

AUTO SPRINT

24

SECRETISSIMO

**Viaggio
nel cuore
dell'Alfa**

L. 1.500

IL SETTIMANALE DA CORSA - Anno XXIV - N. 24 - 12/18 giugno 1984

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

**MC LAREN E FERRARI, PROST-LAUDA E ALBORETO-ARNOUX.
MACCHINE E UOMINI IN UN CONFRONTO PARALLELO.
RIUSCIRÀ LA FERRARI A FAR CADERE LA DITTATURA MC LAREN?**

CACCIA A PROST

Foto Colombo

SOMMARIO

**AUTO
SPRINT**

Il settimanale da corsa

n. 24

Anno XXIV
12-18 giugno 1984

Direttore responsabile
ITALO CUCCI

Vice Direttore: Tommaso Valentineti, **Capo Redattore:** Paolo Facchinetti. **Inviati speciali:** Marino Bartoletti, Giancarlo Cevenini. **Capiservizio:** Daniele Buzzonetti, Alfredo M. Rossi. **Redattori:** Roberto 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, Maurizia 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. **Traduzioni:** Gigi Rueckert. **Archivio e ricerche:** Ettore Mingardi.

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

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

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

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

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

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

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

IN QUESTO NUMERO

FORMULA 1

| | |
|---------------------------------|----|
| Il caso Montecarlo | 4 |
| La Ferrari alla caccia di Prost | 8 |
| Le prove di Brands Hatch | 10 |
| Il contagiri di Monaco | 23 |
| Il GP del Portogallo | 31 |
| Il prossimo GP: Canada | 32 |

IL PERSONAGGIO

| | |
|--------------|----|
| Mansour Ojeh | 35 |
|--------------|----|

VELOCITÀ

| | |
|-----------------------------|----|
| Al via la 24 ore di Le Mans | 42 |
| Alla ribalta Mike Thackwell | 69 |

SPECIALI

| | |
|---------------------------------------|----|
| Tonti motori pronti? | 15 |
| Esclusivo: i «segreti» dell'Autodelta | 17 |
| Il fumetto di Montecarlo | 27 |
| Zoom: il film a colori di Monaco | 49 |

RALLY

| | |
|----------------------|----|
| L'Elba alla Lancia | 84 |
| L'Acropoli in replay | 90 |

LE GARE DELLA DOMENICA

| | |
|--------------------------------|----|
| Euroturismo e Brno | 74 |
| Euro F.3 a Silverstone | 76 |
| F.2000 e Coppa Talbot a Varano | 78 |
| Tricolore F.3 a Magione | 79 |
| Le altre gare | 80 |

RUBRICHE

| | |
|----------------------|-----|
| Tutesprint | 39 |
| Auto compravendita | 100 |
| Self service (posta) | 107 |
| Dove corriamo | 110 |

INDICE

Aspettando Montreal

SETTIMANA DI RIFLESSIONE tra un Gran Premio e un altro. Non ancora archiviato Montecarlo per le polemiche che hanno caratterizzato la sua conclusione anzitempo, molti team di F.1 s'interrogano a Brands Hatch prima di cambiare continente. Piquet, Rosberg e Cecotto parlano, nei loro articoli, del «pasticciaccio» di Monaco. Keke dà ragione a Ickx, Nelson, invece, parla addirittura di furto a Senna. Ma, nonostante le polemiche, il pensiero fisso, l'imperativo categorico rimane uno: fermare Prost e la McLaren. La Brabham, a Brands Hatch porta molte modifiche: ma Ron Dennis ammette che se il motore Bmw non tiene, non servirà a nulla. In pista anche la nuova Williams che assomiglia alla McLaren ma ha ancora qualche problema di maneggevolezza. Le Ferrari hanno provato i due sistemi di iniezione. Ed in vista dei prossimi Gran Premi, che si svolgono sui tracciati cittadini, sembra proprio la vettura di Maranello quella più indicata a fermare Prost e compagni. I motivi? Il motore che, a differenza del Tag-Porsche della McLaren, sui circuiti lenti offre, a bassi regimi, più potenza. Intanto all'Autodelta ufficializzano la posizione di Giovanni Tonti. Il tecnico «fuggito» dalla Lancia spiega ad AS il suo programma per dare competitività all'EuroAlfa. Da parte sua l'Autodelta ci apre le porte per un viaggio in esclusiva fra i segreti del reparto montaggio dei motori. La Lancia, infine, si consola dall'abbandono di Tonti andando a vincere meravigliosamente il rally dell'Elba ed iscrivendo Mauro Baldi alla 24 ore di Le Mans (così il pilota salterà il Gp del Canada).

CHIAMATE AS
(051) 45 33 33

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



JACKY ICKX

IL CASO MONACO

All'indomani del discusso GP di Monaco, anche la Fisa ha ufficialmente biasimato gli organizzatori. Una presa di posizione suggerita anche dalla nota polemica tra Balestre e l'AC del Principato ma che ha dato maggior peso al giudizio iniziale: la corsa poteva continuare ancora per alcuni giri, non essendo cambiate le condizioni atmosferiche; un direttore di gara che è anche un pilota accasato con la Porsche non può non sollevare sospetti

È stato proprio un «Monte» di pietà

di Daniele Buzzonetti

UNA SCENA facilmente immaginabile: il presidente della Fisa Balestre che assiste al GP di Montecarlo, davanti alla TV dopo che si è rifiutato di essere presente «fisicamente» a causa della ben nota polemica sui diritti televisivi. Un Balestre sicuramente su di giri per la «magra» degli organizzatori monegaschi che ha indirettamente contribuito a favorire la sua posizione anche nella corsa elettorale di fine anno. E infatti il presidente ne ha subito approfittato per sparare a zero sul Gran Premio del Principato, criticando una organizzazione che non sarà stata all'altezza della sua fin troppo esagerata fama ma che in realtà ha soprattutto confermato l'anacronismo di un GP in città in caso di accentuato maltempo. Questo ci sembra il punto principale del «caso Montecarlo». Partire o addirittura annullare la corsa? Interromperla per riprenderla più tardi? Permettere ai piloti di effettuare qualche giro in più dei 31 percorsi? Tutte ipotesi ugualmente valide, almeno sulla carta, e che si annullano l'una con l'altra. D'altronde, basta leggere i pareri riportati dai nostri «piloti che scrivono» su questo stesso numero di AS: secondo Rosberg (che tra l'altro non è certo uno che si tiri indietro alla prima difficoltà), continuare era una pazzia, mentre per Piquet la situazione non era critica e lo stop è stato calcolato ad arte per favorire Prost! La realtà è che con un tracciato che presenta una percentuale minima di vie di fuga, un GP «bagnato» diventa un gioco d'azzardo estremamente pericoloso con le attuali F. 1 da 700 e passa cavalli: nove incidenti in appena 31 giri sono un record negativo che difficilmente potrà essere battuto. Montecarlo con l'asciutto, considerato anche l'indiscusso interesse degli sponsor, sarà discutibile ma resta accettabile, tenendo conto delle velocità non elevatissime in relazione al grado di sicurezza delle monoposto moderne. Con l'acqua bisogna rassegnarsi: la polemica è inevitabile.

TIRO INCROCIATO. Cinque giorni dopo la disputa del GP (e dopo che Balestre ne aveva già dette di tutti i colori contro

l'organizzazione), la Fisa ha preso ufficialmente posizione, in conseguenza dei fatti che hanno determinato la conclusione anticipata della corsa, con un comunicato che a parte pubblichiamo integralmente. Una Fisa che comunque getta il sasso ma nasconde la mano: evita di dare un parere definitivo sull'argomento, limitandosi a dare delle spiegazioni tecniche (peraltro importanti) e affidando al «messaggio» della Federazione brasiliana il compito di accusare apertamente il direttore di gara, «reo» di avere favorito Prost, ormai «braccato» da Senna. Ma allora questo GP si doveva o non si doveva effettuare? Questo la Fisa non lo dice perché sa benissimo che in qualsiasi altro circuito del mondo la gara sarebbe stata rimandata al girono dopo ma a Montecarlo (con immensi interessi in ballo) sarebbe stato pressoché impossibile bloccare il tracciato per altre ventiquattro ore. Di annullare il GP, nemmeno a parlarne, perché sarebbe stato un precedente pericolosissimo al momento di ridiscutere il calendario; e allora via, almeno per qualche giro, tanto per riempire una casella dell'albo d'oro.

L'INUTILE BANDIERA. La Fisa comunque precisa anche che i commissari sportivi internazionali non sono stati consultati dal direttore di gara, Jacky Ickx, al momento di decidere la «sospensione», e questo è davvero un fatto strano. Il direttore di gara non può agire da solo, anche in caso di urgenza e d'altronde ce lo ha confermato lo stesso Franco San Cristoforo, che era a Montecarlo in appoggio a Ickx. Era lui l'uomo con la bandiera rossa in mano sul traguardo e lui stesso ci ha spiegato anche perché sia apparsa l'inutile bandiera a scacchi. Ecco quanto ci ha detto un paio di giorni dopo la corsa: «Io ero stato chiamato in veste di condirettore e dovevo stare in pista mentre Ickx era sulla tribunetta della direzione. Intorno al 28. giro ci siamo consultati con il radio-telefono e tutti e due eravamo d'accordo sulla necessità di sospendere la gara, considerato l'alto numero

di uscite di strada. Ickx quindi ha consultato i commissari internazionali e mi ha richiamato circa tre minuti dopo, cioè intorno al 30. giro: mi ha dato l'okay per la sospensione e mi sono portato in pista con la bandiera rossa mentre sul percorso i commissari esponevano quella nera. Mi sono accorto che vicino a me c'era un commissario locale con la bandiera a scacchi e mi sono anche scaldato, invitandolo a non agitarla. Poi mi sono spostato più verso la pista perché i piloti non mi avrebbero altrimenti visto e non ho più fatto caso all'altro "sbandiatore". Dopo mi sono accorto che era dietro di me e che l'errore era stato fatto: una cosa che non dimenticherò mai, forse non mi avrà capito, io comunque lo avrei "fulminato". Quando tutti erano ai box, altro errore: lo speaker ha annunciato la fine della corsa mentre si trattava solo di una sospensione: è chiaro che non avremmo mai rimandato i piloti in pista, visto che la pioggia è anche aumentata, ma per regolamento avremmo dovuto attendere trenta minuti prima di stabilire un vincitore. E se per caso avesse smesso di piovere? Cosa avremmo detto ai piloti? Ripeto, sono convinto che dal punto di vista sportivo non c'è niente da obiettare perché è assurdo pensare che abbiamo fermato la corsa vedendo Prost in difficoltà: al 28., 29. giro il francese aveva ancora più di 15" di vantaggio, come avremmo potuto capire che avrebbe perso tanto? Comunque sotto il profilo regolamentare le pecche ci sono state, è inutile negarlo».

RESTANO I DUBBI. Anche ufficialmente, quindi, l'organizzazione non è uscita bene da Monaco ma il giudizio sui fatti va al di là delle fredde precisazioni regolamentari. Abbiamo detto che la corsa poteva anche non cominciare ma, visto che le cose sono andate diversamente, non possono essere ignorate certe situazioni che hanno lasciato la bocca amara a molti. Le riassumiamo:

① Ickx-direttore di gara. È considerato uno sportivo al di sopra delle parti e siamo portati ad assolverlo in pieno ma resta inammissibile che un pilota in attività e con un contratto Porsche, venga chiamato a dirigere un Gran Premio. Al minimo dubbio si è portati a sparare a zero e proprio per questioni di credibilità; la F. 1 dovrebbe evitare qualsiasi possibile fonte di polemica. Il fatto, poi, che Prost su una McLaren-Porsche fosse in evidente difficoltà e che la corsa sia stata fermata proprio quando Senna gli era alle spalle, pone Ickx in una posizione per lo meno imbarazzante.

② Visto che ormai si era partiti e che i problemi dei gruppi ai primi giri erano stati superati, perché non tirare avanti ancora un po' per avere una situazione maggiormente delineata? Era tanto difficile tornare sulla decisione presa, se effettivamente fin dal 28.-29. giro Ickx e San Cristoforo erano orientati per il rientro ai box? Non soltanto

è stata tolta a Senna una vittoria ultrameritata ma di sicuro Arnoux e la Ferrari hanno perduto un secondo posto. Prost infatti con il guaio al freno non sarebbe andato lontano mentre Bellof che era terzo sarebbe stato costretto a fare rifornimento d'acqua perché in caso di pesatura a serbatoio vuoto, la Tyrrell sarebbe stata con ogni probabilità irregolare.

③ Non è vero che la corsa sia stata fermata a causa del peggioramento della situazione atmosferica. È uno degli alibi degli organizzatori ma non regge. Basta controllare le tabelle dei tempi di Prost, Senna, Arnoux e Bellof (pubblicate sul numero 23 di AS a pagina 28), per capire che la situazione era quella di inizio corsa: tutt'altro che felice ma non cambiata. E oltre tutto il «traffico» in pista era ormai diminuito con ovvio minore pericolo. Dunque un GP da dimenticare (a parte la magnifica corsa del «vincitore morale» Senna) ma restano tanti problemi legati in definitiva alla effettuazione delle gare in città: la F. 1 non ne può fare a meno (tanto più a Montecarlo!) ma i rischi di polemica sono triplicati rispetto ad un circuito normale. È proprio difficile evitare almeno la farsa?

PER UN TONTI IN MENO... Il «pateracchio» di Montecarlo non ha fatto dimenticare la situazione nella quale si è venuta a trovare la Lancia all'indomani della «fuga» del suo tecnico-motorista numero uno, ormai in pianta stabile all'Autodelta. In altra parte di AS viene spiegata quale sarà la funzione di Gianni Tonti in F. 1, qui ci preme sottolineare come da un male immediato, la Lancia potrebbe ricavare un beneficio futuro. La trasferta alla 24 Ore di Le Mans senza l'apporto di Tonti non sarà semplice per la Lancia ma è anche vero che la «fuga» ha dato uno scossone a tutto l'ambiente corse del Gruppo Fiat. In pratica succede questo: con una situazione tranquilla e delineata, le alte dirigenze del Gruppo non erano «stimolate» a raccogliere gli appelli di Cesare Fiorio, responsabile dell'attività sportiva e sempre alle prese con inevitabili problemi di gestione. Ora invece la Fiat si è trovata nella necessità di dimostrare che un programma sportivo non può dipendere da un semplice tecnico e ha convogliato nel settore sportivo curato dall'Abarth due ingegneri (Lombardi e Roberti) che precedentemente lavoravano nel settore calcoli e progetti. Un settore molto delicato per una grande casa e dal quale i «cervelli» sono dirottati in altri reparti sempre a malincuore. Ma evidentemente all'Abarth tira un'aria nuova; senza contare che i nuovi arrivati vorranno dimostrare di essere all'altezza della situazione. Chissà che non sia la volta buona per attendersi un programma endurance strutturato al meglio. Anche la «promozione» di Silecchia a coordinatore generale, va vista sotto questa ottica: il futuro è già cominciato?

Comunicato stampa Protestano la Fisa e il... Brasile

QUESTO IL comunicato stampa emesso dalla Federazione Internazionale dello Sport dell'Automobile (FISA). Campionato del mondo di F. 1 - Gran Premio di Monaco.

L'autorità sportiva internazionale, essendo stata chiamata in causa, fornisce le seguenti spiegazioni: la decisione di arrestare la corsa al 31. giro è stata presa solo dal direttore di corsa e dagli organizzatori. I commissari sportivi internazionali della FISA signori J. Corsmit (Olanda) e R. Frost (Nuova Zelanda) non sono mai stati consultati. Solo essi hanno il potere di sospendere una competizione o di deciderne la riduzione. Essi indirizzano un richiamo ufficiale alla FISA in merito alle irregolarità commesse durante il G.P. di Monaco e soprattutto per:

1) L'esposizione contemporanea della bandiera rossa e della bandiera a scacchi che non è contemplata da alcun regolamento, il direttore di corsa avrebbe dovuto esporre solo la bandiera rossa e fermare tutte le vetture in attesa della decisione dei commissari sportivi.

2) Gli errori commessi dal direttore di corsa e dagli organizzatori durante la corsa e durante i controlli tecnici.

La Federazione brasiliana dello sport dell'automobile indirizza alla Fisa la seguente protesta: «Signor Presidente della FISA la Federazione brasiliana dello sport dell'automobile vi chiede di registrare un reclamo contro le autorità sportive della sesta prova del campionato del mondo di F. 1 organizzata a Monaco. È stato danneggiato il pilota Ayrton Senna quando le autorità hanno deciso di interrompere la corsa al trentunesimo giro, senza alcuna giustificazione, essendo chiaro che le condizioni meteorologiche erano le stesse dell'inizio di gara. Questo reclamo riflette ugualmente il punto di vista della stampa mondiale che ha constatato come lo scopo evidente di questa decisione contestata era di proteggere il vincitore, un pilota francese che in quel momento stava per essere superato da un pilota brasiliano. Con il presente reclamo vi presentiamo le nostre rimostranze per questa decisione molto contestabile presa dall'autorità che ha organizzato la corsa. I migliori saluti. Joaquim Cardoso Melo - Presidente della Federazione brasiliana dello sport dell'automobile». Questo caso — conclude il comunicato Fisa — come quello del direttore di corsa, saranno esaminati dal comitato esecutivo della Fisa che si riunirà a Parigi il 18 luglio 1984. Nell'occasione sarà deciso se infliggere o meno delle sanzioni agli organizzatori.

Y. Leon

(Segretario Generale della Fisa)

Parigi, 8 giugno 1984

Il regolamento parla chiaro, ma la questione resta dibattuta

Mister Ickx e il «giallo» di Monaco

Almeno formalmente, la decisione di sospendere il Gp di Monaco non fa una grinza. Piuttosto il ruolo del pilota-direttore di corsa presta il fianco a troppi sospetti

MONACO. Il regolamento sportivo in materia di interruzione e sospensione di una corsa è abbastanza chiaro. Commissari sportivi e direttori di gara lo possono applicare solamente quando ricorrono le condizioni previste dall'art. 19 del capitolo 4 del regolamento sportivo di F.1, pubblicato sull'annuario Fia, l'unico codice contenente le norme che regolano la materia. Recita, dunque, l'art. 19: «Se diventa necessario fermare la corsa perché il circuito è bloccato a causa di un incidente o motivi climatici od altre condizioni rendono impossibile continuare la corsa, una bandiera rossa sarà mostrata dal direttore di gara sulla linea di partenza-arrivo e contemporaneamente una bandiera nera sarà esposta dai commissari di percorso. La decisione di sospendere la corsa può essere presa unicamente dal direttore di gara (o in sua assenza dal direttore aggiunto). Quanto questo segnale è dato, tutte le vetture smetteranno immediatamente di correre, riducendo la velocità e ritorneranno lentamente ai box in considerazione che: a) la classifica della corsa sarà quella del giro precedente. b) i veicoli di soccorso o di servizio circoleranno sulla pista. c) il circuito deve essere totalmente bloccato per incidente o le condizioni climatiche hanno reso inguidabili le vetture a velocità di gara». A questo punto vi è l'opportunità di dare una seconda partenza, che naturalmente non tocca il caso di Montecarlo visto che le condizioni atmosferiche non tendevano al miglioramento nonostante il parere contrario del presidente Fisa Balestre.

Come si può notare, spetta solo al direttore di gara decidere se sia pertinente o meno fermare la competizione. Quindi la decisione di Jacky Ickx a Monaco, almeno formalmente, non fa una grinza.

PILOTA O DIRETTORE? Ma all'indomani del Gran Premio, il pubblico meno smaliziato si è posto una domanda logica e comprensibile. Come mai proprio Ickx a dirigere una manifestazione così importante e fondamentale per il campionato del mondo di F.1? Sulla competenza del pilota belga non ci dovrebbero essere dubbi di sorta. Ickx, da oltre vent'anni nel mondo delle corse, è forse più indicato di tanti altri a sapere quando è il caso di sospendere una manifestazione. Conosce le vetture moderne e sa i limiti di tenuta sull'asciutto o sul bagnato. Ma per dovere d'immagine, la designazione di un pilota, per di più in attività seppur in altra categoria, lascia adito a molti sospetti, sui

quali sono pronti a lanciarsi tutti coloro ai quali fa comodo una situazione incresciosa come quella verificatasi nel post Montecarlo. Il presidente della Fisa, Balestre, nell'immediato dopo corsa si è scagliato contro Ickx, rilasciando dichiarazioni gravi e pesanti sugli organizzatori e sul pilota belga. Balestre, in sostanza, ha interpretato i malumori di chi accusava Ickx di essere stato parziale nei confronti del team McLaren, che utilizza guarda caso proprio motori costruiti a Stoccarda. L'attacco del presidente Fisa, letto sopra le righe, è però di ben altra portata. La polemica che sta separando l'Automobil Club Monaco e la Federazione internazionale si è colorata ultimamente di tinte forti. La questione dei diritti televisivi del Gp monegasco, venduti alla rete statunitense Abc, e il recente

processo che ha portato i sudditi della famiglia Ranieri a citare la Fia presso il tribunale ordinario, sono fatti troppo vicini per non essere sfruttati ad un abile politico dello stampo di Balestre. Le incogruenze, comunque, restano. Se non si possono mettere in dubbio capacità e onestà professionale di Ickx, è necessario rilevare l'assurdità della regolamentazione sportiva e della composizione del gruppo giudici di gara.

NO ALLA DOPPIA ATTIVITÀ!

Un pilota può essere, seppure in manifestazioni differenti, anche direttore di corsa. È un caso che raramente si presenta, soprattutto a livello internazionale, ma che fa riflettere. Cosa accadrebbe, ad esempio, se un calciatore arbitrasse

una partita? Nella pratica del football l'ipotesi non è nemmeno proponibile, visto che i ruoli restano ben definiti e che un calciatore può diventare arbitro solo a fine carriera dopo avere superato severissimi esami e scalato tutta la gerarchia, che dalle categorie inferiori lo porta alla serie A. In campo motoristico, invece l'accoppiamento di funzioni è lecito e può causare pericolosi equivoci. Una modifica delle norme regolamentari non sarebbe disprezzabile. Perché Balestre, invece di essere polemico, non inizia a proporre per il futuro una netta distinzione tra i ruoli di pilota e di giudice di gara? In fin dei conti il presidente non si trova in piena campagna elettorale per il rinnovo della carica?

Guido Schittone

Il bilancio 1983 della Casa di Maranello

Ferrari auto a gonfie vele

MARANELLO — Giovedì scorso si è riunita l'assemblea degli azionisti della Ferrari che ha approvato i numeri del bilancio 1983 confermando la fiducia agli amministratori che sono alla sua guida. I numeri parlano chiaro; il cavallino rampante è in grado di scalpitare ancora pur con le dovute cautele dettate da un periodo di crisi internazionale. Con un fatturato che è aumentato del 28%, si riscontra un aumento dell'utile netto che comprende pertanto anche gli oneri dovuti allo sviluppo delle vetture di F. 1 che in effetti rappresenta l'unico importante e massiccio veicolo pubblicitario della Ferrari.

LA PRODUZIONE dell'83 è aumentata di 157 unità con una consegna effettiva al cliente di 265 pezzi in più rispetto all'anno precedente. Il mercato Italia ha denunciato una leggera flessione (circa 105 vetture in meno), mentre l'esportazione è aumentata di 370 vetture; per cui si è passati da un 68,4% ad una percentuale del 76,2%. Nell'83 è stato presentato il modello Mondial Cabriolet che ha ottenuto un discreto successo. Questo non è stato comunque sufficiente per scalfire il «dominio» del modello 308 GTS che ancora oggi rimane il cavallo di battaglia, la punta di diamante della Ferrari. L'1 gennaio '83 ha rappresentato una data molto importante per la Ferrari visto che ufficialmente

è stato scorporato, in termini di spazio e di strutture, il reparto corse trasferito nelle nuove strutture di via Alberto Ascari. Ciò ha consentito di realizzare dei nuovi spazi da utilizzare per una razionalizzazione della produzione di serie. Il personale impiegato presso la Ferrari, al 31-12-83, era di 1599 unità equivalenti a quelle dell'anno precedente. 1123 persone erano impegnate a Maranello nel corpo centrale della ditta, 194 alla gestione sportiva, 257 allo stabilimento Scaglietti di Modena e 25 alla sede originaria di viale Trento Trieste dove è ancora situata l'assistenza clienti. I dati relativi agli ammortamenti ed agli investimenti lasciano individuare l'impegno della dirigenza che vuole continuare in una politica produttiva che non si lasci coinvolgere in «follie» suicide. A conferma di ciò, i dati più recenti della produzione '84 che alla fine del mese di marzo vedeva già consegnate 767 vetture, che in pratica corrispondono ad una produzione di 12 esemplari al giorno.

NEL MESE di luglio dovrebbe entrare in produzione anche la prestigiosa GTO e questo dovrebbe elevare ulteriormente questo dato. Viste le cifre, viene sintomatico domandarsi come altri costruttori che hanno produzioni analoghe non siano in grado di ottenere i medesimi risultati pur utilizzando soldi del contribuente.

Questo il testo del comunicato diffuso dalla Ferrari.

«L'Assemblea ordinaria degli azionisti della Ferrari S.p.A., tenutasi in data odierna 7-6-1984 ha approvato il bilancio dell'esercizio 1983, che evidenzia un utile netto di 6.977 milioni dopo ammortamenti per 10,3 miliardi. Il fatturato è stato di 154,4 miliardi — più 28,5 per cento — mentre gli investimenti sono ammontati a 10,137 miliardi. L'assemblea ha proceduto alla nomina del consiglio di amministrazione, riconfermando per il prossimo triennio gli uscenti sette consiglieri: ingegner Enzo Ferrari, ingegner Vittorio Ghidella, ingegner Giovanni Sguazzini, ingegner Ruggero Ferrero, perito industriale Piero Lardi Ferrari, Marco Piccinini, ingegner Sergio Pininfarina. Sono inoltre stati riconfermati i sindaci effettivi. Il consiglio di amministrazione, riunitosi subito dopo, ha confermato l'ingegner Vittorio Ghidella presidente e l'ingegner Giovanni Sguazzini amministratore delegato. È stato anche confermato il comitato esecutivo composto dall'ingegner Enzo Ferrari, dall'ingegner Vittorio Ghidella, dal perito industriale Piero Lardi Ferrari e dall'ingegner Giovanni Sguazzini. Enzo Ferrari — presidente onorario della società — conserva i pieni poteri della gestione sportiva».

Alessandro Stefanini



Canada: decisione solo alla vigilia

Tambay: un GP con la stampella?

Se non ce la farà, correrà soltanto Warwick

PATRICK TAMBAY è in procinto di varcare l'Oceano con moglie, figlia e... stampella. A Montecarlo, lo ricordate, si è fratturato il collo del perone in un impatto col compagno di squadra Warwick. «A Montreal — ha detto Patrick prima di partire — ci sarò, per lo meno nelle prove. Se la gamba non mi darà eccessivi fastidi allora sarò al via del gran premio del Canada». Se la Renault correrà con una o due vetture dunque lo si saprà soltanto alla vigilia della corsa, cioè sabato 16 giugno in caso di responso negativo per Tambay infatti la Casa francese non è intenzionata a sostituire il suo pilota. Ma si può correre con un perone fratturato? Pare di sì, stando a quanto ha detto il professor Saillant che ha visitato Tambay dopo l'incidente di Montecarlo. Parere favorevole è stato dato anche dal professor Letournel ed è stato riportato da Didier Pironi: non esiste alcun motivo — è stato detto — per cui Tambay non possa guidare normalmente dopo una decina di giorni di riposo dall'incidente. Patrick infatti non è nemmeno stato ingessato, porta una semplice stecca, ogni giorno si sottoporà ad un trattamento di fisioterapia. Nel guidare, assicurano i medici, il pilota sentirà solo un po' di dolore ma non vi saranno problemi di potenza funzionale: il perone, al contrario della tibia, non è l'osso portante della gamba e una frattura del «collo» del perone non crea eccessivi inconvenienti. Quasi certamente dunque vedremo Tambay alla guida della sua RE 50 in Canada anche se

magari ai box si presenterà con la stampella. Il che non sarebbe una visione inedita. È di un mese fa infatti l'immagine del rallyista Toivonen che, primo al traguardo del Costa Smeralda, in segno di giubilo con una mano alzava una bottiglia di champagne e con l'altra una stampella. Intanto, mentre Tambay si sta curando il perone, Warwick ha dovuto sostenere un duro lavoro sulla Renault che la settimana scorsa è scesa in pista a Digione per una serie di test. □

LE MANS ULTIMA ORA Baldi alla 24 ore

MAURO BALDI non andrà a Montreal con la Spirit Hart per correre il GP del Canada bensì a Le Mans dove sarà impegnato con la Lancia nella classica 24 Ore di Endurance. È stato lo stesso Baldi a chiedere alla Spirit di lasciarlo libero per questo fine settimana, anche in considerazione del fatto che l'immediato futuro del team inglese è un po' incerto per via delle difficoltà col fornitore del motore, Brian Hart. La Spirit sceglierà eventualmente il sostituto di Baldi fra questi piloti: Giacomelli, Johansson, Schlessler o Rothengatter



Tambay affiancato a De Cesaris a Monaco. Fra un attimo l'impatto con Warwick che costerà il perone a Patrick. Sotto, il pilota francese soccorso dai commissari di gara (Foto Alezra)

Quale futuro per Montreal?

MONTREAL. Tutto è pronto per il GP di domenica. La prevendita dei biglietti ha soddisfatto gli organizzatori tanto che si pensa di poter battere il record di presenze stabilito lo scorso anno con 120 mila spettatori. Tutte le strade della città ma soprattutto i negozi, saranno addobbati con decorazioni ispirate alla F. 1. Festa grande duque. Ma durerà? L'interrogativo si pone davanti alla considerazione che il futuro del GP del Canada è molto incerto. Innanzitutto non è ancora stato firmato un contratto per lo svolgimento della corsa nei prossimi anni e questo per via dei costi astronomici. In secondo luogo, è intenzione dell'amministrazione provinciale di costruire una fattoria sperimentale nell'isola Notre Dame, dove ora c'è il circuito intitolato a Gilles Villeneuve. Coloro che vogliono il GP a tutti i costi stanno avanzando la proposta di riattivare il circuito di Mont Tremblant per il quale non è mai stato realizzato il progetto di demolizione. (f. p.)



IN COPERTINA

La Ferrari va più forte quando si va più piano

di Enrico Benzing

I circuiti americani aprono la grande caccia a Prost. Le caratteristiche tecniche del motore favoriscono le Ferrari. Mentre il Tag-Porsche della McLaren ha dei problemi sui tracciati lenti — cala bruscamente sotto i 9000 giri ed è utilizzabile con sacrifici di potenza — il V6 di Maranello presenta una fascia di utilizzo e una progressione d'accelerazione assai più brillanti, potendo fornire ben 480 cavalli a soli 7800 giri con turbine un poco più piccole

I PUNTI DEBOLI della McLaren-Porsche erano almeno quattro in apertura di campionato: affidabilità dell'iniezione elettronica; freni in fibra di carbonio; discontinuità di esecuzione o di montaggio dei motori; limitata estensione della sovralimentazione verso le punte utilizzabili nelle qualificazioni. Al procedere d'una contesa mondiale, in cui soltanto l'alto potenziale della Ferrari può contrapporsi alla stupefacente riuscita del binomio anglo-tedesco, non è rimasto che il tallone d'Achille dei freni, pur dopo aver affrontato le prime severità dei circuiti cittadini, destinate a infittirsi con i prossimi appuntamenti di Montreal, Detroit e Dallas. Questo è un segno di forza e depone a favore dell'efficienza della McLaren durante l'evoluzione tecnica in atto nella Formula 1, anche se i rapporti con la Porsche si stanno rapidamente deteriorando. Un segno che ci fa preferire l'indagine opposta: anziché l'individuazione dei punti su cui potrà scivolare l'attuale «leader» del campionato, è preferibile la ricerca degli elementi che potranno riaffermare presto le tecnologie della Ferrari. Infatti, non possiamo credere che i tecnici inglesi non sappiano risolvere a breve scadenza un problema d'impianto frenante, che da Zolder a Imola da Digione a Montecarlo ha colpito la macchina di Prost. Dopo aver disegnato un'ottima pinza, questi tecnici sono perfettamente in grado di migliorarne l'ancoraggio, oltre a rafforzare l'imbullonatura del disco stesso. Altrimenti si avranno cedimenti inevitabili sul terreno, notoriamente più esasperante, che si incontrerà a Detroit. Né può modificare la valutazione il solo fatto che sia stato Prost (ha una frenata più potente e con prevalenza anteriore) ad avere i danni maggiori, perché altri problemi accompagnano la pratica del freno in fibra di carbonio e lo stesso Lauda a Montecarlo ha dichiarato di non volerli più in gara.

IN EFFETTI, se si esclude la funzionalità mediamente migliore con il materiale utilizzato dalla Brabham, l'accoppiamento disco-pastiglie in fibra di carbonio appare molto critico per tutti i concorrenti, soprattutto nella regimazione termica, producendo squi-

libri non solo su avantreno e retrotreno, ma anche tra ruote di lato diverso, con complicazioni crescenti per i piloti abituati a insistere nella frenata anche a curva già impostata. Per 12 kg circa di alleggerimento, che su un circuito cittadino possono valere fino a 3/10 di riduzione del tempo sul giro (ai 548 kg rilevati per la vettura di Lauda a Montecarlo si sono contrapposti i 557 kg della Ferrari di Arnoux) ai limiti delle qualificazioni, non sembra più conveniente affrontare rischi in corsa, dove l'influenza è ridotta di almeno un terzo e dove l'escursione termica è altissima, dal «fading» raggiungibile con il pieno carico



alle bassissime temperature in caso di pioggia. Parliamo, allora, di efficienza d'autotelelao, di utilizzazione dei motori, di progressi di pneumatici e anche un po' di pilotaggio, visto che l'impegno globale di Prost e Lauda è apparso superiore a quello di Arnoux e Alboreto.

È STATO FACILE da un lato prevedere che la Ferrari avrebbe saputo affrontare le durezze del circuito cittadino con grandi risorse: le ricette dell'ingegnere Forghieri, sperimentate in vent'anni di applicazioni, sono eccellenti, sia come variazione dei cinematismi delle sospensioni, sia come definizioni dei gruppi molle-ammortizzatore, con effetto massimo in compressione e quasi nullo in estensione. Ed è stato giusto non farsi illusioni sulla incapacità degli uomini della McLaren nel trasformare un assetto da pista veloce al misto stretto, lavorando molto anche sulla trasmissione; altri progressi affioreranno per i prossimi confronti. È comunque interessante, pensando anche alle possibilità di inserimento nel duello McLaren Ferrari di altre macchine dotate, quali Renault, Lotus e Brabham, richiamare la lunghezza del passo e la motricità delle principali soluzioni:

| VEETTURA | PASSO (m) | VEETTURA | PASSO (m) |
|----------|-----------|----------|-----------|
| Brabham | 2,946 | Renault | 2,678 |
| Ligier | 2,810 | Williams | 2,667 |
| Toleman | 2,800 | Ferrari | 2,600 |
| McLaren | 2,769 | Lotus | 2,600 |

SE ADOTTIAMO un coefficiente dinamico semplificato di moltiplicazione degli sforzi di propulsione trasmissibili per aderenza, con

centraggio valutato solo graficamente, possiamo ricavare questi valori:

| VEETTURA | COEFF. DIN. | VEETTURA | COEFF. DIN. |
|----------|-------------|----------|-------------|
| Brabham | 1,76 | Renault | 1,70 |
| Ligier | 1,73 | Williams | 1,70 |
| Toleman | 1,73 | Ferrari | 1,69 |
| McLaren | 1,72 | Lotus | 1,69 |

MA QUESTA motricità deve entrare nel complesso delle caratteristiche di inserimento e di percorrenza delle curve a raggio ridotto, oltre alla risposta nei raggi transitori; ed assegnando indice 100 alla Ferrari, con momenti d'inerzia più bassi in assoluto, si può concludere con la seguente stima:

| VEETTURA | INDICE | VEETTURA | INDICE |
|----------|--------|----------|--------|
| Ferrari | 100 | McLaren | 97 |
| Lotus | 98 | Brabham | 95 |
| Williams | 98 | Ligier | 94 |
| Renault | 98 | Toleman | 94 |

QUEL CHE SI PERDE in motricità, dunque, viene riacquistato con altre caratteristiche molto influenti sui circuiti tortuosi. Dopo di che resta il problema delle utilizzazioni delle potenze: il sei cilindri Tag-Porsche — così si ammette — va in corsa con 700 cavalli circa ad una pressione relativa di sovralimentazione di 2 atmosfere, che si estende a 2,15-2,20 atm., a cui corrispondono 730 cavalli. Il regime massimo è di 11.000 giri, non uno di più; sotto i 9.000 giri, però, questo motore cala bruscamente ed è utilizzabile — vedi Montecarlo — solo con sensibili sacrifici in cima alla curva di potenza. Per contro, il

V6 della Ferrari ha una fascia di utilizzazioni e una progressione d'accelerazione assai più brillanti, fornendo 480 CV a 7.500 giri nella versione con 60 CV a 11.200 giri. Ma sappiamo benissimo che anche il motore di Maranello affronta la corsa al livello dei 700 CV e, in questa configurazione, la pendenza della curva di potenza può far variare il punto caratteristico dei 480 CV spostandolo al massimo sui 7.800 giri, ciò che conserva pienezza e ampiezza di sfruttamento, grazie all'impiego di turbine di diametro leggermente inferiore al consueto.

TUTTE TEORIE, beninteso; la pratica dei circuiti cittadini con le altissime potenze dei turbo, è tanto più complessa, come abbiamo già constatato. E dobbiamo riconoscere che Alboreto non è ancora maturo per queste condizioni e che Arnoux, ritrovata una lieve prevalenza, deve rapportare la sua resa a un risultato finale sicuro. Mentre Prost, con tutte le sue esperienze e risorse, può esprimersi a livelli superiori e Lauda, dall'alto della sua classe, ha sfoderato doti di aggressività e di determinazione mai conosciute nemmeno nei suoi migliori momenti degli Anni Settanta. Inoltre tutti questi valori restano condizionati dalle caratteristiche funzionali di pneumatici che possono accedere a mescole iperteneri, all'aumentare della severità dei tracciati cittadini. E si riapre finalmente l'opportunità d'un gran premio senza soste per cambio-gomme, con una nuova sfida per tecnologie in rapida evoluzione. □



NIKI LAUDA PRECEDE ALBORETO A MONTECARLO (Foto Amaduzzi)



TEST F. 1/ Presentata a Brands Hatch la nuova vettura di Rosberg e Laffite

Williams FW09B, «l'altra McLaren»

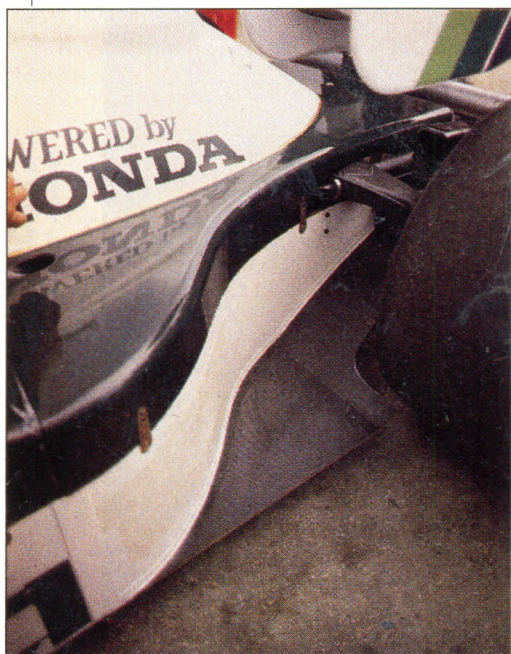
BRANDS HATCH — L'unica «emozione tecnica» a Brands Hatch è stata l'arrivo, un giorno più tardi del previsto, della Williams-Honda FW09B. In pratica non c'è niente di nuovissimo, la macchina modificata costituisce una risistemazione dei componenti, dal serbatoio di carburante in dietro, con l'esito che la macchina è una spudorata copia aerodinamica della McLaren. «Non risolverà il nostro problema di sottosterzo», ha sottolineato Patrick Head quando abbiamo aspettato che la pista si asciugasse. «O, se dovesse farlo, ci siamo fatti un'idea sbagliata della situazione.

Abbiamo iniziato a lavorare su questa versione molto prima di sapere di avere un problema di maneggevolezza. Quando abbiamo preso la decisione di fare questa macchina, credevamo che la nostra mancanza di velocità fosse interamente dovuta ad un aspetto aerodinamico inferiore». Ciò che è veramente cambiato nella macchina è la sistemazione dei turbo e le tubature completamente nuove per i radiatori e lo scambiatore di calore. Per permettere che la carrozzeria possa estendersi verso l'interno e verso il dietro, «alla McLaren», la sospensione posteriore rimane sostanzialmente invariata

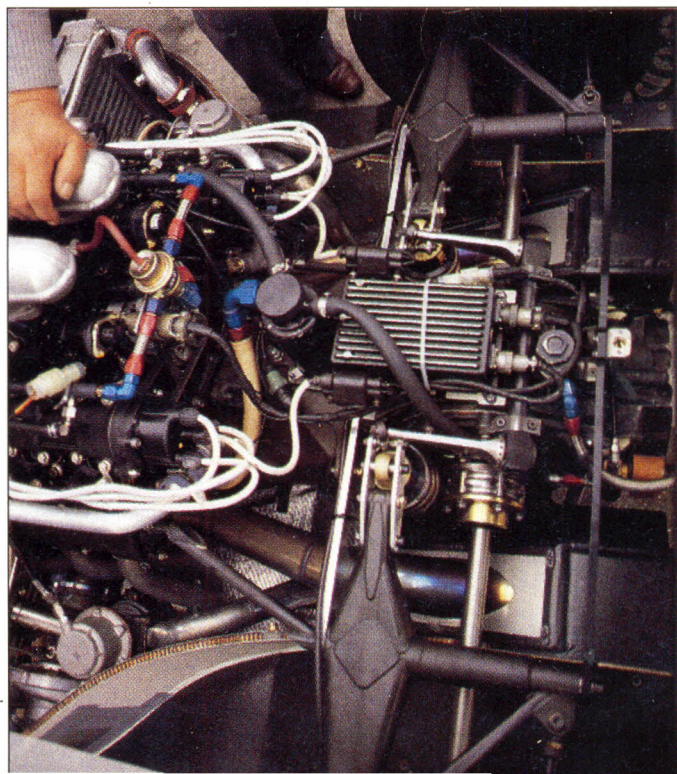
«solo un po' più compatibile con l'aerodinamica», ha spiegato Frank Dernie, che ha ideato l'insieme nella galleria del vento. «Non ci sono altri cambiamenti oltre a ciò che si può vedere sotto la carrozzeria; perfino la sottoscocca è quasi la stessa».

QUANDO LA MACCHINA si è finalmente messa in moto, sono prontamente state confermate le previsioni che il problema di sottosterzo non era stato risolto. «Abbiamo provato tutto ciò che si poteva logicamente fare con il telaio, per risolverlo», ha commentato Head. «Non voglio dilungarmi su dove stia il

problema, diciamo semplicemente che si tratta di qualcosa sulla quale sia la Honda che noi stiamo lavorando»; Patrick alludeva al ritardo nella risposta del gas, considerato la radice del problema, proprio come è stato con la Spirit un anno fa. La caratteristica del V6 giapponese è la sua fascia di utilizzazione strettissima, che dà tutta la potenza in una volta o niente. Insieme al ritardo di risposta c'è poi un sottosterzo incurabile nell'ingresso delle curve, che si trasforma in un violento sovrasterzo a metà curva; una cosa che nessun assetto di telaio può risolvere. (i. p.)



In alto, una immagine della nuova Williams FW09B (FotoBloxham)
A sinistra, un particolare della carrozzeria che adesso si estende verso l'interno (FotoColombo).
A destra, la sospensione posteriore leggermente variata per essere compatibile con i cambiamenti aerodinamici (FotoColombo).
L'ideatore è stato Frank Dernie



Molte prove e qualche polemica caratterizzano le giornate inglesi

Brabham e Arrows «contro» Bmw

Gordon Murray: «Bene il telaio, se i tedeschi riuscissero a far funzionare il motore terremmo il passo degli altri». Thierry Boutsen: «Gli ultimi due propulsori nuovi non hanno completato un solo giro». Velocissime le Lotus, la Ferrari ha provato i due sistemi d'iniezione

BRANDS HATCH — Come previsto, le Lotus sono state le più veloci durante le prove svolte mercoledì, giovedì e venerdì scorsi a Brands Hatch. Visto che il contratto di sponsorizzazione del team sta per scadere e che la John Player sponsorizza la corsa di Brands, (GP di Inghilterra, 22 luglio) non è stata una sorpresa vedere che il team ha consumato diversi treni di gomme da qualificazione durante ogni sessione di prova per fare in modo di essere sempre i più veloci. Nigel Mansell ha provato per tutta la giornata di mercoledì e di nuovo il giovedì mattina prima di consegnare il muletto JPS 95 T a Elio De Angelis. Mansell si è dato molto daffare per cancellare il fatto di aver buttato via la vittoria a Monaco. «Ha commesso uno stupido errore e finché non lo ammette nei nostri confronti francamente, non c'è modo di lavorare bene insieme», ha detto uno dei principali esponenti del team. Nonostante Mansell si sia qualificato in prima fila a Monaco e condotto in testa per un breve periodo, la sua posizione nel team non sembra molto sicura. Nigel si è impegnato molto per tutto il tempo in cui è rimasto a Brands Hatch. Alla fine era soddisfatto. «Amo Brands e anche la macchina gradisce questo circuito. Penso che gireremo sull'1'8" durante le qualificazioni per il Gran Premio», ha detto dopo aver realizzato un tempo migliore di quello della pole position di De Angelis per il GP d'Europa l'anno scorso (1'12"092) e migliore del record assoluto di Brands (1'11"00 realizzato da Didier Pironi al volante di una Ligier nel 1980). De Angelis ha compiuto pochissimi giri durante il suo turno visto che problemi di motore lo hanno tenuto fermo ai box per circa un'ora. Dopo che la macchina è stata sistemata, anche lui ha montato gomme di qualificazione e ha ottenuto il secondo miglior tempo.

LA PIÙ IMPRESSIONANTE prestazione delle due giornate di prove è stata tuttavia quella di Ayrton Senna con la Toleman. Pieno di fiducia dopo la prestazione del brasiliano a Monaco, il team Toleman si è buttato in una intensa sessione di prove di telaio e nel corso delle due giornate ha coperto più giri di chiunque altro, realizzando tutti i tempi con gomme Michelin da corsa. Senna nella prima giornata ha guidato il muletto originale 184/01 dotato del motore Hart e iniezione elettronica. Il motore non era già più nella sua forma migliore dopo aver effettuato una giornata intera di test a Donington e le qualificazioni a Monaco; nonostante ciò è andato sufficientemente bene, tanto da convincere Brian Hart a mettere

in produzione il sistema e montarlo su tutti i motori al più presto possibile. Il sistema migliora notevolmente il ritardo dell'entrata in funzione del gas, aumentando la potenza a basso regime al punto che, passando le fotocellule del rettilineo, la Toleman è stata più lenta della Brabham di Piquet — la più veloce in assoluto in quel punto — di solo 10 km/h «Penso che con un motore fresco e con gomme da corsa potrei fare meglio — ha detto Senna — però abbiamo un problema: questa macchina ha troppo sottosterzo. La mia vettura da corsa è migliore di questa, ma sin dalla prima giornata a Digione abbiamo avuto del sottosterzo; troveremo presto la causa per questo inconveniente e quando l'avremo trovata, saremo molto più competitivi».

La Toleman vista a Brands Hatch aveva ancora lo sponsor Candy e spera in una riconferma.

MICHELE ALBORETO soltanto nel tardo pomeriggio di giovedì ha girato sull'1'12" dopo che il team Ferrari aveva compiuto lunghi test di confronto con i sistemi di iniezione Weber e Lucas. Sia Alboreto che Arnoux avevano il telaio della corsa di Monaco e quello di Alboreto era dotato del sistema Weber. In termini di tempi al giro in tutte le condizioni, non c'è stata praticamente alcuna differenza tra le due vetture, con Alboreto più veloce di solo pochi secondi. Arnoux ha effettuato solo pochi giri il giovedì mattina e non è sceso in pista nel pomeriggio. Nelson Piquet si è fermato presto il mercoledì per cedimento del cambio e poi di nuovo quando il motore BMW ha perso pressione: «Siamo fondamentalmente soddisfatti del telaio», ha detto Gordon Murray, «e se la BMW riuscisse a far funzionare il motore, ritengo che potremmo tenere il passo con gli altri. Abbiamo provato diverse modifiche minori al telaio, ma ciò che desideriamo in questo momento è arrivare al traguardo. Non penso che abbiamo mai

avuto una serie così sfortunata quando montavamo il motore Alfa Romeo... Abbiamo qualche idea in testa per un nuovo telaio, ma in questo momento non c'è tempo sufficiente per fare qualcosa. Di fatto, possediamo una versione modificata di questa macchina, però ha bisogno di più test prima di poter essere impiegata in corsa». Giovedì mattina, la Brabham BT53 è apparsa con il radiatore dell'olio montato nel musetto: così dovrebbe apparire la vettura a Dallas dove farà molto caldo. Andrea De Cesaris con la Ligier ha «spaventato» gli osservatori sui dossi di Brands Hatch. «Non va molto bene qui — ha ammesso Andrea, — non amo le curve veloci e sfortunatamente qui tutte le curve sono veloci ad eccezione di una».

LA NUOVA WILLIAMS FW09B è arrivata giovedì mattina. «Non risolverà il nostro problema di sottosterzo», ha sottolineato Patrick Head prima ancora che la macchina scendesse in pista. Ed è stato proprio così. «È difficile dire in questa fase se è più veloce dell'altra — ha detto Rosberg. — Ma sono convinto che è una buona macchina». Un problema con il motore Honda — forse di aspirazione del turbo — ha impedito al team di effettuare una serie continuativa di giri ed è stato soltanto grazie al temperamento di Rosberg se da questa macchina è uscito un tempo rispettabile.

TYRRELL HA ha fatto scendere in pista Stefan Bellof soltanto il mercoledì, principalmente per dargli una possibilità di conoscere il circuito a fondo. «Ho corso qui in gr. C l'anno scorso, però l'unica altra mia uscita su questa pista è stata in occasione del F. Ford Festival nel 1980 quando mi vietarono di continuare per guida pericolosa», ha raccontato sorridendo il tedesco. «Tuttavia dovremmo andare bene qui perché possiamo montare l'alettone grande. Forse le qualificazioni saranno un problema, però in corsa questo circuito risulta molto adatto alla nostra macchina».

Martin Brundle avrebbe dovuto guidare la macchina nella giornata di giovedì ma è arrivato ancora molto dolente dopo l'incidente di Monaco. «Comincio a preoccuparmi per il fatto che non sembra che stia migliorando», ha spiegato Brundle che si è ritirato dal team Jaguar per Zeltweg per le sue condizioni.

L'UNICO ALTRO team presente a Brands Hatch è stato l'Arrows. È stato montato sulla vettura di Thierry Boutsen un motore BMW nuovo



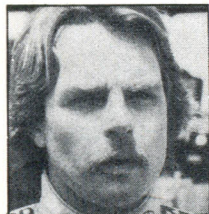
Parzialmente rinnovata anche la Brabham a Brands Hatch: sul musetto della macchina è visibile il radiatore dell'olio (Foto Colombo)

di zecca. Tuttavia al momento di metterlo in moto la pompa dell'acqua ha cominciato a perdere immediatamente e così lo hanno dovuto smontare di nuovo. «È terribile — ha commentato Boutsen — gli ultimi due motori nuovi che abbiamo avuto non hanno completato un solo giro». Poi hanno montato il propulsore usato per la corsa di Digione e le prove di Monaco ma dopo pochissimi giri il mercoledì pomeriggio, il team ha chiuso bottega e se n'è tornato a casa. La situazione dell'Arrows riguardante i motori è sempre gravissima; hanno avuto solo otto motori nuovi dalla BMW e nessuno dei propulsori ricostruiti è ancora tornato dall'officina di Heini Mader. Sperano di schierare due macchine dotate di motore BMW a Dallas e anche per quel tempo di aver migliorato il telaio che è «impossibile da equilibrare; sono sicuro che il passo è troppo corto», ha osservato Boutsen.

Ian Phillips

Lotus e Ferrari le più veloci

| PILOTA | GIOVEDÌ | VENERDÌ |
|-------------------|---------|---------|
| Nigel Mansell | 1'11"19 | 1'10"86 |
| Elio De Angelis | — | 1'11"71 |
| Michele Alboreto | 1'12"67 | 1'12"23 |
| Ayrton Senna | 1'13"66 | 1'12"35 |
| Nelson Piquet | 1'13"42 | 1'13"76 |
| RenÉ Arnoux | 1'13"82 | 1'16"17 |
| Andrea De Cesaris | 1'14"57 | 1'13"96 |
| Keke Rosberg | — | 1'14"03 |
| Stefan Bellof | 1'15"72 | — |
| Thierry Boutsen | 1'16"30 | — |



KEKE ROSBERG

Montecarlo? Stop giusto

Ickx ha fermato la corsa nel momento opportuno: la pista era veramente inondata d'acqua e pericolosa. Perciò ho lasciato passare Senna e Bellof

UN PUNTICINO è stato il premio per il lavoro di un pomeriggio bagnato: non è molto, in verità, ma non posso certo dire di essere rimasto scontento del risultato di Montecarlo. Le mie possibilità erano del resto molto ridotte in partenza, e solo con l'asfalto bagnato e il ritiro di qualche avversario ho avuto la opportunità di ben figurare, limitandomi a non commettere errori e a non sbattere contro qualche guard-rail. Il martedì prima del Gran Premio eravamo andati al Paul Ricard per una seduta di prove, ma la Williams ha dei problemi di fondo e la differenza tra il sinuoso circuito di Montecarlo e il veloce tracciato del Castellet è tale che non valeva la pena di effettuare delle modifiche. Una volta arrivati a Montecarlo, abbiamo incontrato i soliti problemi: la macchina non è equilibrata e ha poca aderenza. È come sbattere la testa contro il muro.

IL GP DI MONACO è una corsa un po' speciale. Nonostante vi abbia vinto l'anno scorso, non sento alcuna particolare attrazione per questo circuito. Sì, ti dà un po' di soddisfazione sapere che sei in grado di andare al massimo sulle stradine del Principato, ma non è poi una sensazione così fantastica. Francamente ci sono state due o tre cose nella corsa di quest'anno che mi hanno preoccupato. Una volta la gente si lamentava quando c'erano 24 macchine in pista per le prove, poi il numero è salito a 26 e quest'anno, visto che il numero degli iscritti era 27, la Fisa ha permesso a un'altra monoposto di prendere parte alle prove ufficiali. E in queste condizioni, ciò di cui i commissari non si rendono conto è che alcuni tratti, come la salita dopo il via, sono veramente pericolosi quando una macchina sta cer-

cando di sorpassarne un'altra. Basta agganciarsi con le ruote e si va a finire a... Ventimiglia! Inoltre in questi ultimi tempi il fondo stradale è diventato troppo accidentato e sarebbe ora che si facesse qualcosa. Anche per quanto riguarda i servizi di sicurezza: sono rimasto sconvolto nel vedere quanto tempo hanno impiegato per tirar fuori il povero John Nielsen dalla sua Ralt dopo l'incidente nella corsa di F. 3. Non mi piacerebbe certamente restare seduto in un rottame sul circuito senza alcuna protezione tra me e le macchine che passano per ben 25 minuti...

QUANDO hanno ritardato la partenza del Gran Premio per bagnare la strada sotto la galleria, ho ritenuto che fosse una cosa saggia, perché durante il warm-up mi ero reso conto che in quel punto la macchina aveva

un comportamento anomalo, probabilmente causato dalla patina scivolosa formata dalla poca acqua portata all'interno dalle nostre gomme e dallo sporco, dalla polvere e dall'olio presenti sull'asfalto. In corsa, poi, ho semplicemente deciso di prenderla alla leggera e di non lasciarmi coinvolgere in duelli pericolosi. Per questo motivo ho lasciato passare Senna e Bellof. So che forse non sarò piaciuto a qualcuno, ma ritengo comunque che Jacky Ickx abbia sospeso la corsa proprio al momento giusto. Arnoux si trovava 100 metri davanti a me e non riuscivo più a vedere le tracce delle sue gomme sull'asfalto: il che significava che la pista era veramente inondata d'acqua.

(testo raccolto da Bob Constanduros)



JOHNNY CECOTTO

Pioggia? Non ne ho presa...

Non sono in grado di dire se il direttore di gara ha fatto bene o meno a sospendere la gara: io purtroppo ho girato così poco da non bagnarmi

VI DOMANDERETE perché mai la mia stagione sia molto più deludente di quello che si poteva immaginare ad inizio campionato. D'accordo, sono in buona compagnia. Con i miei stessi punti, cioè zero, vi sono stelle famose come il campione del mondo Nelson Piquet o Jacques Laffite e tanti altri ancora. Nel 1983, più o meno a quest'epoca, ero già in classifica con la Theodore che era vettura solida ma non certo velocissima. Ora invece mi ritrovo spesso e volentieri in difficoltà con una monoposto che forse non sarà vincente ma neppure l'ultima dello schieramento. Guardate, ad esempio, quello che ha combinato Ayrton Senna a Montecarlo. È partito benissimo, ha compiuto una grande rimonta, rischiando addirittura di vincere

la corsa. Dopo l'esposizione della bandiera rossa da parte del direttore di gara aggiunto, ai box Toleman c'era un po' di delusione perché da come si erano messe le cose si pregustava già l'odore, sicuramente dolce, della vittoria. Ho girato troppo poco per giudicare se il Gp era da sospendere o meno.

PER ME, invece, Montecarlo ha rappresentato l'ennesima tappa negativa della stagione. Come ormai capita ovunque, mi sono dovuto ritirare subito, al secondo giro, per un guasto di una banalità senza precedenti. Ancora non conosco le risultanze definitive dell'esame tecnico espletato sul motore Hart, ma sono convinto che a Monaco a non funzionare sia stata la centralina elettronica. Dopo una prima bruttissima

giornata di qualificazione il giovedì (non ero tra i primi venti e il fatto mi scocciava), credevo che i miei problemi fossero davvero terminati. Il sabato, con un assetto un po' sottosterzante ma tutto sommato dignitoso, nell'unico giro libero avevo sfruttato bene le gomme Michelin montate sulla mia Toleman e mi ero qualificato per la gara in nona fila accanto alla Ligier di Hesnault. Ma la mattina del Gp la mia gioia è stata mitigata subito dagli avvenimenti. Nel warm up il motore Hart della mia monoposto ratava come un disperato. Nell'intervallo tra sessione di prove di riscaldamento e partenza della corsa abbiamo provveduto a controllare il tutto e nel giro di riscaldamento la Toleman funzionava alla perfezione. Poi al via della corsa sono passato indenne dal

caos di S. Devote e mi sono piazzato nel gruppo di centro classifica. Ho compiuto il giro, sono arrivato per staccare tranquillamente alla prima curva e il motore si è spento, di colpo. Questa la descrizione del mio Gp di Monaco, una corsa che più veloce non poteva essere, almeno per me.

SONO TORNATO quindi ai box a riflettere, guardando distattamente la gara. Mi domandavo, e lo faccio tuttora cosa c'è in me e nella vettura che non va. Se guardo freddamente la situazione, non penso di avere nulla da rimproverarmi. Analizzando i Gp disputati, penso che avrei potuto entrare benissimo in zona punti almeno in un paio d'occasioni. Ma i ritiri me lo hanno impedito.



NELSON PIQUET

No! Han derubato Senna

Quando hanno sospeso il Gp pioveva come al via. È chiaro che hanno voluto salvare Prost dall'attacco di Ayrton: in Francia è già successo...

PRIMA di parlare della mia corsa a Montecarlo, vorrei soffermarmi un attimo sulla inedita conclusione del Gran Premio. Dal punto di vista sportivo è giusto che a questo GP sia stato attribuito metà punteggio: secondo me infatti questa era una corsa che non doveva nemmeno partire, viste le condizioni della pista. Però dal punto di vista commerciale gli organizzatori non avevano alternative, perché avevano già incassato una gran quantità di soldi con la vendita dei biglietti. Su un circuito permanente, in teoria sarebbe stato possibile dire: cari signori, ci dispiace tanto ma dovete tornare domani. Però Monaco aveva promesso di restituire il lunedì le strade al traffico normale e con tutti gli appassionati che avevano aspettato pazientemente non avrei avuto il coraggio di dirgli che si erano bagnati per niente. Dunque, è probabilmente giusto che

la corsa sia partita. Quello che invece non trovo giusto è la decisione di sospendere la corsa a metà. Sono d'accordo nel dire che le condizioni erano maledettamente pericolose: sorpassare senza correre dei grossi rischi era impossibile. Dopo un'ora di corsa le condizioni però, erano esattamente le stesse del momento in cui i commissari ci avevano informato che avremmo dovuto correre. Perché dunque ad un tratto hanno deciso che bisognava smettere? La risposta è conosciuta ad ogni pilota francese che corra in Francia. Guarda' caso in testa c'era un pilota francese, Prost, e per giunta stava per essere sorpassato da uno straniero, dal novellino Senna. Così sono uscite la bandiera rossa e quella a scacchi: un gran fermento, una gran confusione, una gran fretta. Senna infatti avrebbe senz'altro passato Prost entro pochi metri.

NON È LA PRIMA volta che accadono cose del genere, dunque non dovremmo essere troppo sorpresi: io ho avuto una esperienza analoga a Digione, nel 1981, quando stavo inseguendo Prost. Mi sembra comunque incredibile che il direttore di corsa, Ickx, abbia acconsentito ad una simile decisione. Mi hanno sempre detto che Jacky è stato uno dei più grandi piloti del mondo sul bagnato, perciò non credo che sia arrivato da solo a questa decisione. Scommetto che lui si sarebbe arrabbiato non poco se fosse stato privato di una delle sue famose vittorie sotto la pioggia perché qualcuno aveva deciso di sospendere la corsa.

ADESSO LA situazione del mondiale tra Lauda e Prost si sta facendo interessante. Vedendosi attribuire metà punteggio, Alain non è stato in grado di staccare Lauda come avrebbe voluto. Con almeno nove gare ancora da disputare, penso che assisteremo ad una interessantissima battaglia fra due dei più intelligenti piloti del mondo. Niki probabilmente oggi è più competitivo di quanto non lo sia mai stato finora: vuole vincere il suo terzo

titolo mondiale a tutti i costi, la cosa è più importante per lui anche del guadagno. Siamo amici molto stretti e qualche volta mi permetto di prenderlo in giro: a Monaco scherzosamente gli ho detto che lui era ormai troppo vecchio per strappare la pole a Prost. E lui mi ha guardato storto. Questo la dice lunga sulla volontà di vittoria di Niki.

PER QUANTO mi riguarda, lo sapete come è andata. Sei gare e sei ritiri! Questa volta il motivo del mio ritiro è stato inedito: la pioggia è andata a finire nel turbocompressore arrestando anche il mio motore Bmw. Gli stregoni della Bosch dicono che possono far funzionare bene il motore con aria e carburante ma aggiungendo circa un 50 per cento di acqua nella miscela, si crea un rifiuto del cervello elettronico. Naturalmente la presa d'aria del

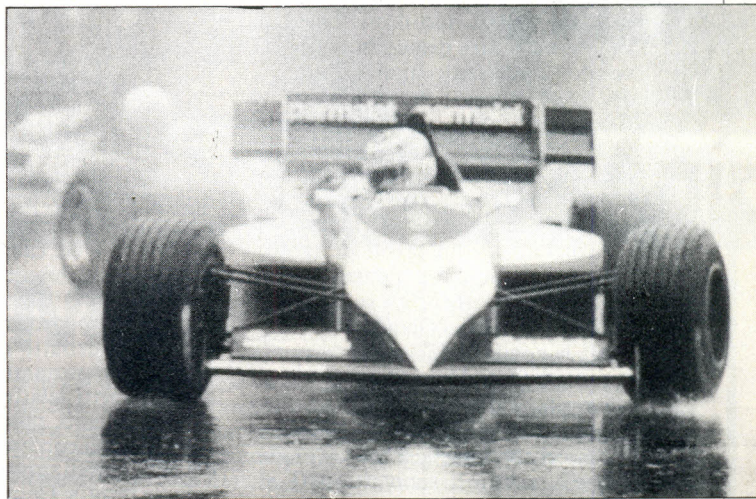
munque adesso gli uomini della Bmw cominciano a vederci più chiaro sulle cause dei nostri tanti problemi accusati finora. Sembra anche che troppi pezzi fabbricati da fornitori esterni della Bmw si siano rivelati difettosi. Questo è un problema che colpisce anche i costruttori di telai, ma la maggior parte di loro ha una procedura rigorosa per controllare la qualità dei pezzi prima di montarli. Il guaio della Bmw è che adesso fornisce tre team. C'è quindi troppo lavoro per il reparto, a scapito del controllo della qualità. Non credo che questa situazione durerà ancora a lungo.

NON AVENDO finora conquistato nemmeno un punto, devo essere estremamente realista sulle mie possibilità di rivincere il titolo. Questo però non vuol dire che io mi debba arrendere. Per i prossimi due mesi ho un pro-

E dire che la Toleman è sostanzialmente una vettura buona. Penso che la squadra lavori bene, abbia i mezzi per puntare in alto. La sua sfortuna è quella di avere voluto imbastire un programma totalmente diverso da quello degli altri team, seguendo la filosofia del fare tutto da sé. Per arrivare al top ci vuole tempo.

ADESSO partiamo tutti per il continente nord-americano. Là troverò forse il mio ex compagno di squadra alla Theodore Roberto Guerrero, che non vedo da quasi otto mesi. Ci sentiamo spesso al telefono e sono stato molto contento del suo secondo posto ad Indianapolis. Pur non amando particolarmente i circuiti lenti, vado in America per cercare le prime soddisfazioni dell'anno»

(testo raccolto da Guido Schittone)



Piquet con la Brabham nel diluvio di Monaco (Foto Amaduzzi)

turbo non dovrebbe trovarsi in una posizione così vulnerabile, proprio davanti alla ruota posteriore sinistra. Però è difficile trovare una ubicazione più adatta. Gordon Murray tempo fa ha riprogettato le tubature cercando di deviare l'acqua dalle prese d'aria. A Imola la cosa ha funzionato perfettamente, al contrario di Monaco. Ma la colpa è stata della pioggia torrenziale. Co-

gramma molto intenso di prove e di corse. Credo che quando torneremo su circuiti veloci come Hockenheim o Zeltweg potrà combinare qualcosa di buono...

(testo raccolto da Mike Doodson)

Soltanto tre Ferrari partite per l'America

FIORANO — Soltanto tre vetture, del tipo 126 C4, sono state spedite dalla Ferrari per la lunga trasferta di oltre oceano che comprende tre gran premi a cavallo di giugno e luglio. Le tre vetture non completano la gamma tecnica che solitamente eravamo abituati a vedere nei gran premi europei. Proprio di recente infatti alla Ferrari aveva preso il posto quattro esemplari di C4 per poter permettere ai piloti di avere ognuno il proprio «muletto» ad ogni gran premio. Perché in questa trasferta americana non sia stato possibile allestire quattro vetture è facilmente intuibile: in concomitanza alle ultime prove, infatti, sui circuiti di Brands Hatch si sono dovuti iniziare gli sviluppi tecnici in vista del gran premio in Inghilterra programmato per il 22 di luglio. Proprio la concomitanza con queste prove ha costretto ad un super-lavoro René Arnoux mentre il suo compagno di squadre Michele Alboreto è arrivato un po' in ritardo a Fiorano e pertanto a lui non è spettato il compito di collaudare le vetture. Arnoux ha utilizzato tre esemplari delle 126 C4, ha compiuto 51 giri nella giornata di venerdì ed ha fermato i cronometri in 1'10"34.

MENTRE IL MATERIALE già predisposto partiva alla volta degli Stati Uniti nella giornata di sabato, nel reparto corse della Ferrari si stava allestendo il quarto esemplare della C4 che sarà disponibile, in caso di necessità, per essere immediatamente trasferito oltre oceano. Parallelamente al reparto corse continuano gli sviluppi tecnici sulla quinta vettura per preparare tutto quel materiale che si pensa di poter utilizzare nelle prove «private» che sono già programmate per il mese di luglio sui circuiti europei in cui si corrono i gran premi di agosto. Infatti appena la squadra rientrerà dagli Stati Uniti sono previste prove su circuiti di Hockenheim, Zeltweg ed Olanda. Per quanto riguarda le novità tecniche che verranno utilizzate negli Stati Uniti, non si hanno grosse diversificazioni con quanto già visto al gran premio di Montecarlo. Le sospensioni posteriori sono quelle a bracci lunghi, mentre quelle anteriori sono ritornate all'antico, come quelle utilizzate prima del gran premio di Digione. Per quanto riguarda il motore sembra che la soluzione «spaghetti» dei tubi di scarico dia ora una certa affidabilità. I due esemplari sono stati dotati di questo sistema.

Alessandro Stefanini

■ **DEFEZIONI A LE MANS** Né la nuova Nimrod Aston Martin turbo né la Arundell C2000 saranno presenti alla 24 ore di Le Mans. Le due vetture, infatti, sono state giudicate troppo nuove per poter resistere allo sforzo richiesto dalla «classica» francese.



ZAKOWSKI (A SINISTRA) E KRANEFUSS

È NATO IN GERMANIA UN NUOVO TEAM DI FORMULA

Arriva Zakspeed! Debutta al Ring

CONTINUA l'interesse della Germania per la F. 1. È certo che al Gran Premio d'Europa, in programma sul nuovo circuito del Nurburgring il 7 ottobre, debutterà la Zakspeed F. 1. Il noto preparatore Eric Zakowski ha coronato dunque il suo sogno. Il telaio, interamente realizzato in fibra di carbonio è già terminato, così come il motore, a quattro cilindri, derivato dallo stesso propulsore che lo scorso anno, con la cilindrata di 1700, equipaggiava la Zakspeed C, derivata dal progetto Ford C. 100, che disputò alcune gare del mondiale endurance e del campionato Sport tedesco. A portarla al debutto sarà Klaus Ludwing, pilota da sempre legato a Zakowski, con la probabile sponsorizzazione della Jaegermeister. Il debutto della Zakspeed è estremamente importante perché chiarisce anche alcuni aspetti relativi al ritorno della Ford in formula uno, ritorno che verrà ufficializzato con una conferenza che il responsabile dei programmi sportivi Ford, Michael Kranefuss, terrà a Detroit alla vigilia del gran premio. Da sempre Eric Zakowski è l'uomo di fiducia della Ford. Dall'83 segue per conto della casa di Dearborn, lo sviluppo della Mustang nella categoria IMSA.

QUANDO LA FORD confermò il proprio ritorno in F. 1 per l'85, molti pensarono che sarebbe stato proprio Zakowski ad essere coinvolto nel progetto. Il fatto che ora Zakowski abbia terminato la realizzazione in proprio della «sua» formula uno, lascia la porta aperta a molte possibilità sui futuri destinatari del motore Ford. Quasi certa-

mente la prima ad avere in dotazione questo motore, sarà la Tyrrell, ma vi sono trattative per equipaggiare un altro team, mentre sarebbe da escludere un intervento Ford per la costruzione del telaio. Sarà la Cosworth ad occuparsi della costruzione del motore, tuttavia a differenza del precedente accordo tra Ford e Cosworth per la costruzione dell'otto cilindri DFV, dove la Casa americana aveva offerto solamente un apporto economico, per la realizzazione del motore sovralimentato, parteciperanno in forma attiva al progetto tutti i reparti di ricerca avanzata del più grande costruttore di automobili del mondo. (c.m.m.)

■ **MARCH AL RICARD.** Il team Onyx di F.2 sarà questa settimana al Paul Ricard per provare nuove gomme Bridgestone nel tentativo di colmare lo svantaggio che le monoposto britanniche hanno nei confronti delle Ralt Honda e delle Martini.

■ **NUOVI BILANCIERI.** Le March si sono presentate a Pau con nuovi bilanciari posteriori. Al posto di quelli in lamiera sono stati montati dei nuovi tagliati per poter favorire un miglior flusso aerodinamico.

■ **MINARDI F.1** A seguire il Team Minardi a Pau non c'era l'ing. Caliri ma solo il suo «secondo» l'ing. Tino Carniglia. Caliri è rimasto a Faenza a lavorare intorno al progetto Minardi-Alfa Romeo di F. 1 che ormai è una realtà. Lunedì gli sono stati consegnati gli stampi per realizzare la carrozzeria e Caliri ha occupato gli ultimi giorni della scorsa settimana proprio per risolvere questo problema.

