

Anno XXVI - N. 42 - 14-20 ottobre 1986
L. 2.000 Sped. in abb. postale gr. 11/70

AUTO SPRINT

42

ANTEPRIMA



**LA LANCIA DELTA
4WD PER L'87**

**BERGER VINCE IN MESSICO
E SI PRESENTA AI FERRARISTI**

ECCOMI!

FotoVittani



La F.1 e le...Superpotenze

Si rompe la trasmissione

ALLE 20,25 di domenica, in redazione era già chiaro che dopo poco il centralino sarebbe andato in tilt. Puntualmente questo è successo, con i lettori furiosi che imprecavano contro mamma Rai. Questa volta avevano proprio ragione perché lo sgarbo di non mostrare in diretta la partenza di un Gran Premio, come quello del Messico, che poteva decidere il mondiale, è stato grande. E assurdo, perché al suo posto si è visto solo un mezzobusto ansioso di comunicare a tutti la fine dei colloqui tra i due rappresentanti delle Superpotenze. Non le decisioni da loro prese (la conferenza stampa è stata successiva), bensì solo la conclusione della fatica nella «casa dei fantasmi» islandese. Facile in questi casi passare per i «soliti superficiali», ma il motivo della forzata rinuncia a trasmettere in diretta il momento sempre più eccitante di un Gran Premio non è parso così giustificato e diventa comprensibile la rabbia di tutti quelli che non potevano passare su Tele Montecarlo per vivere l'emozione di un Mansell paurosamente fermo mentre tutti i suoi avversari (e fors'anche il titolo iridato) scappavano via.

IL MONDIALE, in ogni caso, aspetta proprio l'ultimo appuntamento per dare il suo verdetto e, fatto davvero straordinario, sono ancora in tre a sperare di fare proprio il titolo, chi per la prima volta (Mansell), chi per la seconda (Prost) e chi addirittura per la terza (Piquet). In Messico le probabilità hanno girato in modo curioso e alterno. A un tratto sembrava gioco fatto per Piquet, poi per il brasiliano sembrava addirittura finito tutto, poi Prost è uscito alla grande e i suoi sostenitori si sono messi a sognare perché davanti c'era solo il «giovane Berger» a frapporsi tra Alain e la vittoria e non sembrava proprio possibile che potesse farcela uno che mai aveva vinto, con un motore quest'anno a bocca asciutta (e, a metà stagione, già dato per perso dal giro della F. 1), gommato con pneumatici poco vittoriosi e già destinati a sparire dalla scena. Invece è successo e per i ferraristi, che ereditano l'austriaco al volante di

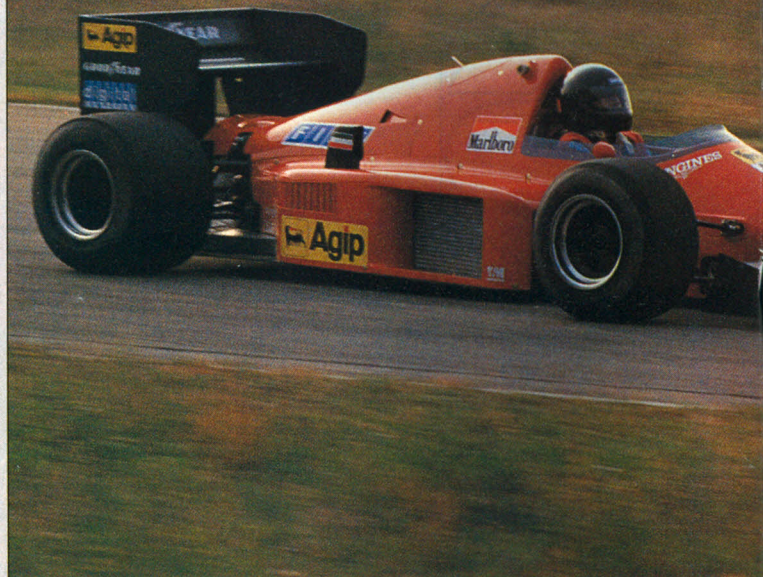
Questa Ferrari, a destra, ha girato la scorsa settimana a Fiorano guidata dal collaudatore Giorgio Enrico. Montava il nuovo motore? (Giovannelli)

una rossa la prossima stagione, è stato quasi come aver vinto il... primo Gp della stagione '87. Con un altro buon auspicio: proprio un anno fa Mansell aveva vinto il suo primo Gran Premio e quest'anno ha buone possibilità di arrivare all'alloro iridato. Capitasse mai la stessa cosa a Berger...

COME SPESSO

ACCADE gli eventi delle gare fanno dimenticare in fretta le emozioni delle prove. Questa volta però merita soffermarsi un momento di più sulla ottava pole stagionale di Senna, la centocinquantesima della Lotus. Sì, perché questa è stata anche la cinquantesima della Renault. Una grossa soddisfazione per la Casa francese che si avvia a uscire di scena con la certezza di aver dato tantissimo alla F. 1 (dalla svolta tecnica del turbo, alle tante vittorie, alla media pole/anni di partecipazione) ricevendone in cambio le tante delusioni per i titoli mondiali troppe volte sfuggiti. Così come per la

Mansell non ha vinto il Gp del Messico con la Williams, ma il suo tempo sul giro (a piedi) pare sia stato eccezionale... (Villani). Sopra il motore Renault ha colto la 50. pole (Colombo)

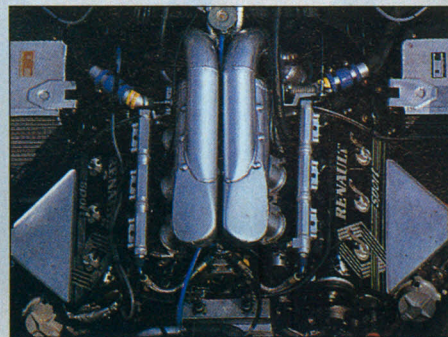


Pirelli, per la Renault si può parlare di «dulcis in fundo» o, visto da diversa angolazione, di «veleno della coda» perché in Brasile, nella prossima primavera, queste due Case ci mancheranno molto.

ALLA VIGILIA del rally di Sanremo la

Lancia ha presentato la nuova arma da corsa per le stagioni prossime venture. La Delta Hf 4Wd, per dirla con una definizione di moda, si presenta bene e a guardarla c'è da restare ammirati. Ma non per il risultato estetico, come verrebbe da pensare, bensì

per l'ennesima dimostrazione di ecletticità e rapidità di lavoro della squadra torinese. Infatti sono passati appena pochi mesi dalle decisioni di maggio che hanno cambiato tutti i regolamenti e già la Lancia è in grado di proporre un nuovo modello perfettamente aderente alle nuove norme e tale da presentarsi già come vettura da battere per la





SOMMARIO

36
F. Indy:
la turbolenza
negli ovali
è una trappola
infernale



FORMULA 1

Il Gp del Messico dai nostri inviati 4

L'INTERVISTA

Nicola Larini 66

SPECIALI

F. Indy: il problema degli ovali 36

F. 3000: i perché del dominio italiano 42

RALLY

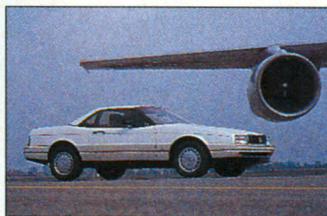
Hong Kong-Pechino: le foto più belle 51-62

Mercato: Kankkunen alla Lancia 96

Anteprima: ecco la Delta Hf 4wd 98

Concorso As-Gm:
i giorni di Pugnochiuso 100

70
Produzione:
ecco l'Allanté
la Cadillac
di Pininfarina



LE CORSE DELLA DOMENICA

Domenica sprint 89

F. Indy: Rahal a Laguna Seca 90

Euroturismo: Ravaglia-Pirro a Jarama 94

SULLA STRADA

La Caddy vestita Pininfarina 70

RUBRICHE

Tuttevelocità 24

Compravendita 31

Lettere 34

L'altra domenica 78-88

Tutterally 95

Dove corriamo 110

100
Rally:
i lettori di As
a Pugnochiuso
per il corso
con la Opel



stagione entrante. Questa non è davvero impresa da poco e c'è di che essere sbalorditi. E con la stessa rapidità d'azione il reparto corse ha sin d'ora in animo altri orizzonti. Chiusa la parentesi delle gare di durata in pista ecco prendere corpo il salto ufficiale nell'offshore con un motore che sarebbe studiato e messo a punto con la supervisione dell'ingegner Lombardi e poi montato su uno scafo di Abbate colorato con il bianco-rosso-blu della Martini. Il team dovrebbe contare su Cesare Fiorio come pilota e sul suo amico Conny Iseburg (neo acquisto dell'Abarth anche per i rally) come team manager forte della sua conoscenza del settore. Nuova lira, nuove corde; nuove corde, nuove canzoni...

SE LANCIA ride, Fiat esulta. In questi giorni si festeggia la duemillesima Uno prodotta. È un traguardo eccezionale anche perché nessun modello della Casa torinese ha raggiunto questo traguardo in così poco tempo. Presentata nel gennaio '83 a Cape Canaveral, la Uno ha toccato quota un milione di modelli nel marzo dello scorso anno ed è destinata a battere ancora record. In essa si sintetizza molto dell'attuale successo del management torinese che, per molti aspetti, l'ha eletta a simbolo di un modo ben preciso di intendere la progettazione di una vettura moderna. Aristotele ha scritto che si può fallire in tanti modi, mentre riuscire è possibile in un modo soltanto. Uno, appunto.

Carlo Cavicchi

IL 1637 CHIAMATE TELESPRINT OPPURE (051) 997997 Se di altro distretto
Se utente del distretto di Bologna, Milano, Genova, Roma e Torino
Servizio quotidiano d'informazione sull'attività motoristica in collaborazione con la SIP

AUTO SPINT

n. 42 - Anno XXVI
14-20 ottobre 1986

Direttore responsabile
CARLO CAVICCHI

Caporedattore
Roberto Guglielmi

Capi servizio
Daniele Buzzonetti
Alfredo Maria Rossi

Inviati speciali
Marino Bartoletti
Giancarlo Cevenini
Carlo Massagrande

Redattori
Gianni Antoniella, Roberto Boccafogli,
Diego Forti, Cesare Maria Mannucci,
Ettore Mingardi (segreteria),
Franco Nugnes, Guido Schiltone

Servizi speciali
Lino Manocchia (USA), **Giorgio Piola**
(Tecnica), **Alessandro Stefanini**

Impaginazione
Morena Albertini, Giordano Capelli,
Franco Rossi

Segreteria di Redazione:
Marisa Imbrogno.
Segreteria esteri:
F. Gigi Rueckert.

Collaboratori: Roberto Argenti, Luca Bartolini, Paolo Ciccarone, Adriano Cimarosti, Massimo Clarke, Gianni Cogni, Bob Constanduros, Gérard Crombac, Cesare De Agostini, Mike Doodson, Martin Holmes, Thomas M. Imhof, Jeff Hutchinson, Walter Leverone, Pietro Libro, Wolfgang Monseher, Maurizio Masini, Doug Nye, Ian Phillips, Ezio Pirazzini, Charles G. Proche, Maurizio Ravaglia, Sergio Remondino, Nigel Roebuck, Gianni Rogliatti, Roberto Teso, Tommaso Tommasi, H. Jürgen Tücherer, Grahame Ward

Il nostro indirizzo: 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Via del Lavoro 7, telefono: 051/45.55.11, casella postale AD 1734 - 40100 Bologna, telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I, telecopier: 051/455418.

Ufficio relazioni esterne: Milano Via Pantano 2, tel. 02/ 875610-865781 - Federico D'Amore - Francesco Stissi

Distribuzione: Italia, Concessionario Esclusivo A&G Marco S.p.A. - 20126 Milano, via Fortezza 27, tel. 02/25.26. All'estero, Messaggerie Internazionali s.r.l., 20090 Fizzano di Pieve Emanuele (MI) via Calabria 23, tel. 02/90.72.20.27-8-9, telex 312597 Me-xint-I

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

Fotocomposizione e stampa: Poligrafici il Borgo S.p.A., 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria, 6, tel. 051/45.70.18

FI&G AUTOSPRINT
IL SETTIMANALE DA CORSA
FONDATO NEL 1961

CONTI EDITORE
Direttore editoriale
ITALO CUCCI

Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 696

IN COPERTINA/Berger s'affaccia sulla scena mondiale

L'UOMO NUOVO

Prima vittoria dell'austriaco, che il prossimo anno vestirà i panni Ferrari, e primo successo della Benetton grazie anche alla perfetta tenuta delle gomme Pirelli. Prost è secondo, Piquet quarto e Mansell quinto: la volata a tre quindi, si deciderà in Australia

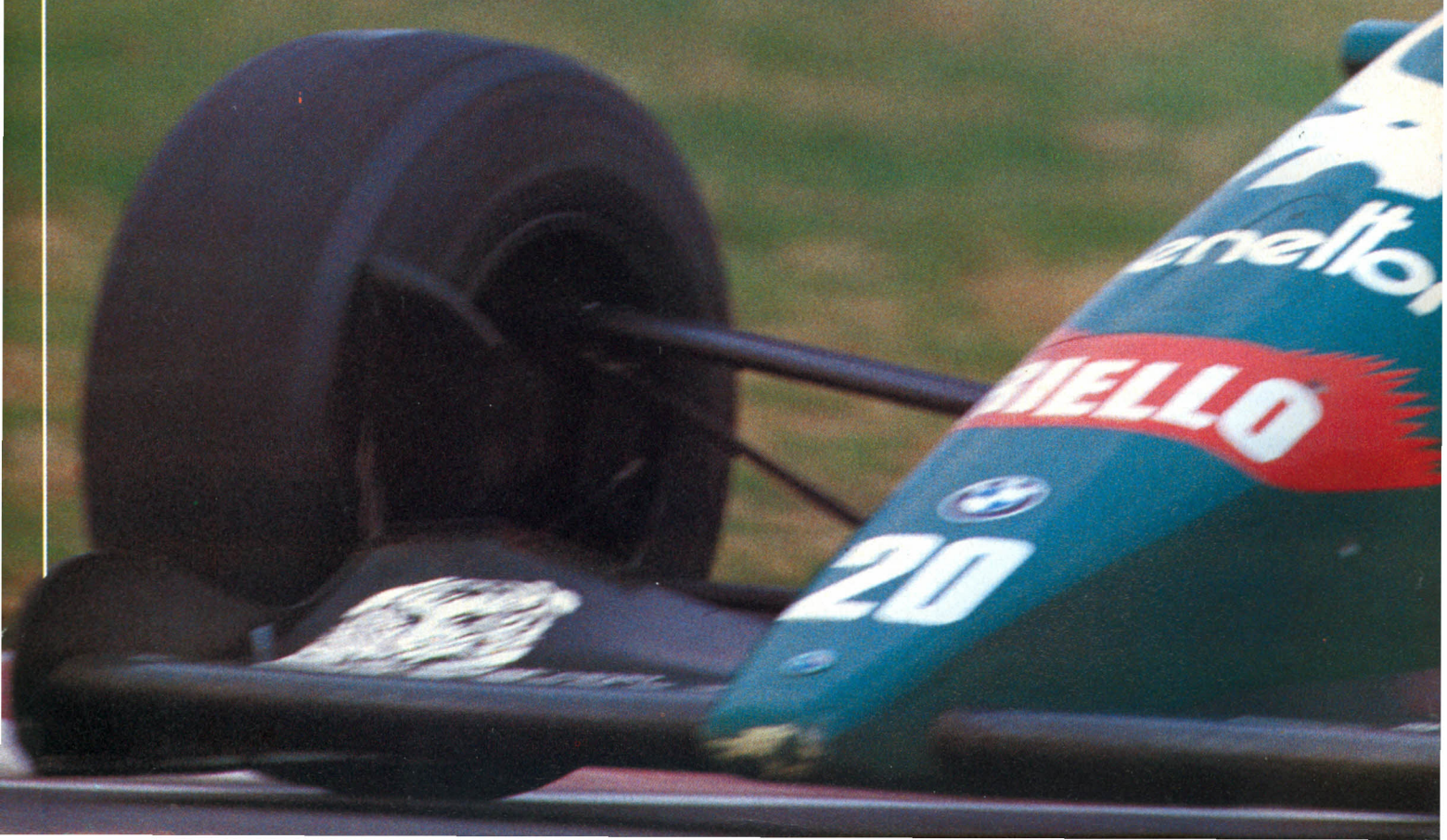
di Daniele Buzzonetti

CITTÀ DEL MESSICO — Più che un Gran Premio è stato un gioco d'azzardo nel quale le gomme hanno avuto un ruolo decisivo ma quello che importa è che il campionato del mondo di F.1 possa terminare in Australia il 26 di ottobre, con tre piloti Mansell,

Prost e Piquet, ancora in grado di contendersi il titolo. Un fatto memorabile nella storia dei Gran Premi, come d'altronde estremamente degna di significato è stata la vittoria di Gerhard Berger con la Benetton-Bmw. Nell'exploit va evidenziato però

anche il grande merito della Pirelli che ha consentito al pilota austriaco di disputare l'intera corsa senza cambiare le gomme. Questo, quando tutti i fortissimi avversari con gomme Goodyear sono stati penalizzati da un

segue



VO

Gerhard Berger, 27 anni, pilota della Benetton, sostituito di Johansson alla Ferrari il prossimo anno (FotoAmaduzzi). Anche Gerhard, come Mansell, ha vinto il suo primo Gran Premio in ottobre. Per l'inglese si trattava del 6 di ottobre, Brands Hatch, Gran Premio d'Europa. E ora Mansell è in predicato di diventare campione del mondo...



L'uomo nuovo

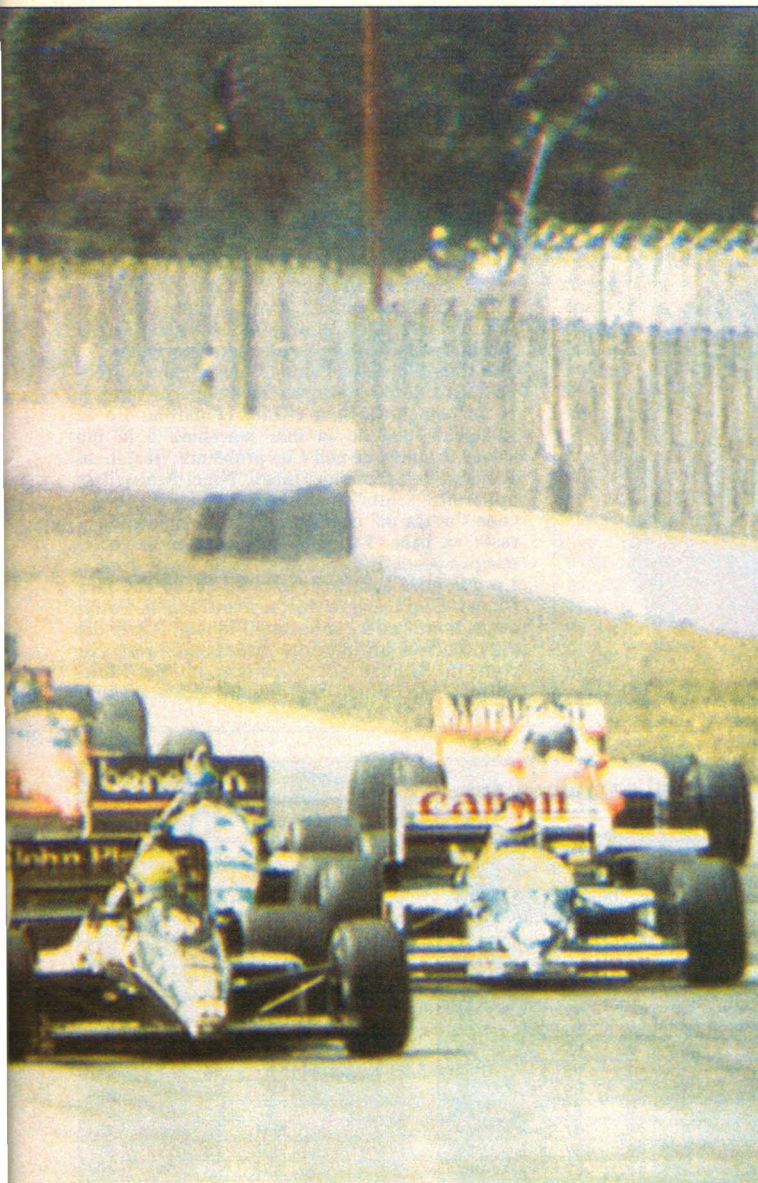
segue

consumo assolutamente anomalo. Sia Mansell che Senna si sono fermati due volte ai box mentre Piquet addirittura tre. Prost ha effettuato un solo stop ma come gli altri, non ha potuto attaccare nei momenti decisivi proprio a causa delle gomme. A fine corsa, l'ingegnere Mezzanotte, numero uno della Pirelli alle corse era visibilmente soddisfatto, anche perché si era verificato esattamente quanto era stato pronosticato. Berger è partito con gomme dure sul lato destro e durissime sul sinistro ma le condizioni della pista, con l'asfalto finalmente ben «conciato» dopo quattro giorni di prove, lo consentiva. Le gomme dure hanno funzionato benissimo mentre i piloti con le Goodyear semimorbide sono andati subito in crisi. Per Berger si tratta della prima vittoria nel campionato del mondo, come per la Benetton d'altronde, arrivata a fine stagione ad un buon livello di competitività dopo un rodaggio un po' difficile. Per Berger si tratta del biglietto da visita migliore, in vista del suo passaggio alla Ferrari e in effetti l'austriaco ha corso davvero con classe in Messico. Nessuno gli ha regalato nulla pur se il vantaggio delle gomme è stato enorme. Ma Berger ha vinto soprattutto con un buon comportamento nella prima parte della corsa, quando ha tenuto il ritmo di Piquet, Senna e Prost che «tiravano come dannati» davanti a lui. Poi con i cambi di pneumatici ripetuti, il gioco si è rivolto a suo favore ma non ha tirato i remi in barca nemmeno per un attimo. Basti pensare che ha ottenuto il suo giro più veloce al 42. giro (1'20"463) e al 61. era ancora in grado di segnare 1'21"863.

LA GRANDE giornata di Berger, della Benetton-Bmw e della Pirelli ha dunque permesso un finale di campionato al fulmicotone. Mansell, Prost e Piquet dovranno giocarsi il titolo nel Gp d'Australia, sull'interessante circuito cittadino di Adelaide. Un grande regalo anche per gli australiani che l'anno scorso hanno sorpreso il mondo con un Gp (debuttante) superbo ma un grande regalo soprattutto per gli spettatori, che già con la corsa messicana hanno avuto di che emozionarsi. Mansell non ha avuto fortuna: il sabato è stato accolto da un attacco del «male di Montezuma (nausea e diarrea) ma la realtà è che ha accettato l'invito per una festa messicana, (con cibi locali troppo diversi dalle sue abitudini) mentre avrebbe fatto meglio a non esporsi. Domenica ha perso tutto in partenza per colpa della frizione (o sua?) secondo quello che ha dichiarato lo stesso pilota dopo la corsa. Si



Ecco le immagini del pauroso via. Mansell rimane fermo per qualche secondo di troppo e viene miracolosamente evitato da quelli dietro mentre Senna è velocissimo a scattare davanti a Piquet (FotoAnsa). Sfortunata, la corsa dei due ferraristi. Alboreto è partito benissimo, ma ha subito rotto una turbina (Amaduzzi), Johansson ha rotto quasi al traguardo quando era 4. (Villani)



Sursum Cordola

FORSE non tutti sanno che il Gp del Messico è uno dei più antichi. Il primo lo vinse uno spagnolo, tale Cortez, ma bisogna dire che il più famoso pilota locale, tale Montezuma, reclamò a lungo per alcune presunte irregolarità dell'avversario. Per fortuna, al giorno d'oggi le punizioni per le infrazioni commesse in gara sono molto più lievi. Basti pensare che un certo Massimiliano, famoso pilota austriaco, per aver leggermente urtato l'idolo locale Benito Juarez, fu passato per le armi direttamente nei box del circuito che, all'epoca, sorgeva a Queretaro. Oltreché per la sua prima vittoria, Berger era infatti molto contento per aver vendicato quel suo antico collega. Memorabili edizioni del Gp del Messico, furono vinte da Pancho Villa, Porfirio Diaz e, diverse volte, da un pilota americano che spesso superava la frontiera: Jesse James. A proposito di americani, c'è da dire che non hanno mai ben digerito la sconfitta patita sul circuito di Alamo nonostante schierassero dei veri fuori classe, quali Davy Crockett, Jim Bowie e William Barret Travis. Grazie alla Rai, per questa nuova edizione della corsa messicana, abbiamo conosciuto due nuovi piloti: Santalmassi e Marescalchi che però, anche per colpa dei loro meccanici (Gorbaciov e Reagan) sono arrivati tardi sulla griglia di partenza e sono stati esclusi. La Ferrari va sempre meglio: il suo pilota mancato è ancora in testa al mondiale; la macchina del suo nuovo tecnico rischia ancora di vincerlo e il suo nuovo pilota ha vinto la gara: meglio di così...

Alfredo Maria Rossi



è fatto infilare quasi dall'intero plotone ed è passato 18. al termine del primo giro. Ha cercato di rimediare, ma le gomme non lo hanno sostenuto. Davanti intanto Piquet se la vedeva con Senna e lo infilava senza tante storie, resistendo a un successivo attacco. Poi la corsa ha avuto un andamento strano perché le Goodyear non tenevano assolutamente ma va dato atto a Prost di avere capito al volo la situazione. Il francese infatti non ha preteso grandi cose come Piquet, lo stesso Senna o Mansell, almeno nella iniziale rimonta. Ha tenuto un ritmo veloce ma non troppo esagerato e si è trovato tranquillamente secondo, dietro all'imprendibile Berger. Sono sei punti d'oro per il campione del mondo che ha ritrovato valide possibilità in vista dell'Australia.

