. Formica (CRS) 10'49"06; 3. Redaelli (Redaelli) 10'49"20; 4. Carabelli (Ermolli) 10'49"36; 5. Assi (CRS) 10'54"87; 6. Minellono (CRS) 10'57"95; 7. Ridolfi (Ermolli) 11'04"80; 8. Nisini (Santandrea)

11'11"53; 9. Sacchi (Treeffe) 11'11"70; 10. Gusmini (Comepre) 11'32"69; 11. Botta (Verduci) 11'42"00.

3. **batteria:** 1. Achemio (Tatuus) 10 giri in 10'35"65; 2. Sandona (Tatuus) 10'35"83; 3. Quartero (Dama) 10'35"99; 4. Vergani (Tatuus) 10'44"17; 5. Maestri (Corsini) 10'44"98; 6. Bianchi (Tatuus) 10'45"11; 7. Rossetti (Tatuus) 11'04"05; 8. Zuffetti (CRS)

11'04"16; 9. Polledri (Polledri) 11'09"88; 10. Mascheroni (Tatuus) 11'10"00.

Finale: 1. Quartero (Dama) 22. giri in 23'11"53 media 136,892 kmh; 2. Achemio (Tatuus) 23'11"63; 3. Ottini (CRS) 23'11"64; 4. Sandona (Tatuus) 23'12"19; 5. Maddonini (Comepre) 23'25"42; 6. Redaelli (Redaelli) 23'25"79; 7. Cazzaniga (CRS) 23'31"71; 8. Carabelli (Ermolli) 23'31"85; 9. Maestri

(Corsini) 23'32"00; 10. Brusadelli (Brusadelli) 23'32"52.

F. MONZA

Finale: 1. Sada (Madis) 15 giri in 18'31"58 media 116,834 kmh; 2. Ghezzi (Repetto) 18'32"19; 3. Gibelli (Vargiu) 18'32"51; 4. Zoppo (Santandrea) 18'41"41; 5. Bonfanti (Tatuus) 18'41"57.

Trofeo Cadetti Agip (dopo 8 gare): 1. Ottini e Quartero p. 34; 3. Mercatelli e Aghemio 20; 5. Maddonini 17; 6. Maestri 15; 7. Verduci e Modena 9; 9. Formica 8; 10. Musani e Sandona 6.

Trofeo F. Monza (dopo 6 gare): 1. Ghezzi p. 36; 2. Cirelli 27; 3. Gibelli 24; 4. Sada 16; 5. Marchio 15.

TROFEO CSAI F. Panda (dopo 9 gare): 1. Quartero p. 30; 2. Ottini 24; 3. Musani 23; 4. Mercatelli 21; 4. Lavaggi 21; 6. Maddonini 18; 7. Aghemio 13; 8. Modena 9; 9. Formica 8; 10. Sandona 7.

AUTOCROSS/Prima ungherese

Una gomma ferma Fornicola

PECEL — Con nette vittorie di divisione si è conclusa la 7. prova del campionato europeo autocross, disputata per la prima volta in Ungheria, presso Budapest. Sotto un sole cocente e davanti a circa 20.000 appassionati si è imposto nella 2. divisione per vetture di turismo il tedesco Peter Derber: il suo principale rivale, l'italiano Fornicola, è stato attardato da una foratura di una gomma posteriore. Nella finale della 3. divisione per vetture speciali ha dominato nettamente un altro tedesco, Willy Roessel, che ha avuto vita facile poiché i suoi maggiori avversari si sono dovuti ritirare prematuramente per incidente per un problema tecnico mentre il secondo dell'europeo, Havel, si è fermato per rottura dell'avantreno al primo giro della finale.

Andras Fekete

EUROAUTOCROSS

Pecel, Ungheria 15 luglio 1984

7. prova del campionato europeo autocross

Le classifiche

2. **divisione:** 1. Derber (Porsche); 2. Kacirek (Skoda); 3. Pfeiffer (Porsche); 4. Hovoka (VW); 5. Fornicola (Porsche); 6. Van Mechelen (Porsche); 7. Kvasnicka (Skoda); 8. Enigr (Porsche).
3. **divisione:** 1. Roessel (Porsche); 2. Uher (Skoda); 3. Darazs (Renault); 4. Bartos (Skoda); 5. Winniger (Porsche); 6. Nagy

(BMW); 7. Lafery (VW); 8. Koekuti (Volvo); 9. Krestan (Toyota); 10. Havel (Tatra).
La classifica europea: 1. Rosel 95; 2. Uher 70; 3. Bartos 62. 4. Havel 59.

■ **RIAPRE BOLOGNA** — Una settimana dopo l'apertura ufficiale della stagione, la Pista Azzurra di Bologna ha ospitato la prima gara valida per il campionato nazionale stock-car. Dopo una esibizione dei kart 125 cc, che hanno disputato due manche di 10 giri ciascuna, sono scese in pista due categorie di stock car, i Super e i 1000. In entrambe le manches, ciascuna di 20 giri, i piloti sia dei super che dei 1000 non hanno lesinato energie, tant'è che i ritiri sono stati numerosi. Questi i risultati della prima giornata di gare del campionato nazionale stock car, che quest'anno si articolerà in 10 prove. Super: 1. Alvisi; 2. Lombardini; 3. Mignani. 1000: 1. Bernardoni; 2. Naldi; 3. Luppi.

■ **PARTY CAMEL** — Il 21 luglio con inizio alle ore 21,30 si terrà a Pieve Porto Morone (Pavia) il Camel Trophy Party. Parteciperanno alla manifestazione i concorrenti di tutte sei le nazioni che hanno disputato il Camel Trophy 1984, i quali racconteranno dal vivo le loro avventure, correlandole con filmati e reportage fotografici.

KARTING

Messina batte nove

BARRAFRANCA — 40 piloti hanno preso parte alla prima «Coppa Città di Barrafranca», disputata l'8 luglio in provincia di Enna, organizzata dal locale Karting club. Messina ha fatto centro per la nona volta in questa stagione nella 100 Nazionale, dove ha preceduto Bonomo, mentre Giovanni Pedone è tornato alla vittoria nella 100 Avenir dopo un lungo digiuno precedendo Calabria. Nella 125 Junior ha vinto a sorpresa Margiotta, approfittando di un testacoda del secondo classificato, Faraci, che era al comando della gara. Per il locale Amoruso è finalmente giunta una vittoria nella 125 C2, così come per Genova nella 125 Formula C.

Pietro Libro

KARTING NAZIONALE

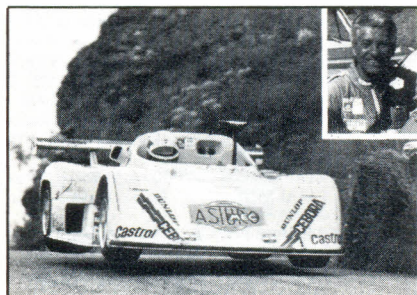
8 luglio 1984

1. Coppa Città di Barrafranca

Le classifiche

100 Nazionali: 1. Messina; 2. Bonomo; 3. Tumminello; 4. Giacatano; 5. Tartaglia; 6. Siciliano. 100 Avenir: 1. Pedone; 2. Calabria; 3. Cerchia; 4. P. Guagliardo; 5. Signinolfi; 6. Colletta.

125 Junior: 1. Margiotta; 2. Faraci; 3. Facella; 4. Russo; 5. Gatto; 6. S. Amore; 7. Trombino; 8. G. Russo; 9. J. Amore. 125 C2: 1. Amoruso; 2. Barberi; 3. Rizza. 125 Formula C: 1. Genova; 2. Salmone; 3. Orecchia; 4. Sillitti.



MAURO NESTI (OSELLA BMW 2000 SPORT)

Il campionissimo della montagna

usa prodotti **TAROX**

**DISCHI BIMETALLICI- PISTONCINI ANTICALORE
PASTIGLIE DA SALITA**

La Taroni e C. ringrazia l'intramontabile MAURO

SALITA/Cesana-Sestriere: c'era anche il fratello di Al Pacino

Anche il Padrino si piega a Nesti

Il pistoiese vince per la quarta volta consecutiva la classica salita, battendone anche il record davanti ad Enzo Osella. Tom Pacino, fratello del celebre attore cinematografico, è 5.

SESTRIERE. Ancora una vittoria, la quinta, per un Mauro Nesti sempre più protagonista indiscusso della Cesana-Sestriere, classica cronoscalata piemontese giunta alla diciassettesima edizione. Al quarto successo consecutivo, il quarantasettenne pilota di Pistoia ha anche migliorato ulteriormente quel record che già gli apparteneva e che ora apre saldamente in sue mani. Come egli stesso ha dichiarato all'arrivo, il 4'37"79 realizzato (due secondi in meno rispetto allo scorso anno) difficilmente superato in breve tempo ed è frutto di un equilibrio perfetto fra Nesti e la sua Osella PA 10. «La macchina — è detto Nesti — è migliorata di circa 5 decimi di secondo al chilometro rispetto all'83 e questo grazie alle cure di Enzo Osella». Osella era presente alla gara ed ha accolto Nesti all'arrivo con un gran sorriso. Dietro a Nesti, come al solito, c'è stato il vuoto. Nel gruppetto degli inseguitori ha prevalso Ezio Baribbi, secondo per pochi decimi di vantaggio su Tambone, unici (assieme a Nesti) capaci di scendere sotto il muro dei cinque minuti con le loro Osella. In fila indiana altri piloti di vetture sport, Curatolo, Pacino e Pellegrino in particolare, con l'ottimo inserimento di Germano Nataloni, settimo assoluto e primo di gruppo B con la sua Lancia Rally. Gara buona anche per lo slalomista Rino Edmondo che, con la Lancia Beta gruppo 5 di Bernocco è entrato nei primi dieci precedendo d'un soffio la Porsche di Moro. Buon successo infine nel gruppo A per Cesare Bracco e la super Ritmo di Lavazza, autori di un tempo davvero degno di nota.

Sergio Remondino

VELOCITÀ IN SALITA

Sestriere, 15.7.1984

17. Cesana-Sestriere

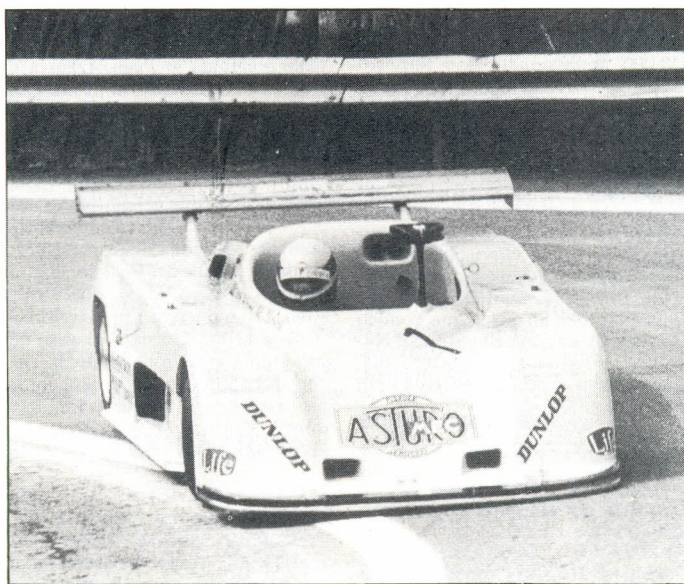
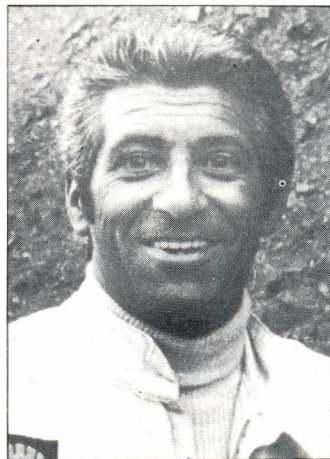
Gara valida per il campionato italiano

Le classifiche

ASSOLUTA: 1. Nesti (Osella PA 10 BMW) 4'79"; 2. Baribbi (Osella PA 10 BMW) 4'53"19; 3. Tambone (Osella PA 9 BMW) 4'53"40; 4. Curatolo (Osella PA 9 BMW) 5'04"66; 5. Pacino (Osella PA 9 BMW) 5'21"04; 6. Pellegrino (Osella PA 9 BMW) 5'23"87; 7. Nataloni (Lancia Rally) 5'28"21; 8. Regosa (Chevron B 23) 5'33"03; 9. «Cortes» (Osella) 5'43"83; 10. Cantelli (Porsche Turbo) 5'43"83.

GRUPPO N

CLASSE FINO 1150 CC.: 1. Montaldo (A112 Abarth) 7'09"02; 2. Percivalle (A112 Abarth) 7'10"23; 3. Saccone (A112 Abarth) 7'10"81; 4. Guidotti (A112 Abarth) 7'17"62; 5. Vannozzi (A112 Abarth) 7'17"99; 6. Bianchi (A112 Abarth) 7'24"15; 7. Gargantini (A112 Abarth) 7'24"88; 8. Rivori (A112 Abarth) 7'28"63; 9. Merlo (A112 Abarth) 7'31"49; 10. Galvan (A112 Abarth) 7'32"36; 11. De



Enzo Osella era presente al Sestriere al trionfo di Mauro Nesti che correva con la solita vettura del costruttore torinese (qui sotto in azione in una immagine di archivio). L'anno prossimo probabilmente il pilota toscano si cimenterà nel campionato Can Am con una Osella dotata di motore Cosworth

Florian (A112 Abarth) 7'43"29; 12. Napolitano (A112 Abarth) 7'50"27.

CLASSE FINO 1600 CC.: 1. Minella (Alfasud TI) 6'43"09; 2. Bernero (Ford Escort XR3) 6'47"19; 3. Pisto (Ford Escort XR3) 6'48"61; 4. De Gregorio (Fiat Ritmo 105) 6'49"39; 5. Zago (Talbot Sumb TI) 6'49"66; 6. Volschi Florin (Alfasud TI) 7'03"11.

CLASSE FINO 1400 CC.: 1. Arata Adele (Fiat Ritmo) fino a 1400 cc 8'20"66.