Il nuovo direttore tecnico dell'Autodelta rivela il suo programma

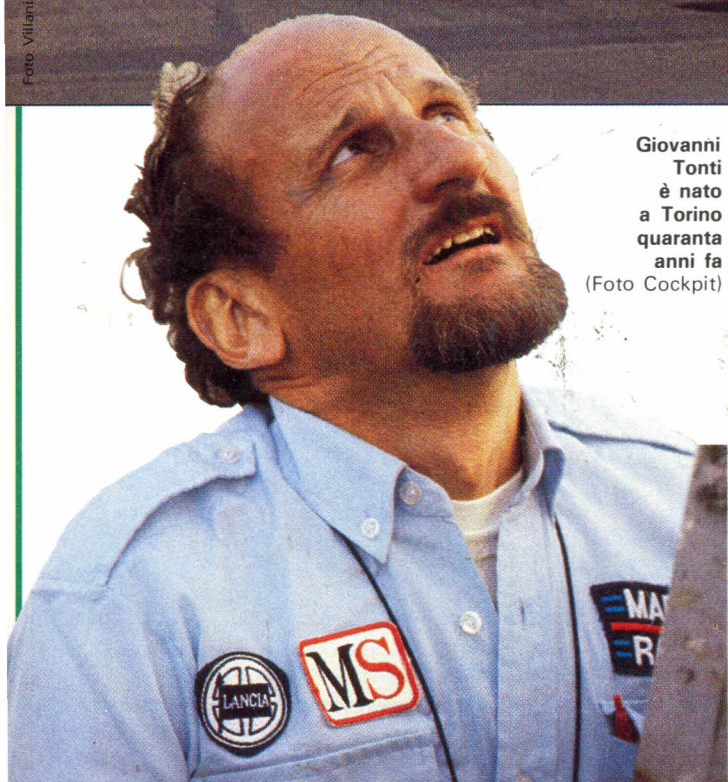
Tonti motori pronti?

«Lavorare per ridurre subito i consumi». «Debuttare in F.1 non mi emoziona: in fondo ritroverò il solito avversario, la Porsche». Intanto la Lancia ha già colmato il vuoto lasciato dal tecnico

di Cesare Maria Mannucci



Foto Villant



Giovanni Tonti è nato a Torino quaranta anni fa (Foto Cockpit)

MARTEDÌ 5 giugno è iniziata ufficialmente la collaborazione tecnica tra Gianni Tonti, quarant'anni, torinese, e l'Autodelta. Come «Autosprint» aveva anticipato, Gianni Tonti volta pagina. Dopo quindici anni trascorsi in casa Lancia, Tonti approda all'Autodelta con la qualifica di direttore tecnico. Appena arrivato, il tecnico torinese ha avuto un lungo colloquio con il direttore generale Mario Felici per imbastire i futuri programmi. L'elemento nuovo, nel rapporto Euroracing-Alfa Romeo, sarà proprio lui. Tonti non solo dovrà occuparsi dello sviluppo motori, ma farà anche da trait d'union tra le problematiche inerenti il telaio e il propulsore, quello che in so-

stanza, per varie ragioni, tecniche e politiche, è mancato sino ad oggi. Se le prime gare avevano indicato serie manchevolezze da parte del motore, gli ultimi Gran Premi (perdita in piena velocità dell'alettone di Cheever a Digione, e della rottura dello sterzo di Patrese a Monaco) gettano profondi dubbi sulla preparazione della macchina e sulla sua affidabilità. Tonti dovrà occuparsi anche di questo. Il suo ruolo non deve dare l'idea di una specie di inquisitore voluto dai vertici Alfa, per limitare il campo operativo di Chiti, Marmioli e Brunner. Semplicemente, Tonti porrà al servizio della squadra la sua grande esperienza e competenza nel

segue

Tonti motori pronti?

segue

campo dei motori sovralimentati e nell'uso dell'iniezione elettronica.

PROGRAMMI. Considerando i Gran Premi in terra d'America il principale problema da risolvere in casa Alfa, sarà quello relativo al contenimento dei consumi. L'imminente impiego dell'iniezione elettronica Marelli, non dovrebbe avere un'incidenza determinante per risolvere questa manchevolezza del motore. Si dovrà intervenire sulle camere di combustione, ed è proprio su questo problema che Tonti comincerà a lavorare: «Sono appena arrivato, devo ancora fare conoscenza dell'ambiente, instaurare un dialogo tecnico con tutti i miei collaboratori. È troppo presto per indicare su quali punti il propulsore dovrà essere sviluppato. Prima di tutto, voglio conoscere a fondo l'attuale motore, cercare di capirne la



Paolo Pavanello, il direttore generale Euroracing (Foto Amaduzzi)

struttura. Indubbiamente la riduzione dei consumi è un aspetto sul quale si dovrà lavorare al più presto. L'iniezione elettronica servirà essenzialmente per uniformare la risposta del motore, per ottenere più elasticità». Dopo tanti anni passati tra gli sterrati dei rally e le chilometriche gare endurance, Tonti, da

Montreal farà dunque il suo debutto nel concitato e frenetico mondo della F. 1. «Per un tecnico, la Formula Uno è il coronamento logico di una carriera. Delle gare rally e del mondiale endurance ho un ottimo ricordo, è stato proprio quel tipo di competizioni a darmi la preparazione tecnica necessaria ad arrivare in Formula Uno. Però lo ripeto, nella massima formula vengono affrontate problematiche tecniche talmente elevate, che non potevo rifiutare assolutamente la proposta dell'Alfa Romeo».

POLEMICHE. Per quanto riguarda l'infuocato clima che regnerebbe all'interno dell'Euroracing, Tonti non si sbilancia più di tanto. «Tutti mi parlano di tensioni, nervosismi, mancanza di collaborazione tra i vari responsabili tecnici, io non so: ho avuto un colloquio con tutti i vertici del team, e devo dire che mi sono sembrate persone molto corrette, unite da una grande voglia di vincere e dal desiderio di cancellare le vecchie polemiche. Certo le rotture di alettoni e sterzi non si dovranno più verificare. Spero proprio che dal Gran Premio del Canada, domenica prossima, le cose imbocchino la via del miglioramento. Montreal in un certo qual modo sarà per me un debutto, ma non sono poi emozionato più di tanto. In fondo mi ritroverò sempre lo stesso avversario, la Porsche». Per quanto riguarda i rapporti con Chiti, Tonti non si è voluto sbilanciare. La qualifica di Carlo Chiti, presidente dell'Autodelta, è tutto sommato più rappresentativa che esecutiva. Ancora non si sa se entrambi seguiranno le macchine sui campi di gara, forse l'ingegner Chiti potrebbe limitare la sua presenza mentre Tonti avrà anche voce in capitolo sulla messa a punto dei telai. L'ideale sarebbe che i due tecnici mettessero l'uno a disposizione dell'altro il proprio bagaglio conoscitivo per fare uscire dal tunnel della crisi il nome dell'Alfa Romeo, che fino a ora dalla Formula Uno ha avuto ben poco. Dal Gran Premio del Canada, il team Euroracing Alfa Romeo si presenterà con un organico tecnico tra i più completi e numerosi: Chiti, Tonti, Marmiroli e Brunner. Troppi galli nel pollaio? Le corse daranno la risposta.

NOVITÀ. È sicuro che Paolo

Pavanello non avrà più scuse. Adesso dispone di tecnici, piloti e sponsor, starà a lui coordinare il tutto nel migliore dei modi. Tra l'altro potrebbero esserci delle novità per quanto riguarda le turbine. A Montecarlo Patrese ha provato in gran segreto le «KKK». Se non fosse per le note ragioni di concorrenzialità con l'Avio, l'adozione delle turbine tedesche potrebbe rappresentare una specie di miracolo per l'otto cilindri milanese, costretto a girare con le turbine nazionali, a pressioni di sovralimentazione estremamente ridotte rispetto alla concorrenza. C'è chi sostiene che sarebbe stato proprio Tonti a portare come dote all'Autodelta le «KKK», visti i suoi rapporti con la casa tedesca che ormai risalgono al 1975.

IN LANCIA. A duecento chilometri di distanza, a Torino, non stanno certamente brindando (magari con vermuth Martini) per la partenza di Tonti. La «fuga» del tecnico torinese ha indubbiamente lasciato un vuoto che sarà difficile colmare in breve tempo, considerando che il più importante avvenimento dell'anno, la 24 Ore di Le Mans, bussa ormai alle porte. Cesare Fiorio, al ritorno della Grecia, ha dovuto subito pensare alla ricostruzione: «Di interrompere il programma endurance non se ne parla nemmeno. Oramai abbiamo ridotto sensibilmente il "gap" tecnico che ci separava dalla Porsche, non vedo perché dovremmo sospendere tutto per la perdita di un collaboratore,

seppur valido come Tonti. Il programma endurance sarà ristrutturato in questo modo: Silecchia, che prima aveva funzioni prettamente logistiche, sarà adesso il responsabile. La parte tecnica sarà affidata all'ingegner Messori, che si dividerà tra il programma 037 e la LC 2. In pista andranno l'ingegnere Dallara, che è uno dei padri dell'attuale macchina, mentre la parte motoristica sarà affidata all'ingegner Lombardo, un giovane tecnico di cui abbiamo una grande fiducia». Il dato di fatto certo è che alla Lancia, per il futuro, dovranno forse stanziare più fondi per il programma endurance. Uno dei motivi della fuga di Tonti sarebbe anche la ridotta possibilità per il tecnico torinese di effettuare programmi di sviluppo a causa della ristrettezza del budget. Alla fine, dunque, sembrano essere tutti felici per questo piccolo uragano che ha sconvolto gli uffici tecnici dei due più grandi costruttori italiani impegnati nelle corse. Saranno... Felici all'Autodelta, visto che aumenteranno considerevolmente il loro bagaglio conoscitivo in materia di motori sovralimentati, e contento sarà anche Pavanello, anche se per lui l'arrivo di Tonti potrà rappresentare una sorta di ultimatum. Adesso non potrà più dare la colpa per ogni cosa all'ingegner Chiti e al suo motore. Se ci saranno ancora alettoni che volano via, o assetti completamente sbagliati, come a Montecarlo, la colpa sarà anche sua.

Cesare Maria Mannucci



Cesare Fiorio, direttore dei programmi sportivi Lancia, ha parlato il «colpo-Tonti» compiendo un rimpasto interno (Foto Villani)

ESCLUSIVO

Grazie alla cortesia e sportività dell'ing.

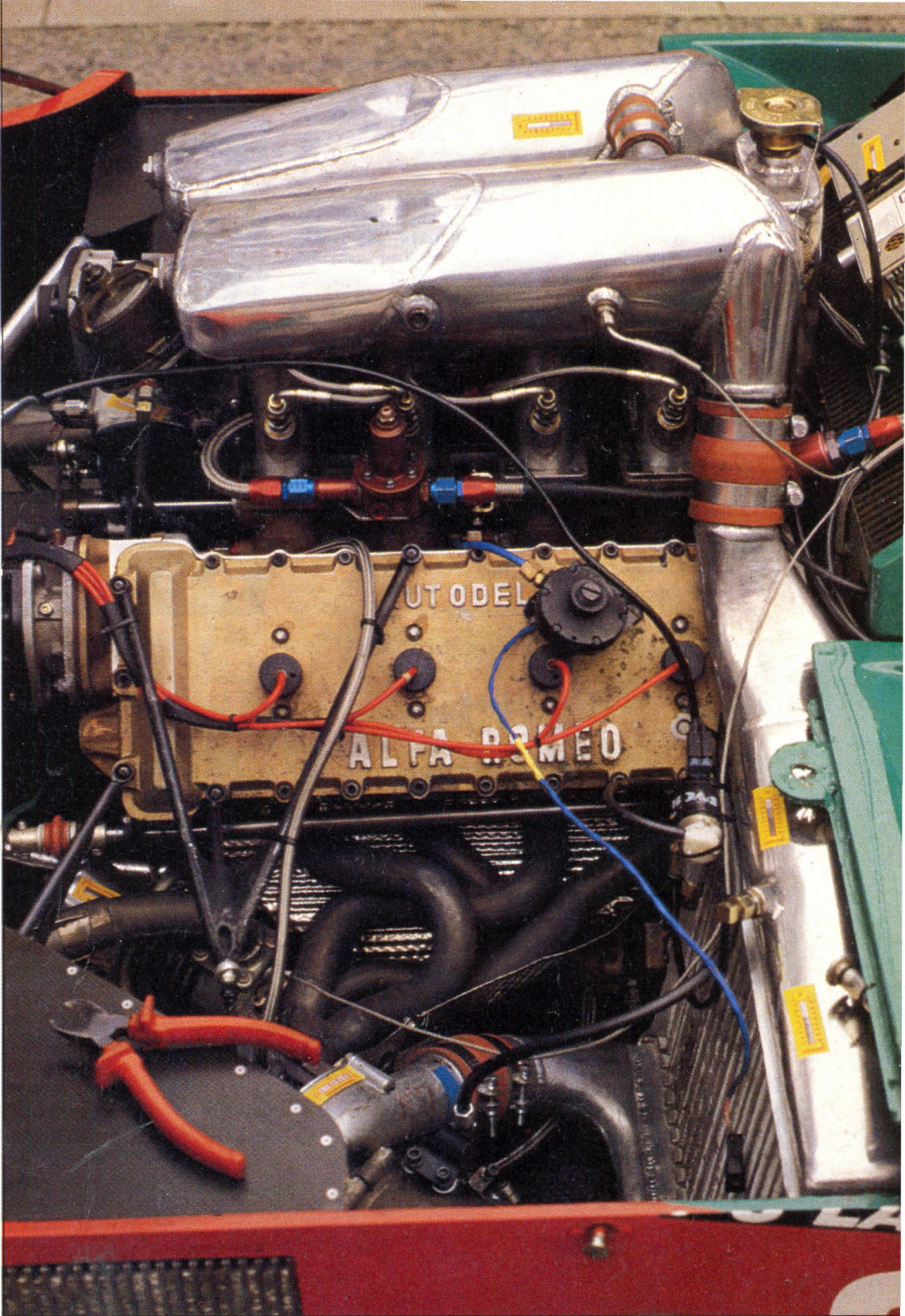
Chiti, presidente dell'Autodelta, ci è stato possibile entrare nel reparto corse dove vengono costruiti i motori di Formula Uno.

Abbiamo scattato alcune foto e ottenuto numerose informazioni tecniche su uno dei protagonisti del campionato mondiale. La visita

al reparto montaggio motori è stata breve ma interessante. Le foto che ci hanno permesso di scattare

naturalmente non mostrano in dettaglio la conformazione e le dimensioni delle varie componenti, ma sinceramente pensiamo proprio che non si potesse chiedere di più, data la delicatezza dell'argomento.

Durante la nostra visita siamo stati accompagnati dall'ing. Garbarino che ringraziamo vivamente per la gentilezza con cui ci ha accolto.



Viaggio nei reparti «segreti» dell'Autodelta

Cuore di Alfa

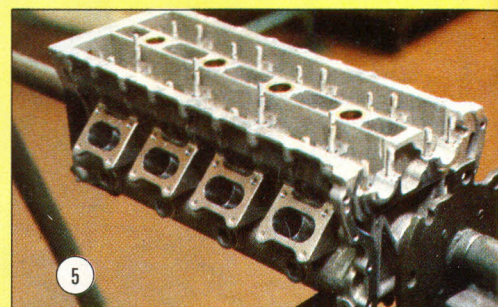
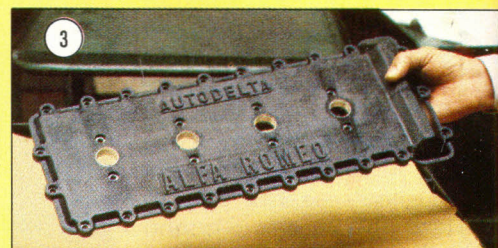
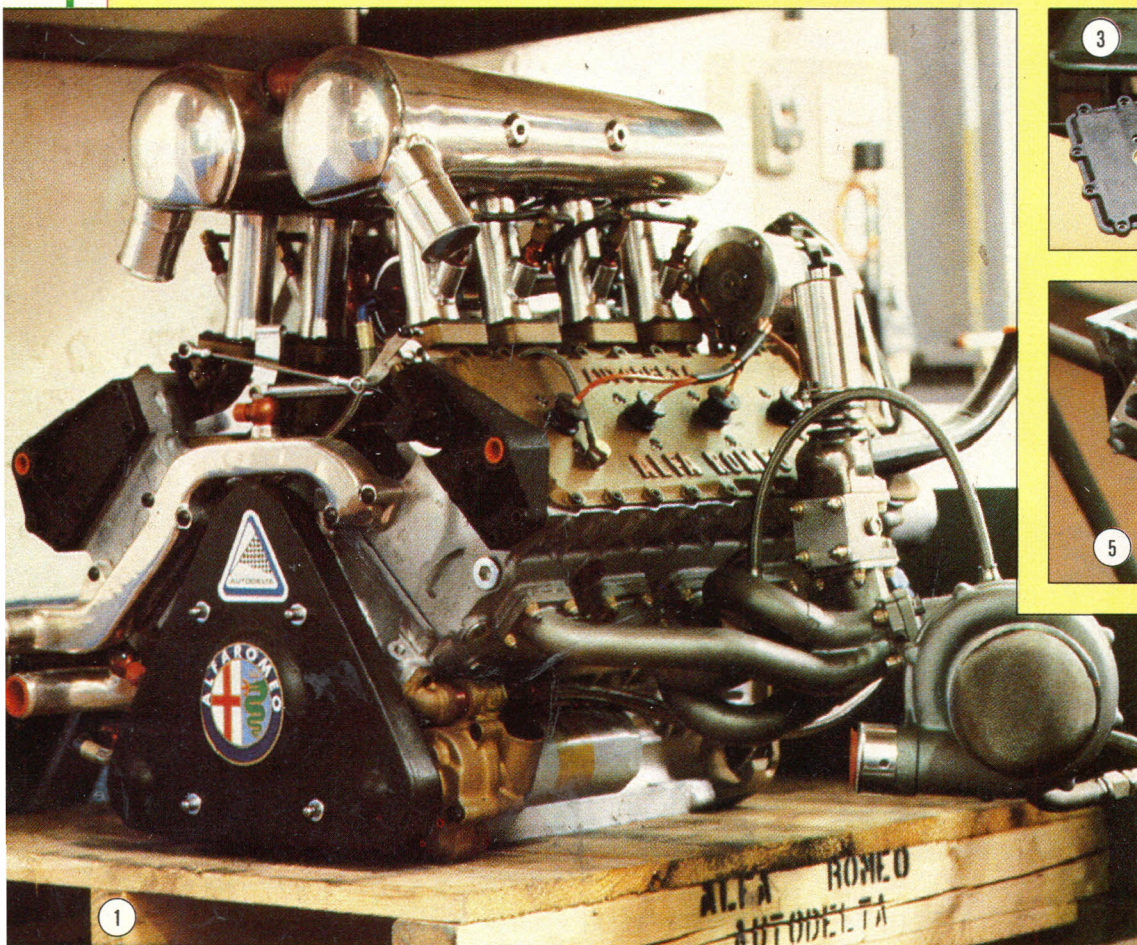
Testo di Massimo Clarke - Fotoservizio di Roberto Carrer



Cuore di Alfa

ALLA AUTODELTA lavorano in tutto 115 persone delle quali, attualmente, 75 circa sono impegnate nel programma corse (ricordiamo che i motori Alfa Romeo vengono impiegati anche dall'Osella). Alla progettazione motori, oltre agli ingegneri Chiti e Garbarino, lavorano altri tre tecnici. La sperimentazione e lo sviluppo dei motori sono condotti dall'ing. Russo e dalla sua équipe di specialisti. A tutti questi si deve aggiungere il neo assunto Giovanni Tonti nel ruolo di direttore tecnico.

CON UN BUDGET che non solo in termini strettamente economici ma anche di personale impiegato è certamente il più contenuto rispetto a quello delle altre grandi Case impegnate in F. 1, i risultati ottenuti sono da considerarsi buoni. Ciò anche tenendo presente che qui vengono realizzati i motori e non gli accessori (es. turbocompressori, iniezioni, impianti, di accensione) e che l'Autodelta non ha nulla a che vedere con la realizzazione delle vetture complete e la gestione e l'organizzazione della squadra che prende parte al Mondiale, dato che il suo impegno si limita alla realizzazione e alla fornitura dei propulsori. □



1 In questa immagine si può osservare l'architettura generale del motore Alfa Romeo con le due bancate di cilindri disposte a 90°. La pompa d'iniezione, comandata da una cinghia dentata, è posta al centro della V. Le pompe dell'acqua e dell'olio sono sistemate ai lati del basamento. La compattezza di tutto l'insieme è assai rimarchevole. Da notare che alcuni schemi tecnici del motore Alfa Romeo sono stati ripresi anche in propulsori di progettazione più recente che, installati su vetture realizzate con concezioni estremamente avanzate, hanno ottenuto brillanti risultati. La potenza massima di questo propulsore è di 640 CV a 11.500 giri/min. pari a una potenza specifica di 427,5 cv/e



QUESTO MOTORE ha otto cilindri a V di 90° con un alesaggio di 74 mm. ed una corsa di soli 43,5 mm (cilindrata totale = 1497 cm³). Benchè l'architettura generale del motore sia indubbiamente classica molte delle soluzioni tecniche impiegate sono avanzatissime. Le due testate sono fuse in lega di alluminio (Al.Si 7 Mg.Mn) e sono, naturalmente, dotate di quattro valvole per cilindro. L'angolo tra i due piani su cui giacciono le valvole è di soli 23°. Tra le particolarità più interessanti dei componenti della distribuzione vi è l'impiego di anelli sede fissati mediante avvitamento (soluzione assai cara alla tecnica aeronautica). Prima della installazione, gli anelli sede vengono raffreddati mediante immersio-

ne in azoto liquido. Dopo l'avvitamento vengono fresate via le appendici che sono servite per ruotare, mediante una apposita chiave a denti frontali, gli anelli. Il materiale impiegato, estremamente duro, ha un coefficiente di dilatazione termica assai prossimo a quello dell'alluminio; questo, unitamente al particolare sistema di montaggio, evita praticamente ogni possibilità di accidentale allentamento degli anelli sede (cosa che avrebbe conseguenze semplicemente tragiche per il motore). I due alberi a camme in acciaio cementato, ciascuno dei quali ruota su ben sei supporti dotati di cuscinetti a guscio sottile, sono alloggiati nella parte superiore di ciascuna testa e vengono azionati per mezzo di una cascata di ingranaggi. Gli eccentrici azionano le valvole tramite interposizione di punterie a bicchiere in acciaio (la superficie superiore di ciascuna punteria è dotata di un riporto di cromo duro). Ogni valvola viene richiamata da due molle elicoidali concentriche, di fabbricazione tedesca, in acciaio Otewa. I piattelli delle molle valvole sono in titanio. Per quanto riguarda le dimensioni delle valvole, che con gli alberi a camme impiegati attualmente hanno una alzata di 9,5 mm per la aspirazione e di 8,5 mm. per lo scarico, siamo, cosa più che comprensibile, nel campo del «Top Secret» (come pure per quanto concerne i diagrammi di distribuzione e altri tra i valori numerici più significativi). Si deve comunque osservare che nei motori da competizione impegnati al massimo livello, come appunto questo, molte delle misure caratteristiche (lunghezza delle bielle, diametri delle valvole etc...), per non parlare poi del profilo degli eccentrici degli alberi a camme, subiscono frequenti modifiche durante l'evoluzione del propulsore, che tende all'ottenimento di sempre più elevate potenze, di migliori rendimenti e di ampi campi di utilizzazione.

Camere finite a mano

LE VALVOLE sono in Nimonic 80 A; quelle di aspirazione hanno lo stelo da 6 mm mentre quelle di scarico, al sodio, lo hanno da 7 mm. Le guide delle valvole sono in bronzo d'alluminio e vengono come di con-

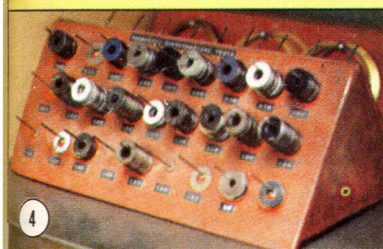
sueto fissate nella testa mediante interferenza. I coperchi delle teste, che erano fusi in lega di magnesio, nelle più recenti versioni sono stati realizzati in fibra di carbonio. Le camere di combustione, estremamente raccolte e con adeguate zone di «squish», vengono finite a mano, come pure i condotti di ammissione e di scarico. Il basamento, assai rigido e compatto, è fuso in lega di alluminio (Al Si 9 Mn Mg); dopo la fusione sia le teste che il basamento vengono sottoposti a trattamento termico (tempra più invecchiamento artificiale) seguito quindi dalle lavorazioni alle macchine utensili. Le canne dei cilindri riportate in umido (come sui motori Renault e Ferrari) con bordino di appoggio superiore sono in alluminio fucinato e vengono costruite, come i pistoni, dalla famosa casa tedesca Mahle. La lega impiegata, è al 18% di silicio (Al Si 18 Cu Mg Ni). Questo materiale pur essendo estremamente leggero (e dotato di una elevata conduttività termica) presenta delle ottime caratteristiche meccaniche (resistenza a trazione 230 ÷ 300/mm²; a 20°C). Le pareti interne della canna sono dotate del ben noto rivestimento Nikasil della Mahle, che è caratterizzato da un basso coefficiente di attrito, da grandi proprietà di resistenza al grippaggio e alla usura e consente una eccellente trasmissione del calore.

I pistoni, un vero capolavoro

I PISTONI, stampati nella stessa lega di alluminio delle camicie dei cilindri, sono degli autentici capolavori tecnologici. Essi sono infatti dotati di raffreddamento a circolazione di olio (grazie al quale la temperatura nella prima cava può venire abbassata di 30 ÷ 60°C), che consente di contenere in misura considerevole le sollecitazioni termiche sempre assai gravose per questi componenti nei motori sovralimentati. In prossimità delle portate per lo spinotto di ciascun pistone vi sono, in posizioni diametralmente opposte, due canalizzazioni per il passaggio dell'olio che, spruzzato da un apposito ugello posto in corrispondenza della estremità inferiore della canna, entra in una di esse, circola in un condotto anulare praticato nella

segue

② Vista d'insieme del reparto assemblaggio motori di F.1 dell'Autodelta a Settimo Milanese. Qui lavorano motoristi abilissimi ed esperti. Ogni intervento si svolge con il massimo ordine e pulizia. ③ I coperchi testa che fino a poco tempo fa erano in lega di magnesio sono ora in fibra di carbonio onde ottenere un'ulteriore diminuzione di peso. Si osservino i quattro fori per le candele. ④ Tutti i componenti vengono installati con cura certosina! Ogni particolare viene controllato scrupolosamente. Si può osservare l'assortimento di rondelle di rasamento, di vari spessori, che vengono impiegate per portare la lunghezza di ogni molla valvola, dopo la installazione, al corretto valore. ⑤ Una testa nuda (priva di valvole, molle, punterie etc.) fissata all'apposito supporto. Si notano i condotti di aspirazione (ciascuno dei quali si sdoppia subito sotto la superficie di fissaggio delle pipe provenienti dai cassoncini di alimentazione), i sei supporti su cui ruota ciascun albero a camme ed il ridotto tra le valvole. ⑥ La messa in fase degli alberi a camme si ottiene effettuando il collegamento all'ingranaggio di comando per mezzo di un verniero (è lo stesso sistema impiegato sui motori di serie). Gli alberi a camme, in acciaio cementato, sono sottoposti a trattamento di nitrurazione morbida (Tenifer). I denti degli ingranaggi sono rettificati. ⑦ Operai specializzati smussano gli spigoli vivi ed asportano eventuali piccole bave dal cielo del pistone mediante raschietto e tela abrasiva. Si noti l'ingegnoso sistema di fissaggio dei pistoni su una base vincolata ad essi tramite lo spinotto, che viene quindi serrata in morsa.



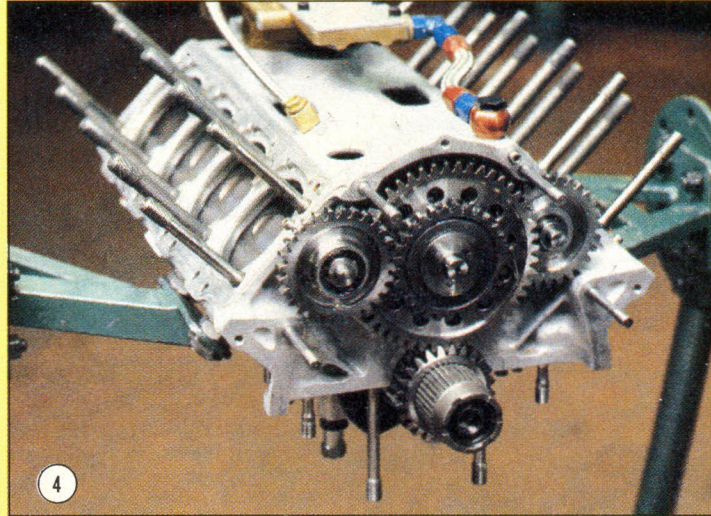
Cuore di Alfa

segue

testa del pistone (in prossimità della prima cava) e fuoriesce infine, dopo avere sottratto una rilevante quantità di calore, dall'altra canalizzazione. Questa soluzione tecnica viene impiegata comunemente nei motori diesel già da molti anni; si deve però rammentare che mentre è assai facile realizzare il condotto anulare per la circolazione dell'olio nei pistoni ottenuti per fusione, in quelli stampati (dotati di caratteristiche meccaniche considerevolmente più elevate, ed universalmente impiegati sui motori da competizione) esso viene realizzato facendo ricorso alla sofisticatissima tecnica della saldatura a fascio di elettroni. Il pistone ha una altezza molto contenuta ed è dotato di mantello ad H, con portate per lo spinotto esterne e prive di fori di lubrificazione (per il passaggio dell'olio vi sono due fresature assiali nelle

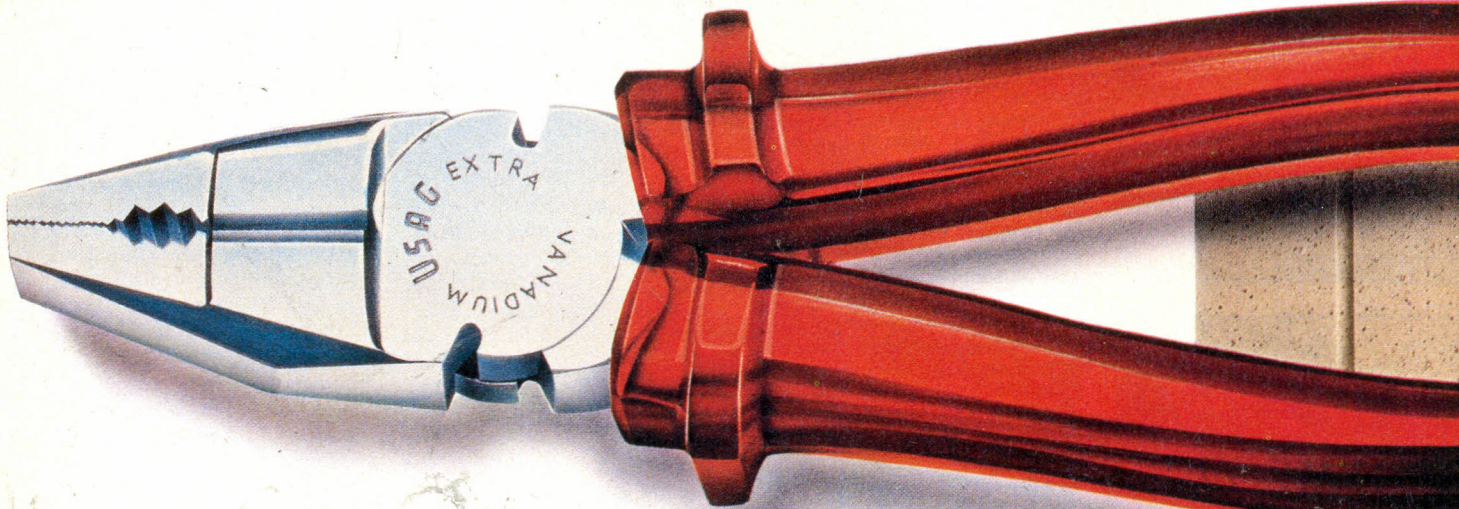


1 Il cappello delle bielle viene fissato con due bulloni ad alta resistenza. Il corretto posizionamento viene assicurato da due grani calibrati. Si nota la conformazione dei pistoni, con mantello ad «H» e portate per lo spinotto esterne. Sono visibili le canalizzazioni attraverso le quali passa l'olio che, circolando in un condotto anulare interno, abbassa notevolmente la temperatura di lavoro della testa dei pistoni.

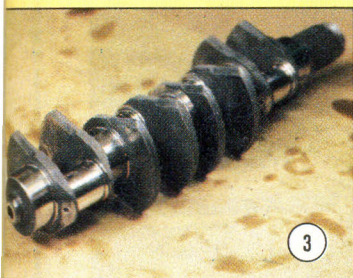


2 Le canne dei cilindri, fucinate in lega di alluminio, sono riportate in umido, con bordino di appoggio superiore. La tenuta tra l'intercapedine di passaggio acqua e la camera di manovella viene assicurata da due anelli in gomma sintetica. La mano indica gli anelli di rasamento, posti sotto il bordino di appoggio, per

MARKAD



OK per la Ferrari.



mezzo dei quali la sporgenza della parte superiore di ogni canna viene regolata al corretto valore. ③ L'albero a gomiti, in acciaio ad alta resistenza, è dotato di 5 perni di banco e di 4 perni biella (disponibili a 180°). Sono visibili il foro assiale per la mandata olio alle canalizzazioni interne dell'albero ed il generoso «ricoprimento» tra i perni di banco e quelli di biella. ④ Vista di tre quarti posteriore del basamento durante una fase del montaggio del motore. Si possono osservare gli ingranaggi della distribuzione (uno dei quali è dotato di un particolare tipo di parastrappi) e i dieci prigionieri che fissano ogni testata. Il volano viene installato sulla estremità posteriore dell'albero tramite accoppiamento scanalato.

pareti dei fori per lo spinotto). Lo spinotto ha un diametro di 19 mm ed è dotato di foro interno biconico; esso è vincolato assialmente nel pistone da due anelli in filo di acciaio. Il mantello del pistone ha la superficie di lavoro diamantata (questa finitura consente una eccellente distribuzione del lubrificante). Ogni pistone è dotato di tre segmenti: i due superiori, di tenuta, hanno uno spessore di 1 mm, mentre il raschiaolio a feritoie, con molla di espansione, ha uno spessore di 1,3 mm.

Bielle in titanio

LE BIELLE sono in titanio, materiale che come noto consente, a parità di robustezza, di ottenere un sensibile risparmio in peso rispetto all'acciaio. Dato però che il titanio presenta una certa tendenza all'ingranamento, le due superfici laterali della testa di biella sono dotate di un riporto antigrippaggio in molibdeno metallico applicato mediante il metodo «Plasma-Spray». Nel piede di biella è

installata con interferenza una bussola in bronzo dotata di scanalature a «zampa di ragno» per agevolare la distribuzione del lubrificante (questa è una soluzione che in un motore veloce può lasciare un poco perplessi, ma dato che funziona bene...). Ogni cappello di biella è fissato mediante due bulloni in acciaio ad alta resistenza. Le bronzine, sia di banco che di biella sono della Clevite. L'albero a gomiti, in acciaio 30 Ni Cr Mo 12 V, è dotato di cinque perni di banco. I quattro perni di biella, su ciascuno dei quali lavorano affiancate due bielle, sono disposti a 180° ovvero giacciono sullo stesso piano.

Dopo le varie lavorazioni meccaniche l'albero viene sottoposto a trattamento di nitrurazione morbida («tenifer»). Per ottenere la massima rigidità possibile il basamento non è dotato di cappelli di banco ma di un vero e proprio «sottobasamento» in lega di alluminio che viene fissato mediante 10 grossi prigionieri ed una serie di viti; il piano di unione tra basamento e sottobasamento divide a metà i supporti di banco, in ciascuno dei quali

sono alloggiati due semicuscinetti a guscio sottile. La camera di manovella è divisa in quattro parti. Durante il funzionamento del motore, data la rileyante portata delle due pompe di recupero, all'interno del basamento vi è una certa depressione. Questo, unitamente alla particolare conformazione delle pareti interne del sottobasamento che sfiorano l'albero a gomiti, ed alla presenza di feritoie di drenaggio dell'olio a «effetto raschiante», consente di ridurre in misura considerevole le perdite meccaniche dovute a sbalzo. L'olio (ma più esattamente si tratta di una vera e propria schiuma di olio e aria) viene aspirato da due grosse pompe di recupero e quindi passa attraverso un separatore centrifugo (che consente di eliminare dal liquido le bolle d'aria), prima di essere inviato al radiatore. Alla mandata provvede una singola pompa; a regime la pressione nel circuito di lubrificazione è di 8 bar. Un particolare molto interessante è costituito dalla mandata olio assiale all'albero a gomiti. Que-

segue



OK per la tua officina.

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

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

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

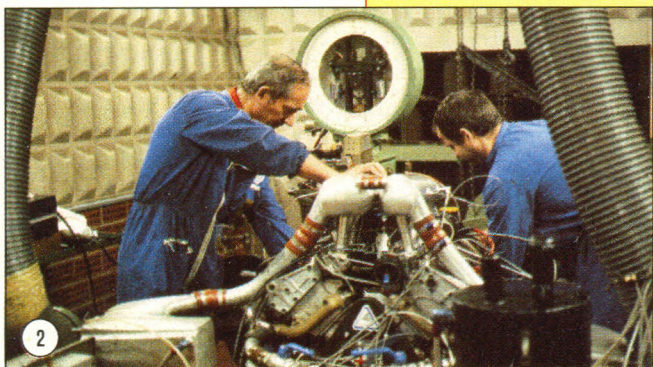
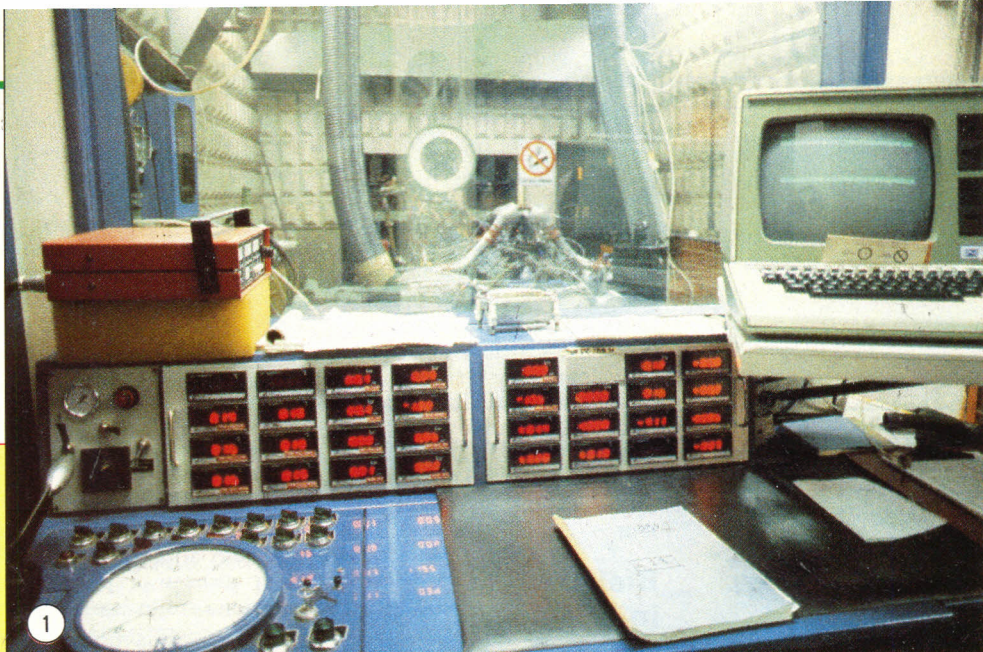
USAG: utensili professionali



Cuore di Alfa

segue

sta soluzione (impiegata anche su alcuni motori Porsche da competizione) consente di inviare l'olio alle canalizzazioni dell'albero senza dovere vincere la forza centrifuga che agli altri regimi e con diametri dei perni di banco rilevanti è assai elevata e obbliga a impiegare pressioni molto alte. L'impianto di iniezione attualmente impiegato è meccanico, con pompa in linea della Spica azionata mediante

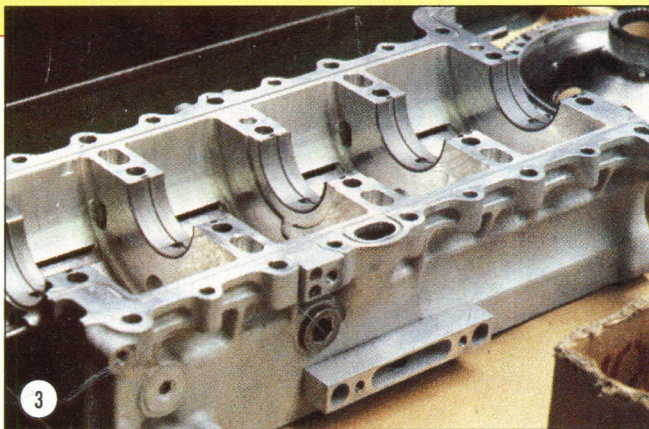


1 Questo è il «centro di controllo» di uno dei banchi prova della Autodelta. Sono ben visibili i vari indicatori digitali. Grazie a un accurato condizionamento della cella nella quale è alloggiato il banco, il motore può funzionare in qualunque stagione sempre nelle stesse condizioni di temperatura e pressione ambientali. 2 Per ottenere la massima rigidità invece di 5 cappelli di banco e di una piccola coppa viene impiegato un «sottobasamento» nel quale sono ricavate le metà inferiori dei supporti di banco. Si notino anche le feritoie a «effetto raschiante» attraverso le quali l'olio fuoriesce dalla camera di manovella. 3 Due tecnici dell'Autodelta sono al lavoro su di un motore al banco prova. In basso a sinistra è visibile un «intercooler», interamente in lega di alluminio. Un gran numero di sensori tiene costantemente informato il cento di controllo circa i vari parametri di maggiore importanza (pressione ambiente, pressione di alimentazione, temperature dell'aria di alimentazione, ambiente, dell'acqua, dell'olio, regime di rotazione eccetera)

cinghia dentata ed alloggiata al centro della V formata dalle due linee di cilindri.

Una potenza di 640 cavalli

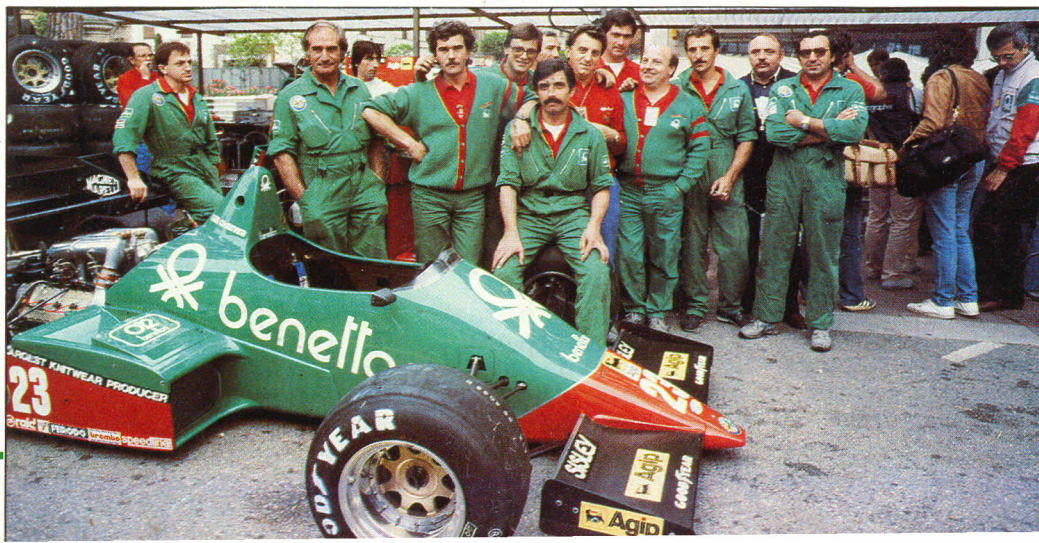
LA SOVRALIMENTAZIONE è ottenuta mediante due turbo-compressori Alfa Romeo Avio; in gara viene adottata una pressione di sovralimentazione di 2,1 ÷ 2,2 bar (nelle prove questo valore sale all'incirca a 2,6 bar). L'iniezione di acqua (non sempre impiegata) viene ottenuta per mezzo di due iniettori posti



a valle degli scambiatori di calore. Quest'ultimi portano la temperatura dell'aria di alimentazione da 200°C a circa 50°C! Con un rapporto di compressione di 7:1 la potenza massima, in gara, è di circa 640 CV a 11.500 l/min, corrispondente a una potenza specifica di ben 427,5 cv/e. La pressione media effettiva è pari a 32,83 bar. La velocità media del pistone, al regime di potenza massima è 16,67 m/s. A conferma della validità degli schemi tecnici che contraddistinguono il motore Alfa Romeo vi è il fatto che alcune delle soluzioni in esso impiegate sono state riprese anche in propulsori di progettazione più recente che, installati in vetture di concezione estremamente avanzata, perfettamente messe a punto e «spalleggiate» da una perfetta organizzazione di squadra, hanno ottenuto brillantissimi risultati.

Massimo Clarke

Foto di gruppo per i meccanici dell'EuroAlfa insieme all'oggetto delle loro cure: la AR 184 T



| | | | | | | | |
|--------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| N. Mansell Lotus Renault 94 | N. Piquet Brabham Bmw B163 | F. Hesnault Ligier Renault Js23 | C. Fabi Brabham Bmw B163 | J. Cecotto Toleman Hart Tg 184 | A. De Cesaris Ligier Renault Js23 | D. Warwick Renault Re 50 | P. Tambay Renault Re 50 |
|--------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------|----------------------------|

| | | | | | | | |
|------------|------------|------------|------------|------------|--|--|--|
| 2'06"678 | 2'36"547 | 2'41"031 | 2'27"144 | □ 2'35"136 | | | |
| 2'00"136 | 2'05"675 | 2'03"205 | 2'11"250 | | | | |
| 1'58"104 | 2'07"068 | 2'05"071 | 2'09"288 | | | | |
| 1'58"378 | 2'05"606 | 2'02"266 | 2'10"458 | | | | |
| 1'57"134 | 2'00"905 | 2'01"251 | 2'04"985 | | | | |
| 1'58"140 | 2'02"944 | 2'03"046 | □ 2'04"465 | | | | |
| 1'55"775 | 2'00"881 | 2'00"168 | 2'04"657 | | | | |
| 1'55"682 | 2'00"009 | 2'11"097 | 2'06"844 | | | | |
| 1'56"235 | 1'59"240 | 2'00"074 | 2'06"243 | | | | |
| 1'56"471 | 1'59"765 | 2'00"241 | | | | | |
| 1'59"414 | □ 1'58"897 | 2'00"497 | | | | | |
| 1'57"529 | 1'59"034 | □ 1'59"644 | | | | | |
| □ 1'55"112 | 1'59"917 | | | | | | |
| 1'58"636 | 2'00"227 | | | | | | |
| 1'55"159 | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|----|---|----|---|----|----|----|----|
| 12 | 1 | 25 | 2 | 20 | 26 | 16 | 15 |
|----|---|----|---|----|----|----|----|

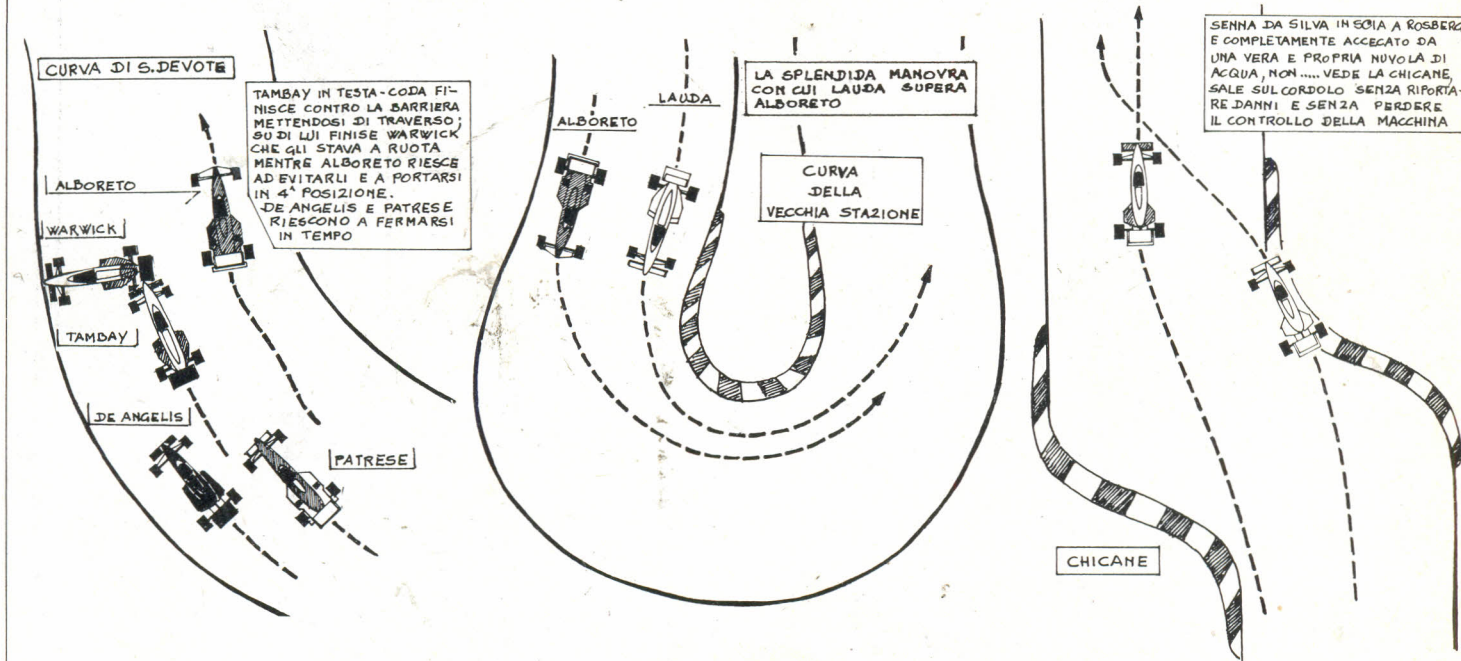
Il cronometro è per Senna

L'ANALISI dei tempi sul giro del Gran Premio di Monaco conferma che il vero protagonista della corsa è stato il brasiliano Ayrton Senna. Il pilota della Toleman ha fatto registrare il miglior tempo al 24. passaggio, dopo essersi liberato di Lauda. Da quel momento fino al termine anticipato della corsa, Senna è sempre stato più veloce di Prost, recuperando da 0"9 fino a 4"4, ad ogni passaggio. Il giro più lento di Prost è stato l'undicesimo, percorso in 2'02"457, cioè quando il francese è rimasto coinvolto nel testa-coda di Corrado Fabi perdendo la prima posizione a favore di Mansell. Anche mentre Prost «tirava» per riprendere la Lotus dell'inglese, cioè dal 12. giro in poi, Senna girava comunque più veloce di lui, quindi, dal 16. al 21. giro, il brasiliano è stato rallentato in fase di doppiaggio. Sia Bellof che Prost sono stati autori di una finale veloce. Il pilota della Ferrari ha segnato il suo miglior tempo al 26. giro, quando Bellof gli era ormai in scia (lo ha sorpassato nella tornata seguente). La Tyrrell del tedesco ha quindi incrementato l'andatura e al 29. giro ha realizzato il suo record, forse nella speranza di poter raggiungere Senna, che in quel momento girava più lento di circa un secondo al giro. Nel finale il brasiliano aveva infatti rallentato, sicuro di raggiungere comunque Prost. Purtroppo per lui, la corsa è stata fermata con un'ora di anticipo sul previsto.

Il GP alla moviola di ARCE

NEI DISEGNI sotto si possono notare tre momenti chiave del GP di Montecarlo. In quello a sinistra è spiegata la concitata fase della partenza. Dopo un leggero contatto con Arnoux, la Renault di Derek Warwick si mette di traverso a Saint Devote e viene centrata da Patrick Tambay, mentre De Angelis e Patrese che seguivano la traiettoria del francese restano intrappolati. Nel disegno centrale Niki Lauda, nella

discesa che porta alla curva della «Vecchia Stazione» supera la Ferrari di Michele Alboreto con apparente facilità, costringendo l'italiano all'esterno. Infine nell'ultimo disegno l'errore che poteva costare caro a Ayrton Senna, che osa troppo all'ingresso della chicane di Saint Devote e sale sul cordolo atterrando violentemente sul terreno. È solamente l'inizio della grande rimonta del brasiliano.



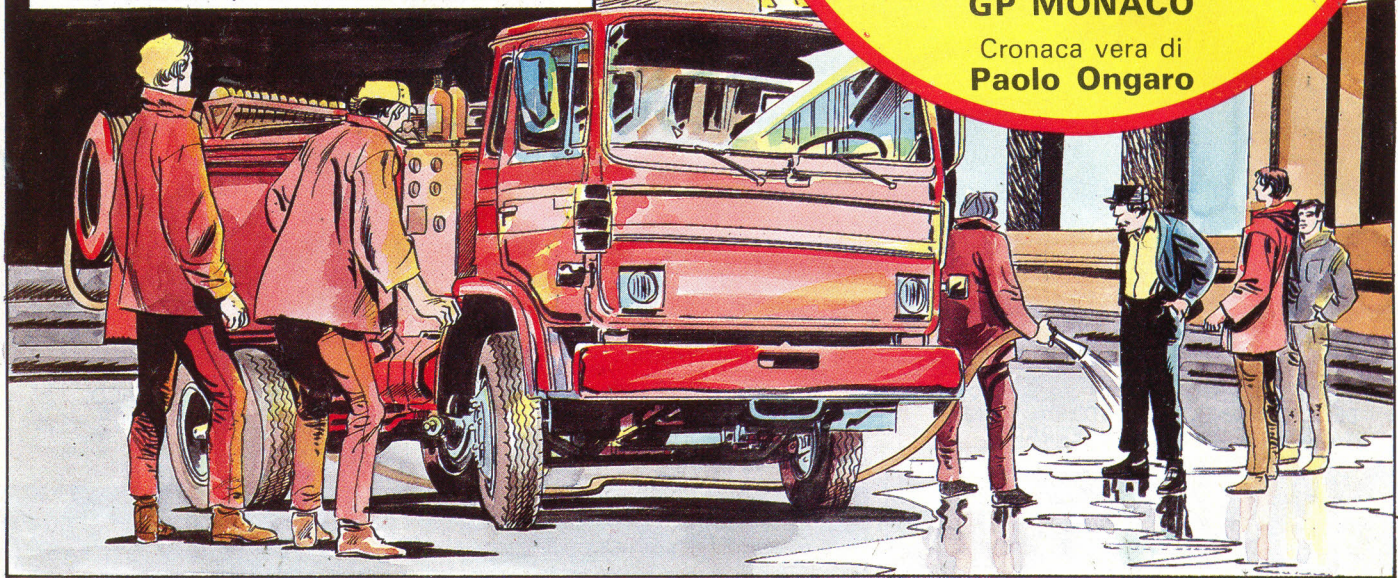
IL GIALLO DELLA FORMULA 1

SESTA PUNTATA
GP MONACO

Cronaca vera di
Paolo Ongaro

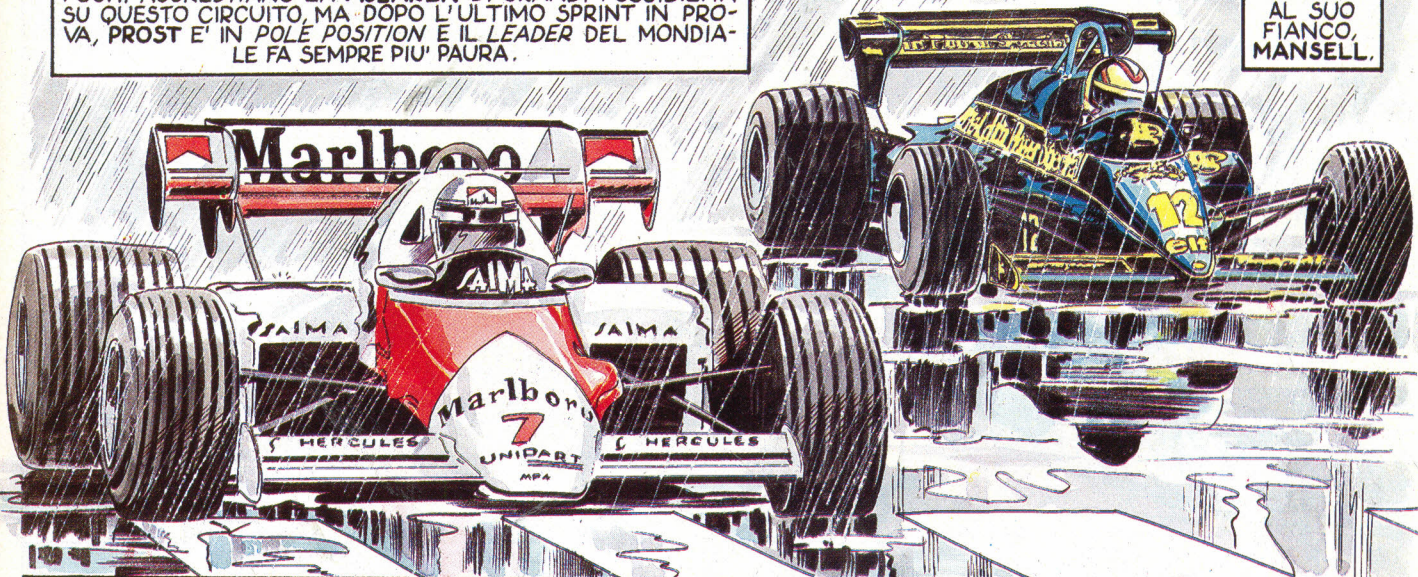
UN GRANDE NEMICO DELLA F1 SI AFFACCIA A MONTE-CARLO: LA PIOGGIA...

...E LAUDA, PORTAVOCE DEI PILOTI, CHIEDE CHE VENGA BAGNATO L'ASFALTO DEL TUNNEL PER EVITARE IL PERICOLO DEL REPENTINO PASSAGGIO DAL BAGNATO ALL'ASCIUTTO E VICEVERSA. UN PROLOGO QUANTO MENO INCONSUETO.

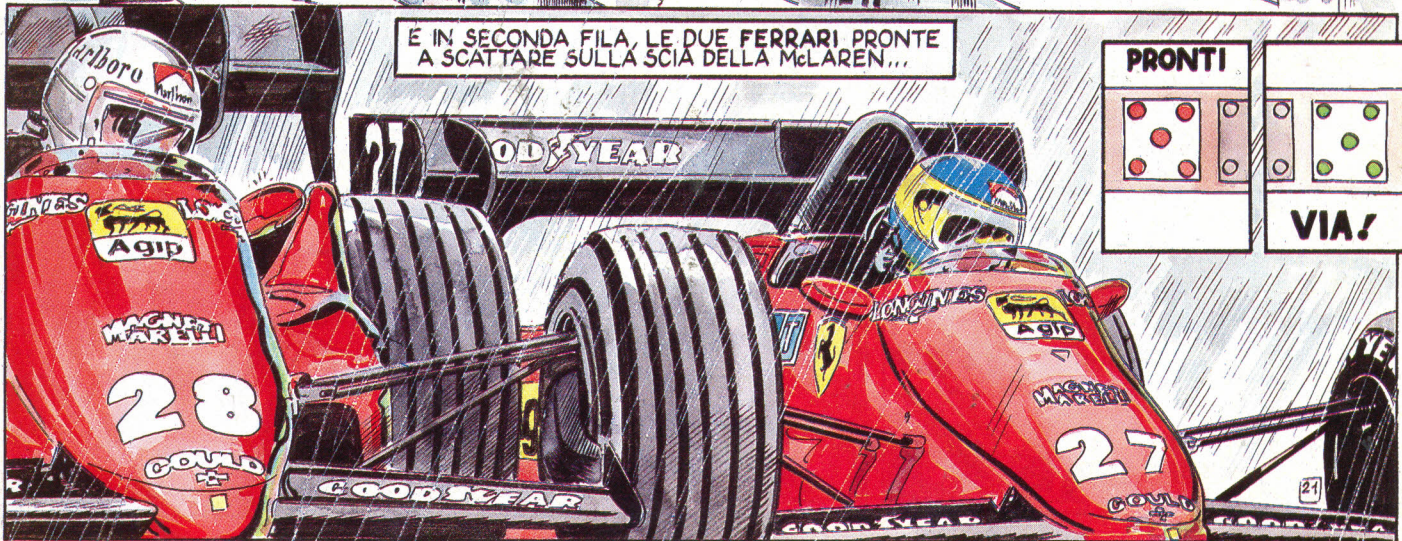


POCHI ACCREDITANO LA McLAREN DI GRANDI POSSIBILITA' SU QUESTO CIRCUITO, MA DOPO L'ULTIMO SPRINT IN PROVA, PROST E' IN POLE POSITION E IL LEADER DEL MONDIALE FA SEMPRE PIU' PAURA.

AL SUO FIANCO, MANSELL.



E' IN SECONDA FILA, LE DUE FERRARI PRONTE A SCATTARE SULLA SCIA DELLA McLAREN...



PRONTI

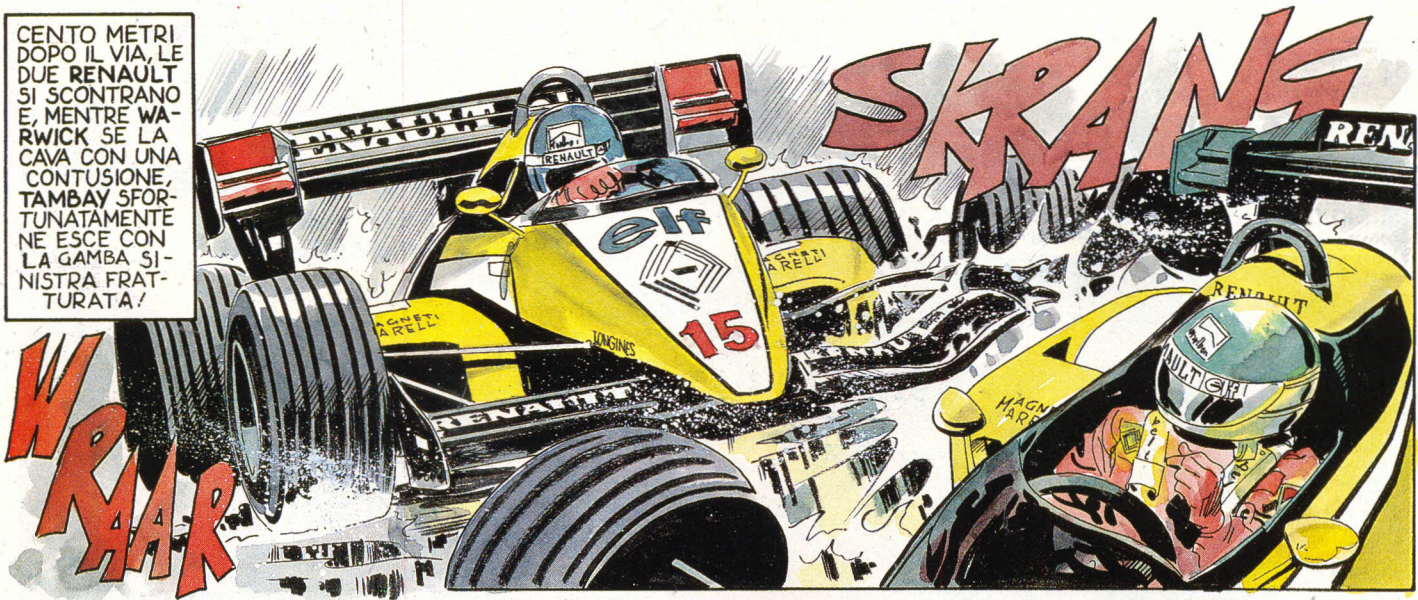


VIA!

CENTO METRI DOPO IL VIA, LE DUE RENAULT SI SCONTRANO E, MENTRE WARWICK SE LA CAVA CON UNA CONTUSIONE, TAMBAY SFORTUNATAMENTE NE ESCE CON LA GAMBA SINISTRA FRATTURATA!

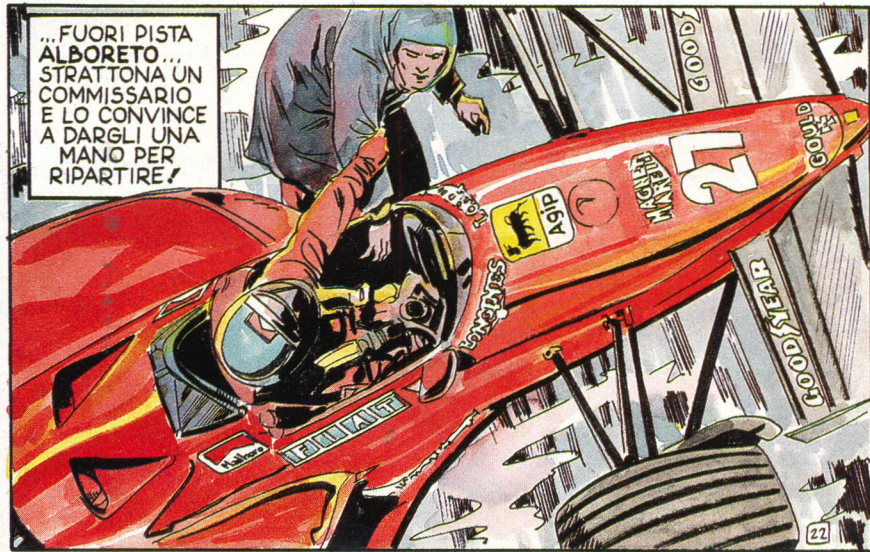
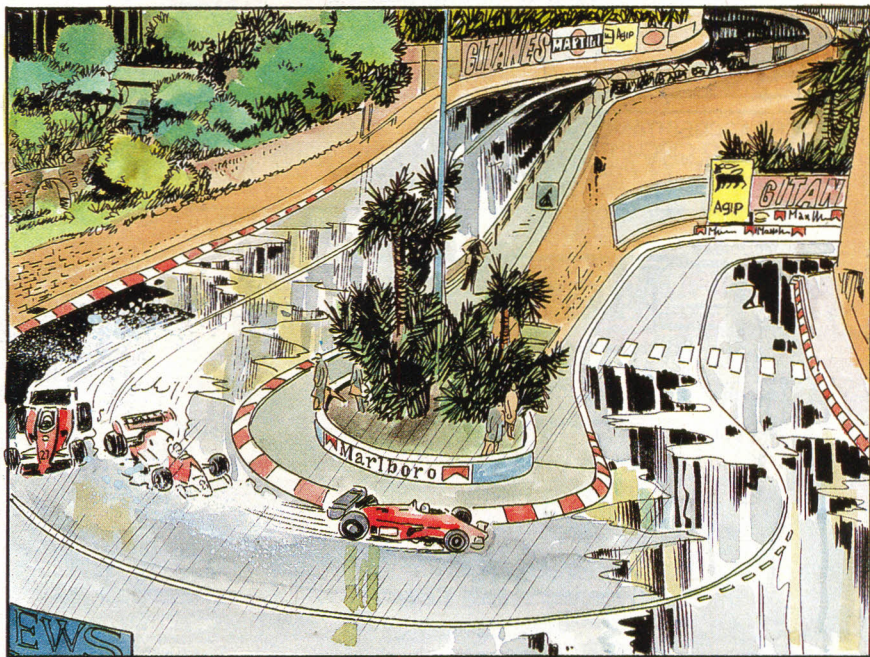
W
R
AAR

SKRANK



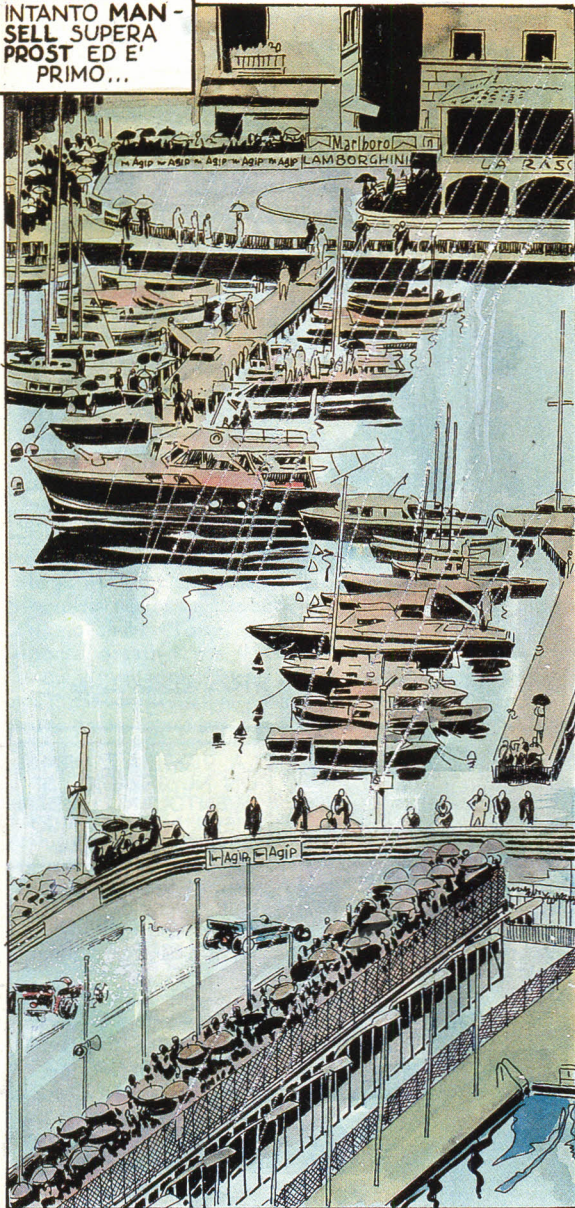
TUTTO QUESTO MENTRE PROST PRENDE IL COMANDO, SEGUITO DA MANSELL E DALLE DUE FERRARI...

...CHE NON OPPONGONO RESISTENZA A LAUDA... L'AUSTRIACO, CON LA STESSA AGGRESSIVITA' DIMOSTRATA A DIGIONE, PASSA LE MACCHINE DEL CAVALLINO CON IL QUALE, NEL '75 E NEL '76, AVEVA VINTO SU QUESTO STESSO PERCORSO.



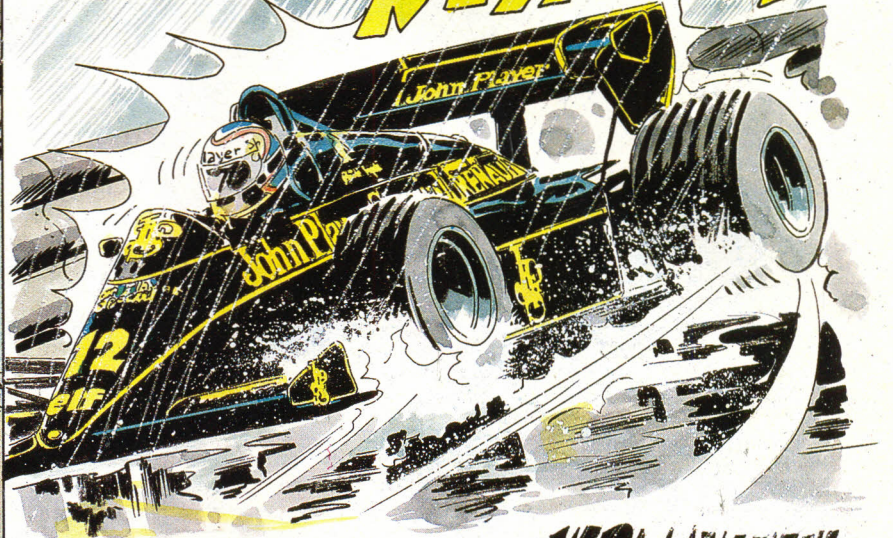
...FUORI PISTA ALBORETO... STRATTONA UN COMMISSARIO E LO CONVINCINE A DARGLI UNA MANO PER RIPARTIRE!

INTANTO MAN-
SELL SUPERA
PROST ED E'
PRIMO...



...MA SUBITO DOPO SBAGLIA
TRAIETTORIA E FINISCE CON-
TRO IL GUARD RAIL.