PER SENNA il discorso è simile a quello fatto per i piloti della Williams. Era probabilmente inutile volere strafare con le Goodyear a disposizione delle vetture presenti in Messico e il suo terzo posto è stato quasi certamen-

te un regalo della Ferrari che non ha consentito a Johansson di superarlo al momento giusto a causa della rottura di una turbina. Il pilota della Ferrari ha cambiato le gomme solo una volta ed ha tenuto poi un ritmo molto omogeneo ma la rottura lo ha colto proprio al momento decisivo. Una strana giornata anche per la Casa di Maranello, questa legata al Gp del Messico. Dopo prove piuttosto tribolate per problemi di assetto e di turbine, improvvisamente la corsa si è sviluppata con ben differenti speranze. Alboreto riusciva a tenere il ritmo dei migliori e avrebbe potuto certamente combinare qualche cosa di buono se non fosse stato pure lui fermato da una turbina arrosto.

JOHANSSON ha corso con grinta e con intelligenza, ma ancora una volta non è stata la giornata giusta per il team di Maranello. La «dipendenza tecnica» in fatto di turbine è stata pagata cara e proprio in una giornata che ha visto limitare quasi al minimo storico

i ritiri. Invece ne hanno approfittato i piloti della Minardi che finalmente sono riusciti ad arrivare in fondo. Una grande soddisfazione per un team che fa l'impossibile pur con un budget non alto. La Motori Moderni non è riuscita a montare turbine adatte all'altura (che non sono in commercio) come avevano tutti gli altri ma il compromesso trovato è andato a buon fine. De Cesaris ce la ha messa tutta e per lui l'ottavo posto significa avere ritrovato anche la fiducia in se stesso. Tra gli altri protagonisti non di primo piano ma per questo non meno meritevoli, da segnalare anche Philippe Alliot che ha commesso un piccolo errore al 56. giro (testa coda) ma ha ottenuto pur sempre un punto mondiale, dopo una corsa che lo ha segnalato per grinta e decisione. Certo, anche in questo caso, il vantaggio delle Pirelli c'è stato. Peccato che la Casa milanese intenda ritirarsi. Ma non ci sarà spazio per un ripensamento, magari a condizioni differenti da quelle attuali? □

IL CASO/Mansell e Piquet commettono errori decisivi

Rimandati in Australia

Tutto rinviato al Gp d'Adelaide. L'inglese ha sbagliato al via poi, assieme al brasiliano, si è fatto irretire in una serie di cambi-gomme avventati che hanno penalizzato la corsa

di Cesare Maria Mannucci

CITTÀ DEL MESSICO. Per questa gara si erano preparati in maniera specifica, e soprattutto Nelson Piquet non aveva lasciato nulla al caso. Un'intera settimana di ossigenazione in alta montagna e la pressurizzazione del suo aereo personale cambiata per ripetere le condizioni ambientali di altitudine di Città del Messico. Piquet aveva dedicato tanta cura al proprio fisico come mai aveva fatto, proprio perché sapeva che l'incidente di Detroit era accaduto per la sua preparazione fisica insufficiente. Nigel Mansell non era stato da meno. Per adattarsi al cambiamento di fuso orario aveva passato tre giorni a New York in compagnia di Frank Williams. Prima del via, l'atmosfera nella scuderia era saturata di tensione. Durante il warm-up Piquet accusava problemi di motore. Prima si decideva di cambiare il propulsore poi ci si rendeva conto che i problemi erano di natura elettrica e quindi risolvibili. Mentre



PIQUET (FotoViliani)

tutta la squadra era per Mansell, Piquet era completamente isolato, e solo Frank Dornie si occupava della sua macchina: «Oramai non ci faccio nemmeno più caso, è una storia che va avanti dall'inizio dell'anno. Questa gara potrebbe essere decisiva, eppure in tre giorni Patrick Head non mi ha mai rivolto la parola. Lo fa solamente quando la mia macchina è la più veloce. Comunque non è un problema. Se non mi si rompe la macchina vinco». Nigel Mansell in apparenza sembrava più tranquillo. «Mi preoccupa l'usura dei pneumatici anteriori, ma per il resto va bene. La pista mi piace, certo vorrei essere a posto fisicamente, mi sento molto debole. La mia gara sarà impostata su quello che farà Piquet. È lui che deve vincere a tutti i costi. Potrei anche limitarmi a controllare Piquet». Prima del via accadeva un ulteriore fatto che dimostrava come in Williams si propendesse più per Mansell che per Piquet. Sul muletto del brasiliano

La parità premierebbe Mansell I grandi numeri sono con Nigel

IL GRAN PREMIO del Messico non ha deciso nulla e quindi eccoci nuovamente alle prese con il gioco delle possibilità che i tre moschettieri della F. 1 si giocheranno nell'ultima sfida, quella che li vedrà di fronte il 26 ottobre in Australia, sul circuito di Adelaide. Come già avevamo detto presentando la corsa messicana, le possibili combinazioni di punteggio tra i tre piloti sono 229. Il numero potrebbe anche sembrare strano ma si giustifica per il fatto che il meccanismo di attribuzione dei punti non ammette il pareggio se non nel caso che si resti fuori dalla zona punti. In breve i punti attribuibili sono 6 (9-6-4-3-2-1) che per il calcolo diventano 7 aggiungendo lo zero che tocca dalla settima posizione all'ultima. In teoria, quindi, le possibili combinazioni sarebbero 343 (vale a dire 7 elevato alla terza) ma scartando gli impossibili casi di parità, si scende appunto ai 229 casi presi in considerazione.

■ MANSELL CAMPIONE. Va subito detto che il pilota inglese fa ancora, sempre per la matematica, la parte del leone: ha infatti a suo favore ben 187 casi pari all'81,66%. Di questi 187 casi, 177 assegnano la vittoria a Mansell per vantaggio diretto, mentre gli altri dieci (segnalati dall'asterisco) danno la vittoria a Mansell nonostante la parità in virtù della discriminante dei piazzamenti. La parità si verificherebbe in 5 casi con Prost e in 5 casi con Piquet. Tuttavia, mentre Prost perderebbe per il minor numero di vittorie, Piquet si vedrebbe strappare l'iride per l'inezia di un quinto posto. La parità tra Mansell e Piquet, infatti, la si avrebbe con il 1. posto di Piquet e il 3. di Mansell. Entrambi si troverebbero quindi con 5 vittorie, 2 secondi posti, 4 terzi, e un quarto ma Mansell potrebbe allora vantare appunto due quinti posti che pur scartati nel calcolo dei punti utili, sarebbero tuttavia la carta vincente: come dire uno scarto indovinato.

Mansell campione se...

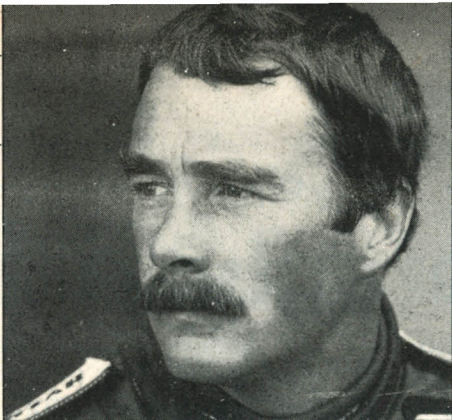


LUI ARRIVA		PIQUET ARRIVA		PROST ARRIVA	
POS.	PUNTI	POS.	PUNTI	POS.	PUNTI
1.	77	2.	69	3.	67
1.	77	2.	69	4.	66
1.	77	2.	69	5.	65
1.	77	2.	69	6.	64
1.	77	2.	69	S.P.	64
1.	77	3.	67	2.	69
1.	77	3.	67	4.	66
1.	77	3.	67	5.	65
1.	77	3.	67	6.	64
1.	77	3.	67	S.P.	64
1.	77	4.	66	2.	69
1.	77	4.	66	3.	67
1.	77	4.	66	5.	65
1.	77	4.	66	6.	64
1.	77	4.	66	S.P.	64
1.	77	5.	65	2.	69
1.	77	5.	65	3.	67
1.	77	5.	65	4.	66
1.	77	5.	65	6.	64
1.	77	5.	65	S.P.	64
1.	77	6.	64	2.	69
1.	77	6.	64	3.	67
1.	77	6.	64	4.	66
1.	77	6.	64	5.	65
1.	77	6.	64	S.P.	64
1.	77	S.P.	63	2.	69
1.	77	S.P.	63	3.	67
1.	77	S.P.	63	4.	66
1.	77	S.P.	63	5.	65
1.	77	S.P.	63	6.	64
1.	77	S.P.	63	S.P.	64
2.	74	1.	72	3.	67
2.	74	1.	72	4.	66
2.	74	1.	72	5.	65
2.	74	1.	72	6.	64
2.	74	1.	72	S.P.	64
2.	74	3.	67	1.	72
2.	74	3.	67	4.	66

2.	74	3.	67	5.	65
2.	74	3.	67	6.	64
2.	74	3.	67	S.P.	64
2.	74	4.	66	1.	72
2.	74	4.	66	3.	67
2.	74	4.	66	5.	65
2.	74	4.	66	6.	64
2.	74	4.	66	S.P.	64
2.	74	5.	65	1.	72
2.	74	5.	65	3.	67
2.	74	5.	65	4.	66
2.	74	5.	65	6.	64
2.	74	5.	65	S.P.	64
2.	74	6.	64	1.	72
2.	74	6.	64	3.	67
2.	74	6.	64	4.	66
2.	74	6.	64	5.	65
2.	74	6.	64	S.P.	64
2.	74	S.P.	63	1.	72
2.	74	S.P.	63	3.	67
2.	74	S.P.	63	4.	66
2.	74	S.P.	63	5.	65
2.	74	S.P.	63	6.	64
2.	74	S.P.	63	S.P.	64
3.	72	2.	69	4.	66
3.	72	2.	69	5.	65
3.	72	2.	69	6.	64
3.	72	2.	69	S.P.	64
3.	72	4.	66	2.	69
3.	72	4.	66	5.	65
3.	72	4.	66	6.	64
3.	72	4.	66	S.P.	64
3.	72	5.	65	2.	69
3.	72	5.	65	4.	66
3.	72	5.	65	6.	64
3.	72	5.	65	S.P.	64
3.	72	6.	64	2.	69
3.	72	6.	64	4.	66
3.	72	6.	64	5.	65
3.	72	6.	64	S.P.	64
3.	72	S.P.	63	2.	69
3.	72	S.P.	63	4.	66
3.	72	S.P.	63	5.	65
3.	72	S.P.	63	6.	64
3.	72	S.P.	63	S.P.	64
3.	72	S.P.	63	6.	64
3.	72	S.P.	63	S.P.	64
4.	71	2.	69	3.	67
4.	71	2.	69	5.	65
4.	71	2.	69	6.	64
4.	71	2.	69	S.P.	64
4.	71	3.	67	1.	72
4.	71	3.	67	2.	69

venivano apposti il nome e il numero del pilota inglese che già disponeva del proprio muletto, come dire che la proprietà di Mansell si estendeva da quel momento su tre macchine. Un episodio insignificante, che però Piquet avvertiva con fastidio. Come si vede c'erano tutti i presupposti per una gara incandescente. Mansell poteva finalmente cancellare il ruolo di eterno secondo pilota retaggio dei lunghi anni alla Lotus. Piquet si sentiva in credito con la sua squadra, recriminando sull'assenza di Frank Williams e di tutto quello che ne era conseguito. In gara invece è successo l'inimmaginabile ma soprattutto i piloti Williams si sono resi protagonisti di una serie di errori incredibili.

HA COMINCIATO Mansell sbagliando la partenza, e muovendosi quando gli altri erano già in fondo al rettilineo. Mansell ha detto di aver avuto problemi con la frizione, in realtà l'inglese non ha tenuto conto di una norma che tutti i piloti rispettano in condizioni di partenza in altura, ossia quella di tener accelerata la macchina ad un numero di giri più elevato dell'abituale per permettere alla turbina — che in condizioni di atmosfera rarefatta fatica di più del suo lavoro di dare l'abituale spinta in accelerazione. La gara poi è stata una autentica farsa per le gomme. Nelson Piquet tre cambi di pneumatici, Mansell due, quando gli altri Goodyear — a parte Senna che ha forato — hanno effettuato un solo cambio, e il vincitore



MANSSELL (FOTO: ARDUZZI)

Berger nessuno. Piquet ha detto: «Siamo stati tratti in inganno dalle condizioni della pista che il giorno della gara sono completamente mutate. L'asfalto era molto più pulito, c'era molta più aderenza e le gomme andavano fuori subito. È per questo che mi sono fermato tre volte». Mansell ha dato una versione più o meno simile. I piloti Williams non hanno voluto ammettere il loro grande errore che rimanda tutta la decisione ad Adelaide. In realtà tutto il Gp poteva essere effettuata addirittura senza cambio di gomme. La pista messicana aveva un coefficiente minimo di usura, e man mano che i giri passavano il tracciato diventava sempre più sporco. In queste condizioni la gomma non si sarebbe dovuta usurare in maniera abnorme. L'analisi dei tempi dimostra questa realtà. Gli ultimi giri, precedenti al primo cambio gomme, in teoria più lenti, Piquet li aveva percorsi in 1'20"952 e 1'21"883. Con gomme fresche il brasiliano

girava in 1'21"864 e 1'22"029. Si capisce bene che le gomme nuove non portavano nessun vantaggio ma solo una perdita di tempo per la sosta. La storia si ripeteva per il secondo cambio. Prima di fermarsi la seconda volta Piquet girava in 1'22"568 e 1'22"938, dopo il cambio gomme continuava sul ritmo di 1'20"673 e 1'22"502 scendendo sotto il 1'20" solamente nelle ultime battute, quando era in lotta con Mansell. Nelle soste per cambiare le gomme, le Williams hanno perso oltre un minuto. In questo il motivo della sconfitta. Prost e Johansson, sempre con le Goodyear, non hanno avuto nessun problema e dopo l'unico cambio hanno mantenuto un ritmo consistente. Adirittura l'analisi delle gomme cambiate da Johansson ha rivelato che il ferrarista avrebbe potuto effettuare tutta la gara con le coperture montate al via.

DOPO la gara Piquet era amareggiato: «Più di così non potevo fare. Ero partito per vincere, ero in testa, doveva essere la mia gara. All'inizio la vettura era perfetta, l'unico problema cui era venuto da Senna che come al solito aveva cercato di chiudermi. Questa volta l'ho fatto io e ha fatto bene ad alzare il piede dall'acceleratore, altrimenti sarebbe volato contro un muro. Per Adelaide non mi resta che vincere». Mansell, pur meno deluso ad Adelaide non dovrà ripetere la stessa serie di errori terribili compiuti in Messico. Prost potrebbe approfittarne. □

4.	71	3.	67	5.	65
4.	71	3.	67	6.	64
4.	71	3.	67	S.P.	64
4.	71	5.	65	2.	69
4.	71	5.	65	3.	67
4.	71	5.	65	6.	64
4.	71	5.	65	S.P.	64
4.	71	6.	64	2.	69
4.	71	6.	64	3.	67
4.	71	6.	64	5.	65
4.	71	6.	64	S.P.	64
4.	71	S.P.	63	2.	69
4.	71	S.P.	63	3.	67
4.	71	S.P.	63	5.	65
4.	71	S.P.	63	6.	64
4.	71	S.P.	63	S.P.	64
5.	70	2.	69	3.	67
5.	70	2.	69	4.	66
5.	70	2.	69	6.	64
5.	70	2.	69	S.P.	64
5.	70	3.	67	2.	69
5.	70	3.	67	4.	66
5.	70	3.	67	6.	64
5.	70	3.	67	S.P.	64
5.	70	4.	66	2.	69
5.	70	4.	66	3.	67
5.	70	4.	66	6.	64
5.	70	4.	66	S.P.	64
5.	70	6.	64	2.	69
5.	70	6.	64	3.	67
5.	70	6.	64	4.	66
5.	70	6.	64	S.P.	64
5.	70	S.P.	63	2.	69
5.	70	S.P.	63	3.	67
5.	70	S.P.	63	4.	66
5.	70	S.P.	63	6.	64
5.	70	S.P.	63	S.P.	64
6.	70	2.	69	3.	67
6.	70	2.	69	4.	66
6.	70	2.	69	5.	65
6.	70	3.	67	2.	69
6.	70	3.	67	4.	66
6.	70	3.	67	5.	65
6.	70	3.	67	S.P.	64
6.	70	4.	66	3.	67
6.	70	4.	66	5.	65
6.	70	4.	66	6.	64
6.	70	4.	66	S.P.	64
6.	70	5.	65	2.	69
6.	70	5.	65	3.	67
6.	70	5.	65	4.	66
6.	70	5.	65	S.P.	64
6.	70	6.	64	2.	69
6.	70	6.	64	3.	67
6.	70	6.	64	4.	66
6.	70	6.	64	5.	65
6.	70	6.	64	S.P.	64
6.	70	S.P.	63	2.	69
6.	70	S.P.	63	3.	67
6.	70	S.P.	63	4.	66
6.	70	S.P.	63	5.	65
6.	70	S.P.	63	6.	64
6.	70	S.P.	63	S.P.	64
3.	72	1.	72	2.	69*
3.	72	1.	72	4.	66*
3.	72	1.	72	5.	65*
3.	72	1.	72	6.	64*
3.	72	1.	72	S.P.	64*
3.	72	2.	69	1.	72*
3.	72	4.	66	1.	72*
3.	72	5.	65	1.	72*
3.	72	6.	64	1.	72*
3.	72	S.P.	63	1.	72*

6.	70	5.	65	3.	67
6.	70	5.	65	4.	66
6.	70	5.	65	S.P.	64
6.	70	S.P.	63	2.	69
6.	70	S.P.	63	3.	67
6.	70	S.P.	63	4.	66
6.	70	S.P.	63	5.	65
6.	70	S.P.	63	S.P.	64
S.P.	70	2.	69	3.	67
S.P.	70	2.	69	4.	66
S.P.	70	2.	69	5.	65
S.P.	70	2.	69	6.	64
S.P.	70	2.	69	S.P.	64
S.P.	70	3.	67	2.	69
S.P.	70	3.	67	4.	66
S.P.	70	3.	67	5.	65
S.P.	70	3.	67	6.	64
S.P.	70	3.	67	S.P.	64
S.P.	70	4.	66	2.	69
S.P.	70	4.	66	3.	67
S.P.	70	4.	66	5.	65
S.P.	70	4.	66	6.	64
S.P.	70	4.	66	S.P.	64
S.P.	70	5.	65	2.	69
S.P.	70	5.	65	3.	67
S.P.	70	5.	65	S.P.	64
S.P.	70	6.	64	2.	69
S.P.	70	6.	64	3.	67
S.P.	70	6.	64	4.	66
S.P.	70	6.	64	5.	65
S.P.	70	6.	64	S.P.	64
S.P.	70	S.P.	63	2.	69
S.P.	70	S.P.	63	3.	67
S.P.	70	S.P.	63	4.	66
S.P.	70	S.P.	63	5.	65
S.P.	70	S.P.	63	6.	64
S.P.	70	S.P.	63	S.P.	64
3.	72	1.	72	2.	69*
3.	72	1.	72	4.	66*
3.	72	1.	72	5.	65*
3.	72	1.	72	6.	64*
3.	72	1.	72	S.P.	64*
3.	72	2.	69	1.	72*
3.	72	4.	66	1.	72*
3.	72	5.	65	1.	72*
3.	72	6.	64	1.	72*
3.	72	S.P.	63	1.	72*

Piquet campione se...



MANSSELL ARRIVA		LUI ARRIVA		PROST ARRIVA	
POS.	PUNTI	POS.	PUNTI	POS.	PUNTI
4.	71	1.	72	2.	69
4.	71	1.	72	3.	67
4.	71	1.	72	5.	65
4.	71	1.	72	6.	64
4.	71	1.	72	S.P.	64
5.	70	1.	72	2.	69
5.	70	1.	72	3.	67
5.	70	1.	72	4.	66
5.	70	1.	72	6.	64
5.	70	1.	72	S.P.	64
6.	70	1.	72	2.	69
6.	70	1.	72	3.	67
6.	70	1.	72	4.	66
6.	70	1.	72	5.	65
6.	70	1.	72	S.P.	64
S.P.	70	1.	72	2.	69
S.P.	70	1.	72	3.	67
S.P.	70	1.	72	4.	66
S.P.	70	1.	72	5.	65
S.P.	70	1.	72	6.	64
S.P.	70	1.	72	S.P.	64

Prost campione se...



MANSSELL ARRIVA		PIQUET ARRIVA		LUI ARRIVA	
POS.	PUNTI	POS.	PUNTI	POS.	PUNTI
4.	71	2.	69	1.	72
4.	71	3.	67	1.	72
4.	71	5.	65	1.	72
4.	71	6.	64	1.	72
4.	71	S.P.	63	1.	72
5.	70	2.	69	1.	72
5.	70	3.	67	1.	72
5.	70	4.	66	1.	72
5.	70	6.	64	1.	72
5.	70	S.P.	63	1.	72
6.	70	2.	69	1.	72
6.	70	3.	67	1.	72
6.	70	4.	66	1.	72
6.	70	5.	65	1.	72
6.	70	S.P.	63	1.	72
S.P.	70	2.	69	1.	72
S.P.	70	3.	67	1.	72
S.P.	70	4.	66	1.	72
S.P.	70	5.	65	1.	72
S.P.	70	6.	64	1.	72
S.P.	70	7.	63	1.	72

■ **PIQUET CAMPIONE.** L'unica speranza del brasiliano è la vittoria, a patto che Mansell non si classifichi meglio del 4. posto. Si tratta di soli 21 casi pari a una percentuale del 9,17%. Come abbiamo visto, infatti, già il terzo posto di Mansell gli sarebbe fatale in seguito alla discriminante dei piazzamenti.

■ **PROST CAMPIONE.** Al francese restano le stesse possibilità di Piquet: 21 pari ancora al 9,17. Naturalmente anche il campione in carica ha solamente la chance della vittoria, sempre che Mansell non faccia meglio del 4. posto, giacché la partita sarebbe negativa.

LA CRONACA/Le gomme Pirelli armi vincenti della Benetton

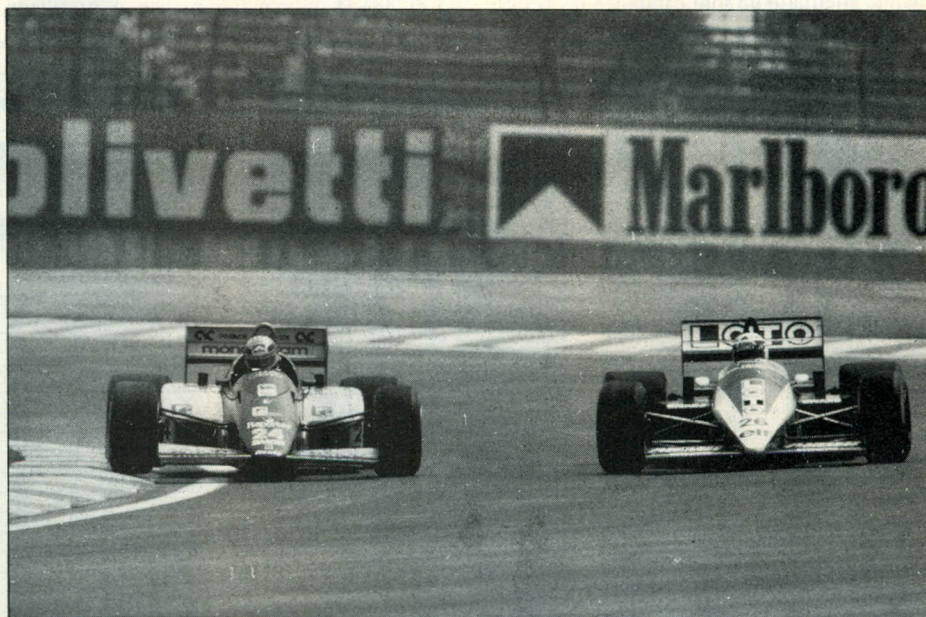
In braghe di tela

L'austriaco Berger è stato l'unico a non essere stato costretto a soste multiple ai box per la sostituzione dei pneumatici che si usuravano in maniera del tutto inusuale e ha così vinto sfruttando al meglio questo vantaggio. Per tutti gli altri è stato un calvario

CITTÀ DEL MESSICO - A sorpresa Berger svettava durante il warm up. Con l'aumento della temperatura le Pirelli trovavano un rendimento ottimale e sembravano permettere a Benetton e Brabham di effettuare tutta la gara senza soste. Prost riusciva a trovare un bilanciamento perfetto, mentre a sorpresa Johansson otteneva il quarto tempo, con Alboreto in piena crisi di sottosterzo e turbine che non garantivano una pronta accelerazione. Usciva di pista Alliot, Piquet lamentava problemi di natura elettrica, tant'è che alla Williams pensavano inizialmente di cambiare il propulsore e Rothengatter non partiva dopo aver incidentato la sua vettura in prova. Il via dava subito la svolta alla gara: Senna e Piquet partivano dalla prima fila, mentre dietro Mansell rimaneva fermo con la frizione impastata. Fortunatamente tutti riuscivano a evitare la Williams. Mansell riusciva poi a partire quando tutto il gruppo era ormai sgranato in fondo al rettilineo. Senna entrava in testa alla prima curva, ma Piquet era scatenato. Alla successiva piega affiancava la Lotus e nel rettilineo passava al comando dopo che Senna aveva cercato di ostacolare la manovra stringendo all'interno. Il primo incidente di gara eliminava Tambay che veniva colpito da Arnoux e finiva fuori pista. Alla fine del primo giro Piquet era al comando davanti a Senna, Berger, Prost, Alboreto protagonista di una partenza eccellente e Alliot. Mansell transitava in diciottesima posizione. Dopo quattro giri Piquet disponeva di un secondo di vantaggio su Senna e Berger mentre Prost dava l'impressione di perdere terreno dovendosi difendere dagli attacchi di Alboreto. Mansell continuava a rimontare posizioni. Adesso era quattordicesimo in bagarre con Arnoux e Warwick. Si fermava Ghinzani per rottura del motore, Streiff e Fabi per rottura del turbo. Al decimo giro Piquet era al comando con due secondi su Senna, tre su Prost e cinque su Berger. Si ritirava Alboreto, quinto, per rottura della turbina, un guasto che aveva tormentato la Ferrari già durante le prove. Al tredicesimo giro Mansell rientrava ai box a sorpresa per cambiare le gomme, ripartendo in diciassettesima posizione a cinquantasette secondi da Piquet. Il brasiliano otteneva il giro più veloce in 1'21"951. Rimontava Johansson: lo svedese aveva la meglio su Alliot e occupava la quinta posizione, a diciannove secondi da Piquet. Sino al ventottesimo giro le posizioni rimanevano invariate, tranne per Rosberg che compiva una buona rimonta e stabiliva il giro più veloce in 1'21"298, portandosi in sesta posizione. Al trentesimo giro riprendevano le soste per il cambio gomme; Prost ripartiva al sesto