CLASSE FINO 1300 CC.: 1. Villa (Talbot Samba) 7'04"05; 2. Scanavino (Talbot Samba R.) 7'04"16; 3. Musso (Talbot Samba R.) 7'10"97; 4. Crubellati (Talbot Samba R.) 7'19"77; 5. Vena (Talbot Samba R.) 7'25"22.

CLASSE FINO 2000 CC.: 1. «Gordon» (Fiat Ritmo 130) 6'17"31; 2. Varese Gianni (Fiat Ritmo 130) 6'20"16; 3. Daminato Franco (Fiat Ritmo) 6'24"99; 4. Mondino Franco (Fiat Ritmo 130) 6'33"12; 5. Omnia Massimo (Fiat Ritmo 130) 6'37"18; 6. Tacchini Mario (Fiat Ritmo 125) 6'38"58; 7. Lanfranco Angelo (Fiat Ritmo 130) 6'43"33; 8. Ferrara Tony (Fiat Ritmo) 6'49"26; 9. Arman Enrico (R5 Alpine T) 6'50"14; 10. Pissimiglia Roberto (Fiat Ritmo 130) 6'51"39; 11. Rabino Roberto (R5 Alpine T) 7'05"85.

CLASSE FINO A 2500 cc.: 1. Giulia Gilberto (Alfetta GTV) 6'27"83; 2. Zanatta Adriano (Alfetta GTV 6) 6'35"54.

GRUPPO A

CLASSE FINO 1150 CC.: 1. Butti (Fiat 127) 6'31"64; 2. Santus (Fiat 127 Sport) 6'42"61; 3. Orzino (Fiat 127 Sport) 6'43"97; 4. Peira (Fiat 127 Sport) 6'47"05; 5. Tomaselli (A112 Abarth) 7'02"74; 6. Gnan (A112 Abarth) 7'03"53; 7. Volanti (VW Golf GTI) 7'24"01; 8. Valentini (A112 Abarth) 7'50"40.

CLASSE FINO 1300 CC.: 1. Fogliatti (Alfasud TI) 6'58"42; 2. Molinero (Renault R5 TS) 7'13"38; 3. Alpozzo (Mini De Tomaso) 7'24"70; 4. Gallo (Mini De Tomaso) 7'36"45.

CLASSE FINO 1400 CC.: 1. Cominazzi (R5 Alpine) 7'02"91; 2. Minazio (R5 Alpine) 7'16"68.

CLASSE FINO 1600 CC.: 1. Peroni (Talbot) 6'21"63; 2. Heidt (VW Golf GTI) 6'25"12; 3. Martino (Talbot Sumb. TI) 6'48"04; 4. Tessoro (VW Golf GTI) 6'51"02; 5. Torre (VW Golf GTI) 7'04"49; 6. Vedovati (Talbot Sumb. TI) 7'50"52.

CLASSE FINO 2000 CC.: 1. Bracco (Fiat Ritmo 130) 6'02"11; 2. Panzera (Opel Ascona) 6'25"99; 3. Marradi (Opel Ascona SR) 6'49"60.

CLASSE FINO 2500 CC.: 1. De Gaetano (Alfetta GTV 6) 6'05"09; 2. Lanzetti (BMW) 6'41"13; 3. Pavia (VW Golf GTD T.) 7'15"29.

GRUPPO B

CLASSE FINO 1600 CC.: 1. Maggiani (Fiat X 1/9) 6'23"69; 2. Rosi (Fiat X 1/9) 6'28"38; 3. Licheri (Citroen Visa) 6'55"07.

CLASSE FINO 2000 CC.: 1. Zanini (Renault R5 T.) 5'50"55; 2. Sivori (Renault R5 T.) 6'05"12; 3. Bonaveri (Renault R5 T.) 6'36"81.

CLASSE FINO 3000 CC.: 1. Nataloni (Lancia R. 037) 5'28"21; 2. Zezza (Lancia R. 037) 5'52"61; 3. Viganò (Porsche Carrera) 6'14"49; 4. Giaretti (Porsche 911 F) 6'23"14; 5. Di Rosa (Lancia R. 037) 6'35"07.

CLASSE OLTRE 3000 CC.: 1. Cantelli (Porsche Turbo) 5'43"83.

GRUPPO 2

CLASSE FINO 1000 CC.: 1. Grappolo (Fiat Panda 45) 6'55"48; 2. Rigano (Fiat 127) 7'08"50; 3. Damiano (Fiat 127) 7'26"21; 4. Bonjour (Fiat 127) 8'05"15.

CLASSE FINO 1150 CC.: 1. Navone (Fiat 127) 6'27"19; 2. Morello (A112 Abarth) 6'36"43; 3. Canavoso (Fiat 127) 6'40"49; 4. Candela (Fiat 127) 6'45"82; 5. Tommasini (Fiat Ritmo) 6'51"34; 6. Baldi (A112 Abarth) 6'51"88; 7. Quaranta (Fiat 127) 7'00"24; 8. Rivetti (Peugeot 104 ZS) 7'27"09; 9. Caruso (Fiat 127 Sport) 7'46"15.

CLASSE FINO 1300 CC.: 1. Motta (Fiat 128) 6'40"72; 2. Benenati (Fiat 128) 6'50"43; 3. Cristinai (Alfasud TI) 7'13"38; 4. Zanone (Simca Rally 2) 7'15"49; 5. Colet (Alfasud TI) 7'28"19.

CLASSE FINO 1400 CC.: 1. Beato (R5 Alpine) 6'22"74; 2. Carbone (Fiat Ritmo) **CLASSE FINO 1600 CC.:** 1. Carena (VW SCIROCCO) 6'11"86; 2. Marengo (VW Scirocco) 6'39"42.

CLASSE FINO 2000 CC.: 1. Zarpellon (BMW 320) 5'58"64; 2. Sacchi (Opel Kadett) 6'23"67; 3. Chelini (Ford Escort) 6'28"18; 4. Percivalle (Triumph Dol. S.) 6'31"06; 5. Catania (Opel Kadett) 6'52"27; 6. Farina (Ford Escort) 6'53"31; 7. Farina (Opel Kadett GTE) 7'13"52; 8. Fasano (Opel Kadett GTE) 7'22"83.

CLASSE FINO 2500 CC.: 1. Marocco (Talbot Lotus) 6'13"80; 2. Busso (Talbot Lotus) 6'41"67.

GRUPPO 3

CLASSE FINO 1300 CC.: 1. Cossio (Fiat X 1/9) 7'13"69; 2. Rocca (Fiat X 1/9); 3. Pedrini (Fiat X 1/9) 7'25"28.

CLASSE FINO 1600 CC.: 1. Masseroli (Fiat X 1/9) 7'18"21.

CLASSE FINO 2000 CC.: 1. Bianchi (Renault R5 T.) 7'04"90.

GRUPPO 4

CLASSE FINO 2000 CC.: 1. Pozzo (Fiat 131 Abarth) 5'52"87; 2. Saccomanno (Lancia Beta M.C.) 6'19"96; 3. Domaine (Lancia Beta M.C.) 6'47"35.

CLASSE FINO 3000 CC.: 1. Moro (Porsche 911 SC) 5'46"55; 2. Ardizzoia (Porsche 911 SC) 5'51"14; 3. Decé (Porsche 911 SC) 5'54"84. **GRUPPO 5**

CLASSE FINO 700 CC.: 1. Rissone (Fiat 126) 6'57"36.

CLASSE FINO 1300 CC.: 1. Lavaggi (Fiat X 1/9) 6'11"72; 2. De Micheli (Fiat X 1/9) 6'48"90.

CLASSE FINO 1600 CC.: 1. Barbero (Fiat X 1/9) 6'11"12; 2. Marelli (Audi 80) 6'20"29; 3. Berruto (Alfa Romeo Spr.) 6'30"76.

CLASSE FINO 2000 CC.: 1. Edmondo (Lancia M. Carlo) 5'46"33. **SPORT PROTOTIPO**

CLASSE FINO 1000 CC.: 1. Degano (Dallara MDT) 5'53"80.

CLASSE FINO 1300 CC.: 1. Travagin (AMS) 6'12"87.

CLASSE FINO 1600 CC.: 1. Pellegrino (Osella PA/4) 5'23"87; 2. Regosa (Chevron) 5'33"03; 3. Napione (AMS) 5'48"12.

CLASSE FINO 2000 CC.: 1. Nesti (Osella PA/10) 4'37"79; 2. Baribbi (Osella BMW PA/10) 4'53"19; 3. Tambone (Osella PA/9) 4'53"40; 4. Curatolo (Osella BMW PA/9) 5'04"66; 5. Pacino (Osella PA/9) 5'21"04; 6. «Cortese» (Osella) 5'38"88.

■ **CAN AM.** Potrebbe terminare all'estero la carriera pluriennale di Mauro Nesti. Il toscano vorrebbe infatti disputare il campionato Can-Am del prossimo anno con la macchina che Osella preparerà quest'inverno sulla base di una scocca ex F. 1 e motore Cosworth. (s. r.)

SALITA/Falabia-Palazzo

Per Grimaldi un bis sull'olio

PALAZZOLO - Facile bis di Enrico Grimaldi nella seconda edizione della «Coppa Akrai e Memorial Bellino», salita di 6 km. Il pilota ha vinto anche quest'anno senza eccessiva fatica precedendo di quasi 6" il compagno di scuderia (entrambi sono dell'«Etna») «M. Arriva» e di quasi 7 Beppe Virgilio. Tutti e tre al traguardo hanno lamentato di non aver avuto segnalata una lunga macchia d'olio (su cui comunque era stato gettato il filler) che iniziava all'imbocco di una curva molto veloce. Più di tutti da questa curva ha faticato ad uscire indenne «M. Arriva» che ha poi proseguito pesantemente condizionato tanto che al termine ammetteva di aver disputato una delle peggiori corse della sua carriera. In coda alla corsa c'è stato uno spiacevole episodio verificatosi sabato pomeriggio, dopo le prove ufficiali. L'Osella 1300 del pilota Famoso ha investito, salendo, una Panda. Notevoli i danni, ma illesi il pilota e il guidatore della Fiat. In seguito a questo incidente il delegato CSAI Barbarino ha deferito il pilota per aver provato il tracciato a circuito aperto. La scuderia del pilota, l'«Etna», ha però fatto sapere che alla guida dell'Osella non c'era Famoso ma un meccanico che provava le gomme in vista della gara. Il delegato nella sua relazione non dice di aver visto, ma che testimoni gli hanno raccontato la dinamica dell'incidente confermandogli che alla guida c'era Famoso. La doppia versione fa prevedere una serrata disputa davanti al giudice.

Edo Murabito

VELOCITÀ IN SALITA

Salita Falabia - Palazzolo

Coppa Akrai e Memorial Bellino
Palazzolo, 15 luglio 1984

Le classifiche

Assoluta: 1. Grimaldi Enrico (Osella PA10) in 2'42"50 (media kmh 132,923); 2. «M. Arriva» (Osella PA8) 2'48"18; 3. Virgilio G. (PA9) 2'49"15; 4. Virgilio S. (Osella PA8) 2'56"99; 5. Virzi (Osella PA8) 3'11"89; 6. Guagliardo (Porsche) 3'15"85; 7. Vinci (X 1/9) 3'17"85;

8. Beccaria (Ritmo 130) 3'19"55; 9. Giunta (Fiat 128) 3'19"56; 10. Privitera (AMS 1000) 3'19"59.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Ienna Settimo (A 112) 3'35"16 media kmh 100,371; 2. Zappalà (Fiat 127) 3'51"11; 3. Di Mauro (A 112) 4'35"00. **Classe 1300:** 1. Villa Roberto (Talbot Samba) 3'44"59 media kmh 96,170; 2. Tagliavia (Talbot Samba) 3'48"51.

Classe 1400: 1. Musumeci Pasquale (AR Alfa Sud) 3'40"38 media kmh 98,003; 2. Pavone (AR Alfa Sud) 3'45"99.

Classe 1600: 1. La Delfa Serafino (Escort XR3) 3'26"44 media kmh 104,651.

Classe 2000: 1. Mertoli Giorgio 3'19"91 kmh 108,054; 2. Ferrazzano 3'23"13; 3. Cappello 3'24"87; 4. Prociada 3'31"13; 5. Salemi 3'42"47 (tutti su Ritmo 130).

Classe 2500: 1. Torrisi Domenico (AR GTV) 1'17"55 F.T.M.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Marino Riccardo 3'49"05 media kmh 94,670; 2. Galatà 4'02"55 (tutti su X 1/9).

Classe 1600: 1. Pistorio Giuseppe (X 1/9) 3'40"37 media kmh 98,003.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Russo Antonino (Fiat 127) 3'58"46 media kmh 90,566; 2. Riela 4'01"07; 3. Beccheri 4'03"36; 4. «Sancho» 4'07"88; 5. «Sablà» 4'10"88; 6. Ricca 4'19"31; 7. Riscica 4'26"66 (tutti su 127).

Classe 1150: 1. Zampardi Marcello (A 112) 3'30"76 media kmh 102,515; 2. Anzalone (A 112) 3'36"57; 3. Tvyabito (Fiat 127 S) 3'38"95; 4. Caruso (Fiat 127 S) 3'54"02.

Classe 1300: 1. Imbrò Mario (AR Alfasud) 3'56"93 media kmh 91,177; 2. Mauceri (Fiat 128) 4'06"68.

Classe 1600: 1. Puglisi Antonio (Golf GTI) 3'19"95 media kmh 108,054; 2. «Popoff» (Talbot) 3'36"75; 3. Perez (Golf GTI) 3'55"73. **Classe 2000:** 1. Beccaria Michel (Ritmo 130) 3'19"55 media kmh 108,270; 2. Lombardo (AR GTV) 3'32"24; 3. «Lerbj» 3'36"19.

GRUPPO 2

Classe 700: 1. Casella Francesco (Fiat 126) 3'45"34 media kmh 95,872; 2. Manna (Fiat 126) 3'50"17.

Classe 1000: 1. Todaro Rosario (Fiat Panda) 3'33"85 media kmh 101,029; 2. Guastella (Fiat 127) 3'40"58; 3. Attinà (Fiat 127) 5'31"92 F.T.M.