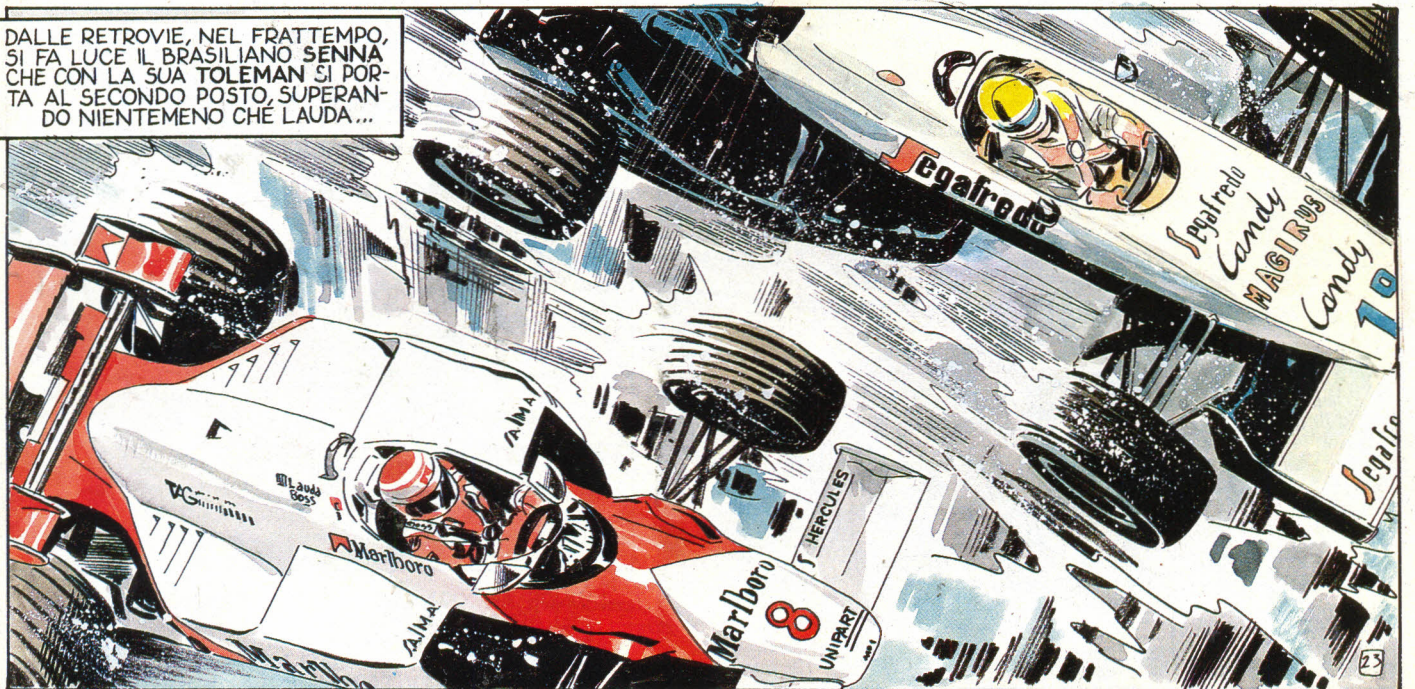
KRANG



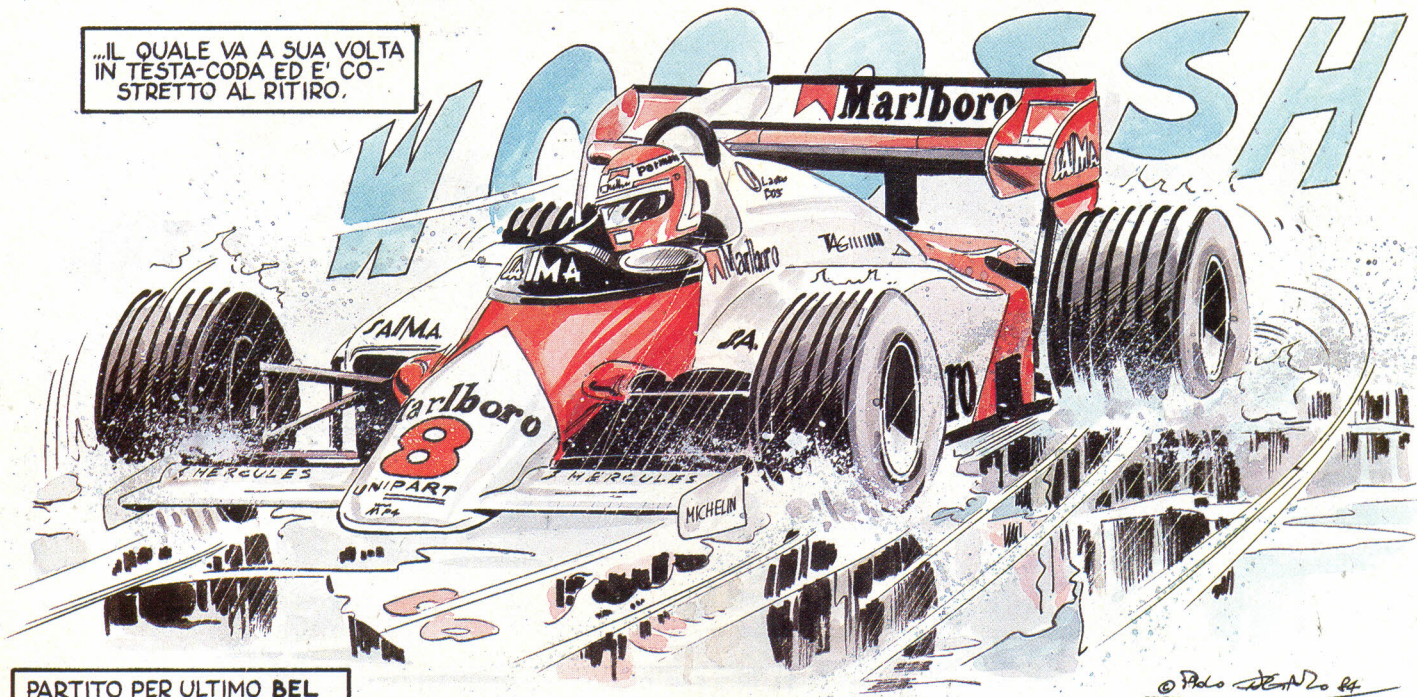
L'INGLESE RIPRENDE CON LA MACCHINA
DANNEGGIATA, MA VA IN TESTA-CODA E
ABBANDONA PROPRIO MENTRE PROST
LO SUPERA RIPORTANDOSI AL
COMANDO.



DALLE RETROVIE, NEL FRATTEMPO,
SI FA LUCE IL BRASILEANO SENNA
CHE CON LA SUA TOLEMAN SI POR-
TA AL SECONDO POSTO, SUPERAN-
DO NIENTEMENO CHE LAUDA...

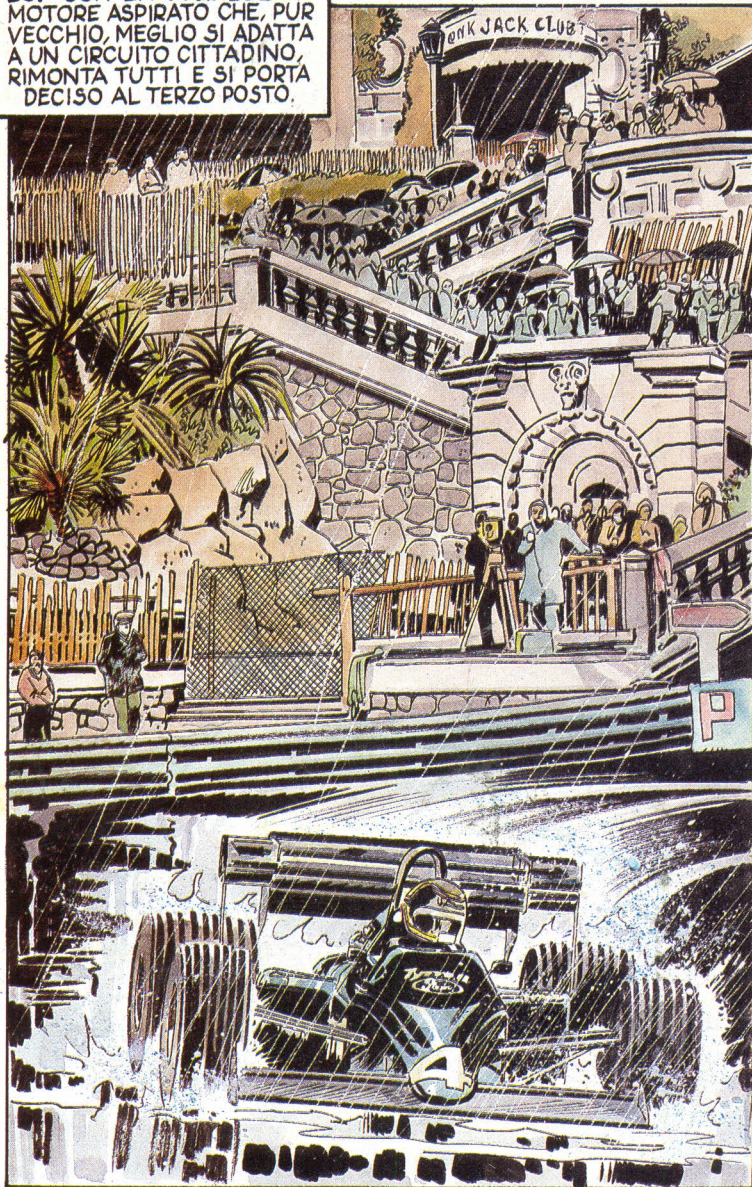


...IL QUALE VA A SUA VOLTA
IN TESTA-CODA ED E' CO-
STRETTO AL RITIRO.



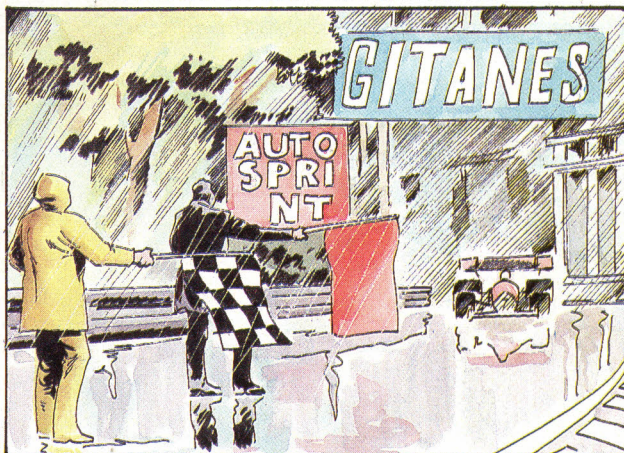
© Polo JEANLO 84

PARTITO PER ULTIMO BEL
LOF CON LA TYRRELL A
MOTORE ASPIRATO CHE, PUR
VECCHIO, MEGLIO SI ADATTA
A UN CIRCUITO CITTADINO.
RIMONTA TUTTI E SI PORTA
DECISO AL TERZO POSTO.



LA PIOGGIA E' ORMAI
UN NUBIFRAGIO... SI
SVENTOLANO LA BAN-
DIERA NERA LUNGO
IL PERCORSO...

...E QUELLA ROSSA ALL'ARRIVO... GARA SOSPE-
SA E BANDIERA A SCACCHI PER CONCLUDERE,
PROPRIO QUANDO PROST, IN DIFFICOLTA', STAVA
PERDENDO TERRENO RAPIDAMENTE.



VINCE ANCORA UNA VOLTA IL FRANCESE DELLA
McLAREN, SEGUITO DA SENNA, BELLOF E AR-
NOUX... UNA MEZZA GARA CHE, PER REGOLAMEN-
TO, REGALA AI PILOTI META' PUNTI, E SOL-
LEVA INEVITABILI POLEMICHE.

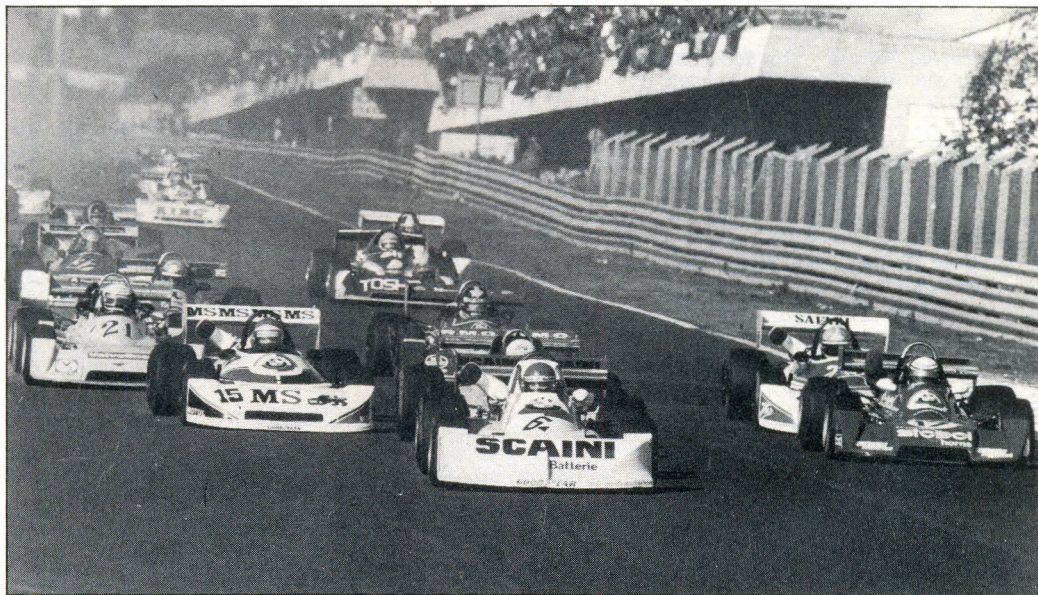
NUOVI CIRCUITI/L'Estoril, ultima tappa del mondiale di F. 1

Piquet l'ha approvato

Il 21 ottobre vi si correrà il GP del Portogallo. Un milione di dollari il costo dei lavori. È stato inaugurato domenica da gare monomarca, ospiterà la F. 1 per almeno altri cinque anni

LISBONA — «Abbiamo preso il treno nel momento giusto!», ha detto Cesar Torres, principale organizzatore del prossimo GP del Portogallo, quando è stato ufficializzato da Balestre che il mondiale di F. 1 quest'anno si sarebbe chiuso il 21 ottobre sul circuito dell'Estoril. «Avavamo già cominciato i lavori di ristrutturazione perché avevamo intenzione di chiedere alla Fisa di organizzare un GP in Portogallo nel 1985. La decisione presa non ha fatto altro che anticipare la realizzazione delle nostre aspirazioni», ha aggiunto ancora Torres. Dopo il responso negativo per il GP di Spagna a Fuengirola, Torres si era incontrato con Ecclestone nella settimana precedente la corsa di Montecarlo. In quella occasione era stata stesa una ipotesi di contratto con la Foca in cui fra l'altro ci si è accordati per far disputare un GP iridato in Portogallo per un minimo di cinque anni e un massimo di dieci. «Siamo sicuri di poter far fronte agli impegni presi — ci ha detto Torres — cioè garantiamo che per il 21 ottobre la pista dell'Estoril sarà pronta». I lavori, che come abbiamo detto erano già cominciati, comporteranno una spesa globale di circa un milione di dollari. L'autodromo dell'Estoril è stato riaperto domenica scorsa per ospitare alcune gare monomarca spagnole. Le gare si sono disputate sul circuito corto (circa 3 km) mentre per il GP di F. 1 sarà rifatta una variante interna che porterà la lunghezza del circuito ad un totale di 4350 metri. Dovranno essere inoltre completamente rifatti i box, costruita una nuova tribuna capace di ospitare 10 mila spettatori seduti (attualmente i posti a sedere sono 35 mila) e allestita una nuova sala stampa. Per quanto riguarda ciò che già è stato fatto, diciamo che è stato rifatto l'asfalto nella variante esterna, sono state create nuove zone di fuga all'esterno di alcune curve che avevano i rails troppo vicini alla pista, è stata aperta una nuova via di accesso ai box con una chicane per il rallentamento delle vetture.

IL MILIONE di dollari occorrente all'ammodernamento del circuito sarà a carico della Foca, dell'Ente Turismo della Costa di Estoril, dell'Automobil Club del Portogallo e dei proprietari del circuito. Le spese per i lavori già fatti sono andati a carico dell'Ente Turismo. Diciamo ancora che alla realizzazione del progetto manca una formalità: il nulla osta ufficiale della Fisa, che



Molti dei piloti attuali di F. 1 conoscono già il circuito di Estoril. Qui sopra una fase della gara di F. 2 del 1977: da sinistra a destra ci sono Rosberg, Cheever, Giacomelli (dietro a lui, Arnoux) e Patrese. Quella gara fu vinta da Didier Pironi. Quello del 21 ottobre sarà il quarto GP portoghese

però verrà puntualmente accordato nella riunione del comitato esecutivo in programma il prossimo 18 luglio.

Quello che si correrà il 21 ottobre sarà il IV GP del Portogallo. Il primo si corse il 24 agosto del 1958 sul circuito di Boavista, nella città di Porto: vinse Stirling Moss con una Vanwall. Il secondo si svolse sul circuito di Monsanto, nei pressi di Lisbona, e fu ancora vinto da Moss questa volta al volante di una Cooper Climax. Quella gara viene ancora oggi ricordata perché segnò il debutto del primo e unico pilota portoghese di F. 1: Mario Araujo Cabral, detto «Nicha» Cabral, che corse con una Cooper Maserati. Nel 1960 il GP del Portogallo tornò sul

circuito Boavista e fu vinto da Jack Brabham su Cooper Climax. Negli anni successivi in Portogallo si disputarono gare di gran turismo, sport-prototipi e anche di F. 3 sui circuiti di Boavista, Monsanto e Cascais. Il circuito dell'Estoril, inaugurato nel 1972, ha ospitato gare di F. 2 nel 1973, 1975, 1976 e 1977; nel 1977 vi si è disputata anche una gara del mondiale marche.

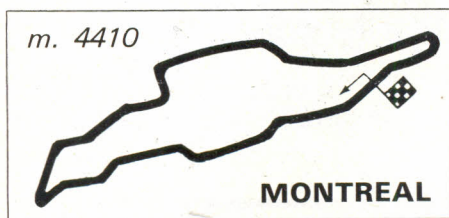
CON LA F. 1 l'autodromo di Estoril intende iniziare un nuovo e più dinamico ciclo. Per il 1985 sono già previste anche una gara di euro-turismo e una di F. 3. Inoltre questa pista potrebbe essere come una valida alternativa al Paul Ricard per i test invernali grazie al clima mitissi-

mo che caratterizza normalmente i mesi da ottobre a gennaio. Nelson Piquet in rappresentanza dei piloti e Derek Ongaro per la Fisa la settimana scorsa hanno già visitato il circuito in occasione della sua presentazione alla stampa. Dopo aver constatato lo stato dei lavori, se ne sono detti soddisfatti.

L'autodromo dell'Estoril dista circa 30 km da Lisbona e meno di 10 da Cascais. L'attuale record della pista di 4350 metri appartiene a Derek Daly che nella gara di F. 2 del 1977 al volante di una Chevron B-40 con motore Hart segnò il miglior tempo con 1'34"160 (media 166,312 km/h). Le F. 1 dovrebbero girare in 1'10" circa.

José Miguel Barros

F.1 IL PROSSIMO APPUNTAMENTO



m. 4410

MONTREAL

Settima prova del mondiale F. 1.

Circuito: Gilles Villeneuve. Sviluppo: m. 4410;

Distanza: 70 giri pari a km 308,700

Organizzazione: Canadian Automobile Sports Club - 5385 Yonge Street, Suite n. 203 - Willowdale - Ontario. Telefono circuito (514) 87.11.421.

Primati: - sulla distanza: Alan Jones (Williams Ford Fw 07) 1.46'45"52: media 177,030 kmh (1980). Sul giro: Didier Pironi (Ferrari 126 C2) 1'28"323 media 179,749 kmh (1982). Sul giro in prova: Nelson Piquet (Brabham Ford Bt 49). 1'27"328 media 181,797 kmh (1980). Senza minigonne: Patrick Tambay (Ferrari 126 C2) 1'30"851 (1983).

Così nel 1983

In 26 al via

| 1. FILA | |
|---|--|
| 28 René Arnoux Ferrari 1'28"729 | 15 Alain Prost Renault 1'28"830 |
| 2. FILA | |
| 5 Nelson Piquet Brabham Bmw 1'28"887 | 27 Patrick Tambay Ferrari 1'28"992 |
| 3. FILA | |
| 6 Riccardo Patrese Brabham Bmw 1'29"549 | 16 Eddie Cheever Renault 1'29"863 |
| 4. FILA | |
| 9 M. Winkelhock Ats Bmw 1'30"966 | 22 Andrea De Cesaris Euro Alfa Romeo 1'31"173 |
| 5. FILA | |
| 1 Keke Rosberg Williams Ford 1'31"480 | 36 Bruno Giacomelli Toleman Hart 1'31"586 |
| 6. FILA | |
| 11 Elio De Angelis Lotus Renault 1'31"822 | 35 Derek Warwick Toleman Hart 1'32"116 |
| 7. FILA | |
| 2 Jacques Laffite Williams Ford 1'32"185 | 29 Marc Surer Arrows Ford 1'32"540 |
| 8. FILA | |
| 30 Thierry Boutsen Arrows Ford 1'32"576 | 25 Jean Pierre Jarier Ligier Ford 1'32"642 |
| 9. FILA | |
| 3 Michele Alboreto Tyrrell Ford 1'33"175 | 12 Nigel Mansell Lotus Ford 1'33"588 |
| 10. FILA | |
| 8 Niki Lauda McLaren Ford 1'33"671 | 7 John Watson McLaren Ford 1'33"705 |
| 11. FILA | |
| 33 Roberto Guerrero Theodore Ford 1'33"721 | 4 Danny Sullivan Tyrrell Ford 1'33"791 |
| 12. FILA | |
| 34 Johnny Cecotto Theodore Ford 1'34"314 | 26 Raul Boesel Ligier Ford 1'34"486 |
| 13. FILA | |
| 31 Corrado Fabi Osella Ford 1'34"544 | 23 Mauro Baldi Euro Alfa Romeo 1'34"755 |

In 11 al traguardo

1. **René Arnoux** (Ferrari 126 C2) 1.48'31"838 media 170,647 kmh.
2. Eddie Cheever (Renault RE 40) a 42"029;
3. Patrick Tambay (Ferrari 126 C2) a 52"610;
4. Keke Rosberg (Williams Ford Fw 08) a 1'17"048;
5. Alain Prost (Renault Re 40) a 1 giro;
6. John Watson (McLaren Ford Mp 4) a 1 giro;
7. Thierry Boutsen (Arrows Ford A6) a 1 giro;
8. Michelé Alboreto (Tyrrell Ford 011) a 2 giri;
9. Danny Sullivan (Tyrrell Ford 011) a 2 giri;
10. Manfred Winkelhock (Ats Bmw D6) a 3 giri;
11. Mauro Baldi (Euro Alfa Romeo 183) a 3 giri.

N.B.: Danny Sullivan è stato escluso dalla classifica perché la sua Tyrrell è risultata irregolare alle verifiche del peso.



RENE ARNOUX

I 14 ritirati

| PILOTA | GIRO | CAUSA |
|------------|------|---------------|
| Patrese | 56 | cambio |
| Warwick | 47 | motore |
| Mansell | 43 | gomme |
| Giacomelli | 43 | motore |
| De Cesaris | 42 | motore |
| Laffite | 37 | cambio |
| Boesel | 32 | freni |
| Guerrero | 27 | motore |
| Fabi | 26 | motore |
| Cecotto | 17 | differenziale |
| Piquet | 15 | filo acceler. |
| Lauda | 11 | incidente |
| Jarier | 3 | motore |
| De Angelis | 1 | acceleratore |

Gli orari di Montreal

Venerdì 15 giugno

16.00-17.30

F.1: prove libere

19.00-20.00

F.1: prove crono

21.05-22.25

F.Ford: prove crono

21.40-22.55

Prove produzione e F.Honda

23.10-23.40

F.Ford: prove crono

Sabato 16 giugno

16.00-17.30:

F.1: prove libere

19.00-20.00:

F.1: prove crono

21.35-22.20

F.Ford: corsa

22.35-23.05:

corsa produzione

Domenica 17 giugno

15.00-15.30

F.1: warm up

16.00-16.30

corsa F. Honda

18.30

F.1: allineamento di partenza

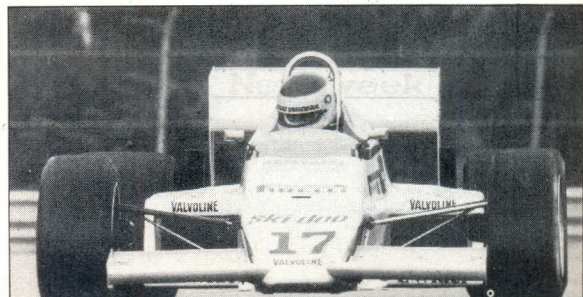
19.00

F.1: partenza gara

Domenica 17
TV Rete 2
ore 19,00

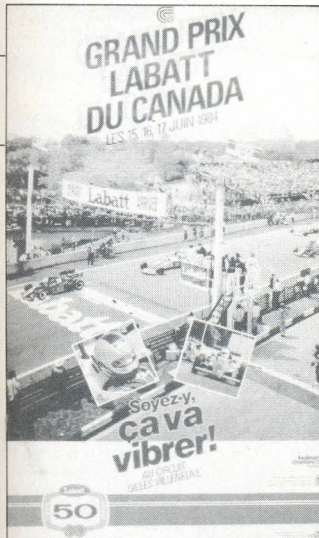
L'albo d'oro del G.P.

| ANNO CIRCUITO | PILOTA | MEDIA |
|-----------------------|----------------------------------|---------|
| 1967 (Mosport) | J. Brabham (Brabham Repco Bt 20) | 133,209 |
| 1968 (Mont Tremblant) | D. Hulme (McLaren Ford M7 A) | 155,234 |
| 1969 (Mosport) | J. Ickx (Brabham Ford Bt 26) | 181,470 |
| 1970 (Mont Tremblant) | J. Ickx (Ferrari 312 B) | 162,970 |
| 1971 (Mosport) | J. Stewart (Tyrrell Ford 003) | 131,910 |
| 1972 (Mosport) | J. Stewart (Tyrrell Ford 005) | 183,770 |
| 1973 (Mosport) | P. Revson (McLaren Ford M23) | 159,534 |
| 1974 (Mosport) | E. Fittipaldi (McLaren Ford M23) | 189,089 |
| 1976 (Mosport) | J. Hunt (McLaren Ford M 23) | 189,649 |
| 1977 (Mosport) | J. Scheckter (Wolf Ford Wr 1) | 187,722 |
| 1978 (Notre Dame) | G. Villeneuve (Ferrari 312 T3) | 160,410 |
| 1979 (Notre Dame) | A. Jones (Williams Ford Fw 07) | 169,536 |
| 1980 (Notre Dame) | A. Jones (Williams Ford Fw 07B) | 177,030 |
| 1981 (Notre Dame) | J. Laffite (Talbot Ligier Js 17) | 137,290 |
| 1982 (Notre Dame) | N. Piquet (Brabham Bmw Bt 50) | 173,655 |
| 1983 (Notre Dame) | R. Arnoux (Ferrari 126 C2) | 170,647 |



JACQUES VILLENEUVE (Foto DPPI)

N.O. - 17 Jacques Villeneuve (March Ram Ford) 1'35"133; 32 Pier Carlo Ghinzani (Osella Alfa Romeo) 1'35"171.



Classifiche iridate dopo 6 gare

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

MONDIALE PILOTI

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

MONDIALE COSTRUTTORI

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

Le statistiche

Ecco le quattro volte in cui il vincitore del Gp del Canada è diventato campione del mondo. **Jackie Stewart (1971)**, **Emerson Fittipaldi (1974)**, **James Hunt (1976)**, **Alan Jones (1980)**. Incremento media gara tra l'edizione 1982 e quella 1983: -1,76%. Differenza tra il giro più veloce in gara dell'edizione 1982 e quello 1983; +2'528. Differenza tra il miglior tempo in prova e in gara: 2" 122. Per **Arnoux** il successo nell'edizione 1983 è stato il quinto nella sua carriera di pilota F. 1. Per la **Ferrari** l'affermazione canadese è stata la vittoria n. 86. I primatisti del Gp sono: **Jacky Ickx**, **Jackie Stewart** e **Alan Jones** (2 vittorie). Le marche che si sono imposte di più al Gp del Canada sono: **McLaren** (4 volte); **Brabham**, **Ferrari** (3 volte); **Tyrrell**, **Williams** (2 volte).

Vediamo come è andata l'anno scorso

La prima di Arnoux

Prima o poi una vittoria doveva arrivare per René Arnoux che giunge in Canada con molti giri veloci all'attivo ma nessuna affermazione al volante della Ferrari. Il francesino di Grenoble, dopo la sfortuna che l'ha perseguitato nel Gp precedente svoltosi a Detroit, ottiene la pole position al termine delle due sessioni di qualificazione. Alla partenza è lesto a prendere il comando davanti

a un gruppo comprendente la Renault di Alain Prost, le Brabham di Piquet e Patrese e la Ferrari del compagno di squadra Patrick Tambay. Arnoux non ha problemi a concludere al primo posto. Domina da cima a fondo l'intera corsa e non è impensierito da nessuno, dimostrando di avere raggiunto finalmente un buon affiatamento con la rossa vettura italiana. Alle sue spalle si sviluppa un grande duello tra Tambay e Patrese. Ma l'italiano della Brabham

è ancora una volta sfortunato. Si ritira al 52. giro lasciando al bel Patrick 4 punti iridati. Secondo si classifica Eddie Cheever, che, sui circuiti cittadini è sempre in forma meravigliosa, mentre Alain Prost non va più in là di un dignitoso quinto posto, preceduto anche dalla Williams di Keke Rosberg, primo tra i piloti che utilizzano monoposto a motore aspirato Cosworth.

dall'ultimo dei qualificati, l'italiano Mauro Baldi sull'Euro Alfa. Per Villeneuve è l'ennesima esperienza triste in F. 1 e per la March Ram una delle tante non qualificazioni del campionato del mondo 1983.

Piloti o giocatori?

Montreal per i piloti non è solo F.1. Smessi gli abiti ignifughi, i caschi e i guanti, i ventisei prim'attori dell'automobilismo mondiale scendono con gran piacere in terra canadese anche perché il sabato dopo le qualifiche, si esibiscono in una sfida calcistica contro i giornalisti e fotoreporter del circus iridato. È una sfida che nel 1984 giungerà al terzo confronto e i piloti cercheranno di non subire brutte figure. Su un campo in tartan, simile a quello nel quale ha giocato recentemente la nazionale italiana, muniti solo di scarpette da ginnastica senza tacchetti, piloti e stampa se le danno di santa ragione, inveendo contro i colleghi che sbagliano tiri e prendendosi piccole rivincite personali. Quest'anno le formazioni sono top secret. Ma alcuni tra i leader storici della nazionale motoristica, vedi Patrese, Alboreto, Cheever e Cecotto, vorranno far dimenticare ai canadesi la magra figura rimediata dagli azzurri «veri» nella recente tournée nord americana.

Il fallimento di Jacques

A parte la corsa, il grande avvenimento del Gp del Canada è rappresentato dal ritorno di Jacques Villeneuve al volante di una F. 1. Il pilota canadese aveva infatti tentato di qualificare un'Arrows-Ford al Gp di casa nel 1981 ma aveva fallito di poco. Questa volta si fa un gran parlare della sua partecipazione alla corsa. Purtroppo gli capita tra le mani la monoposto meno competitiva del lotto. La March-Ram del team Mac Donald, che ha licenziato il cileno Eliseo Salazar. La vettura è decente solo nell'aspetto cromatico, con i vari sponsor canadesi di Jacques Villeneuve che coronano bene la tozza monoposto. Villeneuve junior, seguito con amore dal suo connazionale, ha grossi problemi nel primo turno di qualificazione, mentre nel secondo, pur facendo di tutto, si prende quasi un secondo

Orari dei Gran Premi in TV

| DATA | GRAN PREMIO | LOCALITÀ | ORA LOCALE | ORA ITALIANA | RETE |
|------------|-------------|--------------|------------|--------------|------|
| 17 giugno | Canada | Montreal | 13,00 | 19,00 | 2 |
| 24 giugno | Detroit | Detroit | 13,15 | 19,15 | 2 |
| 8 luglio | Dallas | Dallas | 13,30 | 20,30 | 1 |
| 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 | Spagna | Fuengirola | 14,30 | 15,30 | 2 |

* Forse non verrà trasmesso dalla Tv tedesca per la concomitanza con le Olimpiadi



MANSOUR OJJEH (Foto DPPI)

IL PERSONAGGIO/Mansour Ojeh, 32 anni, capo della TAG

Lo sceicco del turbo

Nel '77 entrò nell'azienda di papà, nel '78 entrò in F.1 come sponsor. Nel 1983 ha commissionato alla Porsche un motore «vincente» da montare sulla McLaren. Adesso domina il mondiale

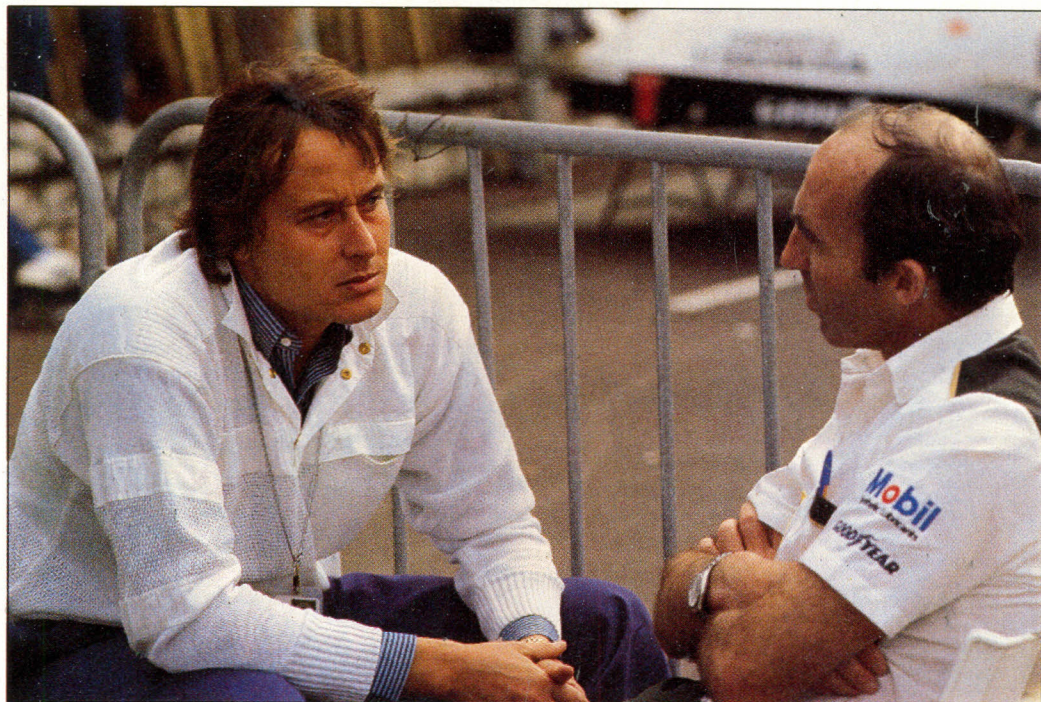
di Andrea Ficarelli

Lo sceicco del turbo

segue

CINQUE VITTORIE su sei gran premi disputati. È questo il bilancio del team McLaren-Tag alla vigilia delle tre gare americane di Montreal, Detroit e Dallas. Da due mesi la Formula 1 ha un protagonista indiscusso: il motore Porsche che equipaggia le vetture di Prost e Lauda, Porsche di fatto ma non di nome, visto che il propulsore in questione è stato ufficialmente battezzato «Tag» fin dalla sua prima uscita, l'anno scorso nel Gran Premio d'Olanda con Lauda. Dietro questa sigla di tre lettere c'è un arabo nato 32 anni fa a Ginevra che ha deciso di investire un mucchietto di miliardi per far realizzare dalla casa di Stoccarda un motore di Formula 1 che portasse il nome della sua azienda, la «Tag» appunto.

MANSOUR OJJEH, così si chiama lo sceicco del turbo, può essere considerato un mecenate come lo era stato Lord *Hesketh* negli anni '70? Per capirlo lo abbiamo avvicinato nei paddock di Montecarlo, alla vigilia del Gran Premio. Ci ha ricevuti nella sua motorhome bianca e verde — ha conservato i colori della Williams, team che la «Tag» sponsorizza fino all'anno scorso — davanti alla quale era ormeggiato il suo yacht. Mansour Ojjech non ha nulla in comune con quello che noi immaginiamo essere un tipico arabo. È un uomo di personalità e cultura europea al cento per cento. Nella sua motorhome si servono anche alcolici. «La nostra religione non lo permette — spiega Ojjech — ma io bevo alcolici senza problemi...». Non potrebbe essere diversamente per un giovane che ha vissuto prevalentemente in Europa. «Sono nato a Ginevra nel 1952. Vivo... un po' dappertutto, prevalentemente a Parigi. Quando non sono a Parigi abito in qualunque posto del mondo. Sono cittadino dell'Arabia Saudita. Ho abitato in Egitto prima di venire a studiare in Europa. Sono stato un anno in Svizzera, poi ho frequentato due anni di università a Parigi, quindi sono andato a studiare per cinque anni in California, dove mi sono laureato "master in business administration". Nel 1977 ho terminato gli studi ed ho iniziato a lavorare alla «Tag», l'azienda di mio padre». Mansour è ovviamente considerato un uomo ricco. Lui però cerca di minimizzare. «Cosa vuol dire



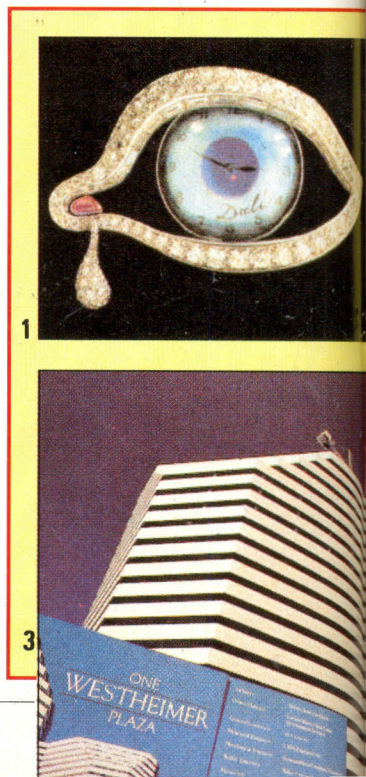
MANSOUR OJJECH CON FRANK WILLIAMS (Foto Villanti)

«ricco»? — chiede — **Tutto è relativo. Noi abbiamo una buona organizzazione, abbiamo buoni affari, guadagniamo denaro. C'è gente che guadagna più denaro e gente che ne guadagna meno...». In ogni caso, mister Ojjech non può negare l'evidenza: «Il denaro che ho mi basta. Ma devo lavorare per guadagnarmelo: non è che i soldi cadano dagli alberi».**

NO, PURTROPPO NON è così e per far soldi la «Tag» opera nei settori più disparati: si dice che una delle maggiori attività del gruppo arabo sia la produzione di armi. «Armi? — replica Ojjech tra lo stupito e il divertito — No, la «Tag» realizza molte costruzioni in Arabia Saudita. Noi appoggiamo società che realizzano ospedali, scuole, città. Poi abbiamo alberghi in America, aziende agricole in Paraguay, società finanziarie, abbiamo una banca in Lussemburgo, un'impresa che realizza costruzioni nautiche; — e indica il suo yacht — sì, abbiamo tante attività». Seguire tutta questa schiera di imprese sparse per il mondo non dev'essere uno scherzo, e di certo non deve lasciare molto tempo libero. «Quando non lavoro mi piace guidare l'automobile, andare in barca, giocare a tennis... Mi piace, in altre parole, far quello che fanno tutti gli uomini giovani della mia età. Non sono uno stravagante». L'interesse di Mansour Ojjech per le corse automobilistiche ha origini recenti. Fino a sei anni fa, infatti, l'attuale proprietario del motore che ha messo in

Renault (anche l'Alfa è «in ginocchio», ma per fatti suoi...) non si interessava di Formula 1. «Sono stati dei miei amici arabi a coinvolgermi (quelli della Saudia - n.d.r.). Loro sponsorizzavano già la Williams. Mi hanno chiesto di investire un po' di soldi nel team e io ho accettato. Questo è accaduto tra il 1978 e il 1979». La sponsorizzazione della «Tag» alla Williams è proseguita per quattro anni, fino all'anno scorso. È stato proprio nel 1983 che le strade di Frank Williams e di Mansour Ojjech si sono separate, anche se i due sono rimasti in rapporti eccellenti. La Williams ha iniziato a collaborare con i giapponesi dell'Honda, mentre la «Tag» ha commissionato alla Porsche un motore da fornire in esclusiva alla McLaren. È stato un «divorzio» strano, almeno apparentemente. «Non c'è niente di strano in ciò che è accaduto; — replica Ojjech — è stata la McLaren a prendere i primi contatti con la Porsche per ottenere un motore di Formula 1. La McLaren aveva bisogno di un partner che potesse sostenere i costi di questo progetto, e noi ci siamo resi disponibili. Abbiamo fatto il nostro partner nella realizzazione del motore. Questa società si chiama «Tag turbo engine». La nostra quota è del 70 per cento, il rimanente 30 per cento è della McLaren». In altri termini, la Tag non avrebbe potuto fornire i motori alla Williams, indipendentemente dall'accordo tra Frank e l'Honda, poiché la trattativa con Porsche era già stata portata avanti da Ron Dennis

della McLaren, al quale mancava solo il denaro per concluderla. «Il nostro contratto con la Porsche — prosegue Ojjech — prevede la costruzione di un motore su nostre indicazioni. Ovviamente non tutte le parti che compongono il motore vengono costruite direttamente dalla Porsche, ma loro hanno comunque la responsabilità totale del progetto». Uno dei punti che ha fatto maggiormente parlare del progetto congiunto «Tag-Porsche» è quello che, alla luce dei fatti, la «Tag turbo engine» sta pagando alla casa di Stoccarda un lavoro di ricerca che essa potrebbe poi utilizzare per fini





IL TITOLARE DELLA TAG ASSIEME A NIKI LAUDA (Foto Colombo)

propri. Si è anche accennato alla possibilità che un giorno la Porsche possa fare il suo ingresso ufficiale in Formula 1 facendo tesoro delle esperienze finanziate dalla società di Ojeh e Dennis. «Non credo assolutamente che ciò possa avvenire — taglia corto Ojeh — perché la Porsche è coinvolta direttamente in questo programma. Noi abbiamo delle ottime relazioni con loro, e in ogni caso non penso proprio che loro siano interessati ad entrare in Formula 1 in prima persona».

PRIMA DI rilasciarci questa intervista, Ojeh aveva conver-

sato a lungo con Frank Williams. In una conferenza stampa di alcune settimane prima, Frank aveva affermato di essere contento di aver concluso con l'Honda poiché la casa giapponese era impegnata direttamente nello sviluppo del motore, mentre altri, e alludeva alla Tag, una volta che si ritroveranno con un motore meno competitivo, dovranno sborsare qualche milione di dollari per farne sviluppare uno nuovo. Questo rischio non sembra preoccupare più di tanto Mansour Ojeh, anche se la sua qualifica di «costruttore» sembra quasi ca-

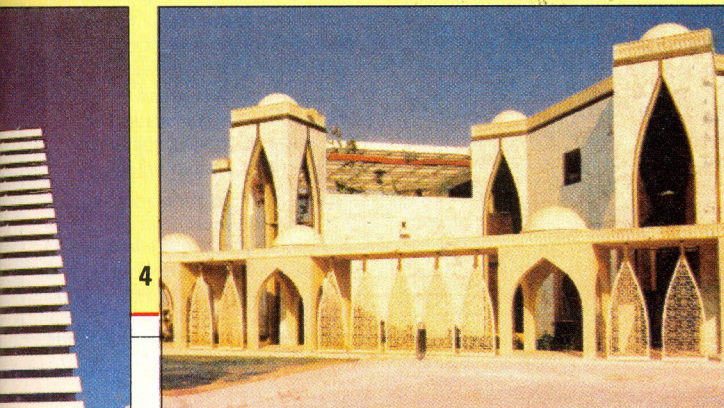
duta dal cielo. «Il nostro inizio come costruttori è stato effettivamente quasi casuale. Siamo stati sponsor per quattro anni, poi ci è stata offerta questa opportunità, quella di far realizzare alla Porsche un nostro motore. Ci siamo assunti il rischio di sostenere un confronto con costruttori come Ferrari e Renault, sapendo che ciò avrebbe permesso al nome «Tag» di guadagnare molta notorietà. Per il momento ci sta andando bene. Ora tutti conoscono il nostro marchio». Viene da chiedersi se quella di Ojeh come «costruttore» di Formula 1 sia una storia all'inizio o se si risolverà in un'avventura di qualche stagione. Per ora il boss della «Tag» sembra intenzionatissimo a non mollare, anche se non ci sono ancora programmi a lunga scadenza circa il futuro del suo motore. Non si sa ancora, per esempio, se esso sarà posto in vendita ad altre squadre già dal 1985. «Questo è possibile — ammette Ojeh — ma ancora non lo sappiamo. Non abbiamo ancora deciso se commercializzare o meno il nostro motore. Prenderemo una decisione verso la fine di luglio o di agosto, ma non è escluso che tutto possa slittare al mese di dicembre. Vedremo». Certamente Ron Dennis e la sua McLaren non hanno una gran voglia, visti i risultati nei primi sei gran premi, di cedere ad altri il «privilegio» di montare un motore della «Tag turbo engine». Fin tanto che i propulsori prodotti a Stoccarda si dimostreranno così superiori, ci pare quindi improbabile che ne possa venir decisa la commercializzazione. E forse per questo che, come dice Ojeh,

la decisione potrebbe anche slittare a dicembre. Il problema maggiore in questo mondo della Formula 1 è prevedere cosa accadrà da un anno all'altro. La pensa così anche Mansour: «Credo che la Formula 1 avrebbe bisogno di maggior stabilità per avere un futuro altrettanto prospero. Adesso per esempio abbiamo certi regolamenti che tutti hanno accettato, cioè l'utilizzazione di 220 litri di carburante per tutto il 1984 e il passaggio a 195 nel 1985. C'è però chi vuol cambiare tutto. Credo che si dovrebbero fare regolamenti fermi nel tempo, per almeno cinque anni. Coloro che spendono denaro per costruire vetture e per fare della ricerca non devono essere costretti l'anno dopo a spendere altri soldi per far qualcosa di diverso. La Formula 1 ha bisogno di maggiore stabilità. Il giorno che i regolamenti resteranno quelli che sono, tutti ne trarranno vantaggi, compreso lo sport e il pubblico che assiste alle gare». L'intervista con «l'arabo della Tag», come lo chiamano quelli che non sono ancora riusciti a memorizzare il suo nome, è terminata qui. Mister Ojeh era atteso su uno yacht opportunamente attrezzato per una intervista alla rete televisiva americana «Abc». Se Mansour cercava notorietà dal mondo della Formula 1, senza alcun dubbio l'ha trovata. Chissà se il suo scopo può dirsi raggiunto o se un giorno vedremo correre un team tutto arabo nel campionato del mondo? A Mansour Ojeh non costerebbe neppure troppo, visto che, come dice lui, «tutto è relativo». □



TAG, un colosso dalle mille attività

LA FILOSOFIA del gruppo Tag è propria di tutti i grandi colossi finanziari del mondo. Le attività vengono diversificate al massimo così da portare il marchio in ogni settore finanziariamente redditizio. Nella foto 3 un particolare di un investimento Tag negli Stati Uniti, precisamente a Houston. Là il colosso di Mansour Ojeh si è associato con un partner locale per la costruzione di questo splendido grattacielo adibito alla sede di uffici commerciali nel capoluogo texano. Il gruppo Tag investe anche nella costruzione di gruppi residenziali di lusso (foto 4) nei paesi arabi, dove investe nel settore immobiliare tramite consociate. Ma senza dubbio il marchio Tag è meglio conosciuto per la sua attività nel settore della ricerca aerospaziale. Recentemente la holding araba, che ha filiali in tutto il mondo, si è unita all'aviazione canadese per lo sviluppo del progetto Challenger. Il prototipo, che si vede nella foto 2 rappresenta un punto d'arrivo nella costruzione di jet di lusso particolarmente adatti a viaggi medio-lunghi. Il Challenger 601 è infatti quanto di più avanzato possa esistere sul mercato internazionale aeronautico. Ma Tag significa anche arte. L'holding del medio oriente è stata una delle prime a capire la grande funzione promozionale dell'arte a supporto dell'immagine della compagnia. Nel 1981 la Tag ha comprato la collezione di gioielli (foto 1) di Salvador Dalí. La Tag possiede anche la prima galleria d'arte araba nella quale ha esposto opere, tra le altre, di Calder.



Il nipote del celebre Juan Manuel debutta domenica a Varano in F.3

Gente, arriva Fangio!

Voglio fare solo esperienza, dice, in vista di una mia partecipazione all'europeo nel 1985. Ha 28 anni, in Argentina guida il campionato di F.2. In Europa l'ha introdotto il celebre zio

AVEVA APPENA due anni, quando il celebre zio, vincitore di cinque titoli mondiali di F.1, smise di correre. Parliamo di Juan Manuel Fangio (si chiama come il grande campione degli anni 50) che debutterà domenica 17 giugno a Varano nella settima prova del campionato italiano di F.3. Lo farà con una Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor modello '83 aggiornata aerodinamicamente '84, preparata da Cesare Gariboldi, che dopo aver «allevato» nell'81 Larrauri, torna in pista con un altro argentino, appunto il nipote di Fangio.

Dal grande Manuel ha lo stesso sguardo e la stessa volontà di arrivare. Forse per questo lo zio ha deciso di seguire in tutto e per tutto il nipote, partendo sia dalla scelta del team con cui correre sia dal campionato con cui debuttare in Europa. L'amicizia del vecchio Fangio con

Qui sotto Juan Manuel Fangio II prova la Ralt RT3 con cui farà l'esordio in F.3. A fianco: si noti la straordinaria somiglianza fra zio e nipote. Il grande Fangio è stato 5 volte mondiale
(FotoTeso)

Cesare Gariboldi, aveva già portato nella squadra dell'italiano Larrauri, che lì aveva trovato il trampolino di lancio per il successivo titolo europeo '82 con l'Euroracing di Pavanello.

A ragione dunque Fangio ha scelto per il nipote, già pilota affermato in Argentina, l'assistenza di Gariboldi. Uno degli sponsors dell'operazione Fangio in Italia è la Fondmetal, casa produttrice di cerchi per auto. Da alcune settimane i due Fangio senior e junior sono in

Italia per preparare questo debutto che darà ancora maggiore interesse al campionato italiano di F.3, quest'anno quanto mai ricco di temi.

Ma conosciamo meglio questo giovane pilota argentino dal nome altisonante.

«Sono nato a Balcarce, come mio zio, presso Buenos Aires il 19 settembre 1956, due anni prima che egli smettesse di correre. Fin da piccolo, quasi a voler continuare la passione di Fangio per la velocità, mi piaceva tutto quello che andava rapido. Mi ero costruito un carrello per divertirmi in discesa; poi ero passato alla bicicletta e infine dall'età di dieci anni ho corso in kart. Mio padre voleva che studiassi e ho iniziato Ingegneria meccanica. Nel frattempo dopo un paio di corse con una Chrysler 4 litri nella categoria TC in coppia con Juan Manuel

drata è 1600 cc, pur se in motori in origine hanno 2000 cc.; sono in pratica una via di mezzo tra la vostra F.2 e la F.3».

— Perché dunque hai deciso di venire a correre in Italia e non hai scelto magari di partecipare alle gare dei campionati americani?

«Per me è molto importante poter correre da voi per ambientarmi nel mondo delle corse europee e quindi poter aspirare alla F.1 che è la massima espressione dell'automobilismo internazionale e che è l'obiettivo di qualsiasi pilota. In Argentina e in Sud America sono arrivato ai massimi vertici possibili anche se non ho vinto un campionato. Per arrivare in F.1, anche avessi deciso di correre nelle gare Cart negli Stati Uniti, non avrei risolto nulla. Per salire in F.1 è necessario correre e farsi conoscere in Europa. Ho ritenuto giusto perciò assieme a mio zio che mi consiglia di iniziare con il campionato italiano e con le tre gare europee di F.3 che si disputeranno in Italia; tutti i campionati sono ormai già iniziati e fare esperienza in Italia ritengo sia utile per poter scegliere con calma per l'85 la via agonistica da seguire».

— Ti chiami Juan Manuel come tuo zio, che è stato quel grande campione che tutti conosciamo. Non ti spaventano i paragoni che la gente potrebbe fare tra i tuoi risultati e i suoi?

«La passione per le auto mi fa superare ogni timore di paragone. Quando sto sopra un'auto da corsa non penso ad altro che alla vettura, al circuito, a quello che devo fare per andare il più forte possibile. È giusto che la gente ricordi le imprese di mio zio; per me avere il suo stesso nome è senz'altro uno stimolo, anche se i paragoni sono inevitabili. Del resto paragoni fra piloti se ne fanno sempre quando due corrono nella stessa squadra, con la stessa vettura o per lo stesso paese. Certo essendo nipote del grande Fangio, ho la carriera facilitata; mio zio conosce molte persone che contano e la sua parola nel giro della F.1 è ancora molto considerata».

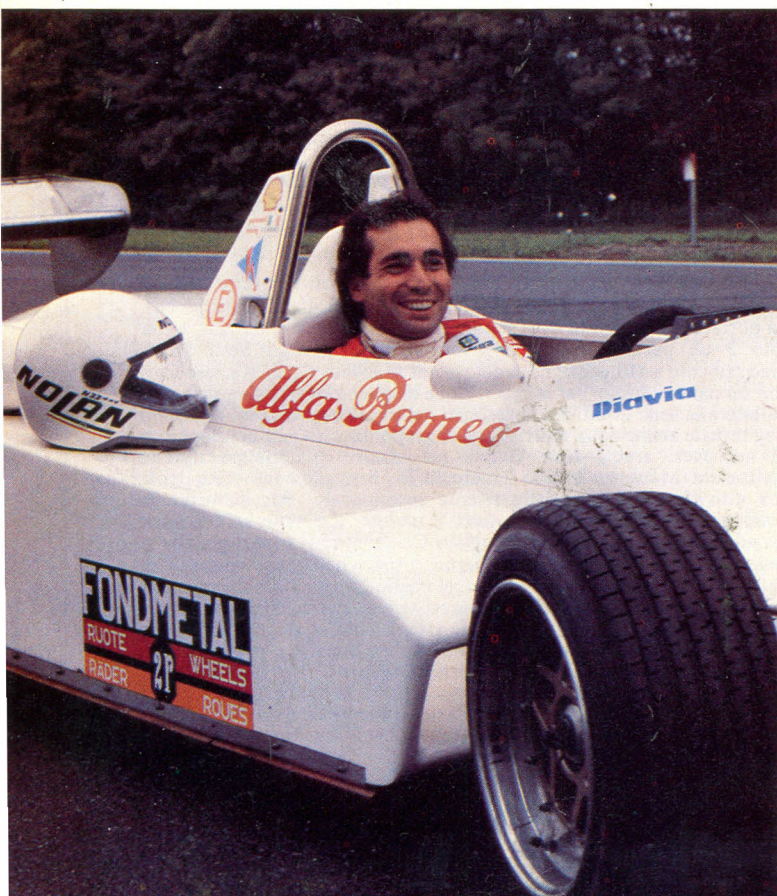
— Debutterai a Varano e poi la settimana successiva correrai nel G. P. Lotteria di Monza. Quali sono i tuoi obiettivi per questa stagione '84?

«Voglio solo fare esperienza per poter programmare con calma la stagione '85 che probabilmente mi vedrà alla via dell'Europeo di F.3».

Roberto Teso



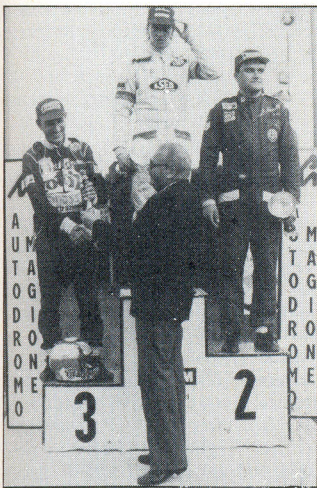
Bordeu, figlio del più noto Bordeu, ero passato prima alla formula 4 e poi alla formula 2. In queste due categorie ho vinto alcune batterie, ho ottenuto dei giri più veloci ma non ho mai vinto un campionato. Mio padre, fratello del grande Fangio, si è reso conto, che le corse per me sono tutto e mi ha lasciato proseguire nell'attività agonistica. Ho partecipato a Miami con una Porsche 935 e una Mazda ed alcune gare turismo e ho corso anche in un paio di rallies in Argentina. Quest'anno per venire a correre in Italia ho lasciato a metà il campionato di formula 2 in cui ero il leader. La formula 2 da noi non equivale alla F.2 europea; i motori di serie, in genere Renault o Volkswagen, hanno 190 cavalli e sono montati su telai liberi, l'elaborazione è abbastanza libera con testata praticamente altrettanto libera e la cilin-



VELOCITA'

È confermato si corre a Mosport

CONTRARIAMENTE alle recenti voci la corsa del mondiale endurance in programma sul circuito canadese di Mosport il 5 agosto si disputerà. Molti ritenevano che la gara sarebbe stata cancellata, in primo luogo perché si svolge solo una settimana dopo la 1000 km di Brands Hatch e poi perché coincide con il GP di Germania a Hockenheim, Chris Parsons della Motor Race Consultants, che si occupa dell'aspetto europeo dell'organizzazione, ha confermato che la corsa verrà effettuata. La MRC sarà responsabile per il trasporto di gran parte dei mezzi meccanici che verranno spediti via aerea immediatamente dopo Brands Hatch.



■ **SPRINT IN F.I.S.A.** Lo challenge F.i.s.a. Alfa Sprint Pirelli, organizzato dalla scuderia Escolette di Milano, sta riscuotendo grande successo. I piloti utilizzano le Alfasprint che hanno partecipato all'omonimo trofeo europeo nel 1983. Nella foto tre dei quattro vincitori delle prime quattro gare: Roby Sigala, sul gradino più alto, Giancarlo Naddeo, a sinistra, e Massimo Nardelli, a destra. Al vincitore dello challenge andrà come premio un'Alfa Sprint 1500.

■ **IL FERRARI CLUB 27 Rosso** (via San Francesco 75, Livorno) nei giorni 23-24 giugno organizza il «Primo raduno nazionale Città di Livorno» per Ferrari d'epoca e moderne. Nell'ambito della manifestazione si terrà anche una «gita romantica» sul famoso circuito del Montenero.

■ **IL TROFEO DI TRUSSARDI.** Il mondo della moda è entrato prepotentemente nei gran premi quest'anno. Il noto stilista Trussardi ha infatti messo in palio lo «Speed Trophy» che verrà assegnato a fine stagione al pilota che avrà fatto registrare la migliore media dei rilievi cronometrici nelle varie gare. Al comando attualmente è Prost seguito da Arnoux, Piquet e Tambay. Nella foto Arnoux e Tambay fanno acquisti in una boutique Trussardi.



■ **F. 2 ANNULLATA.** È definitivamente cancellata la prova europea di F. 2 prevista sul circuito Paul Ricard l'8 luglio. La concomitanza con il rally Mille Piste che si svolge nelle vicinanze di Le Castellet aveva suggerito di posticipare la corsa di una settimana. Però la prospettiva di tre settimane di fila di corse (22 luglio a Misano e 29 luglio ad Enna), non è stata accolta favorevolmente dalla maggior parte dei team.

■ **GIORNALISTI.** Hrnt Hans di «Sport Zurich» ha vinto la Vespa 125 PK S messa in palio dalla Piaggio avendo indicato il Prost il pilota che si sarebbe aggiudicato la «pole position» a Montecarlo. Graf aveva previsto il tempo di 1.22.859, appena leggermente superiore a quello effettivamente realizzato dal pilota francese. Il secondo premio, consistente in un ciclomotore SI, è andato ad Angelo Orsi di «Auto-sprint» che aveva preventivato per Prost il tempo di 1.23.181. Il terzo premio infine (una bicicletta Bianchi Smeraldo) è andata a Hans Halter di «Der Spiegel» che aveva previsto il tempo di 1.23.228.

■ **PIRONI SPERA** — Ai box di Montecarlo c'era anche Didier Pironi. Mentre camminava — senza stampelle — nei paddock, un gruppo di tifosi gli ha chiesto: «Didier, torni a Maranello?», «Sì», ha risposto il francese senza esitare.

■ **DUMFRIES.** E probabile che Johnny Dumfries, dominatore della serie Marlboro di F. 3 quest'anno, avrà l'occasione di provare una Williams F. 1 FW09, nonostante il d.s. Collins, per ora non abbia intenzione di ingaggiarlo come pilota collaudatore.

■ **SAUDIA RINGRAZIA.** La Saudi Arabian Airlines (Saudia), ha tenuto una festa all'Hotel Loews di Montecarlo nei giorni precedenti il gran premio. Hisham Al Hassam, boss della compagnia aerea araba, ha ringraziato pubblicamente Frank Williams per i 7 anni di collaborazione che hanno permesso alla Saudia di costruirsi una nuova immagine.

■ **PIQUET.** Prima del GP di Monaco, Nelson Piquet ha effettuato dei test sul piccolo circuito di Mallory Park in Inghilterra. Il brasiliano ha abbassato di ben cinque secondi il record esistente della pista, che apparteneva a Ricardo Zunino con la Arrows, girando in 35"0. Anche Keke Rosberg con la Williams ha provato su quella pista, realizzando tempi sui 36"5 il giorno precedente ai test di Piquet e in condizioni atmosferiche leggermente più calde.

■ **F. 3 TEDESCA.** Il danese Kurt Thiim su Ralt-Alfa si è aggiudicato la seconda vittoria stagionale in occasione della 5. prova del campionato tedesco di F. 3 disputato su 20 giri del tracciato bavarese di Kaufbeuren domenica 3 giugno. Thiim si è imposto su Volker Weidler (Ralt-VW) con una media di 103.415 kmh. Il terzo posto è invece andato a Harland Brutschin anche lui su Ralt-VW. Il danese ha anche realizzato il giro più veloce della corsa alla media di 145.691 kmh. Dopo cinque corse, Weidler ha ulteriormente aumentato il suo vantaggio e conduce ora con 74 punti su Thiim e Pandur (60 ciascuno) e Brutschin con 52.

■ **ESSEX.** Rivisto ai box a Montecarlo, David Thieme, pittoresco personaggio, titolare della Essex, società di mediazione nel campo petrolifero, che nel 1980 fece scalpore per aver sponsorizzato contemporaneamente il team Lotus e la Porsche a Le Mans. Attualmente Thieme appare molto più riservato. Non appare più su pagine pubblicitarie di Vogue e Interview, non veste più abiti eccentrici. Unico legame con il passato, i famosi occhiali neri dal design particolarissimo.

■ **ELEGANZA.** Grande sfilata di campioni, del passato e del presente, per la festa Marlboro al Montecarlo Beach Hotel. In una cornice liberty, attorno alla piscina erano riuniti tutti i piloti del Marlboro World Championship Team, e vecchie glorie dell'automobilismo come Moss, Perdisa, De Grafferiend. A completare il tutto, tre Bugatti Type 51.

■ **DANNER.** Il pilota ufficiale della March in F.2 Christian Danner farà il suo esordio nelle gare endurance alla 1000 km del Nürburgring, in programma il 15 luglio. Piloterà una Porsche 956 del team Canon.

■ **ICKX.** Jacky Ickx e Derek Bell disputeranno, dopo il ritiro della Porsche Rothmans e Le Mans, la prima prova della «Corsa dei campioni» negli Stati Uniti. I due guideranno delle Chevrolet Camaro. Tra gli avversari principali di Ickx e Bell vi saranno Emerson Fittipaldi, Tom Sneva e Dale Earnhardt.

■ **SENNA.** Ayrton Senna, grande protagonista a Montecarlo, si è aggiudicato la tappa monegasca del trofeo «Guida pulita Candy». Ha preceduto Bellof, Prost e Lauda. La classifica generale è ora comandata da Lauda con 49 punti davanti a Prost, Warwick, Senna, Bellof, Alboreto, Arnoux e De Angelis.

La Esso in F. 3

DALLA GARA di Monza valevole per il campionato italiano di Formula 3, gli aderenti all'Asso formula 3 hanno raggiunto un accordo con la Esso italiana per la fornitura in tutte le gare di benzina con numero di ottani regolare. In cambio della benzina distribuita sui campi di gara dai fratelli Biella Petroli, le vetture esportano un adesivo Esso, eccezion fatta per quelle che portano già i colori di altre benzine. Questo accordo è stato raggiunto per evitare la rottura di motori dovuta a detonazione e per evitare l'uso della miscela benzina-avio ormai usata pressoché da tutti i teams.

■ **CANDY A SORPRESA.** La Toleman non finisce di sorprendere (almeno per quanto riguarda gli sponsor). Sulle fiancate delle vetture di Senna e Cecotto è comparsa a Montecarlo la Candy, già sponsor della Toleman nell'83. La «Sergio Tacchini» è scomparsa dalle fiancate ed è finita sui supporti dell'alettone. La Segafredo ha perso le fiancate ed è ora sulla carrozzeria ai lati dell'abitacolo. Da Montecarlo la casa italiana del caffè è diventata sponsor personale di Lauda e Prost.

■ **SPIRIT.** Smentendo le voci secondo le quali il team Spirit potrebbe essere costretto ad interrompere il proprio programma di F. 1 prima della fine della stagione '84 per motivi finanziari John Wickham ha dichiarato che completerà la stagione. Non ha negato, tuttavia, che il team si trova in difficoltà per il limitato budget di cui dispone e per il fatto di avere, oggi, solo due motori. Egli spera però di ottenerne altri verso la fine di luglio.

RALLY

Peugeot '85 forse senza francesi

IN SEGUITO alle voci che danno per probabile il passaggio della Mouton alla Peugeot nel 1985, Jean Todt ha replicato di non avere ancora esaminato i possibili candidati alla sostituzione di Nicolas. Ha poi aggiunto che i «grandi capi» della Peugeot-Talbot gradirebbero la presenza in squadra di un pilota francese, ma che se lui li assicurasse che non vi è un francese in grado di essere al livello dei migliori stranieri, gli lascerebbero carta bianca per cercare una guida oltre frontiera.



■ **CERRONE DI GIOIA** - Ritorna sulla scena rallystica nazionale un equipaggio che in passato è stato buon protagonista, sia nel trofeo A112, che nel campionato Talbot. Cerrone-Di Gioia infatti saranno presenti alla guida di una Opel Ascona gr. A e comporranno l'equipaggiamento ufficiale della Finnair-Italia. La stessa Finnair che dopo aver seguito Cerrone nelle sue partecipazioni al Rally di Montecarlo, ora per la prima volta, si affaccia sulle scene rallystiche nazionali.

■ **VORDERPFALZ**. Dopo tre vittorie di Harald Demuth e della sua Audi Quattro in altrettante prove del campionato tedesco rally, al Rally Vorderpfalz si è imposto il campione in carica, Erwin Weber al volante della sua Opel Manta 400 ufficiale. Il bavarese ha battuto l'ospite d'onore francese Jean Ragnotti e la sua Renault 5 Turbo di 14 secondi. Demuth, dominatore delle prime prove, non ha avuto alcuna possibilità di imporsi con la sua Quattro in questa quarta prova disputata interamente su asfalto, piazzandosi solo terzo. Il rally si è svolto su una distanza di 600 km, suddivisi in sedici speciali per un totale di 170 km.

■ **CONFERMA EGIZII**. Al parco assistenza del «4 regioni», mentre ci comunicava la sua decisione di non partecipare al Rally del Carso, Massimo Boretti aggiungeva nella sua simpatica e caratteristica parlata toscana: «ci sarà l'Egizii, che farà anche la mia parte...». Non si può dire che Boretti non sia un buon profeta, dato che poi il suo amico Egizii è risultato brillante vincitore della gara triestina.

■ **CINOTTO «CECO»**. Michele Cinotto ed Emilio Radaelli parteciperanno, con la Quattro-Siv dell'Audi Sport Italien team, allo Skoda Rally, che si disputerà in Cecoslovacchia a metà luglio. La presenza dell'equipaggio italiano è stata caldeggiata dagli organizzatori della gara stessa.

■ **TRIVIGIANA A LUGLIO**. Saranno aperte dal 14 al 30 giugno le iscrizioni al 2. Rally della Marca Trivigiana, nazionale prima serie valido per il campionato triveneto che si svolgerà dalla sera di sabato 14 al mattino di domenica 15 luglio con partenza e arrivo a Conegliano Veneto (TV). Il percorso, interamente su asfalto, misurerà 399 chilometri con 11 prove speciali.

■ **IMPRUNETA**. E in programma per i giorni 23 e 24 giugno il IV Rally Impruneta, organizzato dalla Squadra Corse Impruneta, valevole per la Coppa Italia, IV Zona, Coeff. 3. Si articolerà su 5 prove speciali da ripetersi 2 volte tutte su asfalto nei dintorni dei Comuni di Firenze, Sesto F.no, Vaglia, Pontassieve e Greve per un totale di 325,000 Km. di cui 109,00 di Speciali. Le iscrizioni si chiuderanno il 16 giugno 1984; le domande devono essere indirizzate al seguente recapito: «Autofficina TUFFI - Via Europa, 2 IMPRUNETA cap. 50123 tel. 055/2011062».

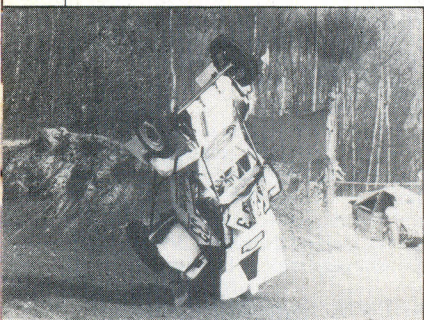
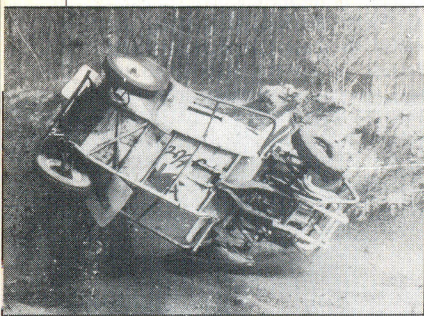
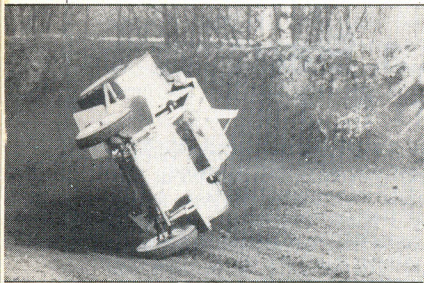
■ **OPERATO DARNICHE**. Bernard Darniche è stato sottoposto la scorsa settimana a Parigi, a una ulteriore operazione al piede destro, danneggiato nell'incidente stradale occorsogli provando il Tour de Corse 1983. L'operazione ha lo scopo di migliorare il movimento rotatorio della caviglia, che al momento è ancora difficoltoso e crea quindi alcuni problemi di guida al pilota francese. In seguito all'intervento, Darniche dovrà osservare un periodo di inattività di circa due mesi.

INDUSTRIA

È nata l'Associazione Utenti Auto

SI È RECENTEMENTE costituita, sull'esempio delle potenti associazioni di consumatori statunitensi, l'Associazione Utenti Auto (AUA) con sede a Bologna in via Caprarie 3 (Tel. 051/22.77.34). Il programma dell'AUA è innanzitutto quello di raccogliere intorno a sé il maggior numero possibile di automobilisti e di consensi in modo da costituire in breve tempo un importante gruppo di opinione e quindi di pressione sulle autorità per la tutela degli automobilisti. Le proposte che l'AUA intende avanzare, in sintesi, sono: chiedere allo Stato il riconoscimento dell'auto come mezzo di lavoro indispensabile e quindi da depenalizzare con riduzioni fiscali su carburanti, collaudi, immatricolazioni, assicurazioni, rinnovo patenti, pedaggi autostradali, cambi di residenza, trasferimenti di proprietà; proporre ai Comuni la sostituzione dei divieti di sosta non indispensabili con parchimetri, segnaletiche visibili e altre infrastrutture.

■ **RENAULT ESPACE** - La Renault si appresta a lanciare una vettura per molti aspetti rivoluzionari: la Espace, frutto della collaborazione con la Matra, che inaugura la nuova generazione delle «berline monovolume». Disponibile in 4 versioni differenti per livello di equipaggiamento, con 5 o 7 posti anche girevoli, la Espace (nella foto) ha una linea moderna e aerodinamica (CX 0,32) e utilizza motori due litri a benzina e 2,1 litri turbodiesel. Il modello a benzina raggiunge i 175 kmh e percorre 100 km con 8,7 litri di carburante. Le dimensioni sono: lunghezza 4,25 metri, larghezza 1,77. La Espace sarà commercializzata in Francia nel mese di luglio e in Europa alla fine dell'anno.