Rothengatter, a sinistra, non è parito dopo aver distrutto la Zakspeed in prova. Sotto, Alliot per la prima volta a punti supera Nannini classificato (FotoColombo). A lato, Piquet quarto infila De Cesaris finalmente al traguardo, ottavo (FotoAmaduzzi)



posto, a ventotto secondi da Piquet. Il brasiliano si fermava due giri dopo, poi era la volta di Senna. Al comando si trovava Berger, grazie anche al vantaggio delle gomme che gli consentivano di correre tutta la gara senza frenate. Stesso vantaggio per Patrese che era risalito in sesta posizione. Dietro Berger e, staccato di diciannove secondi, c'era Senna. Poi Piquet, Prost e Johansson protagonista di un cambio gomme estremamente rapido. Nigel Mansell intanto era risalito in ottava posizione, ma era costretto ai box per cambiare i pneumatici la seconda volta e il distacco da Berger era salito a oltre un minuto. Si ritirava Rosberg che abbandonava la sua vettura per protesta contro il team che aveva montato male una gromma provocandone l'immediata foratu-

ra. Insieme al finlandese abbandonavano Jones e Warwick per problemi di motore. Berger, sebbene fosse in difficoltà con le gomme continuava la gara senza soste, rendendosi conto che lo stato della pista era tale che le gomme nuove non avrebbero portato nessun giovamento. Ciò lo si capiva da Senna, Prost e Piquet che sebbene disponessero di gomme nuove, non riuscivano a recuperare sull'austriaco. Al quarantesimo giro Prost passava Piquet sempre più in crisi: la McLaren era lanciata all'inseguimento di Senna. Mansell, invece, era ottavo a un minuto dalla Benetton. L'inglese si prendeva la soddisfazione di sdoppiarsi da Piquet che due giri dopo rientrava ai box per il secondo cambio gomme. In virtù di questa sosta Johansson risaliva in quarta posizione. Le



A sinistra, Senna partito dalla pole ha concluso la gara al terzo posto dopo aver guidato nella solita maniera spettacolare. Sotto, Alain Prost supera l'attardato Streiff: il francese con il posto d'onore rimane in corsa per il titolo. In basso, Rosberg, davanti ad Alliot prima del ritiro per protesta (FotoVillani)



cose si ingarbugliavano ancora due giri dopo quando Senna si riferiva per colpa di una foratura. Al cinquantesimo giro Berger, che sorprendentemente continuava senza soste, era al comando con trentacinque secondi su Prost; venivano poi Senna e Johansson in bagarre, Piquet e Patrese, Mansell era sempre in ottava posizione. Il calvario di Piquet era totale quando si fermava per la terza volta al cinquantatreesimo giro per sostituire i pneumatici. Quando il brasiliano ripartiva il distacco era di oltre un minuto, tanto che doveva preoccuparsi dagli attacchi che gli portava Mansell, autore del giro più veloce in 1'19"835. La corsa era ormai decisa: gli unici dubbi riguardavano la capacità delle Pirelli di riuscire a disputare tutta la gara senza soste, e dal duello tra Senna e Johan-



sson, con lo svedese che dava l'impressione di poter passare la Lotus. Il grande sogno di Johansson si interrompeva al sessantaquattresimo giro quando doveva abbandonare per rottura della turbina. I colpi di scena non mancavano: Patrese, autore di una buona gara, usciva di pista perdendo un sicuro quarto posto. Questi due ritiri permettevano alle Williams di tornare in zona punti. Piquet nelle ultime battute di gara otteneva il giro più veloce in 1'19"360, sufficiente a rintuzzare gli attacchi di Mansell, ma inutile per guadagnare altre posizioni nella classifica. Berger vinceva con oltre venticinque secondi di vantaggio su Prost, mentre Alliot conquistava i suoi primi punti mondiali. Per il titolo tutto rimandato ad Adelaide. □

LE PROVE/Senna ancora pole, ancora polemiche

Guerra Lotus-Williams

Il brasiliano conquista la posizione al palo dopo una preparazione accuratissima, ma Mansell e Piquet accusano...

CITTÀ DEL MESSICO — Con il solito crescendo rossiniano di emozioni e una cura sempre maggiore dei particolari come l'uscita all'ultimo momento, Ayrton Senna ha ottenuto in Messico l'ottava pole-position nella stagione '86, mentre la Renault è arrivata a quota 50. Doveva essere festa per tutti e invece è finita in aperta polemica a causa delle supposizioni avanzate da alcuni avversari in merito alla regolarità della Lotus 98T del pilota brasiliano. Un caso analogo si era già verificato in Portogallo ma questa volta è stata la stessa Lotus a reagire. Dopo le prove, Mansell e Piquet hanno confermato di non avere potuto fare nulla per contrastare Senna dal momento che la Lotus è irregolare per via dell'altezza da terra che viene scelta dal pilota quando è in pista. A quel punto Senna ha polemizzato apertamente durante la conferenza-stampa di prammatica, nominando apertamente il team Williams. subito c'è stata la reazione del p.r. dello stesso team Williams, Peter Windsor, che ha negato... ogni addebito. Lo scambio di battute non è stato leggero e successivamente da parte della Lotus è stato diramato un comunicato per evidenziare che la vettura è stata esaminata più volte dai commissari della Fisa e trovata regolare. Inoltre veniva precisato che se non fosse finita l'operazione diffamatoria, lo stesso team avrebbe adito a vie legali. Insomma un finale poco simpatico per una impresa che invece è stata esaltante. Senna ha costruito la conquista della pole con una cura incredibile e successivamente — a vettura a posto — ha potuto esprimersi dall'alto di una classe indubbiamente alta. Il brasiliano è arrivato al punto di chiedere ai tecnici della Goodyear di scaldare le quattro gomme, secondo temperature differenti, in modo di ottenere il calore uniforme alla fine del giro di lancio. Ma non bastava; si era reso infatti conto che il «grip» del tracciato non era ottimale nemmeno dopo tre giorni di prove ed ha atteso che uscisse in pista prima di lui una vettura con gomme da qualifica, in modo di sfruttare il «velo» di battistrada «fresco» lasciato dall'avversario. I piloti legati alla Goodyear hanno infatti utilizzato in gran parte gomme non da qualifica e anche per questo l'asfalto mancava di grip. Come pilota-guida, Senna ha scelto Patrese che «calzava» le Pirelli super-morbide: è uscito in pista 20 secondi dopo il padovano ed ha sfruttato la sua «scia» sull'asfalto. sarà servito? La risposta è impossibile, ma l'episodio conferma con quanta cura Senna prepari la battaglia per la pole. Nel suo giro mozzafiato è riuscito perfino a controllare la vettura che gli è sfuggita di mano nella terribile curva sopra-elevata: «Sono arrivato troppo veloce in entrata e a metà la macchina si è quasi sollevata (la velocità in quel punto è di circa 250 kmh, n.d.r.) ma per fortuna non ho perso il controllo quando mi sono ritrovato con le quattro ruote per terra. In quanto alla famosa altezza da terra, nessuno ha capito nulla. Io non manovro

nessuna dall'abitacolo quando lotto per la pole. Solo in corsa posso modificare l'altezza di 3-4 millimetri per compensare lo svuotamento del serbatoio; in quel caso è utile mentre in prova non è nemmeno ipotizzabile». Nel suo exploit, Senna è stato anche aiutato da un motore Renault che ha risentito poco della perdita di pressione causata dall'altezza in cui è situato il circuito (circa 2200 metri). Le turbine Garrett «grandi» hanno funzionato bene grazie anche al famoso «vorticolatore» studiato dalla Renault, un dispositivo che aiuta l'ingresso dell'aria fresca e che si è rivelato fondamentale per contrastare la bassa pressione atmosferica. (d. b.)

Altitudine a turbine

Ferrari, quattro rotture improvvise

MCLAREN. Il motore Porsche con turbine Kkk modificate per l'altura ha fatto fatica a trovare la messa a punto giusta, tanto che è stata in pratica sprecata la prima giornata di prove. Il sabato Prost ha invece guadagnato ben 10 Km/h di velocità massima, ma a quel punto è stato l'assetto nella parte mista che non ha convinto il francese. Rosberg è stato bloccato il venerdì prima da problemi alla vettura e poi da una testa-coda in parabolica. Ma in generale ha confermato di avere la testa «al vicino ritiro».

TYRRELL. I motori Renault si sono comportati piuttosto bene, ma Brundle si è trovato in difficoltà con il telaio soprattutto nel veloce. Streiff ha invece trovato «traffico» proprio nei momenti decisivi.

WILLIAMS. Sia Piquet che Mansell hanno lavorato molto per la gara, fondamentale per loro. Così l'assetto in prova non è apparso perfetto. Da aggiungere che le prestazioni del motore Honda sono rimaste sensibilmente inferiori al top. Nessuno dei due piloti è riuscito a utilizzare gomme da qualifica: Mansell ha addirittura utilizzato una dura «B» sul posteriore sinistro.

BRABHAM. Con una vettura che nella parte mista ha accusato il solito sottosterzo, Patrese ha ottenuto un eccellente quinto tempo. Merito del pilota che però ha voluto mettere in evidenza le doti del motore Bmw e delle gomme Pirelli da qualifica (ha usato le «2» che non sono le più morbide). La Bmw ha lavorato bene, consentendo di utilizzare le solite turbine Garrett «grandi» pur con pressione limitata a 4.1-4.2 bar, ma c'è da dire che Patrese ha preferito «rischiare» nel misto, scaricando molto l'aerodinamica per avere una buona



velocità massima. Venerdì il padovano era stato parecchio sfortunato per problemi di motore. Sabato non ha però perso la calma e nella mattinata si è concentrato nella preparazione-gara (turbine) nel pomeriggio ha ottenuto il tempo senza particolari studi per la messa a punto del telaio. Warwick ha sfruttato lo stesso materiale ed è partito appena dietro.

LOTUS. Dei segreti e delle sottigliezze che hanno consentito a Senna di ottenere la pole, si parla qui accanto. Resta da rilevare che per due giorni il pilota si è trovato in mano una «98T» che funzionava bene solo con il pieno di benzina: a vuoto veniva invece messa in crisi dagli avallamenti del terreno. Lavorando sul-





l'assetto, ha ottenuto il miracolo di «fare lavorare» bene le gomme Goodyear da qualifica, cosa che in pratica è riuscita solo a lui. Va però sottolineata l'importanza del motore Renault che in altura ha offerto ottime prestazioni.

ZAKSPEED. Grazie ad un «regalo» della Bmw, le Zakspeed hanno potuto utilizzare le turbine Garrett «grandi», modificate per l'altura. Così, Palmer è finito abbastanza in alto, nonostante un vistoso testa-coda nelle qualificazioni di venerdì, che ha costretto il direttore di corsa a interrompere le prove per togliere la macchina dalla traiettoria. Sabato è stato invece Rothengatter protagonista involonta-

rio: per il probabile cedimento della sospensione anteriore sinistra, l'olandese ha sbattuto violentemente contro il muro nella difficile curva parabolica. Non ha riportato danni fisici, ma la vettura era irrecuperabile.

FORCE-LOLA. Bella prestazione di Tambay che ha ottenuto un 8. tempo pur con una bassa velocità di punta, in parte però compensata dalla buona risposta del motore Ford che ha sofferto meno degli altri dei problemi causati dalla rarefazione dell'aria. Sia Tambay che Jones hanno utilizzato solo Goodyear non da qualifica, ma il pilota australiano nei 60 minuti decisivi non è riuscito a ripetere il buon tempo ottenuto nella mattinata (1'19"224).

ARROWS. Certe «incomprensioni» in merito ai pagamenti, tra i dirigenti del team e Heini Mader che gestisce i motori Bmw, non hanno certo favorito lo studio di cose particolari per migliorare la mancanza di pressione nelle turbine. Con materiale non particolarmente sviluppato, Danner e Boutsen non hanno potuto sfruttare alcune piccole migliorie registrate sui telai.

BENETTON. il team anglo-italiano avrebbe potuto tentare il «colpaccio» grazie a un telaio che si è rivelato preciso ed equilibrato sul misto e sul veloce oltre che particolarmente «accordato» con le gomme Pirelli da qualifica. Inoltre il motore Bmw avrebbe dovuto sfruttare gli stessi benefici riscontrati sui «cugini» montati sulle Brabham. Invece le turbine «grandi» modificate, sono state sfruttate con pressioni limitate, altrimenti entravano in risonanza. Così Berger e Fabi hanno iniziato le «cronometrate» di sabato con turbine «piccole», ma si sono accorti che non c'era potenza. I due piloti hanno poi optato per le «grandi» con il secondo «treno» di gomme, ma sono stati frenati dall'olio lasciato da Alboreto.

OSELLA. Senza possibilità di adottare soluzioni particolari per evitare il «soffocamento» delle turbine in altura, Ghinzani e Berg non hanno potuto fare molto. Per colpo di sfortuna, sulla vettura di Berg si è rotto il cavo dell'acceleratore proprio sul finale.

MINARDI. Nulla da fare per il team faentino dopo una lunga serie di qualificazioni soddisfacenti. Assieme alla Osella, la Minardi è stata infatti l'unico team a non disporre di turbine adatte all'alta quota. La Motori Moderni ha potuto portare i soliti V6 utilizzati con pressioni troppo basse. Purtroppo la Kkk non è stata in grado di fornire in modo agevole le turbine adatte e tanta «sudditanza tecnica» è stata pagata. L'ingegnere Chiti aveva previsto un paio di modifiche per fare respirare meglio le turbine, ma non è stato possibile metterle in atto.

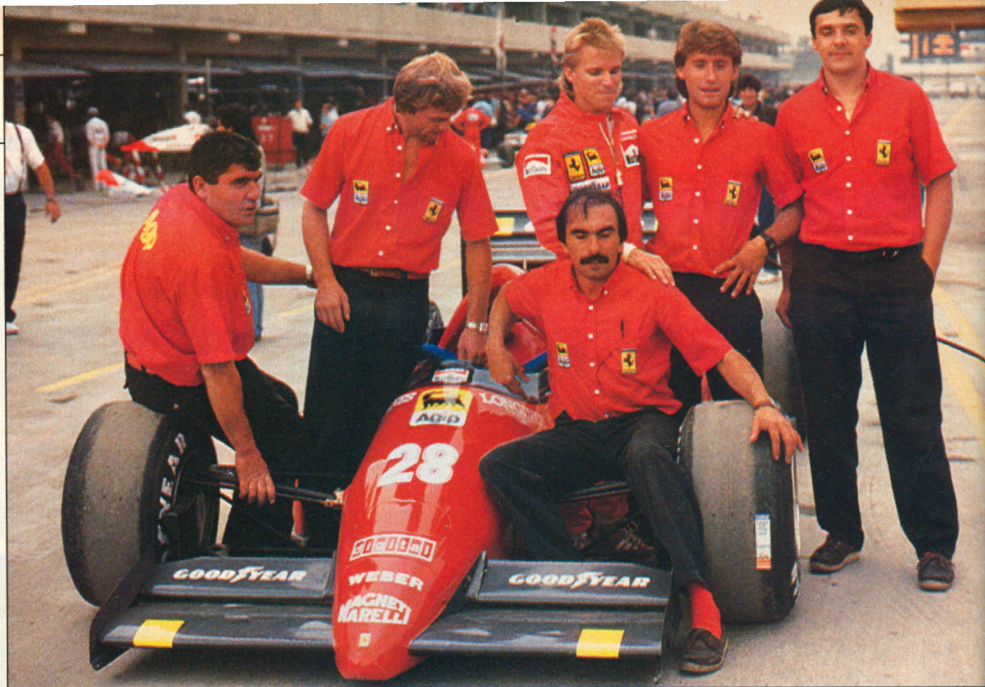
LIGIER. Arnoux è finito solo 13., ma ha molte scusanti. Venerdì infatti Alliot non ha potuto evitare un «dritto» all'uscita della curva parabolica ed ha urtato paurosamente un mucchio di vecchi pneumatici che per fortuna era stato inserito il giorno prima per ragioni di sicurezza. Nessun danno per il pilota ma la scocca è rimasta danneggiata. Così, Arnoux non ha potuto utilizzare il «muletto» e il sabato mattina è stato montato sulla sua macchina un motore Renault tipo «B» per la preparazione gara. Per le prove decisive, è stato montato un «C», ma Arnoux si è accorto (uscendo tra l'altro in ritardo proprio per la sostituzione) che il turbo di sinistra non aveva pressione: è stato cambiato ma ormai c'era poco tempo.

FERRARI. Avallamenti del terreno e curve medio-veloci in successione che penalizzano le vetture che accusano sottosterzo: queste le principali caratteristiche del tracciato messicano, proprio quelle che hanno sempre messo in crisi le F.1-86. Soprattutto però i motori hanno sofferto l'altezza e le prestazioni ne hanno risentito soprattutto perché la risposta in accelerazione è sempre stata precaria. In particolare, Alboreto e Johansson hanno dovuto sopportare ben quattro rotture di turbine nelle qualificazioni decisive; un fatto abbastanza inspiegabile perché la pressione di qualificazione (appena superiore ai 4 bar) non è stata cambiata per due giorni mentre le rotture sono apparse improvvisamente. □

Circuito nuovo e molte le divagazioni fuori pista da parte dei piloti impegnati nelle prove. In alto (fotoColombo), Ayrton Senna prima di far registrare il giro più veloce nei test (8. pole position stagionale del brasiliano e 50. del motore Renault) è andato a... erba. Anche l'esperto Arnoux (a sinistra, FotoVillani) è andato dritto. Qui a fianco: sopra (FotoVillani) un testa-coda di Alboreto in difficoltà sulle gobbe dell'Hermanos Rodriguez. Sotto (FotoAmaduzzi), anche Riccardo Patrese... in senso inverso



A fianco, Johansson posa, in Messico, con i meccanici addetti alla sua F.1. Ancora un Gp e tra loro sarà divorzio (FotoVillani). Sotto: il cuoco della Ferrari «Pasticcino» abbraccia Ecclestone (FotoAmaduzzi)



Con Barnard che diventerà ufficialmente operativo dal 1. novembre

Brunner sul piede di partenza

CITTÀ DEL MESSICO - Come lo stesso ingegnere Ferrari ha più volte sottolineato nel corso della sua conferenza-stampa, successiva al Gp del Portogallo, John Barnard inizierà a «operare» per la Casa di Maranello il primo di novembre. Quasi subito, se non contemporaneamente, per il tecnico inglese verrà organizzata un'altra conferenza-stampa: sarà una vera e propria presentazione ufficiale, seguendo una prassi che è senz'altro inusuale per la Ferrari. Probabilmente ci si è resi conto che il tecnico, che avrà il dominio assoluto del reparto-corse (e a questo proposito «dirà la sua» anche in merito al motore aspirato di prossima realizzazione, che sarà sicuramente un V12, ma con angolazione, appunto, da stabilire), dovrà fornire non poche spiegazioni in fatto di metodi lavorativi, a cominciare dalla sua dichiarata volontà di «agire» in parte in Inghilterra (la nuova sede della «Ferrari-Gran Bretagna», nella zona sud-est di Londra è pressoché una realtà e tra poco sarà assunto anche nuovo personale). Ma Barnard dovrà spiegare anche come verranno coordinati i tecnici che attualmente lavorano nel reparto-corse della Ferrari e, proprio da parte di questi, l'attesa non è poca. Il più «agitato» sembra essere Guastaf Brunner che sta attualmente terminando l'assemblaggio della vettura per Indianapolis. In realtà il programma americano della Ferrari è stato spostato molto in là nel tempo, ma Brunner tiene molto alla sua «creatura» mentre la stessa dirigenza Ferrari gradirebbe che Barnard si occupasse (comunque in seconda battuta) anche di questa nuova monoposto, considerando che si è costruito una solida fama proprio con il progetto di una vettura per la F. Indy. Brunner vorrebbe invece fare da solo: ecco perché (come riporta un altro servizio nelle pagine del Gp del Messico), vorrebbe lasciare la Ferrari per lavorare alla Brabham al posto di Gordon Murray. L'austriaco ha un contratto senza scadenza ma non sarebbe impossibile scioglierlo. Prima comunque terminerà la Ferrari di F. Indy che verrà presentata ufficialmente tra non molto: una bella sorpresa ma anche un po' amara. Sarà infatti molto difficile che la macchina possa debuttare nel corso della sta-

gione 1987 e non è affatto difficile che, Barnard o no, il programma possa slittare a... tempo indeterminato. La realtà è che la Ferrari ha una gran voglia di tornare ad essere grande protagonista in F.1 e un programma-bis frazionerebbe troppo le forze. L'iniziativa d'altronde era stata presa anche per «mettere in allarme» il Governo sportivo: alla Ferrari non piace la «dipendenza tecnica» alla quale è tutt'ora costretta in fatto di motori turbo e, a suo tempo, aveva minacciato per questo una uscita dalla F.1, gettandosi in un programma alternativo. Ora invece la Casa di Maranello si sente piuttosto attratta dalla regolamentazione che concede spazio agli aspirati e non ha più molta voglia di varcare l'Oceano. Infine, altra piccola rivoluzione per la stagione prossima, la probabile assenza dai campi di gara di Antonio Tomaini. Quest'ultimo, che da anni ha l'incarico di coordinare,

sotto il profilo tecnico, l'intero team alle corse, ha infatti chiesto di poter lavorare prevalentemente solo a Maranello. Per la sostituzione potrebbe affacciarsi l'ipotesi-Nardon che è in pratica il suo «vice» attualmente (anche se in realtà il tecnico trentino non avrebbe affatto disdegnato un passaggio nel reparto «americano», quando pareva che questo programma fosse più concreto) ma in ogni caso dovrebbe essere ricomposto un tandem, visto che in F.1 ogni vettura ha un tecnico al seguito. Il programma dovrebbe essere però relativo perché la Ferrari non ha mai fatto mistero che gradirebbe vedere lo stesso John Barnard dirigere il team, con poteri assoluti, anche sul circuito. Dunque i tecnici al di sotto di lui, avranno una funzione più operativa che dirigenziale. (d. b.)

Giudicata troppa la pressione concessa ai turbo nell'87

Arnoux attacca la Fisa

CITTÀ DEL MESSICO - Le decisioni adottate dalla Fisa hanno fatto sì che il comitato piloti convocasse una riunione con Balestre. Durante questa seduta, Arnoux si è scagliato contro la Fisa, sostenendo che il limite di pressione a 4 atmosfere non ridurrebbe minimamente le potenze, Arnoux ha sconfessato pubblicamente Balestre, dicendo che il presidente della Fisa aveva promesso a Guy Ligier, in trattative private, che la pressione non sarebbe andata oltre le 3.5 atmosfere. Arnoux ha detto: «Sono stanco di vedere morire degli

amici. Queste disposizioni non portano nessun contributo alla sicurezza». La protesta di Arnoux, ammirevole dal punto di vista umano, è stata comunque sorprendente. Infatti la Fisa ha imposto il «tetto» delle 4 atmosfere per permettere anche ai motori quattro cilindri, di non rimanere esclusi dalla vittoria e Arnoux, il prossimo anno, utilizzerà proprio un quattro cilindri. Ben più interessata e meno «nobile» è stata la presa di posizione di Ayrton Senna. Il brasiliano, che sino ad oggi aveva mantenuto un atteggiamento distaccato e ostile a tutte le riunioni riguardanti la sicurezza,

ha inscenato un autentico show, urlando e sbattendo i pugni sul tavolo, per sostenere che il limite di pressione della valvola doveva essere di 3.5 bar. Con questa pressione, l'Honda continuerebbe ad avere più o meno la potenza attuale, mentre tutti gli altri motori, che trovano il loro incremento di cavalli proprio nello spazio che va dai 3.5 ai 4 bar di pressione si troverebbero penalizzati, gli altri piloti hanno capito subito la mossa di Senna. Il brasiliano è stato zittito da tutti i colleghi. (c. m. m.)

McLaren e Brabham alla caccia del tecnico

Murray sul mercato

L'ingegnere sudafricano è stato allontanato da Ecclestone ma dovrebbe approdare al team di Ron Dennis via... Marlboro

CITTÀ DEL MESSICO - Non si sono ancora calmati gli effetti del passaggio di John Barnard alla Ferrari, che subito la McLaren si è resa protagonista di un'altra trattativa clamorosa. Gordon Murray infatti abbandonata la Brabham, è in trattativa con la McLaren, per assumere il ruolo di direttore tecnico a partire dal 1987 e progettare la vettura con motore aspirato. I motivi per cui Murray ha abbandonato la Brabham sono diversi, ma tutti riconducibili al fallimento del modello Bt 55, che ha portato la Brabham ad una stagione completamente fallimentare. Il progetto Bt 55 è costato, compresa la parte motoristica, oltre dodici milioni di dollari. Gli scarsi risultati ottenuti hanno determinato la decisione comune da parte di Olivetti, Pirelli e Bmw di abbandonare la F.1. La Casa di Monaco è poi tornata sui suoi passi perché legata da vincoli contrattuali, ma

tra Murray e Ecclestone si erano comunque già guastati da tempo. In questi ultimi mesi, Murray aveva delegato molto del lavoro al suo assistente, David North e l'incidente mortale di De Angelis, avvenuto in conseguenza del cedimento dell'alettone, aveva gettato Murray in uno stato di profonda depressione. Ecclestone immaginava che la situazione sarebbe arrivata ad un punto critico e per questo aveva cercato di strappare Adrian Newey al team Haas.