Classe 1150: 1. Di Maria Giacomo (Ritmo 60) 3'22"76 media kmh 106,508; 2. Minardo (A 112) 3'31"24; 3. Cruso (Fiat 128) 3'54"64; 4. Poidomani (Fiat 128) 3'57"46.

Classe 1300: 1. Giunta Paolo (Fiat 128) 3'19"56 media kmh 108,216; 2. Andolina (Fiat 128) 3'25"96; 3. Maiorini (Simca R2) 3'32"10; 4. «Jilly» (Simca R2) 3'33"71; 5. Scuderi (Simca R2) 3'38"78; 6. Solerte (Simca Rally) 3'41"04; 7. Modica (Fiat 128)

3'47"49; 8. Miano (Fiat 128) 3'59"63; 9. Di Martino (Fiat 128) 4'06"68; 10. Pappalardo (AR Alfasud) 4'06"72.

Classe 1400: 1. Alessandro Filadelfo (Renault L) 3'42"14 media kmh 97,253.

Classe 1600: 1. Gerbino Ugo (Fiat Ritmo) 4'41"58 media kmh 76,704.

Classe 2000: 1. Ruggero Salvatore (AR GTV) 3'27"26 media kmh 104,196; 2. Gianni (Ford Escort) 3'30"71; 3. Perez (Opel GTE) 3'50"00.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Sottile Enzo (Fiat X 1/9) 3'31"12 media kmh 102,321; 2. Bocchetti (Fiat X 1/9) 3'54"46.

Classe oltre 3000: 1. Comito Giuseppe (Porsche Turbo) 3'23"45 media kmh 106,194.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Vinci Riccardo 3'17"85 media kmh 109,201; 2. Vaccaro 3'27"58; 3. Lombardo 3'28"09; 4. Alba 3'28"80; 5. Loreto 4'09"83 (tutti su X 1/9).

Classe 2000: 1. Condina Antonino (Beta Mon) 3'22"14 media kmh 106,877; 2. Maggiore (A.R. Spyder) 3'32"23.

Classe oltre 3000: 1. Guagliardo Antonino (Porsche Turbo) 3'15"85 media kmh 110,316.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Presti Giuseppe 3'31"22 media kmh 102,272; 2. Roccazzo 3'33"06; 3. Cassibba 3'37"47 (tutti su A112).

Classe 700: 1. Ponticello Antonino 3'29"21 media kmh 103,250; 2. Cardillo 3'32"90; 3. Sturniolo 3'36"12; 4. Maggiore 3'43"33; 5. Gentile 3'43"72; 6. «Jmmy» 27'47"23 F.T.M. (tutti su Fiat 126).

Classe 1300: 1. Cucchiara Nicolò (Fiat X 1/9) 3'29"58 media kmh 103,053; 2. Centamore (Simca Rally) 3'33"09; 3. Nicosia (Fiat 127) 4'06"85.

Classe 1400: 1. Mannino Salvatore (Fiat 128) 3'23"87 media kmh 105,934.

Classe 1600: 1. Quartarone Corrado (Fiat X 1/9) 3'47"73 media kmh 95,028.

Classe 2500: 1. Spampinato Carmelo (Porsche) 3'47"61 media kmh 94,903.

Classe 3000: 1. Virzi Giuseppe (Porsche) 3'11"89 media kmh 112,558.

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Privitera Roberto (AMS) 3'19"59 media kmh 108,216; 2. Lo Certo 3'27"79.

Classe 1300: 1. Consoli Orazio (AMS) 3'24"44 media kmh 105,675.

Classe 1600: 1. Virgilio Salvatore (Osella) 2'56"99 media kmh 122,033.

Classe 2000: 1. Grimaldi Enrico (Osella PA10) 2'42"50 media kmh 132,923; 2. M. Arriva (PA8) 2'48"18; 3. Virgilio (PA9) 2'49"15; 4. Gloria (PA8) 3'21"56.

**Tom Pacino
pilota di F. 1
... al cinema**

Tom Pacino, giunto quinto alla Cesana-Sestriere con una Osella BMW della scuderia Nord-Ovest, è fratello del più noto attore italo-americano Al. Al Pacino ha interpretato, qualche anno fa, la parte del pilota di formula 1 nel film «Un attimo, una vita», tratto dal romanzo di Erich Marie Remarque. Tom Pacino si è a sua volta dichiarato soddisfatto dell'esperienza provata alla Cesana-Sestriere, e pronto a ripeterla.

PASTIGLIE FRENI DA COMPETIZIONE

TAROX

**UNA GAMMA COMPLETA DI MESCOLE
LE STESSA ANCHE PER VETTURE DI SERIE**

**TARONI & C. s.a.s. Galbiate (Lecco)
TEL. 0341-54.08.70**

SALITA/San Giustino-Bocca Trabaria (sui 12 km)

Calella, nonostante la sbandata

SAN GIUSTINO UMBRO — Questa volta l'intraprendente direttore dell'Automobil Club Perugia, Ildo Bonifazi, ha voluto superare ogni aspettativa nel presentare la più importante cronoscalata umbra, riproponendo il vecchio percorso di quasi 12 chilometri (contro i 7 degli anni scorsi) con una organizzazione adeguata ad una possibile candidatura di sapore europeo. La quindicesima edizione della salita, che porta al passo di Bocca Trabaria, ha quindi potuto rinnovare il primitivo albo d'oro (rimasto a ben 11 anni fa con 6'12" di Pilone) ed ha consentito all'astro nascente Claudio Calella, alla guida della sua Lola-BMW-Armadori, di imporsi brillantemente con l'atteso nuovo record di 6'7"71. Il giovane barese, al primo anno di gare con le impegnative sport 2000, ha chiaramente dimostrato ormai di essersi inserito fra i protagonisti della specialità, anche se a San Giustino ha rischiato l'incidente a metà percorso quando una sbandata gli ha fatto danneggiare alcune parti della carrozzeria della sua vettura. Domenico Scola e Bielanski, gli unici due avversari di rilievo, non hanno potuto contrastare più di tanto la prestazione del leader, accusando alla fine un distacco rispettivamente di 3 e 6 secondi. Come al solito impeccabile è stata la gara dell'abruzzese Capacchietti nelle 1300, classificatosi quinto assoluto e dominando la propria classe. In gruppo A a farla da padrone è stato «Giuseppe» con la sua Kadett GTE, mentre in gruppo B Perugini con la Lancia 037 non ha avuto problemi ad imporsi.

Fernando Morandi

VELOCITÀ IN SALITA

San Giustino Umbro, 15 luglio 1984

Cronoscalata S. Giustino-Bocca Trabaria

Le classifiche

Classifica assoluta: 1. Claudio Calella (Lola BMW) 6'07"71 media 116.504 kmh; 2. D. Scola (Osella BMW) 6'10"98; 3. Bielanski (Osella BMW) 6'13"34; 4. Cangelini (Osella) 6'28"60; 5. Capacchietti (Osella) 6'31"81; 6. Bernasconi (AMS) 6'37"20; 7. Breschi (Lola) 6'44"27; 8. Bottoni (Osella) 6'46"03; 9. Compagnoni (AMS) 6'46"64; 10. Baldanzi (Lola) 6'50"22.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Franco Bonechi (A 112) 8'19"16 media 85.824 kmh; 2. Civitelli (A 112) 8'23"89; 3. Urbani (A 112) 8'24"83; 4. Giachi (A 112) 8'33"06; 5. Patrinostrò (A 112) 8'42"24; 6. Landi (Fiat 127) 8'42"48; 7. Babini (A 112) 9'20"06.

Classe 1300: 1. Nazzareno Pomozzi 8'23"60 media 85.067 kmh; 2. Pierantoni 8'36"14; 3. Leone 8'45"40; 4. Innocenti (Opel) 8'48"89. Tutti gli altri su Talbot.

Classe 1600: 1. Roberto Brenti (Ford Escort) 8'15"63 media 86.436 kmh; 2. Santini (Talbot) 8'54"42.

Classe 2000: 1. Giovanni Pattagli (Fiat Ritmo) 8'07"57 media 87.863 kmh.

Classe 2500: 1. Giovanni Festuccia (Alfetta GTV) 7'59"19 media 89.400 kmh; 2. Lazzari (Alfetta GTV) 8'12"54; 3. Mariani (Alfetta GTV) 8'15"13; 4. Polverini (Lancia Delta) 9'27"69.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Poponi 8'28"36; 2. Fiorucci 8'36"43. Tutti su Fiat X 1/9.

Classe 1600: 1. Giancarlo Trispini 8'23"19 media 85.136 kmh; 2. Sebastiani 8'32"10. Tutti su Fiat X 1/9.

Classe 2000: 1. Carlo Marchi (Renault Turbo) 8'08"32 media 87.729 kmh.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Salvatore Novello (Fiat 127) 8'31"91 media 83.686 kmh; 2. Vertari (Fiat 127) 8'53"21.

Classe 1150: 1. Peppino Cardinali 8'08"20 media 83.750 kmh; 2. Mammano 8'10"53; 3. Clarini (A 112) 8'29"30; 4. Conti 8'32"50; 5. Di Domenico 9'04"09. Tutti gli altri su Fiat 127.

Classe 1300: 1. Attilio Romano (Opel) 9'20"60 media 66.404 kmh.

Classe 1400: 1. Franco Simoncini (Renault 5 Alpine) 8'32"15 media 83.647 kmh; 2. Campedelli (Fiat Ritmo) 8'41"00; 3. Finestauri (Renault 5 Alpine) 8'49"33; 4.

Pescatori (Alfasud) 10'27"64.

Classe 1600: 1. «Maximilian» 7'47"48 media 91.640 kmh; 2. Amato 7'58"53; 3. Gonfiotti (Talbot) 7'59"99; 4. Randi (Talbot) 8'16"83. Tutti gli altri su VW Golf.

Classe 2000: 1. «Giuseppe» (Opel Kadett) 7'35"60 media 94.029 kmh.

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Vladimiro Temperini (Fiat Ritmo) 03"15 media 88.668 kmh; 2. Pellegrini (Fiat 128) 8'30"36; 3. Ubaldi (Fiat 127) 8'33"00; 4. Livi (A 112) 8'50"47.

Classe 1300: 1. Giuseppe Ceccarelli (Alfasud) 7'42"64 media 92.578 kmh; 2. Aglietti (Alfasud) 8'04"10; 3. Spagnoli (Alfasud) 8'31"41; 4. Tondini (Simca) 8'37"04; 5. Frasticioni (Simca) 8'45"47.

Classe 1400: 1. Luigi Santandrea (Alfasud) 7'24"89 media 96.293 kmh.

Classe 1600: 1. Francesco Varese (Ritmo) 7'34"74 media 94.207 kmh; 2. Mangoni (VW Golf) 7'44"64; 3. Gambini (Ritmo) 8'27"44; 4. Laurenzi (VW Golf) 8'32"46.

Classe 2000: 1. Mauro Braconi (BMW 320) 7'36"11 media 93.924 kmh; 2. Ramilli (Alfetta) 7'43"13; 3. Torchia (Opel Kadett) 8'04"86.

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Enrico Lazzari (Lancia Beta Montecarlo) 7'45"29 media 92.071 kmh; 2. Maset (Renault 5 Turbo) 7'53"14.

Classe 3000: 1. Teodoro Perugini (Lancia 037) 7'28"80 media 95.454 kmh.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Bruno Simoncelli 9'02"73 media 88.746 kmh; 2. Corti 8'27"67. Tutti su Fiat X 1/9.

Classe 1600: 1. Ausano Biancolin (Alfa Romeo Duetto) 7'53"30 media 80.513 kmh; 2. Mandellini (Alfa Romeo Jr.) 7'53"92; 3. Ferrini (Matra Simca) 9'08"28.

Classe 2000: 1. Roberto Di Giuseppe 7'38"86 media 93.361 kmh; 2. Campini 8'02"61. Tutti su Lancia Beta.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Campanile 8'27"33 media 84.442 kmh; 2. Antonini 8'42"06. Tutti su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Mauro Rampini (A 112) 8'18"95 media 85.860 kmh.

Classe 1300: 1. Domenico Rocco (Fiat X 1/9) 7'48"98 media 91.347 kmh.

Classe 1400: 1. «Pipino» (Austin Mini) 8'35"68 media 83.074 kmh.

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Giosa (AMS) 7'42"36 media 92.655 kmh; 2. Piombini (Muccini) 7'43"37.

Classe 1300: 1. Francesco Capacchietti (Osella Ford) 6'31"81 media 109.338 kmh;

2. Bernasconi (AMS) 6'37"26; 3. Breschi (Lola) 6'44"27; 4. Bomboni (Osella) 6'46"03; 5. Compagnoni (AMS) 6'46"64; 6. Baldanzi (Lola) 6'50"22; 7. Rempicci (Osella) 7'17"93.

Classe 1600: 1. Mario Cangelini (Osella) 6'28"60 media 110.241 kmh; 2. Giammaria (Osella) 7'26"61.

Classe 2000: 1. Claudio Calella (Lola BMW) 6'07"71 media 116.504 kmh; 2. Scola (Osella BMW) 6'10"98; 3. Bielanski (Osella BMW) 6'13"34.

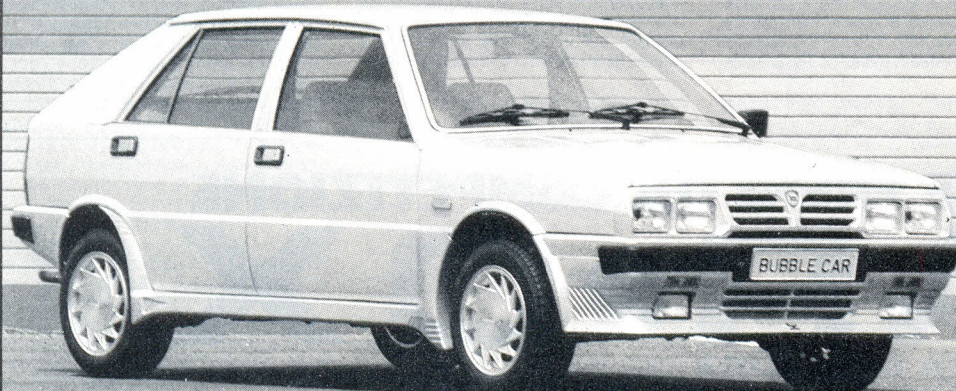
Verificati sono stati poi esclusi dalla classifica i seguenti piloti: Gianni (gr.N - classe 1150), settimo, per irregolarità nel filtro dell'aria e Laudato (gr.3 - classe 1300), primo, per irregolarità alla testata del motore.