■ **SOLO SPAVENTO** - L'auto-cross è molto spettacolare: spaventose sbandate, salti alti diversi metri e spesso anche dei brutti voli come questo verificatosi nella seconda prova europea a Birkenring nella Repubblica Federale Tedesca. Il pilota tedesco autore della capriola ha per fortuna potuto scendere dal suo rottame riportando solo leggere contusioni.



LE MANS

Il 13/14 giugno torna una classica

Il giorno più lungo

La 24 Ore di Le Mans (terza gara del mondiale endurance) sarà quest'anno disertata dalle Porsche ufficiali (in polemica con gli organizzatori) ma lo spettacolo sarà lo stesso assicurato dalle numerose 956 private e dalle Lancia-Martini. Da seguire anche il ritorno della Jaguar

di Daniele Buzzonetti



IN MOLTI rimpiangono ancora la vecchia partenza che prevedeva la corsetta dei piloti da un lato all'altro della pista ma, anche nella coreografia rivista in funzione della sicurezza, la 24 Ore di Le Mans resta ricca di fascino. Una sorta di avventura d'altri tempi vissuta ad una media sempre più vertiginosa: l'anno scorso si è arrivati al limite dei 210 Km/h, in pratica un gran premio all'ennesima potenza con in più la fatica che finisce inevitabilmente per pesare su piloti, meccanici e dirigenti. Dice bene Cesare Fiorio, il responsabile del settore

corse del Gruppo Fiat che ha organizzato l'operazione Le Mans con la Lancia LC2: «È una gara a parte, non a caso tutte le Case che hanno vinto negli ultimi anni, hanno dedicato in tempi recenti una stagione intera alla preparazione della 24 Ore. Noi della Lancia non abbiamo mai figurato molto bene ma è anche vero che non abbiamo mai avuto la possibilità di preparare convenientemente quel tipo di avventura. Avevamo le vetture solite previste per le 1000 chilometri e via...».

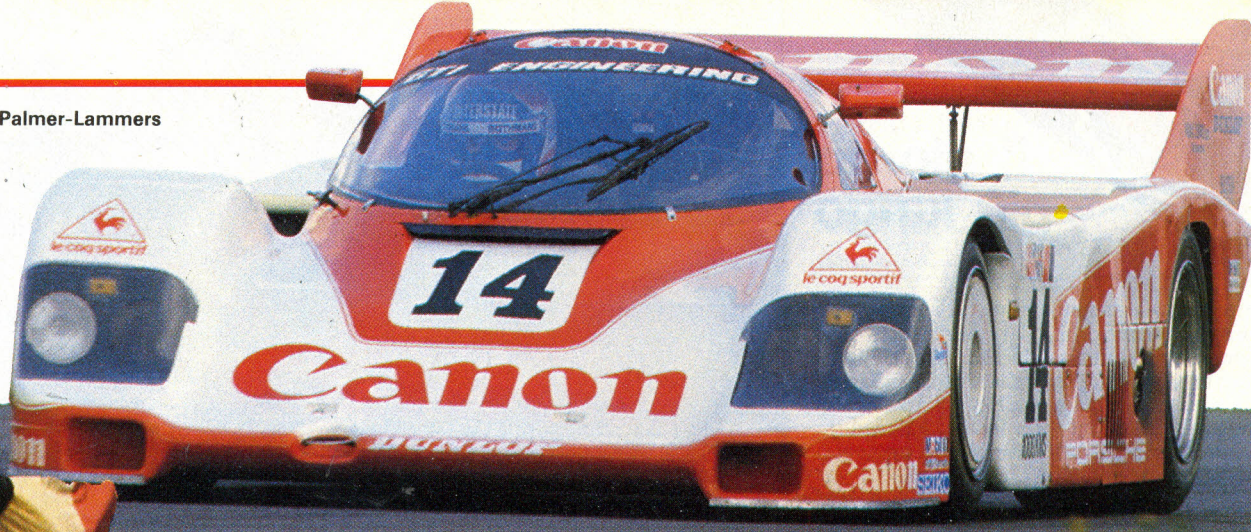
«RIVOLUZIONE» A TORINO. Non solo

la Lancia non ha potuto preparare in modo specifico la 24 Ore di quest'anno ma si è anche trovata a dover rimpiazzare in fretta e furia il tecnico che in pista seguiva le vetture, con particolare riguardo per i motori. Alludiamo a Gianni Tonti, passato all'Alfa, una perdita da non sottovalutare ma la Lancia ha reagito bene. Intanto si avvarrà ancor più della collaborazione dell'ingegnere Dallara mentre a gestire in pieno l'operazione endurance sarà d'ora in poi Gianfranco Silecchia, da sempre uomo del Gruppo Fiat ed eccellente organizzatore.

La Porsche di Palmer-Lammers

(Foto DPPI).

Sotto,
l'invasione
al termine
della
24 Ore
(Foto Cockpit)



Un uomo che potrebbe finalmente assicurare alla Lancia quella tranquillità gestionale che finora è mancata. La direzione tecnica del programma endurance resta comunque affidata all'ingegner Paolo Messori dell'Abarth. A Le Mans non ci saranno le Porsche 956 ufficiali; la Casa tedesca con questo gesto intende polemizzare con la gestione del mondiale endurance (e dunque anche con gli organizzatori della 24 Ore) per via dell'instabilità regolamentare. La Lancia quindi potrebbe essere leggermente facilitata e d'altronde i recenti test effettuati al

Mugello, a Monza e a Caselle hanno confermato i progressi della LC2.

PRIVATI DI LUSO. È sufficiente dare un'occhiata all'elenco iscritti, per capire che la Lancia non avrà la vita facile anche senza le Porsche 956 ufficiali. Finalmente aggiornate con la carrozzeria inferiore in un solo pezzo (come le versioni «Casa» '84), e non più divisa in tre, oltre che tutte con l'iniezione completamente elettronica Motronic, saranno ben 14 le 956 in pista. Quasi tutte in grado di essere all'altezza delle ufficiali in

fatto di preparazione, sono anche gestite da team che non temono confronti in fatto di organizzazione (Gti-Engineering-Canon, Joest, Fitpatrick - Skoal Bandit e Kremer soprattutto) mentre il campo dei piloti sarà di assoluto primo piano. Basti pensare al trio della 956-Kremer n. 11: l'ex-campione del mondo F. 1 Alan Jones con Jean-Pierre Jarier e l'esperto di gare di durata Vern Schuppan. Questi piloti saranno sicuramente sulla Sarthe mentre altri, al momento in cui scriviamo, stanno barcamenandosi con

segue

LE MANS

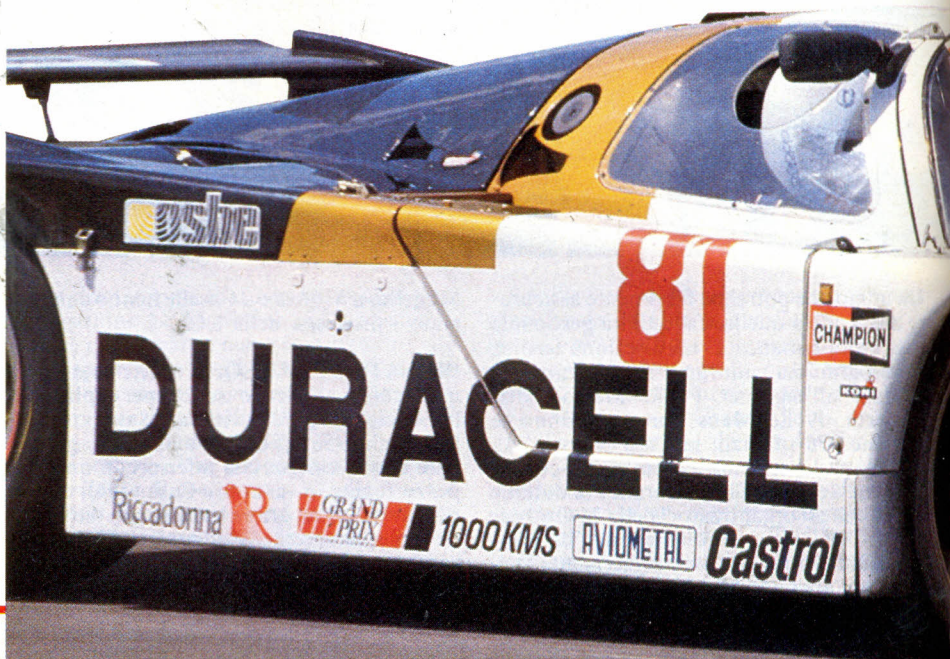
Il giorno più lungo

segue

precedenti impegni (Euro-turismo a Zeltweg soprattutto) ma l'armata tedesca sarà comunque temibilissima. Da seguire sicuramente anche la gara della Porsche-Gaggia di Massimo Sigala e Oscar Larrauri: la vettura, curata dal team Brunn, ha disputato un'ottima corsa a Silverstone in maggio, restando a lungo al terzo posto. L'ex campione europeo di F. 3 si è dimostrato velocissimo sulla 956 mentre Larrauri ha ormai preso confidenza con gli oltre 600 cavalli della vettura.

GIAGUARO DI RITORNO. È stata la grande protagonista delle 24 Ore negli anni '50 (cinque vittorie tra il '51 e il '57) e dal '64 era assente da Le Mans. Il ritorno della Jaguar è quindi atteso con grande curiosità ma c'è da aggiungere che la vettura anglo-americana (il motore è del tutto ufficiale ma il telaio è realizzato negli Usa tanto che le due vetture correranno nella categoria Imsa-Gtp) potrebbe rivelarsi la grande sorpresa della classica francese. I numeri per emergere li ha: un motore sufficientemente potente e caratterizzato da consumi limitati (è un 12 cilindri 6.000 aspirato), un telaio ben curato dall'esperto team di Bob Tullius e piloti di prima grandezza. Soprattutto Redman e Ballot-Lena sono grandi esperti di endurance ma se sarà necessario un ritmo veloce, ci sarà nientemeno che John Watson, il quale terrà a ben figurare.

BATTAGLIA IN C2. Difficile dire cosa potranno fare altri team di secondo piano a Le Mans: ci saranno ancora le Peugeot aggiornate (e che ormai si vedono solo alla 24 Ore), le Rondeau (tutte con il Ford mentre è rinviato l'utilizzo del Chevrolet V8 rifatto in Francia) e soprattutto l'interessante Cheetah con motore Aston Martin, del quale si sente dire un gran bene. Il risultato dipenderà molto dalla preparazione dei team ma certo le 24 Ore sono sempre più difficoltose per i privati. Da seguire comunque anche la prova della Ferrari 512 BB della Bellancauto, tornata in versione Imsa. La vettura di recente è stata affidata per lo sviluppo ad un collaudatore di provata capacità, Cristiano Del Balzo, meglio noto come «Gero» che sarà anche a Le Mans. Potrebbe puntare a un risultato. Ancora più varia la lotta nel gr. C2 che dopo le prime due gare vede al comando l'Alba-Giannini, vettura campione del mondo '83. A Silverstone la vettura di Coppelli-Pavia e Vanoli (quest'ultimo sarà sostituito alla 24 Ore da Daccò) ha corso in modo eccellente, dando una bella soddisfazione allo sponsor «Duracell» che ha permesso l'operazione endurance. Carlo Facetti ha lavorato sodo per preparare i suoi motori ribattezzati «Giannini» e potrebbe essere l'anno buono per un buon risultato anche su una lunga distanza. Le Lola-Mazda in teoria non sembrano sufficientemente potenti per Le Mans mentre le vetture con il Ford-Cosworth potrebbero essere inferiori di telaio rispetto alle sviluppate Alba. (d. b.)

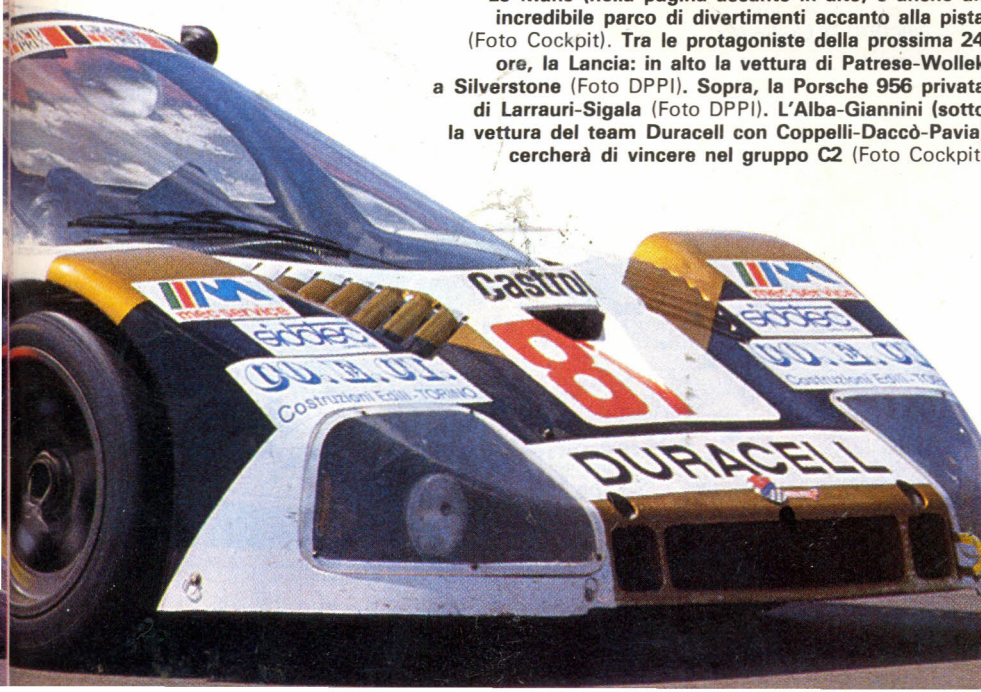


Ferrari batte Porsche 9-8

| | |
|------|--|
| 1923 | Lagache-Léonard (Chenard Walker - 3 l) 2904,54 km - 92,064 km/h. |
| 1924 | Duff-Clément (Bentley 3 l) 2077,34 km - 86,555 km/h. |
| 1925 | De Courcelles-Rossignol (Lorraine 3,5 l) 2233,98 km - 93,082 km/h. |
| 1926 | Bloch-Rossignol (Lorraine 3,5 l) 2552,41 km - 106,350 km/h. |
| 1927 | Benjafield-Davis (Bentley 3 l) 2369,80 km - 98,740 km/h. |
| 1928 | Barnato-Rubin (Bentley 4,4 l) 2669,27 km - 111,219 km/h. |
| 1929 | Barnato-Birkin (Bentley 6,6 l) 2843,83 km - 118,48 km/h. |
| 1930 | Barnato-Kidston (Bentley 6,6 l) 2930,66 km - 122,111 km/h. |
| 1931 | Lord Howe-Birkin (Alfa Romeo 2,3 l) 3017,65 km - 125,735 km/h. |
| 1932 | Sommer-Chinetti (Alfa Romeo 2,3 l) 2954,08 km - 123,084 km/h. |
| 1933 | Sommer-Nuvolari (Alfa Romeo 2,3 l) 3144,03 km - 131,001 km/h. |
| 1934 | Chinetti-Etancelin (Alfa Romeo 2,3 l) 2886,93 km - 120,289 km/h. |
| 1935 | Hindmarsh-Fontes (Lagonda 2,5 l) 3006,79 km - 125,283 km/h. |
| 1937 | Wimille-Bonest (Bugatti 3,3 l) 3287,93 km - 136,997 km/h. |
| 1938 | Chaboud-Trémoutet (Delahaye 3,6 l) 3180,94 km - 132,539 km/h. |
| 1939 | Wimille-Veyron (Bugatti 3,3 l compresseur) 3354,76 km - 139,781 km/h. |
| 1949 | Chinetti-Selsdon (Ferrari 2 l) 3178,29 km - 132,42 km/h. |
| 1950 | Rosier-Rosier (Talbot 4,5 l) 3465,12 km - 133,380 km/h. |
| 1951 | Whitehead-Walker (Jaguar 3,4 l) 3611,19 km - 150,466 km/h. |
| 1952 | Lang-Riess (Mercedes 3 l) 3733,80 km - 155,575 km/h. |
| 1953 | Roit-Hamilton (Jaguar 3,4 l) 4088,06 km - 170,336 km/h. |
| 1954 | Gonzales-Trintignant (Ferrari 4,9 l) 4061,15 km - 169,215 km/h. |
| 1955 | Hawthorn-Bueb (Jaguar 3,4 l) 3135,38 km - 127,308 km/h. |
| 1956 | Flockhart-Sanderson (Jaguar 3,4 l) 4034,92 km - 168,122 km/h. |
| 1957 | Flockhart-Bueb (Jaguar 3,8 l) 4397,10 km - 183,217 km/h. |
| 1958 | P. Hill-Gendebien (Ferrari 3 l) 4101,92 km - 170,914 km/h. |
| 1959 | Salvadori-Shelby (Aston-Martin 3 l) 4347,90 km - 181,163 km/h. |
| 1960 | Gendebien-Frère (Ferrari 3 l) 4217,52 km - 175,730 km/h. |
| 1961 | Gendebien-P. Hill (Ferrari 3 l) 4476,58 km - 186,527 km/h. |
| 1962 | Gendebien-P. Hill (Ferrari 4 l) 4451,22 km - 185,469 km/h. |
| 1963 | Scarfiotti-Bandini (Ferrari 3 l) 4561,17 km - 190,071 km/h. |
| 1964 | Guichet-Vaccarella (Ferrari 3,3 l) 4695,31 km - 195,638 km/h. |
| 1965 | Gregory-Rindt (Ferrari 3,3 l) 4677,11 km - 194,880 km/h. |
| 1966 | McLaren-Amon (Ford 7 l) 4843,09 km - 201,196 km/h. |
| 1967 | Gurney-Foyt (Ford 7 l) 5232,88 km - 218,038 km/h. |
| 1968 | Rodriguez-Bianchi (Ford 5 l) 4452,88 km - 185,536 km/h. |
| 1969 | Ickx-Oliver (Ford 5 l) 4988 km - 208,250 km/h. |
| 1970 | Herrmann-Attwood (Porsche 4,5 l) 4607,81 km - 191,992 km/h. |
| 1971 | Marko-van-Lenneo (Porsche 5 l) 5335,31 km - 222,304 km/h. |
| 1972 | Pescarolo-G. Hill (Matra-Simca 3 l) 4691,34 km - 195,472 km/h. |
| 1973 | Pescarolo-Larrousse (Matra - Simca 3 l) 46057 km - 202,247 km/h. |
| 1974 | Pescarolo-Larrousse (Matra Simca 3 l) 4606,57 km - 191,940 km/h. |
| 1975 | Ickx-Bell (Gulf-Ford 3 l) 4596,57 km - 191,482 km/h. |
| 1976 | Ickx-van Lennep (Porsche 2,1 l turbo, 4769,923 km - 198,746 km/h. |
| 1977 | Ickx-Barth-Haywood (Porsche 2,1 l turbo) 4671,630 km - 194,651 km/h. |
| 1978 | Pironi-Jaussaud (Renault-Alpine 2 l turbo, 5044,530 km - 210,188 km/h. |
| 1979 | Ludwig-Whittington-Whittington (Porsche 935) K3 turbo, 4169,709 km - 173,982 km/h. |
| 1980 | Jaussaud-Rondeau (Rondeau-Ford 3 l) 4608,020 km - 192,000 km/h. |
| 1981 | Ickx-Bell-Barth (Porsche 936-81) 4825,348 km - 201,05 km/h. |
| 1982 | Ickx-Bell (Porsche 956) 4899,086 km - 204,128 km/h. |
| 1983 | Holbert-Haywood-Schuppan (Porsche 956) 5047,934 km - 210,330 km/h. |



Le Mans (nella pagina accanto in alto) è anche un incredibile parco di divertimenti accanto alla pista (Foto Cockpit). Tra le protagoniste della prossima 24 ore, la Lancia: in alto la vettura di Patrese-Wollek a Silverstone (Foto DPPI). Sopra, la Porsche 956 privata di Larrauri-Sigala (Foto DPPI). L'Alba-Giannini (sotto) la vettura del team Duracell con Coppelli-Daccò-Pavia) cercherà di vincere nel gruppo C2 (Foto Cockpit)



LE MANS

Tutti gli orari della manifestazione

MARTEDÌ 12

Ore 8,00 - 18,00 Verifiche tecniche

MERCOLEDÌ 13

Ore 8,00 - 12,00 Verifiche tecniche
Ore 18,00 - 20,00 Prove di qualificazione
Ore 21,00 - 23,00 Prove di qualificazione

GIOVEDÌ 14

Ore 18,00 - 20,00 Prove di qualificazione
Ore 21,00 - 23,00 Prove di qualificazione

VENERDÌ 15

Ore 11,30 Conferenza stampa

SABATO 16

Ore 10,30 - 11,30 Prove libere
Ore 11,50 - 12,10 Gara vetture d'epoca
Ore 12,15 - 12,50 Esibizioni in pista
Ore 15,00 Partenza della 24 Ore

Ecco i prezzi

Ingresso generico:

235 FF (circa 47.000 lire)

Ingresso generico per associati:

140 FF (circa 28.000 lire)

Ingresso «curve»:

110 FF (circa 22.000 lire)

Ingresso «curve» per associati:

90 FF (circa 18.000 lire)

Ingresso prove:

50 FF (circa 10.000 lire)

Ingresso prove per associati:

35 FF (circa 7.000 lire)



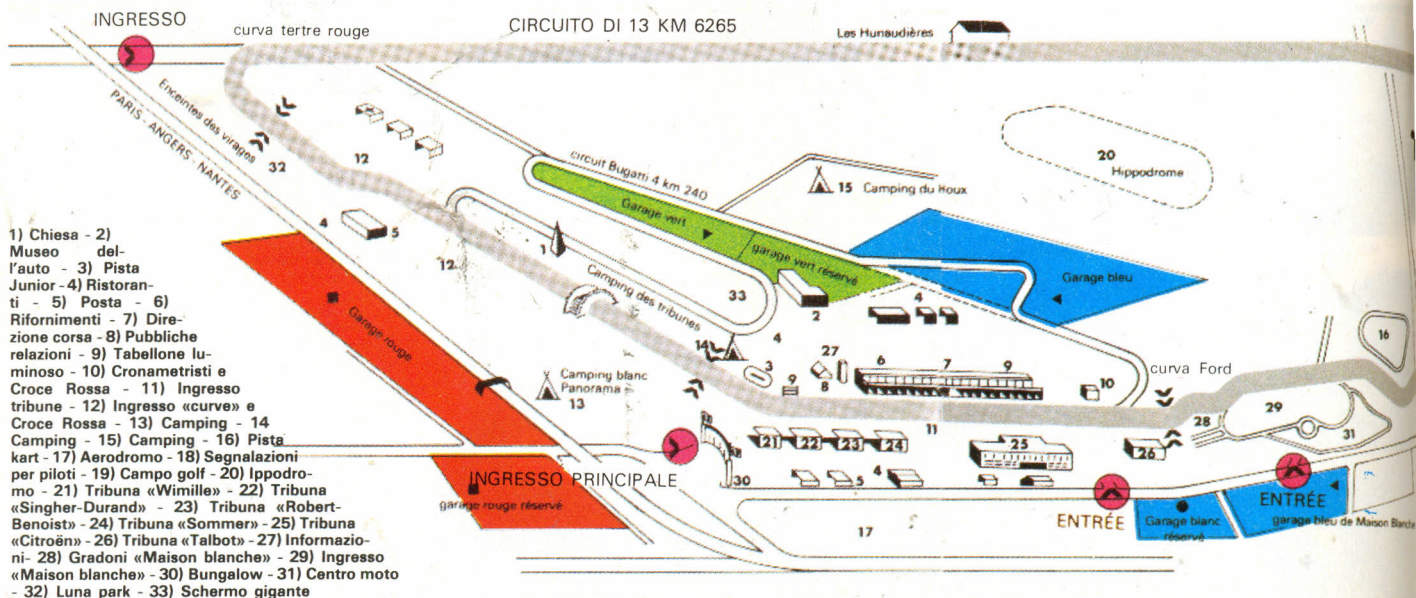
Protagonisti: quanto guadagnano

Al termine della 24 Ore di Le Mans, ricevono premi in denaro i primi 25 equipaggi ma esiste anche un monte-premi per i primi 30 equipaggi alla 18° ora e per i primi 35 alla 12° ora. In totale il monte premi arriva a 825.000 Franchi (circa 165 milioni di lire). Esiste anche un contributo di 10.000 dollari (circa 16 milioni di lire) che rappresenta il fondo fisso per le gare di endurance e che va sommato al monte-premi generale.

Assieme alla 24 Ore di Daytona è rimasta l'unica grande gara stradale con una parte in notturna e anche per questo «Le Mans» continua a esercitare un fascino che resta immutato (Foto Cevenini). A lato una fila di Porsche 956 e di Lancia LC2 in attesa di entrare in pista: tra la Casa italiana e quella tedesca a Le Mans si rinnoverà la sfida di sempre (Foto Cockpit)



In pista e fuori spettacolo per 350.000 spettatori



63 equipaggi per 55 posti

| N. | CONCORRENTI | VETURE | MOTORI | CIL. | EQUIPAGGI |
|------------------|-------------------------------|-------------------|---------------|---------|---|
| GRUPPO C | | | | | |
| 4 | Martini Racing | Lancia-Martini | Lancia | 3631 T | S. Nannini-B. Wollek |
| 5 | Martini Racing | Lancia-Martini | Lancia | 3631 T | P. Barilla-H. Heyer |
| 6 | Residences Malardeau | Lancia-Martini | Lancia | 3631 T | P. Martini-X. Lapeyre-B. Gabbiani |
| 7 | New-Man-Joest Racing | Porsche 956 | Porsche | 3708 T | H. Pescarolo-P. Ludwig - J.L. Schlesler |
| 8 | New-Man-Joest Racing | Porsche 956 | Porsche | 3708 T | P. Ludwig-S. Johansson-P. Belmondo |
| 9 | Brun Motorsport GmbH | Porsche 956 | Porsche | 3708 T | W. Brun-L. von Bayern |
| 11 | Porsche Kremer Racing | Porsche 956 | Porsche | 3708 T | A. Jones-J.P. Jarier-V. Schuppari |
| 13 | Primagaz | Cougar C.02 | Ford Cosworth | 3300 A | Y. Courage-A. de Cadenet-M. Dubois |
| 14 | GTI Engineering | Porsche 956 | Porsche | 3708 T | J. Palmer - X |
| 16 | GTI Engineering | Porsche 956 | Porsche | 3708 T | R. Llyod-N. Mason - R. Metge |
| 17 | Porsche Kremer Racing | Porsche 956 | Porsche | 3708 T | T. Needell - X... - V. Schuppan |
| 20 | Team Gaggia Porsche | Porsche 956 | Porsche | 3708 T | M. Sigala-O. Larrauri |
| 21 | Charles Ivey Racing | Porsche 956 | Porsche | 3708 T | R. French - C. Bond |
| 23 | Secateva | Secateva | Peugeot | 3850 T | R. Dorchy - X... |
| 24 | Secateva | Secateva | Peugeot | 3850 T | J. D. Raulet - X... |
| 25 | C.A.M.S. | Grid | Porsche | 3999 T | D. Wood-J. Cooper |
| 26 | Henn's T-Bird Swap Shop | Porsche 956 | Porsche | 3708 T | A.J. Foyt-H. Haywood |
| 30 | Schorstein Racing Team | Porsche 956 | Porsche | 3708 T | D. Schornstein-X... |
| 31 | Viscount Downe/Aston Martin L | Nimrod | Aston-Martin | 5340 A | R. Mallock-D. Olson |
| 32 | Viscount Downe/Aston Martin L | Nimrod | Aston-Martin | 5340 A | M. Salmon-J. Sheldon |
| 33 | Skoal Bandit Porsche Team | Porsche 956 | Porsche | 3708 T | D. Hobbs-D. Quester-Ph. Streiff |
| 36 | Richard Cleare | Porsche 935 | Porsche | 4192 T | R. Cleare-X... |
| 37 | Jean Rondeau | Rondeau 482 | Rondeau Ford | 6200 A | X...-X... |
| 38 | Dorset Racing Associates | Dome | Ford Cosworth | 3296 A | N. Faure-T. Birchenhough |
| 39 | Uchida Dome Racing Team | Dome | Ford Cosworth | 3954 A | E. Elgh-S. Dickens |
| 42 | Cheetah Gatoil Suisse | Cheetah | Aston-Martin | 5400 A | J.P. Jassaud-L. Ferrier-L. Kessel |
| 45 | Christian Bussi | Rondeau 382 | Ford Cosworth | 3296 A | Ch. Bussi-X... |
| 46 | Primagaz | Rondeau 382 | Ford Cosworth | 3296 A | P. Yver-X... |
| 47 | Obermaier Racing GmbH | Porsche 956 | Porsche | 3708 T | J. Lassig-X... |
| 55 | Skoal Bandit Porsche Team | Porsche 956 | Porsche | 3708 T | G. Edwards-R. Keegan-R. Moreno |
| IMSA GTP | | | | | |
| 40 | Group 44-Jaguar | Jaguar XJR-5 | Jaguar V12 | 6000 A | B. Redman-P. Bedart-C. Ballot-Lena |
| 44 | Group 44-Jaguar | Jaguar XJR-5 | Jaguar V12 | 6000 A | B. Tullius-D. Bundy-J. Watson |
| 61 | Henn's T-Bird Swap Shop | Porsche 962 | Porsche | 3920 T | P. Henn-J. Rondeau |
| 62 | Pegasus Racing Ltd | March/Buick | Buick V6 | 4760 T | K. Madren Jr-M.L. Speer - W. Pickering |
| IMSA GTX | | | | | |
| 64 | Scuderia Supercar Bellancauto | Ferrari 512 | Ferrari | 4942 A | X...-X... |
| GRUPPO C2 | | | | | |
| 67 | B.F. Goodrich Company | Lola T.616 | Mazda | 2616 AR | D. Quester-Y. Katayama |
| 68 | B.F. Goodrich Company | Lola T.616 | Mazda | 2616 AR | J. Busby-R. Knoop-B. Hayje |
| 70 | Spice Tiga Racing | Tiga | Ford Cosworth | 3300 A | N. Crang-G. Spice |
| 74 | Scorpion | Arundel/Anson | Ford Cosworth | 2992 A | J. Weaver-E. Arundel-Jelliner |
| 77 | Ecurie Ecosse | Ecosse | Ford Cosworth | 2993 A | D. Duffield-M. Wilds-Robertson |
| 79 | A.D.A. Engineering | Ada | Ford Cosworth | 3300 A | I. Harrower-X... |
| 83 | Jolly Club | Alba | Giannini | 2000 T | A. Coppelli-A. Daccò-D. Pavia |
| 84 | Jolly Club | Alba | Giannini | 2000 T | M. Finotto-C. Facetti-M. Vanoli |
| 85 | Hubert Striebig | Stemo | Mazda | 3498 A | H. Striebig-J. Heuclin |
| 86 | Mazdaspeed Co. Ltd | Mazdaspeed | Mazda | 2616 AR | Y. Katayama-Y. Terada-T. Torino |
| 87 | Mazdaspeed Co. Ltd | Mazdaspeed | Mazda | 2616 AR | P. Diudonne-X |
| 93 | Jean-Philippe Grand | Rondeau 379 | Ford Cosworth | 2998 A | J. Ph. Grand-X... |
| 99 | Jqf Engineering Ltd | Tiga | Ford Cosworth | 2489 T | R. Baker-F. Duret |
| GRUPPO B | | | | | |
| 101 | Jena Winther | Bmw M1 | Bmw | 3498 A | J. Winther-D. Mercer |
| 102 | Edgar Doren | Bmw M1 | Bmw | 3498 A | E. Doren-W. Mertes-H. Jurgensen |
| 106 | Claude Haldi | Porsche 930 | Porsche | 4620 T | C. Haldi-X |
| 107 | Raymond Boutinaud | Porsche 928 | Porsche | 4664 A | R. Boutinaud-Ph. Renault-G. Guinand |
| 109 | Helmut Gall | Bmw M1 | Bmw | 3498 A | H. Gall-J. F. Yvon |
| 110 | Charles Ivey Racing | Porsche 930 | Porsche | 4618 T | P. Smith-X |
| 114 | Michel Lateste | Porsche 930 | Porsche | 4618 T | M. Lateste-M. Bienvault |
| 116 | Georg Memminger | Porsche 930 | Porsche | 4618 T | G. Memminger-H. Kuhn-Weiss |
| IMSA GTO | | | | | |
| 120 | Stratagraph Inc. | Chevrolet Camaro | Chevrolet | 5700 A | B. Hagan-G. Felton |
| 121 | Stratagraph Inc. | Chevrolet Corvet. | Chevrolet | 5700 A | T. Riggins-L. Delano |
| 122 | Raymond Touroul | Porsche 911 | Porsche | 2996 A | R. Touroul-P. de Thoisy |
| 123 | Equipe Almeras Frères | Porsche 930 | Porsche | 4618 T | J. M. & J. Almeras |
| RISERVE | | | | | |
| 48 | John Bartlett (Gruppo C) | Lola | Ford Cosworth | 3297 A | J. Bartlett-S. Kempton |
| 92 | A.L.D. (Gruppo C2) | Ald | Bmw | 3480 A | L. Descartes-D. Hubert-J. M. Lemerle |
| 108 | Angelo Pallavicini (Gruppo B) | Porsche 930 | Porsche | 4618 T | A. Pallavicini-X |

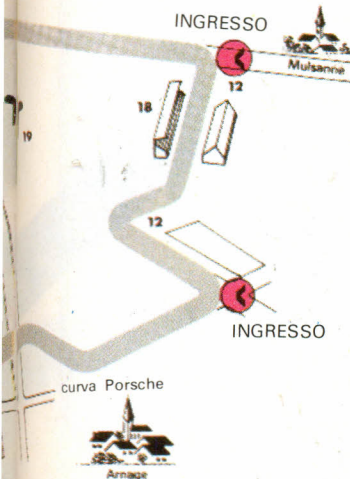
La cilindrata tiene conto del coefficiente «1,4» di correzione per i motori equipaggiati con turbocompressore (T).

N.B.: - R: motore rotante (la cilindrata corrisponde a quella di base x 2 x 2).

A: motore ad alimentazione atmosferica. - A.R.: motore ad alimentazione atmosferica e rotante.

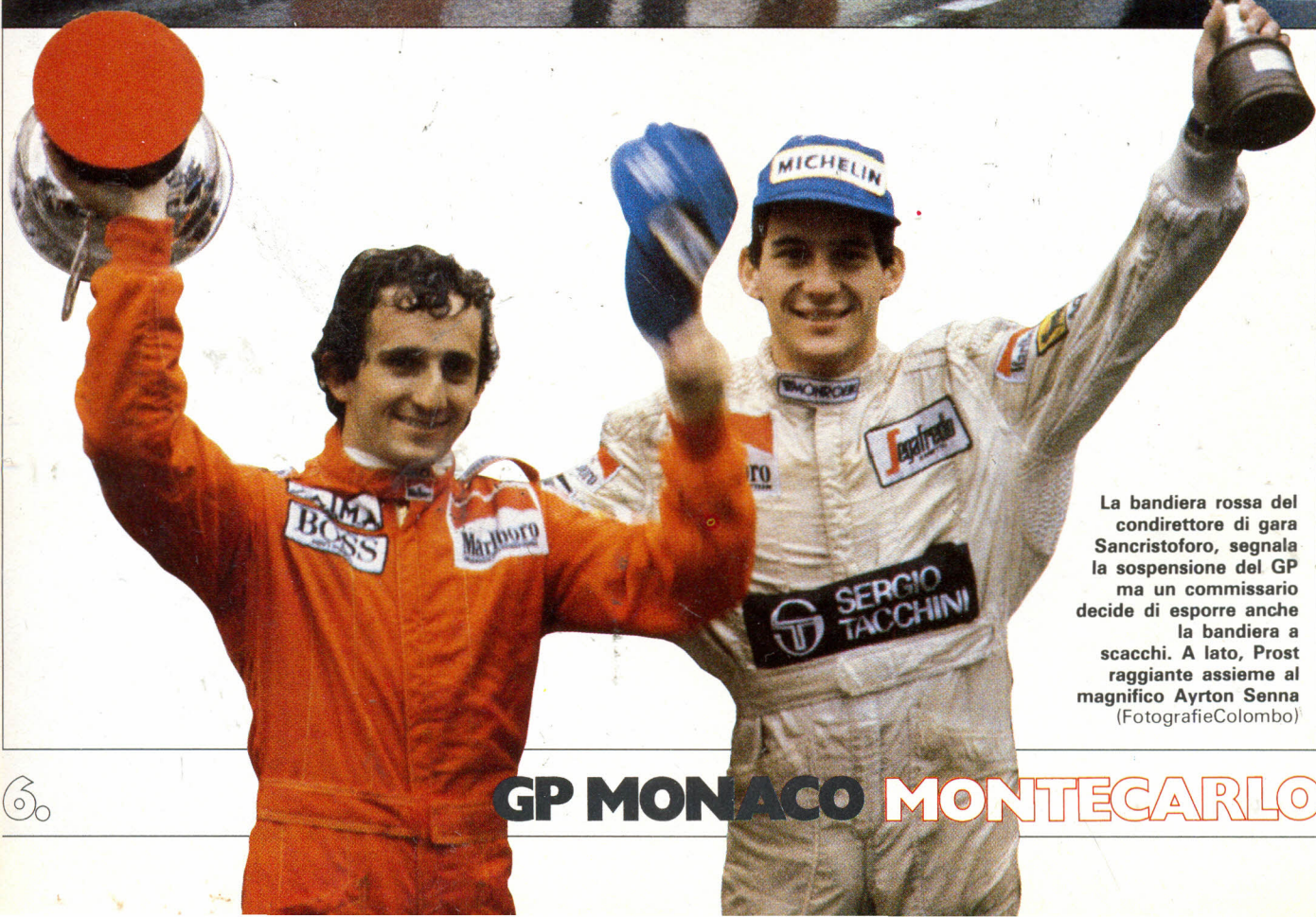


tori





ZOOM



La bandiera rossa del condirettore di gara Sancristoforo, segnala la sospensione del GP ma un commissario decide di esporre anche la bandiera a scacchi. A lato, Prost raggiante assieme al magnifico Ayrton Senna (FotografieColombo)

GP MONACO MONTECARLO

ZOOM



GP MONACO

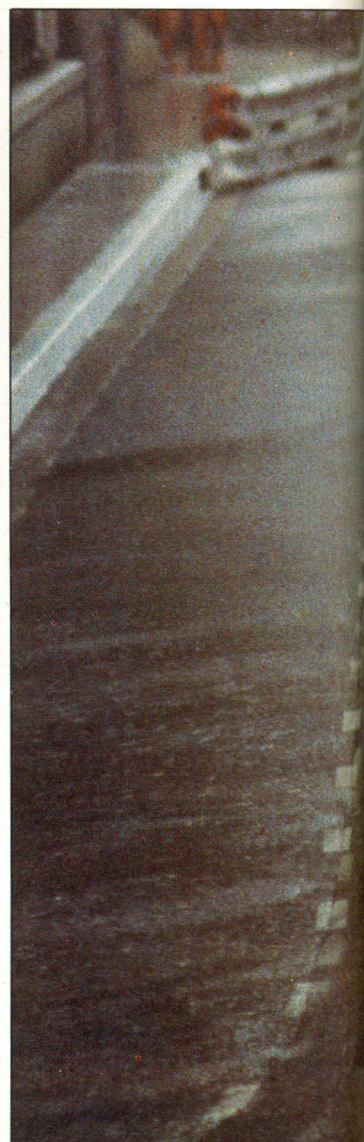




Toccata in famiglia

Pronti, via: i «gemelli Renault», Warwick (16) e Tambay procedono quasi appaiati fino all'ingresso della St. Devote (FotoColombo). A sin., il gruppo con Prost (7), Mansell, (12), Warwick, Tambay e Arnoux (28): quest'ultimo sembra si sia spostato verso Warwick che ha quindi «toccato» la Renault del compagno di team (FotoVillani). Nell'urto Tambay (sotto, l'intervento medico), ha riportato la frattura del perone (FotoAlquati)





Due «Cavallini» poco... marini

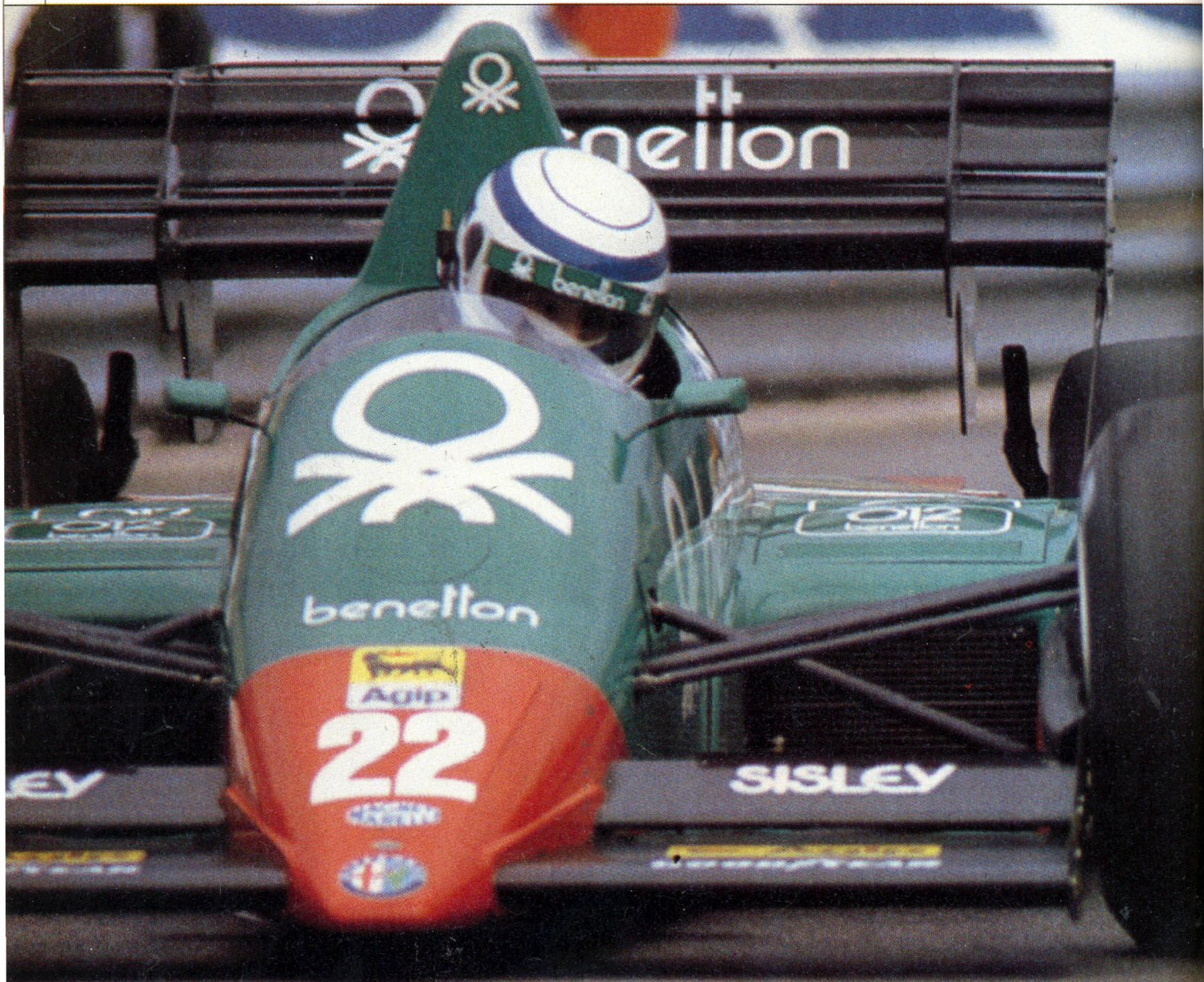
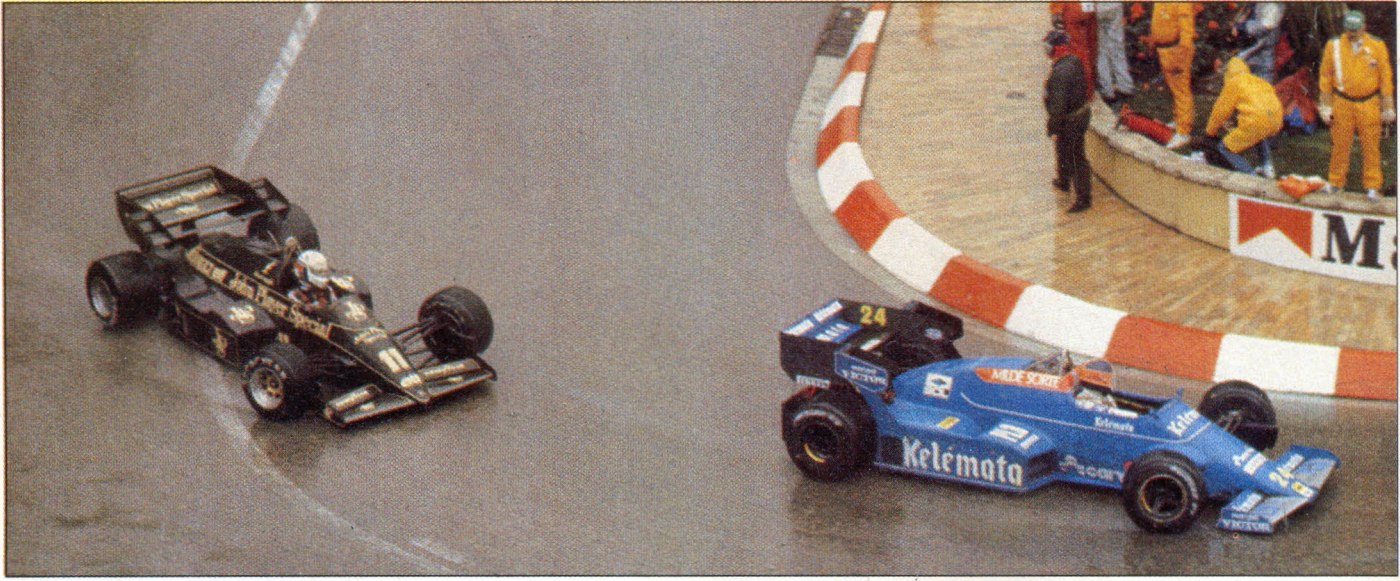
Sotto la pioggia torrenziale, Alboreto e Arnoux non si sono trovati a loro agio, tanto che il pur non caricatissimo Lauda non ha avuto problemi nel superare le due Ferrari. Sopra, Niki mentre sta pressando Alboreto nella discesa verso la curva dell'Hotel Loews (FotoAmaduzzi). In alto al centro, ancora Lauda mentre «infilava» Alboreto all'uscita della St. Devote (FotoAlquati). Nella pagina accanto in alto a destra, è invece Prost a superare Alboreto alla curva del Loews ma in quel momento Michele era già in ritardo a causa di un «dritto» (FotoAmaduzzi). A fianco, una fase del bellissimo duello che ha visto protagonisti Prost (7) e Mansell: nell'immagine i due sono alla curva del Mirabeau (FotoVillani)

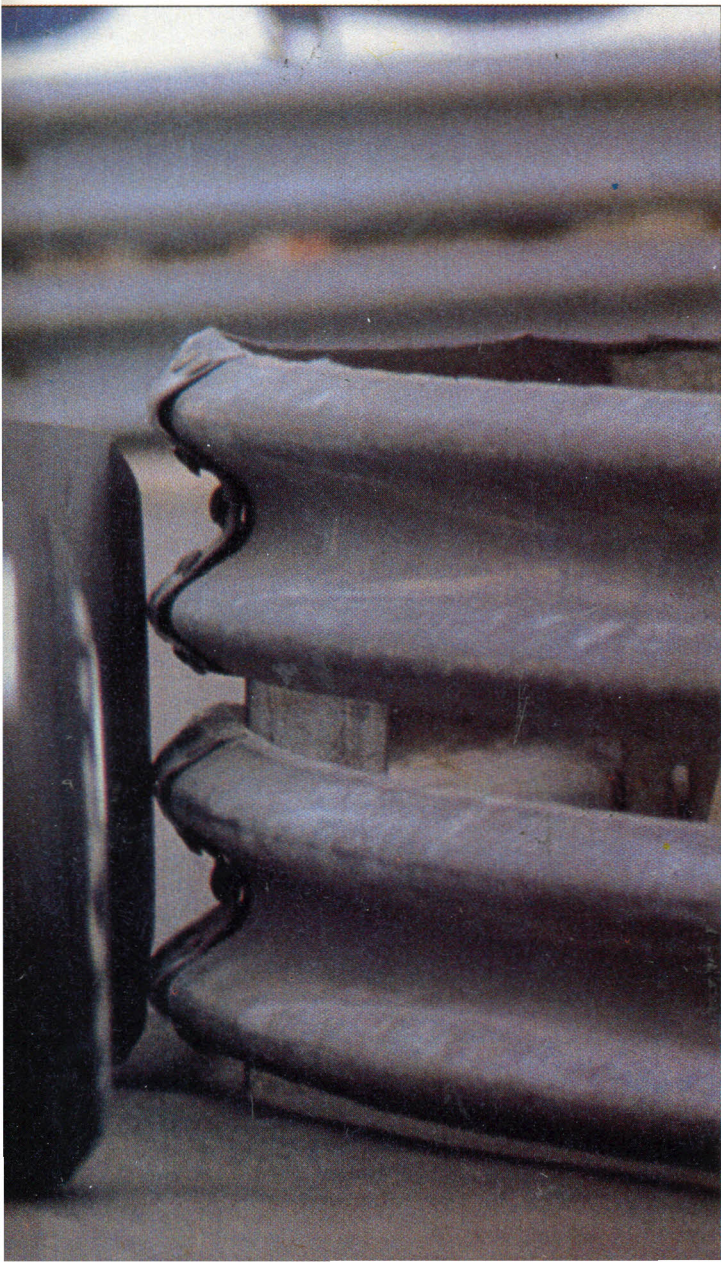
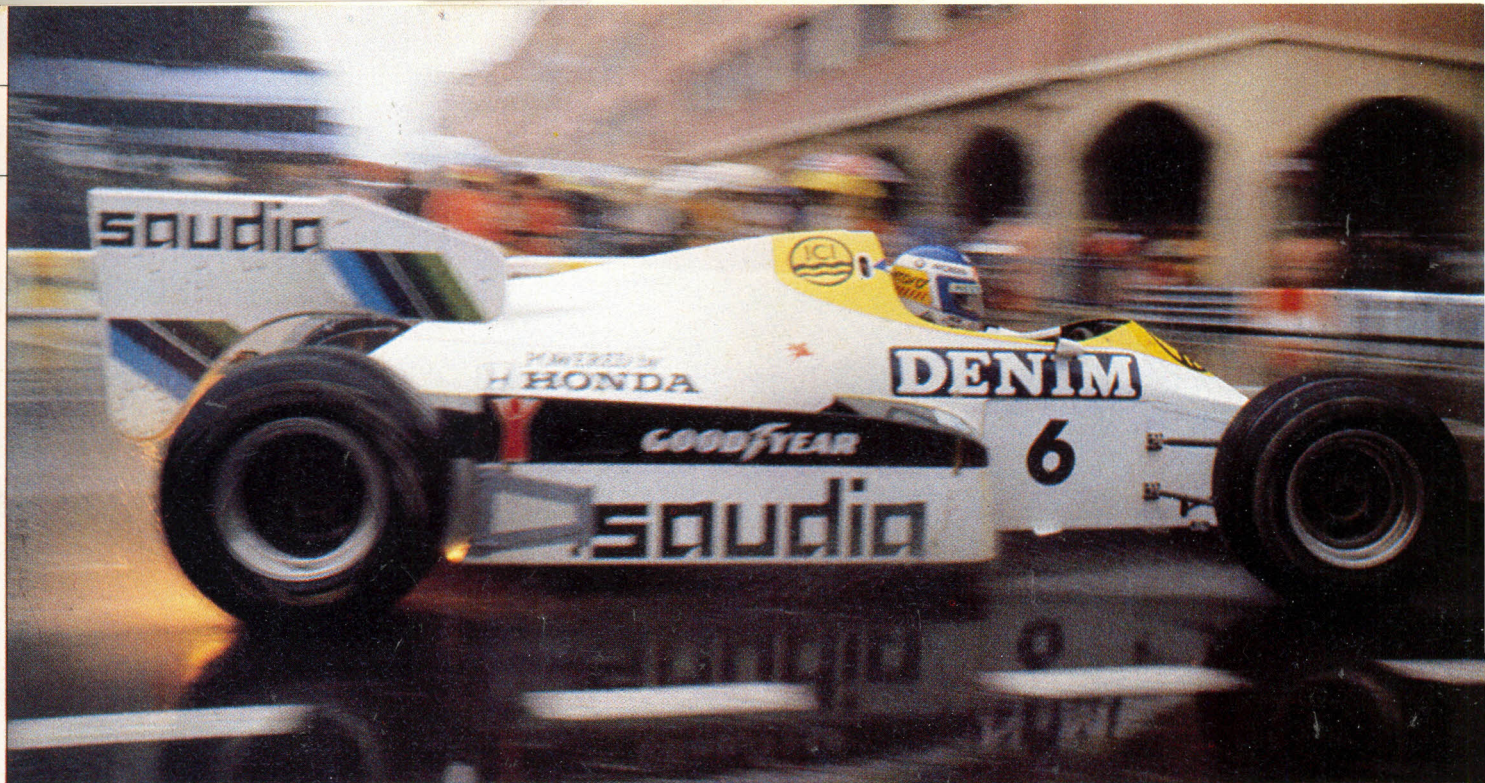


ZOOM



GP MONACO





A De Angelis il «premio fedeltà»

Anche a Montecarlo, Elio De Angelis è stato l'unico italiano ad «andare a punti»; nella pagina accanto in alto, Elio (Lotus n. 11) è dietro al bravissimo Ghinzani, finito ottavo con la Osella-Alfa Romeo. (FotoAmaduzzi). Poco fortunato invece Patrese che in prova ha «fatto anche la barba al guard-rail» (a sin.) per arrivare a un buon tempo: con il clima poco sereno che ha caratterizzato il team Euro-Alfa, Riccardo anche in gara non ha potuto fare molto (FotoTeso). In alto, la Williams-Honda di Rosberg con una vistosa fiammata allo scarico: a causa delle violente decelerazioni (per via dell'acqua) nei turbo passava evidentemente molta benzina che con il calore innescava la classica fiammata. In curva questa era infatti la caratteristica di tutte le vetture (FotoTeso). Sopra, Eddie Cheever con Joann Villeneuve che ha assistito alle prove ed al Gran Premio intrattenendosi con molti amici di Gilles (FotoAmaduzzi)



Tyrrell
Ford

4

ROTHMANS
WEDERHOLDT
Bellon



Più Bellof di così...

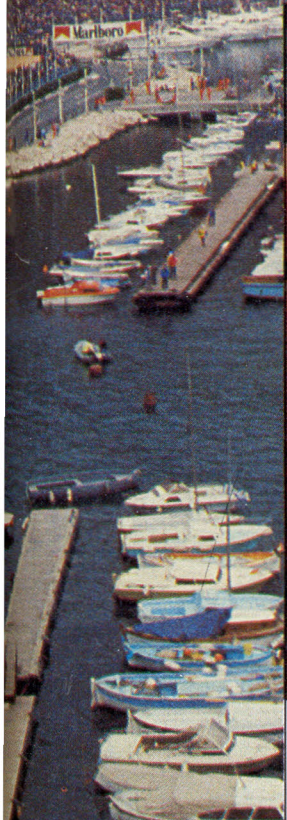
Decisamente suggestiva questa immagine di Stefan Bellof, impegnatissimo nelle prove a Montecarlo. La bassissima scocca della Tyrrell-Ford nasconde meno il pilota rispetto alle altre F. 1, a tutto vantaggio dell'effetto scenografico. In prova, pur guidando fortissimo, il giovane tedesco non è andato più in là dell'ultima fila dello schieramento ma in gara sotto l'acqua si è scatenato, arrivando a un bellissimo terzo posto (FotoVillani)

ZOOM



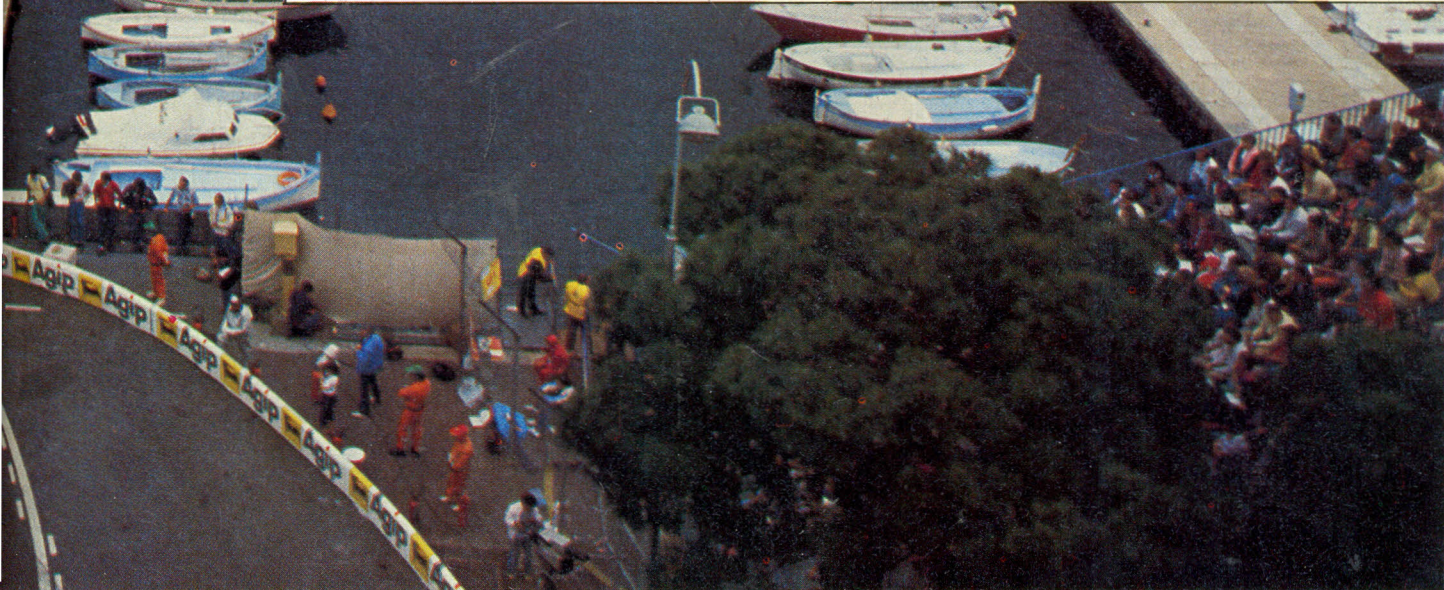
GP MONACO





**La fuga (bagnata)
di Alain Prost**

La chiamano la «pista salotto» perché si snoda nel centro della mondanissima Montecarlo ma con il diluvio di domenica 3 giugno era irriconoscibile: sopra, Prost alla curva Rascasse (FotoVillani)



ZOOM



GP MONACO





Sull'acqua un Senna-capolavoro

Che fosse bravo non era un mistero per nessuno ma al GP di Monaco Ayrton Senna si è laureato campione definitivamente: magnifica la sua guida sul bagnato (a sinistra) e la sua rimonta su Prost (FotoColombo). In alto, una immagine che da sola riassume la corsa di Senna e di Alboreto: il primo, durante le prove libere del mattino, transita alla «Rascasse» mentre il pilota della Ferrari esce dalla vettura dopo un «dritto». Nel pomeriggio la situazione sarà analoga (FotoTeso). Sotto, Senna con il braccio alzato all'arrivo: per lui un secondo posto che equivale a una vittoria (FotoTeso). Nella pagina accanto, Ayrton mentre riceve i complimenti del grande Reutemann (FotoAttualfoto) e mentre sembra chiedersi se ha vinto o se è secondo: nel caos del finale, tra bandiere rosse e a scacchi, qualche dubbio c'era (FotoTeso)





Relax e confidenze

Uno scambio di battute, durante le prove, tra Prost e Lauda che si trova nell'abitacolo: solo in pista i due piloti diventano «acerrimi nemici» (Foto Colombo). Nella pagina accanto, Rosberg mentre spiega a un tecnico della Williams il comportamento della vettura o, con maggiore probabilità, spiega cosa non va nella attuale FW09, considerati i risultati. (FotoColombo). Montecarlo comunque significa anche un po' di mondanità e per molti un soggiorno in barca: in basso da sin., Prost premiato per il trofeo «Vespa pole position»; Piquet mentre sbucca da un boccaporto della sua barca (lo osserva la sua ragazza, Manuela); Arnoux e la sua ragazza Pascale in un dolce atteggiamento; Michele e Nadia Alboreto in relax dopo lo stress delle prove (FotografieVillani)





MONTECARLO m. 3312



Così' (in 20) al via

1. FILA

12 Nigell Mansell Lotus Renault 1'22"752
7 Alain Prost McLaren Tag 1'22"661

2. FILA

27 Michele Alboreto Ferrari 1'22"937
28 René Arnoux Ferrari 1'22"935

3. FILA

15 Patrick Tambay Renault 1'23"414
16 Derek Warwick Renault 1'23"237

4. FILA

8 Niki Lauda McLaren Tag 1'23"886
26 Andrea De Cesaris Ligier Renault 1'23"578

5. FILA

6 Keke Rosberg Williams Honda 1'24"151
1 Nelson Piquet Brabham Bmw 1'23"918

6. FILA

14 M. Winkelhock Ats Bmw 1'24"473
11 Elio De Angelis Lotus Renault 1'24"426

7. FILA

22 Riccardo Patrese Euro Alfa Romeo 1'25"101
19 Ayrton Senna Toleman Hart 1'25"009

8. FILA

5 Jacques Laffite Williams Honda 1'25"719
2 Corrado Fabi Brabham Bmw 1'25"290

9. FILA

20 Johnny Cecotto Toleman Hart 1'25"872
25 Francois Hesnault Ligier Renault 1'25"815

10. FILA

4 Stefan Bellof Tyrrell Ford 1'26"117
24 Pier Carlo Ghinzani Osella Alfa Romeo 1'25"877

NON QUALIFICATI

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

Così (in 9) al traguardo

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

Questi (11) i ritirati

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

I primati

GIRO PIÙ VELOCE IN GARA

Ayrton Senna (Toleman Hart Tg 184) in 1'54"334 media 104,283 km/h. Primato imbattuto: Riccardo Patrese (Brabham Ford Bt 49D) 1'26"35 media 138,073 km/h (1982).

SULLA DISTANZA

Alain Prost (McLaren Tag Mp4) in 1.01'07"740 media 100,755 km/h. Primato imbattuto: Riccardo Patrese (Brabham Ford Bt 49D) 1.54"11"25 media 132,300 km/h.

Classifiche iridate

MONDIALE PILOTI

Prost 28,5; Lauda 18; Arnoux 14,5; Warwick 13; De Angelis 12,5; Rosberg 11; Alboreto 9; Tambay 7; Bellof 5; Mansell, Senna 4; Cheever, Patrese 3; Brundle, De Cesaris 2; Boutsen 1.

MONDIALE COSTRUTTORI

McLaren 46,5; Ferrari 23,5; Renault 20; Lotus 16,5; Williams 11; Tyrrell 7; Euro Alfa Romeo 6; Toleman 4; Ligier 2; Arrow 1.

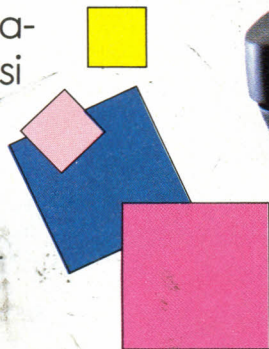


UNO MOLTI

NUOVA

Uno SX

Uno come noi ogni tanto sente crescere dentro di sé la necessità di emergere. Sente il bisogno di prestazioni che lo soddisfino in pieno nei suoi ardori di scatto e di velocità. Anche la Uno ha deciso di uscire alla grande. Ha scelto il suo motore più potente, per passare la soglia dei 165 km/h. Ha scelto il vestito più chic, dotato di tanti particolari raffinati ed esclusivi. Si è scatenata all'interno, lasciandosi andare ad arredamenti di gran lusso. Ha scelto di essere a 3 o 5 porte, per accon-



tentare i giovani sportivi e le famiglie che amano il comfort. Per ultimo, come tocco finale, si è fatta apporre le sue iniziali: SX. E da oggi potrete incontrarla nelle occasioni più eleganti, alle serate più mondane. O anche semplice-



UNO CO CO

O SPECIALE.

BENTON & BOWLES

mente in giro, dove porta un tocco di classe nella vita di tutti i giorni. Nuova Fiat Uno SX. Uno molto speciale. Disponibile nelle versioni a 3 o 5 porte, con il motore da 1301 cc. e 70 CV, per una velocità di oltre 165 km/h.

Paraurti con spoiler e proiettori fendinebbia incorporati. Fari alogeni. Codolini sui passaruota raccordati alla minigonna sottoporta. Pneumatici di sezione ribassata. Cambio a 5 marce. Rivestimento degli interni - sedili, pannelli porte e padiglione - in tessuti esclusivi coordinati. Sedili avvolgenti. Appoggiatesta forati per migliorare la visibilità. Lunotto termico e tergilavalunotto. Un tocco di classe per il posto di guida: contagiri, orologio digitale e faretto di lettura orientabile. Tra gli optional più esclusivi: tetto apribile trasparente, trip-master, check-panel.



FIAT

ME NOI.

In ascesa il marchio della casa torinese

Klippan multipresente

Ha iniziato col pubblicizzare le cinture di sicurezza sulla Ferrari di F.1 nel 1975. Ora è approdata ai rally e all'automobilismo minore, diventando un simbolo

SONO ENTRATI nell'automobilismo dalla porta principale, cioè la formula uno, e con la scuderia più famosa la Ferrari. Gli uomini della Klippan italiana da allora, erano gli anni del binomio Lauda-Regazzoni, di strada ne hanno fatta molta e soprattutto hanno fatto... molte cinture di sicurezza, portando alla massima notorietà il marchio che trae le origini da un paesino svedese dove si fabbricano solo questi importanti componenti auto. Dopo la formula uno è venuta la pallavolo, con quel Cus Torino che tra il '77 ed il '79 vinse scudetti e Coppa Campioni. Quindi la svolta decisiva, il ritorno all'automobilismo ma non più nelle sue massime espressioni bensì nelle formule cosiddette «minori» per essere più vicini ai giovani, mantenere contatti stretti con la base. Una politica questa che è specchio fedele di una azienda composta da gente giovane ed il cui amministratore delegato, Fulvio Podio, è un quarantenne attivo e dinamico.

MULTIPRESENZE. Oggi la Klippan è presente nell'automobilismo in varie forme, sia come supporter diretta di piloti e squadre che come marchio impegnato in attività collaterali. Chi non conosce, ad esempio, il servizio «Klippan ti dà una mano» che fornisce informazioni a tutti gli appassionati di rally sull'andamento delle gare Open? A livello di Team e piloti la punta di diamante della Klippan è quel Michele Cinotto che, con il fido Radaelli, è tornato con successo all'Audi dopo la parentesi negativa in casa Lancia. Gli uomini della Klippan hanno creduto in Cinotto e lo hanno appoggiato incondizionatamente dopo un '83 davvero avaro di soddisfazioni. Il piemontese ha già ripagato la fiducia tornando alla vittoria con quella Audi Quattro che lo aveva lanciato definitivamente fra i nostri giovani migliori. Anche Tonino Tognana, già campione italiano rally due anni or sono, correrà quest'anno con i colori dell'azienda situata alle porte di

Torino. Analogo discorso per Bruno Bentivogli e Paolo Fabbri. Per concludere il consuntivo sulla presenza Klippan nei rally ricordiamo la sponsorizzazione al Team Citroën Italia diretto da Maurizio Verini e del Trofeo Citroën Visa.

ANCHE IN FORMULA. In pista la Klip-

dà la possibilità di gareggiare con questo monoposto. Anche nell'84 quindi i lettori di Autosprint più fortunati potranno disputare una gara al volante della vettura messa a disposizione dalla Klippan. A livello internazionale inoltre è presente con i colori Klippan nel campionato europeo di formula

una delle due Emanuele Pirro. Questa presenza prelude ad attività future connesse al nuovo assetto dell'azienda, che ha recentemente costituito il Klippan Management Group. È questo uno dei rari esempi di società italiana che ha il controllo di stabilimenti situati in altri paesi, vale a dire Francia, Germania, Spagna. Proprio nell'ottica di una dimensione europea si stanno muovendo dunque gli uomini della Klippan italiana e non solo come detto, a livello di management ma anche di sponsorizzazioni nell'automobilismo internazionale. In un mercato basato soprattutto sul primo impianto, cioè sul montaggio delle cinture di sicurezza da parte di una Casa automobilistica sulle vetture nuove (ricordiamo che in Italia le cinture di sicurezza non sono obbligatorie se non appunto sulle vetture di prima immatricolazione...) la Klippan si mantiene su posizioni di tutto rispetto e cerca nuovi sbocchi. L'insieme delle azioni promozionali è rivolto all'automobilismo, ed in particolare a quello cosiddetto «minore», non solo per i motivi prima citati ma anche per una constatazione fatta dal settore marketing. Dalle indagini di mercato fatte svolgere, è risul-



pan è presente nella quasi totalità dei Trofei monomarca, a cominciare da quello riservato alle Talbot Samba per passare al Metro Challenge, ed in altre manifestazioni quali il campionato italiano di formula tre e nel campionato riservato alle formula Panda. In formula tre il Team Elf-Klippan diretto da Alloni prende parte a tutte le prove italiane con Nino Famà e Luca Melgrati mentre in formula Panda si ripeterà il concorso già effettuato lo scorso anno e che

tato che il nome Klippan è molto conosciuto ma pochissimi degli intervistati lo abbinano alle cinture di sicurezza. Si tratta di un caso abbastanza anomalo nel mondo del marketing: abbinare l'immagine di un prodotto ad un marchio già noto. In quest'ottica va visto il grande sforzo della società che a un marchio astratto vuol sostituire un prodotto concreto.

Sergio Remondino



IL CASCO DI THACKWELL (Foto Simonetti)

Mike Thackwell

ALLA RIBALTA/Un neozelandese con la Ferrari in testa approda alla F. 1

Ho in mente te

Sul casco ha il Cavallino e l'adesivo di Gilles, il suo sogno è arrivare a Maranello. Dominatore assoluto della F. 2, Mike Thackwell debutterà in Canada sulla Ram-Hart di Palmer

di Anna Bacchi



Ho in mente te

SARÀ l'esordiente del Gp del Canada 1984, il prossimo 17 giugno. A distanza di quattro anni Mike Thackwell rientrerà quindi nei ranghi della massima formula al volante di una delle vetture meno competitive del lotto, la Ram Hart lasciata libera nell'occasione dal suo amico e collega Jonathan Palmer. Così il ragazzino ventitreenne che approdò alla F. 1 nel 1980 grazie all'appoggio di Alan Jones e che fallì la sua missione più per colpa del mezzo meccanico che per responsabilità propria, tornerà a respirare l'aria della massima formula, con spirito e maturità ben diverse da quell'epoca. Da allora la carriera di Thackwell è mutata radicalmente. Da grande speranza e promessa dell'automobilismo mondiale, l'attuale dominatore del campionato europeo di F. 2 si trasformò in una delle tante meteore che popolano il mondo delle corse. Per lui la strada delle competizioni da piana e priva di ostacoli diventò impervia e in salita. Non si arrese e oggi è di nuovo al top. Con la Ralt-Honda di Ron Tauranac ha vinto quattro delle cinque gare dell'europeo F. 2 finora disputate e in classifica è al

comando con ben 21 punti di vantaggio sul secondo, il compagno di squadra Roberto Moreno. Da sempre giudicato velocissimo, oggi sembra aver raggiunto anche una notevole maturità agonistica.

FANATICO DI FERRARI. Sul suo casco appare uno sticker con un «cavallino rampante» e il casco di Gilles Villeneuve. Lui stesso ricorda spesso che l'incontro col pilota canadese rappresentò un'emozione particolare. Cosa fu in sostanza Villeneuve per Mike Thackwell? «Un grand'uomo e un grandissimo pilota. Credo che abbia dato tutta la sua vita alle corse. È morto per qualcosa in cui credeva».

— Nel 1980 lei debuttò in F. 1. Praticamente è stato il più giovane debuttante al volante di una monoposto della massima formula. Cosa può dire di quella esperienza?