L'EVENTUALE ingaggio di Murray sarebbe per Ron Dennis un'occasione eccellente per colmare il vuoto lasciato da Barnard. Murray, tra l'altro, si starebbe accordando con la Marlboro, che farebbe così da tramite all'operazione. Ma chi prenderà il posto di Murray? Ecclestone dice che sta cercando un tecnico, non ritenendo John Gentry in grado di proget-



Murray aveva un ottimo rapporto con De Angelis, qui li vediamo confabulare durante una sessione di prove di messa a punto. La disgrazia in cui ha perso la vita il nostro pilota ha lasciato profondamente prostrato il tecnico sudafricano (fotoAmaduzzi)

per la Brabham la perdita di sponsor importanti come Olivetti e Pirelli è stata inevitabile. Il punto di rottura tra Ecclestone e Murray si è verificato quando l'ingegnere sudafricano ha comunicato a Ecclestone che, anche per il 1987, avrebbe continuato con il concetto di vettura ultra-piatta a motore inclinato. Ecclestone, analizzando i risultati della Benetton, ha cercato in tutte le maniere di convincere Murray a tornare su soluzioni più tradizionali, ma è stato tutto inutile.

IN MESSICO, il patron della Brabham non ha nascosto la sua delusione: «Con Gordon è tutto finito, non lavora più per la Brabham. La situazione era ormai arrivata ad un punto insostenibile. La Bt 55 ci ha causato un mare di guai, facendoci perdere tempo e denaro. Continuare su quella strada sarebbe stato inutile. Adesso sto cercando un nuovo tecnico, ma di disponibili non è che ce ne siano tanti». I rapporti

per tutta la vettura, ma ecco, come in un romanzo giallo, tornare in ballo la Ferrari: Gustav Brunner potrebbe abbandonare Maranello. Il tecnico austriaco è stanco di rimanere in quarantena. L'ulteriore ritardo del «programma Indy» pare essere la molla in grado di far maturare la decisione di abbandonare la Ferrari. Brunner, inoltre, non gradirebbe la inevitabile supervisione di Barnard anche sulla vettura per Indy. Ecclestone ha smentito qualsiasi trattativa con il tecnico austriaco, ma il sabato sera, si è intrattenuto lungamente a cena con Piccinini all'Hotel Aristos, e l'argomento Brunner ha tenuto banco. Per l'ingegnere austriaco, comunque, si sta ripetendo la vicenda dell'Euroracing. Nel 1984 venne chiamato in Italia per progettare la nuova Alfa, ma, in un anno non gli venne permesso di progettare nulla. Adesso la storia si ripete, e Brunner, per la seconda volta, è in procinto di abbandonare l'Italia. (c.m.m.)

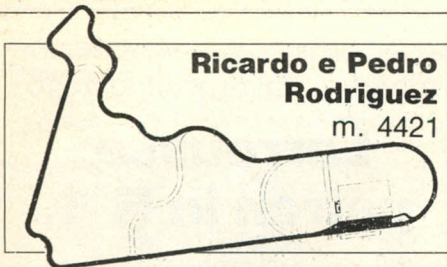
A partire dal prossimo anno

Larrousse patron in F. 1

CITTÀ DEL MESSICO — Gerard Larrousse ha ormai deciso. Per il prossimo anno realizzerà una monoposto di F. 1 abbandonando, quindi il progetto di una scuderia impegnata in F. 3000. Dietro l'avventura di Larrousse ci sono nomi grossi della finanza e del jet-set francese, tuttavia al momento l'operazione pare essere supportata solamente da un grosso battage pubblicitario e nulla più. Larrousse ha proposto all'ingegner Dallara di progettare e realizzare tutta la vettura. L'ingegnere di Parma dispone attualmente di tutte le strutture tecniche (autoclave e galleria del vento) per realizzare una F. 1 potenzialmente valida. Prima di imbarcarsi in un progetto del genere però Dallara ha richiesto delle precise garanzie economiche, che al momento sono un po' vaghe. Socio di Larrousse nel programma F. 1, è Daniel Calmels, noto nel mondo della finanza francese per essersi occupato di recente dell'acquisto, da parte della giapponese Sumimoto, della Dunlop-Francia. Il team avrebbe la sua base alle porte di Parigi, esattamente ad Anthony mentre il motore impiegato sarebbe il Mader, in attesa che nel 1988 la Cosworth realizzi il nuovo motore aspirato. Larrousse è fermamente convinto di questa iniziativa: «Per entrare in F. 1 è questo il momento giusto. Il primo anno ci servirà come esperienza, poi nell'88 giocheremo tutte le nostre carte. Il motore aspirato metterà tutti in una situazione più equilibrata rispetto ad oggi. Dallara può fare una macchina vincente, e con il ritiro della Renault, credo che in Francia ci sia posto per un altro team di F. 1. Ovvio che questo ultimo punto si riferisce agli sponsor. L'attuale Ds della Ligier si sarebbe infatti già assicurato l'appoggio della Elf. Questa Casa petrolifera del resto abbandonerà a fine stagione la Ligier e da più parti si vociferà che a sostituirla sarà la Total anche se l'Alfa Romeo, che fornirà il propulsore al team di Vichy, vuole mantenere il rapporto privilegiato che ha con l'Agip.

LARROUSSE ha intenzione di creare un pool di sponsor finanziari e tecnici e per questo avrebbe coinvolto anche Patrick Baudry, primo astronauta europeo ad aver volato nel cosmo su uno Space Shuttle. Il pilota della vettura dovrebbe essere Philippe Alliot, amico di Calmels, a cui Larrousse ha proposto un contratto triennale. Alliot avrebbe già dato risposta favorevole in quanto Guy Ligier vuole in squadra Didier Pironi, da affiancare al già riconfermato Arnoux. In Francia comunque ci sono ancora perplessità rispetto a questa avventura, soprattutto perché Calmels già altre volte aveva cercato di occuparsi di attività sportive, spondoale ai suoi uffici di consulenza finanziaria. Chi comunque vuole vederli chiaro è l'ingegner Dallara che per poter realizzare la F. 1 di Larrousse dovrebbe coinvolgere tutto il potenziale della sua factory. (c. m. m.)

GP MESSICO



Ricardo e Pedro Rodriguez
m. 4421

In 26 al via

(fra parentesi la media)

1. FILA

12 Ayrton Senna (Lotus 98T) 1'16''990 (206.723)	6 Nelson Piquet (Williams Fw 011) 1'17''279 (205.950)
--	--

2. FILA

5 Nigel Mansell (Williams Fw 011) 1'17''514 (205.325)	20 Gerhard Berger (Benetton B 186) 1'17''609 (206.460)
--	---

3. FILA

7 Riccardo Patrese (Brabham Bt55) 1'18''285 (203.303)	1 Alain Prost (McLaren Mp4/2c) 1'18''421 (202.951)
--	---

4. FILA

8 Derek Warwick (Brabham Bt55) 1'18''525 (202.682)	16 Patrick Tambay (Force Thl 2) 1'18''839 (201.875)
---	--

5. FILA

19 Teo Fabi (Benetton B 186) 1'18''893 (201.737)	26 Philippe Alliot (Ligier Js27) 1'19''257 (200.810)
---	---

6. FILA

27 Michele Alboreto (Ferrari F.1-86) 1'19''388 (200.479)	25 René Arnoux (Ligier Js27) 1'19''624 (199.884)
---	---

7. FILA

28 Stefan Johansson (Ferrari F.1-86) 1'19''769 (199.521)	2 Keke Rosberg (McLaren Mp4/2c) 1'19''342 (200.545)
---	--

8. FILA

15 Alan Jones (Force Thl 2) 1'20''090 (198.721)	3 Martin Brundle (Tyrrell 015) 1'20''198 (198.454)
--	---

9. FILA

11 Johnny Dumfries (Lotus 98T) 1'20''479 (197.761)	14 Jonathan Palmer (Zakspeed 861) 1'20''668 (197.298)
---	--

10. FILA

4 Philippe Streiff (Tyrrell 015) 1'20''946 (196.620)	17 Christian Danner (Arrows A8) 1'21''069 (196.322)
---	--

11. FILA

18 Thierry Boutsen (Arrows A8) 1'21''171 (196.075)	23 Andrea De Cesaris (Minardi M186) 1'22''470 (192.987)
---	--

12. FILA

29 H. Rothengatter* (Zakspeed 861) 1'22''524 (192.860)	24 Alessandro Nannini (Minardi M185 B) 1'23''457 (190.704)
---	---

13. FILA

21 Piercarlo Ghinzani (Osella Fa1G) 1'24''176 (189.075)	22 Allen Berg (Osella Fa1F) 1'26''573 (183.840)
--	--

* Non partito

Quindicesima gara del mondiale F. 1
12 ottobre 1986

Circuito: Ricardo y Pedro Rodriguez (m.4421)

Distanza: 68 giri pari a km 300,628

Organizzatore: Mexican G.P. Organizing Committee, Insurgentes Sur 421, C4 Col Hipodromo Condesa Mexico 06170 D.F. Mexico

Direttore di gara: Roberto Arstein

Partenza: ore 13,30 locali (20,30 italiane)

Spettatori: 84.000

Organizzazione: 8

Sicurezza: 8

Condizioni atmosferiche: sole ma non molto caldo in prova e in gara

In 16 al traguardo

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Gerhard Berger	Benetton B 186	68	1.33'18''700	193.306	—
2. Alain Prost	McLaren Mp4/2c	68	1.33'44''138	192.431	25''438
3. Ayrton Senna	Lotus 98T	68	1.34'11''213	191.509	52''513
4. Nelson Piquet	Williams Fw 011	67	1.33'24''492	190.266	a 1 giro
5. Nigel Mansell	Williams Fw 011	67	1.33'32''808	189.984	a 1 giro
6. Philippe Alliot	Ligier Js27	67	1.34'26''777	188.175	a 1 giro
7. Thierry Boutsen	Arrows A8	66	1.33'34''608	187.089	a 2 giri
8. Andrea De Cesaris	Minardi M186	66	1.33'35''513	187.059	a 2 giri
9. Christian Danner	Arrows A8	66	1.34'43''263	184.829	a 2 giri
10. Jonathan Palmer	Zakspeed 861	65	1.31'36''702	188.206	a 3 giri
11. Martin Brundle	Tyrrell 015	65	1.33'31''456	184.357	a 3 giri
12. Stefan Johansson	Ferrari F.1-86	64	1.28'33''131	191.713	a 4 giri
13. Riccardo Patrese	Brabham Bt55	64	1.29'16''067	190.177	a 4 giri
14. Alessandro Nannini	Minardi M185 B	64	1.33'34''266	181.430	a 4 giri
15. René Arnoux	Ligier Js27	63	1.29'12''270	187.338	a 5 giri
16. Allen Berg	Osella Fa1F	61	1.33'23''506	173.258	a 7 giri

9 i ritirati

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA
Johnny Dumfries	Lotus 98T	53	Impianto elettrico
Derek Warwick	Brabham Bt55	37	Motore
Alan Jones	Force Thl 2	35	Radiatore acqua
Keke Rosberg	McLaren Mp4/2c	32	Pneumatici
Michele Alboreto	Ferrari F.1-86	12	Turbina
Philippe Streiff	Tyrrell 015	8	Turbina
Piercarlo Ghinzani	Osella Fa1G	8	Motore
Teo Fabi	Benetton B 186	4	Motore
Patrick Tambay	Force Thl 2	0	Incidente

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO	MEDIA KMH
Piquet Williams Fw 011	64	1'19''360	200.549
Mansell Williams Fw 011	63	1'19''441	200.345
Johansson Ferrari F.1-86	52	1'20''182	198.493
Senna Lotus 98T	64	1'20''237	198.357
Prost McLaren Mp4/2c	37	1'20''357	198.061
Berger Benetton B 186	42	1'20''543	197.604
Patrese Brabham Bt55	60	1'21''060	196.343
Rosberg McLaren Mp4/2c	19	1'21''298	195.769
Alliot Ligier Js27	62	1'21''630	194.972
Palmer Zakspeed 861	62	1'21''732	194.729
Warwick Brabham Bt55	32	1'21''890	194.353
Arnoux Ligier Js27	57	1'22''020	194.045
Jones Force Thl 2	26	1'22''024	194.036
Dumfries Lotus 98T	22	1'22''036	194.008
Boutsen Arrows A8	54	1'22''315	193.350
De Cesaris Minardi M186	48	1'22''430	193.080
Alboreto Ferrari F.1-86	9	1'22''546	192.809
Brundle Tyrrell 015	7	1'23''337	190.979
Danner Arrows A8	30	1'23''551	190.490
Streiff Tyrrell 015	6	1'24''525	188.295
Nannini Minardi M185 B	46	1'24''978	187.291
Fabi Benetton B 186	3	1'25''615	185.897
Berg Osella Fa1F	53	1'28''736	179.359
Ghinzani Osella Fa1G	5	1'30''412	176.034

Tambay, non ha completato il primo giro.

L'altalena della corsa

COSÌ DOPO 10 GIRI

1. **Piquet** in 13'57''797 (189.970 kmh);
2. **Senna** a 01''795; 3. **Prost** a 03''599;
4. **Berger** a 04''976; 5. **Alboreto** a 06''753; 6. **Alliot** a 12''687; 7. **Brundle** a 16''268; 8. **Johansson** a 16''636; 9. **Rosberg** a 17''667; 10. **Mansell** a 20''655; 11. **Dumfries** a 21''865; 12. **Patrese** a 23''059; 13. **Arnoux** a 26''941; 14. **Warwick** a 27''341; 15. **Boutsen** a 32''400; 16. **Jones** a 34''340; 17. **Palmer** a 35''271; 18. **De Cesaris** a 41''611; 19. **Danner** a 43''900; 20. **Nannini** a 48''728; 21. **Berg** a 1 giro.

COSÌ DOPO 20 GIRI

1. **Piquet** in 27'43''020 (191.406 kmh);
2. **Senna** a 01''915; 3. **Prost** a 03''135;
4. **Berger** a 05''206; 5. **Johansson** a 17''743; 6. **Rosberg** a 20''219; 7. **Alliot** a 29''299; 8. **Brundle** a 41''032; 9. **Warwick** a 42''014; 10. **Boutsen** a 54''184; 11. **Patrese** a 55''926; 12. **Palmer** a 56''876; 13. **Mansell** a 57''873; 14. **Danner** a 1'06''759; 15. **De Cesaris** a 1'18''634; 16. **Dumfries** a 1'18''867; 17. **Arnoux** a 1 giro; 18. **Nannini** a 1 giro; 19. **Jones** a 1 giro; 20. **Berg** a 2 giri.



BERGER



PROST



SENN

Classifiche iridate dopo 15 gare

	BRASILE 23/3	SPAGNA 13/4	SAN MARINO 27/4	MONACO 11/5	BELGIO 28/5	CANADA 15/6	DETROIT 22/6	FRANCIA 6/7	G. BRETAGNA 13/7	GERMANIA 27/7	UNGHERIA 10/8	AUSTRIA 17/8	ITALIA 7/9	PORTOGALLO 21/9	MESSICO 12/10	AUSTRALIA 26/10	TOTALE PUNTI	PUNTI UTILI
--	--------------	-------------	-----------------	-------------	-------------	-------------	--------------	-------------	------------------	---------------	---------------	--------------	------------	-----------------	---------------	-----------------	--------------	-------------

MONDIALE PILOTI

1. Mansell	—	6	—	3	9	9	2	9	9	4	4	—	6	9	(2)	72	70
2. Prost	—	4	9	9	(1)	6	4	6	4	1	—	9	—	6	6	65	64
3. Piquet	9	—	6	—	—	4	—	4	6	9	—	9	4	3	63	63	
4. Senna	6	9	—	4	6	2	9	—	—	6	6	—	—	3	4	55	55
5. Rosberg	—	3	2	6	—	3	—	3	—	2	—	—	3	—	—	22	22
6. Johansson	—	—	3	—	4	—	—	—	—	—	3	4	4	1	—	19	19
7. Berger	1	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	9	17	17
8. Laffite	4	—	—	1	2	—	6	1	—	—	—	—	—	—	—	14	14
9. Alboreto	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	6	—	2	—	14	14
Arnoux	3	—	—	2	—	1	—	2	3	3	—	—	—	—	—	14	14
11. Brundle	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—	5	5
12. Jones	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	4	4
13. Patrese	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Fabi	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Tambay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	2
Dumfries	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	2
17. Streiff	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Danner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1
Alliot	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. Williams	9	6	6	3	9	13	2	13	15	13	13	—	15	13	5	135	135
2. McLaren	—	7	11	15	1	9	4	9	4	3	—	9	3	6	6	87	87
3. Lotus	6	9	—	4	6	2	9	—	—	6	8	—	—	3	4	57	57
4. Ferrari	—	—	3	—	7	—	3	—	—	—	3	10	4	3	—	33	33
5. Ligier	7	—	—	3	2	1	6	3	3	3	—	—	—	—	1	29	29
6. Benetton	1	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	9	—	19	19
7. Force Team	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	—	—	—	6	6
Tyrrell	2	—	—	—	—	—	—	3	—	1	—	—	—	—	—	6	6
9. Brabham	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
10. Arrows	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1

COSÌ DOPO 30 GIRI

1. Piquet in 41'23"803 (192.233 kmh); 2. Senna a 01'909; 3. Berger a 03'633; 4. Johansson a 18'351; 5. Rosberg a 20'328; 6. Prost a 28'109; 7. Warwick a 55'719; 8. Patrese a 1'04'489; 9. Mansell a 1'07'752; 10. Palmer a 1'14'091; 11. Alliot a 1'17'127; 12. Boutsen a 1 giro; 13. Danner a 1 giro; 14. Brundle a 1 giro; 15. De Cesaris a 1 giro; 16. Dumfries a 1 giro; 17. Arnoux a 1 giro; 18. Nannini a 1 giro; 19. Jones a 2 giri; 20. Berg a 3 giri.

COSÌ DOPO 40 GIRI

1. Berger in 55'00"490 (192.888 kmh); 2. Senna a 22'368; 3. Piquet a 31'296; 4. Prost a 32'610; 5. Johansson a 1'04'919; 6. Patrese a 1 giro; 7. Alliot a 1 giro; 8. Palmer a 1 giro; 9. De Cesaris a 1 giro; 10. Arnoux a 1 giro; 11. Boutsen a 1 giro; 12. Danner a 2 giri; 13. Brundle a 2 giri; 14. Dumfries a 2 giri; 15. Nannini a 2 giri; 16. Berg a 4 giri.

COSÌ DOPO 50 GIRI

1. Berger in 1.08'33"129 (193.473 kmh); 2. Prost a 35'606; 3. Senna a 1'06'600; 4. Johansson a 1'08'217; 5. Piquet a 1'17'784; 6. Patrese a 1 giro; 7. Alliot a 1 giro; 8. Mansell a 1 giro; 9. Palmer a 1 giro; 10. De Cesaris a 1 giro; 11. Boutsen a 1 giro; 12. Arnoux a 1 giro; 13. Dumfries a 2 giri; 14. Brundle a 2 giri; 15. Danner a 2 giri; 16. Tambay a 3 giri; 17. Berg a 5 giri.

COSÌ DOPO 60 GIRI

1. Berger in 1.22'13"930 (193.545 kmh); 2. Prost a 30'324; 3. Senna a 56'503; 4. Johansson a 57'091; 5. Patrese a 1 giro; 6. Piquet a 1 giro; 7.

Mansell a 1 giro; 8. Alliot a 1 giro; 9. Palmer a 1 giro; 10. Boutsen a 2 giri; 11. Arnoux a 2 giri; 12. De Cesaris a 2 giri; 13. Danner a 2 giri; 14. Brundle a 2 giri; 15. Nannini a 3 giri; 16. Berg a 6 giri.

I primati

PRIMATO SULLA DISTANZA

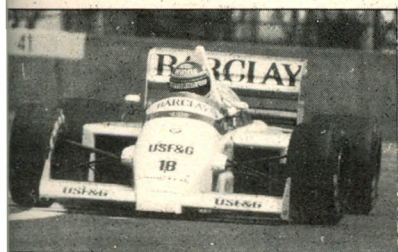
Gerhard Berger ha percorso 68 giri in 1.33'18" alla media di 193,306 kmh. Non esistono altri riferimenti in quanto il tracciato rispetto a quello del Gp del Messico del 1970 è stato modificato.

SUL GIRO IN PROVA

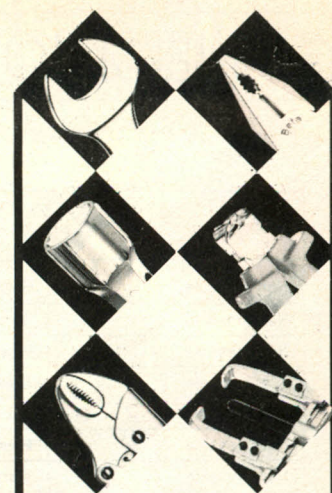
Ayrton Senna ha ottenuto l'ottava pole stagionale girando in 1'16"990 alla media di 206,723 kmh.

SUL GIRO IN GARA

Nelson Piquet su Williams Fw 011 in 1'19"360 alla media di 200,549 kmh.



Thierry Boutsen, sopra, ha fallito di poco la zona punti con la Arrows A8 (FotoColombo)



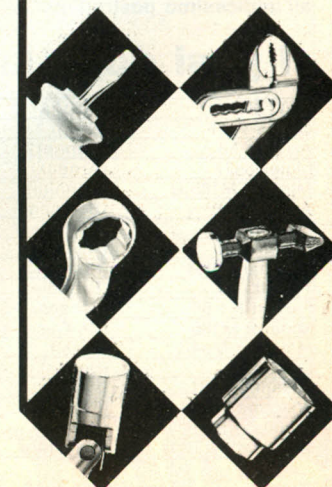
Beta

UTENSILI

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

Beta

UTENSILI



Tutti i tempi delle prove

1985	PILOTA	VEETTURA	MOTORE	VENERDI		SABATO		DOMEN.
				I	II	III	IV	WARM UP
Non presente	Senna	Lotus 98T	Renault EF 15	1'22"011	1'18"367	1'17"977	1'16"990	1'20"962
Non presente	Berger	Benetton B 186	Bmw M 12-13	1'19"004	1'18"088	1'18"088	1'17"609	1'20"465
Non presente	Piquet	Williams Fw 011	Honda	1'18"601	1'18"037	1'18"353	1'17"279	1'21"852
Non presente	Mansell	Williams Fw 011	Honda	1'19"588	1'18"269	1'18"785	1'17"514	1'21"226
Non presente	Patrese	Brabham Bt55	Bmw M 12-13	1'20"746	1'21"241	1'19"520	1'18"285	1'21"407
Non presente	Prost	McLaren Mp4/2c	Tag Porsche	1'19"851	1'19"294	1'19"282	1'18"421	1'20"928
Non presente	Warwick	Brabham Bt55	Bmw M 12-13	1'21"768	1'19"713	1'20"879	1'18"525	1'22"017
Non presente	Tambay	Force Thl 2	Ford	1'20"950	1'20"492	1'21"084	1'18"839	1'22"268
Non presente	Fabi	Benetton B 186	Bmw M 12-13	1'21"205	1'18"971	1'18"154	1'18"893	1'22"150
Non presente	Alliot	Ligier Js27	Renault EF 15	1'21"359	1'20"372	1'20"541	1'19"257	1'21"954
Non presente	Rosberg	McLaren Mp4/2c	Tag Porsche	1'19"099	1'45"307	1'19"160	1'19"840	1'21"280
Non presente	Alboreto	Ferrari F.1-86	Ferrari	1'20"737	1'19"628	1'20"702	1'19"388	1'22"366
Non presente	Arnoux	Ligier Js27	Renault EF 15	1'21"747	1'19"624	1'20"459	1'20"458	1'22"123
Non presente	Johansson	Ferrari F.1-86	Ferrari	1'20"978	1'20"303	1'19"634	1'19"769	1'21"089
Non presente	Jones	Force Thl 2	Ford	1'20"471	1'20"525	1'19"244	1'20"090	1'21"268
Non presente	Brundle	Tyrrell 015	Renault EF 15	1'22"812	1'21"597	1'21"447	1'20"198	1'23"360
Non presente	Dumfries	Lotus 98T	Renault EF 15	1'18"779	1'20"479	1'20"701	1'21"491	1'22"503
Non presente	Palmer	Zakspeed 861	Zakspeed	1'21"484	1'21"154	1'20"392	1'20"668	1'22"019
Non presente	Streiff	Tyrrell 015	Renault EF 15	1'21"460	1'20"946	1'21"065	1'21"174	1'23"688
Non presente	Danner	Arrows A8	Bmw M 12-13	1'22"597	1'21"069	1'21"879	1'21"461	1'25"273
Non presente	Boutsen	Arrows A8	Bmw M 12-13	1'22"050	1'21"171	1'23"515	1'21"361	1'23"619
Non presente	De Cesaris	Minardi M186	Motori Moderni	1'23"986	1'22"470	1'23"638	1'22"524	1'25"705
Non presente	Rothengatter	Zakspeed 861	Zakspeed	1'22"947	1'23"812	1'22"230	1'22"524	-
Non presente	Nannini	Minardi M185 B	Motori Moderni	1'25"920	1'25"179	1'22"997	1'23"457	1'25"390
Non presente	Ghinzani	Osella Fa1G	Alfa Romeo	1'27"024	1'25"767	1'24"728	1'24"176	1'27"296
Non presente	Berg	Osella Fa1F	Alfa Romeo	1'28"977	1'26"573	4'02"670	1'27"209	1'28"249

VELOCITÀ IN PROVA

N. PILOTA	KM/H
8. Warwick	340.694
25. Arnoux	338.346
12. Senna	338.028
27. Alboreto	336.763
20. Berger	333.539
17. Danner	332.922
7. Patrese	332.820
1. Prost	332.205
5. Mansell	331.390
2. Rosberg	331.085
28. Johansson	330.680
19. Fabi	330.680
6. Piquet	329.469
3. Brundle	327.968
26. Alliot	327.769
18. Boutsen	325.497
11. Dumfries	325.203
4. Streiff	322.677
29. Rothengatter	321.524
14. Palmer	319.716
23. De Cesaris	317.834
16. Tambay	317.554
15. Jones	315.697
24. Nannini	304.311
22. Berg	295.082
21. Ghinzani	293.718

N. PILOTA	KM/H
1. Prost	342.640
8. Warwick	339.409
12. Senna	338.028
7. Patrese	337.817
2. Rosberg	336.449
25. Arnoux	334.780
5. Mansell	334.676
27. Alboreto	333.436
28. Johansson	333.025
6. Piquet	332.103
3. Brundle	331.695
4. Streiff	330.579
17. Danner	328.068
11. Dumfries	326.778
26. Alliot	326.383
19. Fabi	323.838
18. Boutsen	323.644
20. Berger	322.967
29. Rothengatter	321.142
14. Palmer	321.046
15. Jones	320.000
16. Tambay	319.338
23. De Cesaris	316.344
21. Ghinzani	301.339
22. Berg	300.000
24. Nannini	297.849

N. PILOTA	KM/H
12. Senna	336.344
11. Dumfries	334.469
1. Prost	333.849
2. Rosberg	333.745
8. Warwick	329.268
28. Johansson	326.877
7. Patrese	326.481
6. Piquet	326.284
20. Berger	325.301
3. Brundle	325.301
27. Alboreto	324.519
26. Alliot	323.450
5. Mansell	323.257
19. Fabi	322.196
4. Streiff	320.665
25. Arnoux	320.095
15. Jones	316.159
16. Tambay	315.513
14. Palmer	314.777
24. Nannini	310.970
23. De Cesaris	310.078
18. Boutsen	310.078
17. Danner	304.483
22. Berg	303.371
21. Ghinzani	296.622

40. vittoria Pirelli

■ **GERHARD BERGER** è il 74. pilota ad aver tagliato per primo il traguardo di un Gp, mentre la Benetton è la 29. Casa ad aver vinto gare iridate. Berger è il 3. pilota austriaco ad aver riportato un successo, dopo le 25 vittorie di Niki Lauda e le 6 di Jochen Rindt. La Bmw raggiunge a 8 vittorie Mercedes e Vanwal. Determinanti per il trionfo messicano le gomme Pirelli che mai hanno richiesto sostituzioni: la casa italiana è arrivata a 40 successi proprio nel Gp del Messico che nel 1965 aveva visto la prima vittoria della rivale Goodyear, in quella occasione fornitrice delle gomme alla Honda RA 272 di Richie Ginther. Anche la Casa giapponese, dal 1964 al 1968 costruttrice pure dei telai, era alla prima vittoria e ora i suoi motori sono arrivati a quota 16.