■ **BARBOUR COME 007.** La macchina fantascientifica usata da James Bond, alias Sean Connery, nel film «Goldfinger» è stata venduta all'asta per 80.000 dollari (oltre 135 milioni di lire). Ad aggiudicarsela è stato il pilota Dick Barbour, una vittoria nella 24 ore di Le Mans. La macchina, una Aston Martin di color grigio è dotata di mitragliatrici retrattili, di un radar e di congegni per lo sprigionamento di gas lacrimogeno e versamento di olio sulla strada. Chissà se Barbour la userà.

■ **APRE IL DOC.** Aprono giovedì 26 luglio le iscrizioni al 2. Rally Doc, un prima serie a coefficiente 3 valido per lo Challenge Fisa '84. La gara partirà alle 8 di domenica 26 agosto, per concludersi alle 19 dello stesso giorno dopo 326,39 chilometri, di cui oltre 123 su speciali da ripetersi due volte ognuna. Le iscrizioni dovranno essere inviate al Tardi Rally Team, via S. Sebastiano 28, 12055 Diano d'Alba (CN), tel. 0173/69.177 -69.403.

■ **«TARO» A SETTEMBRE.** È stato recentemente presentato a Borgotaro, centro turistico dell'Appennino Parmense, il 1. Rally delle Valli del Tarò e del Ceno. Sarà un prima serie in programma l'1 e il 2 settembre, su un percorso di 364 km, di cui 115 su 18 speciali interamente su asfalto.

bubble-car® e...



Kit di trasformazione per **LANCIA DELTA** comprendente:
 maschera anteriore con fari rettangolari,
 spoiler anteriore con fari integrati,
 bandelle sottoporta con semi-codolini,
 ruote in lega leggera,
 volante in pelle.

bubble-car®

20094 Corsico (MI)
 Via Pacinotti, 44
 Tel. (02) 44.02.854/5
 Telex 324330 BUBBLE I

SLALOM

Carrega sull'Adamello

BRESCIA - Il violento temporale che si è abbattuto sulla zona nella mattinata ha tenuto lontano oltre la metà dei 62 piloti iscritti allo slalom svoltosi sul percorso di 1850 da Cevo a Savio dell'Adamello, valido quale seconda prova del «Trofeo del Garda», organizzato dal rally Team Leonessa di Brescia. 23 le vetture che hanno verificato e partecipato alla gara. Le due manches, comunque, si sono svolte con un bellissimo sole. Pochi, stranamente, i concorrenti bresciani. Alla fine ha prevalso Carrega con la sua Alpine Renault A110 davanti a Pagliari.

(g. s.)

Brescia, 15 luglio 1985

Slalom Cevo-Savio dell'Adamello

Le classifiche

Assoluta: 1. Giuseppe Carrega (Alpine Renault A 110); 2. Zandonà (Fiat 850); 3. Pagliari (Alpine Renault A 110); 4. Sabbadini (Fiat 500); 5. Bruzzese (Fiat 500); 6. Bertolotti (Alfa Romeo GTV); 7. Benazzoli (Golf GTI); 8. Grazioli (Fiat 127); 9. Mozzone (Simca Rally 2); 10. Giudici (Fiat Ritmo).

Classe E: 1. Benazzoli (Golf GTI); 2. Manenti (Talbot Samba); 3. Gimitelli (A 112); 4. Silva (Fiat Ritmo 130).

Classe I: 1. Grazioli (Fiat 127); 2. Mozzoni (Simca Rally 2); 3. Rizza (Alfa Romeo GTA).

Classe L: 1. Carrega (Alpine A 110); 2. Pagliari (A 110); 3. Giudici (Ritmo 75); 4. Apostoli (Alfa Romeo GTV); 5. Carduli (Talbot).

Classe M: 1. Bertolotti (Alfa Romeo GTV); 2. Bonaventuri (Opel Kadett); 3. Lambruschi (Opel Manta); 4. Vidaletti (Ritmo 125).

Classe P: 1. Zandonà (Fiat 850); 2. Sabbadini (Fiat 500); 3. Bruzzese (Fiat 500).

AUTOCROSS

Guazzaroni ad Agugliano

AGUGLIANO — Realizzando il miglior tempo assoluto, Cesino Guazzaroni si è aggiudicato il «Trofeo banca Popolare di Ancona» in palio nella 5. Prova del Campionato italiano di Autocross, disputatasi sulla Pista «La Chiusa» per la regia organizzativa della Scuderia Ferretti di Senigallia. Un caldo addirittura equatoriale ha reso durissima la gara cui hanno assistito circa 3.000 spettatori. Da registrare le forzate defezioni di Binci (capolista della classe 3000) e Foralosso che per guasti meccanici durante le fasi preliminari non ha potuto partecipare alla tornata finale.

(g.c.)

AUTOCROSS

15 luglio 1984

Gara ad Agugliano

5. gara del campionato italiano

Le classifiche**Classe 1000 cc.:** 1. Silvano Terron 6'55"6

media 67,910 kmh; 2. Faraon 6'56"3; 3. Graffietti 7'03"9; 4. Caon 7'12"8; 5. Crispiani 7'13"7; 6. Gallon 7'19"6; 7. Zaccaron 7'21"; 8. Torresi (A 112) 7'40"9; 9. Scocco 7'51"6; tutti su Fiat 500.

Classe 1500 cc.: 1. Guazzaroni (Fiat 500) 6'44"7 media 69,750 kmh; 2. Scariot (Fiat 850) 6'47"7; 3. Rossella (Fiat X 1/9) 7'08"; 4. Gregori (Simca R.2) 7'11"1; 5. Montanari (Fiat 500) 7'13"1; 6. Contardi (Fiat 500) 7'34"5; 7. Di Battista (Fiat 126) 7'37"2.

Classe 3000 cc.: 1. Illide Romagna (Porsche) 6'50"5 media 68,700 kmh; 2. Burattini (Simca) 7'05"; 3. Consoli (Lancia Beta Montecarlo) 7'05"1; 4. Cavallini (Porsche) 7'29"9; 5. Cimarelli (Porsche) 7'34"1; 6. Stecca (Lancia Stratos) 7'48"7; 7. Raffaelli (Porsche) 8'06"2; 8. Guiducci (Porsche) a 1 giro.

Prototipi: 1. Valfreiddini (Fiat Abarth) 6'48"3 media 69,400 kmh; 2. Zoppetti (Lancia 2400) 6'50"4; 3. Toneri (Porsche) 6'52"3; 4. Lupi (Alfa Romeo 2000) 7'16"1; 5. Vedovato (Porsche 3000) 7'26"9; 6. Poletti (Alfa Romeo 2000) 7'38"3; 7. Alesiani (Porsche) 7'39"8; 8. Tamburini (Porsche) 7'40"7.

L'assistenza al Rally dei Faraoni

LA CAT Promotion in collaborazione con la Federazione Motociclistica Italiana e l'Iveco, ha organizzato un servizio assistenza piloti, in occasione del Rally dei Faraoni che si svolgerà in Egitto dal 9 al 16 ottobre. I mezzi a disposizione sono i seguenti: 2 camion Iveco 110 (4x4) appositamente attrezzati per il trasporto dei pezzi di ricambio; 1 ambulanza Iveco (4 x 4) con 2 medici al seguito; 1 carro officina Iveco (4x4); 1 40PM Torpedo (4 x 4) per il trasporto giornalisti; 1 jeep Fiat Campagnola supporto mezzi di assistenza. I camion Iveco 110 (4 x 4) sono attrezzati con casse di ferro ermeticamente chiuse, delle seguenti dimensioni: cm. 100x100x60 e di portata massima kg. 150 cadauna. Tali casse saranno a disposizione per il trasporto ricambi dei piloti auto e moto interessati. Il costo di affitto di ciascuna cassa è di L. 1.000.000. I camion trasporteranno le casse dei piloti ai punti assistenza autorizzati e all'arrivo di ciascuna tappa.

Per ulteriori informazioni e per adesioni rivolgersi a: Cat Promotion, via C. Cattaneo 10, 21013. Gallarate (Varese), tel. 0331/79.62.65 - telex 331881 GIZETA I.

■ **RENIX USA** — Renix, l'azienda Renault specializzata nell'elettronica, ha creato una sua filiale americana a Troy, presso Detroit, nel Michigan. La società che inizialmente impiegherà una dozzina di effettivi, dovrebbe conoscere nei prossimi anni un notevole sviluppo.

L'AC Cosenza al lavoro per la Sila

COSENZA — L'edizione 1984 della cronoscalata Coppa Sila in prigramma sulla salita Trifoglio-Montescuro per il 1. luglio è stata rinviata a data da destinarsi. La decisione è stata adottata dall'Automobile Club di Cosenza, dopo che la commissione ministeriale non aveva concesso il relativo nulla-osta a causa dell'incidente mortale che aveva funestato la passata edizione. In un comunicato diffuso dall'AC Cosenza si rileva che la pregiudiziale negativa era stata superata grazie alla grande disponibilità mostrata dalla commissione provinciale di vigilanza presieduta dal prefetto della provincia. La commissione di vigilanza ha infatti dovuto «**necessariamente adottare ulteriori misure di sicurezza che implicano l'esecuzione di categorie di lavori la cui realizzazione non può essere curata dal solo AC Cosenza**». Nelle settimane che verranno i dirigenti dell'AC procederanno agli opportuni contatti con gli enti interessati «**al fine di realizzare quelle opere prescritte e quelle variazioni tecniche necessarie nei tempi più rapidi, perché si abbia quella continuità e massima garanzia della cronoscalata**». (t. g.)

■ **LAVORO RENAULT** — Renault creerà, per la fine del 1986, duecento nuovi posti di lavoro nella sua filiale di Basse-Ham (vicino Thionville), la società meccanica che conta attualmente 584 effettivi. Inoltre, nel 1986 e nel 1987, duecento altri impieghi saranno proposti da una società di segnalazioni elettroniche alla quale partecipano Renault, Matra e Stanley.

Un'auto particolare per la Parigi-Dakar

THIERRY DE MONTCORGE, il noto preparatore di vetture fuoristrada ha intenzione di presentarsi alla prossima Parigi-Dakar con una vettura di nuova costruzione. La macchina è una monoposto con telaio realizzato in materiali compositi. Il pilota sarà posizionato davanti al serbatoio di benzina, per un ottimale distribuzione dei pesi. Il motore sarà un Porsche, mentre una particolare assistenza verrà data dalla fabbrica di ammortizzatori De Carbon che ha studiato un ammortizzatore con una escursione di oltre 400 millimetri, un record assoluto in questo campo. Ricordiamo che Thierry de Montcorge lo scorso anno realizzò un originale veicolo a sei ruote.

■ **L'83 RENAULT** — Renault ha perseguito nel 1983 uno sforzo di rinnovamento della sua gamma molto importante, grazie anche alla modernizzazione e ristrutturazione dei suoi stabilimenti e degli impianti. Questo sforzo si è tradotto in un aumento degli investimenti pari al 24%, superando così i 2.106 miliardi di lire, realizzati per il 54% in Francia e per il 46% all'estero. Tali investimenti sono stati suddivisi come segue: 1.864,6 miliardi per il settore automobili, 161,6 miliardi per i veicoli industriali, 80,2 miliardi in altre imprese industriali. In particolare nel ramo automobile l'esercizio è stato caratterizzato da un clima di concorrenza acceso in Europa, dove l'azienda si è peraltro confermata al primo posto. Il contributo dell'automobile al risultato consolidato è attivo.

TAROX

- DISCHI FRENO SPECIALI
- FLUIDO FRENO SPECIALE

- PASTIGLIE FRENI
- SCATOLE STERZO PIÙ DIRETTE

- PISTONCINI ANTICALORE
- KITS FRENI

TARONI & C. s.a.s. - Galbiate (Lecco)

TEL. 0341-54.08.70

MUGELLO/Quando mancano 4 gare al termine...

Capelli allunga il passo

Il milanese ha portato a 5 punti il suo vantaggio in classifica davanti a Berger. Dumfries è incappato in un testa-coda. Per la prima volta Melgrati è salito sul podio

SCARPERIA. Non era poi tanto ottimista Ivan Capelli poche ore prima dell'inizio della corsa. La macchina non era andata al meglio nelle prove, ma rassicurava il pilota milanese: «Ad attaccare non rinunci mai» e chi aveva dei dubbi su ciò avrà avuto occasione di ricredersi vedendo il sorpasso di Capelli su Dumfries già al secondo giro: la Martini in cima al dosso dopo il traguardo ha affiancato sulla destra Dumfries che, accortosi della manovra si spostava a destra e, pur rimanendo nei limiti della correttezza sportiva, intimoriva Ivan che con due ruote sulla sabbia teneva cocciutamente il piede giù e passava inesorabilmente. Una vittoria voluta ad ogni costo per Capelli che così si è allontanato di qualche lunghezza in campionato nel quale è ora seguito da Berger.

L'AUSTRIACO ha fatto la sua solita gara velocissima penalizzato purtroppo da una disavventura accadutagli durante le prove, quando una rottura non subito diagnosticata della barra antirollio posteriore ha fatto sì che egli dovesse usare eccessivamente le gomme previste per la gara, dato che quelle più tenere erano rimaste molto danneggiate dall'inconveniente tecnico. In corsa Berger ha resistito in condizioni non ideali, aiutato un po' anche dall'avventura di Melgrati che, proprio dopo averlo passato, si è trovato davanti Dumfries in testa-coda. Il pilota del team Pavesi è stato la rivelazione della giornata toscana: già da qualche tempo Melgrati faceva sempre più insistentemente capolino nelle zone alte delle classifiche senza tuttavia essere mai riuscito in precedenza a trovarsi un posto sul podio: ora è giunta anche per lui questa soddisfazione e speriamo che la cosa si ripeta in futuro con una certa frequenza.