«Era una monoposto da corsa. Aveva quattro ruote, un volante, gomme più grandi della media e un motore più potente. Ma pur

Un bel primo piano della Ralt Honda di Mike Thackwell (Foto Townsend) con cui il pilota neozelandese sta dominando il campionato europeo di F.2. Mike il cui volto (Attualfoto) denuncia l'acerba età di 23 anni doveva esordire in F.1 già nel 1980 nel GP del Canada

Mike Thackwell

23 anni, per la seconda volta

L'attuale leader del campionato europeo di F. 2 è nato ad Auckland in Nuova Zelanda il 30 marzo 1961. Da ragazzo è pilota di motocross e di kart. In quest'ultima specialità si laurea campione nazionale nel 1974. Passa giovanissimo, in automobilismo grazie anche all'amicizia che lo lega con Alan Jones. Thackwell dimostra subito le sue notevoli qualità partecipando e vincendo nei campionati britannici di formula Ford del 1978. A fine stagione il suo bottino è da primato: conquista 10 vittorie. Il fatto gli permette di passare alla F. 3 dove è incorporato nel team March. Ottiene proprio in Italia il successo più importante dell'anno, aggiudicandosi facilmente il Gp Lotteria a Monza. In Gran Bretagna è grande protagonista assieme ad Andrea De Cesaris del campionato Vandervell, dove si classifica al terzo posto finale. Sale in F. 2 col team



March ufficiale nel 1980. È considerato una grande promessa. Non vince ma ottiene qualche buon piazzamento, un terzo a Silverstone, e due quarti a Vallelunga e Pau. Ormai molti managers della F. 1 hanno segnato il suo nome nel loro taccuino. Arriva, quindi nella stessa stagione e a soli 19 anni, il momento dell'esordio nella massima formula. Si qualifica per il Gp del Canada al volante di una Tyrrell, ma una collisione multipla alla partenza obbliga la direzione corsa ad interrompere la competizione. Thackwell ha la vettura ancora in ordine. Ken Tyrrell lo appiada per far salire sulla monoposto Jean Pierre Jarier, che prende il via alla seconda partenza al posto dell'australiano. Finisce allora l'esperienza del giovane campioncino nel mondo della F. 1. Thackwell, per ironia della sorte, da quel momento ha una carriera difficile e senza più



attacca la F. 1

acuti. Nel 1981 come pilota ufficiale nel team Ralt Honda vince la prima gara a Silverstone ma ha un incidente gravissimo nelle prove di qualificazione della corsa successiva a Thruxton. Ha le gambe fratturate e lascia l'attività per alcuni mesi. Nel 1982 non trova posto in nessuna squadra ufficiale. Con una March Bmw del team privato Hotz conquista due terzi a Pau e Spa, dimostrando che le sue qualità sono intatte. L'anno scorso è incorporato di nuovo nel team Ralt Honda. Vince la corsa del Jarama e termina cinque volte secondo dietro al suo compagno Jonathan Palmer. Nella corrente stagione ritorna ad essere considerato un numero uno. Con la Ralt è infatti al comando, e nettamente, del campionato europeo, dopo aver ottenuto quattro vittorie su cinque corse disputate.

sempre una macchina da corsa».

— Al secondo via del Gp del Canada lei non partì per lasciare il posto sulla griglia al compagno di squadra Jarier. Perché?

«Sì, Jarier e Daly avevano le vetture fuori uso a causa della collisione che aveva coinvolto il gruppo alla partenza. Stavo già pensando sull'opportunità di compiere una buona gara quando Ken Tyrrell mi chiamò in disparte dicendomi: "Jarier è la prima guida, deve correre con la tua vettura"».

— Quali le sensazioni ricevute da quella esperienza?

«Ero molto giovane, alla prima esperienza con la F. 1. Accettai, ritenendo di aver compiuto una scelta giusta. Ma fu un errore».

— Se potesse formare un top team, quale telaio, quali gomme, quale motore sceglierebbe? «Ferrari... Ferrari e basta. Ferrari è l'automobilismo, è il sentimento, amore per le corse. Ferrari è tutto».

— Cosa la infastidisce maggiormente nell'ambiente delle corse? «Oh, molte cose! Forse non sembra perché parlo poco. Quando ero piccolo sognavo di diventare pilota di F. 1. Intraprendere una professione difficile, che solo poche persone al mondo potevano affrontare. Quando arrivai in F. 1 mi resi conto che molte cose erano ben diverse da quello che immaginavo. Non mi piace la piega che ha preso l'automobilismo ultimamente. Non è più come nel sogno».

— Così decise di diventare pilota perché era una professione difficile...

«Sì, credevo appunto che soltanto in pochi potessero riuscire ad arrivare in F. 1. Ma purtroppo oggi è cambiato tutto. Il denaro è diventato importante, fin troppo. Mio padre era un pilota ed io entrai a far parte di questo mondo giovanissimo, ci sono cresciuto dentro, sono un suo prodotto per ora le corse sono la mia vita. Avevo deciso di fare il pilota per le enormi difficoltà che si prospettavano, ora invece, corro con tutto il cuore, con tutto me stesso».

— Quale è stata la sua prima corsa?

«Fu una gara di F. Ford a Brands

segue



Una foto significativa: Thackwell duella col compagno di scuderia Moreno, uno dei suoi più accaniti avversari in F2 (Attualfoto)

Ho in mente te

segue

Hatch nel 1976. Avevo sedici anni... Non avevo ancora la licenza. Quella è stata la prima gara competitiva. In precedenza avevo corso in moto e in kart».

— Quale rapporto si è instaurato tra lei e il suo compagno di squadra Roberto Moreno?

«Lavoriamo insieme cercando di risolvere i problemi. Moreno è giovane e molto veloce. Abbiamo lo stesso dovere: vincere l'europeo per l'Honda. Anche lo scorso anno fu la stessa cosa. Gabbiani andava molto forte e la squadra decise chi avrebbe ostacolato la marcia dell'italiano, tentando di vincere a sua volta il campionato. La scelta cadde un Jonathan Palmer. Feci del mio meglio per aiutarlo arrivando molte volte secondo. Forse la gente potrà pensare che queste non sono corse vere, ma noi abbiamo sponsor importanti e grandi responsabilità nei confronti dell'Honda Motor. Loro vogliono vincere, non arrivare secondi».

— Ci sono ordini di scuderia quest'anno.

«No, nessun ordine. In ogni corsa

cerco di vincere, non sempre è possibile ma almeno ci provò. Questo è l'importante».

— Lei è stato compagno di squadra di Geoff Lees, Jonathan Palmer, entrambi vincitori del titolo continentale. Quale era il migliore?

«Non posso esprimere giudizi circa le reali capacità di un pilota. Posso soltanto dire che Palmer, Lees e anche Moreno sono molto veloci... Ma il migliore del gruppo è Geoff Lees».

— Esiste nell'ambiente delle corse l'amicizia?

«No, non molta. Conosco delle persone ma non c'è amicizia, c'è rispetto reciproco. Attualmente non esistono nemmeno molti piloti che meritino rispetto. Forse l'unico è Keke Rosberg, lui mi piace».

— Lei non può essere definito un pilota facile a livello caratteriale...

«Ma queste sono le corse! Se non si desidera la vittoria ardentemente non si dovrebbero pilotare auto da corsa. Se si esita meglio stare a casa».

— Il pubblico non vuole vedere gare noiose. Nonostante questo la supremazia Ralt Honda sta uccidendo la F. 2. È di questo parere anche lei?

«Penso solamente a correre, a dare il meglio di me stesso. Forse il pubblico si annoierà ma non credo che il problema della F. 2 lo debbano risolvere i piloti. Sono le autorità sportive a dover provvedere e naturalmente al più presto».

— Qual è l'arma vincente delle Ralt?

«Il motore non è diverso da quello del 1983, anzi è lo stesso delle ultime tre stagioni. Ora abbiamo il telaio migliore. Il propulsore Honda montato su questo telaio forma un'ottima combinazione e le gomme completano il tutto. Per noi piloti, in verità, non c'è grande lavoro».

— Se le ordinassero di lasciare le corse che farebbe?

«Sarebbe meglio morire. Non posso interrompere l'attività di pilota. Come si può? Nel mio cuore ci sono ventitré anni di questo mondo, ho indirizzato tutto verso le corse. Smetterei con loro vorrebbe dire cambiare e ogni cambiamento significherebbe cessare di vivere. Non lascerò mai le corse, semmai saranno loro a lasciarmi».

— Come passa il tempo che precede una gara?

«Normalmente».

— E il tempo libero?

«Vado in moto, in macchina e soprattutto leggo libri, moltissimi libri».

— Come sono i rapporti con la famiglia?

«Sono molto seri e vanno a gonfie vele. In ogni modo ognuno, chiunque, può essere la tua famiglia».

— Le critiche le danno fastidio?

«No, non leggo mai i giornali».

— Se potesse fare un confronto tra il Thackwell uomo e quello pilota chi ne uscirebbe vincitore?

«Senza l'altro l'uomo. Corro per dare il meglio ma non sono un pilota perfetto, corro con ardore, solo con quello, con il cuore».

— Esprima tre desideri...

«Mi piacerebbe che smettessero di costruire bombe, che le persone badassero maggiormente agli altri piuttosto che pensare esclusivamente a loro stesse».

— Cosa vede di preciso nel suo futuro?

«Non penso mai al futuro. Penso all'oggi. Ogni giorno è diverso e io mi limito semplicemente a lasciare che arrivi il domani. Non conosco il futuro, nessuno è in grado di conoscerlo. Senza l'altro domani darò del mio meglio, qualunque cosa accada».

Anna Bacchi

Thackwell e Moreno dominano le prove del GP di Pau Honda super anche in città

PAU — La speranza era che questa «Montecarlo del Nord» potesse almeno in prova frenare le imperversanti Ralt Honda di Mike Thackwell e Roberto Moreno. Ed invece il GP di Pau, sesta prova del campionato Europeo di F.2 in programma lunedì 10, festa di Pentecoste, ha visto in prima fila ancora una volta le due vetture bianco azzurre così si è capito che le Ralt possono essere ultra competitive in un circuito cittadino e che in caso di necessità possono usare in prova quelle gomme Michelin siglate «204» che non parevano adatte al tipo di vettura. Le Ralt Honda infatti a causa dei particolari carichi aerodinamici non avevano mai utilizzato in prova le Michelin «tenere» tenendo anche conto che non ne avevano mai avuto necessità. A Pau sono state costrette a mutare tattica: il fatto è che dopo la prima sessione di sabato il miglior tempo era del sempre velocissimo Philippe Streiff (Ags-Bmw) con Thackwell solo secondo e Nannini (con la modificata Minardi Bmw) vicinissimo: in pratica i soli tre piloti ad essere scesi sotto il tempo di 1'12". A Pau però il tempo in prova è fondamentale perché i sorpassi sono difficoltosi e dunque Tauranac e C. hanno deciso di presentare per le prove di domenica le Ralt con le gomme «204». Tra l'altro c'era la necessità di portare avanti Moreno che il sabato era solo sesto perché non conosceva affatto il circuito. Un solo problema: sulle Ralt le «204» durano solo tre giri, dunque in caso di «traffico» il risultato non sarebbe arrivato. Ma tutto è andato per il meglio: a metà sessione Thackwell si è fermato con il «muletto» mentre i meccanici montavano le «204» rodiate e poi ha «stampato» un eccellente 1'10"51. Anche Moreno, debuttante a Pau, è stato all'altezza della situazione portandosi con il compagno di squadra in prima fila. Con la luna di traverso invece Streiff che tra sabato e domenica era stato festeggiato da tutti i francesi come un «eroe nazionale». È stato uno dei pochi a migliorare il suo tempo di sabato ma è rimasto lontano dalle Ralt Honda. A causa dell'asfalto sporco (con la F.2 nel programma di Pau sono comprese: F.3 francese, F. Renault 5 Ford, Coppa Renault 5 Elf e auto storiche). Non ha invece migliorato il tempo di sabato Nannini ma è rimasto comunque in seconda fila con Streiff. Le Minardi sembrano avere risolto i problemi tecnici delle prime gare: anche la vettura di Del Castello è aggiornata con le pance nuove e quello che più importa è che

gli ultimi test hanno permesso di trovare un buon assetto in funzione della nuova aerodinamica. Peccato solo che Del Castello abbia «consumato» il suo treno di «204» nelle prove di sabato e non sia potuto risalire nello schieramento. Tra gli altri italiani, anche Emanuele Pirro non ha avuto molta fortuna: onestamente ha ammesso di non gradire il tipo di circuito (che tra l'altro non conosceva affatto) ma ha anche pagato lo scotto di un assetto differente da quello dei suoi compagni del team March Onyx, Tassin (che ha anche «sbattuto») alla curva dopo i box la domenica) e Petit.

NELLA SECONDA sessione gli è stato cambiato l'assetto ma il romano ha lamentato una differenza di comportamento in curva tra l'avantreno e il retrotreno che gli ha permesso di migliorarlo pochissimo. Stefano Livio (anche lui debuttante a Pau) con la Merzario-Bmw ha avuto un incidente nella piazza che presenta al centro il monumento del generale Foch nelle prove di sabato.

Non molti i danni all'avantreno che è stato riparato in tempo ma con le gomme Dunlop il parmense non poteva fare molto di più. Infine Dacco: più che onesto il suo tempo, con una March dell'anno scorso che è indubbiamente handicappata rispetto alle vetture '84. Di notevole a Pau c'è anche il rientro in gara di Alain Ferté appiedato quest'anno per mancanza di sponsor. Nel team Martini-Oreca ha preso il posto del belga Didier Theys rimasto ferito in un incidente di autostrada. Dunque si è trovato compagno di squadra del fratellino Michel e l'interesse degli appassionati francesi è stato notevole. Si attendeva da Alain un exploit nel circuito che l'anno scorso lo ha visto vincere con la Maurer (anche se poi fu squalificato per via del peso) e in effetti ha ottenuto il quinto tempo con 1'12" netti proprio davanti al fratello Michel. Alain ha occupato la sessione del sabato per riabituarsi alla macchina (non correva dall'anno scorso e lui stesso ha detto di non sapere esattamente se fosse ancora un pilota o

meno...) e poi ha «fatto il tempo» la domenica. Michel Ferté non c'è rimasto male: è finito in terza fila proprio accanto ad Alain ed era anzi contento del ritorno da campione del suo più anziano fratello.

Daniele Buzzonetti

I tempi di Pau

| | |
|-------------------------------------|-------------------|
| 1. Thackwell (Ralt Honda) | 1'10"51 |
| | media 140.916 kmh |
| 2. Moreno (Ralt Honda) | 1'11"11 |
| 3. Streiff (AGS-BMW) | 1'11"58 |
| 4. Nannini (Minardi M283 BMW) | 1'11"95 |
| 5. Ferté A. (Marlboro Martini) | 1'12"00 |
| 6. Ferté M. (Marlboro Martini) | 1'12"27 |
| 7. Danner (March 842) | 1'12"48 |
| 8. Fabre (March 842) | 1'12"59 |
| 9. Petit (March 842 BMW) | 1'12"96 |
| 10. Tarres (Martini BMW) | 1'13"12 |
| 11. Tassin (March 842) | 1'13"18 |
| 12. Del Castello (Minardi M283 BMW) | 1'13"44 |
| 13. Pirro (March BMW) | 1'13"44 |
| 14. Chauvet (March 842 BMW) | 1'13"67 |
| 15. Dacco (March 832 SR) | 1'14"61 |
| 16. Livio (Merzario M84 BMW) | 1'14"70 |
| 17. Jans (March 842) | 1.16"31 |
| 18. Busslinger (Merzario M84 BMW) | 1.17"16 |

Pavesi: Ickx è inesperto...

PAU — Direttore di corsa a Pau è il notissimo Amedeo Pavesi, che a causa del noto dissidio tra la Fisa e l'AC Monaco è stato costretto quest'anno a disertare il GP del Principato. A lui che per anni è stato al posto di Jacky Ickx, abbiamo chiesto un parere sul chiacchieratissimo gran premio.

«Posso esprimere un parere personale — ci ha detto — ma sono sicuro che la corsa non doveva essere interrotta. Non c'erano i motivi, bastava dare una occhiata ai tempi. I piloti non erano stati rallentati. Non c'era insomma un pericolo imminente, con qualche giro in più la corsa avrebbe probabilmente preso una fisionomia definitiva e non avrebbe causato tante polemiche. Per quanto riguarda l'uso delle bandiere, il regolamento è chiaro: è stato fatto un errore clamoroso».

— A proposito del direttore di corsa, è giusto che Ickx, pilota della Porsche, sia stato chiamato a Montecarlo?

«Debo dire prima di tutto che Ickx è assolutamente al di sopra delle parti: il suo operato non è per nulla sospettabile: è uno sportivo e basta. Ma vorrei aggiungere questo: secondo me un ottimo pilota non è detto che debba essere un buon direttore di gara, mansione per la quale occorrono altre doti e che soprattutto si raggungono con l'esperienza. Ickx è stato troppo pilota e poco "direttore" quando ha deciso di fermare la corsa. Cioè non ha avuto quel tipo di capacità nel tenere sotto controllo la situazione».

Il futuro della F. 2 è nel Cosworth 3000

PAU — Con sole 18 vetture presenti, la corsa di Pau non ha certo fatto dimenticare la crisi in cui si dibatte quest'anno la F. 2, gravata da costi sempre maggiori e dal disinteresse di F. 1. Per risolvere questa crisi, domenica mattina si è tenuta una riunione, voluta dalla Fisa che ha inviato il suo segretario generale, Yvon Leon, ed alla quale sono intervenuti tutti i team-manager. In pratica sono state dibattute varie proposte che dovranno essere esaminate dal comitato esecutivo della Fisa il prossimo 10 luglio. Nel futuro della F. 2 sembra dunque esserci quel motore Ford Cosworth di 3000 cmc che è «quasi» stato abbandonato dalla F. 1. La soluzione «motore 3000» (ma si parla di limitatore di giri tarato a 9000) è quella che più è accettata dalla maggioranza per il semplice motivo che la seconda è piuttosto in alto mare. Si parla infatti di motori di 2500 cmc derivati dalla serie, con preparazione libera e studiati appositamente dalle Case. Una idea interessante ma che semplicemente non ha trovato un riscontro concreto presso le Case, tanto che non sembra destinata ad avere un futuro. La scelta del Ford Cosworth d'altronde renderebbe felice anche Bernie Ecclestone e sembra che possa essere anche un passaporto per vedere gare di F. 2 concomitanti con la F. 1. Questo il punto principale della questione: non è che la F. 2 attuale abbia bisogno di particolari novità tecniche ma solo di un supporto per il lancio definitivo e questo si spera possa arrivare da Ecclestone. Con quattro o cinque gare assieme alle F. 1, il lancio pubblicitario sarebbe assicurato. Anche la Fisa è d'accordo nel favorire la F. 2-3000 rispetto alla «2500», e dunque i giochi potrebbero essere già fatti. Tra l'altro non sussiste nemmeno il problema di salvare i motori Bmw attualmente utilizzati, perché il mercato ne permetterebbe il riciclaggio. Tra gruppi C2, vetture sport o monoposto per gare in salita, il 4 cilindri Bmw non verrà abbandonato. Per questo anche il preparatore svizzero Mader, preoccupato per il futuro della F. 2 che lo vede quest'anno impegnato al massimo con i Bmw dopo il ritiro della Casa, vede il futuro meno nero. E poi Mader è anche un esperto di Ford Cosworth, tanto che ha già previsto di restare in F. 2. (d. b.)

Anche in Cecoslovacchia Bmw e Rover inesorabilmente battute

I tre giaguari dell'est

Agevole dominio di Walkinshaw nonostante guai ai freni. In bella evidenza le Volvo. L'Alfa Romeo, vincendo la divisione, mantiene il comando nel campionato. Incidente a Cipriani

BRNO. Tripletta delle Jaguar nella quinta gara del campionato europeo turismo, disputata nella velocissima pista stradale di Brno in Cecoslovacchia. Un circuito forse un po' fuori dal tempo dal punto di vista della sicurezza ma sicuramente con tanto fascino, perché è uno degli ultimi rimasti nel panorama continentale. Anche in Cecoslovacchia il campionato ha parlato in inglese con tre Jaguar scatenate ai primi tre posti, per nulla impensierite dagli avversari, e più forti della stessa sfortuna, che ha voluto mettere un po' di suspense negli ultimi dieci giri quando prima Heyer poi Walkinshaw hanno rallentato il ritmo per noie ai reni che facevano scorporre in staccata la vettura. Sono giunti lo stesso primi al traguardo, mentre Calderari in panne con la leva del cambio ha perduto la seconda posizione in favore del compagno Percy. Tuttavia lo svizzero ha mantenuto allo scadere delle tre ore e mezzo di corsa una trentina di secondi sulla Volvo di Granberg-Elgh. Fra le Bmw una bella gara di attacco l'hanno fatta Stuck e Kelleners. Quando sulle loro vetture sono saliti rispettivamente Quester e Brancatelli l'italiano, penalizzato dai freni, ha dato la sensazione di non impensierire il tedesco. A tre giri dal termine un cambio di gomme forzato per Quester ha fatto balzare Brancatelli in quinta posizione. Nella 2. divisione Lella Lombardi e Giorgio Francia con l'Alfa GTv6 di Imberti hanno dovuto combattere solo contro se stessi, dopo il brutto incidente occorso a Cipriani. Il veneto in quel momento primo di divisione, nel sorpassare il doppiato Lingmann, è stato toccato a oltre 200 distruggendo la vettura e rimanendo per fortuna illeso. Ancora è presto per tirare le somme di un campionato che evidenzia il suo successo nella presenza di molte Case sia di auto che di pneumatici e di piloti che a Brno erano suddivisi in quarantacinque equipaggi. La Jaguar, però, continua a dimostrare le sue ottime caratteristiche e una grande omogeneità nella composizione dei propri equipaggi.

LA CRONACA — al via della gara le tre Jaguar palesano subito le loro intenzioni cominciando con un ritmo infernale. Walkinshaw guadagna circa venti secondi al 1. giro sui due compagni Calderari e Percy.

Già nelle prime curve il gruppone viene spezzato da una serie di tocche nelle curve del borgo di Bosonohy. Quarta è la Volvo di Elgh che è seguita da vicino da Lindstrom. Stuck, Hanhe e Kelleners si impegnano in una lotta furiosa per la sesta posizione. Ma lo spettacolo più bello lo offre un gruppetto capeggiato da Micangeli, con Surer, Enge e Ravaglia che non sono da meno del pilota romano. Ravaglia però a causa dei freni è autore di un dritto alla impegnativa staccata dell'unica curva lenta del circuito. Per l'italiano è il ritiro con la pompa dei freni fuori gioco. Sempre nella prima ora di gara Cipriani che guida la 2. divisione, seguito da Lella Lombardi, nel doppiare Lingmann, entra in collisione con il tedesco ed

esce rovinosamente di strada capottandosi più volte. Il pilota viene prontamente soccorso ma oltre a una contusione al ginocchio sinistro non presenta nulla di preoccupante. Dopo circa un'ora di gara a giri pieni vi sono solo nove vetture. Walkinshaw è sempre in testa con mezzo minuto su Calderari. Seguono quindi Grandberg, Stuck e Kelleners che si scambiano la posizione in continuazione. Quindi la Volvo di Lindstrom, e vicinissime le due Rover di Allam e Soper. Dopo questi a un giro è Surer che però ha dei problemi con la centralina elettronica del motore. Al box Bmw rimediano installando una centralina supplementare. Ma nelle curve la macchina non ha un rendimento costante. Allo scadere della seconda

ora cominciano le soste ai box per i rifornimenti. Le tre Jaguar di Walkinshaw, Percy e Calderari sono saldamente in testa. Walkinshaw ha addirittura un giro di vantaggio su tutti mentre Kelleners, sulla prima Bmw, ha 30" su Stuck che è seguito da Grandberg, Grano e Micangeli, uno dei piloti più determinati di questa gara. I primi undici comunque sono tutti ad un giro, e la macchina di Surer accusa ora problemi di pressione dell'olio. Allo scadere della terza ora resta immutato il leader della corsa mentre Calderari conquista la seconda posizione ai danni del suo compagno di squadra Percy. Stuck consegna la macchina a Quester con circa trenta secondi di vantaggio su Brancatelli che ha raccolto il testimone da Kelleners. L'italiano ha problemi coi freni. Elgh con la Volvo ha riacciuffato e superato le Rover di Soper e Allam che hanno ceduto la guida a Duez ed Hahne, continuando la gara a pochi secondi di distacco tra loro. L'ultima mezz'ora comunque riserva diverse sorprese. La Jaguar di testa guidata da Heyer tira fortemente a destra nelle staccate. L'austriaco sapendo che Brno è un circuito di 10 km non rischia e rientra prima ai box consegnando la vettura a Walkinshaw, dopo aver fatto fare un controllo. Si scopre che una pastiglia dei freni stava per sgretolarsi. Walkinshaw non forza e arriva primo al traguardo mentre Calderari si deve accontentare del terzo posto superato da Sears, perché si è trovato la leva del cambio in mano. Quarto giunge Elgh che riporta la Volvo davanti alle due Bmw di Brancatelli e di Quester che a sette minuti dal termine, mentre è quarto, per non tamponare un doppiato rovina le gomme, perdendo il quarto posto. Settimo è Duez mentre per noie di motore si ferma poco prima della fine la Rover di Hahne.

Gaetano Dima

■ **HOSHINO** — Il giapponese Kazuyoshi Hoshino ha vinto al volante di una March Mcs la seconda gara della Serie dei Campioni del circuito del Fuji davanti a due connazionali, Satoru Nakajima e Kunimitsu Takahashi. Hoshino ha coperto i 22 km del percorso sul circuito che sviluppa 4,410 km, in un'ora 22'7"30. Nakajima e Takahashi erano al volante di due March 832.

Così l'europeo turismo dopo 5 gare

| | MONZA 1/4 | VALLELUNGA 8/4 | DONINGTON 29/4 | PERGUSA 13/5 | BRNO 10/6 | OESTERREICH. 17/6 | SALZBURGRING 1/7 | NURBURGRING 8/7 | 24 ORE SPA 28-29/7 | SILVERSTONE 9/9 | ZOLDER 23/9 | MUGELLO 21/10 | TOTALE PUNTI |
|--|-----------|----------------|----------------|--------------|-----------|-------------------|------------------|-----------------|--------------------|-----------------|-------------|---------------|--------------|
|--|-----------|----------------|----------------|--------------|-----------|-------------------|------------------|-----------------|--------------------|-----------------|-------------|---------------|--------------|

MARCHE

| | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|----|----|----|----|----|--|--|--|--|--|--|--|-----|
| 1. Alfa Romeo | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | | | | | | | | 100 |
| 2. Jaguar | 20 | 12 | 20 | 20 | 20 | | | | | | | | 92 |
| 3. Bmw | 15 | 20 | 15 | 10 | 8 | | | | | | | | 68 |
| 4. Toyota | 20 | 15 | — | 20 | — | | | | | | | | 55 |
| 5. Volkswagen | — | 20 | — | 15 | 15 | | | | | | | | 50 |
| 6. Ford | 15 | 12 | — | 12 | 10 | | | | | | | | 49 |
| 7. Volvo | 6 | 1 | 3 | 6 | 10 | | | | | | | | 26 |
| 8. Audi | — | — | — | — | 20 | | | | | | | | 20 |
| 9. Rover | — | — | 1 | — | 4 | | | | | | | | 5 |

PILOTI

| | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|----|----|----|----|----|--|--|--|--|--|--|--|----|
| 1. Walkinshaw | 29 | 16 | 2 | 21 | 29 | | | | | | | | 97 |
| Heyer | 29 | 16 | 2 | 21 | 29 | | | | | | | | 97 |
| 3. Percy | — | — | 29 | 16 | 21 | | | | | | | | 66 |
| Nicholson | — | — | 29 | 16 | 21 | | | | | | | | 66 |
| 5. Hoyer | 20 | 15 | 10 | 20 | — | | | | | | | | 65 |
| Poulsen | 20 | 15 | 10 | 20 | — | | | | | | | | 65 |
| 7. Calderari | — | 3 | 10 | 29 | 16 | | | | | | | | 58 |
| 8. Kelleners | 21 | 13 | — | 13 | 10 | | | | | | | | 57 |
| Brancatelli | 21 | 13 | — | 13 | 10 | | | | | | | | 57 |
| 10. Nielsen | 20 | 15 | — | 20 | — | | | | | | | | 55 |
| 11. Stuck | — | 21 | 16 | 10 | 7 | | | | | | | | 54 |
| Quester | — | 21 | 16 | 10 | 7 | | | | | | | | 54 |

500 KM DI BRNO

Quinta gara del campionato europeo gruppo Turismo
Brno (Cecoslovacchia), 10 giugno 1984

Così (in 46) al via e (in 23) al traguardo

| | |
|---|---|
| Jaguar Xjs (Walkinshaw-Heyer) 3'34"17 | Jaguar Xjs (Calderari-Sears) 3'37"18 |
| Jaguar Xjs (Percy-Nicholson) 3'39"64 | Bmw 635 Csi (Stuck-Quester) 3'41"68 |
| Volvo 240 t (Kvist-Elgh-Grandberg) 3'41"83 | Volvo 240 t (Lindstrom-Olofsson) 3'42"39 |
| Bmw 635 Csi (Winkelhock-Ravaglia) 3'43"32 | Rover Vitesse (Soper-Hahne) 3'44"50 |
| Bmw 635 Csi (Brancatelli-Kelleners) 3'45"16 | Rover Vitesse (Allam-Duez) 3'45"48 |
| Volvo 240 t (Neve-Pirnay) 3'46"01 | Bmw 635 Csi (Enge-Joosen) 3'46"50 |
| Bmw 635 Csi (Felder-Broehling-Middelhaufe) 3'47"04 | Bmw 635 Csi (Micangeli-Micangeli) 3'47"33 |
| Volvo 240 t (Delcourt-Dieudonne-Baert) 3'47"50 | Bmw 635 Csi (Surer-Vojtech) 3'47"76 |
| Volvo 240 t (Stureson-Persson) 3'48"02 | Bmw 635 Csi (Briozzo-Bosshard) 3'48"75 |
| Alfa Romeo Gtv 6 (Drovandi-Gallo-Suster) 3'50"87 | Alfa Romeo Gtv 6 («Spiffero»-Boucher) 3'53"07 |
| Alfa Romeo Gtv 6 (Francia-Lombardi) 3'53"14 | Alfa Romeo Gtv 6 (Swyssen-Cremer) 3'53"28 |
| Alfa Romeo Gtv 6 (Cipriani-Toffoli-Siena) 3'53"37 | Bmw 635 Csi (Maljean-Hex-Willems) 3'53"82 |
| Bmw 635 Csi (Grano-Mueller jr.) 3'54"76 | Vw Scirocco (Viebranz-Poetschke) 3'55"90 |
| Bmw 635 Csi (Van Hove-Raes-Verhaegen) 3'58"58 | Vw Golf Gti (Puetz-Eichner-Kudrass) 4'04"28 |
| Audi 80 Gte (Seikel-Businger) 4'08"57 | Volvo 240 T (Kvist-Grandberg-Pettersson) 4'09"11 n.p. |
| Vw Golf Gti (Stallmann-Ley) 4'09"77 | Vw Golf Gti (Jamin-Menage-Vaillant) 4'10"88 |
| Audi 80 Gte (Artl-Hoelscher) 4'12"36 | Vw Golf Gti (Voigt-Herdick) 4'13"06 |
| Alfasud Ti (Lingmann-Hoelzl) 4'13"85 | Opel Kadett Gte (Altenbach-Felser) 4'16"74 |
| Mazda Rx 7 (Mitterer-Rockenbauer) 4'18"68 | Ford Capri (Lingen-Dackweiler-Stuber) 4'19"72 |
| Vw Golf Gti (Fermine-De Liedekerke) 4'20"01 | Audi 80 Quattro (Rauh-Knoepfel) 4'21"37 |
| Audi 80 Gte (Capra-Grandi-Tacchini) 4'21"73 | Ford Escort Rs (Felder-Zilles-Faubel) 4'21"79 |
| Ford Escort Rsi (Roti-Ciardì-Onori) 4'22"44 | Toyota Corolla Tc (Nielsen-Hoyer-Poulsen) 4'23"76 |
| Vw Golf Gti (Katsers-Brunningshausen-Fermine) 4'24"26 | Vw Golf Gti (Bormann-Moers) 4'29"47 |

- Jaguar Xjs
(Walkinshaw-Heyer) 57
giri in 3.32'20"50
media 175,87 kmh
- Jaguar Xjs 3.33'02"62
(Percy-Nicholson)
- Jaguar Xjs a 1 giro
(Calderari-Sears)
- Volvo 240 t a 1 giro
(Elgh-Grandberg)
- Bmw 635 Csi a 1 giro
(Kelleners-Brancatelli)
- Bmw 635 Csi a 1 giro
(Quester-Stuck)
- Rover Vitesse a 1 giro
(Allam-Duez)
- Bmw 635 Csi a 2 giri
(Grando-Mueller jr)
- Bmw 635 Csi a 2 giri
(Enge-Joosen)
- Bmw 635 Csi a 2 giri
(Micangeli-Micangeli)
- Bmw 635 Csi a 2 giri
(Vojtech-Surer)
- Volvo 240 t a 3 giri
(Stureson-Persson)
- Bmw 635 Csi a 3 giri
(Felder-Broehling-Middelhaufe)
- Volvo 240 t a 3 giri
(Delcourt-Dieudonne-Baert)
- Bmw 635 Csi a 3 giri
(Briozzo-Bosshard)
- Alfa Romeo Gtv 6 a 3 giri
(Lombardi-Francia)
- Alfa Romeo Gtv 6 a 4 giri
(«Spiffero»-Boucher)
- Alfa Romeo Gtv 6 a 5 giri
(Suster-Drovandi-Gallo)
- Volkswagen Scirocco a
5 giri
(Viebranz-Poetschke)
- Audi 80 Gte a 8 giri
(Stallman-Ley)
- Volkswagen Golf Gti a 8
giri
(Stallman-Ley)
- Volkswagen Golf Gti a 8
giri
(Jamin-Menage)
- Ford Escort Rsi a 9 giri
(Roti-Ciardì-Onori)

■ Giro più veloce: Percy (Jaguar Xjs) in 3'36"66 media 181,94 km/h.

LE INTERVISTE/Non è tutto perso per le Bmw

Ravaglia, che sfortuna!

BRNO — Branatelli è il primo delle Bmw: «È incredibile, ma ancora una volta ho avuto problemi con i freni. Dovevo pompare prima delle curve perché il pedale scendeva». Quester ha dovuto fermarsi ai box mentre era quarto: «Nelle curve di Bosonohy ho trovato una Golf molto lenta e sono stato costretto a frenare rovinando le gomme. A tre giri dalla fine mi sono dovuto fermare per cambiare i due pneumatici anteriori». Walkinshaw il vincitore: «La macchina è andata bene senza problemi solo nelle ultime fasi, in frenata si scomponne per cui non potevo staccare, ma solo rallentare. Del resto avevo troppo vantaggio sui miei inseguitori che mi hanno lasciato tranquillo anche se ho dovuto ridurre il ritmo». Enzo Calderari ultimo della tripletta Jaguar: «Sono stato sfortunato perché ho perso una posizione a causa della leva del cambio che mi è rimasta nelle mani. Già quando ero salito sulla vettura per il mio turno di guida, avevo sentito che c'erano problemi con la leva: poi ero costretto a cambiare con due mani». Kelleners è stato ottimo 5. in coppia con Branatelli: «Ho fatto il massimo che potevo fare. Per una ora e mezzo ho lottato alla pari con Stuck e sono contento della macchina che è a un buon livello: le Jaguar ovviamente sono purtroppo su un'altro pianeta. Ma le Volvo sono vetture battibili». Grano, ottavo ha rimontato le posizioni di svantaggio dovute al pessimo tempo di schieramento dopo un incidente avuto al venerdì in prova: «La macchina dopo la botta aveva il muso storto e ne risentiva nelle "es-

se" perché saltava da tutte le parti. Siamo partiti con le P7 D6 a miscela tenera, ma è stato un errore perché in rettilineo la macchina era molto lenta». Marco Micangeli ha fatto una gara da leone battendosi con Surer, Ravaglia, Enge e Neve: «Purtroppo dopo una grande bagarre guidavo questo gruppetto quando ho perso la posizione staccandomi da Surer, in seguito al doppiaggio di Suster, che mi ha fatto perdere contatto con lo svizzero. Io guadagnavo molto nella discesa ma non sono riuscito più a riprenderlo». Francia, primo della 2. divisione: «Non ho avuto problemi di nessun tipo. Lella mi ha lasciato una macchina con un giro di vantaggio. A me è toccato di portarla alla fine in relax». Molto avvilito Roberto Ravaglia: «Cinque gare e cinque ritiri. Questa volta i freni mi hanno fatto prendere un bello spavento mentre ero in gruppo e stavo lottando con altre macchine. Sono ritornato ai box ed ho dovuto ritirarmi». (g. d.)

■ MOSTRA SCAMBIO. Nel 1983 oltre 200 espositori italiani e stranieri hanno preso parte alla I. Mostra-Scambio per automobili, motociclette, ricambi ed accessori d'epoca, classic cars e modellismo allestita dalla scuderia torinese Magazzini dell'Auto al Palazzo Vela di Italia '61. Quest'anno la Mostra-Scambio cambierà sede, passando da Italia '61 al 5. padiglione di Torino Esposizioni (C.so Massimo d'Azeglio 15). Anche la data è stata variata: non più a settembre e in un solo giorno ma sabato 30 giugno e domenica 1 luglio.



Turbo Ford: nuova formula

CIRCOLANO VOCI in Gran Bretagna secondo le quali il direttore dell'autodromo di Brands Hatch John Webb promuoverà una nuova serie promozionale nel 1985. Si tratta di un progetto oltremodo interessante. La formula, infatti, sarà basata sui motori della Ford Sierra, Granada e Capri 2000 e saranno dotati di turbocompressore Garrett, per abituare i giovani piloti alla guida di una monoposto sovralimentata. Webb è convinto che il progetto possa andare in porto facilmente, anche perché ha l'appoggio diretto della Ford Europa. Il costruttore Adrian Reynald ha già costruito il primo prototipo della nuova formula turbo Ford, (nelle foto Bloxham) usufruendo di un telaio derivato da quelli usati nel campionato di F. 2000.

SILVERSTONE/Dumfries si è confermato al vertice

L'uomo Volkswagen

La casa di Wolfsburg ora punterà decisamente sul pilota inglese, che sarà al via al Nürburgring e forse a Monza, per sostituire Nielsen nella corsa al titolo europeo

SILVERSTONE - Come ci si attendeva Dumfries non ha mancato il bersaglio sulla difficilissima pista inglese e la sua sicurezza la si è potuta vedere fin dalla prima partenza quando, pur con lo scalpitante Capelli a fianco, si è avviato con comodo riuscendo a prendere il comando fin dalla prima curva. Ad impensierire, ma non troppo, Dumfries, è rimasto Spence, suo tradizionale avversario anche nel campionato inglese, e che come lui disponeva di una Ralt con motore Volkswagen e gomme Yokohama. Capelli, ottimista dopo aver conquistato un bellissimo posto sulla prima fila della griglia, ed ulteriormente caricato dal miglior tempo realizzato nel warm-up, non è potuto andare oltre la terza piazza, essendosi trovato con i pneumatici anteriori presto degradati e costretto quindi ad uscire più lentamente dalle curve tanto da non poter contenere gli attacchi di Spence. Contro l'italiano, che è ora secondo in campionato

a quattro punti da Dumfries, non l'ha invece spuntata Gerhard Berger: il pilota del team Trivellato avrebbe potuto passare la Martini dell'avversario soltanto nella chicane, ma lo spazio non certo abbondante in quel punto poneva di prendere dei rischi che l'austriaco non ha voluto correre accontentandosi dei tre punti che lo mantengono ancora in contatto col vertice della classifica di campionato. Berger spera di fare un consistente balzo in avanti nella prossima gara sul nuovo Nurburgring, pista che è il solo ad aver già assaggiato, la settimana scorsa, con una ottantina di giri di prova. Fra i possibili protagonisti della gara di Silverstone presto spariti dalla scena bisogna citare Claudio Langes, partito dalla seconda fila e subito costretto al ritiro per la rottura del motore dopo aver percorso nemmeno due giri. Ruggero Melgrati, partito una fila dietro a Berger, è risalito fino al sesto posto alle spalle di Hunt che, correndo per arrivare in fondo, ha reso contento col suo



IL VINCITORE, JOHNNY DUMFRIES (Foto Massari)

piazzamento lo sponsor della sua vettura la Acorn computer che sponsorizzava pure la corsa.

LA CRONACA. Il sole che splende sopra l'autodromo inglese fa sperare ai piloti Michelin cedimenti alla distanza delle Yokohama e Dumfries, inoltre, parte con un motore cambiato dopo il warm-up quando quello montato sulla sua Ralt aveva denunciato difetti di accensione. All'accendersi del semaforo verde Capelli anticipa nello scatto Dumfries ma il rivale si sposta sulla sinistra costringendo l'italiano a cedergli il passo all'interno della curva. Dietro ai due al primo giro transitano sul traguardo Langes,

Spence, Berger, Hunt, Santal, Muller e Melgrati ma già al successivo passaggio nel gruppo di testa non c'è più Langes che arriva al rallentatore e si ritira col motore rotto. Gilbert Scott tocca Jones e rientra pure lui ai box a sostituire il musetto mentre l'americano, durante il terzo giro, esce rovinosamente di pista alla curva club. Ad un quarto di corsa al comando è sempre Dumfries che ha qualche lunghezza di vantaggio su Capelli, incalzato da Spence e anche da Berger, leggermente più staccato. Dietro sono Hunt, Melgrati che ha passato la Muller che ora precede Evans, Abella e Byrne. Al sesto giro, sul rettilineo precedente la curva Stowe,

CHALLENGE METRO EUROPEO

Carvell si fa largo

SILVERSTONE - La terza prova del challenge europeo della Metro ha visto la vittoria di Carvell che, partito dalla seconda fila di un affollatissimo schieramento, a file di tre e due macchine alternate, ha preso la testa al primo giro per cederla poi fino al settimo passaggio a Ransom. A tre giri dal termine però Carvell riprendeva il comando andando a vincere davanti a Ransom. Più staccati erano Baldwin e Gaymer che durante l'ultimo giro toccava Harvey, partito in testa-coda mentre era terzo. L'unico italiano presente, Duilio Rubinia, al volante di una macchina del team Dunnett, rimontava brillantemente fino al settimo-posto finale. Il più sfortunato era invece Belcher, autore della pole-position, costretto ai box da un guasto ancora prima che

venisse data la partenza. Anche il leader della classifica europea del challenge, Jones, doveva ritirarsi al settimo giro.

CHALLENGE METRO EUROPEO

Silverstone, 10 giugno

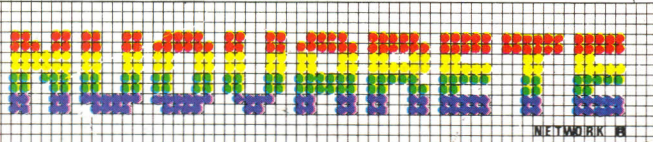
3. Prova

Classifica finale

1. Dave Carvell 10 giri in 18'53"32; 2. Ransom 18'53"49; 3. Baldwin 18,59"70; 4. Gaymer 19'05"89; 5. Spenceley 19'08"76; 6. Nix 19'19"42; 7. Rubini 19'20"63; 8. Windsor 19'23"20; 9. Beer 19'25"32; 10. Gomez 19'29"29.

Giro più veloce: Gomez in 1'51"47 alla media di 152,39 kmh.

■ **INCIDENTE** — Durante il warm-up è uscito di pista, alla curva Clubs, Luis Sala: non essendo la sua vettura riparabile, lo spagnolo è partito col muletto della squadra, una Ralt-AR dell'83.



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.

Spence passa Capelli installandosi in seconda posizione: nulla cambia fino a metà gara quando il vantaggio di Dumfries su Spence ammonta a 2"8 con il duo Capelli-Berger a 6"6 dal leader. Durante il settimo giro era uscito di pista, alla curva Club. Santal, che occupava allora la sesta posizione. Il vantaggio dei due di testa sull'italiano insidiato da Berger aumentava ma il divario fra di loro rimaneva costante. Spence produceva il suo massimo sforzo nell'ultimo quarto di corsa, avvicinando Dumfries fino a giungergli ad un secondo di distacco ma a due giri dal termine trovava Sala da doppiare alla chicane perdendo il tempo che forse gli avrebbe consentito di disputare la volata con Dumfries. Anche gli attacchi di Berger a Capelli risultano infruttuosi: il milanese non commette errori e per l'austriaco non ci sono possibilità di sorpasso su una Martini sorprendentemente efficace sul velocissimo circuito inglese.

LE INTERVISTE. Raggiante per aver ancora una volta vinto davanti al suo pubblico, Johnny Dumfries fra un autografo e l'altro, dichiarava: «Non ero tranquillissimo prima del via perché nel warm-up avevamo montato due nuovi pneumatici che non andavano per niente bene quindi per la gara abbiamo impiegato gli stessi già usati nel secondo turno di prove. In mattinata anche il motore non andava bene ed i meccanici lo avevano sostituito appena prima della partenza. In gara poi invece tutto è andato bene nonostante una partenza poco felice. Spence non mi ha realmente impensierito perché lo avevo un ritmo di sicurezza che in caso di necessità avrei potuto aumentare. Per il campionato europeo ancora non so niente: devo puntare a vincere prima di tutto quello inglese». A questo punto non vi sono dubbi: per la Volkswagen il pilota ideale per la sostituzione dello sfortunato John Nielsen nella corsa al titolo europeo è proprio Dumfries. Peter Rosorius, responsabile delle attività sportive europee della casa di Wolfsburg era volato appositamente qui a Silverstone alla vigilia della corsa allo scopo di stringere un accordo per la serie europea con l'attuale team di Dumfries. Per il momento il leader provvisorio del campionato difenderà la sua posizione al Nurburgring e, molto probabilmente, anche a Monza, sempre con la sua abituale vettura gommata Yokohama.

IVAN CAPELLI aveva invece da recriminare a fine gara: «Spence era più veloce di me in rettilineo ed ho dovuto lasciarlo passare. Ero partito con le gomme del lato destro più tenere delle altre due ma il vero problema è stato il degradarsi dei pneumatici anteriori che mi ha provocato parecchio sottosterzo cui non ho potuto ovviare nemmeno regolando la barra antirullo. Sono dispiaciuto per il risultato ai fini del campionato perché qui ho perso due punti, che sommati ai sei di Zeltweg, alla fine della stagione saranno molto importanti».

SILVERSTONE

sesta gara del campionato europeo di F.3
Silverstone, 10 giugno 1984

Così (in 20) al via e (in 14) al traguardo

| | |
|--|---|
| Ivan Capelli (Martini-Alfa Romeo) 1'22"71 | Johnny Dumfries (Ralt-Volkswagen) 1'22"49 |
| Russell Spence (Ralt-Volkswagen) 1'23"00 | Claudio Langes (Ralt-Toyota) 1'22"87 |
| Davy Jones (Ralt-Toyota) 1'23"48 | Andrew Gilbert Scott (Ralt-Volkswagen) 1'23"48 |
| Cathy Muller (Ralt-Alfa Romeo) 1'23"70 | Gerhard Berger (Ralt-Alfa Romeo) 1'23"52 |
| Ruggero Melgrati (Ralt-Alfa Romeo) 1'23"73 | David Hunt (Ralt-Toyota) 1'23"71 |
| Bernard Santal (Martini-Alfa Romeo) 1'23"86 | Christian Nissen (Ralt-Alfa Romeo) 1'23"75 |
| Tommy Byrne (Anson-Alfa Romeo) 1'24"26 | Gary Evans (Ralt-Toyota) 1'24"01 |
| Rob Wilson (Ralt-Toyota) 1'25"07 | Carlos Abella (Ralt-Toyota) 1'24"35 |
| Luis Sala (Ralt-Alfa Romeo) 1'25"34 | Adrian Campos (Ralt-Volkswagen) 1'25"18 |
| Cosimo Lucchesi (Ralt-Alfa Romeo) 1'25"89 | Luis Villamil (Ralt-Alfa Romeo) 1'25"52 |

- Johnny Dumfries** (Ralt-Volkswagen) 20 giri in 28'16"57 media 200,23 kmh
- Spence** 28'17"44 (Ralt-Volkswagen)
- Capelli** 28'28"07 (Martini-Alfa Romeo)
- Berger** 28'29"95 (Ralt-Alfa Romeo)
- Melgrati** 28'50"12 (Ralt-Alfa Romeo)
- Evans** 28'53"73 (Ralt-Toyota)
- Muller** 28'54"72 (Ralt-Alfa Romeo)
- Abella** 28'57"31 (Ralt-Toyota)
- Byrne** 29'10"98 (Anson-Alfa Romeo)
- Campos** 29'12"55 (Ralt-Volkswagen)
- Wilson** 29'15"84 (Ralt-Toyota)
- Lucchesi** 29'21"50 (Ralt-Alfa Romeo)
- Villamil** 29'22"89 (Ralt-Alfa Romeo)
- Sala** a 1 giro (Ralt-Alfa Romeo)

■ Giro più veloce: Spence in 1'23"79 alla media di 202,73 kmh. Hunt, classificatosi in effetti 5., è stato escluso dalla classifica dopo le verifiche tecniche per cassoncino di aspirazione non conforme.

Così l'Euro F.3 dopo la 6. 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. Dumfries | 9 | 6 | — | 6 | — | 9 | | | | | | | | | 30 |
| 2. Capelli | — | 4 | 9 | 9 | — | 4 | | | | | | | | | 26 |
| 3. Berger | 3 | 3 | — | 4 | 9 | 3 | | | | | | | | | 22 |
| 4. Nielsen | 1 | 9 | 6 | — | 4 | — | | | | | | | | | 20 |
| 5. Langes | 4 | — | — | 3 | 6 | — | | | | | | | | | 13 |
| 6. Byrne | 6 | — | 4 | — | — | — | | | | | | | | | 10 |
| 7. Nissen | — | 2 | 2 | 2 | 1 | — | | | | | | | | | 7 |
| 8. Spence | — | — | — | — | — | 6 | | | | | | | | | 6 |
| 9. Weaver | — | — | — | 3 | — | — | | | | | | | | | 3 |
| Santal | — | — | — | — | 3 | — | | | | | | | | | 3 |
| Melgrati | — | 1 | — | 1 | 2 | — | | | | | | | | | 3 |
| 12. Voulaz | — | — | — | — | 2 | — | | | | | | | | | 2 |
| Hunt | 2 | — | — | — | — | — | | | | | | | | | 2 |
| 14. Muller | — | 1 | — | — | — | — | | | | | | | | | 1 |
| Delavallade | — | — | 1 | — | — | — | | | | | | | | | 1 |
| Evans | — | — | — | — | 1 | — | | | | | | | | | 1 |

■ **SANTAL** — Pare che l'uscita di pista di Santal in gara sia stata causata dalla rottura del cerchio posteriore sinistro: Cathy Muller, che seguiva il connazionale, afferma di aver visto la ruota volare verso l'alto come un missile. Il pilota si è sottoposto a visita medica per sospetta frattura di un polso.

■ **VOULAZ NON PARTITO** — Iscritto con una Ralt-Toyota del team di Eddie Jordan, Valter Voulaz ha preferito guardare la gara dai box senza prendere parte neppure alle prove. Motivo di questa rinuncia la decisione del team manager inglese di non montare le Yokohama sulla macchina del milanese!

Le nostre iniziative G.P. Lotteria F.3 con sconto AS

Nel quadro della simpatica collaborazione fra **AUTOMOBILE CLUB di MILANO** e **AUTOSPRINT**, eccoci ad un altro appuntamento molto importante, quello fissato per **Domenica 24 giugno 1984** per la disputa, a Monza, del **Gran Premio Lotteria**, valido per il Campionato europeo piloti **Formula 3**. Soci del Club e lettori di AS godranno delle solite facilitazioni, e cioè:

● **Soci del Club di età inferiore agli anni 14:** ingresso gratuito a presentazione (alle biglietterie di Vedano e Santa Maria alle Selve) della tessera sociale valida per il 1984;

● **Altri Soci:** speciale sconto di L. 1.000 (L. 10.000 anziché 11.000) a presentazione della tessera sociale 1984 alle biglietterie di Vedano e Santa Maria alle Selve;

● **lettori di AS:** speciale sconto di L. 1.000 (L. 10.000 anziché 11.000) a presentazione del presente tagliando alle biglietterie di Vedano e S.ta Maria alle Selve. I BIGLIETTI SONO VALIDI PER QUALSIASI ORDINE DI POSTI, TRIBUNE COMPRESSE. Altre facilitazioni ingresso gratuito ai ragazzi fino all'età di 11 anni; prezzo speciale di L. 3.000 ai ragazzi di età compresa fra i 12 e 15 anni. Grazie alla gentilezza degli amici dell'**Automobile Club di Milano**, i sottotitoli cinque Soci del Club potranno godere, gratuitamente del pass **RETRO-BOX** (con tagliando vettura):

— **TREZZI MARCO** — via Libertà, 55 - 20036 MEDA (MI)

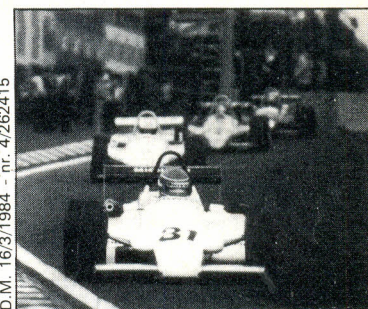
— **POLTRONIERI PAOLA** — via Campestre, 250/A - 20099 SESTO S. GIOVANNI (MI)

— **PASTORI CLAUDIO** — via Cuore Immacolato di Maria, 12 20141 MILANO (MI)

— **FREDDI STEFANO** — via XXV Aprile, 23 - 20090 SEGRATE (MI)

— **BARTOLETTI VITTORIO** — via Quadrivio, 1 - 25040 ESINE (BS)
Detti tagliandi potranno essere ritirati, in busta chiusa nominativa, presso il capo servizio ai cancelli di Vedano a cominciare dalle ore 8 di sabato 23 giugno.

AUTO SPRI NT EURO F.3



D.M. 16/3/1984 - nr. 4/262415

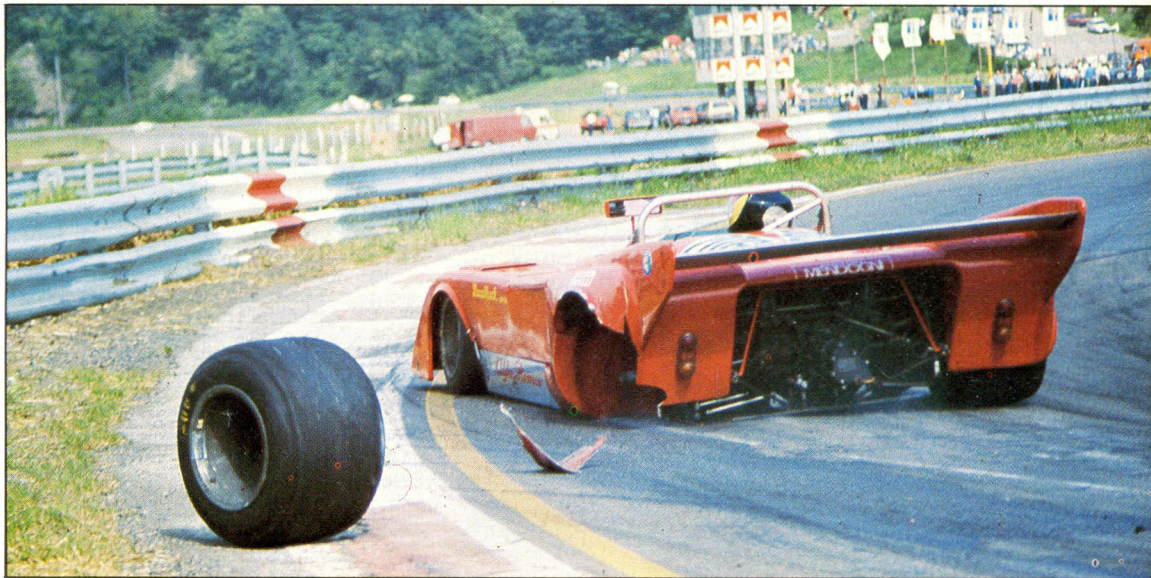
Domenica 24 giugno 1984

AUTODROMO di MONZA

8.a gara del campionato

**TAGLIANDO SCONTO
1000 LIRE**

Lo spettacolare incidente occorso a Varano ad Ermes Gennari della Scuderia S. Michele: nella gara del tricolore sport: la sua Chevron A.R. 250 ha perso una ruota in piena velocità. Nessun danno rilevante alla vettura; per il pilota solo un attimo di batticuore (Attualfoto)



Coppa Peugeot-Talbot

Altro giro, altro regalo

VARANO - La Coppa Peugeot Talbot 1984 è giunta alla 4. delle 10 gare in calendario e finora nessun pilota è riuscito a mettere all'attivo una doppietta. A Varano è stata la volta di Luciano Baldazzi che ha conquistato il successo anche grazie ai ritiri dei più temibili avversari, Baldasseroni e Cittadini. Proprio Cittadini aveva conteso fino all'ultimo la vittoria a Baldazzi nella 1. batteria, cedendogli solo sotto la bandiera a scacchi. Alle spalle dei due, bella la gara del leader provvisorio della classifica generale, Massimo Poli, che è riuscito a conquistare la 3. piazza ai danni della giovane promessa Filippo Bertuzzi e di Giglio Prati. Più indietro altre avvincenti bagarre fra Cerulli Irelli, Riccitelli e «Cipis» per le posizioni di rincalzo e fra Costanzi e Cipolli nel tentativo di conquistare un posto in finale. La seconda batteria ha segnato il dominio di Francesco Baldasseroni, dopo che nelle prime battute Fulvio Bacchelli e Luciano Galluzzo si erano ostacolati più volte nel tentativo di prendere la testa. Baldasseroni ne ha approfittato finendo con sicurezza davanti ai due, terminati nell'ordine. Alle loro spalle «Toby» ha regolato Serattini, «Bialetti» e tutto il gruppo, mentre due protagonisti del campionato, Amos Curati e Nino Campani sono stati attardati da noie meccaniche e non sono riusciti ad accedere alla finale. Nella gara decisiva i vincitori delle due batterie si sono confrontati fin dal via, cambiandosi ripetutamente la prima posizione, fino a quando problemi al cambio non hanno tolto dalla scena Baldasseroni. Luciano Baldazzi è così riuscito a prendere con sicurezza la testa della corsa, mentre anche Irnerio Cittadini doveva ritirarsi per uno spettacolare capotamento all'uscita della «esse». Fulvio Bacchelli e Massimo Poli hanno cercato vanamente di recuperare sul pilota bolognese, ma la gran bagarre ingaggiata da due ha

permesso anzi il ricongiungimento di «Toby», Bertuzzi e Giglio Prati. I cinque hanno proceduto affiancati fin sul traguardo lottando ad ogni curva per strapparsi la posizione ma alla fine Bacchelli è riuscito a conservare la seconda piazza davanti a Poli, Bertuzzi, «Toby» e Prati. Più indietro è terminato il gruppo sgronato in cui Cerulli ha avuto la meglio su Serattini e Bonfani. Con questo secondo posto Fulvio Bacchelli si è insediato alla testa della classifica generale del campionato, con un solo punto di vantaggio sul suo più diretto avversario, Massimo Poli. La prossima gara della Coppa

Peugeot Talbot è in programma al Mugello il 15 luglio.

Mario Simoni

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano 10 Giugno

Coppa Peugeot-Talbot

4. Prova

Classifica generale dopo la 4. gara: 1. Fulvio Bacchelli punti 50; 2. Massimo Poli p. 49; 3. Amos Curati p. 29; 4. Luciano Baldazzi p. 26; 5. Giglio Prati p. 20; 6. Nino Campani p. 19; 7. Bialetti, Brunori e «Cipis» p. 15.

Classifiche per batteria

1. Batteria (12 giri): 1. Luciano Baldazzi 12'50"00 media 100,991 kmh; 2. Cittadini 12'50"07; 3. Poli 12'51"04; 4. Bertuzzi 12'52"03; 5. Prati 12'53"04; 6. Cerulli Irelli 12'59"04; 7. Riccitelli 12'59"05; 8. Bompani 13'00"01; 9. «Cipis» 13'05"07; 11. Costanzi 13'06"02; 12. Cipolli 13'06"07; 13. 13'07"01; 14. Moretti 13'11"04; 15. Misto 13'12"03; 16. De Marco 13'12"08; 17. Rossetti 13'13"03; □ giro più veloce di Prati in

1'03"26 media 102,389 kmh; pari a Prati il tempo e la media di Bertuzzi.

2. Batteria (12 giri): 1. Francesco Baldasseroni 12 giri in 12'51"95 media 100,732 kmh; 2. Bacchelli 12'53"10; 3. Galluzzo 12'53"69; 4. «Toby» 12'55"67; 5. Serattini 12'57"22; 6. «Bialetti» 13'00"23; 7. Magri 13'01"23; 8. Brunori 13'01"58; 9. Marco Gatti 13'03"91; 10. Zadotti 13'11"26; 11. Curati 13'11"48; 12. Piazzì 13'28"49; 13. Campani 13'31"62; 14. Galimberti 13'32"03; 15. Santomo 13'45"00; 16. Carretti 1'53"19; □ giro più veloce di Baldasseroni in 1'03"15 media 102,613 kmh.

Finale (17 giri): 1. Luciano Baldazzi 18'17"19 media 100,402 kmh; 2. Bacchelli 18'19"69; 3. Poli 18'20"10; 4. Bertuzzi 18'20"30; 5. «Toby» 18'20"30; 6. Prati 18'20"76; 7. Cerulli Irelli 18'24"01; 8. Serattini 18'26"25; 9. Bompani 18'26"71; 10. Magri 18'29"85; 11. «Cipis» 18'35"30; 12. Zadotti 18'35"49; 13. Gianniberti 18'36"01; 14. Brunori 18'36"20; 15. Marco Gatti 18'41"59; 16. «Bialetti» a 1 giro; 17. Baldasseroni a 8 giri; □ giro più veloce il 5. di Zadotti in 1'03"49 alla media di 102,098 kmh.

F. 2000 e Sport a Varano

Buon gioco per Tesini e Gimax

VARANO MELEGARI — Una partenza anticipata è costata cara al reggiano Romano Zani, uno dei favoriti per il successo nella gara di F. 2000. Ad imporsi è stato così il veronese Nicola Tesini, al termine di una competizione abbastanza lineare. Tesini, al comando fin dal primo giro, non aveva difficoltà ad imporre le migliori qualità della vettura Alba da lui condotta confermando così il precedente successo ottenuto a Vallelunga. L'intensa giornata al «Riccardo Paletti» ha proposto un'altra combattuta gara nelle sport di gruppo 6 nonostante l'esiguo numero di concorrenti: Gimax ha dominato la prova andando alla rincorsa del record della pista, che aveva eguagliato in prova; mentre un buon Parpinelli si imponeva nella seconda divisione dove Pezzali era costretto alla resa per difficoltà di tenuta della propria vettura.

Giorgio Robuschi

VELOCITÀ IN PISTA

Varano, 10 giugno 1984

23. Trofeo Automobil Club di Parma

Coppa «Ettore Valla»

Le classifiche

F. 2000. 1. Batteria: 1. Romano Zani giri 17 in 14'27"29; 2. Tommasini 14'31"54; 3. Merelli 14'59"81; 4. Corbetta 15'00"32; 5. Mendis 15'00"58; 6. M. Benusiglio 15'19"93; 7. Colaci 15'33"11; 8. R. Benusiglio 15'39"59; 9. Castiglioni a 3 giri; 10. Ferlito a 3 giri.

2. batteria: 1. Ambrogio Re giri 17 in 14'34"25; 2. Tesini 14'34"58; 3. Soldi 14'43"17; 4. Baresi 14'43"50; 5. Canneori 14'44"11; 6. Pantano 15'05"31; 7. Pignatelli 15'14"01; 8. Franzoso 2 giri; 9. Basso a 2 giri.

Finale: 1. Tesini (Alba) giri 28 in 23'44"77 alla media di 127,079 kmh; 2. Corbetta (Ralt) 23'53"62; 3. Re (Ralt) 23'59"45; 4. Soldi (Dallara) 24'02"15; 5. Mendis (Ralt) 24'12"53; 6. Pantano (Dallara) 24'16"10; 7. Baresi (March) 24'26"35; 8. R. Benusiglio (Ralt) a 1 giro; 9. Basso (March) a 2 giri; 10. Canneori (Chevron) a 4 giri; 11. Merelli (Dallara) a 7 giri; 12. Zani (Martini) a 8 giri (penalizzato di 1' per partenza anticipata).

□ Giro più veloce: Zani in 50"09 alla media di 129,367 kmh.

SPORT. 1. divisione: 1. Adriano Gozzi (Lucchini) giri 28 in 24'48"61 alla media di 121,886 kmh; 2. Araldi (Osella) 25'01"31; 3. Tosi (Lucchini) a 1 giro; 4. Benedini (Lucchini) ai 4 giri.

□ Giro più veloce: Gozzi in 51"81 alla media di 125,072 kmh.

2. divisione: Ruggero Parpinelli (Osella) giri 28 in 23'05"98 alla media di 130,966 kmh; 2. Sanesi (Osella) 23'22"14; 3. Veninata (Osella) 23'37"17; 4. Randaccio (Chevron) a 1 giro; 5. Pezzali (Osella) a 7 giri.

□ Giro più veloce: Parpinelli in 48"41 alla media di 133,928 kmh.

3. divisione: 1. «Gimax» (Osella-turbo) giri 28 in 22'53"26 alla media di 132,104 kmh; 2. Faraci (Osella) a 13 giri.

□ Giro più veloce: «Gimax» in 47"98 alla media di 135,056 kmh.

Domenica 17 giugno in occasione dello svolgimento della 7. prova del campionato italiano di F. 3 all'autodromo «Riccardo Paletti» di Varano Melegari sarà scoperta una effigie in ricordo del pilota scomparso. Si tratta di un medaglione in bronzo opera dello scultore Macellaro. (j. r.)

F.3 TRICOLORE/6. prova a Magione Scapini primo centro

MAGIONE — 61 giri a Magione sono veramente tanti: ne sanno qualcosa i nove superstiti che hanno portato a termine questa massacrante finale, sesta prova del campionato italiano di formula 3. Ma lo sanno meglio di tutti Franco Scapini (al termine mostrava le mani piagate per l'uso del cambio) vincitore di questa prova e Marco Apicella, autore di una rimonta, una volta superato Mancini, veramente notevole, che ha tenuto con il fiato sospeso il pubblico presente in buon numero dell'autodromo umbro. Apicella, pole position in prova, ci teneva particolarmente a ben figurare in questa corsa perché lo scorso anno su questo autodromo ottenne il terzo posto assoluto nel mondiale kart 125. Ma a vincere un pensiero lo aveva fatto anche Scapini che da un paio di gare con la sua Ralt VW preparata dall'Automotor, già di Voulaz (sua la prima vittoria a Vallelunga), aveva preso la misura del podio, sfuggito per incidenti banali e per l'intervento di... Giove pluvio. Scapini, vinta la batteria proprio davanti ad Apicella, grazie ad una buona partenza, in finale si ripeteva e conduceva agevolmente la danza, fin tanto che Apicella aveva via libera da Mancini che accusava problemi di sovrasterzo. Gli stessi problemi sorti a Scapini verso fine gara quando Apicella iniziava la sua rimonta conclusasi ad una macchina di lunghezza sul traguardo. Apicella deve senz'altro ringraziare Coperchini che ha saputo rimettere in sesto la sua Ralt incidentata nel turno di prove subito dopo aver segnato il tempo che gli è valso la pole position. Detto dei primi due, da ricordare è la gara di Fabio Mancini su un Arno in parte rinnovata che sembra aver imboccato la via della competitività assoluta. La sua vittoria in batteria davanti a Santin è stata limpida e tutto lasciava prevedere che in finale avrebbe lottato per la vittoria. Un po' di sovrasterzo lo ha penalizzato oltre metà finale ed ha dovuto cedere il passo ad Apicella. Santin resta leader del campionato, ma per lui Magione '84 è da dimenticare come lo è per Caffi che in prova ed in gara non è riuscito a risolvere grossi problemi di assetto.

LE BATTERIE. Scapini parte bene bruciando Apicella alla corda nella prima batteria. Alla curva dei box entrano in collisione Antonoli e Luca Melgrati che vola sopra al primo dopo l'aggancio, capotando e riportando lo schiacciamento del dito mignolo destro. Molto spaventato, ma poi in ospedale a Perugia lo rassicureranno. La corsa continua con Scapini sempre primo davanti ad Apicella, Forini, Barbazza, Giannini ed un terzetto in lotta (Tacchino, Frassoni e Vismara). La batteria scorre con le posizioni cristallizzate, ma con un Frassoni che ha ragione di Tacchino al decimo dei 25 giri in programma e con Giannini, sfortunato in questo week-end, costretto al ritiro a tre

giri dalla conclusione per rottura dell'alberino del cambio. Vince così Scapini davanti ad Apicella, Forini, Barbazza e Frassoni. La seconda batteria non vede la partenza di Dora Pupa che per problemi di freni e di motore dà forfait. Va subito in testa Mancini con un certo margine su Famà che a lungo lotta con lui per la terza piazza, quarto è Marcotulli che ha ragione di «Asteldo» con una Dallara non certamente all'altezza delle migliori vetture. Dietro ai primi tre, sempre in fila al duo Marcotulli ed «Asteldo», c'è Caffi in recupero, ma al 17. giro si gira alla curva del muro e si ritira. Per lui, vincitore a Monza, è una gara da dimenticare, con sottosterzo fin dalle prove libere. Vince dunque Mancini, davanti a Santin ed a Famà.

LA FINALE spaventa tutti per i suoi 61 giri ed infatti, con Scapini che prende il comando, la fila indiana si snoda per ben otto giri con l'unica emozione di Santin che supera Barbazza al tornante prima dei box. Al decimo giro Santin, quinto, tenta alla essa di superare Forini, ma sale sopra lo svizzero ed è il ritiro per entrambi con Forini che resta per un attimo chiuso nell'abitacolo bloccato dalla Ralt del veneto. Con Scapini sempre primo si arriva al 25. giro dove «Asteldo», già attardato in una toccata con Tacchino nel corso del 15. giro tenta di superare la tornante dei box Verduci, ma sale sopra quest'ultimo e poi a sua volta capotta. Al 36. giro Apicella riesce a superare Mancini che accusa forte sovrasterzo, ed inizia a rincorrere Scapini. Dietro ai primi tre Barbazza controlla Famà e Frassoni e Marcotulli chiude la schiera dei piloti a pieni giri. Apicella inizia una rimonta strepitosa che lo porta ad un soffio dalla vittoria, mentre Frassoni riesce a superare Famà. Scapini sente il fiato di Apicella, ma non gli sfugge la prima vittoria della sua vita. Scapini, 22 anni, di Varese, porta così per la seconda volta in campionato italiano un motore Volkswagen sul gradino più alto del podio.

Roberto Teso

Così in prova

1. Apicella (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 49'86 media 119,134 kmh; 2. Mancini (Arno A02 384 Alfa Romeo Novamotor) 49'90; 3. Scapini (Ralt RT3 VW) 49'92; 4. Santin (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 49'96; 5. Forini (Dallara 384 Alfa Romeo Novamotor) 50'01; 6. Famà (Dallara 384 Toyota Allioni) 50'07; 7. Tacchino (Ralt RT3 VW) 50'08; 8. Marcotulli (Dallara 384 Alfa Romeo) 50'10; 9. Vismara (Ralt RT3 VW) 50'10; 10. «Asteldo» (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 50'12; 11. Frassoni (Ralt RT3 VW) 50'34; 12. Gatti (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 50'37; 13. Antonoli (Ralt VW) 50'41; 14. Marozzo (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 50'48; 15. Barbazza (Dallara 384 Alfa Romeo Novamotor) 50'49; 16. Manfredi (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 50'52; 17. Melgrati (Dallara 384 Toyota Allioni) 50'53; 18. Melito (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 50'54; 19. Giannini (Arno A02 384 Alfa Romeo Novamotor) 50'55; 20. «Neto» (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 50'56; 21. Verduci (Arno A02 384 Alfa Romeo Novamotor) 50'67; 22.

Tarquini (Dallara 382 Toyota Allioni) 50'62; 23. Sulentic (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 50'82; 24. «Pupa» (Arso 84 Alfa Romeo Novamotor) 51'69; 25. Bianco (Ralt RT3 Alfa Romeo Novamotor) 52'07.