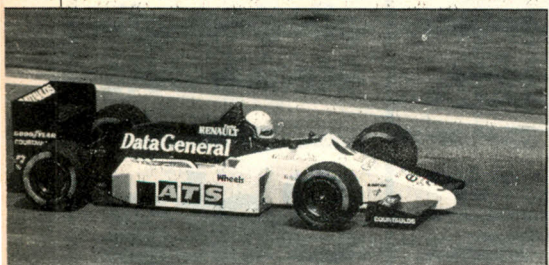
■ **NIGEL MANSELL** mantiene il comando della graduatoria alla media 4,80 punti/gara; sia il britannico sia Alain Prost, secondo in classifica, hanno già iniziato a scartare un risultato, mentre Nelson Piquet ha soltanto dieci risultati in zona punti sugli 11 possibili.

■ **LA COPPIA** Michele Alboreto-Stéfan Johansson sta per dividersi e si possono già fare dei confronti fra i risultati dei due piloti. Dei 30 Gp disputati assieme con la Ferrari, il milanese si è qualificato alla media complessiva di 200,748 kmh, facendo meglio dello svedese arrivato a 199,467 kmh. Sul piano del rendimento, però, il vantaggio di Alboreto è ancora maggiore. La sua media punti/gara è infatti di 2,03, mentre Johansson è a 1,50; curiosamente lo svedese si è invece dimostrato più affidabile avendo percorso in gara 6459 km contro 6151 del compagno.

■ **L'ESORDIO** di Frank Williams come costruttore risale al Gp di Argentina nel 1975 e la gara messicana ha segnato la 200. presenza della Williams in corse di campionato. In 200 Gran Premi la Casa ha ottenuto questi risultati: 3 titoli mondiali Marche, 2 suoi piloti vincitori dell'alloro e un terzo molto vicino, 30 vittorie e 634,5 punti iridati; Frank Williams può davvero essere orgoglioso di quanto fatto dagli uomini che ha scelto quali collaboratori.

■ **IN MESSICO** per la prima volta le due Minardi Motori Moderni si sono classificate entrambe. È un risultato incoraggiante per il piccolo costruttore emiliano in vista della stagione 1987.

Mauro Mori



Sopra, Brundle con la Tyrrell 015 è arrivato in fondo classificandosi all'undicesimo posto (FotoColombo)

I pesi dopo la gara

VEETTURA	PILOTA	PESO
Osella Fa1F	(Berg)	618
Arrows A8	(Danner)	591
Ligier Js27	(Arnoux)	590
Minardi M185 B	(Nannini)	589
Arrows A8	(Boutsen)	588
Lotus 98T	(Dumfries)	586
Ligier Js27	(Alliot)	582
Brabham Bt55	(Patrese)	580
Tyrrell 015	(Brundle)	569
Ferrari F.1-86	(Johansson)	564
Minardi M186	(De Cesaris)	564
McLaren Mp4/2c	(Prost)	562
Lotus 98T	(Senna)	558
Zakspeed 861	(Palmer)	556
Williams Fw 011	(Piquet)	555
Benetton B 186	(Berger)	549
Williams Fw 011	(Mansell)	549

DRIVERS HIT PARADE/Stando al parere dei giornalisti

Prost favorito al titolo

STANDO alla graduatoria dei giornalisti è Alain Prost il pilota più accreditato per la conquista del titolo mondiale: il francese della McLaren, infatti, fra i pretendenti al titolo è quello che riscuote i migliori consensi fra i colleghi della stampa internazionale. La graduatoria generale comunque non ha subito

scossoni per quanto concerne le prime quattro posizioni, mentre Berger con il successo che gli ha fruttato quasi l'en plein (99 punti) ha guadagnato una posizione portandosi al sesto posto della graduatoria assoluta. Perde due piazze, invece, il suo compagno Fabi caduto alla tredicesima posizione.



Johansson, sopra, si sfilava dalla sua Ferrari: ancora una volta è stato costretto al ritiro, ma si è rifatto finendo quinto nella hit (FotoVillani)

GIORNALISTI \ PILOTI	Morosini (Corriere della Sera)	Baccini (Il Messaggero)	Mannucci (Autosprint)	Crombac (Sport Auto)	Prueller (TV Austria)	Camus (Auto Hebdo)	Zigliotto (Rombo)	Costanduros (Motor Racing)	Doodson (Chequered Flag)	Benoit (Blick)	Totale punti Gp Messico
	Berger	10	10	10	10	10	10	9	10	10	10
Prost	10	9	10	10	9	9	9	10	10	9	95
Senna	10	9	8	10	9	9	9	8	9	9	90
Piquet	10	9	7	10	9	9	9	7	10	9	89
Johansson	10	9	9	10	9	8	7	8	9	9	88
Alboreto	9	8	9	8	9	7	6	7	8	7	78
Alliot	10	7	7	8	8	7	8	7	7	7	76
Palmer	8	7	6	6	8	7	7	8	9	9	75
De Cesaris	8	8	8	7	8	7	7	6	7	7	73
Brundle	7	7	7	7	7	7	7	7	8	6	70
Patrese	9	7	8	5	6	7	6	7	6	8	69
Warwick	6	7	7	7	7	7	6	7	7	7	65
Nannini	7	7	6	6	6	6	7	6	7	7	65
Mansell	5	4	6	10	5	7	5	7	9	7	65
Jones	6	6	6	7	6	7	6	6	6	7	63
Dumfries	6	6	6	6	6	6	7	6	7	6	62
Boutsen	6	7	6	7	5	6	6	6	6	6	61
Danner	6	6	6	6	5	6	6	6	6	6	59
Arnoux	6	6	6	6	6	6	6	6	5	5	58
Streiff	0	6	6	6	5	6	5	5	5	5	49
Rosberg	0	7	7	0	6	6	6	7	1	7	47
Berg	6	6	6	0	0	5	6	6	5	5	45
Ghinzani	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fabi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tambay	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rothengatter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Guadagna una posizione Berger

=	1.	(1.)	Prost	1321
=	2.	(2.)	Piquet	1283
=	3.	(3.)	Mansell	1201
=	4.	(4.)	Alboreto	1129
▲	5.	(6.)	Senna	1126
▲	6.	(7.)	Berger	1119
▽	7.	(5.)	Arnoux	1108
=	8.	(8.)	Johansson	1070
=	9.	(9.)	Rosberg	1009
=	10.	(10.)	Brundle	943
▲	11.	(12.)	Patrese	924
▲	12.	(13.)	Boutsen	900
▽	13.	(11.)	Fabi	858
=	14.	(14.)	Dumfries	828
▲	15.	(17.)	Palmer	795
=	16.	(16.)	Jones	792
▽	17.	(15.)	Streiff	789
▲	18.	(19.)	De Cesaris	711
▲	19.	(20.)	Nannini	697
▽	20.	(18.)	Tambay	695
=	21.	(21.)	Laffite	624
=	22.	(22.)	Warwick	588
▲	23.	(24.)	Danner	550
▽	24.	(23.)	Ghinzani	503
▲	25.	(26.)	Alliot	380
▽	26.	(25.)	Rothengatter	378
=	27.	(27.)	Surer	268
=	28.	(28.)	Berg	254
=	29.	(29.)	Capelli	104
=	30.	(30.)	Cheever	79
=	31.	(31.)	Caffi	63

Legenda
 ▲ IN SALITA
 ▽ IN DISCESA
 = STAZIONARIO
 * NUOVO ENTRATO

EL CHARRO

L'inglese colpito dalla «vendetta» messicana Mansell e...Montezuma

CITTÀ DEL MESSICO — La battaglia per la conquista della pole-position ha avuto un risvolto tragi-comico. Protagonista Nigel Mansell proprio il candidato più autorevole al titolo iridato e più che mai impegnato nelle prove. È successo questo: venerdì sera Mansell, invece di mantenere una dieta rigorosa andando magari a letto presto, si è fatto trascinare ad una festa messicana, dove non ha disegnato cibo e bevande locali. Con il risultato che sabato mattina è

stato colpito dalla famosa «Vendetta di Montezuma», cioè una diarrea acutissima, accompagnata da forti dolori di stomaco e nausea. Si tratta di una infezione molto nota in Messico e per questo tutti gli stranieri cercano di provvedere. Mansell c'è cascato e nelle qualificazioni di sabato ha alternato l'abitacolo della sua Williams al più vicino gabinetto. In una occasione si è dovuto perfino fermare apposta perché proprio... non ce la faceva più. □



I busti dei fratelli Pedro e Ricardo Rodriguez (a destra, FotoAmaduzzi) ai quali è intitolato il rinnovato impianto messicano. Evidentemente (a sinistra, fotoColombo), continuano i rapporti Mansell-Ferrari: che cosa avrà firmato questa volta l'inglese? Sotto (FotoVillani), si pulisce la pista ancora sporca per i recenti lavori

NELSON PIQUET si è sottoposto a una preparazione particolare per evitare problemi al fisico, causati dall'altezza di Città del Messico (oltre 2000 metri) e dalla differenza di fuso orario con l'Europa (sette ore). Dopo il GP del Portogallo si è infatti recato al Sestriere, dove è rimasto per una quindicina di giorni, andando a letto alle quattro del mattino, per abituarsi allo «scarto» messicano. È poi volato a Città del Messico con il suo aereo personale, ma tenendo sempre la pressurizzazione della cabina esattamente a 2200 metri.

VENERDÌ mattina pareva che l'Osella avesse trovato uno sponsor locale, considerato che tutti i meccanici sfoggiavano bellissimi cappelli in feltro, nello stile che da noi si definisce, tout-court, da «cow-boy». In realtà i cappelli erano un regalo di Allen Berg che li aveva portati da Calgary, la città canadese dell'Alberta dove abita. Per Osella comunque uno sponsor nuovo c'era: la ditta «Controsoffitti Mangini-Putignano», legata alla realizzazione della nuova ditta che il costruttore torinese deve aprire in Lucania.

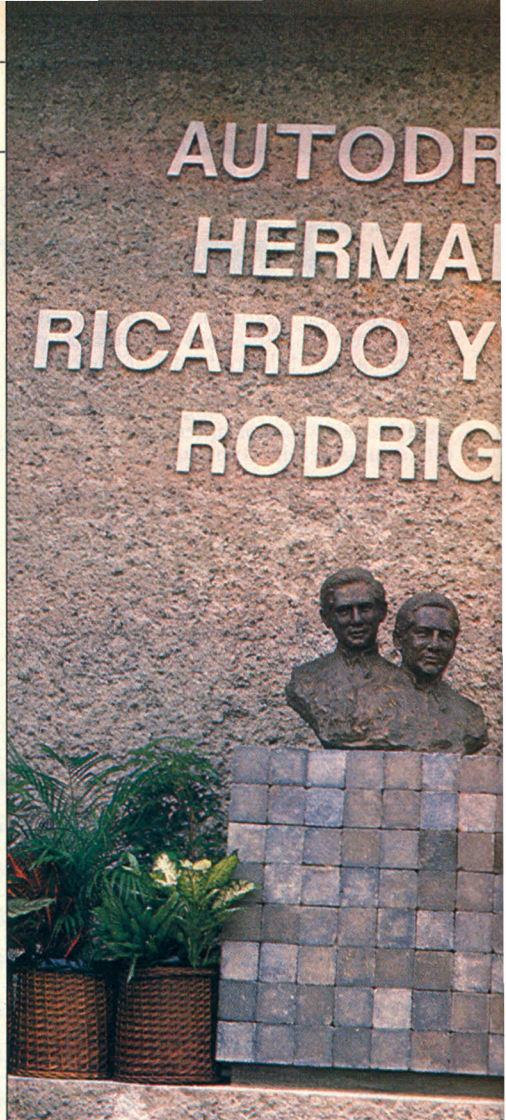


IL 30 NOVEMBRE verrà organizzato sul circuito di Brands Hatch, il «Williams Day», manifestazione nata con lo scopo di festeggiare la brillante stagione del team inglese, nonostante il grave incidente stradale che ha pressoché immobilizzato il «patron» Frank. Ci saranno sfilate, esibizioni e corse riservate soprattutto alle celebrità. Il ricavato della vendita dei biglietti, sarà distribuito in beneficenza.

GHINZANI era piuttosto euforico, appena arrivato in Messico, per la vittoria alla 1000 Km del Fuji in Giappone. Era però anche molto stanco, considerando che dall'Italia si era recato in Estremo Oriente e poi in Messico. Per lui i fusi orari stavano diventando una «opinione», tanto che dopo il GP si è recato in un'isola del Pacifico allo scopo di rimettersi, prima dell'ultima trasferta in Australia.

IN ASSENZA dei soliti motorhome, che fanno base ai team, erano state attrezzate alcune stanze in un vasto edificio accanto al paddock. Ogni team aveva a disposizione un locale provvisto di fornelli da cucina e un mobilio un po' improvvisato, tanto che gli ambienti erano simili a mini-appartamenti balneari piuttosto popolari.

PER CONSENTIRE ai piloti di prendere confidenza con la pista nuova e sconosciuta a tutti, è stata organizzata una sessione speciale di prove non cronometrate il giovedì tra le 12 e le 14. Questi test sono serviti anche a ripulire l'asfalto dalla polvere, ma Senna è riuscito ugualmente a primeggiare con un interessante 1'19"883. Dietro di lui Piquet (1'20"614), Mansell (1'20"713), Jones (1'21"62), Prost (1'21"402) e via-via tutti gli altri. Ha stupito anche che in questa sessione sia stata registrata la più alta velocità massima dell'intero Gran Premio: Senna è infatti arrivato al termine del rettilineo a 346,736 kmh. Poi i piloti si sono accorti che nei curvoni occorreva «caricare l'aerodinamica» e il gioco è finito.





VENTI GIORNI prima del Gran Premio d'Australia, gli organizzatori hanno del tutto cessato la vendita dei biglietti, zone popolari comprese. La richiesta è stata infatti tale che si sarebbe corso il rischio di non sapere dove mettere gli spettatori.

I TECNICI della F.1 hanno già stabilito che con l'entrata in vigore delle norme di sicurezza nel 1988, l'aspetto delle vetture muterà radicalmente. Per nessuna delle macchine attuali (compresa la Brabham Bt55 che è già più avanzata) si potrebbe infatti cercare una via di salvezza ma, dal momento che l'asse dello sterzo dovrà essere spostato in avanti, non è nemmeno ipotizzabile un aumento smisurato del passo, considerando che per quasi tutte le vetture lo spostamento si avvicinerà ai 50 cm. Configurazioni aerodinamiche e distribuzione dei pesi sono quindi destinate a radicali mutazioni.

ALL'ARRIVO a Città del Messico, Sandro Nannini ha avuto una brutta sorpresa: era stato smarrito il suo bagaglio, tute e caschi compresi. È rimasto per un giorno e mezzo con quello che aveva addosso.

STEFAN Johansson è stato il primo pilota di F.1 a presentarsi al «cancello» dei box del rinnovato autodromo di Città del Messico, in occasione delle prove libere di giovedì. Per questo motivo gli è stata donata una medaglia-ricordo, proprio pochi attimi prima che entrasse in pista.

Spettacolo all'americana a Città del Messico (sopra a sinistra, FotoVillani): dragster in pista. Balestre forse suggerito da Montezuma (sotto, FotoVillani): da dio a dio... In basso (FotoAmaduzzi), l'ordine pubblico all'Hermanos Rodriguez: una... bella differenza con quello dei circuiti europei

LA STERMINATA grandezza di Città del Messico e la difficoltà di circolazione, ha costretto molti piloti e rappresentanti di team, a veri e propri raid mattutini e pomeridiani per spostarsi dall'albergo al circuito che è comunque in una zona cittadina. Unici a non doversi sobbarcare viaggi che duravano un'ora e mezzo, Piquet, Tambay e Jones che alloggiavano al «Fiesta Americana», nei pressi dell'aeroporto e dunque del circuito. Ma ancora più fortunati, quelli che sono riusciti a trovare alloggio all'«Aristos», in pieno centro cittadino, ma dotato di una terrazza di atterraggio per gli elicotteri che è stata parecchio sfruttata.

FORSE perché la sala-stampa delle autodromo «Ermanos Rodriguez» è stata attrezzata con circuito di traduzione simultanea (un vero fiore all'occhiello oltre che un caso unico nel «giro» della F.1), gli organizzatori hanno previsto una serie incredibile di conferenze. Tra queste, quella del pilota messicano Josele Garza, protagonista, in F.1 ma attualmente fermo per le conseguenze dell'incidente alla 500 Miglia del Michigan un mese fa (frattura del femore sinistro). Garza ha ammesso di avere commesso un errore nel doppiaggio di un concorrente in quella occasione, ma di essersi ripreso piuttosto bene. Conta infatti di tornare in pista in novembre a Miami. Quali vincitori del Gp del Messico ha poi pronosticato Piquet e Mansell.

PRECISIONE di Senna: sia nelle qualificazioni di venerdì che in quelle di sabato, ha ottenuto la stessa velocità massima: 338,028 kmh. Un caso che ha dell'incredibile.

QUASI un incidente diplomatico il venerdì mattina per la scoperta di una «plaque», una grande scritta su bronzo, inserita sul muro di una palazzina accanto al circuito a memoria della ristrutturazione. Il presidente della Federazione messicana ha infatti «concesso l'onore» a Jean-Marie Balestre, ma quest'ultimo ha invitato Ecclestone a presenziare, considerato che anche per merito del patron della Brabham, la F.1 è tornata in Messico. Bernie però era piuttosto titubante e Balestre lo ha quasi costretto ma si è defilato quasi subito. Tanto che in molte foto ufficiali, Balestre si è trovato accanto a von Hanstein, che in quanto a cerimonie, non si tira mai indietro.

UN'ORA e mezzo prima del GP del Messico, è scesa in pista una Brabham con il numero 7 ma alla guida non c'era Riccardo Patrese. A guidarla, tra grandi applausi del pubblico, è stato Hector Rebaque, il pilota messicano che ha preso parte al campionato del mondo F.1 tra il '77 e l'81, correndo anche per il team di Ecclestone. Quest'ultimo ha fatto in pratica un regalo al suo ex-pilota e al pubblico locale ma Rebaque ha dimostrato una certa confidenza con la non certo docile Brabham, pur se non ha «tirato» molto.

CLAY REGAZZONI è stato costretto a disertare la «Targa Florio storica» per motivi di lavoro. Era infatti presente in Messico come commentatore della Rai, ma sentiva una certa nostalgia della Sicilia. Ha però precisato che in ogni caso difficilmente si sarebbe presentato al via della corsa con la Ferrari 250 Swb con la quale era iscritto: «Sarebbe stato un problema guidarla con il «Guidosimplex» su quelle strade mentre mi sarei divertito con la mia agile Aurelia B20», ha commentato.

PER TRADIZIONE, l'autore delle più incredibili escursioni fuori pista senza conseguenze è ormai John Dumfries. In Messico l'inglese è riuscito a debordare sull'erba all'uscita della curva parabolica ed ha percorso in quelle condizioni almeno 300 metri, a oltre 200 kmh, prima di trovare un punto favorevole per rientrare ai box.

LA PIRELLI ha portato in Messico 1500 gomme ma solo sei «montatori» italiani. Altri cinque sono infatti arrivati dal Brasile dove lavorano per la Pirelli locale. Gli stessi hanno poi proseguito per l'Australia. La collaborazione era prevista, perché la «Pirelli Brasile», tra le sedi staccate, è sempre stata tra quelle che hanno concesso i maggiori appoggi per la F.1.



LA TECNICA/Adottate da numerosi team

Soluzioni d'alta quota

La rarefazione dell'aria, agli oltre duemila metri del circuito messicano, ha imposto tra l'altro compressori più grandi

Testi e disegni di **Giorgio Piola**

CITTÀ DEL MESSICO - Tutti i team hanno rivolto molta attenzione per risolvere i problemi connessi con altitudine e conseguente rarefazione dell'aria, dell'impianto messicano situato ad oltre 2000 metri di quota. Si sono infatti viste prese d'aria modificate rispetto ai Gp precedenti e in molti casi sono stati utilizzati compressori più grandi del solito.

FERRARI

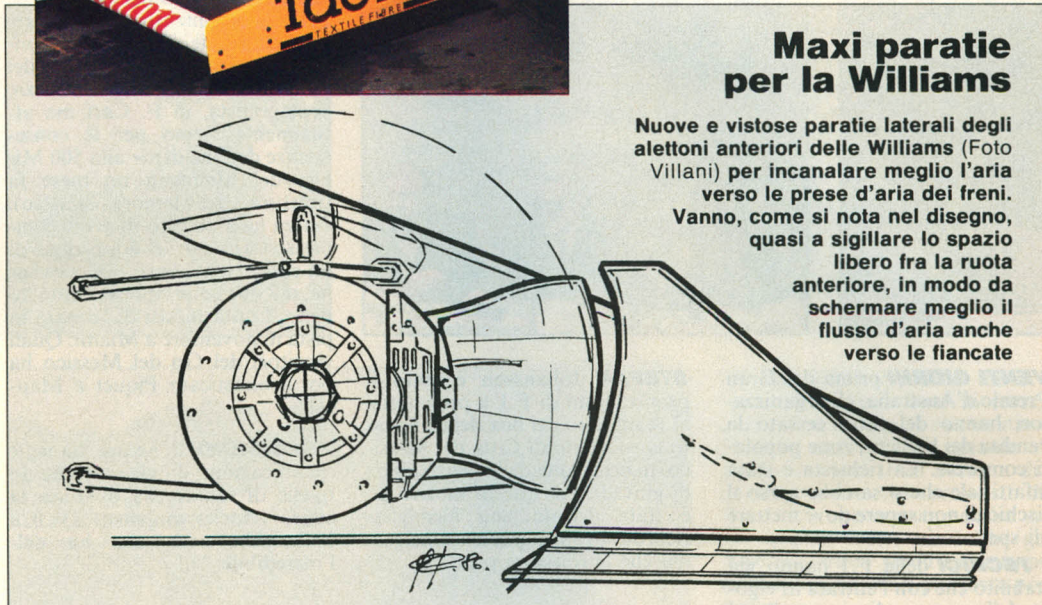
F1/86/92 Michele Alboreto
F1/86/93 Stephan Johansson
F1/86/94 «muletto»

Le uniche novità apportate alle Ferrari hanno riguardato le turbine. Adottate due diverse soluzioni per cercare di ovviare ai problemi creati dall'altitudine e dal lungo rettilineo che fa rimanere i motori al regime massimo per circa 12"-13". A livello vettura da notare che Alboreto ha utilizzato sulla sua la configurazione degli scambiatori a ventaglio, mentre sulle altre due monoposto portate in Messico questi dispositivi erano in versione pre-Monza e cioè perpendicolari all'asse longitudinale delle vetture. Domenica tutte e tre le vetture avevano gli scambiatori a ventaglio.

WILLIAMS

Fw011/5 Nelson Piquet
Fw011/6 Nigel Mansell
Fw011/3 «muletto Piquet»
Fw011/2 «muletto Mansell»

Quattro vetture per la squadra neo-campione del mondo. La Williams ha preparato con cura questa trasferta alla altitudine di oltre 2200 metri, sia con prove simulate in Giappone nei laboratori Honda, sia con i test svolti da Mansell a Zeltweg dove il pilota inglese ha battuto il record della pole position di Fabi. Le quattro Williams avevano le prese dinamiche già provate in Portogallo e delle nuove paratie laterali degli alettoni anteriori. Molto vistosi ed alti questi dispositivi sono stati montati per migliorare il flusso d'aria verso le



Maxi paratie per la Williams

Nuove e vistose paratie laterali degli alettoni anteriori delle Williams (Foto Villani) per incanalare meglio l'aria verso le prese d'aria dei freni. Vanno, come si nota nel disegno, quasi a sigillare lo spazio libero fra la ruota anteriore, in modo da schermare meglio il flusso d'aria anche verso le fiancate

prese d'aria dei freni e le fiancate delle vetture dove sono i radiatori.