IL PODIO È SFUGGITO a Dumfries che, tuttavia, aveva preso la partenza estremamente tranquillo e fiducioso nelle sue possibilità di vittoria. Infine non solo la vittoria, ma anche il secondo posto gli è sfuggito e con questo lo scozzese, che ha ormai deciso di prendere parte a tutte le rimanenti gare del campionato europeo, ha dovuto cedere anche il secondo posto nella graduatoria europea a Berger.

LA MICHELIN ha portato al Mugello nuovi pneumatici per Capelli e Berger che pare abbiano ben colmato il lieve divario con le Yokohama: con queste ultime gomme Dumfries è uscito di pista per tenere il ritmo degli inseguitori e Langes non

è potuto andare oltre il quinto posto. Sesta è giunta Cathy Muller, molto decisa in corsa e per nulla intimidita dagli attacchi dell'aspirante campione italiano Santin che sul traguardo è stato preceduto anche dall'occasionale compagno di squadra l'ottimo Tarquini. Altri due italiani si sono classificati nei primi dieci, Lucchesi ed Apicella.

LA CRONACA. Manca la Ralt di Campominosi sullo schieramento di partenza e sono quindi in ventuno a scattare all'accensione del semaforo verde: il più lesto è Dumfries mentre Capelli, non fulmineo, si inserisce in seconda posizione all'ingresso della S. Donato mantenendosi sulla destra della pista fino all'inserimento in curva mentre tutti gli altri si erano portati sulla sinistra. Il primo passaggio sul traguardo vede in testa Dumfries pressato molto da vicino da Capelli, poi Berger, Campos, Langes, Melgrati, Tarquini, Giangrossi, Muller e Santin. Capelli non è disposto a procrastinare il suo attacco e sul dosso che precede la San Donato affianca Dumfries con una manovra da brivido e lo passa prima della curva. Nel successivo passaggio al correntaio Campos, rimasto senza freni durante il giro di riconizione, esce di pista e finisce lì la sua corsa. Pochi metri dopo lo imita Giangrossi, fermato dalla rottura del comando dell'acceleratore. Le posizioni, a parte le uscite di scena dello spagnolo e del romano, non mutano e ad un terzo di corsa Capelli possiede un vantaggio di 3"2 su Dumfries che è seguito da Berger, poi da Langes, Melgrati, Tarquini, Muller, Santin, Byrne e Jones, attaccato da Lucchesi. Melgrati in particolare, che già aveva in precedenza saggiato la resistenza di Langes, lo supera alla staccata della San Donato all'inizio della settima tornata: il bresciano, in crisi di gomme, perde poco a poco terreno al contrario di Melgrati che si avvicina gradatamente a Berger. Con un duello abbastanza acceso fra Santin e la Muller si arriva a metà corsa: il vantaggio di Capelli su Dumfries è aumentato di un secondo in tre giri, e Lucchesi passa Jones alla Biondetti. Con Capelli solitario al comando sono Berger e Melgrati a vivacizzare la seconda metà corsa: il lombardo attacca il pilota di Trivellato che durante il tredicesimo giro lo fa passare. In questa occasione però la fortuna è dalla parte di Berger: poco dopo che Melgrati lo aveva passato mettendosi alla caccia di Dumfries proprio lo scozzese entra in testacoda all'uscita della Bucine. Melgrati



per evitare la Ralt argento rallenta e Berger passa di nuovo. Dumfries riprende la gara in quarta posizione, dietro a Capelli, Berger e Melgrati e davanti a Langes. A tre giri dalla fine la Muller scatenata supera Tarquini imitata nella medesima tornata da Lucchesi che passa Byrne. Le ultime battute di gara vedono l'uscita di pista di Jones alla Luco, proprio durante il giro conclusivo. Sala, infine, tentando di superare Byrne lo tocca, ma sia lo spagnolo che l'irlandese finiscono la corsa.

Luigi Massari

LA GARA DI F. 4 è vissuta sul duello in testa fra Romagnoli e Zeri che però hanno favorito l'avvicinamento di Erbacci il quale, proprio sul traguardo ha sorpassato Zeri. Questi, nel tentativo di resistere, ha chiuso la strada al rivale ed è quindi stato squalificato oltre che deferito per comportamento scorretto. Questa la classifica: 1. Erbacci (Blm) 8 giri 19'57"65; 2. Buratti (Blm) 19'58"94; 3. Romagnoli (Gimco) 19'59"57; 4. Zanotto (Gimco) 21'42"44; 5. Marioloni (Reggiani) 21'46"53.

MARTINI NIENTE F. 2. Per un banale problema tecnico, il campione europeo di F. 3, Pierluigi Martini, non potrà guidare la terza Minardi-Bmw in occasione della gara di campionato europeo di F. 2 che si disputerà a Misano sabato 21 luglio. Dal momento che non sale su una monoposto dall'anno scorso, Martini avrebbe gradito poter provare in anticipo ma il team faentino è rimasto piuttosto a corto di motori dopo un paio di rotture in occasione di un test recente con Nannini e Del Castello. I motori saranno pronti solo alla vigilia della gara ma a quel punto Martini ha preferito rinunciare. La terza Minardi è comunque già iscritta a Misano e sarà eventualmente affittata: se qualche pilota è interessato, potrà contattare la scuderia faentina.

ENZO COLONI ha chiesto al termine del primo turno di prove un controllo sul carburante della macchina di Dumfries. I commissari tecnici hanno disposto d'ufficio lo stesso controllo sul carburante impiegato dal vincitore Capelli.



Capelli, Berger e Melgrati sul podio (FotoOliver). Sotto, Dumfries (1) entra primo alla San Donato davanti a Capelli (3), Berger (2), Campos (6) e Melgrati (Attualfoto)



MUGELLO

decima prova del campionato europeo di F.3
Scarperia, 15 luglio 1984

Così (in 22 al) via e (in 18) al traguardo

Ivan Capelli (Martini Mk 42 - AR) 1'49"55	Johnny Dumfries (Ralt RT3-VW) 1'49"13
Claudio Langes (Ralt RT3-Toyota) 1'50"32	Adrian Campos (Ralt RT3-VW) 1'50"02
Ruggero Melgrati (Ralt RT3-AR) 1'50"75	Gerhard Berger (Ralt RT3-AR) 1'50"66
Gabriele Tarquini (Ralt RT3-AR) 1'50"93	Cathy Muller (Ralt RT3-AR) 1'50"83
Paolo Giangrossi (Ralt RT3-AR) 1'51"44	Alessandro Santin (Ralt RT3-AR) 1'51"36
Cosimo Lucchesi (Ralt RT3-AR) 1'51"77	Davy Jones (Ralt RT3-Toyota) 1'51"62
Louis Sala (Ralt RT3-AR) 1'52"14	Marco Apicella (Ralt RT3-AR) 1'51"80
Tommy Byrne (Anson SA4-VW) 1'53"46	Louis Villamil (Ralt RT3-AR) 1'52"25
Giacomo Vismara (Ralt RT3-VW) 1'54"61	Hasse Thuang (Ralt RT3-AR) 1'54"36
Ernesto Catella (Ralt RT3-AR) 1'57"29	Giovanna Amati (Ralt RT3-Fiat) 1'55"07
Roberto Campominosi (Ralt RT3-Lancia) 1'58"07	Giovanni Bertaccini (Ralt RT3-Toyota) 1'57"63

- Ivan Capelli (Martini-AR) 18 giri in 33'39"56 media 168,292 kmh
- Berger 5"94 (Ralt-AR)
- Melgrati 6"76 (Ralt-AR)
- Dumfries 16"01 (Ralt-VW)
- Langes 18"51 (Ralt-Toyota)
- Muller 19"02 (Ralt-AR)
- Tarquini 24"34 (Ralt-AR)
- Santin 24"34 (Ralt-AR)
- Lucchesi 38"45 (Ralt-AR)
- Apicella 38"94 (Ralt-AR)
- Sala 43"84 (Ralt-AR)
- Villamil 58"73 (Ralt-AR)
- Thuang 1'08"77 (Ralt-AR)
- Byrne 1'14"96 (Anson-VW)
- Amati 1'22"45 (Ralt-Lancia)
- Vismara 1'59"48 (Ralt-VW)
- Jones a 1 giro (Ralt-Toyota)
- Catella a 1 giro (Ralt-AR)

■ Giro più veloce: Capelli in 1'50"87 media 170,308 km/h.

Così l'Euro F.3 dopo la 10. gara

PILOTI	DONINGTON (25-3)	ZOLDER (15-4)	MAGNY COURS (1-5)	LA CHATRE (13-5)	ZELTWEG (27-5)	SILVERSTONE (10-6)	NÜRBURGRING (17-6)	MONZA (24-6)	PERGUSA (8-7)	MUGELLO (15-7)	KNUTSTORP (19-8)	NOGARO (16-9)	CROIX-EN-TERNOIS (7-10)	JARAMA (21-10)	TOTALE
1. Capelli	—	4	9	9	—	4	6	—	9	9	—	—	—	—	50
2. Berger	3	3	—	4	9	3	4	9	4	6	—	—	—	—	45
3. Dumfries	9	6	—	6	—	9	9	—	—	3	—	—	—	—	42
4. Langes	4	—	—	3	6	—	—	6	6	2	—	—	—	—	27
5. Nielsen	1	9	6	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
6. Byrne	6	—	4	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	12
7. Nissen	—	2	2	2	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	10
Melgrati	—	—	—	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	—	10
9. Spence	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6
10. Campos	—	—	—	—	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	5
11. Forini	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4
Muller	—	1	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	4
13. Weaver	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Santal	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
15. Voulaz	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Hunt	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Barbazza	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2
18. Delavallade	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Evans	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Thijrn	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1

LE INTERVISTE/Melgrati sul podio

Potevo finire secondo

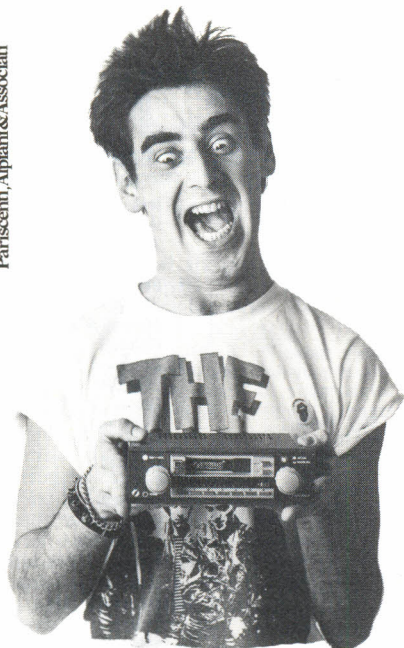
SCARPERIA - Striscioni davanti ai box, tifosi sulle tribune: il pubblico al Mugello era tutto per Capelli, il quale certamente non lo ha deluso: «Ho attaccato fin dall'inizio — dice il pilota di Coloni — e una volta passato Dumfries e constatato che il mio vantaggio aumentava sempre più mi sono ritrovato col morale alle stelle. Non mi sono comunque lasciato prendere dall'entusiasmo ed ho cercato sempre di guidare nella maniera più pulita possibile, per risparmiare gomme e meccanica. Ho corso sul distacco che avevo sugli avversari, senza fare "numeri". La macchina era migliorata rispetto alle prove e sono rimasto positivamente meravigliato della sua ritrovata efficienza».

MELGRATI E BERGER scherzano fra di loro: in effetti la gentilezza dell'austriaco gli è stata involontariamente resa proprio da Melgrati,

che dice: «Potevo finire secondo, Berger mi aveva appena fatto passare che mi si è girato davanti Dumfries. Questo podio comunque per me ci voleva, è un ottimo conforto al mio morale». Berger invece aveva qualcosa da recriminare sulle prove: «La mia corsa è stata condizionata negativamente dall'andamento delle prove e di più oggi non potevo proprio fare».

ANCHE DUMFRIES ha di che lamentarsi: «Fin dal via — dice lo scozzese — avevo del sottosterzo: ho cercato di ovviare al problema lavorando sulla barra regolabile, ma l'unico risultato è stato di avere sottosterzo in entrata e sovrasterzo in uscita. In queste condizioni mi sarebbe andato benissimo il secondo posto ma purtroppo mi sono girato...».

(l.m.)



**Irving
hi-fi car,
sound
esplosivo!**



Irving
BAGNOLO CREMASCO/CR-TEL (0373) 64 8681

IL SUONO CAMBIA IMMAGINE

DOMENICA SPRINT

COPPA PEUGEOT TALBOT/Cerulli domina

Serattini «uccide» la Samba

SCARPERIA — La quinta gara della Coppa Peugeot Talbot è stata «uccisa» dal netto predominio del team bolognese Serattini, che ha fatto meglio di tutti in prova, nelle batterie e in finale, portando tre suoi piloti sul podio. Il dominatore assoluto della gara è stato Francesco Cerulli Irelli, inseritosi al terzo posto della classifica generale, mentre i due leader del campionato Bacchelli e Poli sono stati costretti entrambi al ritiro. Nonostante non ci sia mai stata lotta per le prime posizioni lo spettacolo non è mancato, fornito anche dagli spettacolari capottamenti di cui sono stati protagonisti vari piloti.

LA PRIMA BATTERIA è stata vinta nettamente da Cerulli Irelli davanti a Tiziano Serattini, mentre alle loro spalle «Cipis» e Baldasseroni, terminati nell'ordine, si sono dati battaglia per la terza piazza. La seconda batteria ha visto un bel duello fra gli altri due piloti del team Serattini, Magri e la Cambiaghi, che dopo essersi superati più volte hanno occupato le prime due posizioni. Dietro loro il ruolo di principale inseguitore è stato occupato prima da Giuliani, poi da Massimo Poli e Corrado Brunori che hanno concluso nell'ordine.