VELOCITÀ IN PISTA

Magione, 10 giugno 1984

Tricolore F. 3

7. gara del campionato

Le classifiche

Prima batteria: 1. Franco Scapini (Ralt VW) 25 giri 20'57"23 media 118,117 kmh; 2. Apicella (Ralt Alfa Romeo) 20'56"61; 3. Forini (Dallara Alfa Romeo) 21'13"80; 4. Barbazza (Dallara Alfa Romeo) 21'15"97; 5. Frassoni (Ralt VW) 21'18"95; 6. Tacchino (Ralt VW) 21'24"71; 7. Vismara (Ralt VW) 21'24"92; 8. Verduci (Arno Alfa Romeo) 21'35"62; 9. Sulentic (Ralt Alfa Romeo) 21'36"69; 10. Giannini (Arno Alfa Romeo) a 3 giri.

□ Giro più veloce: Apicella 49"76 media 119,373 Kmh.

Seconda batteria: 1. Fabio Mancini (Argo

Alfa Romeo) 25 giri 21'13"00 media 116,654 kmh; 2. Santin (Ralt Alfa Romeo) 21'13"81; 3. Famà (Dallara Toyota) 21'13"94; 4. Marcotulli (Dallara Alfa Romeo) 21'23"25; 5. «Asteldo» (Ralt Alfa Romeo) 21'25"22; 6. Manfredi (Ralt Alfa Romeo) 21'27"55; 7. Tarquini (Dallara Toyota) 21'36"16; 8. Marozzo (Ralt Alfa Romeo) 21'37"10; 9. Neto (Ralt Alfa Romeo) 21'38"75; 10. Melito (Ralt Alfa Romeo) a 8 giri; 11. Caffi (Ralt Alfa Romeo) a 9 giri.

□ Giro più veloce: Famà 50"26 media 118,185 kmh.

Finale: 1. Franco Scapini (Ralt VW) 61 giri 51'27"15 media 117,370 kmh; 2. Apicella (Ralt Alfa Romeo) 51'27"46; 3. Mancini (Arno Alfa Romeo) 51'44"81; 4. Barbazza (Dallara Alfa Romeo) 51'47"98; 5. Frassoni (Ralt VW) 51'48"37; 6. Famà (Dallara Toyota) 51'49"68; 7. Marcotulli (Dallara Alfa Romeo) a 1 giro; 8. Tacchino (Ralt VW) a 1 giro; 9. Manfredi (Ralt Alfa Romeo) a 2 giri. □ Giro più veloce: Apicella 48"81 media 119,253 kmh.

Coppa Renault 5 Elf I Conti... tornano

MAGIONE — La prima batteria è molto combattuta con Camaleo che prende subito il largo seguito da Di Risio, Passeri e Tosolini. Questi finisce poi con il non qualificarsi per la finale, a causa del pomello del cambio che sfilatosi va a bloccare l'acceleratore. Al quinto giro Di Risio passa al comando mantenendolo fino al termine su Passeri e, superato Camaleo, vede quest'ultimo poi perdere ancora posizioni per la rottura di una candela.

La seconda batteria è molto più lineare della prima: è stata sempre condotta da Torelli su Naddeo, Conti, Gardelli e Brand. In una mischia iniziale, Del Fante viene toccato e compie un paio di giri trascinandosi pericolosamente dietro il paraurti posteriore fino a che verrà fermato dapprima con la bandiera nera ed arancio, e poi con la nera. Da notare soltanto il capottamento di Alberghino alla curva che segue il traguardo, probabilmente per un colpo ricevuto sul posteriore.

LA FINALE, come sempre accade a Magione, è stata molto accesa. Subito al secondo giro il leader della Coppa, Marco Brand, è costretto al ritiro in seguito ad una toccata con Andreani, tre al comando, Di Risio cerca di allungare su Torelli, Passeri e Conti. Torelli comincia a perdere posizioni per un urto con Naddeo, mentre Zambaiti e Fabiani cercano di resistere alla forte pressione di Ercolani. Passeri intanto si avvicina a Di Risio quando al nono giro la gara perde Camaleo per lo scoppio di un pneumatico ed Ercolani per la rottura del motore. Improvvisamente, a dieci giri dal termine, la vettura di Torelli (in quel momento quinto) non ce la fa più ed il pilota reggiano è costretto al ritiro. In finale è un'escalation di Conti che

dopo aver risparmiato la macchina per i quattro quinti della gara infila uno alla volta i due giovani della Sar Poeta di Rieti e vince la sua terza prova, ipotizzando già un suo possibile bis in coppa Renault 5. Prossimo appuntamento il 24 giugno a Monza con il gran premio Lotteria.

Roberto Argenti

VELOCITÀ IN PISTA

Magione, 10 giugno 1984

Coppa Renault 5 Elf

5. gara di campionato

Le classifiche

Prima batteria: 1. Di Risio 15 giri in 16'55"58 alla media di 87,73 kmh; 2. Passeri 16'57"35; 3. Zambaiti 16'53"09; 4. Fabiani 17'07"96; 5. Ercolani 17'09"99; 6. Camaleo 17'15"45; 7. Acco 17'15"48; 8. Stringa 17'15"77; 9. Calabrese 17'16"27; 10. Salvadori 17'26"35; 11. Vitale 17'27"50; 12. Sforza 17'34"08; 13. «Poker» 17'36"78; 14. Milani 17'36"78; 15. Tosolini 17'43"88; 16. Menon 17'46"51. □ Giro più veloce: Camaleo in 1'06"91 alla media di 88,67 kmh.

Seconda batteria: 1. Torelli 15 giri in 16'53"38 alla media di 87,92 kmh; 2. Naddeo 16'55"47; 3. Conti 16'56"44; 4. Gardelli 17'00"86; 5. Brand 17'02"19; 6. Andreani 17'06"87; 7. Xella 17'08"23; 8. Pedalà 17'08"38; 9. Milla 17'31"54; 10. Taruffi 17'31"54; 11. Giorgi 17'35"40; 12. Roselli 17'45"13; 13. Bini 17'53"66; 14. Bianchini a 1 giro.

□ Giro più veloce: Torelli in 1'06"68 alla media di 89,08 kmh.

Finale: 1. Conti 25 giri in 28'14"44 alla media di 87,64 kmh; 2. Di Risio 28'15"70; 3. Passeri 28'16"28; 4. Gardelli 28'24"12; 5. Fabiani 28'27"75; 6. Zambaiti 28'30"51; 7. Xella 28'31"34; 8. Saldori 28'32"31; 9. Calabrese 28'39"16; 10. Naddeo 28'43"62; 11. Stringa 28'46"50; 12. Milla 28'48"30; 13. Acco 28'49"88; 14. Pedalà 29'09"14; 15. Torelli a 7 giri.

□ Giro più veloce: Ercolani 1'07"01 alla media di 88,64 kmh.

Classifica generale (dopo 5 prove); 1. Conti punti 56; 2. Brand 47; 3. Passeri 39; 4. Tosolini 38; 5. Gardelli 35; 6. Di Risio 29; 7. Pedalà 27; 8. Ercolani 24; 9. Salvadori 22; 10. Naddeo 16.

4. Coppa Gigi Pezzullo

Calella a sorpresa

SALERNO LATINO — Claudio Calella su Lola 2000 ha vinto inaspettatamente la 4. Coppa Gigi Pezzullo, gara di velocità in salita valida per la Coppa CSAI (2. Zona) organizzata dalla Scuderia Salerno Corse. Il barese, dopo aver ottenuto il miglior tempo in prova, si è imposto con 3'14"71 alla media di 99,840 kmh ed ha avuto così la soddisfazione di ritoccare lievemente la media della gara che apparteneva al siciliano Benni Rosolia ma non quella di stabilire un nuovo record, poiché ragioni di sicurezza hanno costretto gli organizzatori ad accorciare lievemente il percorso. (b. d.)

VELOCITÀ IN SALITA

Salerno 10 giugno 1984

4. Coppa Gigi Pezzullo

gara nazionale valida per la Coppa CSAI della montagna - 2. Zona

Le classifiche

GRUPPO N

Classe 700: 1. Ingenito (Panda 30) 5'38"10. **Classe 1150:** 1. Lembo 4'12"82 media 76,892 kmh; 2. Carratù 4'13"; 3. Morra 4'13"85; 4. Senatore 4'16"52; 5. Di Giacomo 4'20"14; 6. Scalesia 4'21"11; 7. Armuzzi 4'21"23; 8. Arma 4'22"36; 9. Sinisi 4'23"04; 10. Medaglia 4'25"69; 11. Icuti (Fiat 127) 4'25"85; 12. Ferrigno 4'28"74; 13. Maresca 4'33"16; 14. Nappo 4'41"84; 15. Fessa 4'44"12; 16. Blasi 4'48"51; 17. Maiorino (Fiat 127) 4'54"07; tutti gli altri su a 112.

Classe 1300: 1. Cipolletta 4'07'40 media 78,577 kmh; 2. Pomozzi 4'10'42; 3. Martellucci 4'12'21; 4. Pace 4'13'45; tutti su Samba Rally.

Classe 1600: 1. De Fazio 4'02'77 media 80,075 kmh; 2. Sileo 4'03'41; 3. Capriati 4'05'07; 4. Petrolì (Ritmo 105) 4'07'99; 5. Iovino (Escort) 4'09'55; 6. Palumbo 4'12'66; 7. Russo (Escort) 3'17'69; 8. Belmonte 4'18'36; tutti gli altri su Alfasud.

Classe 2000: 1. Parisi 3'58"15 media 81,629 kmh; 2. Sergio (Ritmo 125) 3'59'07; 3. Laganà 3'59'37; 4. Pagano 4'00'19; 5. Iemmino 4'00'49; 6. Testa (Ritmo 125) 4'02'73; 7. Alagia 4'03'03; 8. Zupo 4'05'13; 9. Gardamone (Golf GTI) 4'07'84; 10. Maccario (Ritmo 125) 4'08'04; 11. Paese (R 5 Alpine Turbo) 4'08'48; 12. Buonocore S. 4'21'33; tutti gli altri su Ritmo 130.

Classe 2500: 1. Santarsiero (A.R. GTV) 4'13'96 media 76,547 kmh.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Panico 4'13'75 media 76,641 kmh; 2. Cuomo 4'14'74; 3. Santonicola 4'16'27; 4. Cariello 4'16'48; 5. Pirro 4'16'96; 6. Zambetti 4'19'96; tutti su Fiat X 1/9.

Classe 1600: 1. Milano G. 4'13'05 media 76,822 kmh; 2. Senna 10'20'39 f.t.m.; tutti su Fiat X 1/9.

Classe 2000: 1. Auricchio (R 5 Turbo) 4'08'89 media 78,106 kmh.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Noviello 4'09'69 media 77,856 kmh; 2. Marzaiuolo (Panda 45) 4'15'32; 3. Sergio 4'15'34; 4. Castellì (Panda 45) 4'16'48; 5. Mascolo 4'18'64; 6. Cuomo C. 4'19'11; 7. Candido G. 4'21'62; 8. Carbone (Panda 45) 4'23'55; 9. Corleone 5'03'08; tutti gli altri su Fiat 127.

Classe 1150: 1. Laganò 3'59'65 media 81,118 kmh; 2. Cesarano 4'03'29; 3. Caiazzo 4'06'87; 4. Calce (A 112) 4'08'48; 5. Pepe G. (A 112) 4'11'03; 6. Giorgulo (A 112) 4'13'58; 7. Franzese 4'19'60; 8. Ciampa (A

112) 4'20'52; 9. D'Amico (Peugeot 104) 4'23'28; 10. Santino (A 112) 4'28'33; 11. Del Fiacco (A 112) 4'38'80; 12. D'Antonio 5'18'83 f.t.m.; Iovino 5'19'22 f.t.m. tutti gli altri su Fiat 127.

Classe 1300: 1. Afeltra 4'17'78 media 75,413 kmh; 2. Tedeschi 4'19'59; 3. Salvati (Opel City) 4'31'42; 4. Paolino 4'33'20; tutti gli altri su Mini de Tomaso.

Classe 1600: 1. Palumbo 3'47'41 media 85,484 kmh; 2. Ammendola 3'55'68; 3. Coccia (Scirocco) 3'56'68; 4. Trodella 4'09'40; 5. Magni 4'11'55; 6. Russomando 4'13'99; 7. Sellitti (Alfasud) 4'17'43; tutti gli altri su Golf GTI.

Classe 2000: 1. «Giuseppe» (Kadett GTE) 3'57'34 media 81,907 kmh; 2. Franzese (Ritmo 125) 4'19'04; 3. Balsano (A.R. GTV) 4'23'22.

GRUPPO B

Classe 1300: 1. D'Amaro (Fiat X 1/9) 4'23'21 media 73,857 kmh.

Classe 1600: 1. Boccia 3'51'75 media 83,883 kmh; 2. Iovine 4'15'27; 3. Vecchiotti 4'22'64; tutti su Fiat X 1/9.

Classe 3000: 1. Perugini (Lancia rally) 3'45'59 media 86,174 kmh.

GRUPPO 2

Classe 700: 1. Ruocco 4'14'34 media 76,433 kmh; 2. Tramparulo 4'25'52; 3. Mascolo 4'31'95; 4. Serrigno 7'12'76 f.t.m.; tutti su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Carratù P. 4'04'40 media 79,541 kmh; 2. Amendola 4'16'72 entrambi su Fiat 127.

Classe 1150: 1. Ruggieri (Fiat 128) 3'53'82 media 83,140 kmh; 2. Pace (Fiat 128) 3'54'39; 3. Temperini (Ritmo 60) 3'55'87; 4. Sambuco (Fiat 128) 3'57'58; 5. Vianaccia 3'59'40; 6. Longobardi (Fiat 127) 4'04'87; 7. Lepore 4'19'76; 8. Galbieri 4'37'41; 9. Ruocco A. 4'47'21; tutti gli altri su A 112.

Classe 1300: 1. Visconti (Alfasud) 3'41'43 media 87,792 kmh; 2. Nunzi (Fiat 128) 3'56'2; 3. Cuomo A. 4'07'34; 4. Salsano M. (Fiat 128) 4'10'61; 5. Avitabile 4'18'59; 6. Nesta 4'18'76; 7. Avagliano (Fiat 128) 4'20'03; 8. Marino 4'30'17; 9. Cappelli 4'31'19; tutti gli altri Simca rally 2.

Classe 1400: 1. Varese (Alfasud) 3'51'59 media 83,441 kmh; 2. Scalesse (Ritmo 65) 3'54'61; 3. Celentano (Ritmo 65) 4'27'50; 4. Cucciniello (R5 Alpine) 4'40'55.

Classe 1600: 1. Varese S. (Ritmo 75) 3'42'41 media 87,406 kmh; 2. Cicala (Alfasud) 4'01'15; 3. Severino 4'07'26; 4. Campitiello 4'14'19; tutti gli altri su Scirocco.

Classe 2000: 1. Mastantuono 4'03'19 media 79,937 kmh; 2. Criscuolo 4'15'79; 3. Ambrosino (Escort RS) 4'25'65; tutti gli altri su A.R. GTV.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Santamato 3'54'10 media 83,040 kmh; 2. Rotondi 4'15'44; 3. Morra 4'59'80; tutti su Fiat X 1/9.

Classe 1600: 1. Giorgio 3'56'76 media 82,108 kmh; 2. D'Arienzo 4'10'82; 3. Loffredo G. 4'13'47; tutti su Fiat X 1/9.

Classe 2000: 1. Di Giuseppe (Beta Montecarlo) 3'41'95 media 87,587 kmh.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Coccia G. 4'01'18 media 80,620 kmh; 2. De Gregorio 4'01'43; 3. Laudato 4'01'82; 4. Buonocore 4'06'08; 5. De Stefano 4'07'95; 6. Campanile 4'08'51; 7. Caso 4'08'68; 8. Minerbini 4'10'73; 9. Coppola 4'19'03; 10. D'Amaro 4'20'48; 11. Pastore 4'23'83; 12. Esposito 4'26'12; tutti su Fiat 126.

Classe 1000: 1. Nardone 4'04'33 media 79,564 kmh; 2. Colucci 4'07'02; 3. Milano A. 4'08'09; 4. Petracca 4'10'58; 5. Celano (Fiat 126) 4'13'87; 6. Sorbillo 4'21'26; 7. Formisano 4'23'74; tutti gli altri su A 112.

Classe 1300: 1. Rocco 3'50"10 media 84,485 kmh; 2. Longobardo (Simca rally 2) 4'12"12; 3. Amaroso 4'25"77; 4. Castaldi 4'35"18; tutti gli altri su Fiat X 1/9.

Classe 1400: 1. Diodato 3'48"73 media 84,991 kmh; 2. Casillo (Fiat 128) 3'54"01; 3. Cuomo G. (Fiat 128) 4'03"; 4. Pecoraro 4'28"95; tutti gli altri su Fiat 1/9.

Classe 1600: 1. Fiorillo (Ritmo 75) 3'37"56 media 89,354 kmh; 2. Maggi 3'40"61; 3. Salvati 3'58"60; tutti gli altri su Fiat X 1/9.

Classe 2000: 1. Bertone (Fiat 131) 4'19"19 media 75,002 kmh; Sport nazionale: 1. Pipolo (Bogani) 3'34"95 media 90,434 kmh.

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Guadagno (Lola) 4'17'45 media 75,509 kmh.

Classe 1300: 1. Ritacca (Osella) 3'21'45 media 96,500 kmh; 2. Bernasconi (AMS) 3'26"14.

Classe 1600: Arfè R. (Osella) 3'21"20 media 96,620 kmh.

Classe 2000: 1. Calella (Lola) 3'14"71 media 99,840 kmh; 2. Tommasi (Lola) 3'17"80.

Termini-Caccamo

Rosolia, bis col record

CACCAMO — Benny Rosolia secondo la più logica previsione: però invece di salire in vetta senza patemi d'animo lo ha fatto con tanta collera e così oltre al bis in questa cronoscata valida per il campionato italiano assoluto della montagna, è arrivato pure il record (4'03"45 media oraria 124,602). Era infatti accaduto pochi minuti prima della partenza che sulla Osella del pilota marsalese si era spaccato il collettore dello scarico gettando così nello scontro il protagonista numero uno. Interveniva però il catanese Pernicario e con un provvidenziale filo di ferro rimediava all'inconveniente consentendo così il regolare avvio al suo «assistito». A completare il tris della Scuderia Ateneo Mobili Barraja pensavano i palermitani Ceraolo e Caci, rispettivamente su Osella e su Chevron B 36, al termine di due salite incisive. Chi aveva un diavolo per capello era invece il cosentino Domenico Scolia che rimediava un modesto quarto posto con l'Osella preparata da Nesti a causa di pneumatici Avon nuovi di zecca ma non perfettamente equilibrati. (v. b.)

VELOCITÀ IN SALITA

Caccamo, 10 giugno 1984

7/A Termini-Caccamo

Valida per il campionato della montagna

Le classifiche

Assoluta: 1. Benny Rosolia (Osella PA 9) 4'03"45 media 124,002 km/h; 2. Giampaolo Ceraolo (Osella PA 9) 4'15"07; 3. Girolamo Caci (Chevron B 36) 4'22"83; 4. Domenico Scolia (Osella PA 9) 4'27"70; 5. «Oiram» (Lola T) 4'32"72; 6. Francesco Spinnato (Osella PA 9) 4'38"55; 7. Antonio Ruffola (Lancia 037) 4'40"12; 8. Santo Consoli (Osella PA 9) 4'45"38; 9. Michele Ragusa (Porsche) 4'46"87; 10. Raffaele Picciurro (Porsche) 4'54"91.

GRUPPO N

Classe 700: 1. Cataldo Palmeri 7'12"63, media 68,649; 2. Conti 7'18"54; 3. Lanza 7'38"84 (tutti su Fiat Panda).

Classe 1000: 1. Giuseppe La Cerva (Panda 45) 6'29"57, media 76,237.

Classe 1150: 1. Settimo Ienna 5'28"14, media 85,024; 2. Meli 5'41"54; 3. Terrana 5'43"97; 4. Biancheri 5'47"86; 5. Moreci 5'48"14; 6. Giordano 5'52"23; 7. Gagliano 5'52"28; 8. Cuccia 5'53"13; 9. Hogan 5'53"34; 10. Galante 5'54"37; 11. Lo Faso 5'54"86; 12. Cirrito 5'58"06; 13. Cavarretta 6'12"08; 14. Coffaro 6'16"19 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Roberto Villa (Talbot Samba) 5'32"46 media 89,334.

Classe 1400: 1. Franco Messana 5'27"22, media 90'27"22 media 90,764; 2. Alfred 5'36"38 (tutti su Alfasud).

Classe 1600: 1. Serafino La Delfa 5'16"73, media 96,839 (Ford Escort XR3); 2. Vinciguerra (Alfasud) 5'26"43; 3. Bonetti (Ritmo 105) 5'34"99; 4. Salamone (Alfasud) 5'40"16.

Classe 2000: 1. Giorgio Mertoli 5'07"53, media 96,575; 2. «Gordon» 5'09"36; 3. La Monica 5'24"05; 4. Faldetta 5'27"95; 5. Di Maggio 5'29"61; 6. Sardinia 5'39"64; 7. Palmisano 5'45"60 (tutti su Fiat Ritmo 130). **Classe 2500:** 1. Giuseppe Saportito 5'12"05 media 89'408; 2. Pucci G.F. 5'17"89 (tutti su A.R. GTV6).

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Borsellino 5'32"79 5'32"79; 2. Mirici Kappa 5'35"01; 3. Saletta 5'38"55; 4. Gerbino 5'41"49; 5. Lo Bello 5'48"57; 6. Giuliano 5'52"54; 7. Guercio 6'03"63 (tutti su Fiat X1/9).

Classe 1600: 1. Giuseppe Cassarà 5'29"78 media 84'601; 2. Aiuto 5'41"10 (tutti su Fiat X1/9).

Classe oltre 2000: 1. Ferdinando Faro (Porsche SC) 5'22"53 media 86,503.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Stefano Anello 6'03"85 media 76'679; 2. Jones 6'12"64; 3. Valenza 6'25"09; 4. Di Russo 6'27"59 (tutti su Fiat 127).

Classe 1150: 1. Marcello Zampardi 5'20"65 media 87,035; 2. La Cava 5'26"40; 3. Seccia 5'29'37; 4. Ganci 5'29'66; 5. Anzalone 5'30'26; 6. Romano (Fiat 127 Sport) 5'32"11; 7. Zarauti 5'34"54; 8. Guarino 5'34"92; 9. Graziano 5'37"77; 10. Morabito (Fiat 127 Sport) 5'38"38; 11. Aiello 5'39"64; 12. Lazzara 5'41"99; 13. Morraele 5'52"14; 14. Mannalà 5'59"24 (tutti gli altri su A 112).

Classe 1300: 1. Scotti 5'57"82 media 77'972; 2. Di Sclafani 6'10"51; 3. Buttilla 6'46"28 (tutti su Alfasud).

Classe 1400: 1. Orazio Zappalà (Alfasud Sprint) 5'24"27 media 86'039; 2. Clemente (Alfasud) 5'46"95.

Classe 1600: 1. Piero Clemente (Ford Escort) 5'03"27 media 91,997; 2. Puglisi (Golf GTI) 5'10"22; 3. Premiati (Talbot T) 5'15"29; 4. Tramontana (Golf GTI) 5'15"97; 5. Giordano (Talbot T) 5'18"63; 6. Terracchi (Ild) 5'30"21; 7. Lo Cascio (Golf GTI) 5'41"11; 8. Lo Burgio (Alfasud Sprint) 5'44'29; 9. Raccuglia (Talbot T) 5'54"48; 10. Gianni (Ild) 6'15"13.

Classe 2000: 1. Massimo Truscielli (A.R. GTV 6) 5'11"46 media 89,578; 2. Beccaria (Ritmo 1300) 5'15"48; 3. Puccio (O. Ascona) 5'16"10; 4. Geraci (Ritmo 105) 5'16"66; 5. Savioli (O. Kadett GTE) 5'17"17; 6. Di Bartolo (Ritmo 13) 5'24"18.

GRUPPO 2

Classe 700: 1. Concetto Manna 5'34'29 media 83'460; 2. La Mantia 6'12"48 (tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Rosario Todaro (Fiat Panda 45) 5'29'26; 2. di Libertò 5'29'91; 3. Costantino (Panda 45) 5'35'83; 4. Severino 5'48'88; 5. Rubino (Panda 45) 6'00'55; 6. Mazzola 6'02'31 (tutti gli altri su Fiat 127).

Classe 1150: 1. Giacomo Di Maria (Fiat Ritmo) 5'01'34, media 92,586; 2. Bartolotta 5'16"34; 3. Marchese (A 112) 5'26"79; 4. Cirrito (Fiat 127 S) 5'51"40; 5. Caruso 6'56"02; 7. Quattrocchi 7'31"03 (tutti gli altri su Fiat 128).

Classe 1300: 1. Giuseppe Caristi (Fiat 128) 5'17"68, media 87,824; 2. Salerno 5'22"87; 3. Messina 5'31"88; 4. Mustacchia 5'38"78; 5. Barbera (Fiat 128) 5'59"27 (tutti gli altri su Alfasud).

Classe 1600: 1. Gaetano Pellerito (Talbot T1) 5'14"51 media 88,709; 2. Ferraro (Fiat Ritmo) 5'16"81; 3. Mammìna (Audi 80) 5'56"80.C

Classe 2000: 1. Giuseppe Romano (Ford Escort) 5'06"04 media 91,164; 2. Pino (O. Kadett) 5'13"27; 3. Ruggero (A.R. GTV) 5'16"91; 4. Pucci G. (ID) 5'22"55; 5. Catalano (O. Kadett) 6'00"11.

Classe 2500: 1. Alfonso Gambino (Talbot Lotus) 5'13"10 media 89,108.

GRUPPO B

Classe 1300: 1. «Sorrj Due» (Citroen Visa T) 6'54"22 media 67,355.

Classe 1600: 1. Enzo Sottile (Fiat X1/9) 5'18"13 media 87,699.

Classe 2000: 1. Sergio Di Benedetto (RG turbo) 5'07"50 media 90,731; 2. La Corte 5'18"50; 3. Libreri 5'31"65; 4. Capodicasa 5'27"12; 5. Saladumo (RH turbo) 5'42"04 (tutti gli altri su C.B. Montecarlo)

Classe 2500: 1. Biagio Rigogliuso (Talbot Lotus) 5'32"27, media 83,967.

Classe 3000: 1. Antonio Runfolà (Lancia Rally) 4'40"12, media 99,600; 2. Vazzana 4'55"62; 3. La Franca 5'15"62; 4. «Barret» 5'17"18; 5. «Joker» 5'18"34 (tutti gli altri su Porsche 911).

Classe oltre 3000: 1. Giuseppe Comito (Porsche) 5'11"60, media 89,537.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Giuseppe Lombardo 5'05"79, media 91,239; 2. Cannamela 5'06"45 (tutti su Fiat X 1/9).

Classe 1600: 1. Calogero Cummaudo 5'36"37, media 82,944; 2. Di Cristofaldo 5'55".

Classe 2000: 1. Claudio Cordò (A. R. Duetto) 5'04"66, media 91,577; 2. Condina (Lancia Beta Mont.) 5'04"84; 3. «Caterpillar» (Fiat 131) 5'24"44.

Classe oltre 3000: 1. Raffaele Picciurro (Porsche Turbo) 4'54"91, media 94,605.

Gruppo 5

Classe 700: 1. Antonino Ponticello 5'16"59, media 88,126; 2. Di Re 5'18"83; 3. «Jimmy» 5'21"68; 4. Di Salvo 5'24"99; 5. Carlino 5'25"28; 6. Di Salvo 5'31"99; 7. Romano 5'36"47; 8. Arduino 5'42"41 (tutti su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Emanuele Lo Presti 5'21"61, media 86,751; 2. Gervasi 5'28"90 (tutti su Fiat 128).

Classe 1300: 1. Gaspare D'Angelo 5'40"36, media 81,972; 2. Matranga 6'03"28, tutti su Fiat X 1/9.

Classe 2000: 1. Giovannone (Alfa Romeo Duetto) 5'26"20, media 85,530.

Classe 2500: 1. Agostino Rotolo (Fiat 124) 5'49"06, media 79,928.

Classe 3000: 1. Michele Ragusa (Porsche) 4'46"87, media 97,256.

GRUPPO 6

Classe 1300: 1. Francesco Spinnato (Osella) 4'38"55, media 100,161.

Classe 2000: 1. Benny Rosolia 4'03"45, media 114,602; 2. Ceraolo 4'15"07; 3. Caci

(Chevron B-36) B-36 4'22"83; 4. Scola (Osella) 4'27"70; 5. «Oiram» (Lola T 290) 4'32"72; 6. Consoli 4'45"38; 7. Gloria 5'16"61 (tutti gli altri su Osella).

Karting

Capitelli è il campione della 125

PARMA — Si sono svolti sulla pista di San Pancrazio i campionati italiani della 125 Junior e della 125 Intercontinentale B. Quest'ultima categoria è stata vinta da Sebastiano Ducati che con una gara accorta è riuscito ad avere la meglio su Campani, vincitore di tutte le tre finali di sabato; Al terzo posto è giunto Cagossi, che fino all'ultima finale era nel lotto dei pretendenti al titolo, mentre Manicardi, dato fra i favoriti il venerdì, è giunto quarto. Questo titolo però non è stato assegnato causa il ricorso in appello formulato da Del Fante per presunte irregolarità di svolgimento della gara. Deciso sul filo del rasoio il titolo della 125 Junior tra Capitelli e Di Ferdinando, giunti nell'ordine all'ultima finale che determinava la conquista dell'alloro. Al terzo posto è giunto Bonetti, mentre Maragna, che si presentava come il favorito dopo la prima giornata, si è dovuto accontentare della sesta piazza, causa una collisione con successiva uscita di strada.

Giovanni Paterlini

CAMPIONATO ITALIANO KART

Le classifiche

135 Intercontinentale B: 1. Sebastiano Ducati pen. 10; 2. Campani 10; 3. Cagossi 12; 4. Manicardi 13; 5. Viser 20; 6. Del Fante 21; 7. Caccia 23; 8. Centenari 26; 9. Burzio 31. 10. La Cioppa 32; 11. Polesel 33; 12. Palombo 33. Titolo non assegnato per ricorso in appello.

Classe 125 Junior: 1. Gennaro Capitelli pen. 3; 2. Di Ferdinando 6; 3. Bonetti 11; 4. Comini 30; 5. Pellegrini 35; 6. Maragna 36; 7. Carini 38; 8. Ricciato 39; 9. Ferrari 47; 10. Sergoschi 48; 11. Gigante 49; 12. Bugatti 49; 13. Minguzzi 53; 14. Mazzacani 56; 15. Perbellini 58; 16. Giovannardi 60; 17. Ferrari 65; 18. Guerreschi 65; 19. Biagini 70; 20. Breccia 71; 21. Ricci 73; 22. Losi 76; 23. Graziosi 105.

Formula F. Abarth

La prima di «Happy»

MAGIONE — Felice Tedeschi o meglio «Happy Germans» (già dalla gara precedente aveva scritto sulla sua macchina tale pseudonimo, traduzione inglese un po' libera del suo nome e cognome) ha vinto finalmente la sua prima corsa in auto. La sua vittoria nella settima prova del campionato italiano di formula Fiat Abarth, ottenuta in modo netto anche se la pole position era andata a Minutolo, ha fatto tornare il sorriso a Giorgio Vallicelli, suo preparatore che di Magione conservava ancora il brutto ricordo della squalifica di Minutolo lo scorso anno. Il pilota di Monteleone di Spoleto, 22 anni, ha dominato il lotto degli avversari, fra cui un Minutolo bloccato dalla rottura del telaio e due positivi Larini e Verna che, prima in batteria e poi in finale, hanno duellato a lungo. La prima batteria è di facile conquista di Minutolo, davanti a Larini ed a Verna. La seconda è tutta di Tedeschi, mentre Barlassina con Capelli e Monti dà vita ad una bella lotta per la seconda piazza; ma a cinque giri dal termine Barlassina lascia un varco subito rinchiuse con conseguente testa-coda di Barlassina, centrato da Monti; è il ritiro per entrambi. Dietro a Tedeschi si piazza così Conti che precede Capello e Martini. In finale parte bene Minutolo, ma Tedeschi gli si incolla dietro e nel corso del sesto giro alla curva Branca lo supera, dietro Larini precede Verna che sarà così per il resto della gara. Tedeschi compirà gli ultimi dieci giri senza frizione, mentre Minutolo, dopo pochi giri dall'inizio, accuserà la rottura del telaio. Con gara regolare, Capello ed Ermanno Alboreto si classificheranno dietro i primi quattro superstiti di una selezione che vede fra gli eliminati Vullo, Pelloni, Martini e Vivarelli distinti in batteria.

(r. t.)

FORMULA FIAT ABARTH

Le classifiche

Prima batteria: 1. Michele Minutolo 20 giri 17'58"53 media 110,150 kmh; 2. Larini 18'03"02; 3. Verna 18'03"42; 4. Vullo 18'09"30; 5. Vivarelli 18'27"05; 6.

Marchesini 18'28"95; 7. Rossi 18'31"17; 8. Prodan 18'31"45; 9. Alboreto 18'32"07; 10. Arienti 18'32"20; 11. Paolo 18'41"55; 12. Cattaneo 18'44"08; 13. Marchio 18'51"45; 14. Perella 18'53"09; 14. Lavini a 2 giri; 15. Arfé a 8 giri; 16. Pedretti a 10 giri.
□ Giro più veloce: Minutolo 53"31 media 111 424 kmh.

Seconda batteria: 1. Felice Tedeschi 20 giri 18'04"42 media 109,552 kmh; 2. Conti 18'15"02. 3. Capello 18'15"29; 4. Martini 18'22"39; 5. Pelloni 18'27"10; 6. Maggiorelli 18'34"10; 7. Munari 18'38"32. 8. Zucchini 18'40"73; 9. Chiesa 18'41"79; 10. Di Veronica 18'45"19. 11. Palma a 1 giro; 12. Carretti a 1 giro; 13. Barlassina a 4 giri; 13. Monti a 4 giri.
□ Giro più veloce: Tedeschi 53"35 media 111,340 kmh.

Finale: Felice Tedeschi 43 giri 39'04"57 media 108,941 kmh; 2. Minutolo 39'06"43. 3. Larini 39'06"87; 4. Verna 39'07"12; 5. Capello 39'27"32. 6. Alboreto 39'52"52. 7. Marcheselli 39'54"88; 8. Chiesa a 1 giro; 9. Maggiorelli a 1 giro; 10. Arienti a 1 giro; 11. Conti a 1 giro; 12. Zucchini a 1 giro; 13. Rossi a 1 giro; 14. Prodan a 1 giro; 15. Munari a 2 giri.
□ Giro più veloce: Tedeschi 53"63 media 110,759 kmh.

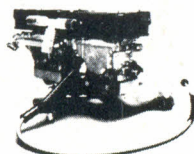
Classica campionato italiano: 1. Minutolo 46; 2. Tedeschi 34; 3. Larini 20; 4. Vullo 17. 5. Arfé 15; 6. Vern 10. 7. Barlassina 8; 8. Capello 6; 9. Alboreto 5; 10. Conti e Monti 3; 12. Zaffiri, Amadori, Marfini 2; 16. Severi, Giombini, Marcheselli.

EUROSALITA

Nesti domina al Rechberg

RECHBERG — Ennesima vittoria per Mauro Nesti al volante della sua Osella PA 9-Bmw in occasione della 3. prova del campionato europeo della montagna, disputatasi al Rechberg presso Niklasdorf in Austria il fine settimana scorso. Nesti si è imposto al pilota locale Walter Krizzer (March) e un altro protagonista delle eurossalite, Herbert Stenger anche lui alla guida di una Osella PA9-Bmw.

NOVITÀ KIT aspirazione
per FIAT RITMO 105 e RITMO ABARTH 125



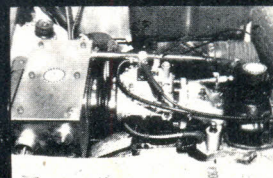
con 2 carburatori WEBER 40 dcnf

CAMILLO ALQUATI

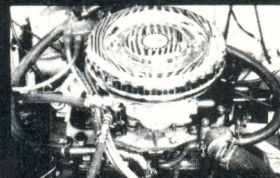
Via Dante, 91 - 26100 CREMONA
tel. 0372/20450-410398



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



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



novità 1983.
Kit aspirazione condotti sdoppiati 2 x 2 con carburatore WEBER 36 DCNF per FIAT 100/45 e NUOVA PANDA 45.

RALLY 1. SERIE/Carmagnola combattutissimo

Beltrandi cinque su dodici

CARMAGNOLA — Enrico Beltrandi e Gianni Bella hanno vinto, con l'Ascona 400 Conrero della Chieri Corse, la terza edizione di un Rally Città di Carmagnola incerto e combattuto fino alla fine. Dopo la defezione del favorito d'obbligo Josy Barbero si sono scatenati un po' tutti, a cominciare da Rosselli, Capelli, Moro, Lampo e Viotti, oltre, naturalmente, al vincitore. Autore di un inizio di gara arrembante si è rivelato Roberto Rosselli. Il portacolori della Meteco ha vinto le prime due prove, ma è stato poi protagonista di una foratura nella quarta che ha relegato lui e la 037 curata da Piombanti al ruolo di inseguitori senza quasi più speranza per la vittoria. Intanto era salito in cattedra Beltrandi che, presa la mano a una macchina non facile per un pilota proveniente dal gruppo A, ha tenuto testa alla concorrenza: cinque delle dodici prove speciali (due sono state annullate per problemi al fondo stradale) recano infatti la firma del pilota di Mondovì. Tra questi due l'astigiano Capellino si è inserito a fare da terzo incomodo con la 037 curata da Volta, e ha concluso staccato di soli quattro secondi da Rosselli.

I GRUPPI. Gran bagarre nel gruppo A, dove Tarditi-Geninatti con la Manta Conrero hanno vinto dopo una gara che li ha visti lottare sino al termine contro gli sfortunati Griotti-Garnero (su Manta preparata da Destefanis), penalizzati proprio all'ultima prova da un problema alla centralina elettronica. Bella, anche se breve, la prova di Bracco, al debutto con la Ritmo di Lavazza. In gruppo N si è registrato il successo di Mondino-Martini, davanti a Ferrara-Crivellari con la Ritmo 130. Ancora sfortuna per Rho, che era in odore di secondo posto.

Sergio Remondino

RALLY 1. SERIE

Carmagnola, 9-10 giugno 1984

3. Rally «Città di Carmagnola»

Nazionale valido per la Coppa Italia 1. zona coeff. 5

Le classifiche

Absoluta: 1. Beltrandi-Bella (Ascona 400) in 1h12'27"; 2. Rosselli-Ercole (Lancia 037) 1h12'50"; 3. Cappellino-Furia (Lancia 037) 1h12'54"; 4. Moro-Garino (Porsche 911) 1h13'41"; 5. Lampo-Veronese (Porsche 911) 1h13'55"; 6. Viotti-Imerito (Porsche 911) 1h14'18"; 7. Tarditi-Geninatti (Manta GTE) 1h16'32"; 8. Dellatorre-Gerbaldo (Talbot-Lotus) 1h16'40"; 9. Millauero-Serra (Talbot-Lotus) 1h16'40"; 10. Griotti-Garnero (Manta 2000) 1h16'43".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Rostagno-Galletto (A112 Abarth) 1h26'24"; 2. Montaldo-Bottan (A112 Abarth) 1h29'19"; 3. Sparti-Bianco (A112 Abarth) 1h29'56"; 4. Omede-Gallino (A112 Abarth) 1h31'17"; 5. Massocco-Castelli (A112 Abarth) 1h32'52"; 6. Benedettelli-Bordese (A112 Abarth) 1h33'35"; 7. Damiano-Rosa Brusin (A112 Abarth) 1h37'48".

Classe 1300: 1. Roero-Berio (Visa GT) 1h24'26"; 2. Melano-Provasol (Visa GT) 1h24'57"; 3. Moiso-Molena (Visa GT) 1h25'04"; 4. Vial-Costa (Visa GT) 1h28'37";

5. Villa-Cerutti (Samba Rally) 1h30'04"; 6. Camerano-Rivella (Visa GT) 1'30'16"; 7. Conti-Scipioni (Visa GT) 1h30'42"; 8. Marinone-Pastore (Opel Corsa SR) 1h31'14"; 9. Falcinelli-Vaira (Opel Corsa SR) 1h31'59"; 10. Repposi-Conti (Visa GT) 1h33'50"; 11. Gallo-Bergui (Samba Rallye) 1h36'15".

Classe 1600: 1. Terrabio-Sobrino (Ritmo 105) 1h28'09"; 2. Zago-Petrucchi (Sunbeam TI) 1h29'36"; 3. Barbero-Giovanacci (Ritmo 105) 1h29'49".

CLASSE 2000: 1. Mondino-Martino (Ritmo 130) 1h20'09"; 2. Ferrara-Crivellari (Ritmo 130) 1h20'34"; 3. Gazzola-Costa (Ritmo 130) 1'20'37"; 4. Farina-Crestani (Ritmo 130) 1h21'28"; 5. Bedelago-Marchisio (Ritmo 125) 1'21'51"; 6. Lazzari-Gobbo (Ritmo 130) 1h23'22"; 7. Gobbi-Carrera (Ritmo 130) 1h25'29"; 8. Zanetti-Guala (Ritmo 130) 1'27'40"; 9. Ballelli-Racca (R5 Alpine) 1h28'07"; 10. Alovisi-Pissimiglia (Ritmo 130) 1h28'08"; 11. Cipriani-Cuteri (Ritmo 125) 1h29'22"; 12. Contardi-Dutto (Ritmo 125) 1'29'31"; 13. Madolgio-Protetti (Ritmo 125) 1'29'42".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Ricotto-Sabena (Fiat 127 S) 1h24'24"; 2. Chiandrero-Roatta (A112 Abarth) 1h27'58"; 3. Benna-Berna (A112 Abarth) 1h31'46"; 4. Colombotto-Balocco (Fiat 127 S) 1h33'22"; 5. Curone-Galasco (A112 Abarth) 1h33'58".

Classe 1600: 1. Gatti-Canta (Sunbeam TI) 1h22'50"; 2. Borgia-Masera (VW Golf GTI) 1h24'01"; 3. Roccati-Quagliotti (R5 Alpine) 1h24'59"; 4. Arietti-Fidanza (VW Golf GTI) 1h27'43"; 5. Genti-Paglietti (Sunbeam TI) 1h27'52"; 6. Rocca-Trucano (Alfasud TI) 1h31'52"; 7. Discalzi-Galanzino (Visa GT) 1h33'34".

Classe 2000: 1. Tarditi-Geninatti (Manta GTE) 1h16'32"; 2. Griotti-Garnero (Manta 2000) 1h16'43"; 3. Daviso-Bacini (Ascona 2000) 1h18'28"; 4. Ferrara-Chiarlo (Kadett GTE) 1h19'07"; 5. Beltrame-Morra (Ascona 2000) 1'22'20"; 6. Verna-Ravera (Ascona 2000) 1h22'42"; 7. Rizzato-Battaglia (Kadett GTE) 1h23'33"; 8. Valsania-Marinetto (Ascona, 2000) 1h23'42"; 9. Patella-Croce (131 Racing) 1h29'44".

GRUPPO 2

Classe 900: 1. Damiano-Damiano (Fiat 127) 1h30'19"; 2. Arnoldi-Astolfi (Fiat 127) 1h31'16"; 3. Fina-Anghilante (Fiat 127) 1h34'09"; 4. Nervo-Bovio (Fiat 127) 1h40'08".

Classe 1150: 1. D'Ambra-Ghioni (Fiat 127) 1h27'07"; 2. Concolato-Matta (A112 Abarth) 1h32'02".

Classe 1300: 1. Felà-Corte (Ford Escort) 1h24'59"; 2. Soave-Dallacosta (Ford Escort) 1h32'28"; 3. Valli-Valli (Alfasud TI) 1h33'27"; 4. Annibale-Lione (Alfasud TI) 1h35'05".

Classe 1600: 1. Beato-Marletta (R5 Alpine) 1h21'25"; 2. Scamuzzi-Altieri (VW Scirocco) 1h25'21".

Classe 2000: 1. Tartara-Racca (Kadett GTE) 1h19'03"; 2. Obscure-Sobrino (Kadett GTE) 1h19'43"; 3. Canton-Cisero (Kadett GTE) 1h24'19"; 4. Gai-Rabbione (Kadett GTE) 1h24'34"; 5. Fasano-Fasano (Fiat 132) 1h29'06".

Classe oltre 2000 cc (non costituita): 1. Busso-De Giorgis (Talbot Lotus) 1h30'10".

GRUPPO 4

Classe oltre 2000 cc (non costituita): 1. Moro-Garino (Porsche 911) 1h13'41"; 2. Ardizzoia-Ardizzoia (Porsche 911) 1h19'46".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Ferretti-Cabella (Escort RS) 1h25'33"; 2. Gandini-Cosola (Escort RS) 1h26'15"; 3. Bibo-Bianchino (Samba Rallye) 1h26'25"; 4. Giribaldi-Poppa (Montecarlo) 1h39'55".

Classe oltre 2000: 1. Beltrandi-Bella (Ascona 400) 1h12'27"; 2. Rosselli-Ecole (Lancia 037) 1h12'50"; 3. Cappellino-Furia (Lancia 037) 1h12'54"; 4. Lampo-Veronese (Porsche 911) 1h13'55"; 5. Viotti-Imerito (Porsche 911) 1h14'18"; 6. Della Torre-Gerbaldo (Talbot Lotus) 1h16'40"; 7. Millauero-Serra (Talbot Lotus) 1h16'40"; 8. Bertone-Coggiola (Porsche 911) 1h17'26"; 9. Bertola-Beba (Porsche 911) 1h47'43"; 10. Giaretti-Farina (Porsche 911) 1h22'01".

■ **DISCO-RALLY.** Alla discoteca «La Perla», ritrovo frequentato dai rallyisti durante le ricognizioni dell'Elba tutti chiedevano di Carlo Capone, che nel 1982 vi aveva vinto una gara di ballo.

■ **«NOBE» IN TRIBUNA.** Fra gli spettatori «di lusso» era presente sulle prove Gabriele Noberasco, venuto all'Elba a fare il tifo per l'amico Cinotto e Luciano Tedeschini.

Scottish Rally

Mikkola a metà strada

GLASGOW - Domenica sera, quando il Rally di Scozia si stava avvicinando a metà distanza Hannu Mikkola con la sua Audi Quattro si trovava nettamente in testa. Con Phil Short come copilota, visto che Arnie Hertz si trova già in nuova Zelanda in preparazione della gara mondiale, il pilota della Audi aveva un margine di vantaggio di oltre 2 minuti in questa 4. prova del campionato britannico Open, valevole anche per l'europeo, su strade asciutte e polverose nelle speciali forestali. Dietro di Mikkola infuriava una bella battaglia per il secondo posto tra Russell Brookes, Malcolm Wilson e Jimm McRae. Il rally si conclude martedì pomeriggio (12 giugno) a Glasgow. (p. f.)

EURORALLY

Glasgow, 9-12 giugno 1984

Rally Scottish

23. prova dell'europeo rally, coeff. 2

Classifica aggiornata a domenica 10 giugno:

1. Mikkola-Short (Audi Quattro) in 2.43'01"; 2. Brookes-Boord (Opel Manta 400) 2h45'29"; 3. Wilson-Harris (Audi Quattro) 2h46'18"; 4. McRae-Nicholson (Opel Manta 400) 2h46'29"; 5. Eklund-Whitlock (Toyota Corolla) 2h57'33"; 6. Brise-Bond (Talbot Sunbeam) 3h01'21"; 7. Tilke-Roberts (Ford Escort RS) 3h01'40"; 8. Lord-Daniels (VW Golf GTI) 3.04'26"; 9. Wetton-Allen (Opel Ascona 400) 3h04'52"; 10. Heggie-Mungall (Ford Escort) 3h05'21".

■ **RINVIATO IL «TURANO».** A causa delle elezioni europee, l'Assi Promo Competition Car di Roma è stata costretta a rinviare il Rally di Turano (previsto per il 17 giugno) al 21 ottobre. La gara, di prima serie e a carattere internazionale, è valida per la Coppa Italia rally. A causa della concomitanza con il «Puglia e Lucania», la Csaì ha invece convinto l'Assi Promo Competition Car a rinviare al 5 agosto (al posto del Rally della Basilicata che non si farà) il Rally di Fiuggi, inizialmente in calendario per il 22 luglio. Sempre in agosto, il sodalizio romano ha in programma (domenica 26) la salita di Civitavecchia.

■ **COSÌ LO CHALLENGE.** Gabriele Noberasco era convinto (e con lui tutta la 3 Gazzelle) di essere il leader del Challenge Europeo gruppo A. Invece ha scoperto che il regolamento iniziale è stato modificato: ora contano anche i piazzamenti nella classifica assoluta, a tutto vantaggio dello svedese Stromberg. Pare comunque che in Fiat si stiano interessando per verificare la legittimità della variazione operata al criterio di assegnazione dei punti.

L'Esecutivo Csaì si è riunito a Jesolo

Ridotto l'Open '85

JESOLO — Il Comitato Esecutivo della Csaì si è riunito a Jesolo per esaminare parecchie proposte delle varie sottocommissioni. Grande interesse ha suscitato l'analisi della situazione venutasi a creare nel settore delle vetture sport, dove da due stagioni si è notata una disparità di prestazioni tra biposto mosse da motori sovralimentati e quelle che utilizzano motori aspirati. A nulla è valso l'utilizzo della zavorra prevista per le vetture turbo per migliorare la situazione. Per questo motivo il comitato ha deciso di «spostare» le biposto sovralimentate nella III divisione, assieme alle gr. 6, che quest'anno non si sono viste nelle gare di campionato italiano.

RIDUZIONE OPEN. Vista la scarsa affluenza di piloti stranieri nel campionato rally Open d'Italia il comitato ha deliberato di ridurre a sei le manifestazioni in programma per il 1985, con la promessa alle sottocommissioni di trovare validi rimedi per invitare le «star» europee a partecipare a corse italiane. Per quanto riguarda le altre questioni poste sul tavolo dell'Esecutivo, c'è da ricordare il parere sfavorevole per la presenza di sport gr. 6 sprovviste di roll-bar a gabbia nel settore slalom. L'attività della Csaì verrà ripresa a settembre con un consiglio nazionale aperto a tutti i licenziati. (g. d.)



1. SERIE A VARESE/Primo successo per la Porsche di Orlando

Due primati per Mainoli

VARESE — La sesta edizione del Rally AC Varese è stata caratterizzata da due «lieti eventi». Rodolfo Mainoli e Mario Fidanza sulle strade di casa sono infatti riusciti a ottenere la loro prima vittoria in un rally nazionale, portando contemporaneamente al successo per la prima volta in Coppa Italia la nuova Porsche RS SC 3000 preparata da Orlando. La gara di Mainoli è stata ineccepibile, senza il minimo errore e condotta con grande senso tattico: nelle prove favorevoli infliggendo discreti distacchi agli immediati inseguitori e successivamente badando ad amministrare quanto accumulato. A rendere più facile il compito di Mainoli sono venuti gli immediati ritiri di Cuccirelli e di Chioffi, entrambi al volante di Porsche Turbo. Il primo ha rotto un semiasse dopo soli 200 metri dal via della prima ps, mentre il secondo ha forato nella stessa prova e, procedendo sul cerchione, ha danneggiato il circuito dell'olio. A tenere testa a Mainoli sono rimaste le due Lancia Rally di Beretta e Achilli. Quest'ultimo, proprio nel momento in cui stava sostenendo il massimo sforzo per riprendere il comando della corsa, si è trovato la strada sbarrata da un sasso ed è uscito di strada. Beretta ha invece resistito finché ha potuto, riuscendo fra l'altro a segnare il miglior tempo in tre delle undici prove speciali. Gli altri successi di prova sono andati ad Achilli (2), Gelpi (1) e naturalmente Mainoli (5). Da segnalare la sospensione della quinta speciale, nel corso della quale i primi hanno patito forature a causa di chiodi che si trovavano sulla sede stradale. I fratelli Abini hanno vinto il gruppo A, Colombi-Spelgatti il gruppo 4, Crugnola-Vittori il gruppo 2 e Maneco-Manzoni il gruppo N.

Mario Alessiani

RALLY 1. SERIE

Varese, 9-10 giugno 1984

6. Rally AC Varese

Valevole per la Coppa Italia 2. zona coeff. 3 e per lo Challenge Fjsa.

Le classifiche

Assoluta: 1. Mainoli-Fidanza (Porsche 911 SC RS) 1h07'56"; 2. Beretta-Pozzi (Lancia Rally) 1h09'24"; 3. Colombi-Spelgatti (Opel Ascona 400) 1h12'01"; 4. Gelpi-Maglia (Porsche 911 SC) 1h12'03"; 5. Martinelli-Gorla (Ferrari 308 GTB) 1h12'04"; 6. Perego-Cotelli (Porsche 911 SC) 1h13'08"; 7. Fontana-Gazzani (Ferrari 308 GTB) 1h13'21"; 8. Caranci-Arioli (Porsche 911 SC) 1h14'39"; 9. Maneco-Manzoni (Alfetta GTV 6) 1h16'03"; 10. Abini-Abini (Opel Manta 2000) 1h16'08".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Frascini-Verdelli (A112) 1h24'07"; 2. Canuto-De Dominicis (127 Sport) 1h24'44"; 3. Negri-Vicari (A112) 1h25'31"; 4. Baletti-Marchesotti (A112) 1h26'21"; 5. Garcea-Ravizza (A112) 1h27'05"; 6. Pezzini-Rusconi (A112) 1h32'29"; 7. Moretto-Biasi (A112) 1h33'27"; 8. Gandini-Parisi (127S) 1'36'48".

Classe 1300: 1. Mazzoli-Morandini (Opel Corsa SR) 1h20'55"; 2. Persico-Rebassi (Opel Corsa SR) 1h21'28"; 3. Fortunati-Mattoli (Citroën Visa) 1h22'00"; 4. Bellicini-Martinelli (Opel Corsa SR) 1h22'22"; 5. Melino-Favazzi (Visa) 1h24'55"; 6. Monti-Monti (Opel Corsa) 1h27'07"; 7. Bossola-Del Prete (Peugeot 104 ZS) 1h39'05".

Classe 1600: 1. Sgualdino-Miotti (Ford Escort XR3) 1h21'28"; 2. Vaccari-Castelli (Alfasud TI) 1h22'27"; 3. Maesani-Rosini (Ritmo 105 TC) 1h24'03"; 4. Tucceri-Tavernese (Escort XR3) 1h24'25"; 5. Rossi-Zin (Escort XR3) 1h24'49".

Classe 2000: 1. Gallo-Pattaro (Ritmo 130) 1h17'18"; 2. Adani-Boccalatte (Ritmo 130) 1h18'14"; 3. Peduzzi-Mengoli (Ritmo 130) 1h18'18"; 4. Casati-Rusconi (Ritmo 130) 1h22'05"; 5. Brumana-Luchi (Ritmo 130) 1h22'34"; 6. Arangia-Di Marco (Ritmo 130) 1h23'14"; 7. Lozza-Fiorenti (Golf GTI) 1h24'06"; 8. Ferraguti-Fietta (Ritmo 130) 1h24'58"; 9. Pilchard-Vittadello (Ritmo 130) 1h25'09"; 10. Guglielmi-Cioffi (Alfa GTV) 1h30'13"; 11. Facchetti-Capelli (Ritmo 130) 1h36'08".

Classe oltre 2000 (non costituita): 1. Maneco-Manzoni (Alfetta GTV 6) 1h16'03".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Strapparava-Seneci (A112) 1h19'58"; 2. Maspes-Rusconi

(127) 1h22'20"; 3. Morini-Piro (127) 1h24'12"; 4. Alessi-Bellini (127) 1h25'35"; 5. Giani-Calvi (Peugeot 104 ZS) 1h38'15"; 6. Sangermani-Carabelli (127) 1h38'18".

Classe 1300: 1. Mazzetti-Landolina (Alfasud) 1h18'19"; 2. Minonzio-Bressan (Alfasud TI) 1h26'31".

Classe 1600: 1. Bosisio-Cerrato (Alfasud TI) 1h18'56"; 2. Del Greco-Morandini 1h19'21"; 3. Crugnola-Corradini (R5 Alpine) 1h20'20"; 4. Petazzi-Arditi (Golf GTI) 1h21'58"; 5. Rosa-Rosa (Talbot Sunbeam) 1h23'51"; 6. Levranghi-Ghidipelli (Alfasud Sprint) 1h28'35".

Classe 2000: 1. Abini-Abini (Opel Manta 2000) 1h16'08"; 2. Zavattoni-Grisoni (Kadett GTE) 1h16'45"; 3. Stagni-Marconi (Manta 2000) 1h18'00"; 4. Garattini-Cesana (Kadett GTE) 1h19'44"; 5. Fumagalli-Ali Seminara (Giulietta) 1h21'00"; 6. Bonvini-Pirovano (Kadett GTE) 1h23'24".

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Corti-Frigerio (A112) 1h21'34"; 2. Dal Col-Giorgiotti (127) 1h23'37"; 3. Re-Re (A112) 1'25'27"; 4. Gatti-Berva (127) 1h25'38".

Classe 1600: 1. Milesi-Ravaschio (Escort) 1h21'38"; 2. Introini-Perfetti (Talbot TI) 1h32'22".

Classe 2000: 1. Crugnola-Vittori (Ancona 2000) 1h16'59"; 2. Gianoli-Maspes (Kadett GTE) 1h17'55"; 3. Vitelli-Roncorono (Ascona 2000) 1h18'05"; 4. Bianchi-Soma (Ascona 2000) 1h18'31"; 5. Garbin-Foglia (Kadett GTE) 1h20'15"; 6. Galli-Corbellini (Escort RS) 1h20'41"; 7. Segale-Brunner (Kadett GTE) 1h21'31"; 8. Vanetti-Barbiero (Kadett GTE) 1h21'33"; 9. Maino-Flegghi (Kadett) 1h23'40"; 10. Sacchi-Viviani (Manta GTE) 1h24'25".

GRUPPO B

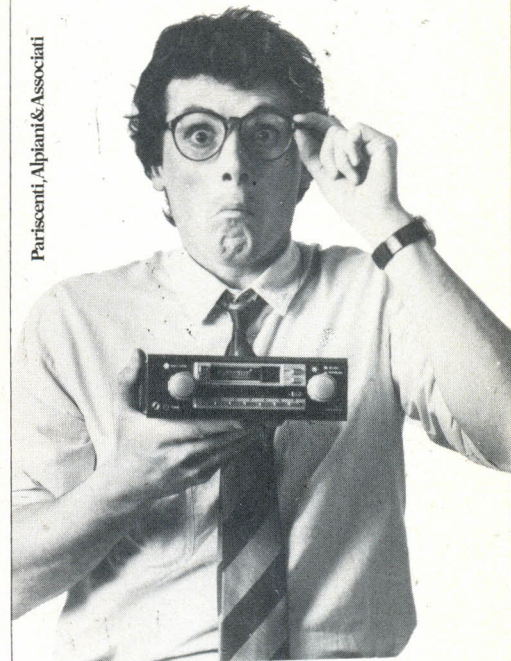
Classe 2000: 1. Del Vitto-Ciglia (Escort 2000) 1h20'03"; 2. Gussoni-Foti (R5 Turbo) 1h20'50"; 3. Viola-Thellung (Beta Montecarlo) 1h39'25".

Classe oltre 2000: 1. Mainoli-Fidanza (Porsche RS SC) 1h07'56"; 2. Beretta-Pozzi (Lancia Rally 037) 1h09'24"; 3. Gelpi-Maglia (Porsche 911 SC) 1h12'03"; 4. Perego-Cotelli (Porsche 911 SC) 1h13'08"; 5. Fontana-Gazzani (Ferrari 308 GTB) 1h13'21"; 6. Caranci-Arioli (Porsche 911 SC) 1h14'39"; 7. Varisco-Melli (Porsche 911 SC) 1h16'17"; 8. Ferrari-Fontana (Porsche 911 SC) 1h19'07"; 9. Buccì-Bizzozzero (Ascona 400) 1h21'08".

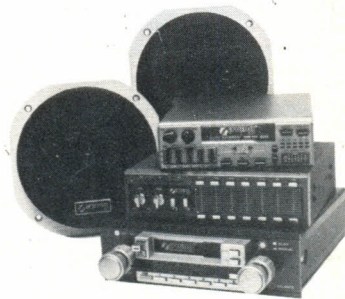
GRUPPO 4

Classe oltre 2000 (non costituita): 1. Colombi-Spelgatti (Ascona 400) 1h12'01"; 2. Martinelli-Gorla (Ferrari 308 GTB) 1h12'04".

Pariscenti, Alpiam & Associati



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



Irving
BAGNOLD CREMASCO/CR TEL. (0373) 648681

IL SUONO CAMBIA IMMAGINE



OPEN RALLY/Isola d'Elba a sorpresa

Cunico rilancia

Con la 037 Goldie ex-«Tony» il giovane pilota veneto non ha mancato il successo isolano, inserendosi così nella lotta al titolo. «Vuda» fermato da un guasto quando era in testa. «Lucky» nuovo leader di campionato

PORTOFERRAIO — Millenovecentotantatré: Andrea Zanussi rifiuta a sorpresa il programma «Junior Team» cui la Fiat lo aveva destinato. Cesare Fiorio, nella necessità di trovargli subito un sostituto chiama Franco Cunico: il giovane vicentino sale così sulla Lancia-Wurth e, contro ogni pronostico, vince la gara d'esordio, in Sicilia. Ottantaquattro: Cunico viene «licenziato» dal team ufficiale Lancia e trova una soluzione di ripiego con la privatissima Porsche della Tamauto. A sorpresa, «Tony» Fassina decide però di ritirarsi dalle corse e lo

sponsor Goldie, nella necessità di rimpiazzarlo in tempi brevissimi, chiama Cunico, che sale sulla Lancia per la prima volta all'Elba e subito vince, sorprendendo tutti, in coppia con Max Sghedoni. Sembra davvero il destino a volere che il giovane Cunico, che molti stimano come un pilota fra i più veloci dell'ultima generazione, ma del quale molti criticano il carattere e alcuni atteggiamenti giudicati poco professionali, venga «ripescato» quando ormai si dispera di vederlo al volante di auto supercompetitive, grazie alla rinuncia di un collega.

ELBA A SORPRESA. All'isola d'Elba Franco Cunico e Max Sghedoni hanno così conquistato quelle coppe che a dieci prove dal termine della gara parevano avere già incisi i nomi di Vudafieri e Pirolo. Una vittoria che premia la saggia gara di Cunico, che ha sempre viaggiato al limite della competitività della Lancia-Goldie per la seconda volta presentandosi nella versione «Evoluzione 2». Bisogna ammettere, infatti, che la vettura della Bologna Corse non è «aggiornatissima» come quella del Jolly Club, che disponeva anche delle gomme «alte» che la squadra

italiana usa nel mondiale. Cunico ha spremuto il massimo dalla vettura senza mai commettere errori, e per questo merita un plauso, soprattutto per quanto dimostrato nelle prove di terra.

DELUSIONE «VUDA». Ciò non toglie che il vincitore morale dell'Elba si chiami però Adartico Vudafieri. Un «Vuda» quanto mai sfortunato, fermato dal cedimento di un puntone che gli ha fatto perdere otto minuti sulla PS del Perone e altrettanti pagati al controllo orario successivo. Tutto questo quando Vudafieri-Pirolo si tro-



vavano al comando del rally con circa tre minuti di vantaggio su Cunico-Sghedoni. Il primo colpo di scena della seconda tappa, visto il ritiro dell'Audi-Quattro-Siv di Cinotto Radaelli, che durante la prima tappa era attesa come possibile antagonista della Lancia-Totip e che invece, giunta sulla terra, non è stata più veloce delle auto a due ruote motrici. Del resto Cinotto ha disputato una gara-no, forse la meno incisiva della sua carriera. Partito con un principio di influenza si è subito ferito la mano destra con il moncone della leva del cambio spezzata sulla prima PS, e poi non è riuscito a trovare in se stesso forza sufficiente per reagire alla debilitazione fisica che è aumentata per tutta la prima tappa. Nella seconda frazione il pilota si sentiva fisicamente meglio, ma un errore gli ha fatto colpire una pietra all'interno di una curva danneggiando irreparabilmente un ammortizzatore.

SUPER-«LUCKY». Il ruolo di antagonista numero uno di Vudafieri è stato invece assunto da

«Lucky». Pur senza mai impensierire il pilota del Jolly, «Lucky» si è mostrato, proporzionalmente con i mezzi a disposizione, il più efficace fra i partecipanti al Rally dell'Elba. Il non più giovane vicentino ha stupito per la grinta con cui ha sempre attaccato, riuscendo a vincere anche delle prove e a stare a ridosso di «Vuda» in altre. Sulla sua pagella c'è un dieci con lode che, sinceramente, a inizio stagione non avremmo minimamente pensato di potergli mai assegnare. Da alcune stagioni «Lucky» era infatti considerato un pilota in parabola discendente e il fatto che abbia sconfitto la sua proverbiale sfortuna, che sia ora in testa alla classifica Open e che sulle strade dell'Elba abbia sfoderato l'aggressività di un ventenne ha lasciato tutti piacevolmente allibiti. Una grande soddisfazione, quindi, per «Lucky»-Berro, ma anche per Fabio Penariol, la cui rinnovata Pro.Motor.Sport edizione '84 è assunta a ruolo di team affidabile e competitivo a livello professionistico.

LOTTA APERTA. Troviamo

Sembrava il secondo successo di fila, invece la 037 Totip di Vudafieri, sopra in una fase di gara sul mare (Attualfoto) è stata rallentata da un guasto quando era in testa, oltre metà gara. Si è trovato quindi al comando Franco Cunico, nella foto grande e, a fianco, sul traguardo (Foto Studio '83) che con la Lancia Rally ex-«Tony» non si è lasciato sfuggire il successo finale

quindi la Ferrari in testa al campionato Open, ma la tenzone sembra quanto mai aperta e, soprattutto, non vede ancora alcuno dei potenziali protagonisti tagliato fuori dalla lotta. Vudafieri-Pirollo, quarti al traguardo davanti a Del Zoppo e a un Ormezzano che con la Ferrari «due valvole» si è divertito a tornare «una tantum» nel giro, hanno comunque collezionato dieci punti. Cerrato-Cerri, forse inferiori alle aspettative qui all'Elba (ma Dario ultimamente ci ha abituato ai miracoli, e da lui si pretende ormai solo l'impossibile), con un ottimo terzo posto si sono insediati alle spalle di «Lucky» con solo un punto di distacco. Quanto a Del Zoppo-Tognana, gli ex-leader, del campionato, senza nebbia, senza bufera e senza aiuti divini, con i 135 cavalli della loro Talbot Samba davvero non potevano permettersi di fare meglio del quinto posto che li pone ora terzi in classifica-Open. In più, l'Elba ha inserito un nuovo nome nella rosa dei pretendenti: è appunto quello di Franco Cunico, che grazie al suo inserimento

nella Bologna Corse, sarà d'ora in poi un osso particolarmente duro per chi abbia intenzione di portarsi a casa la corona.

SGUARDO AI GRUPPI. Il Rally ha avuto poi altri protagonisti degni di nota, a cominciare dallo svedese Stromberg che, sulla terra, con la Saab gr. A ha realizzato prestazioni maiuscole a livello assoluto, dovendo poi cedere la corona di gruppo A a un coriaceo e regolare Rayneri per colpa della rottura del motore. Rayneri-Bartolich, con la Ritmo del Jolly Club sono ora in testa al campionato di gruppo, mentre il cedimento del ponte dell'Alfetta ha costretto Bentivogli (dominatore sull'asfalto, ma impotente di fronte a Stromberg sulla terra) a secco di punti. In gruppo N c'è stata la prestazione maiuscola del giovanissimo Chiti, soprattutto se rapportata alla sua scarsa esperienza, frustrata dal progressivo cedimento del motore della sua Ritmo che lo ha costretto alla fine a inchinarsi a un Fabbri efficace e finalmente affidabile e a un Porcellana che riesce sempre a dire la sua sullo sterrato.

RALLY IN ROSA. Paola Alberi, con la Citroën-Visa, è andata a punti ed è ora in testa alla classifica femminile. La sua gara è stata assai travagliata, ma non ha avuto rivali perché Pierangela Riva, partita con la Peugeot 205 ancora a livello di «laboratorio» ha subito sofferto più guai di lei e si è presto ritirata. La Citroën Visa di Caneva, attesa sugli sterrati, ha invece deluso perché a causa di una serie di inconvenienti meccanici non ha permesso agli spettatori di valutare l'efficacia della trazione integrale.

Roberta Gremignani

La delusione di «Vuda»

Non sono proprio il re delle isole

PORTOFERRAIO — Una curva a sinistra da percorrere in seconda. La 037 Totip che «va via» senza preavviso ed ecco andare via, per Vudafieri-Pirollo, anche le speranze di vittoria. «Vuda» arriva a fine prova con oltre otto minuti di ritardo: è stravolto per la fatica fatta a portare fin qui la vettura in queste condizioni (il «fattaccio» è accaduto all'inizio del tratto cronometrato). È avvilito, depresso. Vorrebbe sapere la causa dell'incidente, anche perché intorno a lui sembrano sospettare che il pilota cerchi scuse per mascherare un proprio errore, per altro imperdonabile quando si viaggia con tre minuti di vantaggio. I meccanici del Jolly, rapidissimi, rimettono la Lancia in assetto di marcia e «Vuda» riparte, con soli otto minuti da pagare al C.O. ma, di conseguenza, con concorrenti molto più lenti davanti.

LA SFORTUNA. La polvere è molto fitta, è la Lancia-Totip deve superare tre vetture in prova. All'assistenza seguendo «Vuda» è ancora più avvilito. Non vorrebbe più andare avanti, poi si convince che anche dieci punti a fine stagione potrebbero essere preziosi e torna a essere il mastino che conosciamo. Nel frattempo i meccanici hanno accertato la causa: si è rotto un puntone, il che vuol dire escludere nel modo più assoluto che Vudafieri abbia commesso un errore di guida. Ancora una volta l'ex-pilota più fortunato d'Italia ha pagato la malasorte.

«Quattro isole, quattro ritiri — ci dice «Vuda» ricordando l'identica sorte occorsagli in Sicilia, Sardegna e Corsica — o meglio: quattro isole, quattro risultati lontani dalle vittorie che avevo promesso ai responsabili della mia squadra e che, perlomeno per ciò che riguarda le isole italiane, mi sarei meritato. Evidentemente quest'anno le isole mi sono avverse».

OPEN ED EURO RALLY

Portoferrario, 7-9 giugno 1984

16. Rally dell'Isola d'Elba

4. gara del campionato Open d'Italia; 22. appuntamento dell'europèo rally (coefficiente 2)

Le classifiche

Assoluta: 1. Cunico-Sghedoni (Lancia Rally) in 6h31'41"; 2. «Lucky»-Berro (Ferrari 308 GTB) a 1'47"; 3. Cerrato-Cerri (Opel Manta 400) a 4'55"; 4. Vudafieri-Pirollo (Lancia Rally) a 14'29"; 5. Del Zoppo-Tognana (Talbot Samba Rally) a 25'52"; 6. Ormezzano-Amati (Ferrari 308 GTB) a 26'40"; 7. Rayneri-Bartolich (Fiat Ritmo 130) a 35'35"; 8. Bardi-Mazzai (Ford Escort RS) a 39'58"; 9. Ercolani-Carlotto (Opel Ascona 400) a 42'19"; 10. Grossi-Parri (Alfa Romeo GTV) a 48'13"; 11. Fabbri-Amati (Fiat Ritmo 130) a 57'34"; 12. Porcellana-Riccardi (Fiat Ritmo 130) a 1h03'12"; 13. Signori-Gargiulo (Citroën Visa) a 1h03'17"; 14. Spada-La Corte (Opel Kadett GTE) a 1h04'17"; 15. Chiti-Boretti (Fiat Ritmo 130) a 1h05'37".

GRUPPO N

Classe 2000: 1. Fabbri-Amati (Fiat Ritmo 130) in 7h29'15"; 2. Porcellana-Riccardi (Fiat Ritmo 130) a 5'38"; 3. Chiti-Boretti (Fiat Ritmo 130) a 8'03"; 4. Scarpis-Isola (Fiat Ritmo 130) a 52'13"; 5. Matteini-Gallori (Alfasud T1) a 54'29"; 6. Duranti-Giulianetti (Fiat Ritmo 125) a 2h05'51".



Il ritiro della Peugeot 205 gr. A della Riva e di Chantal Biasion, visibili nella foto assieme a Micky Biasion (Foto Studio '83)

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Giudicelli-Coltelli (VW Golf GTI) in 7h56'37"; 2. Benin-Liberato (V5 Golf GTI) a 30'10"; 3. Mazzei-Campani (Talbot 1600) a 1h18'48"; 4. Trevisan-Beltrand (Peugeot 104 ZS) a 1h51'34".