Tutte e quattro le vetture avevano la nuova sospensione anteriore introdotta in Portogallo.

McLAREN

Mp4/2C/5 Alain Prost
Mp4/2C/2 Keke Rosberg
Mp4/2C/1 «muletto»

Compressori più grandi sulle turbine sono stati usati sia da Rosberg che da Prost. Per la prima volta in questa stagione le McLaren hanno utilizzato il sistema che spruzza dell'acqua negli scambiatori di calore, analogamente a quanto fanno da tempo le migliori squadre e la stessa McLaren faceva nella passata stagione. Tutto per cercare di

migliorare il raffreddamento reso più difficile dall'altitudine.

LOTUS

98T/4 Ayrton Senna
98T/2 Johnny Dumfries
98T/1 «muletto»

Il sei cilindri Renault, con l'Honda, è quello che si è adattato meglio all'altitudine di Città del Messico. Naturalmente sono stati usati compressori più grandi per aumentare la portata d'aria. Di visibile sulle vetture solo delle prese d'aria dei freni anteriori tipo McLaren, sulla vettura di Senna. Dopo la pole position la Lotus n. 12 è stata di nuovo messa sotto accusa per avere il fondo piatto che si flette nella zona davanti alle ruote posteriori. Gerard Ducarouge ha prati-

camente ultimato la vettura per il prossimo anno e che è già in fase di costruzione. Sarà una macchina convenzionale non molto dissimile dalla attuale con il telaio separato dalla carrozzeria. Dopo le prime prove e le prime gare è già previsto che arriverà una versione alquanto modificata con una diversa aerodinamica.

LOLA FORCE

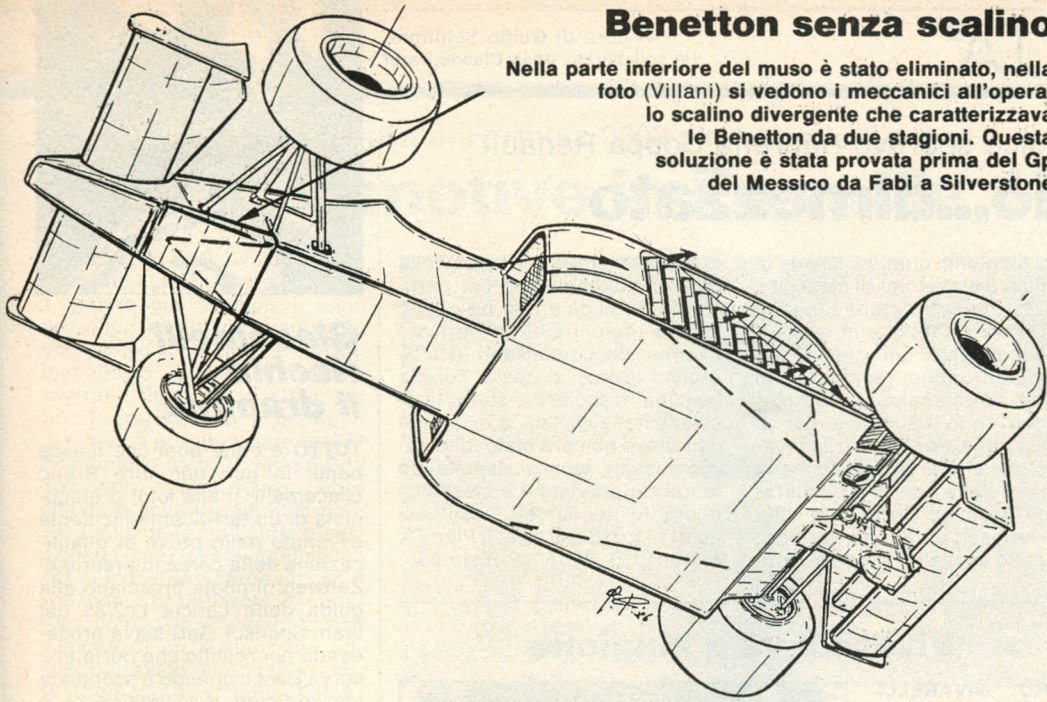
Th12/5 Patrick Tambay
Th12/4 Alan Jones
Th12/3 «muletto»

Nuove prese dinamiche sulle Lola, al posto della Naca nella parte superiore delle fiancate. Neil Oatley ha iniziato le prove in galleria del vento del modellino in scala 1/3 della vettura per il prossimo anno.

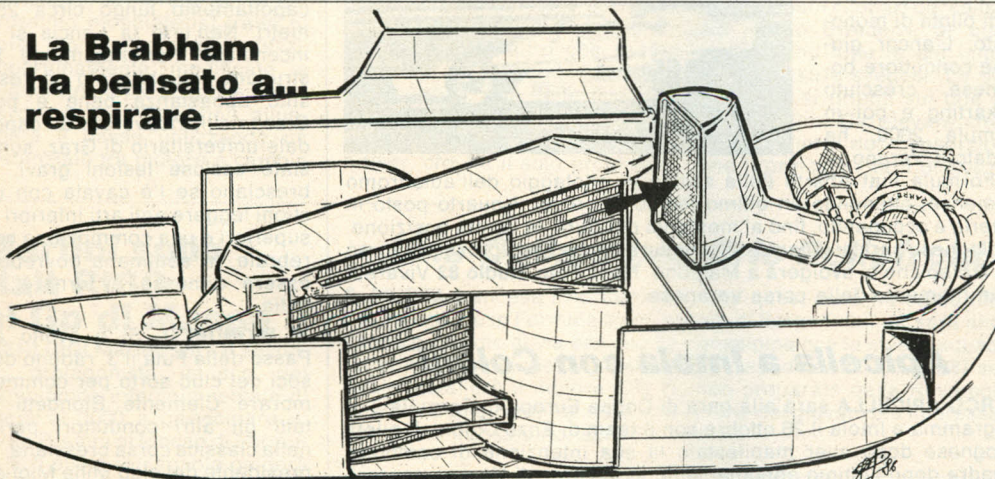


Benetton senza scalino

Nella parte inferiore del muso è stato eliminato, nella foto (Villani) si vedono i meccanici all'opera, lo scalino divergente che caratterizzava le Benetton da due stagioni. Questa soluzione è stata provata prima del Gp del Messico da Fabi a Silverstone



La Brabham ha pensato a... respirare



Sulle Brabham è apparsa una vistosa presa dinamica che fuoriesce nella parte superiore della fiancata di sinistra, dove prima c'era una presa Naca. Questa soluzione ha permesso alla grossa turbina Garrett di «respirare» meglio

BRABHAM

Bt55/7 Riccardo Patrese
Bt55/6 Derek Warwick
Bt55/8 «muletto»

Molte novità alla Brabham orfana di Gordon Murray a partire da un nuovo telaio tenuto come macchina di scorta. Su questa monoposto sono state impiegate anche delle nuove pinze dei freni all'avantreno. Realizzate dalla Brabham stessa presentano vistose scanalature aventi lo scopo di smaltire meglio il calore. È stato poi aggiunto un piccolo radiatore dell'olio nella fiancata di destra, attaccato a quello già esistente. Ma la novità più importante riguarda la nuova presa dinamica per la turbina. Prima sulla Brabham le turbine era alimentata da una presa Naca

ricavata nella parte superiore della carrozzeria ora, invece, vi è un vistoso snorkel che permette alla grossa turbina, utilizzata apposta in Messico, di ricevere più aria.

LIGIER

Js27/5 Renè Arnoux
Js27/4 Philippe Alliot
Js27/3 «muletto»

Radiatori laterali più grandi e nuove paratie sempre laterali degli alettoni con un leggero scalino verticale, come sulle Tyrrell, sono le uniche cose visibili sulle Ligier. La nuova vettura che avrà anche un nuovo cambio, sarà pronta per i primi collaudi a metà dicembre. Probabilmente per quella data verrà fatta debuttare una F.1 inedita, ma non ancora in versione definitiva.

TYRRELL

015/4 Martin Brundle
015/3 Philippe Streiff
015/1 «muletto»

Tutte e due le vetture da gara avevano le nuove fiancate con radiatori maggiorati, per il resto nessuna modifica sulle 015.

OSELLA

Fa1G/1 Piercarlo Ghinzani
Fa1F/1 Allen Berg

Due macchine anche per l'Osella senza alcuna modifica. La squadra torinese dopo le incerte voci sul suo futuro pare invece in grado di continuare, con una sola vettura, anche il prossimo anno e sempre con l'8 cilindri turbo Alfa.

BENETTON

Bn186/06 Teo Fabi
Bn186/07 Gerhard Berger
Bn186/02 «muletto»

La novità più importante sulle tre Benetton schierate in Messico è stata l'abolizione del divergente nella parte anteriore inferiore della vettura poi coperto da un piccolo pannello applicato al fondo del telaio. Questa soluzione era stata provata lunedì scorso a Silverstone da Teo Fabi. Più grande invece la presa d'aria per la turbina anch'essa maggiorata (la Benetton sono però andate meglio con le turbine standard). Nelle prove le Benetton hanno girato senza una parte della carrozzeria laterale destra (quella che assomiglia ad una tapparella), per vedere di risolvere i problemi di surriscaldamento che spesso affliggono le vetture di Fabi e Berger.

ARROWS

A8/6 Thierry Boutsen
A8/5 Cristian Danner
A8/1 «muletto»

Non è nemmeno stata portata la nuova e disastrosa A9 come vettura di scorta. Due delle tre A8 a disposizione dei piloti avevano numerose modifiche. Sono stati levati i doppi deviatori di flusso dietro alle ruote anteriori per essere sostituiti da un elemento singolo. Nuovo anche l'alettone posteriore di corda più stretta e con il doppio profilo a metà altezza, modificato infine il profilo estrattore posteriore con vistose pinne verticali ai lati. Durante le prove è stato anche tagliato vistosamente il cofano motore.

MINARDI

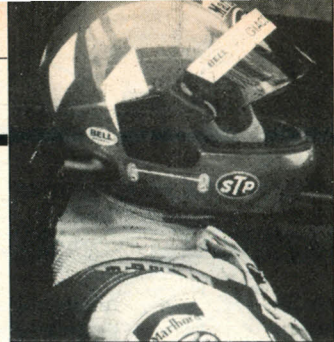
Mn186/1 Andrea De Cesaris
Mn185B/1 Alessandro Nannini
Mn185B/2 «muletto»

Sulla vettura di Nannini è stato eliminato lo scambiatore di calore per l'olio che aveva messo in crisi le temperature del circuito d'acqua a cui era collegato. Su questa vettura infatti i radiatori dell'acqua sono più piccoli rispetto a quelli della nuova vettura. Sono quindi comparsi due radiatori dell'olio messi in una apposita carenatura davanti alle ruote posteriori.

ZAKSPEED

Zk841/2 Jonathan Palmer
Zk841/1 Huub Rothengatter

Solo due vetture per la squadra tedesca senza alcuna modifica di rilievo se non l'adozione da parte di entrambi i piloti di una grossa turbina Garrett.



La decisione del giudice sportivo riapre la Coppa Renault

Di Risio...dimezzato

LE DECISIONI del giudice sportivo hanno rivoluzionato la classifica generale della Coppa Renault 5 Gt Turbo. La confermata squalifica di Massimo Di Risio, leader dell'unico monomarca rimasto in Italia, e la contemporanea riammissione di Annino Conti hanno riaperto un campionato che sembrava ormai deciso a favore del pilota «Under 23». E, invece, del tutto a sorpresa Di Risio si è visto dimezzare il punteggio acquisito fino alla ga-

ra di Magione, quando in sede di verifica è stato tolto di classifica per un ammortizzatore più corto di 7 mm rispetto agli altri. Il provvedimento del giudice ha suscitato molto scalpore in quanto ad un'analisi molto attenta non sono risultati segni di lavorazione. Per aiutare il giovane pilota è intervenuta anche la Renault Italia con una dichiarazione della De Carbon, la ditta che fornisce gli ammortizzatori, secondo la quale l'accorciamento

poteva essersi verificato nella fase di assemblaggio del particolare. Il giudice non ha voluto sentire ragioni e ha confermato il parere dei commissari tecnici. Annino Conti, pescato con la benzina irregolare è stato riamesso nella classifica in quanto il prelievo non era stato fatto dai commissari tecnici rispettando le norme previste. La classifica è ora la seguente: 1. Spinelli punti 111; 2. Conti 101; 3. Pibo 70; 4. Russo O. 64; 5. Di Risio 63.

Giacomelli rischia il dramma

TUTTO è bene quel che finisce bene: lo può ben dire Bruno Giacomelli, (nella foto) protagonista di un terrificante incidente avvenuto nelle prove di qualificazione della corsa Interserie di Zeltweg. Il pilota bresciano alla guida della Lancia Lc2/85 del team Sponsor Gert stava procedendo nel rettilineo che porta alla curva Bosch quando è scoppiata una gomma. La vettura si è rovesciata dando luogo a un capottamento lungo circa 250 metri. Nell'urto la Lancia si è incendiata. Fortunatamente la struttura dell'abitacolo ha resistito abbastanza bene e per Giacomelli, ricoverato all'ospedale universitario di Graz, sono state escluse lesioni gravi. Il bresciano se l'è cavata con ustioni leggere agli arti inferiori e superiori e una commozione cerebrale. In settimana dovrebbe essere dimesso e tornare in Italia.

■ **BIONDETTI.** Si è svolto al Passo della Futa il 3. raduno dei soci del club sorto per commemorare Clemente Biondetti e tutti gli altri conduttori periti nella classica corsa bresciana. Il presidente del club Mille Miglia, Paolo Lena e una cinquantina di soci fra i quali Consalvo Sanesi hanno deposto una corona d'alloro sulla lapide che, al culmine del valico, ricorda Biondetti, vincitore di ben quattro edizioni della gara.

Martin Donnelly in Coppa Europa con la Pre.Ma.

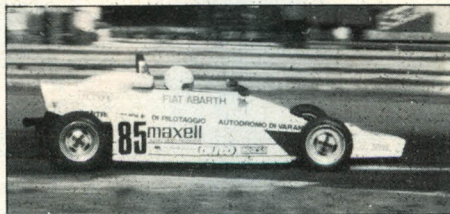
MARTIN DONNELLY sarà l'unico partecipante del campionato Lucas di Formula 3 insieme a Maurizio Sandro Sala a partecipare alla prova unica di Coppa Europa in programma a Imola il 26 ottobre. Guiderà la seconda Ralt Rt 30/86 - Vw del team Pre-Ma. Racing.

Mille Miglia a metano il 28 ottobre

A 40 ANNI di distanza l'Assomeco organizza una riedizione «rivenduta e corretta» della Mille Miglia del 1947, a cui partecipò la Fiat 1100 a gas metano guidata da Bevilacqua e Carboni. Questa volta la Mille Miglia a metano sarà ospitata dall'autodromo «Dino Ferrari» di Imola. La Mille Miglia a metano programmata in 320 giri di pista, si svolgerà martedì 28 ottobre e si protrarrà per tutta la giornata.

Vivarelli va a Magione

PIERO VIVARELLI ha finalmente ripreso la propria carriera di pilota di monoposto. L'ancor giovane conduttore bolognese, cresciuto in karting e poi in Formula 2000, ha guidato a Varano una Formula Fiat Abarth della scuola di pilotaggio dell'autodromo parmense, ottenendo un ottimo tempo in prova, il quarto posto in batteria e occupando, fino al momento del ritiro, la quinta posizione. Il bolognese sarà al volante della vettura anche nella prossima corsa del Trofeo che si svolgerà a Magione. Nella **Foto Studio 83** Vivarelli in un momento della corsa varanese



Apicella a Imola con Coloni

MARCO APICELLA sarà alla gara di Coppa Europa di Formula 3 in programma a Imola il 26 ottobre con il team di Enzo Coloni. Il pilota bolognese dopo aver manifestato la sua intenzione di cambiare squadra dopo l'ultimo appuntamento «tricolore» di Varano onorerà il suo contratto fino in fondo per rispettare l'accordo con gli sponsor. Il team manager ha anche detto «... di comprendere la delusione che a caldo ha portato Apicella a dire di essere stato penalizzato dal team nei confronti di Larini. Ciò non è mai stato vero e potrà essere verificato anche a Imola». Inutile dire che per spazzare le nubi residue il team e il pilota rincorrono una vittoria: sarebbe la medicina migliore...

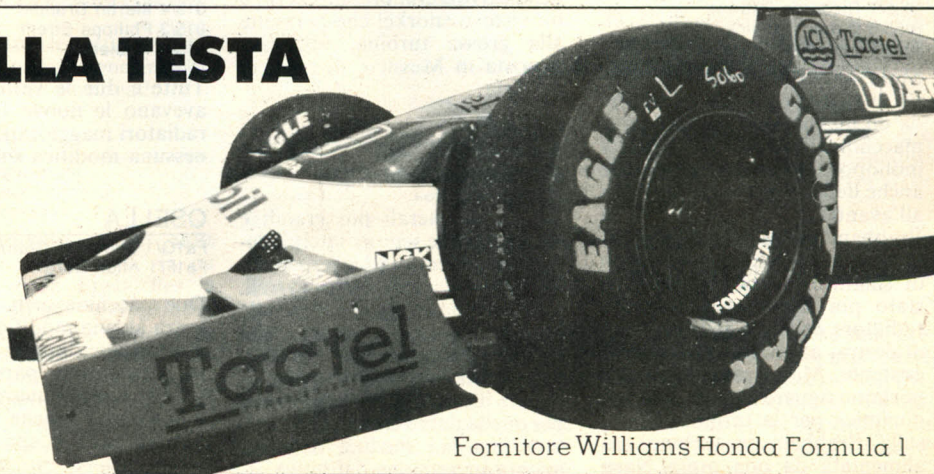
IL CERCHIO ALLA TESTA

FONDMETAL®

Ruote in lega leggera

FONDMETAL S.p.A.

Statale Ogliese, 8 - Palosco (BG)
Tel. (035) 845130
telex 301554 FOMET I

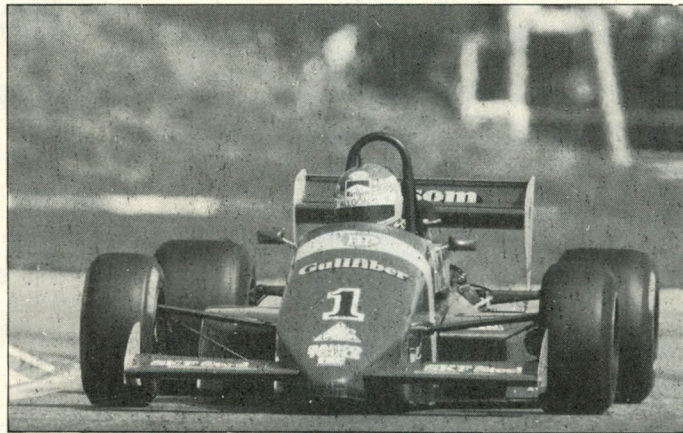


Fornitore Williams Honda Formula 1

Un'altra squadra di Formula 3000 sta facendo il salto

Bs Automotive in Formula 1

LE RECENTI decisioni della Fisa in merito al futuro della Formula 1 stanno già facendo i primi proseliti, attratti dal vantaggio economico di poter schierare monoposto azionate da motori aspirati. Dopo Enzo Coloni e Ron Tauranac, l'ultimo in ordine di tempo a programmare il 1987 mondiale è stato l'inglese Bob Sparshott, proprietario, oltre che della scuderia Bs Automotive, anche della Bs Fabrications, azienda che lavora moltissimo per l'industria aeronautica e spaziale, specializzata in materiali compositi. Sparshott che dispone di un sostanzioso budget portafogli dal pilota svedese Thomas Kaiser (nella **FotoA-maduzzi**), ha già in mente quali monoposto schierare al via del prossimo mondiale: si tratta di Lola T86/50 di Formula 3000, opportunamente modificate e migliorate nelle sospensioni e aerodinamica. Sparshott allungherà il passo utilizzando un distanziale tra motore e cambio



in attesa di utilizzare una monoposto tutta sua, dotata di telaio totalmente in fibra di carbonio. È un'impresa tutt'altro che peregrina per le disponibilità della sua azienda, una delle migliori al mondo specializzata nelle fibre composite. Da parte sua Kaiser, che ha il solo problema

della superlicenza, porterà in seno al team i dollari del consorzio «Hello Sweden», al quale partecipano tutte le più importanti industrie svedesi. La cifra pare che si orienti sui due miliardi di lire. Da rilevare che il patrocinatore del consorzio è che il principe Bertil di Svezia.

Martini sulla Ralt Rt30 al Gp di Macao

PIERLUIGI Martini sarà il secondo protagonista italiano del campionato intercontinentale di Formula 3000 a partecipare al Gran Premio di Macao di Formula 3. Il pilota romagnolo guiderà la Ralt Rt30/86 a motore Alfa Romeo utilizzata quest'anno dall'italo venezuelano Giovanni Fontanesi nel campionato italiano della specialità. A seguire Pierluigi nella sua avventura asiatica sarà naturalmente il suo preparatore di fiducia Luciano Pavesi. Martini, quindi, rinnoverà la sua sfida sportiva con Ivan Capelli che sarà a Macao sulla Reynard 863-Alfa Romeo di Dave Price. I due sono pronti a una sfida che si annuncia interessante.

Una Dallara per Eric Bellefroid

IL PILOTA francese Eric Bellefroid che quest'anno ha corso molto positivamente in Formula 3 con il team di Serge Saulnier sarà anche l'anno prossimo al via della serie transalpina con la stessa squadra. Cambierà comunque la monoposto, passando alla Dallara 387 sulla quale installerà il motore Alfa Romeo preparato dalla Novamotor. Sponsor dell'avventura di Bellefroid, uno dei giovani più interessanti del vivaio transalpino, sarà la Tropic.

Gache e Katayama con Duqueine

GILLES e Vincent Duqueine che schierano nella F.3 francese l'unica monoposto nata oltre le Alpi dotata di una monoscocca in fibra di carbonio, parteciperanno alla prossima edizione del campionato francese con una vettura del tutto nuova. Philippe Gache, campione transalpino di Formula Ford nel 1985 potrebbe guidare questa innovativa Duqueine. Come suo secondo resterà in seno al team il giapponese Ukyo Katayama, che si è distinto quest'anno soprattutto per l'irruenza messa in mostra in diverse corse. Alcuni esemplari delle Duqueine saranno affidati anche ai clienti sportivi. Quest'anno ha già guidato con discreto successo la Duqueine giungendo spesso tra i primi assoluti delle gare francesi.

■ **GOUDCHAUX.** Sarà Jacques Goudchaux, vincitore del volante Marlboro 1985 e campione francese di Formula Ford di quest'anno, il secondo pilota dell'Equipe Orea nel campionato di Formula 3 dell'anno prossimo. Goudchaux guiderà una nuova Martini Mk51 a motore Volkswagen Spiess.

■ **GIROIX.** Fabien Giroix, pilota del team di Dave Price nel francese di Formula 3, abbandonerà l'anno prossimo il campionato che l'ha visto subire più delusione che altro e passerà al francese produzione Gruppo A in un team ufficiale. Assieme all'amico Paul Belmondo ha previsto di partecipare anche al Gp di Macao di F. 3.

■ **COMAS.** Erik Comas dominatore del campionato di Formula Renault Turbo sarà certamente il secondo pilota del team Elf-Winfield diretto da Gerard Carmilli nel campionato francese di Formula 3 del 1987. Il suo caposquadra sarà Eric Bernard. Vetture prescelte le Ralt Rt30/87 dotate di motore Alfa Romeo Novamotor.

■ **ROMANO.** Al Jarama, nella gara di Formula 3000, si è rivisto in pista lo svizzero Marzio Romano, tornato al volante di una vettura da corsa dopo due anni di assenza. Il simpaticissimo Marzio, protagonista alla fine degli Anni '70 del campionato italiano e europeo di Formula 3, non si è purtroppo qualificato con la terza March del team Corbari, anche se non è parso molto traumatizzato dal suo nuovo esordio.

■ **GAINAULT.** L'ex addetto stampa della Fisa, Gilles Gaignault sta mettendo in piedi un team di Formula 3000 che dovrebbe recuperare il materiale dell'equipe Ags. Tra i possibili conduttori interessati a entrare nella squadra, sponsorizzata dalla Blanchet-Locatop, vi sono Michel Trollè, al momento secondo nel campionato francese di Formula 3, e Alain Ferté che ha portato la monoposto alle qualificazioni sia a Le Mans sia a Jarama.



LESTER

Mascherine con Fari
 Spoiler con Fari
 e Parafanghini per Fuoristrada
 VIA NOVARA, 151 - TRECATE (NO) ITALY
 TEL. (0321) 74105/74738



NOTIZIARIO CSAI

Le pagine del «Notiziario Csaì» trattano argomenti inerenti ai regolamenti tecnici e sportivi, spiegano le motivazioni del TNA e ospitano quesiti posti direttamente alla Csaì dai licenziati. Tutto ciò tenendo presente che AUTOSPRINT, da parte sua, continuerà a trattare gli stessi argomenti esprimendo, come sempre, le sue opinioni indipendentemente da queste pagine e in ossequio alla libertà d'informazione.

Le decisioni del Comitato Esecutivo

NEL CORSO del Comitato Esecutivo Csaì, svoltosi a Milano il 4 ottobre u.s., sono state ratificate le proposte avanzate dal Consiglio Sportivo Nazionale Csaì, e riportate nelle pagine CSAI su Autosprint nn. 40/41. Si riportano comunque alcune precisazioni.

VELOCITÀ IN SALITA: si ricorda che il limite di cilindrata di 2000 cc, previsto per le vetture del gruppo 6, non sarà valido per le gare in Italia del campionato Europeo della Montagna, dove vige la normativa Fisa.