I PRIMI QUATTRO posti dello schieramento di partenza della finale sono state occupati dai piloti del team Serattini che grazie anche al gioco di squadra hanno permesso a Cerulli Irelli di prendere il largo fin dalla prima curva. La lotta per il successo non è mai stata in discussione e solo il perugino «Cipis» ha tentato di inserirsi fra i primi. Dopo avere superato Serattini e affrontato Magri per il secondo posto «Cipis» è stato però relegato alla quarta posizione davanti ad Anna Cambiaghi. Baldazzi e Campani hanno regolato il gruppo in cui i colpi di scena si sono susseguiti a ripetizione a causa anche del comportamento al limite della correttezza di Galluzzo e Baldasseroni. Poli, Bacchelli e Brunori sono stati costretti al ritiro per le conseguenze dei vari incidenti che hanno caratterizzato la gara, mentre l'ultimo episodio spettacolare è stato fornito da Giuliani, che dopo avere recuperato ben ventidue posizioni è stato protagonista di uno spettacolare capottamento.

Mario Simoni

COPPA PEUGEOT TALBOT

15 luglio 1984

Quinta gara al Mugello

1. Batteria: 1. Cerulli Irelli 5 giri in 12'52"580 media 122,201 km/h; 2. Serattini 12'55"540; 3. Cipis 12'56"770; 4. Baldasseroni 12'57"140; 5. Bacchelli 12'58"770; 6. De Marco 12'58"890; 7. Gianniberti 13'03"340; 8. Baldazzi 13'07"000; 9. Prati 13'07"400; 10. Zadotti 13'09"290; 11. Toby 13'10"280; 12. Costanzi 13'12"200; 13. Rossetti 13'12"300; 14. Galimberti 13'18"290; 15. Dughani 13'20"540; 16. Cittadini 13'52"220.

□ Giro più veloce: Cerulli Irelli in 2'30"350 alla media di 125,587 km/h.

2. batteria: 1. Magri 5 giri in 12'54"330 media 121,925 km/h; 2. Cambiaghi 12'55"350; 3. Poli 12'57"250. 4. Brunori 12'58"830. 5. Galluzzo 13'02"370; 6. Campani 13'02"690; 7. Riccitelli 13'02"820; 8. Curati 13'03"410; 9. Bompani 13'03"610; 10. Maxim 13'08"460; 11. Cipolli 13'10"760; 12.



BACCHELLI PRECEDE BALDAZZI (Foto Oliver)

Bertuzzi 13'14"470; 13. Ferretti 13'23"080; 14. Santomo 13'36"970.

□ Giro più veloce: Magri in 2'32"350 alla media di 123,938 km/h.

Finale: 1. Cerulli Irelli in 25'37"29 media 122,827 km/h; 2. Magri a 1"87; 3. Serattini 4"34; 4. «Cipis» 5"19; 5. Cambiaghi 6"37; 6. Baldazzi 13"66; 7. Campani 14"27; 8. Galluzzo 23"80; 9. Zadotti 26"59; 10. Baldasseroni 30"10; 11. Prati 30"55; 12. Gianniberti 31"11; 13. Cittadini 31"11; 14. Cipolli 31"34; 15. Bompani 31"94.

□ Giro più veloce: il 4. di Magri in 2'31"90 media 125,462 km/h.

Classifica generale (dopo la 5. gara): 1. Fulvio Bacchelli p. 50. 2. Massimo Poli 49. 3. Cerulli Irelli 34; 4. Luciano Baldazzi 32; 5. Amos Curati, Marco Magri 29; 7. «Cipis» 25.

Autostoriche al Mugello Ritorna Zuccoli

SCARPERIA — Prime finali della giornata quelle riservate alle autostoriche. Entrano per prime in pista le categorie GT, con Busi e Cividini in pole position, seguiti da Marinai, Riccardi, Milla, e tutti gli altri. Al via prende la testa Busi seguito da Marinai che sorprende tutti. Cividini però si riporta subito al secondo posto cercando di attaccare la prima posizione di Busi. I due iniziano una bella lotta con Cividini che alla curva S. Donato riesce a portarsi in testa, ma subito dopo Busi si riporta in testa. Ma il pilota della Porsche, nel tentativo di riportarsi al comando va in testacoda e perde così molte posizioni. Per le GTS Bertagni e Rizzi prendono subito la testa. (p.c.)

Le classifiche

Sport 1: 1. Zuccoli (Branca Junior) 10 giri 23'53"310 media 131,737 km/h; 2. Negri (Brabham) 24'12"420; 3. Milani (Merlyn MK6) 25'17"860; 4. Ripamonti (Lotus 20 Junior) 26'21"350; 5. Dubbini (Ferrari Testa R.) a 1 giro; 6. Burdizzo (A.R. Sebring) 1 giro; 7. Belli (De Sanctis Junior) 2 giri; 8. Ricci (Austin Haley) 3 giri; 9. Gerosa (Mandarini MM) 3 giri; 10. Minutolo (Minutolo Sport) 4 giri.

□ Giro più veloce: Zuccoli in 2'20"570 alla media di 134,325 km/h.

GT: 1. Busi (Giulietta) in 27'47"43 media 113,240 km/h; 2. Riccardi (Porsche 356) a 2"38; 3. Marinai (A.R. Giulietta) 51'61"; 4. Ripamonti (Giulietta S.) 1'00"69; 5. Suman (Giulietta S.) 1'01"54; 6. Cividini (Porsche 356 C) 1'08"85; 7. Giroto (Giulietta S.) 1'09"01; 8. Panzani (A. R. Giulietta) 1'46"60; 9. Apollonio (Giulietta S.) 2'40"74; 10. Busetto (Fiat Osa) 2'46"31.

□ Giro più veloce: Riccardi in 2'44"21 media 114,987 km/h.

1. Bertagni (Jaguard) 25'50"67 media 121,772 km/hm; 2. Rizzi (Jaguard) 26'04"04; 3. Pisani (26'53"41; 4. Chiapparelli (A.R. Giulietta) 27'00"95; 5. Galli (Ferrari) 27'15"11; 6. Lada (Flaminia) 27'22"77; 7. Valera (A.R. Giulietta) 27'23"77; 8. Lecce (Porsche 356) 27'25"16; 9. Ramponi (Jaguard) 27'39"17; 10. Giuffrè (Fiat A 1000) 25'59"94.

□ Giro più veloce: Bertagni in 2'32"97 media 100,91 km/h.

moto sprint

**QUESTA
SETTIMANA
IN EDICOLA
CON
UNA PROVA
TOTALE
ECCEZIONALE**

**CINQUE
MOTO 125
DA STRADA
A CONFRONTO**

**APRILIA
STX
GILERA
RV/ES
LAVERDA
SPORT
MALANCA
OB ONE
UNIMOTO
SQUALO**

MERCATO CART

Tambay e Cheever in partenza per gli Usa?

NEW YORK — La decisione definitiva di Teo Fabi di rinunciare al campionato Cart nel 1985, ha fatto scattare anzitempo il meccanismo del mercato piloti che normalmente si apriva a novembre. Molte le voci in circolazione e già parecchie le certezze. Forsyth, il patron del team di Fabi, si è sorpreso che Teo non abbia tenuto conto dei 225 milioni di lire guadagnati fin qui pur non avendo vinto nemmeno una gara. Comunque inutile insistere... Entro domenica prossima, giorno in cui si correrà la 500 miglia di Michigan, Forsyth avrà già scelto il sostituto di Fabi: potrebbe essere Fittipaldi, John Watson, John Paul, Kevin Kogan, Peter Halsman o Johnny Rutherford. Altri team sono alla caccia di validi piloti per la prossima stagione. La VDS punterebbe su Patrick Tambay che già vinse con i suoi colori il campionato Can Am. La STP che ha nelle proprie fila l'anziano Gordon Johncock, punterebbe ad avere Eddie Cheever che affiancherebbe Chip Ganassi assieme ad un altro europeo. La squadra di Parnelli invece punterebbe su Johnny Cecotto, molto noto in Usa per le sue imprese motociclistiche, mentre Paul Newman sta convincendo Andretti a farsi affiancare da un altro ottimo pilota che potrebbe essere Johansson. Come si vede, il campionato Cart intende attingere a piene mani, in quanto ad elemento umano, dall'ambiente della F. 1: forse dopo Detroit e Dallas la gente ha cominciato a interessarsi attivamente alla F. 1 scoprendone — più che la potenzialità tecnica — le componenti umane: piloti come Rosberg, Brundle o Mansell hanno indubbiamente lasciato il segno nella fantasia degli appassionati.

Lino Manocchia

■ **RIUNIONE A MONZA.** Mercoledì 18 luglio alle ore 21 presso il ristorante dell'Autodromo di Monza, Romolo Tavoni delegato C.S.A.I. organizza una riunione aperta a tutti gli sportivi di automobilismo delle province di Como, Milano, Pavia e Varese, per discutere e raccogliere suggerimenti sui regolamenti dei campionati nazionali 1985.

■ **MORROGH.** Henry Morrogh che quest'estate terrà un corso di pilotaggio a Monza, sarà all'autodromo brianzolo a partire dal 23 luglio per dare informazioni e chiarimenti in merito alla sua scuola. L'attività di Morrogh a Magione, invece, riprenderà il 3 settembre.

Regolamenti tecnico-sportivi per l'85

Tutti in assemblea

NEI PROSSIMI giorni vari delegati della Csaì hanno indetto delle riunioni aperte a tutti i licenziati della loro regione (per il Lazio la riunione si è tenuta il 4 luglio) per discutere sui regolamenti sportivi e tecnici della stagione '85. Saranno riunioni importanti perché piloti, preparatori e manager potranno esporre un parere che comunque sarà sottoposto al vaglio delle Sottocommissioni tecniche che si riuniranno nella prima decade di settembre. Subito dopo si terrà l'annuale «Consiglio Sportivo Nazionale» allargato a tutti i licenziati. Una sede per decidere democraticamente i regolamenti '85 ma è provato che in un giorno non è possibile chiarire bene i vari pareri. Molto più logico quindi che gli interessati non disertino

le prossime riunioni dei delegati regionali dove troveranno una sede meno caotica per poter parlare. Ecco quindi le comunicazioni dei delegati del Piemonte, Veneto e Umbria.

■ **PIEMONTE-VALLE D'AOSTA.** Il delegato Alberto Librizzi attende i licenziati sabato 21 luglio alle 9,30, presso la sede dell'AC Torino, via Giolitti 15.

■ **VENETO.** La riunione dei licenziati indetta dal delegato Bisoffi-Varani è prevista sabato 21 luglio alle ore 9 a Padova, presso la sede del locale Automobile Club.

■ **UMBRIA.** Il delegato Berardi ascolterà i pareri dei licenziati giovedì 19 luglio alle ore 20,30 presso l'AC Perugia, via M. Angeloni 1.

Il «Club Mille Miglia» rinnova il consiglio I nomi della leggenda

BRESCIA — In un noto locale di Brescia, ad un tiro di schioppo dal luogo di partenza ed arrivo della «Mille Miglia», si è tenuta l'assemblea straordinaria dei soci del «Club Mille Miglia Franco Mazzotti». Nel corso della seconda convocazione è stato approvato, a larghissima maggioranza (un solo voto contrario), il nuovo testo dello Statuto sociale ed è stato eletto il Consiglio direttivo, che risulta composto da: Giampiero Bianchetti, Emilio Christillin, Arrigo Cocchetti, Carlo Coppo, Cesare Fiaccadori, Gigi Fornasari, Rolando Fuestoss, Emilio Giletto, Paolo Lena, Corrado Manfredini, Sergio Mantovani, Franco Marengi, Manuel Vigliani, Giannino Marzotto, Olinto Giovanni Morolli, Geo Nosari, Carlo Pittoni, Gualtiero Rigamonti, Gianni Rondanini, Consalvo Sanesi, Sergio Sannazzaro, Fabrizio Serena Di Lapigio, Roberto Sgorbati, Carlo Siciliani, Elio Zagato. Il direttivo eletto si riunirà presto per l'elezione del presidente, del segretario generale e degli altri incarichi esecutivi interni. L'assemblea, alla quale erano presenti 130 soci (ed altri 80 per delega), si è conclusa dandosi il prossimo appuntamento celebrativo il 30 settembre al passo della Futa, davanti alla Targa dedicata a Clemente Biondetti, vincitore assoluto di quattro edizioni della leggendaria competizione automobilistica su strada, in onore e memoria di tutti i piloti scomparsi. Alla riunione bresciana erano presenti corridori famosi che hanno portato a termine parecchie Mille Miglia. Tra gli altri: l'ing. Cesare Fiaccadori; Giovanni Olinto Maroli, responsabile delle pubbliche relazioni;

Marco Zorzi, cui si deve l'iniziativa della rinascita del Club Mille Miglia. Nell'occasione sono stati consolidati i rapporti sia con gli organizzatori delle due recenti rievocazioni storiche della Mille Miglia, sia con chi sta raccogliendo cimeli e ricordi della gloriosa corsa svoltasi dal 1927 al 1957, per allestire l'archivio storico-culturale (un vero e proprio museo) della Mille Miglia. Il «Club Mille Miglia», costituito nel lontano 12 novembre 1949, è dedicato a Franco Mazzotti, uno dei promotori della grande corsa, assieme a Renzo Castagneto, Aymo Maggi e Giovanni Canestrini. Esso è un'associazione di carattere internazionale ed indipendente che riunisce unicamente quei piloti italiani e stranieri (i potenziali sono 1.200, ne sono stati finora «recuperati» 350) che hanno portato a termine almeno una Mille Miglia tradizionale. Non vi sono quindi ammessi né sportivi, né costruttori, né dirigenti. Solo i soci possono fregiarsi del distintivo «freccia rossa sul volante d'oro». Lo scopo principale dell'associazione è quello di promuovere iniziative, sul piano rievocativo, divulgativo e promozionale, perché lo spirito originario della corsa, unica al mondo, abbia a vivere nel tempo.

Giovanni Spinoni

■ **PILOTI ELEGANTI.** La Gitan, già costruttrice di roll-bars, ha ottenuto dalla C.S.A.I. l'omologazione di una tuta ignifuga per piloti triplostrato in Nomex e ha allestito un laboratorio sartoria per la confezione di tute su misura per i piloti più esigenti e più eleganti.