Classe 2000: 1. Rayneri-Bartolich (Fiat Ritmo 130) in 7h07'16"; 2. Spada-Corte (Opel Kadett GTE) a 29'12"; 3. Cardelli-Schezzini (Opel Kadett GTE) a 43'16".

Classe oltre 2000: 1. Grossi-Parri (Alfetta GTV) in 7h19'54".

GRUPPO 3

Classe 1600: 1. Del Zoppo-Tognana (Talbot Samba Rally) in 6h57'33"; 2. Signori-Gargiulo (Citroën Visa) a 37'25"; 3. Alberi-Milano (Citroën Visa) a 1h14'45".

Classe oltre 2000: 1. Cunico-Sghedoni (Lancia Rally) in 6h31'41"; 2. «Lucky»-Berro (Ferrari 308 GTB) a 1'17"; 3. Cerrato-Cerri (Opel Manta 400) a 4'55"; 4. Vudafieri-Pirollo (Lancia Rally) a 14'49"; 5. Ormezzano-Amati (Ferrari 308 GTB) a 26'48"; 6. Bardi-Mazzei (Ford Escort RS) a 39'58"; 7. Ercolani-Carlotto (Opel Ascona 400) a 42'19".

■ **PUBLI-SANREMO.** L'esclusiva della pubblicità del Rally di Sanremo 1984 è stata assunta dalla «pubblicità» (via Natale della Battaglia 12, 20127 Milano; telefono 02/2847842, 2841450, 6889732), alla quale sponsor e inserzionisti interessati possono rivolgersi chiedendo della signorina Bestecchi.

■ **PRESS ELBA.** È stato particolarmente efficiente il servizio stampa del rally dell'Elba, curato dalla stessa squadra che si è già rivelata molto efficace (e super-premiata) al Rally di Sanremo.

■ **RINVIO 205.** Probabilmente Pierangela Riva salterà la prossima gara, il Rally della Lana a Biella, per dare tempo a Conrero di rendere affidabile la nuova Peugeot 205 gruppo A.

■ **TIFO SCIBETTA.** A fare tifo per Scibetta-Fassina, in gara con una Manta gr. A assistita dal Jolly, c'era un nome famoso del mondo dello spettacolo: la giovanissima cantante Vivianne Vi.

Tr. A 112 Abarth Perugia 1. anche senza proiettori

PORTOFERRAIO — L'avventura elbana del Trofeo A 112 si è conclusa con la vittoria dell'Alessandrino Luigi Perugia, coadiuvato da Billy Casazza. Perugia ha dimostrato che l'episodio vittorioso nell'82 a Marina di Campo non era stato casuale e ha voluto replicare aggiudicandosi il successo nonostante avesse dovuto disputare la prima prova senza proiettori supplementari e avesse rotto un ammortizzatore nella quinta. Sulla terra dell'Isola d'Elba oltre al vincitore si sono posti in evidenza due centodocicisti della vecchia guardia: Lago e Corredigh. Il primo ha avuto non pochi problemi, mentre Corredigh avrebbe potuto ottenere un risultato migliore se nei due passaggi della Segagnana non avesse rallentato per paura di danni alla sua vettura. Un non fortunato Carrera ha dovuto abbandonare per la rottura del differenziale a quando era al comando della classifica provvisoria con 15 secondi di vantaggio su Perugia e 18" su Corredigh.

Carlo Burlando

TROFEO A112

Portoferrario, 8-9 giugno 1984
4. gara di campionato

La classifica: 1. Perugia-Casazza in 2.15'41"; 2. Lago-Dal Ben a 28"; 3. Corredigh-Caliro 38"; 4. Panontin-Giannini 5'34"; 5. Muin-Ridigonda 5'46"; 6. Masiero-Invernizzi 8'10"; 7. Piccolomini-D'Alesi 8'57"; 8. De Martini-Fanfani 9'11"; 9. Comba-Garnero 9'49"; 10. Gherardi-Fiorini 10'16"; 11. Zumelli-Julita 11'36"; 12. Vernengo-Riccardini 13'36"; 13. Pasero-Bertilone 14'48"; 14. Errani-Villa 16'45"; 15. Coscia-De Micheli 34'59"; 16. Bossi-Tonetti 41'40".

Classifica di campionato: 1. Lago p. 65; 2. Pizio 38; 3. Corredigh 36; 3. Perugia 35; 4. Panontin 24 (primo degli under 21)

Così l'Open d'Italia dopo 4 gare

| PILOTI | TARGA FLORIO 29-31/3 | COSTA SMERALDA 26-29/4 | QUATTRO REGIONI 18-20/5 | ISOLA D'ELBA 7-9/6 | LANA 28-30/6 | COLLINE DI ROMAGNA 26-28/7 | PIANCAVALLO 31/8-2/9 | SANREMO 30/9-6/10 | SAN MARINO 8-11/11 | TOTALE UTILE |
|---------------|-------------------------|---------------------------|----------------------------|-----------------------|-----------------|-------------------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------|-----------------|
| 1. «Lucky» | 15 | 10 | — | 15 | — | — | — | — | — | 40 |
| 2. Cerrato | — | 12 | 15 | 12 | — | — | — | — | — | 39 |
| 3. Del Zoppo | 10 | 6 | 12 | 8 | — | — | — | — | — | 36 |
| 4. Vudafieri | — | — | 20 | 10 | — | — | — | — | — | 30 |
| 5. «Tony» | 20 | — | — | — | — | — | — | — | — | 20 |
| Toivonen | — | 20 | — | — | — | — | — | — | — | 20 |
| Cunico | — | — | — | 20 | — | — | — | — | — | 20 |
| 8. Bentivogli | 8 | — | 8 | — | — | — | — | — | — | 16 |
| 9. Capone | — | 15 | — | — | — | — | — | — | — | 15 |
| 10. Rayneri | — | — | 10 | 4 | — | — | — | — | — | 14 |

LA SITUAZIONE NEI GRUPPI

Gruppo N: 1. Fabbri p. 57; 2. Chiti 44; 3. Pocellana 33; 4. Carrotta 20; 5. Gerbino 16; 6. Satta 15; 7. Barba 12; 8. Andolfi e Scarpis 10; 10. Joy e Mattenini 8.

Gruppo A: 1. Rayneri p. 54; 2. Bentivogli 51; 3. Noberasco 24; 4. Montalto 17; 5. «Tachine», Cravero e Grossi 16; 8. Savioli 13; 9. Piazza e Spada 12.

Gruppo B: 1. «Lucky» p. 80; 2. Cerrato 78; 3. Del Zoppo 72; 4. Vudafieri 60; 5. «Tony», Toivonen e Cunico 40; 8. Capone 30; 9. Zanini 24; 10. Servia e Cerutti 16.

ISOLA D'ELBA

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

a cura di Walter Leverone

PORTOFERRAIO

Qualità sì, quantità no. Questa sembra ormai essere la costante stagionale sul numero degli iscritti alle prove del campionato Open. Anche il risorto Rally dell'Elba, nonostante il suo fascino «storico», non si sottrae a questa regola: sono solo sessanta infatti gli iscritti, il 90 per cento dei quali supera le verifiche ante gara e dà inizio alla «danza delle gomme»: da pioggia? intermedie?, slick? È una vera e propria lotteria in quanto la situazione muta di ora in ora, e mentre su un lato della meravigliosa isola napoletonica splende il sole, dall'altra piove a dirotto. Tra i big mancano lo spagnolo Zanini (trattuto in patria per impegni pubblicitari con il proprio sponsor), Leo Pittoni (per rottura del motore della Visa mulletto con la quale avrebbe dovuto gareggiare) e Nicola Busseni, che non ha effettuato nemmeno le ricognizioni. C'è curiosità per il debutto stagionale della Peugeot 205 gruppo A «made in Conrero» affidata a Pierangela Riva e Chantal Galli in Bion. Anche Federico Ormezzano ha accettato di rientrare nella mischia al volante della Ferrari 308 GTB della Pro Motor Sport. Il rinnovato percorso elbano prevede nella parte iniziale tutta su asfalto una «ronde» di oltre 45 km.

1 Monte Capanne (asfalto) km 45,160

| | |
|---------------|-----------|
| 1. Vudafieri | in 28'21" |
| 2. Cunico | a 6" |
| 3. «Lucky» | 28" |
| 4. Cerrato | 54" |
| 5. Cinotto | 1'32" |
| 6. Ormezzano | 1'44" |
| 7. Ercolani | 2'02" |
| 8. Bentivogli | 2'19" |
| 9. Del Zoppo | 2'20" |
| 10. Caneva | 2'23" |

L'obbligo della scelta di gomme diverse si risolve a favore di coloro che hanno optato per le slick. Le due Lancia 037 di Vudafieri e Cunico fanno subito il vuoto: solo «Lucky» riesce a contenere il distacco in termini accettabili. Cinotto rompe la leva del cambio e arriva a fine prova con la mano destra piagata, mentre Ormezzano soffre per la ruggine accumulata per la lunga pausa agonistica. I due stranieri in gara, Kaby e Stromberg danno prova di grande sportività facilitando rispettivamente Cunico e Bentivogli che li hanno raggiunti nel corso della prova. Signorini-Gargiulo imitano Cinotto-Radaelli rompendo anch'essi la leva del cambio: l'assistenza a fine prova

provvede alla sostituzione. Stefano Fabbri, Porcellana e il francese Dorche sono vittime di una errata scelta di gomme, avendo optato per le intermedie: i primi due pagano parecchio nei confronti del loro rivale Chiti, che conduce la classifica riservata alle vetture di serie. Nel gruppo A conduce Bentivogli con otto secondi di vantaggio su Rayneri. Paola Alberi commette lo stesso errore di Fabbri e C., ma la sua rivale di turno Pierangela Riva si ferma due volte in prova per noie al cambio della giovane Peugeot 205.

2 Monumento (asfalto) km 12,840

| | |
|---------------|----------|
| 1. Vudafieri | in 7'04" |
| 2. Cunico | a 4" |
| 3. «Lucky» | 16" |
| 4. Cerrato | 20" |
| 5. Ormezzano | 26" |
| 6. Kaby | |
| 7. Cinotto | 27" |
| 8. Ercolani | 29" |
| 9. Bentivogli | 43" |
| 10. Del Zoppo | 49" |

Caneva-Roggia rompono un semiasse della loro Visa 4x4 Mille Piste e questo viene sostituito a fine prova. Francia-Dotti con l'Opel Manta della Genova R.T. viaggiano senza interfono dopo avere effettuato la prima speciale con le gomme sbagliate.

3 Monte Capanne (asfalto) km 45,160

| | |
|---------------|-----------|
| 1. Vudafieri | in 27'45" |
| 2. Cunico | a 13" |
| 3. Cerrato | 46" |
| 4. «Lucky» | 1'04" |
| 5. Ormezzano | 1'34" |
| 6. Cinotto | 1'36" |
| 7. Kaby | 2'22" |
| 8. Del Zoppo | 2'26" |
| 9. Bentivogli | 2'44" |
| 10. Rayneri | 3'03" |

«Lucky» termina la prova con le gomme posteriori sulle tele, a differenza di Cerrato che ha usato le Michelin SB 9 che si sono rivelate più efficaci. La ripetizione della Ronde Totip con fondo più asciutto rispetto al primo passaggio permette ai big di abbassare il tempo segnato precedentemente. Caneva, dopo i guai al semiasse denuncia il blocco dell'elettro-ventola e conclude la prova con la temperatura acqua altissima. Si teme per la guarnizione della testata. Ercolani rompe un cerchio, Bentivogli l'interfono.

4 Monumento (asfalto) km 12,840

| | |
|---------------|----------|
| 1. Vudafieri | in 7'05" |
| 2. Cunico | a 9" |
| 3. «Lucky» | 16" |
| 4. Cerrato | 18" |
| 5. Cinotto | 30" |
| 6. Ercolani | 37" |
| 7. Kaby | 42" |
| 8. Bentivogli | 47" |
| 9. Del Zoppo | 55" |
| 10. Ormezzano | 56" |

Tra i primi solo Cunico si migliora di 8" rispetto al primo passaggio, mentre Ormezzano peggiora di oltre 30". Kaby (Nissan) e Stromberg (Saab) pagano parecchio nel confronto con i piloti italiani in questa prima parte asfaltata: le loro vetture non sono molto adatte a questo fondo e i due sperano di rifarsi sullo sterrato. Anche Cinotto si augura che la terra gli permetta di recuperare lo svantaggio accusato dalla sua trazione integrale in queste prime battute di gara. Pierangela Riva resta con il cambio bloccato in terza, ma riesce egualmente a portare a termine la prova. Del Zoppo-Tognana, galvanizzati dalla prima posizione nella classifica provvisoria del campionato, stanno facendo miracoli con la piccola Talbot Samba preparata da Virgilio Conrero, con la speranza che la Peugeot 205 turbo a quattro ruote motrici arrivi in Italia al più presto. Francia-Dotti (Opel Manta 400) abbandonano: occupavano la 20. posizione assoluta.

5 Perone (asfalto) km 20,280

| | |
|---------------|-----------|
| 1. Vudafieri | in 14'53" |
| 2. «Lucky» | a 9" |
| 3. Cunico | 14" |
| 4. Cerrato | 24" |
| 5. Ormezzano | 48" |
| 6. Cinotto | 1'00" |
| 7. Bentivogli | 1'13" |
| 8. Del Zoppo | 1'14" |
| 9. Caneva | 1'16" |
| 10. Kaby | 1'28" |

Una pausa di circa un'ora al termine del primo settore, e i 41 equipaggi rimasti in gara affrontano questa speciale, ancora su asfalto, prima di passare al temutissimo sterrato della Segagnana.

6 Segagnana (sterrato) km 9,850

| | |
|--------------|----------|
| 1. Vudafieri | in 9'40" |
| 2. Cinotto | a 8" |
| 3. «Lucky» | 12" |
| 4. Cerrato | 19" |
| 5. Cunico | 21" |
| 6. Caneva | 28" |
| 7. Ormezzano | 36" |
| 8. Stromberg | 39" |
| 9. Del Zoppo | 47" |
| 10. Kaby | 48" |

Vadafieri rintuzza autorevolmente il previsto attacco di Cinotto con l'Audi Quattro, mentre «Lucky» e Cerrato si difendono bene. Cunico non dispone delle nuove Pirelli da terra e deve montare le vecchie SG35 leggermente meno veloci. Lo sterrato mette in evidenza la Visa 4 x 4 di Caneva e le doti funamboliche dello svedese Stromberg, che precede agevolmente Bentivogli e Rayneri suoi rivali in Gruppo A. Grossi-Parri con l'Alfetta mettono due ruote fuori: il navigatore scende dalla vettura nel tentativo (poi riuscito) di rimettere la vettura in strada e nel buio, scivola in una scar-

pata: grosso spavento ma, fortunatamente, nessun danno fisico di rilievo. Bentivogli centra una grossa pietra e piega il ponte posteriore con conseguenti problemi ai freni. Prosegue il calvario della Riva: il cambio della Peugeot 205 continua a fare le bizze. Signori paga 5" al c.o. per la rottura di un perno dell'ammortizzatore della sua Citroën Visa. Anche Stefano Fabbri (Ritmo Totip) procede con un ammortizzatore rotto.

7 Calamita (sterrato) km 19,270

| | |
|--------------|-----------|
| 1. Vudafieri | in 15'36" |
| 2. «Lucky» | a 13" |
| 3. Cinotto | 21" |
| 4. Cerrato | 28" |
| 5. Cunico | 33" |
| 6. Caneva | 53" |
| 7. Stromberg | 58'9" |
| 8. Ormezzano | 1'00" |
| 9. Kaby | |
| 10. Rayneri | 1'21" |

Del Zoppo rompe lo scarico. Cunico raggiunge Kaby nel tratto di Monte Calamita e perde una manciata di secondi per superarlo. Si ferma Scibetta-Fassina (Opel Manta) per la rottura del cambio.

8 Parata (sterrato) km 9,070

| | |
|---------------|----------|
| 1. Vudafieri | in 6'33" |
| 2. Cunico | |
| 3. Cerrato | |
| 4. «Lucky» | a 5" |
| 5. Cinotto | 12" |
| 6. Ormezzano | 15" |
| 7. Caneva | 27" |
| 8. Ercolani | 35" |
| 9. Rayneri | 38" |
| 10. Del Zoppo | 41" |

9 Volterraio (sterrato) km 6,310

| | |
|--------------|----------|
| 1. Vudafieri | in 5'18" |
| 2. Lucky | |
| 3. Cinotto | 2" |
| 4. Cunico | 4" |
| 5. Cerrato | 8" |
| 6. Caneva | 11" |
| 7. Stromberg | |
| 8. Del Zoppo | 18" |
| 9. Ormezzano | 19" |
| 10. Rayneri | 26" |

10 Reciso (sterrato) km 6,250

| | |
|--------------|----------|
| 1. «Lucky» | in 4'57" |
| 2. Cunico | |
| 3. Cerrato | 2" |
| 4. Cinotto | 3" |
| 5. Vudafieri | |
| 6. Stromberg | 10" |
| 7. Caneva | 13" |
| 8. Ormezzano | |
| 9. Del Zoppo | 15" |
| 10. Kaby | 23" |

Nel 1982 quando Tabaton con la Stratos scese di 1" sotto i 5 minuti si gridò al miracolo. In questa occasione Cerrato lo eguagliò con la Manta 400 e le condizioni del fondo non sono certo migliorate. «Lucky» e Cunico lo ab-

bassano addirittura di 2", aggiudicandosi la speciale a pari merito. La rincorsa di Stromberg nei confronti di Bentivogli (sempre alle prese con una vettura menomata) e Rayneri è il solo fatto esaltante di quel momento. Nel gruppo N Chiti amministra saggiamente il vantaggio iniziale acquisito nei confronti di Fabbri e Porcellana. I guai della Riva lasciano via libera alla Visa della Alberi in classifica femminile. Tra gli stranieri, Stromberg a parte, Kaby con la Nissan non riesce a tenere il passo dei migliori nemmeno sullo sterrato e il francese Dorche (Citroën) ha dovuto abbandonare sul volterraio per noie meccaniche quando era al 17. posto.

11 Due Mari (asfalto) km 21,750

| | |
|--------------|-----------|
| 1. Vudafieri | in 15'16" |
| 2. Cunico | |
| 3. «Lucky» | 1' |
| 4. Cerrato | 16" |
| 5. Cinotto | |
| 6. Ormezzano | 1'13" |
| 7. Del Zoppo | 1'17" |
| 8. Caneva | |
| 9. Rayneri | 1'31" |
| 10. Kaby | 1'39" |

12 Segagnana (sterrato) km 9,850

| | |
|--------------|----------|
| 1. Cinotto | in 9'36" |
| 2. «Lucky» | |
| 3. Cunico | a 12" |
| 4. Vudafieri | 13" |
| 5. Cerrato | 20" |
| 6. Caneva | 29" |
| 7. Stromberg | 32" |
| 8. Del Zoppo | 44" |
| 9. Ercolani | 55" |
| 10. Bardi | 1'04" |

Un breve ritorno sull'asfalto ai «Due Mari», quindi si ritorna sulle classiche in terra. «Lucky»-Bero con la Ferrari 308 si confermano come i più seri antagonisti delle Lancia. Cinotto-Radaelli continuano a deludere, in quanto, se si esclude qualche isolato exploit, non riescono a recuperare nulla dello svantaggio accumulato sull'asfalto iniziale. In questa prova si ferma Kaby per la rottura della trasmissione.

13 Monte Fico (sterrato) km 5,750

| | |
|--------------|----------|
| 1. Vudafieri | in 5'28" |
| 2. Cunico | a 4" |
| 3. «Lucky» | 5" |
| 4. Cinotto | 6" |
| 5. Cerrato | 10" |
| 6. Caneva | 11" |
| 7. Stromberg | 13" |
| 8. Del Zoppo | 24" |
| 9. Ercolani | 26" |
| 10. Rayneri | 29" |

Bentivogli-Evangelisti fanno segnare un tempo altissimo. Il ponte dell'Alfetta danneggiato precedentemente si rompe definitivamente e nulla valgono le doti di caparbietà del romagnolo che deve così salutare la com-

pagnia. Anche la Riva termina qui i collaudi della Peugeot 205 gruppo A, a fermarla sono le colonnette di una ruota che hanno ceduto d'improvviso. Nel controllo orario successivo a questa speciale Roggia, navigatore del Caneva, commette un errore che gli costa 1' di penalizzazione. Cunico lamenta problemi agli ammortizzatori; Cinotto giustifica le non brillanti prestazioni con le imperlette condizioni fisiche.

14 Falconata (sterrato) km 25,940

| | |
|--------------|-----------|
| 1. Vudafieri | in 16'11" |
| 2. Cunico | a 11" |
| 3. Cinotto | 12" |
| 4. «Lucky» | 21" |
| 5. Cerrato | 34" |
| 6. Caneva | 46" |
| 7. Stromberg | 56" |
| 8. Del Zoppo | 1'05" |
| 9. Ormezzano | 1'12" |
| 10. Ercolani | 1'15" |

15 Reciso (sterrato) km 6,250

| | |
|--------------|----------|
| 1. «Lucky» | in 4'47" |
| 2. Vudafieri | a 2" |
| 3. Cunico | |
| 4. Cinotto | 3" |
| 5. Cerrato | 6" |
| 6. Stromberg | 9" |
| 7. Ormezzano | 13" |
| 8. Caneva | 15" |
| 9. Del Zoppo | 20" |
| 10. Ercolani | 23" |

Polverizzato il record di alcune ore prima su questa classica: tutti i big sono scesi di circa 10" rispetto al passaggio (notturno) precedente. Dopo il ritiro di Bentivogli, Rayneri è ancora al comando del gruppo A con una manciata di secondi di vantaggio sullo scatenato svedese Stromberg. Chiti-Boretto conducono sempre la classifica riservata alle GR. N con circa 1'30" di vantaggio nei confronti di Fabbri.

16 Monte Perone (asfalto) km 20,280

| | |
|--------------|-----------|
| 1. Cunico | in 14'22" |
| 2. «Lucky» | a 5" |
| 3. Vudafieri | 10" |
| 4. Cerrato | 29" |
| 5. Ormezzano | 38" |
| 6. Cinotto | 54" |
| 7. Ercolani | 57" |
| 8. Del Zoppo | 1'20" |
| 9. Caneva | 1'26" |
| 10. Rayneri | 1'27" |

17 Calamita (sterrato) km 19,270

| | |
|--------------|-----------|
| 1. Vudafieri | in 15.15" |
| 2. Cinotto | a 5" |
| 3. Cunico | 11" |
| 4. «Lucky» | 14" |
| 5. Stromberg | 29" |
| 6. Cerrato | 32" |
| 7. Ormezzano | 48" |
| 8. Del Zoppo | 1'12" |
| 9. Ercolani | 1'15" |
| 10. Rayneri | 1'26" |

In questa prova avviene il

segue

ISOLA D'ELBA

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

a cura di Walter Leverone

segue

cambio della guardia tra Rayneri e Stromberg. Incontenibile sullo sterrato, lo svedese passa così a condurre la classifica provvisoria del gruppo A

18 Volterraio (sterrato) km 6,310

| | |
|--------------|----------|
| 1. «Lucky» | in 5'12" |
| 2. Vudafieri | |
| Cinotto | a 3" |
| 4. Cunico | 4" |
| 5. Ormezzano | 6" |
| 6. Stromberg | 7" |
| 7. Cerrato | 12" |
| 8. Del Zoppo | 21" |
| 9. Rayneri | 23" |
| 10. Ercolani | 30" |

Questo tratto è fatale a Caneva-Roggia e Speranza-Mariotti, entrambi costretti all'abbandono. Per il pilota Citroën, già afflitto da guai alla frizione, si tratta della rottura dell'ennesimo semiasse, mentre il toscano, alla guida di una Ritmo non proprio aggiornata, si ferma per il cedimento dell'autobloccante.

19 S. Martino (sterrato) km 13,300

| | |
|--------------|-----------|
| 1. Vudafieri | in 11'07" |
| 2. Cunico | a 8" |
| 3. «Lucky» | 12" |
| 4. Stromberg | 15" |
| 5. Cerrato | 17" |
| 6. Cinotto | 22" |
| 7. Del Zoppo | 41" |
| 8. Ormezzano | 49" |
| 9. Ercolani | 51" |
| 10. Bardi | 1'06" |

Brivido finale per Chiti-Boretti: la loro Ritmo accusa la rottura del radiatore e il motore si ammutolisce. I due toscani riescono comunque a portare a termine la prova, perdendo una manciata di

secondi rispetto ai rivali ma restando al comando del gruppo N.

CLASSIFICA DELLA 1. TAPPA

| | | |
|--------------|----------|--------|
| 1. Vudafieri | i | n |
| | 3.45'04" | |
| 2. Cunico | a | 1'59" |
| 3. «Lucky» | | 3'15" |
| 4. Cerrato | | 6'02" |
| 5. Cinotto | | 8'11" |
| 6. Ormezzano | | 13'51" |
| 7. Del Zoppo | | 17'36" |
| 8. Stromberg | | 20'11" |
| 9. Rayneri | | 22'14" |
| 10. Ercolani | | 24'48" |

SECONDA TAPPA

Ai 28 equipaggi superstiti della prima tappa si accodano i 22 partecipanti al trofeo Autobianchi e la frazione conclusiva del 16. Rally dell'Elba scatta regolarmente alle 22,30 di Venerdì. La situazione meteorologica è leggermente migliorata; il sole del pomeriggio ha asciugato il percorso di gara e sorge, di conseguenza, il problema polvere. A Biivio Mola, prima dell'inizio della speciale d'apertura, le assistenze completano il ripristino delle vetture. Vudafieri sistema il cofano anteriore che vibra e gli crea dei problemi per la direzionalità delle luci; Rayneri sostituisce il braccetto anteriore destro, Chiti completa la sistemazione del radiatore sostituito nel finale della prima tappa.

20 Calamita (sterrato) km 19,270

| | |
|--------------|-----------|
| 1. Vudafieri | in 15'32" |
|--------------|-----------|

| | | |
|---|---|-------|
| 2. «Lucky» | | |
| Cinotto | a | 14" |
| 4. Cunico | | 15" |
| 5. Cerrato | | 36" |
| (Cinotto fa lo stesso tempo di «Lucky») | | |
| 6. Ormezzano | | 59" |
| 7. Del Zoppo | | 1'09" |
| 8. Ercolani | | 1'18" |
| 9. Rayneri | | 1'23" |
| 10. Bardi | | 1'36" |

La stupenda gara dello svedese Stromberg termina qui. La sua Saab turbo accusa l'improvviso e vertiginoso aumento della temperatura dell'acqua e dell'olio. A motore spento riesce a uscire dalla prova ma il responso non lascia speranze: motore ko. A parte Vudafieri, che ha il vantaggio di essere il primo concorrente a transitare su strada, gli altri si lamentano della polvere che, in totale assenza di vento, staziona a lungo togliendo visibilità.

21 Falconaia (sterrato) km 25,940

| | |
|--------------|-----------|
| 1. Vudafieri | in 16'31" |
| 2. Cunico | a 5" |
| 3. «Lucky» | 14" |
| 4. Cerrato | 17" |
| 5. Ercolani | 39" |
| 6. Ormezzano | 40" |
| 7. Bardi | 56" |
| 8. Del Zoppo | 1'09" |
| 9. Signori | 1'15" |
| 10. Rayneri | 1'24" |

23 Monte Perone (asfalto) km 20,280

| | |
|--------------|-----------|
| 1. Cunico | in 14'37" |
| 2. «Lucky» | a 9" |
| 3. Cerrato | 10" |
| 4. Ormezzano | 23" |
| 5. Rayneri | 1'21" |
| 6. Bardi | 1'36" |
| 7. Del Zoppo | 1'41" |
| 8. Chiti | 1'48" |

| | |
|------------|-------|
| 9. Fabbri | 1'52" |
| 10. Grossi | 1'02" |

Prima di questa prova speciale Ormezzano sostituisce un braccetto e l'operazione gli costa 8' di ritardo al c.o. Il destino vuole che sia l'asfalto a decidere il 16. «Elba». La ronde di apertura della prima tappa aveva stilato una scala valori che, per le prime sei posizioni non aveva subito variazione alcuna sino al ritiro di Cinotto. Tornato sull'asfalto, dopo le prime tre speciali di terra della seconda tappa, il rally subisce il colpo di scena definitivo: Vudafieri accusa la rottura netta del puntone di una sospensione, va a sbattere, fora e perde circa 9'. Successivamente perde altri otto minuti al controllo orario e il tutto gli costa la retrocessione al quarto posto assoluto. Anche Ercolani perde 6' per una uscita di strada.

24 Segagnana (sterrato) km 9,850

| | |
|--------------|----------|
| 1. Cunico | in 9'52" |
| 2. Cerrato | a 11" |
| 3. «Lucky» | 18" |
| 4. Vudafieri | 37" |
| 5. Dal Zoppo | 1'04" |
| 6. Bardi | 1'10" |
| 7. Ercolani | |
| Rayneri | 1'15" |
| 9. Fabbri | 1'17" |
| 10. Grossi | 1'18" |

Ormezzano perde altri 2' per un principio di incendio alla sua Ferrari 308 GTB causato dalla rottura dello scarico. Dopo il ritiro di Stromberg, Rayneri procede con molta attenzione alla meccanica della Ritmo. Nel gruppo A il pilota non ha avversari che lo pressano da vicino: la Alfetta di Gros-

si ha oltre 12 minuti di ritardo rispetto al portacolori della Jolly Totip. Anche nel gruppo N c'è lotta Totip: Chiti da alcune prove ha problemi di motore, probabilmente per le conseguenze relative alla rottura del radiatore; Stefano Fabbri sta gradatamente rimontando e il suo distacco dal toscano è ora di soli 15". Terzo è Porcellana a 4'43".

25 Monte Fico (sterrato) km 5,750

| | |
|--------------|----------|
| 1. Cunico | in 5'37" |
| 2. Vudafieri | |
| «Lucky» | a 3" |
| 4. Cerrato | 7" |
| 5. Del Zoppo | 19" |
| 6. Ormezzano | 21" |
| 7. Bardi | 29" |
| 8. Signori | 39" |
| 9. Rayneri | |
| Fabbri | 40" |

26 Parata (sterrato) km 9,070

| | |
|--------------|----------|
| 1. Vudafieri | in 6'35" |
| 2. Cerrato | |
| Cunico | 4" |
| 4. «Lucky» | 7" |
| 5. Ormezzano | 11" |
| 6. Del Zoppo | 32" |
| 7. Bardi | 41" |
| 8. Ercolani | 44" |
| 9. Rayneri | 47" |
| 10. Fabbri | 51" |

Stefano Fabbri supera Chiti nella graduatoria del gruppo N. La vettura del toscano peggiora di prova in prova, la diagnosi a caldo è di piegatura delle valvole.

27 Volterraio (sterrato) km 6,310

| | |
|--------------|----------|
| 1. «Lucky» | in 5'20" |
| 2. Cunico | a 4" |
| 3. Vudafieri | 6" |
| 4. Cerrato | 9" |
| 5. Ormezzano | 11" |
| 6. Del Zoppo | 18" |
| 7. Bardi | 29" |
| 8. Rayneri | 33" |
| 9. Signori | 35" |
| 10. Fabbri | 37" |

28 Reciso (sterrato) km 6,250

| | | |
|--------------|----|-------|
| 1. Vudafieri | | |
| «Lucky» | in | 4'49" |
| 3. Cunico | | a 1" |
| 4. Ormezzano | | 9" |
| 5. Cerrato | | 11" |
| 6. Del Zoppo | | 26" |
| 7. Rayneri | | |
| Grossi | | 27" |
| 9. Ercolani | | |
| Signori | | 31" |

29 Due Mari (asfalto) km 21,750

| | |
|--------------|-----------|
| 1. Vudafieri | in 15'11" |
| 2. Cunico | a 14" |
| 3. Cerrato | 15" |
| 4. «Lucky» | 38" |
| 5. Ormezzano | 44" |
| 6. Del Zoppo | 1'18" |
| 7. Ercolani | 1'31" |
| 8. Rayneri | 1'37" |
| 9. Chiti | 1'44" |
| 10. Fabbri | 1'46" |

30 Segagnana (sterrato) km 9,850

| | |
|--------------|----------|
| 1. Vudafieri | in 9'33" |
| 2. Cerrato | a 24" |
| 3. «Lucky» | 27" |
| 4. Cunico | 29" |
| 5. Ormezzano | 54" |
| 6. Del Zoppo | 58" |
| 7. Bardi | 1'12" |
| 8. Ercolani | 1'15" |
| 9. Signori | 1'26" |
| 10. Fabbri | 1'28" |

31 Calamita (sterrato) km 19,270

| | |
|--------------|-----------|
| 1. Cunico | in 15'37" |
| 2. «Lucky» | a 2" |
| 3. Cerrato | 15" |
| 4. Ormezzano | |
| Del Zoppo | 40" |
| 6. Grossi | 1'16" |
| 7. Rayneri | 1'18" |
| 8. Bardi | 1'27" |
| 9. Ercolani | 1'29" |
| 10. Signori | 1'41" |

Vudafieri perde altro tempo con una foratura. Porcellana avvicina Chiti per la seconda piazza nel gruppo N. Bello è il duello tra Del Zoppo e Ormezzano per la quinta posizione; i due sono divisi da una manciata di secondi.

32 Parata (sterrato) km 9,070

| | |
|--------------|----------|
| 1. Vudafieri | in 6'28" |
| 2. Cerrato | |
| Ormezzano | a 5" |
| 4. Cunico | 12" |
| 5. «Lucky» | 15" |
| 6. Del Zoppo | 20" |
| 7. Rayneri | 41" |
| 8. Ercolani | 48" |
| 9. Bardi | 49" |
| 10. Grossi | 52" |

33 Volterraio (sterrato) km 6,310

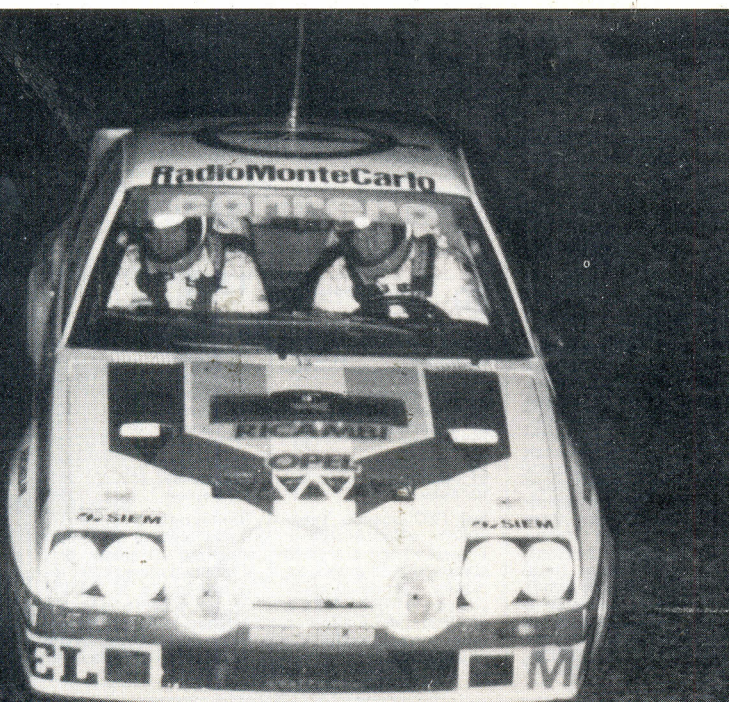
| | |
|--------------|----------|
| 1. Vudafieri | in 5'06" |
| 2. «Lucky» | a 11" |
| 3. Cerrato | 14" |
| 4. Ormezzano | 15" |
| 5. Cunico | 18" |
| 6. Del Zoppo | 19" |
| 7. Bardi | 38" |
| 8. Rayneri | 39" |
| 9. Grossi | |
| Porcellana | 40" |

34 Colle Reciso (sterrato) km 6,250

| | |
|----------------|----------|
| 1. Vudafieri | in 4'40" |
| 2. «Lucky» | a 6" |
| 3. Cunico | 9" |
| 4. Cerrato | 11" |
| 5. Ormezzano | 14" |
| 6. Del Zoppo | 20" |
| 7. Grossi | 24" |
| 8. Bardi | 30" |
| 9. Spada | 32" |
| 10. Porcellana | 35" |

35 Due Mari (asfalto) km 21,750

| | |
|--------------|-----------|
| 1. Cerrato | in 15'01" |
| 2. Vudafieri | a 3" |
| 3. «Lucky» | 21" |
| 4. Ormezzano | 30" |
| 5. Cunico | 34" |
| 6. Del Zoppo | 1'02" |
| 7. Ercolani | 1'30" |
| 8. Rayneri | 1'36" |
| 9. Bardi | 1'54" |
| 10. Signori | 1'57" |



MONDIALE RALLY



L'Acropoli in replay/Roland Gumpert si confida

Terra in vista

Il titolo iridato non può più sfuggire all'Audi. Lo sostiene il boss della Casa tedesca, con una sicurezza che risale già a inizio campionato e che permette ora di fare collaudare in gara la Quattro «corta» da un pilota come Walter Röhrl

di **Roberto Boccafogli** - foto di **Belle Epoque** e **Cockpit**

LAGONISSI — Estrema decisione, fermezza nel perseguire gli obiettivi, anche i più difficili, mancanza assoluta di dubbi ostentata quando ci si trova davanti a una decisione complessa: tutti requisiti, secondo una opinione comune a tanti, caratteristici dei tedeschi. Roland Gumpert, tedesco, ds del team Audi, in materia di discussione sul mondiale rally non sfugge a questa regola. Se qualcuno nutre ancora incertezze su quello che sarà l'esito del campionato mondiale '84, chiedi conferma a lui.

«L'Acropoli si è concluso a nostro favore — afferma il boss del team di Ingolstadt — ma non tanto dall'aver posto la parola fine sul mondiale: otto punti — tanti separano ora in classifica Audi e Lancia — non ci garantiscono alcuna certezza a cinque gare dalla fine. Comunque non abbiamo dubbi: il mondiale lo vinceremo noi. Nessuna delle prossime cinque gare ci vede sfavoriti nei confronti delle

Lancia: possiamo anche mettere nel conto la possibilità di qualche colpo di sfortuna, ma ci vorrebbero altrettanti colpi pieni delle vetture torinesi. No, mi sembra davvero che il quadro generale sia decisamente a nostro vantaggio».

— Tanta sicurezza nelle vostre file si nota però anche prima della partenza del rally...

«In tutta franchezza: è una convinzione che nutriamo fin dall'inizio del campionato. Può passare per eccessiva presunzione, ma non è così. Dal mio punto di vista di ingegnere, prima ancora che di direttore sportivo Audi, ero certo che quest'anno la nostra trazione integrale avrebbe avuto nettamente ragione delle due ruote motrici delle vetture italiane. All'inizio, la nostra Quattro mostrò di potersi imporre prevalentemente sullo sterrato, o sulla neve, in condizioni, insomma, di scarsa aderenza. Le gare hanno poi dimostrato anche un nostro deciso miglioramento sull'a-

sfalto, un perfezionamento del nostro adattamento a ogni tipo di fondo. E tu sai che se esiste un rally come il Tour de Corse, interamente su asfalto, la maggioranza delle gare mondiali si corre su terra o su percorsi misti. La nostra tecnologia di trazione integrale è proiettata nel futuro; quella convenzionale a due ruote motrici appartiene ormai a un passato sempre più lontano. Davanti a questa logica non abbiamo faticato a credere nella nostra superiorità nell'arco dell'intero campionato».

— Qualcuno ha osservato che la vostra decisione di fare debuttare la Quattro «corta» già in Corsica presupponesse una certezza nel successo della vettura già all'esordio. I fatti hanno poi sconfessato questa tesi, ed è sembrato a tutti molto strano il vostro insistere nell'affidare la vettura nuova in Grecia proprio a Walter Röhrl, un pilota che avrebbe di certo fatto comodo in gara con la più



collaudata Quattro «lunga».

«Non c'è alcuna contraddizione nella nostra decisione di affidare a Walter lo sviluppo della nuova vettura in una gara difficile e indicativa quale l'Acropoli. Röhrli è un grande collaudatore, oltre che un fortissimo pilota in gara, e da parte nostra esisteva la certezza che sarebbero bastati Mikkola e Blomqvist con la vettura convenzionale a rimediare a eventuali difetti in gara della Quattro Sport. I fatti ci hanno dato ragione».

— Anche Röhrli è d'accordo con questa scelta?

«Tutti sanno che Walter non nutre il minimo interesse per il mondiale piloti: a lui va bene collaborare con i piani del team, e sono certo che gli piaccia molto l'idea di essere proprio lui a portare la nuova macchina a livello vincente».

— In fatto di vetture del futuro, a trazione integrale, la nuova Peugeot 205 turbo 16 ha

portato un bel po' di sorpresa nei due ultimi rally.

«Non posso nascondere che ha sorpreso molto anche noi. Già in Corsica aveva fatto una gara sensazionale, tanto da non avere vinto solo per l'incidente di Vatanen. Ma forse nessuno si aspettava che su un terreno duro come quello dell'Acropoli la vettura riuscisse a stare per tanto tempo fra i primi. Una gran gara, davvero. Ora quelli della Peugeot hanno due mesi per prepararsi bene per il 1000 Laghi: — il team francese non andrà infatti né in Nuova Zelanda né in Argentina — non voglio pensare a come andranno in Finlandia».

— A cosa è dovuta la differenza nelle prestazioni fra l'Audi Quattro Sport e la nuova Peugeot?

«Certamente al fatto che loro hanno portato in pista una vettura espressamente concepita per le gare, sulla quale era stato svolto un intenso e prolungato lavoro di sviluppo, su asfalto e su terra, già prima dell'esordio in Corsica. Noi, al contrario, non abbiamo avuto tempo a sufficienza per un adeguato lavoro di pre-collaudato: dico pre-collaudato perché a nostro parere il collaudato più prezioso è sempre quello della competizione. Tutto il resto è necessariamente, e purtroppo, relativo. L'Audi Quattro Sport è poi una vettura di normale produzione adattata alla competizione: per questo continuiamo a portare avanti il discorso del motore anteriore, ad esempio. Sono d'accordo con chi sostiene che il posizionamento centrale del motore sia

segue

Terra in vista

segue

l'ideale per una vettura da rally. Ma non dimentichiamo che la soluzione di motore centrale è praticamente inattuabile per una normale vettura di serie: proviamo a pensare a quali problemi presenterebbe la manutenzione... Le nostre vetture che vincono i rally devono poi rivelarsi buone anche per il normale uso sulle strade, devono rispondere alle esigenze dell'utente medio. Quando uscimmo con la Quattro sostenemmo la stessa tesi, e in tanti affermarono che ben difficilmente avremmo potuto essere vincenti nella competizione. Mi sembra che i fatti abbiano parlato e parlino piuttosto chiaramente».

— La Quattro «corta» è quindi la vettura con cui a Ingolstadt si vuole vincere nei prossimi anni. Nelle prime due gare ha però evidenziato grossi problemi di motore.

«In Corsica sono stati grossi problemi; poi le corse sono migliorate al Rally di Metz, dove Walter avrebbe vinto senza quella perdita di olio che causò un principio d'incendio. Qui in Grecia sono esistiti ancora grossi problemi di erogazione della potenza sotto una certa soglia, ma Röhrh e la Mouton ci hanno confermato che il difetto è in via di miglioramento. Entrambi i piloti hanno accusato alte temperature dell'olio, ma si tratta di un inconveniente che non avrebbe portato ad alcun guaio serio, tanto che Michèle ha abbandonato soprattutto per il cedimento della frizione, e lo stesso inconveniente ha bloccato anche Walter. Lavoriamo sulla Quattro «corta» perché siamo certi che potrà dare buoni risultati: ci vorrà ancora qualche tempo, ma siamo certi che arriveremo a essere molto competitivi. E non in tempi lunghi».

— Comunque l'Audi scende in Nuova Zelanda con tre vetture convenzionali...

«Questo solo perché i test che abbiamo a suo tempo effettuato per quella gara vennero fatti con la Quattro «lunga»: la vettura nuova non era ancora stata omologata».

— Vi sentite favoriti anche in Nuova Zelanda?

«Certamente si tratta di una gara in cui ci troveremo a nostro agio, ma non dobbiamo dimenticare che lo scorso anno anche le Lancia Rally andarono molto bene».

— Si parla con insistenza della possibilità di provvedere le prossime nuove vetture da rally del sistema di trazione integrale disinseribile. Anche l'Audi sonderà questo territorio di ricerca?

«Non si trascura mai niente, ma siamo convinti che non si tratti di una buona idea. Il sistema di sospensioni necessita di una soluzione stabile per lavorare al meglio: o due o quattro ruote motrici. Una scelta di compromesso porta necessariamente le sospensioni a lavorare al meglio solo in presenza di una delle due soluzioni. A meno che non venga studiato anche un sistema di assetto variabile in funzione dell'inserimento o meno della trazione integrale. Non è detto che il



problema non venga affrontato, fra breve».

— Il panorama dei rally dovrebbe presto arricchirsi di nuove vetture: si parla della tanto ventilata nuova Ford, della Mitsubishi. D'altro canto però non si registra abbondanza di nuovi nomi fra i piloti. Chi guiderà queste nuove vetture?

«Al contrario. Sono convinto che i piloti giovani ci siano, e che potrebbero gareggiare

con ottimi risultati nel mondiale. È proprio la scarsità di vetture disponibili a inibire lo «scoppio» dei nuovi talenti».

— Quali sono a tuo parere questi nuovi nomi?

«Ce ne sono parecchi, e magari non sono molto noti perché gareggiano solo nei campionati nazionali, dei quali i giornali parlano poco. Ma i nomi ci sono: Kalle Grundel, per





esempio: va fortissimo in gruppo A, non vedo perché non dovrebbe fare lo stesso con vetture più potenti. Ma ce ne sono altri: Biasion, lo stesso Toivonen corrono, sì, ma non in pianta stabile, come invece meriterebbero. In Finlandia stanno andando forte Sundström e Kankkunen: sono entrambi attesi all'esame del mondiale, ma non so come faranno senza

nuove vetture. Almeno finché i "vecchi" continueranno ad andare come hanno fatto finora».

— Torniamo alla vostra sicurezza nel futuro e nel mondiale '84. Se questo non si realizzasse, i programmi Audi subirebbero cambiamenti?

«Non sono ai vertici direttivi della Casa, ma

mi sento di rispondere di no. In tutta tranquillità. Siamo nei rally per vincere, e siamo certi di essere a un passo dal traguardo finale di quest'anno. Solo la sfortuna potrebbe ostacolarci fino a farci perdere il nostro obiettivo.

E contro la sfortuna nemmeno noi possiamo fare qualcosa...».

Roberto Boccafoli



Hannu Mikkola, in alto a sinistra, ha visto il suo primo traguardo all'Acropoli concludendo con un ottimo secondo posto, grazie alla ottima affidabilità della sua Quattro «lunga» e alla prestazione regolare e costante del pilota. Sulla continuità di rendimento del finlandese si affidano molte speranze del team Audi. La Lancia 037, a fianco, anch'essa durante un guado, è considerata da Gumpert una vettura che ha fatto il suo tempo, dalla quale ci si può però ancora attendere qualche sorpresa. In alto, la nuova Peugeot 205 turbo 16, in Grecia al suo esordio su terra. Secondo il ds Audi si tratta di una vettura molto ben concepita, che ha ancora molto spazio prima di mettere a fuoco le sue migliori qualità

Così il mondiale piloti (dopo 6 gare)

| | 22-28/1 MONTECARLO | 10-12/2 SVEZIA | 6-11/2 PORTOGALLO | 19-23/4 SAFARI | 4-6/5 TOUR DE CORSE | 27-31/5 ACROPOLI | 22-27/6 NUOVA ZELANDA | 23-29/7 ARGENTINA | 22-26/8 1000 LAGHI | 30/9-7/10 SANREMO | 29/10-4/11 COSTA D'AVORIO | 25-29/11 RAC | TOTALE PUNTI |
|--------------|-----------------------|-------------------|----------------------|-------------------|------------------------|---------------------|--------------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|------------------------------|-----------------|--------------|
| 1. Blomqvist | 15 | 20 | — | — | 8 | 20 | — | — | — | — | — | — | 63 |
| 2. Alen | 3 | — | 15 | 10 | 20 | 12 | — | — | — | — | — | — | 60 |
| 3. Mikkola | 12 | — | 20 | 12 | — | 15 | — | — | — | — | — | — | 59 |
| 4. Bettiga | 8 | — | 12 | — | 4 | 10 | — | — | — | — | — | — | 34 |
| 5. Biasion | 6 | — | 10 | — | 15 | — | — | — | — | — | — | — | 31 |
| 6. Röhrli | 20 | — | 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 26 |

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

Così il mondiale marche (dopo 5 gare)

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



AUTOTEST/Abbiamo provato per voi la nuova Civic 1300

Sull'Honda del successo

Una «2 volumi» moderna e ampia, caratterizzata da scelte tecniche particolari: il motore è a 12 valvole per migliorare le prestazioni e il consumo. Tra i pregi un cambio estremamente preciso

NON SONO più vetture caratterizzate da scelte tecniche a «controcorrente» a tutti i costi, eppure le Honda riescono ancora sorprendere per la loro particolare personalità. Non fa eccezione la nuova Civic, una moderna «2 volumi» completamente rivista rispetto al modello precedente e commercializzata in Italia a partire dalla metà di giugno. Intanto il motore: un nuovissimo 4 cilindri, in lega leggera, con distribuzione ad asse a camme in testa e tre valvole per cilindro. Una vera raffinatezza tecnica, già collaudata sulla più prestigiosa «Prelude» e che permette al motore di sviluppare una buona potenza con consumi limitati. Con due valvole di aspirazione e una di scarico (soluzione identica a quella delle celeberrime Bugatti), i tecnici giapponesi hanno lavorato con buon profitto sull'alimentazione. Durante un test in anteprima, sufficientemente lungo per ricavarne un giudizio attendibile, il motore ci ha convinto pienamente. Caratterizzato da un notevole brio, ha un temperamento sportivo ma è anche estremamente elastico. In quinta è possibile riprendere dai bassi regimi senza timore di battito in testa ed ugualmente avverte po-

chissimo le variazioni altimetriche. Un motore fluido oltre che incredibilmente silenzioso (anche a velocità superiori a 140 il silenzio resta una delle migliori doti della Civic, a conferma della buona linea aerodinamica) e con consumi allineati con quelli delle più moderne concorrenti. Su un percorso-test di 670 km (città, autostrada e strade statali, con vettura a pieno carico) la Civic ha sfiorato i 14 km con un litro di benzina, risultato ottenuto senza puntare a record velocistici ma ad andatura sempre sostenuta.

TEMPERAMENTO SPORTIVO. D'altronde non è difficile farsi prendere la mano da questa nuova «gialla»: in velocità i 160 kmh vengono raggiunti molto facilmente e l'accelerazione (km con partenza da fermo sotto i 36") è sempre brillante. Merito anche del cambio che ha 5 rapporti ottimamente spazati e che è caratterizzato da una eccellente manovrabilità. Brevissima l'escursione della leva mentre la precisione e la resistenza alla fatica sono davvero di ottimo livello. Un cambio che rende piacevole la guida, già favorita da una buona tenuta di

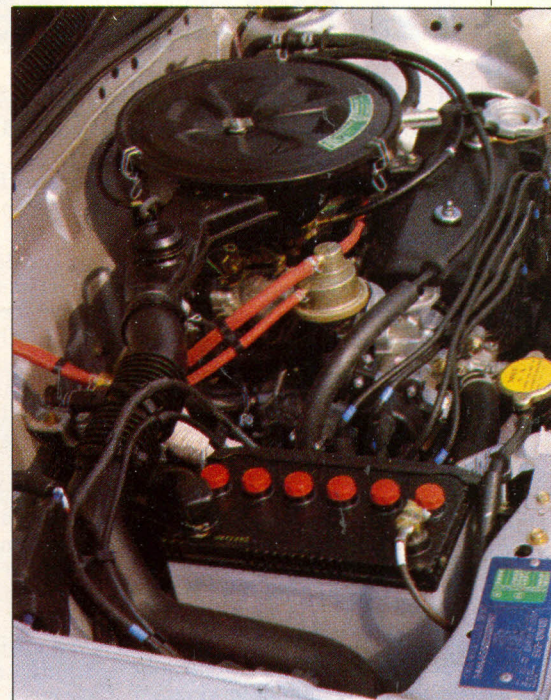
strada. Quando provammo la Honda Prelude, non restammo convinti delle caratteristiche dello sterzo e della tenuta in determinate condizioni: la Civic invece ha risolto al meglio i problemi della trazione anteriore. Lo sterzo è leggero ma sempre preciso e «confidenziale», tanto che l'inserimento in curva non pone mai problemi. La Civic è caratterizzata da un sottosterzo più che accessibile ma soprattutto non ha reazioni anomale o improvvise. Anche i freni (dischi davanti, tamburi dietro) sono da annoverare tra le note positive: potenti ma anche progressivi, sono caratterizzati da un ottimo bilanciamento tra i due treni.

LINEA MODERNA. Dotata di ottima personalità sotto il profilo tecnico, la Civic è più «allineata» alla concorrenza per quanto riguarda la linea ma anche sotto questo aspetto è decisamente interessante. È una «2 volumi» dalle linee morbide e con ampie superfici vetrate; comunque non priva di personalità. Anche al primo colpo d'occhio non sfugge la larghezza superiore alla

media (ben 1635 mm) ed infatti lo spazio interno è notevole. Pilota e passeggeri sono sistemati comodamente e l'accesso ai posti posteriori è facilitato dall'ampia dimensione delle porte. Tanto spazio (compreso quello in senso longitudinale) si paga in parte con un bagagliaio non molto ampio ma, abbassando lo schienale dei sedili posteriori, il vano di carico aumenta a dismisura. Notevole poi la lista degli accessori montati in serie senza sovrapprezzo: quattro cinture di sicurezza, vetri posteriori apribili a compasso, tergilavalunotto per il vetro dell'ampio portellone posteriore, antenna radio e sedili reclinabili. Valide anche le finiture, a livello delle migliori «europee»; soprattutto si nota buon gusto nella scelta del tessuto dei sedili, della moquette e della plastica del cruscotto. Da notare infine, l'ottima accessibilità del vano motore: molti particolari sono facilmente raggiungibili (un capolavoro lo spinterogeno!), con beneficio del portafoglio in caso di intervento meccanico.

Daniele Buzzonetti

HONDA
CIVIC 1300



Linee morbide e ampie superfici vetrate per la nuova Civic caratterizzata da un ampio portellone posteriore. Sopra, il razionale e accessibile vano motore (Fotopress-Diamanti)

Nei dettagli l'Honda Civic

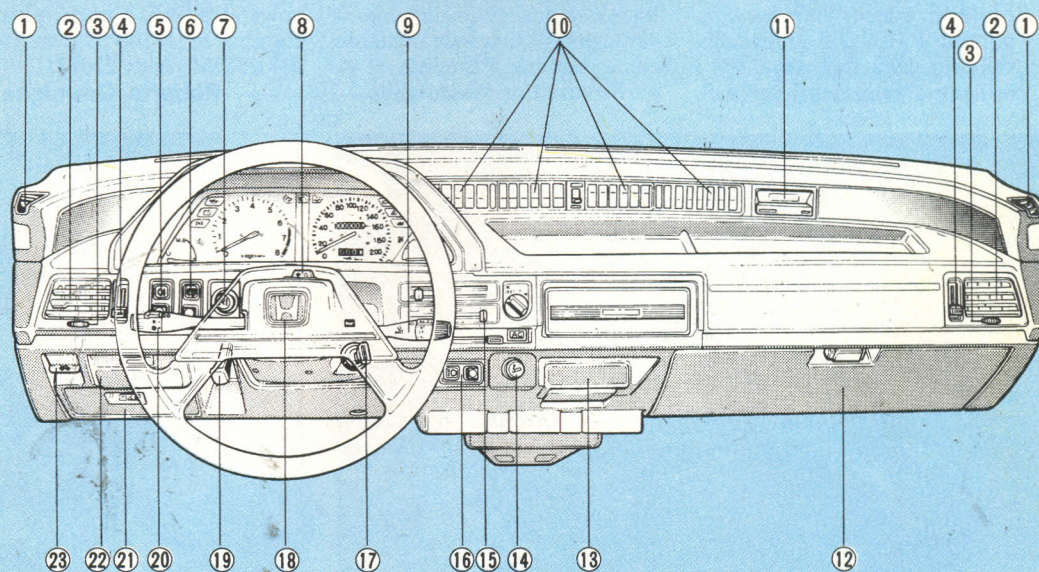
MOTORE: quattro cilindri in linea, posizionato trasversalmente, trazione anteriore. Alesaggio e corsa 74 x 78, cilindrata 1342 cmc, distribuzione con asse a camme in testa e tre valvole per cilindro, alimentazione con carburatore Kehin. Rapporto di compressione 8,7:1, potenza 71 CV Din a 6.000 giri al minuto, coppia massima 10,7 Kgm a 3.500 giri al minuto. Monoblocco e testa in lega leggera. Accensione transistorizzata.

TRASMISSIONE: frizione monodisco a secco, cambio a 5 rapporti sincronizzati.

CORPO VETTURA: berlina a due porte, due volumi con portellone posteriore. Sospensioni indipendenti anteriormente e posteriormente. Freni a disco anteriori, a tamburo dietro, servoassistiti. Lunghezza 3810 mm, larghezza 1635 mm, altezza 1340 mm, passo 2380 mm. Peso 825 Kg. Sterzo con pignone e cremagliera. Cerchi in lamiera ventilati con pneumatici 155 SR 13. Capacità serbatoio carburante 45 litri. Velocità massima dichiarata: 159 Km/h.

PREZZO: 11.500.000 lire «chiavi in mano».

Una plancia classica e razionale



① Uscita aria per disappannare i vetri laterali - ② Uscita aria ventilazione-riscaldamento - ③ Regolazione mandata uscita aria in senso laterale - ④ Regolazione mandata uscita aria verso l'alto - ⑤ Interruttore fari anti-nebbia. Regolazione intensità della luce degli strumenti di bordo - ⑥ Disappannatore vetro posteriore - ⑦ Pomello dello starter - ⑧ Comando lampeggiatore di sicurezza - ⑨ Comando tergilunotto (a tre velocità) e lavavetro - ⑩ Sfoghi

aria ventilazione-riscaldamento - ⑪ Orologio digitale - ⑫ Vano ripostiglio - ⑬ Posacenere - ⑭ Accendisigari - ⑮ Comandi regolazione ventilazione-riscaldamento - ⑯ Comando lavafari - ⑰ Accensione - ⑱ Clacson - ⑲ Leva per regolare l'inclinazione del volante - ⑳ Comando luci - ㉑ Scatola fusibili - ㉒ Piccolo vano porta-oggetti - ㉓ Apertura vano motore.

RALLY CIR/A Limone Piemonte il 7-8 luglio

La tradizione continua

Il celebre centro turistico sarà sede della quinta prova di campionato, che rinverdirà i fasti del «Ruota d'Oro» e del «100.000 Trabucchi»

SIAMO ORMAI alle porte del 1. Rally Limone Piemonte, quinta prova del Cir. È una gara nuova nel nome, ma che raccoglie in realtà le tradizioni di due manifestazioni già conosciute: «Ruota d'Oro», per anni fiore all'occhiello dell'AC Cuneo, e il «100.000 Trabucchi». La novità è, soprattutto, nell'ubicazione del centro del rally, per il quale si è scelta una località sciistica e turistica rinomata come Limone Piemonte, che potesse quindi, data la ricettività alberghiera, ovviare ai problemi logistici che sono sempre stati il neo del «100.000 Trabucchi» con sede a Saluzzo. In più, pur rimanendo molte prove immutate, vi sarà il volto nuovo del percorso, dato il cambiamento di stagione. Non ci saranno più quindi nebbia, freddo e ghiaccio caratteristici della data autunnale, ma un clima ben più rilassante, con la fresca estate di mezza-montagna. Quando le molte critiche causate dalla scarsa ricettività alberghiera e dal clima sempre ostile ai concorrenti avevano portato il «100.000 Trabucchi» sull'orlo della fine, ecco che i brillanti organizzatori dell'A.S.

Saluzzo Rally Club hanno studiato il modo, in collaborazione con l'AC Cuneo, di fare vivere ancora la loro gara e il loro interessante percorso (alcune prove speciali si ritrovano infatti al Rally di Sanremo), rinnovandosi in modo da ovviare ai punti critici che erano stati contestati. Una prova di dinamismo e intelligenza che ha meritato l'interesse di alcuni sponsor di prestigio, come l'Alpitour, la Toro Assicurazioni e la Cinzano, che hanno scelto di legare la propria immagine a questa manifestazione.

PER ALPITOUR, azienda leader nel settore dei viaggi e vacanze, si tratta del primo approccio come sponsor nel settore rallistico e non è escluso che fra Alpitour e i rally sia questo l'inizio di un amore duraturo, visto che si tratta di uno sport che può portare il messaggio pubblicitario «porta a porta» lungo le strade di tutta Italia. Il fatto di offrire un percorso tutto su asfalto e molto rinomato, in una stagione propizia, con il vantaggio di una sede invitante come Limone Piemonte e — particolare non trascurabile —

la certezza di un servizio-stampa curato da un esperto come Gian Dell'Erba, che farà interessare alla manifestazione i maggiori media italiani, sarà un richiamo per i partecipanti. Se è vero che la malattia del Cir è la carenza di iscritti alle singole gare (spesso dislocate in zone che impongono trasferte molto costose), è altrettanto vero che Limone, ha potenzialmente tutte le carte in regola per registrare il «pieno» delle iscrizioni. Ricordiamo che la gara è articolata su 18 speciali, con un percorso totale di 640 km di cui 250 cronometrati. Le verifiche si svolgeranno a Limone Piemonte venerdì 6 luglio, dalle ore 10 alle 12 e dalle 14 alle 19. La partenza del rally è invece prevista per sabato 7 luglio alle ore 9, con arrivo alle 00,50 di domenica 8. Alle 15,54 di sabato 7, i concorrenti resteranno fermi per circa un'ora per riordino a Ceva. Chi fosse interessato ad iscriversi alla gara o a ricevere ulteriori informazioni può rivolgersi all'AC Cuneo, piazza Europa 5, 12100 Cuneo (tel. 0171/55961, telex 220121).

Roberta Gremignani



Il punto sul CIR

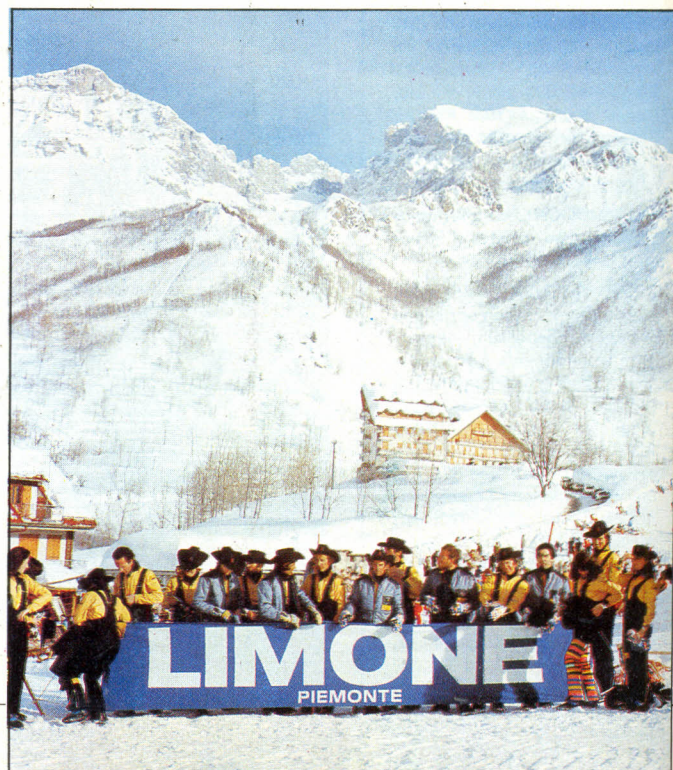
DOPO LE PRIME quattro gare, il campionato italiano rally vede al comando Fabbri con 70 punti, seguito da Maneo con 67 e da Boretti (assente al Rally del Carso, ma presente già dalla prossima gara di Limone Piemonte) con 50 punti. Più attardati seguono molti altri piloti, i quali, dato l'alto numero di punti a disposizione (140, anche se il massimo ottenibile è, per via degli scarti, 160) e dato il fatto che la vittoria finale in campionato premierà il pilota più forte non sulla valutazione degli assoluti, ma sulle vittorie dei diversi gruppi, sono tuttora da accreditare di intatte possibilità di successo.

QUESTO È comunque l'elenco delle gare Cir ancora da disputare:

| | |
|-----------------|----------------------------------|
| 7-8 luglio | Rally di Limone Piemonte |
| 21-22 luglio | Rally di Puglia e Lucania |
| 8-9 settembre | Rally dei Rododendri |
| 21-22 settembre | Coppa Liburna |
| 13-14 ottobre | Rally Roccaraja |
| 26-28 ottobre | Rally di Messina |
| 17-18 novembre | Rally Val d'Aosta |



Il primo Rally di Limone Piemonte si svolgerà in un clima splendido quale quello della estate alpina, non meno affascinante di quello caratteristico delle giornate invernali dedicate allo sci



TROFEI MONOMARCA/Challenge Metro

Pace e Benedini

Tre gare di campionato sono state sufficienti per indicare il protagonista. Ma la strada da percorrere è ancora lunga e in molti stanno affilando le armi per dare l'assalto al leader

TRE GARE SONO poche per tirare le prime conclusioni sullo MG Metro Challenge 1984 eppure sono sempre sufficienti per rilevare i motivi fondamentali di questo monomarca che si sta confermando, al suo secondo anno di vita, valido sul piano tecnico e su quello spettacolare. Vallelunga, Varano e Mugello hanno indicato al vertice dei valori, senza ombra di dubbio, il 22enne Giampaolo Pace; due vittorie ed un secondo posto sono risultati che si commentano da soli ed il pilota del team Autoemme-Mazzalupi si è trovato a suo agio su tracciati di caratteristiche diverse, ma comunque guidati. Ventiquattro punti di vantaggio sul più diretto avversario sono molti, comunque il viterbese, nel prosieguo del campionato, non avrà vita facile dal momento che in molti gli daranno battaglia per colmare il distacco. E proprio a Varano Emanuele Benedini, attualmente sul secondo posto della classifica, cercherà di bissare il successo conquistato alla metà di aprile. Il pilota del team Rubini, nonostante la battuta a vuoto del Mugello, sembra ancora il più determinato nel proporsi quali alternativa di Pace.

La stessa cosa si può dire per Prezzenini. L'aretino con la vettura di Falessi senza dare troppo nell'occhio è terzo nella classifica e fino ad ora ha ben ripagato il team Autovox delle delusioni accumulate con lo sfortunato Gunnella.

Una vittoria meritano i napoletani Moselli e Nappi; i due comunque debbono mitigare un po' la loro irruenza in corsa e sfruttare al meglio la macchina ottimamente preparata dall'Autotecnica Veloce.

Scarabelli, in attesa di tempi migliori, ha cercato di limitare i danni racimolando punti in ogni gara non andando però più in là di alcuni piazzamenti. I giovani così si sono attestati nelle prime posizioni ribaltando il pronostico della vigilia ed i «senatori» hanno accusato il colpo. L'esperienza di Grassetto, Gunnella, Boldrini, Boffa, Ricci e Baronio non si cancella facilmente ed anche se messi alla frusta vorranno rimettersi in corsa per la vittoria finale.

SE DA UNA PARTE l'MG Metro Challenge conta su piloti di indiscusso valore, dall'altro è da rilevare che questo monomarca è diventato una vera e propria palestra per i migliori preparatori che proprio sulla Metro hanno ritrovato il piacere di esaltare le proprie capaci-

tà. La meccanica, a più riprese criticata lo scorso anno, ha raggiunto una buona affidabilità. Rubini, Autoracing, Mazzalupi, Autotecnica Veloce, Falessi, Santilli e Adolfo con delle ottime prestazioni sono riusciti a contenere i costi che oggi a gara sono di circa L. 2/2.500.000.

Tali costi potranno subire un ulteriore contenimento se verrà autorizzata la utilizzazione delle teste e dei monoblocchi della serie 1275 (Cooper S - Allegro 3 - Metro 1300 S). Ora con le prossime gare di Varano e Magione il campionato si avvia

verso il giro di boa e non è difficile prevedere su questi tracciati brevi e nervosi gran battaglia. Difficile invece è prevedere se i giovani riusciranno a contenere il ritorno dei «vecchi».

Maurizio Masini

PACE IN AZIONE (Foto Masini)



Così il Challenge Metro dopo 3 gare

| | VALLELUNGA 8/4 | VARANO 15/4 | MUGELLO 19/5 | VARANO 17/6 | MAGIONE 1/7 | MISANO 22/7 | IMOLA 16/9 | VALLELUNGA 30/9 | MUGELLO 21/10 | TOTALE PUNTI |
|---------------|----------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|------------|-----------------|---------------|--------------|
| 1. Pace | 21 | 15 | 20 | | | | | | | 56 |
| 2. Benedini | 10 | 21 | 1 | | | | | | | 32 |
| 3. Prezzenini | 15 | | 12 | | | | | | | 27 |
| 4. Moselli | 12 | 10 | | | | | | | | 22 |
| 5. Scarabelli | 3 | 8 | 8 | | | | | | | 19 |
| 6. Grassetto | | | 15 | | | | | | | 15 |
| Gunnella | 8 | | 7 | | | | | | | 15 |
| 8. Russo | | 4 | 10 | | | | | | | 14 |
| 9. Ricci | | 12 | | | | | | | | 12 |
| 10. Boldrini | 4 | 6 | | | | | | | | 10 |

PACE VINCITORE AL MUGELLO (Foto Masini)



■ NELLE VERIFICHE post-gara del Mugello i commissari tecnici hanno attentamente esaminato le sospensioni delle vetture di Pace e Grassetto. Galiani, seghetto alla mano, ha aperto le «bocce» anteriori che alcuni volevano riempite di olio e siliconi. Al contrario tutto è risultato regolare.

■ OSPITI DEI RESPONSABILI del circuito del Mugello Juan Manuel Fangio ha seguito con molto interesse la gara dello MG Metro Challenge sui monitors del circuito televisivo interno sistemati nel locale dello speaker.

Merzario in Metro

LA PIACEVOLE sorpresa dello MG Metro Challenge al Mugello è stato il ritorno alle competizioni ufficiali di Arturo Merzario. Proprio vicino alle strade gloriose del Mugello stradale che rivelarono il pilota comasco negli anni 69-70 al volante di una sport Abarth 2000, Arturo si è infilato nuovamente il casco raccogliendo l'invito della concessionaria Ferrari di Modena che gli ha messo a disposizione una vettura preparata dall'Autora-

cing. — Quasi per gioco un ritorno alle origini?

«Per me l'automobilismo è una professione — tiene a precisare — e quindi qualsiasi impegno lo affronto seriamente. Mi spiace che la vettura abbia avuto dei problemi. Spero di ripetere l'esperimento al G. P. d'Italia. Comunque è stato un ritorno al passato poiché ho iniziato al volante delle berline. Vent'anni fa Carlo Abarth modificando la 600 costruiva la Fiat Abarth 1000, una vera e propria vettura da corsa così come oggi lo sono le Metro di questo campionato».

— È utile la presenza di piloti famosi come te nelle gare minori?

«Lo sport automobilistico ha bisogno di una certa promozione e questa gli può venire da simili esperimenti».

(m.m.)

Classifica super combinata

| | |
|---------------|--------|
| 1. Pace | p. 108 |
| 2. Benedini | 97 |
| 3. Scarabelli | 86 |
| 4. Russo | 84 |
| 5. Grassetto | 77 |
| 6. Moselli | 72 |
| 7. Gunnella | 70 |
| 8. Prezzenini | 67 |
| 9. Ricci | 63 |
| 10. Ambrosini | 63 |

Una visita agli stabilimenti Peugeot-Talbot di Poissy

La formula della qualità

Dopo i gravi disordini sindacali di inizio anno, l'officina ha ripreso l'attività a tempo pieno con particolari e severissimi controlli sulle vetture realizzate

PARIGI — L'industria automobilistica francese non naviga in acque tranquille: sembrava che, dopo i drammatici incidenti accaduti nello stabilimento della Peugeot-Talbot, a Poissy, ad una trentina di chilometri dalla capitale francese, non dovesse accadere altro ma invece, dopo il ritorno alla normalità, a datare dall'11 gennaio scorso, con arresto della produzione per quattro giorni al mese, causa l'eccedenza di mille operai, anche le fabbriche Citroën, prima fra tutte quella di Aulnay, si sono trasformate in «trincea». Motivo della violenta protesta i 2937 licenziamenti richiesti nel quadro di una ristrutturazione dell'azienda ritenuta indispensabile. Il tribunale al quale si era rivolta la direzione Citroën ha ordinato l'espulsione degli scioperanti che occupano, oltre Aulnay, anche le fabbriche di Levallois, Nantere e Asnieres. Il

ministro degli affari sociali, Pierre Bèregovoy è poi intervenuto annunciando che potrebbero essere salvati 650 posti grazie ad una diminuzione di due ore di lavoro alla settimana.