CROSS E COMPETIZIONI SPECIALI: Trofeo Neve e Ghiaccio saranno ammesse le vetture 4x4 con costituzione di un raggruppamento a parte. Rallycross: si precisa che le vetture ammesse dovranno essere conformi agli Allegati «I» oppure «M». Gare di accelerazione: la competenza per quanto riguarda le gare di accelerazione verrà assunta dalla sottocommissione cross e competizioni speciali.

TECNICA: Si precisa che la proibizione dei roll-bar in alluminio dall'1/1/87 significa che le vetture costruite dopo tale data saranno omologate dalla Fisa con roll-bar in acciaio nelle dimensioni previste dal vigente All. J. Per le vetture già omologate e con roll-bar in alluminio, la Fisa deve decidere la data dalla quale il roll-bar stesso dovrà essere modificato, comunque è già sicuro che la loro validità sarà estesa a tutto il 1987.

Rubrica fiscale

Signori Lettori, per iniziativa della CSAI, si apre con questo numero di «Autosprint», una rubrica di corrispondenza per tutti coloro che potranno avere necessità di chiarire su specifici argomenti di natura tributaria, contabile ed amministrativa connessi con l'automobilismo sportivo. Nel Vostro interesse, vi preghiamo di formulare i quesiti in maniera chiara e sintetica, esponendone il soggetto con la massima precisione. Le richieste dovranno essere sottoscritte ed indirizzate a:
C.S.A.I. - Commissione sportiva Automobilistica Italiana - Via Solferino 32, 00185 Roma. Saremo lieti di rispondervi, mettendo a Vostra disposizione l'esperienza da noi acquisita - tra l'altro è nel ventennale rapporto di consulenza instaurato con l'A.C.I., gli A.C. Provinciali e le Società ad esso collegate.

Dott. Antonio e Pietro Silicato.

Le gare italiane con titolazione Fisa 1987:

Campionato mondiale Formula 1:
13 settembre - **GP d'Italia (Monza)**
Campionato mondiale Sport Prototipi:
12 aprile - **Monza**
20 aprile - **Vallelunga** (solo piloti).
Campionato mondiale vetture Turismo:
22 marzo - **Monza**.
Campionato Intercontinentale F. 3000:
10 maggio - **Vallelunga**
24 maggio - **Mugello**
19 luglio - **Pergusa**
26 luglio - **Misano**
Campionato Europeo Turismo:
22 marzo - **Monza**
28 giugno - **Imola**

Campionato Europeo Auto Storiche:

17 maggio - **Monza**.

27 settembre - **Vallelunga**

Challenge de la Route Fia

7/8 aprile - **Sanremo Rally Storico**

26/29 aprile - **Coppa Teodori**

Campionato Europeo della Montagna:

12 luglio - **Cesana/Sestriere**

19 luglio - **Coppa Teodori**

20 settembre - **Cefalù/Gibilmanna**

Campionato Europeo Autocross:

10 maggio - **Vaccarino**

20 settembre - **Maggiore**

Campionato mondiale Rally:

11/17 ottobre - **Rally Sanremo**

Campionato Europeo Rally:

coeff. 4: 22/25 aprile

Rally Costa Smeralda.

coeff. 3: 16/19 luglio

Rally della Lana.

coeff. 2: 14/16 maggio

Rally Isola d'Elba

11/13 giugno

Rally di Sicilia.

27/30 agosto

Rally Piancavallo.

Rappresentanti italiani nella Fisa

Fabrizio SERENA

Membro titolare Comitato Esecutivo Fisa

Stefano MARSAGLIA

Membro supplente Comitato Esecutivo Fisa

Giovanni LURANI

Presidente Commissione Auto Storiche

Giorgio BEGHELLA BARTOLI

Membro Commissione Tecnica

Erasmo SALITI - Membro Commissione Rally

Enrico FERRARI

Membro Commissione Campionati Turismo

Alberto LIBRIZZI

Membro Commissione Sport-Prototipi

Bruno MORETTI

Membro Commissione Records

Renato BERIO

Membro Commissione Fuoristrada

Roberto NOSETTO

Membro Commissione Sicurezza

Erasmo SALITI

Membro Commissione Gare in Salita

Bruno MORETTI

Membro Commissione Calendari

Lafranco CANESCHI

Membro Gruppo di Lavoro Omologazioni

Assegnazione titoli nazionali e discussione calendario 1987

Il Comitato Esecutivo Csaì assegnerà le validità nazionali nella riunione dell'8 novembre, sulla base delle richieste di iscrizione a calendario pervenute e delle proposte che le Sotto Commissioni interessate avvanzeranno. Il calendario 1987 sarà discusso a Roma il 22 novembre, tenendo presenti i titoli assegnati.

NOTIZIARIO KARTING

I REGOLAMENTI 1987

QUESTE le principali novità:

Kart: le denominazioni di alcune categorie sono cambiate nel seguente modo: la 100 A/Nazionale sarà denominata «100 Internazionale», la 125 Junior sarà denominata «125 nazionale», mentre la 125 C/Nazionale e la 125 F.C unificata formeranno la «125 Internazionale». La denominazione delle altre categorie resterà immutata. Per quanto riguarda la 125 Internazionale, le due categorie che la costituiscono (C/Naz. e F.C) gareggeranno insieme, con classifica unica, in tutte le gare ad eccezione di alcune (Campionato Italiano, Club Azzurro, Coppa delle Regioni e Tornei di particolare importanza espressamente autorizzati) dove, invece, gareggeranno separatamente.

Regolamenti tecnici: — 125 Internazionale: quando le due categorie che la compongono gareggeranno insieme, sarà applicato il regolamento della F.C; i pneumatici saranno di produzione nazionale. — 125 Promozionale: è una categoria di nuova istituzione caratterizzata da un prezzo di acquisto contenuto (sotto i due milioni), dal motore monomarca (Asco 5 marce), da telai plurimarca (le Ditte che hanno aderito) e da pneumatici Vega. Il regolamento completo sarà pubblicato successivamente. — 135: obbligo delle carenature laterali. Pneumatici di produzione sia nazionale che internazionale. — Rumore: l'attuale limite di rumorosità delle categorie della classe 125 sarà ridotto a partire dal 1. gennaio prossimo. Saranno effettuati controlli sistematici sia in gara che in attività di noleggio. — Scheda di omologazione: per le classi e categorie che la prevedono, obbligo della sua presentazione, da parte dei piloti, in sede di

verifiche ante e post gara.

Sicurezza: — 100 Cadetti e 60: sono allo studio soluzioni per la riduzione delle prestazioni. — Caschi: obbligo di usare caschi omologati conformemente alle specifiche FISA (l'elenco è stato pubblicato nel Notiziario Csaì ospitato da Autosprint nn. 39 e 41 di quest'anno). — I telai devono avere una protezione laterale (o paraurti laterale) realizzato con tubo che abbia un'altezza da terra pari a quella dei due assi e che non sporga dal piano passante a filo ruota, rispetto al quale può rientrare al massimo di 5 cm. — Per evitarne la perdita, le pastiglie dei freni devono essere ancorate con un fermo di sicurezza oppure con un filo passante fra i perni di fissaggio. — Nei freni a comando meccanico, il filo di comando deve essere realizzato con doppio filo di acciaio o con tirante meccanico più filo di guida e deve essere fissato con almeno due morsetti ogni capocorda. — Pedali: devono essere montati su un perno non saldato al pedale (raccomandato dall'1/1/87). Obbligatorio dall'1/1/88). — Sistema sterzante: l'attacco del supporto del volante non deve essere saldato direttamente al piantone. Inoltre, per evitare lo sfilamento delle testine a snodo dei tiranti dello sterzo, sulla stessa deve essere montata una rosetta di diametro superiore alla testina stessa. — Per evitare la fuoriuscita del pneumatico dal cerchio, obbligo dell'applicazione sul cerchio di fusione di un risalito di tenuta del tallone denominato «hump». — La zavorra deve poter essere montata non importa in quale punto (fatta eccezione per i paraurti) purché venga fissata solidamente con viti e relativi dadi autobloccanti o fermi di sicurezza.

R 5 GT TURBO

GR N. 4/86

vetri elettrici - 700 Km.
Roll Matter - gomme -
ricambi + carrello Ellebi

A.R. GIULIETTA

SPIDER 1300 - 59 rev.

capote nuova Hard Top

FIAT 1500

GT GHIA 63 ROSSO

50 NC. ROLFO

TRASPORTO 3 AUTO

braccio posteriore

Verricello idraulico

OM 35

planale braccio post.

Verricello idraulico

MECCANICA completa

A.R. GIULIETTA 2000

turbo Delta

16.000 Km. per ricambi

A.R. GTV 2000

AUTODELTA

30.000 Km.

MOTORI VM Turbo diesel

4/5 cilindri completi

TEL. 0331/865184

ORE UFFICIO

PER ABARTH 2000 SPORT 4 parabrezza stratificati nuovi vendesi L. 800.000 ciascuno. Telefonare 050/ 55.08.55.

PER GOLF GTI vendo: ravvicinato + coppia conica + autobloccante; roll-bar gabbia; 6 cerchi 7 pollici + gomme/cerchi, pioggia Michelin, 1 sola salita. Telefonare 075/ 88.26.31.

SI COMPRA

auto

FERRARI 275 GTB, Daytona, Flaminia Zagato, privato acquista contanti. Telefonare ore ufficio 0775/ 64.13.14.

FERRARI DAYTONA qualsiasi condizione, privato compera pagamento contanti, tutta Italia. Telefonare 0571/ 46.42.76 ufficio - 46.48.26 casa.

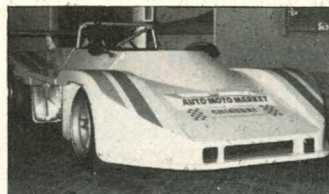
PORSCHE 911 SC CARRERA 3.3 TURBO, Ferrari, Lamborghini, Mercedes, sportive in genere, comprasi pagamento contanti. Telefonare Autocarrera s.a.s. 02/ 87.30.04 ufficio 02/ 21.37.292-5.

PORSCHE 911 SC 3.0, Carrera 3.2, Ferrari 308 Gtb e Gts, vetture sportive in genere purché non sinistrate, Autoelite Bartolini -Cuneo- acquista da privati, eventuali permutate con Mercedes nuovi. Telefonare per appuntamento 0171/ 64.466.

SI VENDE SI CAMBIA

auto

● ALFASUD 1350 Gr. A, omologata '89, ravvicinato, autobloccante, autoventilanti, ricambi vari, vendo o permutato con auto o moto. Telefonare 030/ 31.81.26 ore ufficio.



● AMS 1000 PROTOTIPO 1980, perfetta, usata pochissimo, adatta pista, salita, slalom, auto da assoluto, vendesi o permutasi. Telefonare 0185/ 30.15.88.

● FORD ESCORT RS TURBO Gr. A, ex ufficiale, preparazione Repetto, 182 cv, cambio, innesti frontali, «frenoni», perfetta, eventuale permuta. Telefonare 0141/ 53.877.

● KADETT GTE 2.0 gomme, assetti, tre motori più altra incidentata in vende o si cambia. Telefonare 0332/ 23.91.42.

PONTIAC FIRE BIRD mod. '79, nera, 14.000 miglia, perfetta, eventuale permuta. Telefonare 011/ 27.35.335.

ALPINE RENAULT 310 1600, motore revisionato, qualsiasi prova, vendesi L. 8.500.000 o permuta possibilmente con spider. Telefonare 0543/ 74.35.87 ore pasti.

● SAMBA RALLY Gr. N, curatissima, molto competitiva, vendesi, accettasi permuta. Telefonare 041/ 50.57.524 ore pasti.

varie

● ALFA 75 Gr. A, Nocentini noleggia per rally nazionali e internazionali. Telefonare 02/ 44.56.482.

ANNATE AUTOSPRINT complete e numeri singoli dal 1963 ad oggi. Telefonare 050/ 98.04.38 Antonio.

CERCASI CAPO MECCANICO veramente capace per officina, preparazioni autovetture da competizione e formula. Adeguata retribuzione. Telefonare 02/ 99.01.00.58.

CERCASI MECCANICI 25/30 anni, ottima esperienza vetture Renault per campionato italiano - europeo 1987. Retribuzione adeguata. Telefonare 02/ 99.01.00.58.

CORSO PILOTAGGIO F.3, FORMULA A-BARTH a Monza 28-30 ottobre. Ingresso in ottima scuderia al miglior allievo. Scuola Piloti - Via Brunelleschi - Cerro Maggiore (MI) - Tel. 0331/ 59.23.95.



CORSO RALLY 11-13 NOVEMBRE, ingresso in ottima scuderia al miglior allievo, inoltre lezioni libere. Scuola Piloti - Via Brunelleschi - Cerro Maggiore (MI) - Tel. 0331/ 59.23.95.

● FIAT UNO trofeo e Gr. A affittansi. Telefonare Signorelli 0382/ 99.81.01 ore ufficio.

MOTORISTA E MECCANICI esperti vetture da corsa, disponibili per assistenza, Mauro Rally cerca. Telefonare 02/ 44.56.482.

● PORSCHE CARRERA 2700 Gr. B, freni grossi, cerchi, gomme, Doni vende, permuta, noleggia Telefonare 0571/ 34.507 ore 16-20.

● RENAULT 5 GT TURBO Gr. N, vincente (1. Gr. N Piancavallo) Autoelite noleggia con kasko e assistenza. Telefonare 040/ 73.08.81.

● RITMO 130 gr.A, prezzo interessante, aggiornata, ripristinata, vincente, affittasi o vendesi prezzo interessante. Telefonare Cognolato Racing 049/ 88.61.531.

● VETTURE SPORTIVE

Le aziende informano



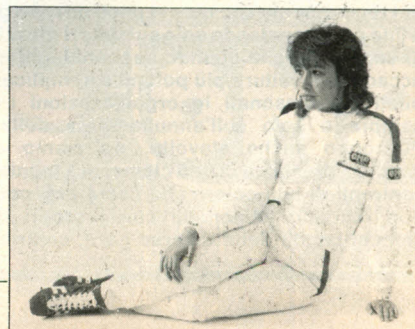
■ Maggior prestigio per il Motor Expo Racing

APRIRANNO sabato 18 ottobre i cancelli della 6. edizione del Motor Expo Racing di Gorizia, la rassegna motoristica isontina da quest'anno con titolazione regionale. Presentata dalla Carnica Assicurazioni, l'iniziativa ha fatto propri per l'imminente edizione i grandi temi dell'automobile '86. Ecco dunque che allo spettacolo, tradizionale e di alto livello previsto per quest'anno, con la collaborazione della Fibra, si affiancherà una celebrazione dei 100 anni dell'automobile. Saranno 32 le Marche rappresentate sugli oltre 7000 mq. di esposizione, a conferma di una crescita che pone il Motor Expo Racing a livello di una delle più prestigiose rassegne del Triveneto. In un coinvolgimento di Enti e pubbliche autorità sui grandi temi dell'auto '86, è inoltre in allestimento un convegno sul tema: «1986 anno europeo della sicurezza stradale. Il soccorso stradale a mezzo eliambulanza». Confermata per l'occasione l'adesione del presidente dell'Acì Italia, avvocato Rosario Alessi, il presidente dell'Acì 116 Soccorso stradale, ingegner Angelo Orlandi e del direttore dello stesso servizio, dottor Lava-

rello. L'iniziativa è attuata in collaborazione con l'Acì Gorizia, sotto la presidenza di Mario Tirel. Due grandi argomenti dunque per il Motor Expo Racing che, per l'86 si è anche dato una veste spettacolare inedita, accostando musica e motori. Saranno due le «madrine»: Amanda Lear, che canterà sabato 18 ottobre alle 17, mentre sabato 25 sarà la volta di Tracy Spencer, vincitrice del Festivalbar '86. Accanto, sempre sui piazzali di Gorizia Esposizioni, per la prima volta in Friuli e a Gorizia, si accenderanno i motori dei dragster ai quali si alternerà un appuntamento con il Superbiker, le moto impegnate in competizioni su asfalto e terra, formula estremamente spettacolare e divertente. I «mostri» del Gruppo B dei rallies, infine, faranno una delle ultime apparizioni in questo '86. Saranno di scena la Delta S4 di Cerrato e la Peugeot Turbo 16 di Zanussi. Con la ormai tradizionale operazione Rally San Remo, le vetture della gara mondiale si trasferiranno, una volta terminato il rally, a Gorizia Esposizioni. Nella foto, della passata edizione, in primo piano la Porsche 956 di Palmer-Lammers.

■ Omp sempre più «Leader»

CONTINUAMENTE all'avanguardia nel settore dell'abbigliamento sportivo per i piloti, la Omp, ha tolto dal mercato i modelli che non risultano più conformi con le norme Fia. A tale proposito, due nuove tute che hanno superato i nuovi «Test Iso-Fia 86» necessari per l'omologazione, sono state realizzate: la «Leader 3» disponibile nei colori verde, bianco (nella foto), rosso e la «Master 3» in bianco lucido.



Settimane da ricordare

CARI amici di Autosprint desidero ringraziarvi per l'opportunità che mi avete offerto di partecipare al corso «Scuola Rally 86» di Pugnochiuso. È stata un'esperienza bellissima perché ho potuto dialogare con giovani che hanno la mia stessa passione per questo sport affascinante. Vorrei anche ringraziare tutti i componenti della squadra ufficiale Opel che hanno dato un saggio di grande professionalità sciogliendo tutti i nostri dubbi. Questa settimana mi è servita moltissimo per allacciare nuove conoscenze essendo soprattutto un appassionato delle corse in circuito.

Antonio Cola - Venezia

ANCHE un amante della velocità ha trovato totalmente di suo gradimento l'iniziativa che pure quest'anno abbiamo lanciato in collaborazione con la Opel. Ci fa molto piacere: lo rimandiamo insieme a tutti i nostri lettori a leggerci il servizio sulla settimana di Pugnochiuso pubblicato su questo numero a pagina 100.

Solidarietà rallistica

VORREI ringraziare i meccanici di Andrea Zanussi presenti al rally Piancavallo, soprannominati «Bilico» e «Antilope» che hanno dato la possibilità alla Golf Gti n. 39 di arrivare alla fine della gara grazie al loro tempestivo intervento. Alla conclusione della penultima prova speciale, veramente micidiale, a causa di una pietra si sono tranciati i tubi di mandata della benzina. I due si sono subito offerti per dare una mano: si sono gettati sotto la macchina (il fondo era sterrato) per ben 20 minuti, riuscendo a risolvere il problema al limite del tempo (15 minuti pagati al controllo orario). Se non fosse stato per la loro generosa disponibilità, l'ambito traguardo l'avremmo guadagnato... a piedi.

Gino Buiatti

FA PIACERE di tanto in tanto scoprire che lo spirito sportivo non è affatto tramontato: questi episodi evidenziano un aspetto, quello umano, che per fortuna ha ancora la sua parte anche nel mondo delle corse.

Un club per Senna

SONO una ragazza di 18 anni da «sempre» appassionata di automobilismo a tutti i livelli, ma soprattutto di Formula 1. Vi scrivo per chiedervi cosa bisogna fare per fondare un club che raccolga i numerosissimi (ne sono certa) super tifosi e sostenitori di Ayrton Senna, prossimo campione del mondo di F. 1. Le nostre intenzioni sono molto serie, non si tratta di pure velleità infantili, quali magari la voglia di apparire. So dell'esistenza di centinaia di club ferraristi o in memoria di piloti scomparsi, ma non mi risulta che ne esista uno in Italia dedicato ad Ayrton. Vorremmo colmare questa gravissima lacuna.

Elisa Guggeri -
via Rizzoli 1
20132 Milano

COME VEDI abbiamo pubblicato per intero il tuo indirizzo onde permettere a quanti sono sostenitori come te di Senna di mettersi in contatto con te. Se l'iniziativa prenderà piede tienici informati.

FERMOPOSTA

LUIGI PERRONE - Scatea (Cosenza) — Avete centrato perfettamente il problema per quanto lo sforzo per migliorare non debba mai essere dimenticato.

LUIGI GUIDA - Caserta — In quel titolo non c'era alcuna intenzione di fare del razzismo nei confronti dei piloti del meridione: non è nel nostro costume avere queste prese di posizione. Piuttosto la presenza di Pagliari, abituale protagonista degli slalom liguri-piemontesi ha offerto il destro a quel titolo.

DIANA E ANDREA - Il disegno è molto simpatico per essere realizzato da un bambino di soli sette anni, ma non abbiamo spazio sufficiente per pubblicarlo. Sarà per un'altra volta...

GIUSEPPE UBALDI - Treviso — Non siamo riusciti a capire in quale gruppo sarebbe interessato a correre, perché i costi subiscono dei sostanziali cambiamenti. Le consigliamo di cominciare con il Gruppo N dove le modifiche sono limitate all'osso e quindi anche la preparazione dovrebbe costare di meno.

FABRIZIO COLLECCHI - Colle Salvetti (Livorno) — Per ricevere i nostri adesivi deve inviare 550 lire in francobolli per le spese di spedizione.

PIERA MARCONI - Torino — Per scrivere ad Ayrton Senna ti conviene indirizzare al team Lotus, Wyndham, Norfolk n. 18 9RS, Gran Bretagna. Accontentata...

ELDA RAPETTI - Savona — Per istituire Club Ferrari bisogna mettersi in contatto con Franco Gozzi, responsabile stampa della Ferrari. Può scriverti a Maranello, via Ascari 55/57.

ROBERTO FRANZONI - Cizzago (Brescia) — deve scrivere al nostro ufficio abbonamenti richiedendo quali numeri arretrati di As vuole: riceverà così gli adesivi che la interessano e che ancora le mancano.

DANIELA DAL CIN - Codognè (Treviso) — Le tue aspirazioni, purtroppo sono già state tradite dalle decisioni di Jean Marie Balestre ratificate il 3 ottobre: quelle che possono sembrare scelte dettate per motivi di sicurezza, in realtà hanno origini politiche. Il presidente Fisa, infatti, è uscito dal consesso parigino con l'acclamazione generale. Era quello che voleva...

NATALE MICHELE - Marcianise (Caserta) — Sembra tramontata la possibilità di vedere Bobby Rahal al volante di una Ferrari: il baffuto pilota americano, infatti, ha già rinnovato l'accordo che lo legherà alla Trueman Sport anche per il prossimo anno. Ha corso in Formula 1 nel 1978 con una Wolf al Gp del Canada e a quello degli Usa.

FRANCO CAIVANO - Lucca — La Golf 16 valvole guidata da Eriksson al 1000 Lagni non disponeva del servosterzo. È certamente comodo specie per una vettura da strada, ma non indispensabile.

ANTONIO DEL BUFALO - Catania — L'omologazione della Fiat 127 Sport 70 Hp scade alla fine del prossimo anno e non sembra che Fiat abbia intenzione di rinnovarla. Quindi potrebbe cercarsi giusto una stagione.

STEFANIA GUIZZETTI - Bergamo — La cosa migliore per intraprendere la carriera di fotografo è di entrare a «bottega» da uno dei maestri specializzati nel mondo delle corse.

MYRIAM DEL VITTO - Besozzo (Varese) — Evidentemente sei una lettrice un poco distratta, perché anche se un poco in ritardo ti abbiamo risposto anche alla prima lettera. Ayrton a Londra divide un appartamento con il connazionale Maurizio Gugelmin.

FRANCESCO COSCA - Gela-Caltanissetta — Non abbiamo pubblicato il poster della Brabham Bt 55: è vero si tratta di una vettura rivoluzionaria, ma non ha mai mostrato d'essere molto competitiva. Non a caso il progetto è stato accantonato. Il team di Ecclestone l'anno prossimo disporrà di monoposto sicuramente più convenzionali e meno complicate.

FABRIZIO DE VICO - Roma — Ci ha chiesto la cosa più difficile: la sua vettura ormai esula da ogni tipo di valutazione.

IL DITO SULLA PIAGA

Bisogna forzare il blocco

DA ANNI vi seguiamo per la prima volta ci siamo decisi a scrivervi. Siamo un gruppo di piloti che con enormi sacrifici riescono a partecipare ad alcuni rally al volante di piccole vetture di classe N2 (A112, 127). Proprio ad uno di questi rally e precisamente alla XXXII edizione del «Coppa Valtellina» a Sondrio è accaduto il fatto di cui vorremmo parlarvi. Nel corso della prima Ps. la Samba Gruppo N dell'equipaggio Colombelli-Longhi (ultimo equipaggio della classe N3 a partire) capottava pericolosamente restando incastrata in mezzo alla strada e impedendo così il passaggio agli altri concorrenti (specificatamente le vetture di N2). Una volta giunti sul percorso e contestata sia la pericolosità della situazione che la difficoltà ad effettuare un'operazione di rimozione, decidemmo all'unisono di attendere l'arrivo dei commissari di percorso. Come però abbiamo potuto amaramente constatare dopo circa venti minuti i soccorsi non erano ancora giunti (per fortuna i piloti erano incolumi!) tanto che il primo commissario a giungere sul luogo fu quello a bordo della vettura chiudipista che, massimo dello scontro, dell'accaduto non ne sapeva proprio nulla! Stanchi di attendere inutilmente decidemmo quindi di spostare tutti assieme la vettura e di proseguire per il fine prova dove, immaginatevi lo scontro, abbiamo scoperto di essere stati squalificati in blocco per «fuori tempo massimo». Motivo di questa nostra ora non è di venire a conoscenza del perché di questa squalifica (conosciamo il punto del regolamento che dice «i piloti devono giungere a fine prova contando solo sui propri mezzi») bensì di sapere perché quando casi analoghi al nostro accadono a vetture più potenti o semplicemente a piloti più blasonati le organizzazioni ripiegano sempre e solo sull'annullamento della prova. Purtroppo anche stavolta, ne siamo convinti, siamo in presenza di una clamorosa ingiustizia nei confronti di tutti coloro che come noi, nonostante non rendano alisonanti con i propri nomi gli elenchi iscritti delle diverse gare, contribuiscono

a mantenere quella nota di umanità e di sportività di cui i rally da sempre si fregiano.