IL GIALLO DELLA FORMULA 1

NONA PUNTATA
GP DALLAS

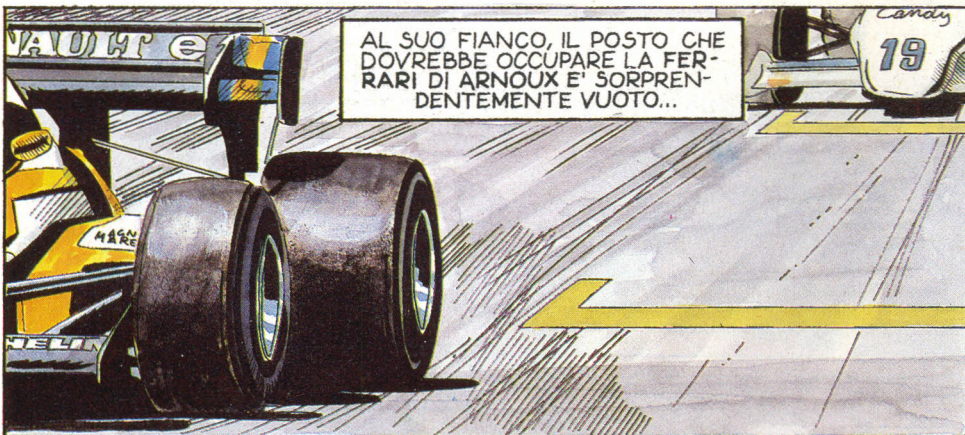
Cronaca vera di
Paolo Ongaro

PERICOLOSITA' DEL CIRCUITO E GRAN CALDO, 40° ALL'OMBRA, RENDONO INFERNALE LA VIGILIA DI QUESTO GRAN PREMIO A DALLAS, NEL TEXAS.



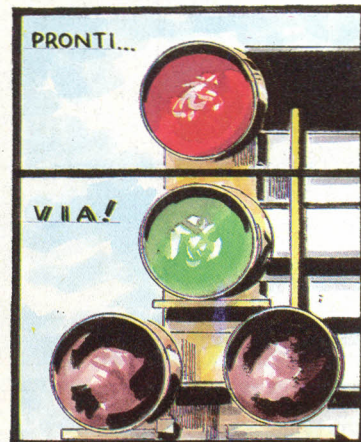
IN PRIMA FILA LE DUE LOTUS E, SUBITO DIETRO LA RENAULT DI WARWICK.

AL SUO FIANCO, IL POSTO CHE DOVREBBE OCCUPARE LA FERRARI DI ARNOUX E' SORPRENDENTEMENTE VUOTO...

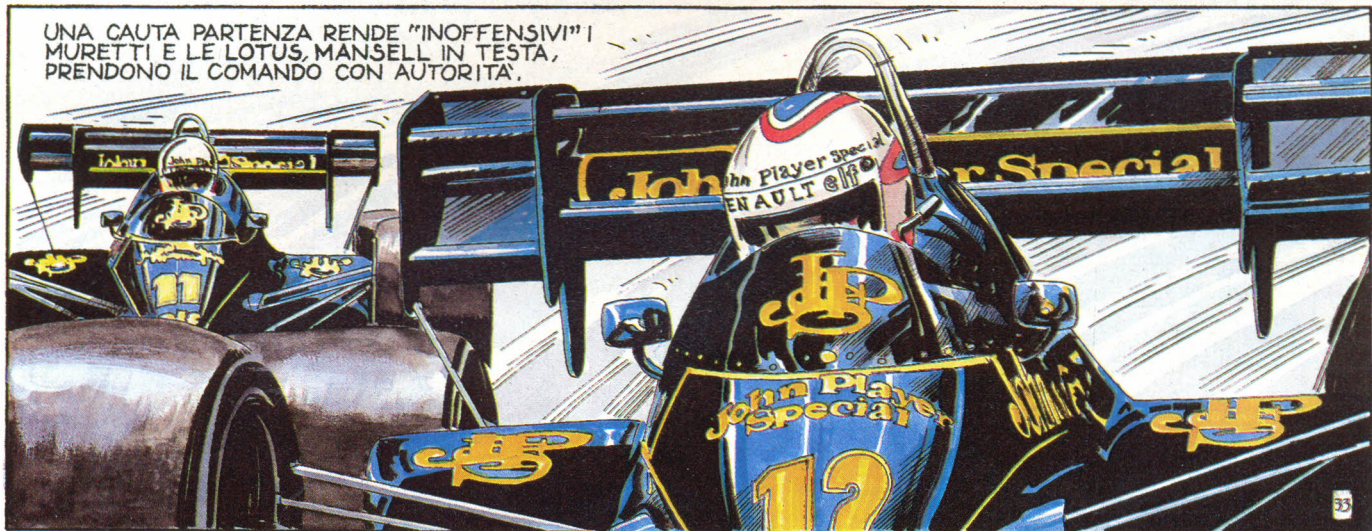


PRONTI...

VIA!

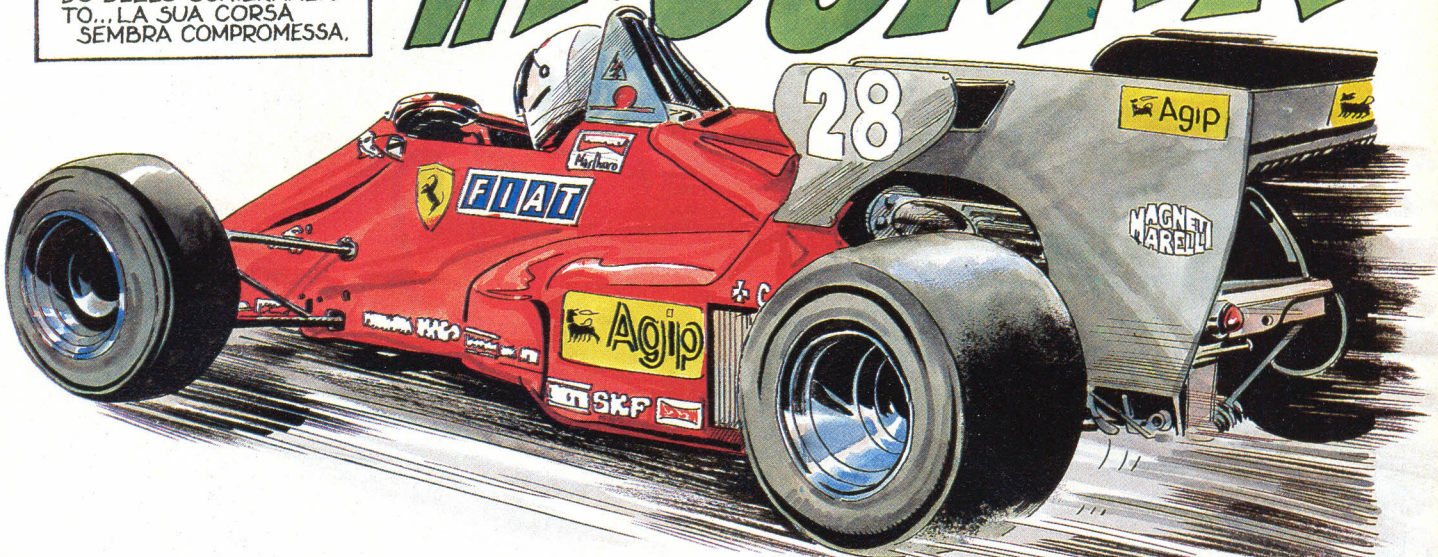


UNA CAUTA PARTENZA RENDE "INOFFENSIVI" I MURETTI E LE LOTUS, MANSELL IN TESTA, PRENDONO IL COMANDO CON AUTORITA'.



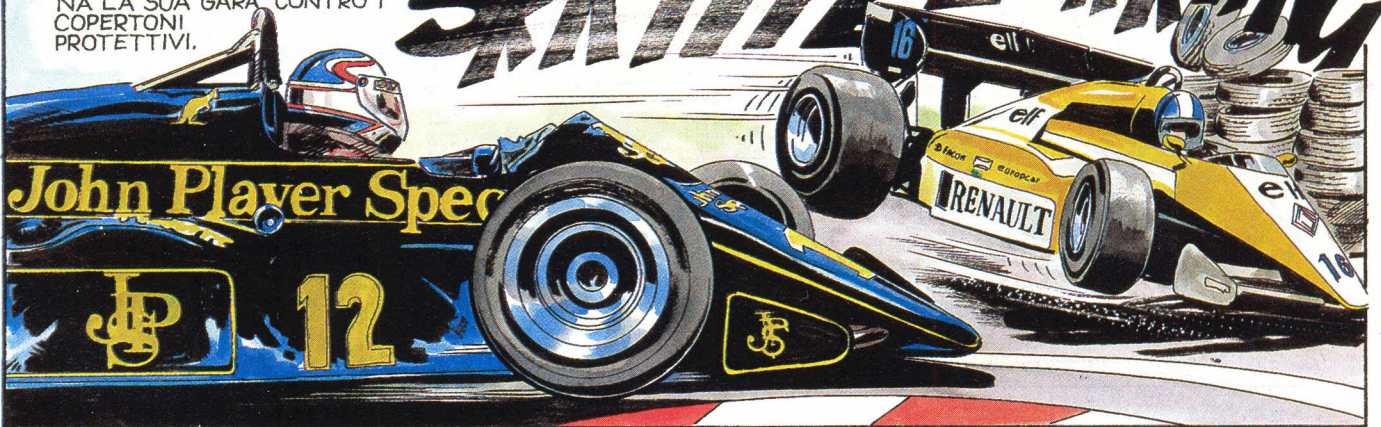
AD ARNOUX SI E' ROTTO IL COMANDO DELLA MESSA IN MOTO ESTERNA... DEVE PARTIRE DAL FONDO DELLO SCHIERAMENTO... LA SUA CORSA SEMBRA COMPROMESSA.

WROORRR



AL 10° GIRO WARWICK, DOPO AVER PASSATO DE ANGELIS, ATTACCA MANSELL, MA FINISCE LUNGO E IN FRENATA VA IN TESTA-CODA E TERMINA LA SUA GARA CONTRO I COPERTONI PROTETTIVI.

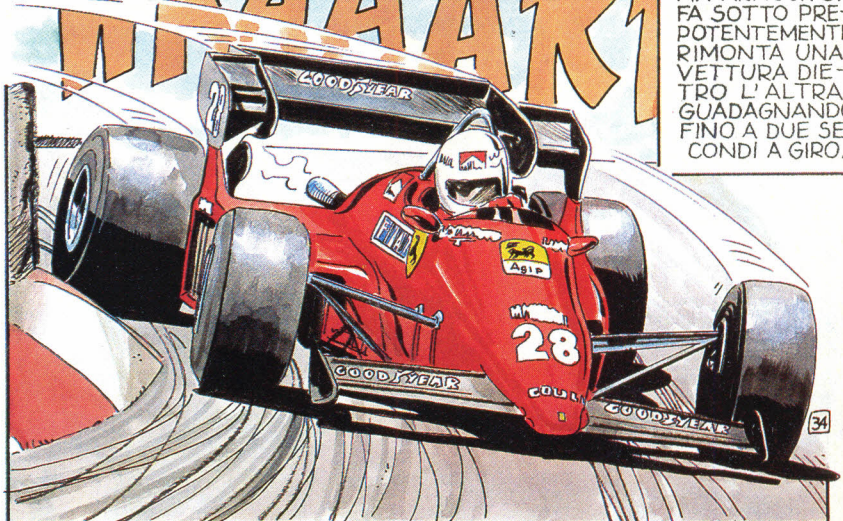
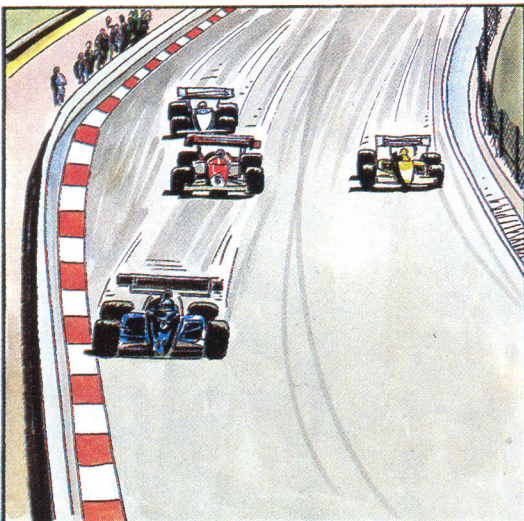
SKRILLER-KRANK



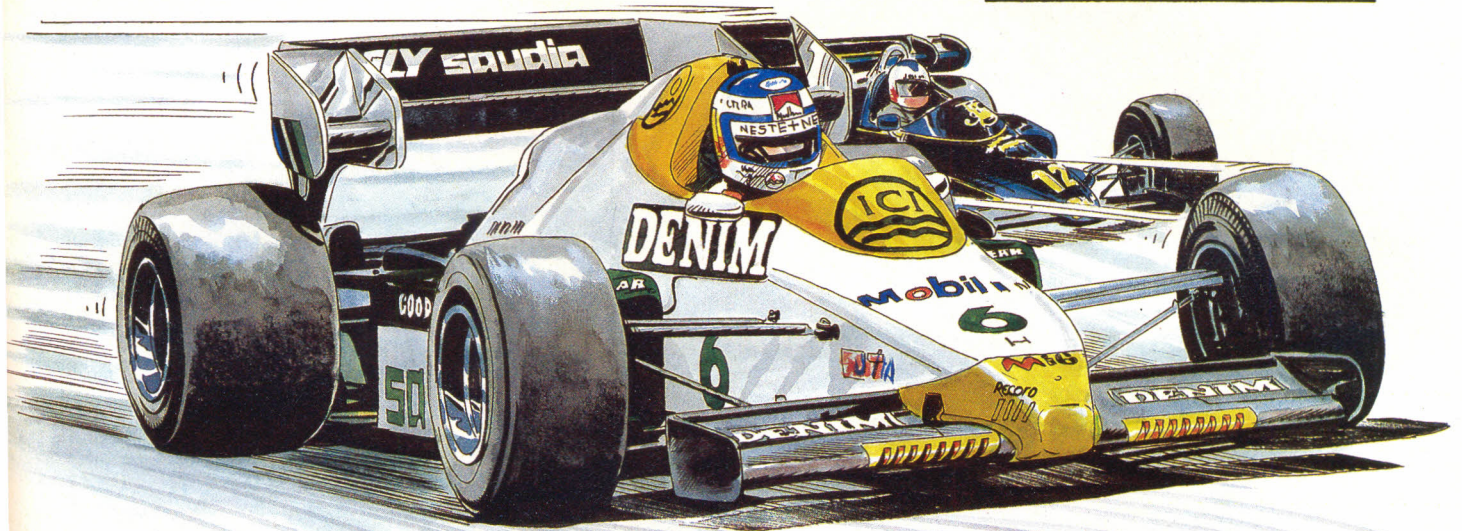
DIETRO A MANSELL, LA BATTAGLIA E' ASPRA. DE ANGELIS, LAUDA, ROSBERG E PROST NON RISPARMIANO NULLA PER GUADAGNARE QUALCHE POSIZIONE.