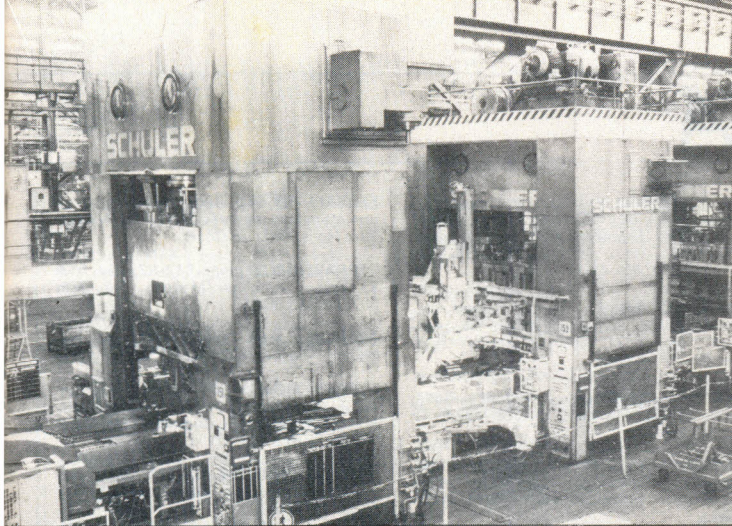
PER DIMOSTRARE che nell'impianto di Poissy (che sorge su di un'area di 600 mila metri quadrati), uno dei tre centri di produzione automobili Peugeot, tutto è ritornato alla normalità e che le vetture che escono dalle catene di montaggio non hanno problemi di qualità, la casa francese ha invitato alcuni giornalisti specializzati per un'accurata visita dei vari reparti. Quello che era stato il teatro di gravi incidenti, adesso è un ambiente tranquillo: le 13.300 persone che vi lavorano lo fanno con impegno incredibile poiché hanno preso coscienza che c'è da temere, in futuro, per il proprio posto di lavoro. Ogni

giorno escono mille veicoli (metà Peugeot e altrettante Talbot) assemblati, più l'equivalente di 375 vetture in parti destinate alla Spagna e al Regno Unito. Inoltre, mensilmente, vengono prodotti un migliaio di motori da 1600 cc da spedire negli USA oltre alla realizzazione di altri 800 propulsori che equipaggiano le «505» Turbo Iniezione. Scendendo più in dettaglio sui vari modelli è la «205» a capeggiare la classifica interna con 400 unità giornaliere precedendo la Samba a quota 300, quindi la Horizon a quota 160 e l'intramontabile «104», sempre richiesta in provincia, ancora con 150 unità. Sul modello dell'«arc en ciel» (arcobaleno) lanciato recentemente dalla Renault, struttura nella quale la parola d'ordine è la qualità e dove, a turno gli operai, toccano con mano e vedono con i propri occhi le vetture di successo della concor-

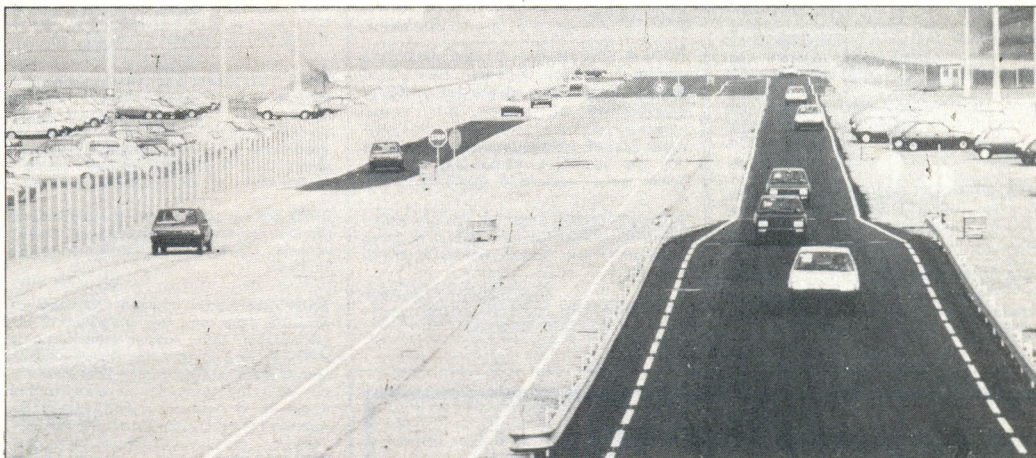
renza interna e straniera, la Peugeot-Talbot ha lanciato i «cerchi di qualità», dove, a turno, gruppi di dieci volontari vengono distaccati dal proprio settore per lavorare in équipe sotto la responsabilità di un esperto su problemi scelti di volta in volta, tenendo sempre ben presente lo standard ottimale da raggiungere in fabbrica in modo che nessun acquirente di un'auto del gruppo debba riscontrare uno o più difetti. Sino ad ora ben 66 di queste «unità» hanno lanciato più di 1100 proposte, il 75% delle quali è stato accolto.

LA RISTRUTTURAZIONE di Poissy era stata comunque avviata da molto prima che scoppiassero i gravi incidenti e lo confermano le moderne installazioni: robotizzazione nel reparto lamiera; cabina automatizzata per prova motori; impiego di macchine automatiche sul-





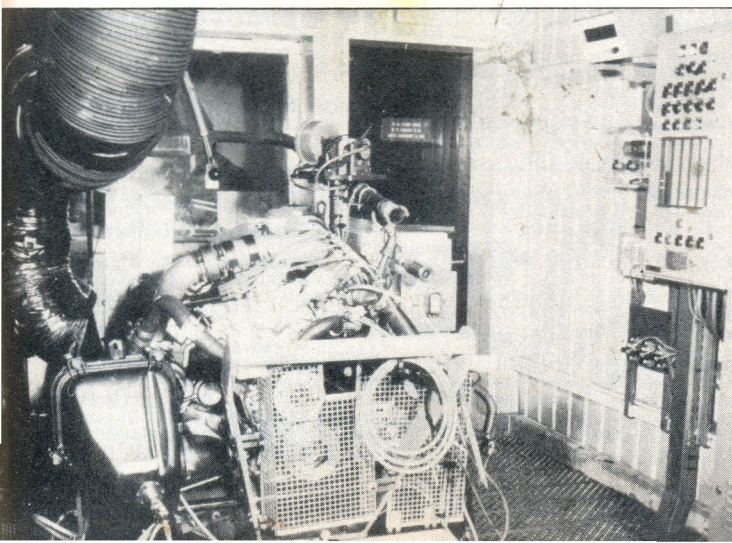
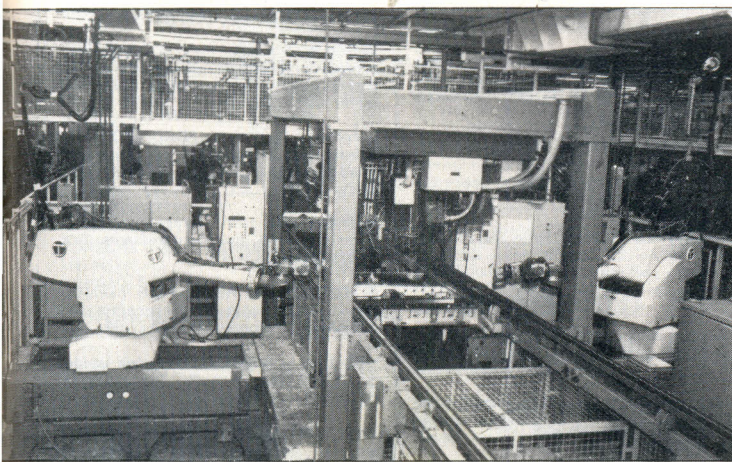
Il nuovo volto sportivo della Peugeot-Talbot: la 205 T 16 che nelle due gare d'esordio (Corsica e Acropoli) è stata a lungo in testa prima del ritiro, facendo ben sperare per il futuro (Foto a colori). Quattro aspetti dell'officina di Poissy: la linea automatica delle presse (1). La pista di controllo finale, lunga 1200 metri, con tredici tipi di ostacoli, per valutare ogni vettura prima della consegna (2). La linea robotizzata di assemblaggio del basamento Samba (3). La cabina automatica per le prove dei motori turbo a iniezione della 505 (4)



le linee delle lacche e nel delicato processo di fosfatazione della verniciatura; linea robotizzata di assemblaggio del pianale Samba con 324 punti di saldatura realizzati da sei robot, con una cadenza di 50 pianali all'ora; costruzione di una linea polivalente di stampaggio che permette l'assemblaggio di tre modelli di vetture e inoltre macchinari altamente sofisticati in grado di consentire un cambiamento rapido di presse in appena cinque minuti, roba che neppure i giapponesi si sognano. La «voce» qualità, su un totale di 1200

gradimento. Nel vicino futuro di Poissy c'è la produzione di una nuova vettura media della lunghezza di circa 4 metri con diversi allestimenti e motorizzazioni, per un investimento di 1200 milioni di franchi: attualmente è contraddistinta dalla sigla «C 28» non è dato sapere se avrà il marchio Talbot o Peugeot».

Il prototipo già circola opportunamente camuffato sulle strade del nord della Francia e in Svezia e quanto prima effettuerà dei collaudi in Marocco. Il prototipo è stato realizzato con la consulenza di Pininfarina. A



milioni di franchi di investimenti globali fino all'85, incide per ben 507 milioni. Per garantire l'aspetto finale del prodotto tutte le vetture passano in una zona di 4000 mq, illuminata in modo speciale, dove quattro linee permettono di rilevare e avviare a qualsiasi intervento urgente. Assai valido, infine, il circuito conclusivo di controllo, in grado di ospitare fino a mille vetture al giorno, comprendente anche il collaudo su una pista della lunghezza di 1,2 km con tredici ostacoli differenti come, ad esempio, gradini, pavè, dorso d'asino, strada a gobbe, prova freni, girata a destra e che abbiamo personalmente verificato a bordo di una fiammante «205» GR a fianco di un collaudatore. Il test, durato 18 minuti, si è rivelato della massima importanza ai fini della verifica della affidabilità globale della vettura.

«La Peugeot ha superato la crisi e si avvia a riprendere il suo posto tradizionale nel mercato automobilistico europeo — ha detto Jean Boillot, vicepresidente del gruppo francese, durante l'incontro con i giornalisti italiani. — La 205 è un modello che sta riscuotendo un elevato indice di

proposito di presenza italiana all'interno dello stabilimento di Poissy ricordiamo il gruppo Lazzaroni di Moncalieri.

«Assumendoci il difficile compito di salvarre la Talbot — ha poi proseguito Boillot — abbiamo fronteggiato il pericolo dell'ingresso del Giappone in Francia. Una casa Nipponica era l'unica disponibile ad acquistarla. Riguardo ai modelli, se la 205 ha risolto il problema della fascia bassa, la «C 28» affiancandosi alla sempre richiesta «305» risolverà quello della fascia media. Per la medio-alta riteniamo, invece, validissima attualmente la Peugeot 305 della quale sono state lanciate l'anno scorso due nuove versioni. In Italia Peugeot e Talbot hanno accusato una pesante flessione nell'83 scendendo al 2,8% del mercato totale. Nei primi quattro mesi dell'84 i risultati fanno registrare un buon recupero e si può ipotizzare una risalita almeno al 3,5% a fine anno. Nel programma di rinnovamento rientra anche l'applicazione del motore sviluppato congiuntamente con la Fiat (un quattro cilindri di 1000 cc con consumi molto contenuti) destinato ad un nuovo modello».

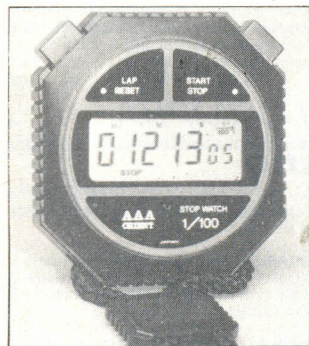
Vincenzo Bajardi

Le aziende informano

Un trionfo per l'Italia Camel Trophy '84

Due equipaggi italiani hanno corso da triofatori il Camel Trophy '84; uno dei due ha addirittura vinto con grande margine sui diretti inseguitori; l'altro, in lizza per la vittoria per lunga parte della gara è poi arrivato quinto. Comunque, un trionfo per i colori italiani. Ha vinto Italia 2 di Maurizio Levi ed Alfredo Redaelli; quinta si è classificata Italia 1 di Giancarlo Baroncelli e Sandro Damiani. Hanno «sconfitto» la terribile foresta amazzonica: 5.700 km di rischio.

Misurare il tempo dello sport



Nella foto il cronometro di precisione Stop Watch della Orient, un modello fatto apposta per lo sport ed il tempo libero, dalla linea essenziale, sportiva, per gli sportivi.

Candele bivalenti dalla Bosch

La candela Bosch super, ultima nata nella «nidiata» dei prodotti della Casa tedesca, si propone agli automobilisti per risolvere il dilemma tra candele adatte ad un uso ad alto numero di giri e candele «pensate» per la marcia stop-and-go della città. Insomma, non si surriscalda ad alta velocità e non «lascia» mai la vettura che soffre nel traffico; neanche nel caso in cui l'impianto di accensione sia sregolato. Corpo e filettatura nichelati (evitano corrosioni) barriera esterna quintupla contro le correnti striscianti, isolante in Pyranit, anello di tenuta interno in rame, che conduce il calore dall'isolatore al corpo della candela: insomma, un vero capolavoro di equilibri per prestazione di regolarità.



Ecco come una Bmw cambia faccia

È la Eurocar di Lecco che commercializza per l'Italia un kit di elaborazione per la Bmw 323i (E21) con 180 cv, Bmw 323i (E30) 170 cv, Bmw 528i con 210 cv, Bmw 735i e 635i con 240 cv. Studiati per un rapido montaggio e approvati anche dalle severe commissioni di controllo tedesche, sono stati creati dal noto preparatore germanico di Bmw Hartge; personalizzano l'estetica e accentuano le caratteristiche sportive.

Olimpiadi già vinte per Longines

La Longines si assume, insieme con lo Swiss Timing, la responsabilità del cronometraggio e dell'affissione ufficiale per le 22 discipline inserite nel programma dei Giochi olimpici di Los Angeles. 60 addetti faranno funzionare gli elaboratori per i cronometraggi ed installeranno 30 tonnellate di materiale. Durante il periodo dei Giochi, 8 cronometristi Longines saranno impegnati nei due Gran Premi di Formula uno concomitanti. Questo significa essere leader nel mondo.

Nuovi kit di altoparlanti car professional

Dalla Fostex Corporation, ben nota nel mondo dell'audio professionale per i suoi trasduttori elettroacustici, due sistemi a due vie per Hi Fi Car, di altissima qualità, distribuiti in Italia da Eurosound, via Guinizelli 15, Milano. I sistemi sono il Csk-204 da oltre 80 watt ed il Csk 164 da oltre 70 watt di tenuta in potenza. Prezzi al pubblico: 439.000 per il sistema completo CSK 204, e 332.000 per il CSK 164.

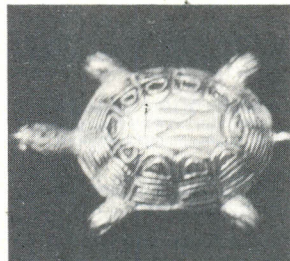
Iniziativa Autosprint e C.S. Ferrari di Mantova

Torna il «Tartaruga» ed è subito Regazzoni

UN PREMIO intitolato a Tazio Nuvolari, il pilota più grande di tutti i tempi o almeno quello che ha lasciato l'impronta più indelebile, dovrebbe essere consegnato a un grande campione. Tradizionalmente. E questo è avvenuto più volte in passato: la tartaruga d'oro che «Nivola» portava in corsa (il suo simbolo, il suo emblema) fu consegnata a Luigi Musso, a Peter Collins e anche a Clay Regazzoni in un ormai lontano giorno del 1971.

Autosprint, assieme al Circolo Sportivo Ferraristi di Mantova (il più vecchio Ferrari club d'Italia e del mondo) ha pensato di rilanciare il «Premio Nuvolari». Premio da consegnare nel corso di una cerimonia a Mantova, città di Tazio, a un asso della formula uno. Un pilota particolare che abbia dato grandi dimostrazioni e che soprattutto sia entrato nel cuore della folla. Questo è quello che Autosprint e i ferraristi mantovani hanno inteso fare quando hanno fatto realizzare dalla gioielleria Balestra di Bassano la tartaruga d'oro che il poeta Gabriele D'Annunzio regalò appunto a Nuvolari. «Al pilota più veloce, l'animale più lento» disse il poeta. E da allora (era il 1932) Tazio portò sempre la tartaruga appuntata al collo o al petto. E con quella conquistò le grandi, qualche volta incredibili, vittorie che l'hanno fatto passare a caratteri indelebili nella storia dell'automobilismo.

Si diceva prima che Clay Regazzoni ricevette il premio nella tarda primavera del 1971 durante una cerimonia svoltasi a



Mantova, alla presenza di Enzo Ferrari, della signora Carolina Nuvolari e del decano dei giornalisti automobilistici, Giovanni Canestrini. La tartaruga del 1984 andrà ancora a Clay Regazzoni — così hanno voluto Autosprint e i ferraristi mantovani — perché quell'intramontabile campione è ancora nel cuore di tutti. In particolare, la motivazione dice: «per aver fatto dell'automobilismo la ragione della sua vita e per aver sempre dimostrato che un pilota è anche e soprattutto un uomo».

Regazzoni ritirerà la tartaruga d'oro sabato 16 giugno nel corso di una festosa cerimonia che Autosprint e i ferraristi gli dedicheranno a Mantova. Non ci sarà Enzo Ferrari perché ormai il «grande vecchio» non si muove più da Maranello, ci sarà tuttavia la frase che il «drake», nel suo libro, gli dedicò dopo la prima, brillantissima stagione in formula uno che fece di Clay uno dei piloti più veloci a imporsi. Era il 1970 e Ferrari commentando la consegna del «Premio Nuvolari» a Regazzoni disse che «non considerava irriverente l'accostamento». (c. d. a.)

Il primo numero di Publifiera

IN OCCASIONE della «Fiercato», in corso di svolgimento dal 9 al 24 giugno nel quartiere fieristico di Bologna, è uscito il primo numero di Publifiera. Questo «periodico di informazione fieristica», diretto da Marco Tabarri, distribuito gratuitamente a visitatori ed operatori, sarà editato in concomitanza con le maggiori manifestazioni fieristiche di Bologna. Da ciò che si vede nel primo numero si evince che Publifiera tende con la propria presenza oltre alla divulgazione delle attività fieristiche, anche ad agevolare il visitatore sia per quanto concerne le varie manifestazioni sia, come turista, per i suoi movimenti nella città storica ed artistica.

totip



Concorso Pronostici U.N.I.R.E./SISAL

TAGLIANDO 1 (figlia)

| | | | | |
|----------------|----|-------|--|--|
| CONCORSO | 1 | 1 | | |
| N. 25 | 2 | X 2 | | |
| DEL 17-6-19 84 | 3 | X 2 | | |
| | 4 | 1 X 2 | | |
| | 5 | 1 X 2 | | |
| TOTALE COLONNE | 6 | 2 | | |
| N. 144 | 7 | 2 | | |
| LIRE 43.200 | 8 | X 2 | | |
| VINCITE | 9 | 1 | | |
| | 10 | 1 X | | |
| | 11 | 1 | | |
| | 12 | 2 | | |

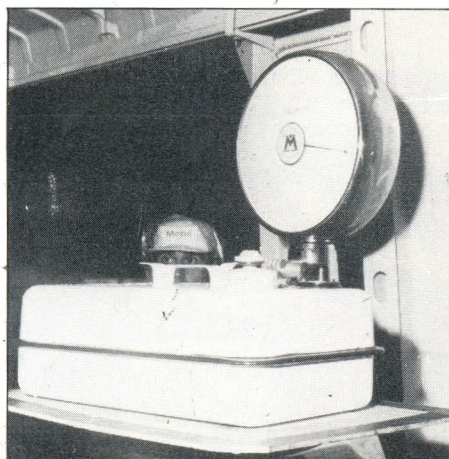
MOBIL ECONOMY RUN/Con la pioggia si consuma di più

Economia sommersa

La gara, effettuata quest'anno con la Fiat Regata ES, ha dimostrato che le condizioni meteorologiche incidono moltissimo sui consumi



Sopra, la Regata ES vettura protagonista del Mobil Economy Run edizione 1984. L'automobile della Fiat ha ottenuto il miglior risultato con il giornalista De Vita: venti chilometri e mezzo con un litro, a quasi 51 km/h di media. A destra, il controllo del serbatoio sigillato ad opera dei tecnici della Mobil



STRESA — Il «Mobil Economy Run», la classica manifestazione di consumo inventata dalla Mobil Oil Italiana, (quest'anno ceduta per l'organizzazione quasi completamente alla Fiat salvo una consulenza tecnica Mobil) si è dimostrata particolarmente interessante in questa edizione '84, perché ha fornito un dato quanto mai preciso: l'esatta misura cioè di quanto si consumi di più guidando sotto la pioggia battente. Il «Mobil» come viene chiamato, da diversi anni è test riservato ai giornalisti del motore, i quali sotto rigidi controlli (apparecchiature che registrano ad ogni istante le manovre del guidatore, perché questi non proceda in folle; vani motore e serbatoio sigillati per non indurre in tentazione), hanno condotto quest'anno la Fiat Regata ES. Vetture uguali per tutti e condizioni identiche come tracciato, messa a punto auto, peso, per ogni concorrente. Completamente diverse invece le condizioni atmosferiche, per cui in due delle quattro batterie previste si è gareggiato sotto una pioggia battente con pozzanghere che sembravano piscine e nelle altre due al contrario, se non sull'asciutto, perlomeno senza pioggia e senza pozzanghere. Risultati ovviamente estremamente diversi con medie relative ai consumi per ogni batteria, composta ciascuna da una quindicina di vetture. Medie variabili fra 18,086 e 18,299 km/litro nelle due manches senza pioggia, per scendere a 15,626 e 16,599 km/litro nelle due effettuate sotto la pioggia. Il che

sta a significare che con la Regata ES sotto l'acqua si sono percorsi con un litro di carburante in media 2,085 chilometri in meno rispetto ai risultati ottenuti in condizioni climatiche migliori. Vuol dire che in presenza di pioggia, con le ruote che affondando in certi avvallamenti colmi d'acqua di diversi centimetri di profondità si subiscono rallentamenti notevolissimi. Con l'acqua battente rapportata al CX della vettura e con altri fattori negativi concomitanti, una vettura consuma in genere l'11,3% di carburante a pari velocità, rispetto a quello che sarebbe stato il consumo in condizioni quasi normali. È un dato interessante e reale ricavato sulla base di 29 vetture.

NONOSTANTE, ripetiamo, condizioni atmosferiche avverse, la Regata ES ha dimostrato le sue doti di vettura estremamente parsimoniosa su un percorso misto di montagna, su strade strette e anche di traffico in alcuni punti (per esempio nel tratto che costeggiava il lago Maggiore). Su un tracciato complessivo di oltre 60 km, ha percorso 17,15 chilometri/litro (media dei consumi) ad una velocità di kmh 50,18 (media delle velocità). Il risultato migliore in senso assoluto è stato addirittura di 20,587 km/l a 50,972 di media ottenuto dal giornalista De Vita di «Quattroruote». Ma l'utente normale non pensi di eguagliarlo: non ci riuscirebbe mai. Mediti invece sul risultato medio più vicino alla realtà, quindi più facilmente avvicinabile. Quando in una manifestazione c'è un tempo da rispettare e premi da dividere in base ai risultati, si è ovviamente in presenza di una gara: certamente contenete la Fiat e la Mobil Oil per il risultato globale, meno soddisfatti per la sfortuna delle condizioni climatiche i concorrenti delle due batterie «sotto la pioggia». Si consideri infatti che in queste due batterie solamente cinque concorrenti complessivamente su ventinove classificati sono entrati nella media, cioè nei premi previsti dal regolamento. Mentre nelle due manches senza pioggia ventitré su ventinove sono andati a premio. Non per spezzare una lancia a favore dell'organizzazione, ma molto difficile è mettere i concorrenti a gareggiare su identiche condizioni. Forse si potrebbe istituire a fianco della classifica generale necessaria e insostituibile, anche una di consolazione per ogni batteria, può essere differenziata da un' non solamente da condizioni climatiche ma da altri parametri rapidi e intesi per esempio dal traffico più o meno intenso in determinate ore della giornata.

Carlo Massagrande

«Digiplex», «Cut-off», «City-matic» il futuro è già arrivato

Elettronica, la via del risparmio

CHE COSA c'entra la Magneti Marelli con il basso consumo ottenuto dalla Regata ES sotto il piede di un nutrito gruppo di giornalisti italiani? Semplice: l'elettronica nel motore della Regata ES curata dalla Magneti Marelli tocca tre punti determinanti: 1) il sistema di accensione «digiplex» a scarica induttiva elimina il tradizionale spinterogeno sostituendo la funzione di anticipo meccanico, ad accelerazione centrifuga, con una di tipo elettronico memorizzata. Le caratteristiche di anticipo vengono programmate in una memoria elettronica in funzione dei valori di velocità di rotazione del motore termico e della depressione esistente nel collettore di aspirazione: l'accensione elettronica riduce i consumi. 2) Cut-off

o controllo della intercettazione del carburante in fase di rilascio. 3) «City-matic» o controllo dello spegnimento/avviamento del motore (stop/start).

MENTRE il «cut-off» è sempre attivo anche se interviene solamente in certe condizioni di marcia, il «city-matic» può essere inserito o disinserito a piacere del guidatore. Se inserito, arrivando a un semaforo, a vettura ferma e leva del cambio in posizione di folle, provvede a spegnere automaticamente il motore con un ritardo di un secondo. Al momento di ripartire, sarà sufficiente che il guidatore prema la frizione e dopo appena sei decimi di secondo il motore sarà di nuovo in movimento.



Presentata negli Stati Uniti la Chevrolet Sprint

«Mini» adottiva

Anziché costruirla in proprio, la General Motors ha preferito acquistarla in Giappone dalla Suzuki e commercializzarla con il marchio Chevrolet. È una «mille» tre cilindri

SEDONA (Arizona) — La vettura più piccola, più leggera, più economica e pratica degli Stati Uniti ha avuto il suo «battesimo» nei giorni scorsi in Arizona. È la Chevrolet «Sprint», destinata, secondo il general manager della Casa americana Robert Burger, a divenire ben presto un modello leader nel settore delle «piccole». Costruita in Giappone dalla Suzuki per la Chevrolet, la «Sprint» è una trazione anteriore con motore tre cilindri di 993 cc in alluminio in grado di erogare una potenza massima di 48 cavalli a 5100 giri, mentre la carrozzeria è a due porte più portellone posteriore.

SI TRATTA in pratica di una versione «americanizzata» della Suzuki SA 310 presentata allo scorso Salone di Ginevra. Questa prima utilitaria commercializzata negli Stati Uniti con marchio americano pesa 750 chili, è larga 1,60 metri e lunga 3,50, raggiunge i 140 kmh circa, è dotata di cambio a cinque marce (con overdrive), condizionatore d'aria, autoradio. Il consumo dichiarato è di un gallone (circa 4 litri) di benzina per percorrere 53 miglia (85 km) in città e 68 miglia (110 km) in autostrada.

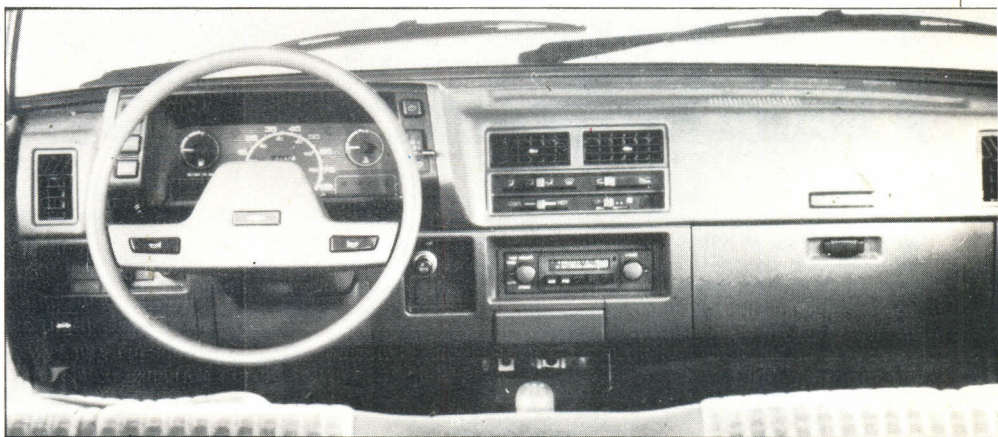
MOLTI si sono chiesti il motivo per il quale la General Motors non abbia costruito la «Sprint» in casa anziché «acquistarla» in Giappone. La risposta è semplice: il costo. La GM nel 1980-81 iniziò gli studi per l'introduzione sul mercato USA di una piccola Chevrolet che avrebbe dovuto chiamarsi «S». Doveva essere pronta per l'autunno di quest'anno, ma al termine degli studi, si è scoperto che ogni «S» sarebbe costata duemila dollari in più di un'altra costruita in Giappone. I dirigenti della Chevrolet si nascondono dietro l'alibi di continui sforzi da parte loro per dar lavoro agli operai americani, ed annunciano, in tal senso, «profondi studi per la creazio-

ne di altre utilitarie nell'immediato futuro» in collaborazione con la Toyota ed il «Project Saturn». E proprio recentemente la GM ha annunciato la riapertura di due sezioni di «catene» operanti nel Westchester (New York) e nello stato del New Jersey, chiuse quattro anni fa. «Tuttavia — afferma il general manager della Chevrolet — abbiamo molta strada da percorrere e ci vorranno anni prima di poter lanciare sul mercato statunitense un'altra macchina simile alla Sprint».

LA VETTURA è in vendita per il momento in soli sette stati d'America poiché soltanto 17 mila

unità saranno pronte sino al marzo 1985, data in cui la produzione verrà accelerata con grande gioia degli acquirenti, ma con grande disappunto e risentimento da parte degli operai americani, i quali, a causa delle importazioni giapponesi, si trovano disoccupati con poca speranza di ripresa almeno per i prossimi 10 mesi, sino a quando, cioè, si saprà se i democratici andranno al governo. Questi, è risaputo, sono favorevoli ad un taglio alle importazioni in molti settori dell'industria dalle radio ai vestiti, dalle auto al ferro che viene importato dal Giappone a prezzo molto basso, ma con qualità sensibilmente scadente.

Lino Manocchia



In alto, sopra il titolo, la Chevrolet Sprint vanta una linea moderna e piacevole. La carrozzeria è a due porte con portellone posteriore. Sopra, il cruscotto di tipo tradizionale



FOTO DON

Totip.
Felici e vincenti.

concorso **5**

totip Concorso Pronostici U.N.I.R.E./SISAL

31-1-82

gruppo 1 gruppo 2 gruppo 3 gruppo 4 gruppo 5 gruppo 6

| Gruppo | Pr. d'America - L. 325.000.000 - m. 2000 | Pr. Agave - L. 1.000.000 - m. 1000 | Pr. Nivea - L. 5.000.000 - m. 2100 | Pr. Bolore - L. 5.440.000 - m. 1641 | Pr. Alina - L. 5.475.000 - m. 2080 | Pr. Sapporo - L. 5.000.000 - m. 1600 | |
|--------|--|--|--|--|--|--|--|
| 1 | 1 IDEAL DU SAZEAU 2000 4 RAIDER 2000 110 LUGGHE 1100 2 1000 scudetti (210000) | 1 PAVAROLI 1000 2 JERRY BLEU 1000 10 JOCOTE 1000 12 SAGGIOSO 1000 | 1 EDGENT 2100 2 LINDA 2100 8 GONDROSO 2100 10 FRAZIO 2100 | 1 SASSONE 1641 2 SATTOPARDO 1641 8 FINFERLO 1641 | 1 FONDONERO 2080 2 FEDE DALZIA 2080 8 AL TONERO 2080 9 ARTIFER 2080 | 1 FOLLARO 1600 4 ORICCO 1600 11 BOEJANO 1600 | 1 CASTELLERA 1600 2 BOBACCIOLA 1600 8 BOTTINO 1600 9 FIORE 1600 |
| 2 | 10 ALDO MO 2000 8 ADRIELLA 2000 12 PASCALEONE 2000 13 DIZIPE 2000 | 10 ALDO MO 2100 8 ADRIELLA 2100 12 PASCALEONE 2100 13 DIZIPE 2100 | 10 ALDO MO 2100 8 ADRIELLA 2100 12 PASCALEONE 2100 13 DIZIPE 2100 | 10 ALDO MO 1641 8 ADRIELLA 1641 12 PASCALEONE 1641 13 DIZIPE 1641 | 10 ALDO MO 2080 8 ADRIELLA 2080 12 PASCALEONE 2080 13 DIZIPE 2080 | 10 ALDO MO 1600 8 ADRIELLA 1600 12 PASCALEONE 1600 13 DIZIPE 1600 | 10 ALDO MO 1600 8 ADRIELLA 1600 12 PASCALEONE 1600 13 DIZIPE 1600 |

SCADENZA RECLAMI DEL CONCORSO N. 5 ORE 12 DEL 11-2-82

2 COLONNE L. 500 - 4 COLONNE L. 1000 - 8 COLONNE

totip
RACING

La barca Brabham non va più

SONO UN TIFOSO di Piquet e della Brabham e vi scrivo perché sono stufo di vedere vincere sempre la McLaren. Possibile che il motore Bmw campione del mondo 1983 non abbia preso finora nessun punto? Ma è proprio vero che è colpa della benzina? Ogni volta dopo un GP mi dico: «la prossima volta andrà meglio», ma discutendo con gli amici li sento ribattere che Piquet, Fabi e la Brabham fanno «schifo» e questo non lo posso proprio sopportare. A questo punto mi viene in mente la canzone «La barca non va più» e se Piquet non vince vuol dire che il Bmw è da rifare. A quando quindi il debutto della nuova vettura?

Samuele Hlede - Gorizia

IL PROBLEMI della Brabham-Bmw sembrano ancora lontani da una soluzione, anche perché riguardano entrambe le componenti della vettura, telaio e motore. Ormai è un fatto risaputo che il propulsore tedesco è quello che più di ogni altro ha sofferto della diminuzione del carburante ammesso. Il Bmw era uno dei motori che consumava maggiormente e oggi per ovviare all'inconveniente Piquet e Fabi devono girare con carburazioni più magre, non potendo più destinare molto carburante per il raffreddamento delle camere di scoppio. Mentre negli altri team si è affrontato a fondo il problema e si sono fatti notevoli progressi, alla Brabham ci si è cullati forse sugli allori e questo vale anche per il

telaio. La nuova vettura dovrebbe comunque debuttare nel GP di Gran Bretagna e ricalcherà il telaio della McLaren. A quel punto probabilmente il nostro lettore potrà affrontare le discussioni con ben altro spirito, anche perché sull'abilità dei piloti e sulla tecnologia del team anglo-tedesco non ci sono dubbi.

Qualche addebito ai commissari

HO LETTO sul n. 21 di AS la lettera del commissario di percorso che si lamenta del suo collega belga che scatta fotografie durante la partenza del gran premio; purtroppo debbo riconoscere che la vostra risposta è vera. Seguo molte gare in Italia e all'estero e troppo spesso debbo dubitare della professionalità di persone vitali allo svolgimento delle competizioni come i commissari di percorso. Non solo si possono vedere commissari con macchina fotografica e radiolina sintonizzata sulle partite di calcio, ma purtroppo si vedono anche commissari a volte totalmente distratti o fuori postazione: cosa scrivono poi nei loro rapporti in occasione di qualche incidente? Ricordiamoci che il verbale redatto dai commissari è l'unico che fa testo in sede di tribunali sportivi e altre competenze giuridiche. Altre cose che sarebbe meglio non vedere è il comportamento di alcuni commissari negli incidenti: a volte tutti si gettano sulla vettura in difficoltà senza che nessuno resti in ingresso curva a proteggere i colleghi

con la bandiera gialla. Insomma io ritengo che il compito del commissario di percorso non sia quello di seguire la corsa da una postazione privilegiata, ma un compito di effettiva responsabilità che non deve essere effettuato da chiunque. È vero che i commissari devono subire un esame che attesti la loro preparazione, ma chi vigila poi sul loro operato? Non parliamo poi di quello che accade nelle gare di durata quando le pennicelle non solo sono figurate. L'attenzione deve essere sempre massima perché il commissario oltretutto sta in posizioni pericolose; ero a Imola durante la gara di endurance quando la Porsche di Palmer ferì un commissario: che ci faceva fuori dal guard-rail quando non ce n'era bisogno? Lasciatemi a questo punto osservare che in tanti anni i commissari più professionali ed attenti mi sono sembrati quelli di Monza.

Gianni Bonfadini - Milano

NON VOGLIAMO certo tentare un processo ai commissari di percorso, a cui vanno sicuramente più meriti che addebiti. Però gli episodi riportati in

questa lettera si sono in effetti verificati più di una volta durante le corse. Logicamente commissari come quelli di Monza, impegnati più frequentemente di altri hanno acquisito in questi anni una maggiore coscienza professionale, ma anche a Imola, visto che lei fa questo riferimento, non c'è nulla da obiettare. Al di là di questo, non si può comunque fare di ogni erba un fascio.

Quattro A112 da ricordare

SAREI LIETO se dedicaste queste poche righe alla bella gara disputata dalle quattro A112 del Faenza Racing Team durante il recente Rally 4 Regioni. Tutte le vetture sono giunte al traguardo grazie all'assistenza fornita nel migliore dei modi dal nostro team. Questa volta il migliore degli equipaggi della nostra scuderia, in gara nel Trofeo A112, è stato quello composto da Gherardi-Fiorini, che sinceramente meritano di essere ricordati.

Maurizio Calonaci - Dovadola (Forlì)

**LA FOTO
Il ritorno di Jarier**

DESIDEREREMMO vedere pubblicata nella rubrica «La foto» un'immagine di Jean Pierre Jarier, che ci auguriamo di rivedere presto in una gara titolata a livello internazionale. Vorremmo inoltre un breve «profilo» del pilota transalpino.

Club Godasse de Plomb - Reggio Emilia

**CINQUE DOMANDE A...
Ayrton Senna da Silva**

APPFITTO della vostra rubrica «cinque domande a...» per porre i miei quesiti al fantastico brasiliano Ayrton Senna che ho seguito e ammirato fino dalle sue gare in kart:

- 1) Non pensi che correndo con una squadra poco competitiva come la Toleman tu possa vedere ostacolato il futuro della tua carriera?
- 2) La scelta Toleman è stata una tua decisione o piuttosto un ripiego?
- 3) Fra i vari motivi che hanno impedito il tuo approdo alla Brabham pensi che c'entri in qualche modo il fatto che Piquet ha avuto «paura» di te?
- 4) In una parola, come giudichi il mondo della F. 1?
- 5) Qual è il segreto della tua carriera?

Graziano Vimercati - Vedano al Lambro (Milano)

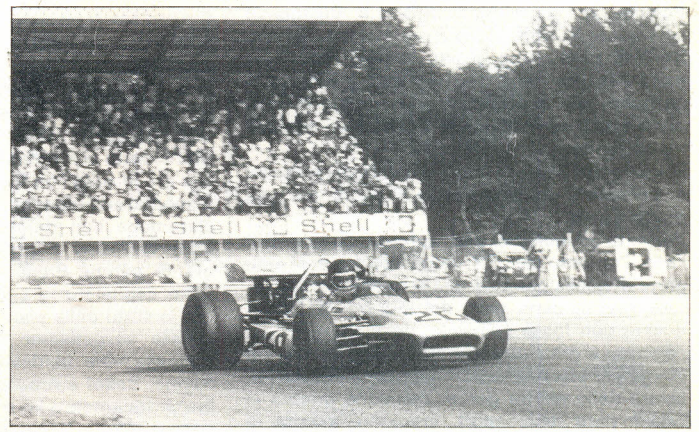
1) Ho molta fiducia nel potenziale della Toleman. Sono sicuro di potere svolgere un ottimo lavoro con questa squadra e il risultato di Montecarlo lo conferma. Penso anzi che per un debuttante in F. 1 forse sia meglio non iniziare con un team vincitore, dove ogni errore può in qualche modo compromettere la carriera e dove è richiesto subito di puntare alla vittoria, anche se si parte con degli handicap come quelli di non conoscere varie piste. In una squadra come la mia c'è invece un ambiente di amicizia e collaborazione e insieme si cerca di ottenere dei risultati che poi, come si è visto a Montecarlo, possono essere ancora più eccezionali perché inattesi alla vigilia.

2) Prima di firmare per la Toleman ero in lizza per la Brabham. Certo, mi sarebbe piaciuto entrare in quel team, ma non per questo considero la Toleman un ripiego. Con Alex Hawkridge avevo già ottimi rapporti da due anni e sono stato contento di correre con loro.

3) Ho parlato con Piquet prima di trattare per la Brabham n. 2: lui mi ha detto che sarebbe stato contento di avermi in squadra. I giornali hanno poi scritto che c'era stato un suo veto, ma io non posso sapere se questo è vero o meno. Comunque a questo punto non mi pongo più nemmeno il problema. È acqua passata.

4) Lo considero «difficile». È un ambiente nel quale sto cominciando a muovermi solo ora e che ancora non conosco a fondo.

5) Non ho alcun segreto. Ho sempre cercato di prepararmi nel modo migliore e mi è stata sicuramente utile l'esperienza acquisita in quasi 15 anni di karting.



IMPEGNATO attualmente nel campionato francese produzione assieme a molti dei migliori piloti transalpini degli anni Settanta, fra cui Beltoise, Jabouille, Ragnotti e Snotbeck, Jean Pierre Jarier tornerà in una gara a livello internazionale partecipando alla prossima «24 ore» di Le Mans in coppia con Jones e Schuppan sulla Porsche 956. Il suo carattere non sempre affabile ha giocato un ruolo importante nella sua carriera, e ha rappresentato uno dei motivi principali dei suoi frequenti passaggi (ben 11) da un team all'altro nelle dodici stagioni in cui ha corso in F.1. Il suo debutto risale al 1971 nel GP d'Italia con la March-Ford, mentre il periodo più ricco di soddisfazioni è stato forse dal '74 al '76 con la Shadow. Dopo un momento per vari versi negativo, Jarier venne rilanciato dai due GP disputati con la Lotus nel 1978, in sostituzione dello scomparso Peterson. Con la pole position in Canada e il giro più veloce a Watkins Glen il francese riconfermò la sua classe, ottenendo per i due anni seguenti una guida con Tyrrell. Col team inglese conquistò due terzi posti e vari piazzamenti nel '79 e '80. Passato poi alla Ligier e quindi alla Osella, prima di tornare nuovamente alla squadra francese la scorsa stagione, ha dovuto pagare lo scotto della scarsa messa a punto delle vetture, non riuscendo più a classificarsi fra i primi, nonostante sia tuttora uno dei migliori piloti in attività.

Nella foto: Jean Pierre Jarier al debutto in F.1 con la March-Ford nel GP d'Italia del 1971.

IL DITO SULLA PIAGA Montecarlo: fino a che punto l'ingiustizia?

VI INVIAMO una copia della lettera che il Club Amici della Ferrari di Travedona ha spedito al presidente dell'AC Monaco, per contestare quanto avvenuto al recente gran premio monegasco.

LE SCRIVO a nome di un Club che conta 1500 soci, club di amici della Ferrari perché amici dello sport quello pulito, vero, sincero. Da decenni sulle piste di tutto il mondo portiamo il nostro calore, il nostro attaccamento a uomini che danno il meglio della loro vita per un colore, per una bandiera, per servire lo sport, per fare di esso un'espressione di vita e di lavoro. Il GP di domenica scorsa ha cercato di cancellare con un colpo di spugna, tutti questi valori, e ne spiego le ragioni. Ragioni che nascono nell'uomo comune, quello che anche sotto la pioggia o sotto il sole più cocente non solo non ne ricava nulla, ma dà qualcosa di sé per immedesimarsi, per dire grazie agli uomini che tanto impegno danno.

1) Non è giusto che venga chiamato a fare da direttore di gara una persona che nella vita è interessato a una casa impegnata nel GP.

2) Se non era possibile annullare il GP perché migliaia di appassionati hanno portato un valido contributo all'organizzazione, al prezzo di tanti sacrifici, sempre perché la loro passione nasce dal cuore e non dal portafoglio, si doveva continuare la corsa anche se Prost, motorizzato Porsche, era in evidente difficoltà. Bisognava continuare al limite delle 2 ore o al massimo ai 3^o e 4^o di gara come si usa in ogni parte, dal momento che il tempo era all'incirca come alla partenza, con la differenza che le macchine in pista erano molto poche, quindi con pericoli molto limitati.

3) È un mortificare lo sport, il lavoro di centinaia di persone il cui stipendio è di pochi zeri e di molto cuore.

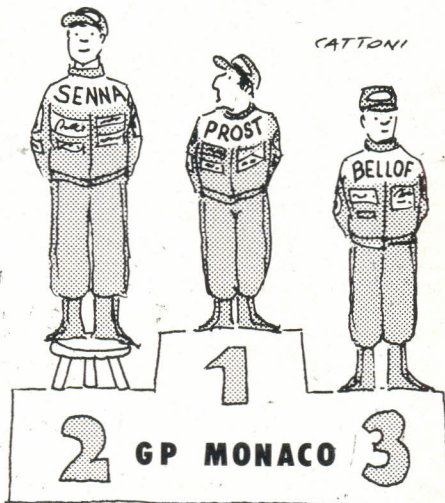
Pertanto chiediamo alle autorità competenti l'annullamento del GP come recupero di una parte di quella giustizia che si pensava maltrattata solo in certe parti del mondo. Nel caso questo non fosse possibile, desideriamo, proponiamo a gran voce che il GP di Monaco non venga più effettuato. Noi crediamo ancora nel lavoro della nostra gente, crediamo ancora al valore puro dello sport, crediamo ancora ai sentimenti, al calore che le nostre macchine portano sui circuiti di tutto il mondo.

Club Amici della Ferrari - Travedona (Varese)

HO ASSISTITO al GP più assurdo della mia «carriera» di appassionato. Una gara come quella di Montecarlo «importante» più dal punto di vista politico che sportivo non deve concludersi quando colui che è in testa (con 4-5" di vantaggio sul secondo) alza le braccia in direzione dei box e immediatamente di qui proviene la notizia che il GP viene sospeso. D'accordo la pista era diventata pericolosa, ma non lo era già all'inizio?

Mario Iannavelli - Torino

PENSIAMO non sia mai successo che per un pilota, considerato uno dei migliori, venisse infangato il nome della F. 1. Siamo molto amareggiati e delusi nel vedere quello che l'organizzazione monegasca ha deciso per il «volere» di un solo pilota. Vogliamo sapere se



un GP può essere effettivamente sospeso nelle condizioni di Montecarlo, anche perché a questo punto si può solo pensare che la direzione di gara abbia sfacciatamente parteggiato per la vittoria di Prost:

Un gruppo di ferraristi - Camandona (Vercelli)
(seguono 14 firme)

È APPENA terminato il «ridicolo» gran premio di Montecarlo 1984, con l'immeritata e scandalosa vittoria di Alain Prost, ottenuta grazie a una direzione di gara e a un regolamento (peraltro arbitrariamente interpretato) vergognosi e non all'altezza della situazione. A Montecarlo si è arrivati a sospendere una gara che era iniziata con la pioggia e quindi con tutti i concorrenti con gomme rain, in condizioni climatiche ben definite e quindi accettate a priori dai piloti. E questo è successo principalmente perché Prost in testa alla gara ha più volte segnalato la sua insoddisfazione ai box per lo stato della pista. Il più avvantaggiato da questa sospensione è stato naturalmente il francese, che perdeva 3-4" al giro rispetto a Senna, Bellof e Alboreto. Inoltre la sua vettura era praticamente ko e non avrebbe mai terminato il GP se l'intervento zelante di lckx non avesse sospeso o concluso la gara. Sospeso o concluso? Questo è il dilemma. Sono state esposte la bandiera rossa e quella a scacchi. Se si prende in considerazione la prima la corsa si doveva intendere sospesa e quindi tutti sarebbero dovuti restare in attesa di una nuova partenza. Con la seconda invece la vittoria sarebbe dovuta andare a Senna, il primo ad avere tagliato effettivamente il traguardo visto che Prost si era fermato pochi metri prima. La decisione di lckx è arrivata stranamente ad hoc, perché sarebbe bastato un altro giro per modificare radicalmente la classifica. A Montecarlo è stato quindi consumato un altro capitolo di «camorra» della F. 1.

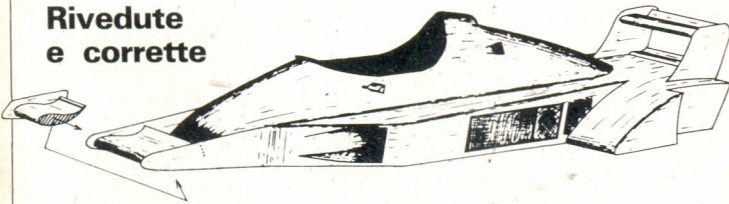
Maurizio Santangelo - Marchirolo (Varese)

SULL'ARGOMENTO si tratta già in altra parte del giornale. In questa sede risponderemo ad alcuni dei tanti lettori che ci hanno scritto, possiamo dire che è stata perlomeno infelice la decisione di sospendere il GP proprio in quel momento della gara. Sarebbe bastato un altro

giro per modificare la classifica, togliere ogni ombra di polemica e dare la vittoria a chi effettivamente l'aveva meritata più di tutti, Ayrton Senna da Silva. L'apparizione della bandiera a scacchi sulla linea d'arrivo ha complicato ancora più le cose, confondendo le idee agli spettatori. In realtà non vi era alcuna motivazione regolamentare che permettesse l'esposizione di questo segnale di fine corsa quando la gara era ancora a metà del suo svolgimento. Ultimo elemento di discussione la conclusione repentina della gara, senza che venisse effettuato nessun tentativo, anche solo formale, per vedere se la corsa poteva essere ripresa, come previsto dal regolamento in caso di sospensione con bandiera rossa. Tutti questi elementi hanno inciso notevolmente sulle polemiche che hanno caratterizzato il dopo corsa. È evidente che ogni organizzazione va in «tilt» in caso di condizioni climatiche come quelle monegasche e che ogni decisione può essere motivo di discussione (se la corsa fosse continuata e si fosse verificato un incidente, cosa si sarebbe detto sull'organizzazione?). Dato che però sarebbe troppo facile giudicare col senno di poi, vanno chiariti alcuni punti fondamentali su quanto è successo, anche se in ogni caso l'organizzazione monegasca esce con la coda fra le gambe da questo gran premio. 1) La decisione di sospendere la gara è partita almeno cinque minuti prima della effettiva conclusione. Da quel momento sono iniziati gli scambi di opinione fra i componenti la direzione di gara e così una decisione che solo tre giri prima non avrebbe destato particolari polemiche è scaturita proprio nel momento clou della corsa, quando il risultato stava cambiando radicalmente. 2) In base ai regolamenti si sarebbero dovuti aspettare almeno trenta minuti prima di dichiarare esplicitamente che la corsa non poteva riprendere. 3) La scelta se continuare o meno la gara era senza dubbio difficile, ma in ogni caso, visto come si stava modificando il risultato (con Prost sempre più insidiato da Senna) sarebbe stato sicuramente più avveduto attendere ancora qualche giro in modo che le posizioni si stabilizzassero e non potessero emergere le inevitabili polemiche per avere favorito la vittoria di un francese su un territorio e in un ambiente innegabilmente francesi. Decisione fra l'altro presa da un direttore di gara strettamente legato alla stessa Casa costruttrice del motore vittorioso a Montecarlo. 4) Il problema dei direttori di gara andrebbe affrontato alla radice, determinando un «albo» a cui potrebbero essere ammessi direttori di gara già collaudati e comunque al di sopra delle parti, in modo da evitare per il futuro altre polemiche del genere che possono rivelarsi laceranti per lo sport automobilistico (vedi il caso Balestre-lckx). In ogni caso tutte le ingiustizie sui campi di gara mortificano il lavoro di decine di persone e la passione di migliaia di tifosi. Tutto sta a stabilire fino a che punto è stata commessa un'ingiustizia in questo caso. I giudizi in simili condizioni sono estremamente soggettivi, come si è visto anche dallo scambio di opinioni fra lckx e Balestre, ma sinceramente non pensiamo che questo episodio possa essere chiamato in causa per la soppressione di un gran premio di tali tradizioni come quello monegasco.

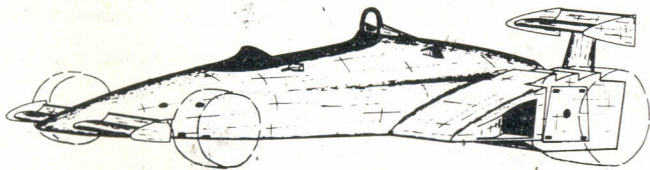
IL VOSTRO DESIGN

Rivedute e corrette



LO SCORSO ANNO avete pubblicato alcuni miei disegni, invitandomi a migliorare alcuni particolari, come il posizionamento dell'alettone. Ho fatto queste modifiche e ora vi sottopongo nuovamente i miei progetti. Inoltre ho intenzione di realizzare i modelli in scala 1:24 di queste F.1, per potere verificare le caratteristiche aerodinamiche alla galleria del vento.

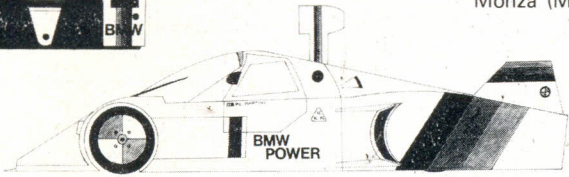
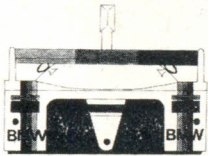
Felice Scialabba - Bordighera (Imperia)



La Bmw gr. C

DOPO AVERVI inviato qualche tempo fa un disegno che non avete pubblicato, questa volta spero che apprezzerete la vettura endurance gr. C che ho progettato dotandola del motore BMW con turbocompressore KKK.

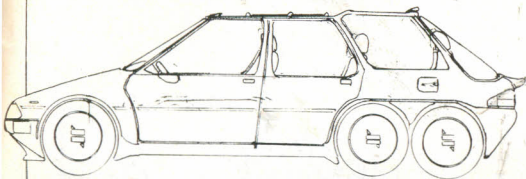
Lorenzo Beratti
Monza (Milano)



Familiare a sei ruote

VI MANDO questo disegno di auto a sei ruote con la speranza che venga pubblicato nella rubrica «Il vostro design».

Salvatore
Avantaggiato
Venaria (Torino)

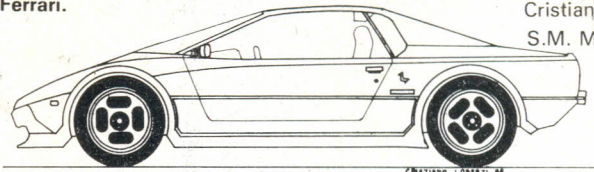


TORNA dopo varie settimane la rubrica riservata agli aspiranti designer. In questo periodo ci sono giunte decine di progetti e solo una piccola parte ha trovato spazio in questa pagina. Ci ripromettiamo però di pubblicare presto un'altra «puntata», a colori, della rubrica. Fra i disegni che potete osservare e giudicare questa settimana nessuno eccelle particolarmente, anche se ci sembrano riusciti i progetti delle vetture da corsa. Le due F.1 di Felice Scialabba, pur essendo da perfezionare nei dettagli, appaiono valide sotto il profilo aerodinamico e sarà interessante la verifica della galleria del vento. Buono anche il disegno della gr. C Bmw di Lorenzo Beratti, che però dovrà rivedere la presa d'aria a periscopio, non consentita dai regolamenti. Gli altri tre modelli proposti dai lettori sono interessanti, anche se abbiamo dubbi sulla visibilità laterale anteriore della Sigma 6 di Roberto Pagnin e sull'abitabilità dei posti di coda della sei ruote disegnata da Salvatore Avantaggiato. Nulla da eccepire invece sulla gran turismo di Cristiano Loberti, autore di un buon disegno anche se non completamente inedito. Come sempre, concludiamo con i nomi dei «rimandati», che attendiamo presto alla riprova: **Aldo Basaglia** - Legnano (Como); **Eugenio Buttafava** - Bruxelles (Belgio); **Domenico Piacentini** - Filetino (Frosinone); **Gabriele Assanta** - Milano; **Michele Cecchini** - Misano (Forlì); **Giuseppe Capitta** - Tarquinia (Viterbo); **Fabio Saccone** - Taranto; **Andrea Berto** - Palù (Padova); **Domenico Parrotta** - Cosenza; **Daide Bergese** - Messina; **Sandro Mosca** - Pescara; **Massimo Gamberini** - Parma; **Giuseppe Aurora** - Ramacca (Catania); **Bruno De Rivo** - Caldaro (Bolzano); **Massimiliano Pazzagliani** - Bologna; **Gianluca Soldati** - Savona.

Valida ma non inedita

SONO UN appassionato sedicenne e il mio sogno è di diventare designer. Vorrei il vostro giudizio sull'auto che ho realizzato e che dedico alla Ferrari.

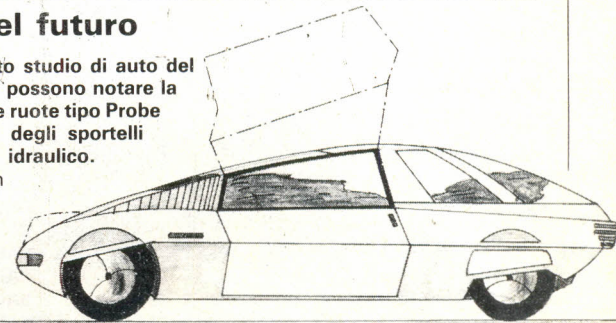
Cristiano Loberti
S.M. Maddalena
(Rovigo)



L'auto del futuro

VI INVIO questo studio di auto del futuro, in cui si possono notare la carenatura delle ruote tipo Probe IV e l'apertura degli sportelli con dispositivo idraulico.

Roberto Pagnin
Treviso



AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXIV N. 24 dal 12 al 18 giugno 1984
CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: **ITALO CUCCI**

PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 4,50 - Austria Sc. 60,00 - Belgio Bfr. 77,00 - Canada C. Doll. 3,50 - Danimarca Dkr. 26,00 - Francia Fr. 16,00 - Germania Dm. 7,50 - Grecia Dr. 270,00 - Inghilterra Lgs. 1,80 - Lussemburgo Lfr. 72,00 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 7,70 - Pto Monaco Fr. 16,00 - Spagna Pts. 265,00 - Svizzera Sfr. 5,00 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 4,20 - Sud Africa Rand 3,95 - USA Dgll. 2,75. MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A., via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna). Numeri arretrati, il doppio del prezzo di copertina.

AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: Viscontea Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; Australia: Speedimpex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; Austria: Morawa & CO. Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; Belgio: Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Île 1070 Bruxelles; Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete de Abril, 127, 2º Andar, S/22, San Paolo; Canada: Speedimpex Distribution Inc., 155 Deerhide Crescent, Unit 5, M9M-2Z2, Toronto, Ont.; D.P.E. distribution de Presse European Inc., 9875 L'Esplanade, H3L-2X2, Montreal, Que.; Danimarca: Dansk Bladdistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborggade 1130 Copenhagen; Ecuador: Oviedo Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sili y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Rémaurum, 75002 Paris; Francia del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millo, Monaco Principato; Germania: W.E. Saabach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follerstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; Grecia: The American Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, Iloupolis-Athens; Inghilterra: Spotlight Magazine, 1 Benwell Road, London N7 7AX; Iran: Zand Bookshop, 6/7 Karimkhan Zand Avenue, Teheran; Iranian Amalgamated Distribution Agency Ltd., 151 Klaban Soraya, Teheran; Jugoslavia:

Prosveta, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Bdtte Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Dittmar B.V., Oostelijke Handelskade 11, 1019 Amsterdam; Pakistan: Indus River Contractors, Tarbela Dam Colony, District Abbottabad, Pakistan; Portogallo: Armando Loureiro Pereira LDA., Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E, Lisboa 1; Principato di Monaco: Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millo, Monaco; Spagna: Sociedad General Espanola de Libreria, Avenida Valdelaparra s/n, Alcobendas-Madrid; Sociedad General Espanola de Libreria, Calle Avila 129, Barcelona-5; Sud Africa: L'Edicola Mico (PTY) Ltd., Fanora House 41 Kerk Street, Johannesburg; Svezia: Bror Lundberg, Box 19513, 104-32 Stockholm; Svizzera: Kiosk A.G., Maulbeerstrasse, 11, Bern; Naville S.A. - Service Presse Case Postale, 38-42 Avenue Vibert, 1227 Carouge; Schmidt-Agence AG., Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabancı Basın Tevziat, Barbados Bulvarı 51, Besiktas-Instanbul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera y Obes 1626-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Editral Ca. Calle Negrin, Ed. Davolea, Planta Baja, Caracas.

PUBBLICITÀ: Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villoresi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872 FILIALI: 40121 Bologna, Via dei Mille, 16 - Tel. (051) 261218 - 225609; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via Medicina, 17 - Tel. (081) 312297 (5 linee); 35100 Padova, Via Pallizzo, 15 - Tel. (049) 35515 - 35559; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino, Via Montecuccoli, 6 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia. Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright «Autosprint» 1984.

DOVE CORRIAMO

Calendario sportivo dal 15 al 17 giugno 1984

15-17 giugno

Euro F.3 al Nürburgring

(VC) ●●● F.3 + A-B-C-FSF-R5-VW

Campionato europeo piloti F.3
ADAC Mittelrhein e V - Postfach
129 - 5400 KOBLENZ (Germania)

16 giugno

Corse a Portland

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

16-17 giugno

24 Heures du Mans

(VC) ●●● C-Cjr-B
Campionato mondiale endurance
ASACO 24.h du Mans - Cédex 19
- 72040 LE MANS Cédex (Francia)

Corse a Kielce

(VC) ●●● A-B-N-T2-FV
Automobilklub Kielecki -
Checinska 1 - 25020 KIELCE
(Polonia)

Salita di Engolasters

(VS) ●●● N-A-B-D-E-T2-GT4-S6
C.S. Automobil Club d'Andorra -
Rua Babot Camp 4 - ANDORRA
(Repubblica d'Andorra)

Salita delle Ardenne

(VS) ●●● tg
AC Namur Ardennes - 166 av.
Jean Meterne - 5100 JAMBES
(Belgio)

Salita di Fouchy

(VS) ●●● N-A-B-D-E-T2-GT4-S6
ASA Rhin - 3 quai St. Jean - 67000
STRASBOURG (Francia)

Salita alla Rampa di Falperra

(VS) ●●● N-A-B-T2-GT4-S6
Clube Automovel do Minho - Rua
B. Sequeira 156. Loja 5 - 4700
BRAGA (Portogallo)

Rally du Forez

(R) ●●● N-A-B-T2-GT4
ASA du Forez - 9 rue du Gal Foy
- 42000 St. Etienne (Francia)

Rally di Sallanches

(R) ●●● N-A-B-T2-GT4
ASA Chamonix Sallanches -
Nangy - 74830 BONNE (Francia)

17 giugno

G.P. del Canada F.1 a Montreal

(VC) ●●● F.1
Campionato mondiale F.1
CASC - Po Box 97 - WILLOWDALE
- Ontario M2N 557 (Canada)

Euroturismo all'Oesterreichring

(VC) ●●● A
Campionato europeo turismo
OASC - Hütteldorferstr. 2/b - 1150
WIEN (Austria)

Summer International

Donington
(VC) ●●● E-FF-S6-FV
Donington Racing Club -
Donington Circuit - CASTLE
DONINGTON (Gran Bretagna)

Corse allo Scandinavian Raceway

(VC) ●●● A-B-N-F3-FF-FV-FSV
Anderstorp Racing Club - Box 180
- 33400 ANDERSTORP (Svezia)

Enduro giapponese a Suzuka

(VC) ●●● C-Cjr
Honda Land Co Ltd - 2-6-20
Yaesu, Chuo-ku - TOKYO
(Giappone)

Salita Soderknallen

(VS) ●●● tg
Sjoberg MK - Fiskarvagen 5 - 27500
SJOBO (Svezia)

Euro-autocross a Porici

(AC) ●●● A-B-S5
Campionato europeo autocross
AMK Porici n/Sazavou - 25721
PORICI n/SAZAVOU 81
(Cecoslovacchia)

Rallycross Maasmechelen

(RC) ●●● A-B-S5
Belgische Rallycross Vereniging -
52 Powengraaf - 3640
MAASMECHELEN (Belgio)

Rallycross a Vendel

(RC) ●●● A-B-S5
Films MK - Box 61 - 74060
ORBYHUS (Svezia)

Rallycross Pietarsaari

(RC) ●●● A-B
Jacobstadts Motorclub -
Herrholmannkatu 18 - 68600
PIETARSAARI (Finlandia)

Rally Orense

(R) ●●● N-A-B-T2-GT4
Escuderia Orense - Parque de S.
Lazaro 20 - Entra L5 - ORENSE
(Spagna)

Corse a Pergusa

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

Corse a Varano

(VC) ● F.3-Tr. Metro-VE
AC Mantova - Piazza 80° Fanteria
13 - 46100 MANTOVA

Cross a Bordano

(AC) ● A-B-S5
Autocross Carnico - Via Lessi, 49
- 33014 GEMONA (Udine)

Slalom Parrana-S. Martino

(SI) ● N-A-B-VS
Scud. Livorno Corse - Viale Italia
403 - 57100 LIVORNO

Slalom a Partanna

(SI) ● N-A-B-VS
Sport Club Partanna - Via XX
Settembre 17 - 91028 PARTANNA
(Trapani)

Le gare rinviate e annullate

| | | |
|--------------|------------------------------|------------------------|
| 16 giugno | TROFEO PANDA A MONZA | rinv. a d.d.d. |
| 16-17 giugno | RALLY DEL CIOCCO | annullato |
| | RALLY DEL TURANO | rinv. a d.d.d. |
| | RALLY ALTA VAL CECINA | rinv. al 2/3 settembre |
| 17 giugno | SALITA TROFEO SCARFIOTTI | rinv. al 5 agosto |
| | SALITA S. STEFANO-GAMBARIE | rinv. a d.d.d. |
| | RALLY CITTÀ DEL SANTO | rinv. al 30 giugno |
| | SLALOM MONTI AURUNCI | rinv. al 24 giugno |
| | SALITA CHIURO-TEGLIE | annullata |
| | FUORISTRADA MONTOPOLI-SABINA | annullata |
| | RALLY MONTI DAUNI | rinv. al 24 giugno |
| | CROSS A QUISTELLO | annullato |
| | CROSS ALLA FOSSA DEL DIAVOLO | rinv. al 5 agosto |

LEGENDA

| | | | |
|-------|-----------------------------|-------|-------------------|
| ●●● | Internazionale | F2 | Formula 2 |
| ●●● | Nazionale a part. straniera | F3 | Formula 3 |
| ●●● | Nazionale | F4 | Formula 4 FIK |
| ● | Gruppo A | F2000 | Formula 2000 |
| □ | Gruppo B | F5000 | Formula 5000 |
| A 112 | Autobianchi A 112 | FAt | Formula Atlantic |
| AC | Autocross | Flt | Formula Italia |
| AS | Alfasud | FF | Formula Ford 1600 |
| B | Gruppo B | FFiat | Formula Fiat |
| C | Gruppo C | FLB | Formula libera |
| D | Gruppo D | FM | Formula Monza |
| DGT | Dragster | FS | Fuoristrada |
| F1 | Formula 1 | FP | Formula Pacific |

| | |
|------|--------------------------|
| FSF | Formula Super Ford |
| FSV | Formula Super Volkswagen |
| FR | Formula Renault |
| FRE | Formula Renault Europa |
| FV | Formula Volkswagen |
| GT3 | Gran Turismo di serie |
| GT4 | Gran Turismo speciale |
| IMSA | Vetture GT USA |
| K | Karting |
| R | Rally |
| R5 | Renault 5 |
| R5t | Renault 5 turbo |
| RC | Rallycross |

| | |
|------|----------------------|
| S5 | Vetture silhouette |
| S6 | Vetture sport |
| SA | Vetture elaborate |
| SL | Slalom |
| STK | Stock car |
| T1 | Turismo di serie |
| T2 | Turismo speciale |
| tg | Tutti i gruppi |
| VC | Velocità in circuito |
| VE | Vetture d'epoca |
| VS | Velocità in salita |
| Vser | Vetture di serie |
| VG | Velocità su ghiaccio |

kits aerodinamici
bubble-car
personalizzazioni sportive

Come «diventare» piloti

SCUOLA FEDERALE DI PILOTAGGIO

Autodromo di Vallelunga, 00063 CAMPAGNANO DI ROMA - Telefono 06/9041009-9041027
I corsi si svolgono all'autodromo di Vallelunga. Hanno la durata di una settimana.

SCUOLA PILOTI MORROGH

Henry Morrogh - Autodromo di Magione 06063 MAGIONE (PG)
Tel. 075/84.03.03-84.39.93
Tutti i giorni lezioni, anche singole, dietro appuntamento

SCUOLA ITALIANA ANTI-SBANDAMENTO

ALMO COPPELLI
Sede operativa: Autodromo di Monza - Tel. uffici: 02/20.36.31 Corsi anti-sbandamento (8 ore), alta velocità (2 giorni), anti-sequestro (4 giorni).

SCUOLA PILOTI MILANO

Velocità in pista e rally
Via Palestro, 26 - 20025 LEGNANO (MI) - Tel. 0331/59.23.95

Tutti i giorni lezioni su appuntamento. Corsi intensivi periodici.
Sconto speciale ai lettori di AUTOSPRINT

SCUOLA ANTI-SBANDAMENTO U. HENDRICKS

Strada Cantonale del S. Gottardo km 14 Nord di Bellinzona
OSOGNA (Svizzera) Tel. 0041/92/66.18.78
Tutti i giorni lezioni su appuntamento

SCUOLA DI PILOTAGGIO SIEGFRIED STOHR

Via Vega 19 - 47037 Rimini (FO)
Autodromo di Misano Adriatico - Tel. 0541/770207-615159. Corsi differenziati di guida sicura, guida sportiva, agonismo e perfezionamento F.3.

SCUOLA PERFEZIONAMENTO GUIDA

Autodromo Internazionale del Mugello, Scarperia (Firenze) Corso teorico e pratico un solo giorno sabato o domenica. Guida sicura - veloce - pilotaggio rally e pista.

Informazioni tel. 055/84.63.54 Autodromo Mugello prenotazioni tel. 055/67.26.88 - Automobil Club Firenze

SCUOLA PERFEZIONAMENTO GUIDA PIETRO SCARANI

Autodromo «Dino Ferrari» Imola, lezioni guida-sicura-antisbandamento.
Informazioni-prenotazioni via Toscana, 26 Bologna tel. 051/47.28.19 - 47.44.35

TELESPRINT
(051) 455448
a questo numero ogni giorno notizie e informazioni di attualità

AUTO SPRI NT

presenta

Giugno 1984 - anno 3
n. 20 - L. 4.000
Sped. in abb. post. gr. 11179

il mensile dello sport da fare e da vedere

MASTER

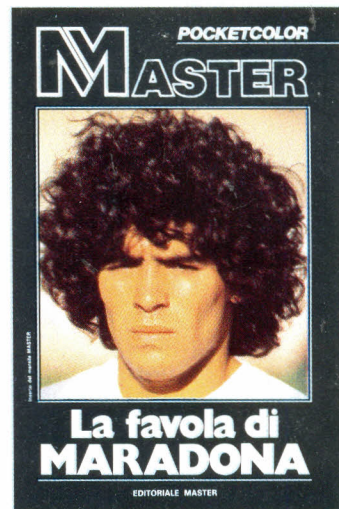
Gino Palumbo
è l'uomo Master
CALCIO
L'incompiuta
di Coppe
Falcao miliardo
nel mirino
Socrates
visto da vicino
BASKET
È nata
una stella



F.1 e Indy
guadagnano
troppo e non
vogliono
«sposarsi»

**La sfida
dei turbo
dollari**

IN REGALO
QUESTO BELLISSIMO
LIBRO
TASCABILE A COLORI



100 FOTO
ESCLUSIVE

Nel numero di giugno da oggi in edicola

LA SFIDA DEI TURBODOLLARI

Formula 1 e formula Indy

A CIELO APERTO

Cabriolet e spider cosa scegliere in Italia

TERRA DI RALLY

Le immagini più belle di Safari e Corsica