WRRAART

MA ARNOUX SI FA SOTTO PREPOTENTEMENTE... RIMONTA UNA VETTURA DIETRO L'ALTRA, GUADAGNANDO FINO A DUE SECONDI A GIRO.



MANSELL E' IN DIFFICOLTA' E ROSBERG NON PERDONA... DOPO L'ENNESIMO TENTATIVO, LO PASSA E PRENDE IL LARGO.

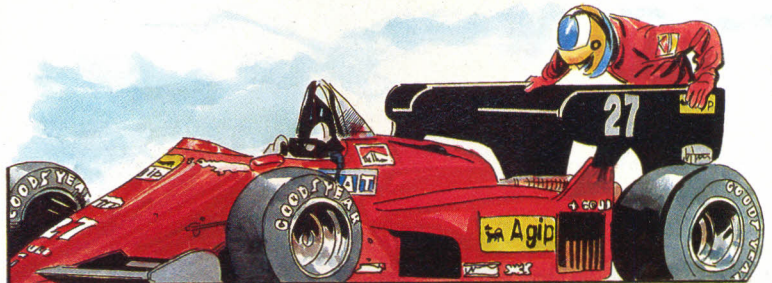
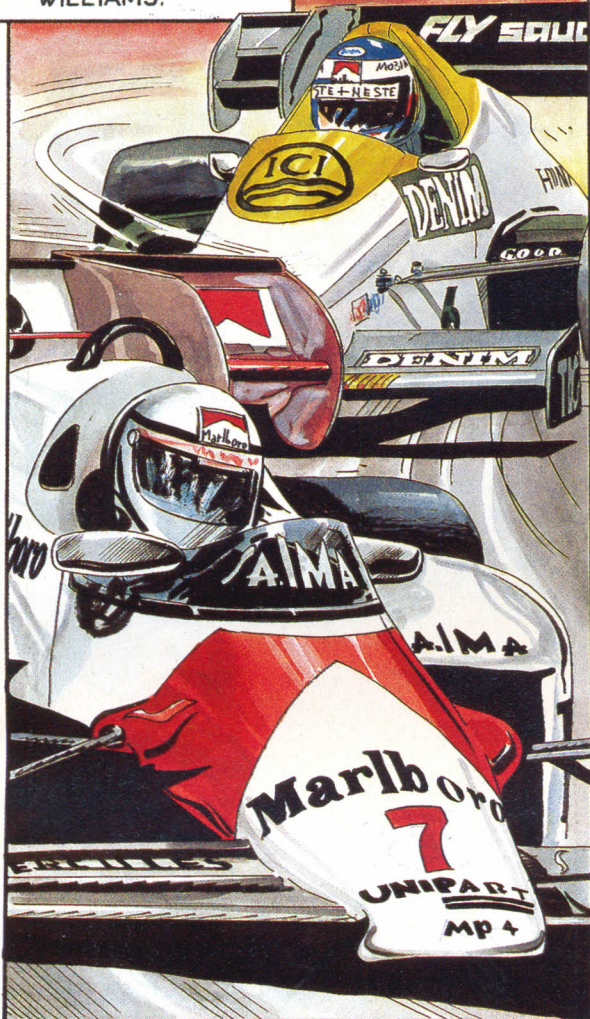


MA PROST GLI E' ALLE CALCAGNA E NON APPENA INTRA VEDE UN VARCO, VI SI INFILA BRUCIANDO LA WILLIAMS.

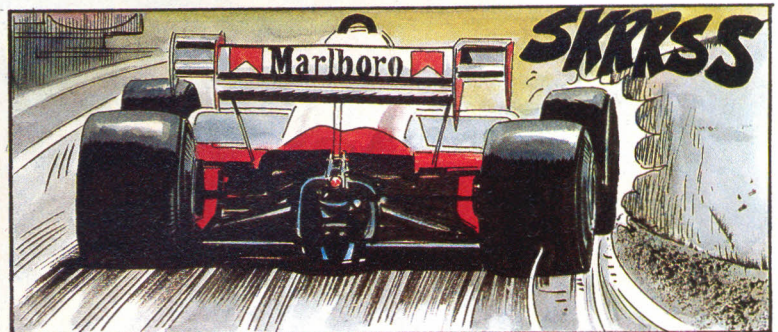
L'IMPRESSIONE E' CHE ANCORA UNA VOLTA LA McLAREN NUMERO 7 POSSA VINCERE LA GARA.

NEL FRATTEMPO, ALBORETO ABBANDONA PER UNA BOTTA SULLE PROTEZIONI... IN VERITA' IL FERRARISTA NON E' MAI ENTRATO NEL VIVO DELLA GARA.

COSI' COME PIQUET, ANCHE LUI FUORI, PER UN BLOCCO ALL'ACCELERATORE.



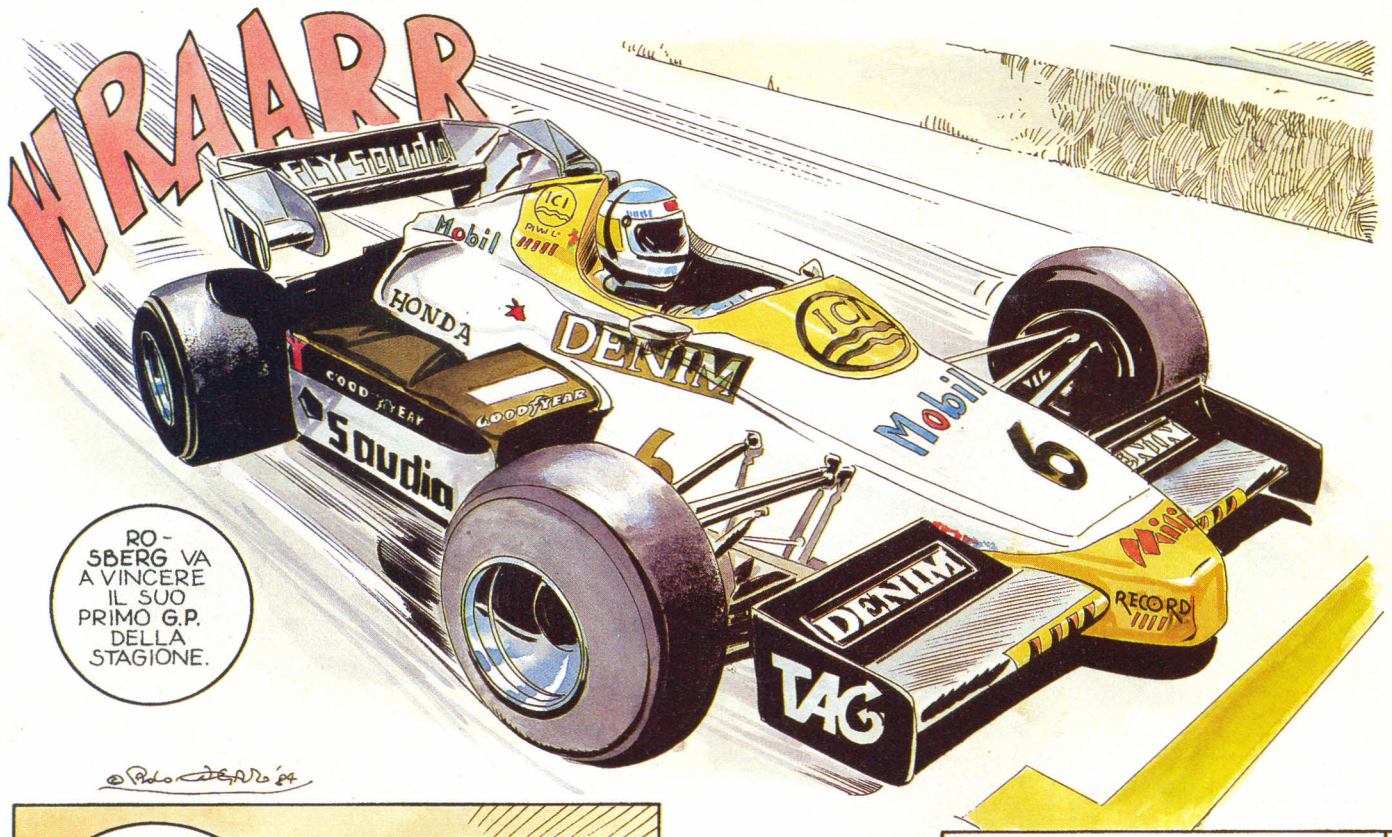
QUESTA VOLTA LA FORTUNA NON ASSISTE PROST. DOPO UNA LEGGERA COLLISIONE CON UN MURETTO, LA GOMMA ANTERIORE DESTRA SI AFFLOSCIA E IL PILOTA DEVE ABBANDONARE.



E' DI NUOVO IN TESTA ROSBERG; SECONDO, LO SCATENATO ARNOUX.



TERZO E' LAUDA... MA ANCHE L'AUSTRIACO SI FERMA E ABBANDONA.



RO-
SBERG VA
A VINCERE
IL SUO
PRIMO G.P.
DELLA
STAGIONE.



LO
SEGUE AR-
NOUX CHE RIA-
PRE LE PORTE
DEL MONDIALE
ALLE SPERANZE
DEL CAVALLINO.
LA ROSSA FER-
RARI E' ANCO-
RA BEN
VIVA!

TERZO DE AN-
GELIS CHE STA
CONDUCENDO
UN CAMPIONA-
TO DI ESTREMA
REGOLARITA'.

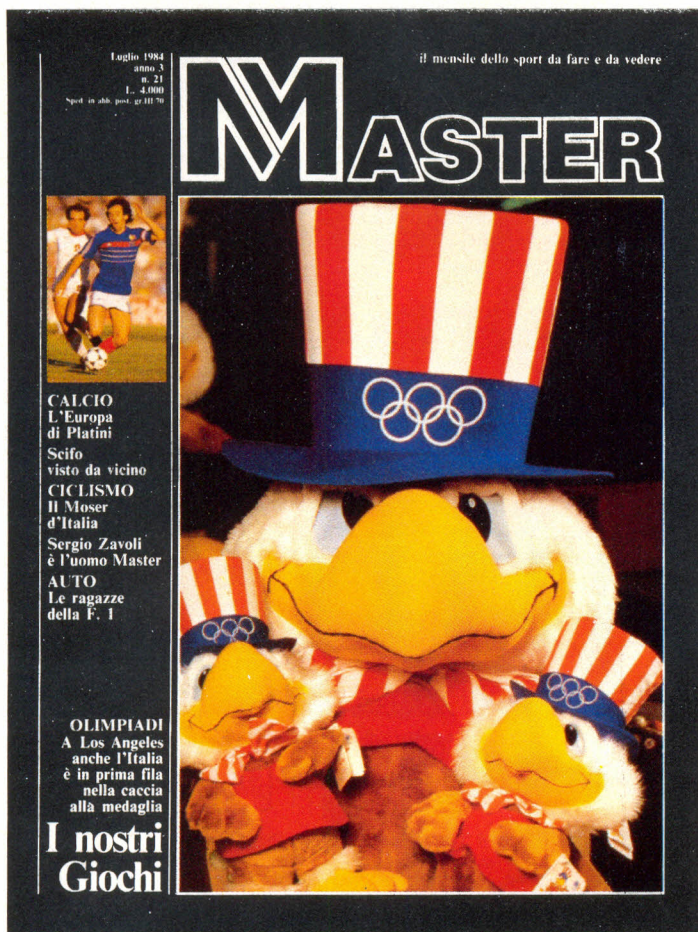
NON HA PIU' BENZINA LA LOTUS
DI MANSELL... A 200 METRI DAL
TRAGUARDO, L'INGLESE SCENDE
E SPINGE LA VETTURA NEL DI-
SPERATO TENTATIVO DI PORTAR-
LA AL FATIDICO TRAGUARDO...
MA LA FATICA HA IL SOPRAVVEN-
TO E IL PILOTA PERDE I SENSI.
DEVE RINUNCIARE ALLA QUINTA
POSIZIONE IN FAVORE DEL SOR-
PRENDENTE GHINZANI.



IN QUESTO CIRCUITO, CHE DALL'INIZIO ALLA FINE E'
STATO CARICO DI SUSPENSE, SPICCA IL FATTO CHE QUAT-
TRO VETTURE, NEI PRIMI QUATTRO POSTI, MONTANO
GOMME GOOD YEAR, UNA VITTORIA PER QUESTA MARCA!

AUTO SPRI NT

presenta



e in regalo
questo
bellissimo
libro
tascabile
a colori

100 foto esclusive

Nel numero di luglio in edicola

LA DANZA DELLE ORE

Tutto il fascino e i retroscena della 24 Ore di Le Mans

IO ERO UNA DI LORO

Una ragazza dei box svela i segreti del mondo della Formula 1

OTTANTA VOGLIA DI RAID

Sugli sterrati africani compaiono i professionisti del «racing-system» degli Anni 80