Gruppo di piloti della N2

RISPONDE il presidente dell'Altitalia Corse e del comitato organizzatore del Rally Valtellina, Gianantonio Ciapparelli: «Il collegio dei commissari sportivi ha agito nel modo più legittimo: infatti la norma di attribuire il peggior tempo di ps ai piloti che non erano riusciti ad arrivare a fine prova entro il tempo massimo, non era applicabile. Esiste, infatti, una regola secondo la quale questa deroga non può essere attuata quando tutti i concorrenti sono partiti. In ogni caso la responsabilità di quanto accaduto non cade sulle spalle degli organizzatori ma degli ufficiali di gara. Posso aggiungere, comunque che la direzione gara era tempestivamente stata informata dell'incidente (avevamo postazioni radio a ogni chilometro) tant'è che l'equipaggio che seguiva la Samba capottata è stato fermato per tempo. Una volta saputo che non c'erano feriti si è perso qualche minuto nel decidere se ammettere o meno i ritardatari. La decisione è nota, tanto più che i piloti si sono rifiutati di spostare la vettura che bloccava la strada».



Una vettura capottata, la strada bloccata: bisogna squalificare i piloti che arrivano al C.o. successivo fuori tempo massimo oppure è giusto assegnargli il tempo più alto? (Attualfoto)



Scrivere a:
AUTOSPRINT CP AD1734
40100 BOLOGNA

A lato, Peter Revson al volante della McLaren con cui ha corso nei Gran Premi nel 1972
(FotoArchivioAs)

LA FOTO

Profumo del successo

CARO AUTOSPRINT sono un giovane di 18: ti scrivo per vedere pubblicata un'immagine di Peter Revson nella rubrica «La Foto» e conoscere alcuni dati della sua carriera.

Carlo Testa - Novara

BELLO, piaceva alle donne: il suo nome, infatti, era molto spesso collegato ad attrici e top-model. Era l'erede di un ricco patrimonio (suo nonno è stato il fondatore dell'industria di cosmetici Revlon). Aveva quindi tutte le doti per emergere, pur rimanendo solo un rampollo di buona famiglia. Peter Revson, invece, ha voluto cercare una sua dimensione entrando nel mondo delle corse automobilistiche: Era nato negli Stati Uniti il 27 febbraio 1939, ha iniziato a correre a 25 anni alle isole Hawaii. È sbarcato in Europa un paio d'anni dopo per essere un pilota professionista. Nel 1964 ha debuttato in F. 1

al volante della Lotus-Brm: ha disputato quattro Gran Premi ma senza fortuna. L'esperienza negativa lo ha consigliato a tornare in patria, ma i risultati si facevano attendere. Nel 1971 è stato ingaggiato dalla McLaren come pilota ufficiale per la serie Can-Am. Non ha tradito chi gli aveva dato fiducia: con cinque successi si assicura il titolo. Prende coraggio e partecipa anche alla 500 Miglia di Indianapolis sempre con una McLaren: conclude secondo alle spalle di Al Unser sr. Dopo questo exploit ritenta la strada della F. 1 con la McLaren. Nel 1972 fa coppia con Denis Hulme e non tradisce le aspettative: conclude la stagione al quinto posto del mondiale totalizzando 23 punti per l'iride, frutto di un secondo posto in Canada, tre terzi e un quarto. Il team Yardley viene confermato anche per l'anno successivo che

è ancora più positivo: con la M 23 che comincia a furoreggiare si impone in due Gp. Vince, infatti, in Gran Bretagna e si ripete in Canada alla conclusione di una gara rocambolesca corsa sotto la pioggia durante la quale era saltato anche il servizio di cronometraggio. Con 38 punti ribadisce il quinto posto nella classifica mondiale. Nel '74 viene ingaggiato dalla Shadow con un contratto di prima guida. Dopo le prime due prove in Argentina e Brasile si presenta in Sudafrica a Kyalami per una serie di test privati in vista del Gran Premio. È il 22 marzo quando alla curva Barbecue a una velocità di circa 220 km/h Revson esce di strada: all'urto violentissimo contro la barriera fanno subito seguito alte fiamme. I piloti che lo seguono si fermano per prestargli soccorso, ma ogni tentativo si è rivelato vano.

Follow the leaders choose OMP



MASTER 3



LEADER 3



LEADER 3

IMPORTANTE PER PILOTI

Vi informiamo che le nostre tute Leader 3 e Master 3 hanno già superato i nuovi test ISO-FISA obbligatori per l'abbigliamento ignifugo.

IMPORTANT FOR DRIVERS

We inform that our Leader 3 and Master 3 suits have already passed the new ISO-FISA test compulsory for the fire resistant racewear.



BLOMQUIST



BERGER



16162 GENOVA - BOLZANETO (Italy)
Via Albidola, 48-50
Tel. 010/720331 - 720337 - 720355
Telex 216527 OMPRAC I

F. INDY/Le turbolenze terrore negli ovali

SOFFIO INFEL

È una forza invisibile che cresce parallelamente alla velocità, si tratta di un muro d'aria «sporca» generato dalle monoposto che stanno davanti. I piloti impauriti non riescono a stare in scia: la vettura sembra impazzire e si rischia di finire fuori

di Lino Manocchia

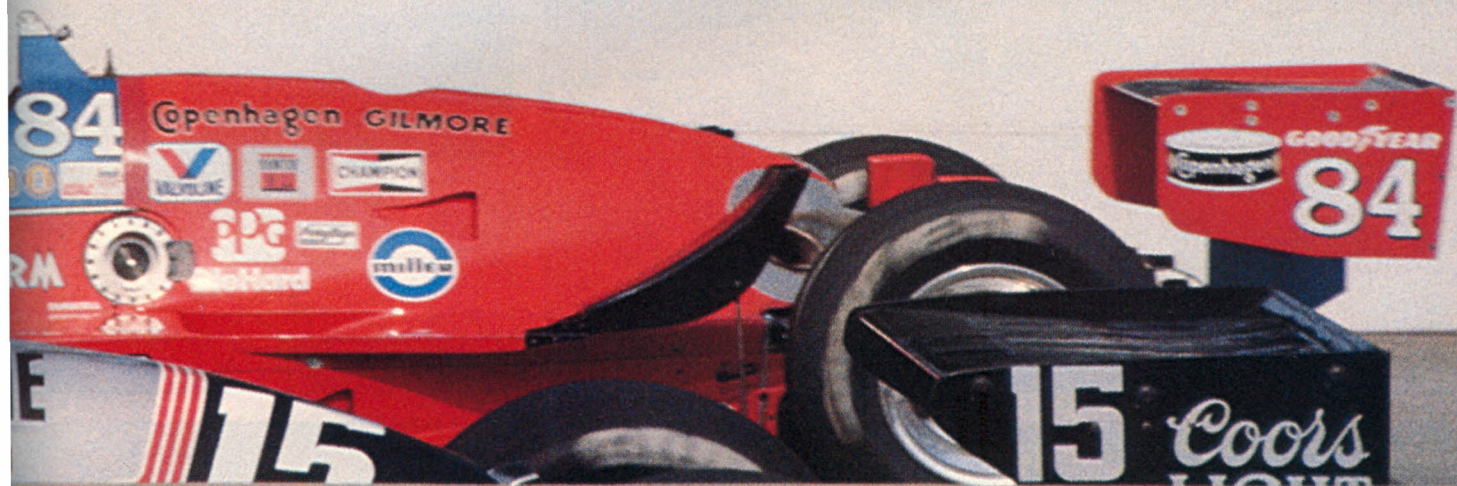


Pancho Carter è attaccato da Saulnier: i due piloti sono ormai affiancati. Il secondo ha rinunciato all'idea di stare in scia onde evitare gli effetti dannosi dati dalle turbolenze, autentico tornado di aria sporca creato dalle vetture precedenti e causa a volte di incidenti altrimenti inspiegabili (Foto Cevenini)

ANCHE la schematica e ferrea regolamentazione che norma la F. Indy non è riuscita a porre un freno alla continua, vertiginosa crescita della velocità massima nelle gare disputate su ovale. Quest'anno molti record dei «catini» sono caduti, anzi è forse meglio dire che sono stati frantumati: su tutti fa spicco la media di 353,07 kmh raggiunta in prova a Brooklyn da Rick Mears con la nuova Penske Pc 15. Il pubblico, sempre piuttosto nu-

meroso, si diverte a vedere sfrecciare ogni 20 secondi (ovviamente sugli speedway più corti) proiettili variopinti, ma non è in grado di rendersi conto di quali rischi corrono i piloti chiamati a procedere per l'intera gara senza alzare il piede dall'acceleratore. Ma ai campioni di F. Indy non sono tanto le velocità sempre più proibitive a preoccuparli quanto il contemporaneo aumento della turbolenza compagna altrettanto pericolosa che marcia a

RNALE



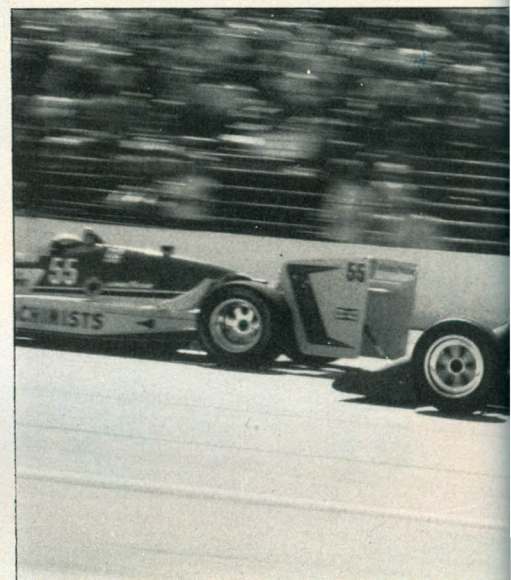
braccetto con la velocità. Mentre si sfogliano le ultime margherite della stagione '86 nella speranza di scoprire se il titolo andrà a Bobby Rahal o a Michael Andretti, i legislatori della F. C. A. (Championship Association Racing Team) hanno deciso di apportare alcune modifiche per il prossimo anno onde riportare le gare su ovale entro margini di sicurezza «umani». Si parla di limitare il regime massimo dei

segue

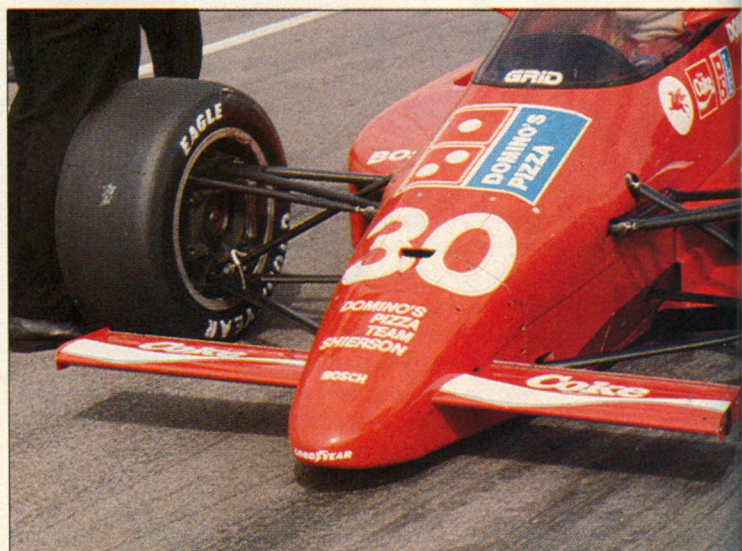
Soffio infernale

segue

motori a 10 mila giri al minuto e ridurre la deportanza con alettoni e appendici aerodinamiche più piccole. «Dalle nostre decisioni — dice Kir Russell, responsabile tecnico della Federazione — dipende l'incolumità dei piloti: lavoriamo per proteggerla e migliorarla. A qualcuno i nuovi regolamenti non andranno a genio ma siamo arrivati a un punto in cui i rischi dettati dalle velocità e dalle turbolenze non ammettono vie di mezzo». Ma che cos'è esattamente questa turbolenza, diavolo senza corpo né faccia che così tanta paura crea in uomini che non a torto sono definiti i «cavalieri del rischio»? Sentiamo Rick Mears, pilota intelligente, dalla guida pulita ma nello stesso tempo coraggiosa: «È come essere investiti da una "nuvola di aria sporca" — dice — vale a dire l'aria che sfocia dal retrotreno della vettura che ci precede. Non si tratta di un flusso regolare e



I piloti di F. Indy, in alto prima di schierarsi per una partenza, si sono molto lamentati per i pericoli che devono correre per le turbolenze create dai concorrenti che stanno davanti: un modo per ridurre i rischi è limitare le appendici aerodinamiche. Sopra, un alettone con l'incidenza ridotta quasi a zero, e (a lato) i flap anteriori sempre più stretti (FotoManocchia)

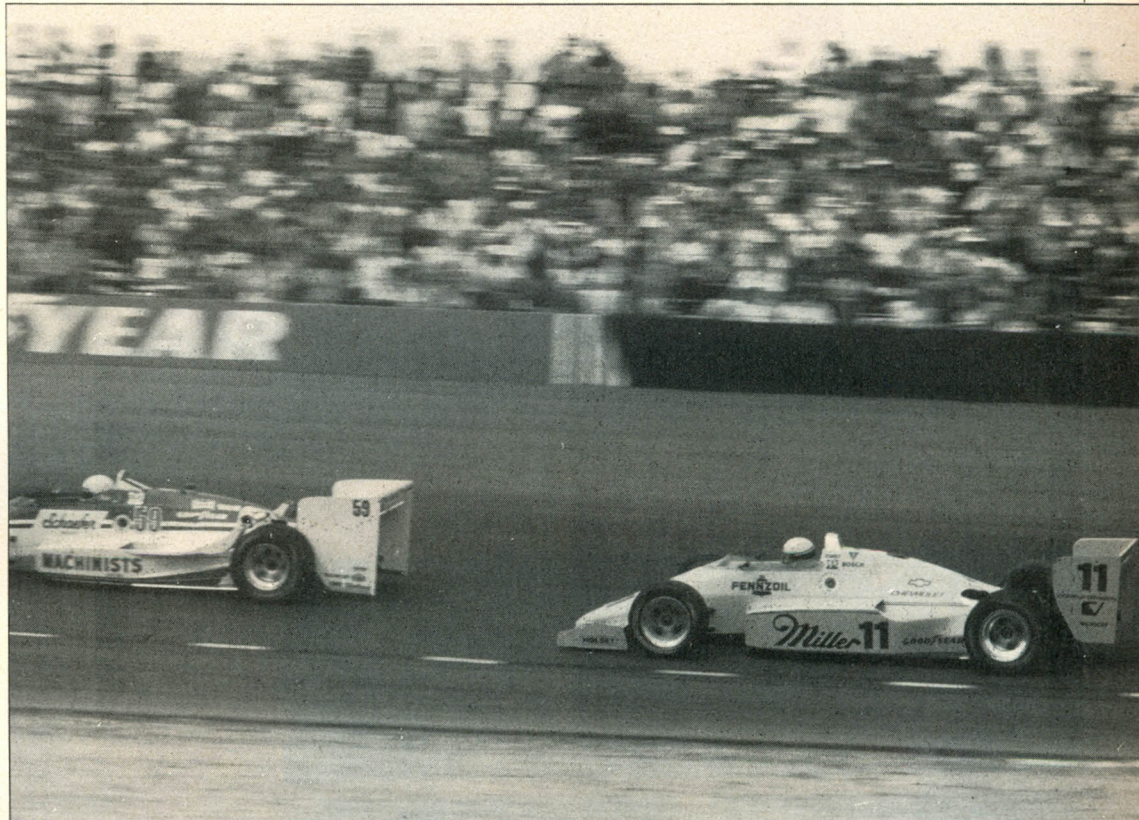


prevedibile, è una forza imprevedibile che fa scivolare la vettura e rende la guida incerta». Quali sono i mezzi per evitare le turbolenze in gara? «Se l'avversario che si trova davanti è uno solo si cerca di cambiare traiettoria per andare a cercare aria "pulita", diversamente non si deve far altro che sperare affinché il nugolo davanti si dilegui al più presto perché l'aderenza al suolo diventa minima e la vettura sembra che viaggi sulle uova». Aumentando i carichi degli alettoni, però, si dovrebbe avere una maggiore stabilità. «In teoria sì, ma non è proprio così nella realtà: aumentare le superfici deportanti significa avere maggiore tra-

zione quando si è invischiati nel gruppo». I mali da combattere e sconfiggere quindi sono due: oltre alla velocità va aggiunta anche la turbolenza. «Disponiamo di vetture ormai perfette — ammette l'attuale leader del campionato Bobby Rahal — ma se avviene qualcosa di imprevisto durante la corsa, non si ha il tempo per reagire. Oggi la velocità va al di là della reazione umana». Il pilota dell'Ohio poi va oltre: «E la velocità non è il solo pericolo: ci sono turbolenze molto pericolose da cui è impossibile preservarsi». Mario Andretti che ha vissuto anche l'epoca della F.1 a effetto suolo sostiene di non aver mai avvertito tanta corrente

turbolenza è davvero poco piacevole: fate conto che il movimento che subisce il casco è lo stesso che si fa quando si vuole mescolare un barattolo di vernice. È come se qualcuno ti stesse scuotendo il capo a due mani: la massa d'aria è tanto forte che non si riescono a evitare con i muscoli del collo le varie sollecitazioni. A volte ci fanno perdere il campo visivo che interessa: la pista!». Emerson Fittipaldi, due volte campione del mondo di F.1, approdato da alcuni anni alla F. Indy è ancora più categorico: «Altro che casco, con le turbolenze comincia a vibrare tutto: tremano le braccia e le gambe. Seppi le vetture davanti sono due o tre

I duelli corpo a corpo stanno diminuendo in F. Indy dacché le velocità sono ulteriormente cresciute: a lato e sotto due immagini con vetture che non sono in scia per evitare le forti turbolenze. (FotoCevenini). In basso, Rutherford uno dei piloti accusatori (FotoManocchia)



d'aria a oltre 50 metri dalla vettura che lo precede: «È un vero "tornado" che si può evitare solo cambiando traiettoria. Si creano forti sotto — o — sovrasterzi, e per correggerli si è costretti ad alzare il piede dall'acceleratore. Non si può mai essere deconcentrati nemmeno un attimo». Chi vuole dire la sua è l'anziano A. J. Foyt, quattro volte vincitore di Indy: «Un tempo seguire una vettura in scia non era un problema, ma anzi si poteva rivelare un grosso vantaggio a meno di finire nel cambio di chi ti precedeva. Oggi, invece, la vettura quando viene investita dalla turbolenza rischia di rimanere senza controllo: in quelle situazioni il pilota molto spesso si sente incapace di intervenire per evitare il peggio». Johnny Rutherford, un altro che può scrivere la storia delle corse Usa, si lancia in descrizioni più accurate: «L'effetto della

allora si rischia anche di finire contro il muro». A che distanza si sente questa «forza della natura»? «A cento metri già si comincia ad avvertire». Ma allora non si sfrutta mai la scia nei sorpassi? «Lo si può fare esclusivamente sul dritto, in curva, invece, si rischia davvero molto. Questo con una sola vettura davanti, se invece ce ne sono di più magari sgranate leggermente è come correre in un galleria del vento». Con la riduzione delle ali si spera di ridurre anche le turbolenze ma i piloti al proposito rimangono scettici: si augurano che i tecnici della Cart, Russell su tutti, si diano da fare per trovare anche altri mezzi d'intervento. Quello della turbolenza è un fantasma che si può vincere senza bisogno di grandi battaglie... ma con un po' d'astuzia. □

FORMULA 3000/II campionato intercontinentale

PERCHÈ COSA



È CALATA la notte su Madrid. La pioggia leggera ticchetta nei viali alberati, nelle larghissime strade della città. Nella discoteca del centro, insolitamente poco affollata, di fronte al banco del bar Ivan Capelli e Pierluigi Martini attendono di essere serviti. «Martini? — domanda ansioso il cameriere indicando Capelli. «No, Capelli, il campione — facciamo noi — quell'altro è Martini». Il cameriere sorride. Emanuele Pirro, il terzo protagonista del campionato intercontinentale di

Formula 3000, è a festeggiare la vittoria del Jarama con la gente del suo team. Nessuno sa dove sia, è un vero peccato che manchi. Capelli e Martini parlano assieme. C'è rispetto reciproco tra i due. La corsa è finita da sette ore, le polemiche che l'hanno avvelenata si sono assopite con l'arrivo della mezzanotte madrilenana. I loro occhi fissano i bicchieri di gin fizz ma sembrano oltrepasarli, proiettandosi verso la galassia sconosciuta chiamata futuro. È lo stesso tipo di atteggiamento di

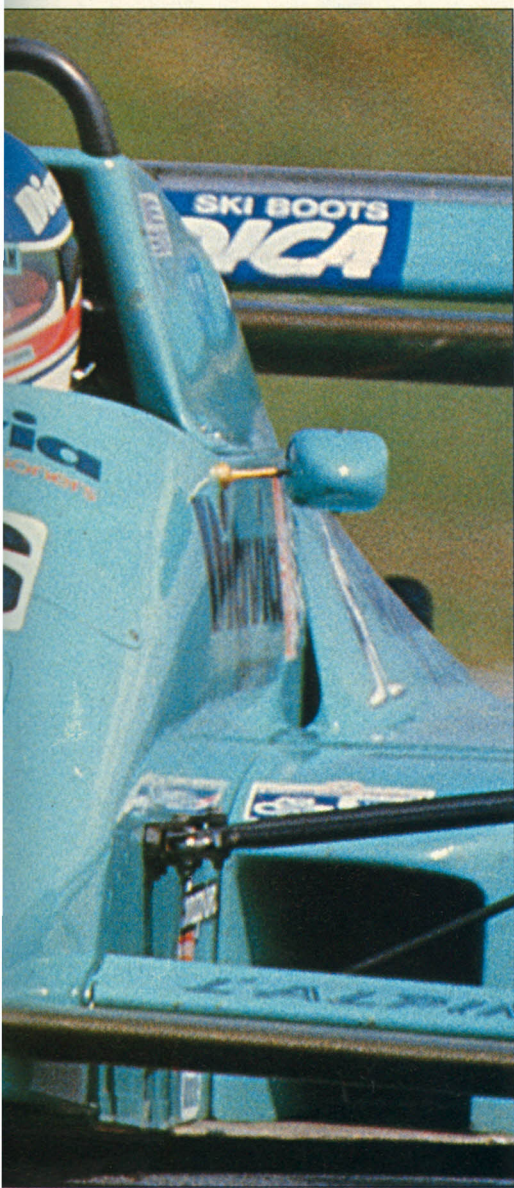
Emanuele Pirro, per troppo tempo dimenticato nelle classifiche e improvvisamente riapparso al vertice nelle ultime due corse che gli hanno valso il secondo posto nella serie davanti a Martini e dietro a Capelli. L'Italia è in festa, tutto l'automobilismo che preme alle spalle della Formula 1 si inchina ai nostri piedi, ai piloti tricolori, ai preparatori che con pochi mezzi hanno permesso di ottenere un incredibile exploit. Nessuno avrebbe potuto immaginare un finale del genere. Quando il

monopolizzato dai piloti italiani

MOSTRA

Vediamo i motivi per cui la stagione conclusasi al Jarama con Capelli campione, Pirro e Martini secondo e terzo, ha messo in evidenza la superiorità tricolore. La grande professionalità nella messa a punto delle monoposto e lo stile di guida senza sbavature i due punti di forza principali

di Guido Schittone



IVAN CAPELLI

EMANUELE PIRRO



campionato iniziò nella tradizionale tormenta di pioggia e di neve di Silverstone Ivan Capelli passava per un grandissimo pilota, in possesso di una vettura privata e di un team piccolissimo, ridotto ai minimi termini finanziari. Pierluigi Martini era considerato un uomo bruciato dall'esperienza con Minardi in Formula 1. Emanuele Pirro, infine, pareva un bello senz'anima, pure lui giunto alle soglie del campionato del mondo ma rifiutato dal circus. Tutti e tre hanno vissuto alti e bassi

nella stagione e alla fine hanno avuto ragione: John Nielsen, Satoru Nakajima, Michel Fertè, Philippe Alliot, Mauricio Gugelmin, Russell Spence, Pierre Henry Raphanel sono stati costretti ad ammainare ben presto i loro vessilli. Sconfitti senza attenuanti. Ma vediamo come Capelli, Pirro e Martini hanno vissuto un anno che ricorderanno per molto tempo.

C'ERA un freddo da impazzire il 13 aprile a Silverstone. Lontano da sguardi indi-

screti Ivan Capelli se ne stava da solo nel suo box. Le prove erano andate malissimo e la corsa non gli avrebbe riservato che un misero ritiro. Al Jarama, il 5 ottobre Ivan avrebbe sollevato in alto la sua corona intercontinentale. Così, a soli 23 anni, Capelli è l'unico pilota italiano che si è fregiato di tutti gli allori nelle categorie alle quali ha partecipato: campione italiano e europeo di Formula 3 nel 1983 e nel 1984, campione intercontinentale di For-

segue

Perché cosa nostra

segue

mula 3000 nel 1986. «È un pilota incredibile — dice di lui Cesarino Gariboldi, il suo preparatore — velocissimo, collaudatore, intelligente». I team manager inglesi che non hanno mai avuto in simpatia l'automobilismo italiano lo considerano un grande. «Non sembra nemmeno nato dalle vostre parti» sostiene Peter Gethin, ex pilota della Brm in Formula 1. In effetti Ivan sa con precisione quando è il momento di attaccare e quando tirare i remi in barca. Il segreto della sua vittoria nel campionato sta proprio in questo: Ivan ha vinto nelle occasioni in cui era obbligato a mettere in fila tutti gli avversari. Poi ha iniziato a marciare con la massima regolarità, cercando tutti i punti importanti per mantenere la leadership. È stato umile, modesto, ha dimostrato di essere grande nel momento in cui si è messo alla caccia disperata delle briciole perché, con pochi sponsor alle spalle, era impossibilitato a rischiare sempre. «Nei campionati contano i punti finali — dice ora — e dopo Zeltweg ho capito che per salire in vetta alla serie intercontinentale dovevo difendere la mia posizione. Spettava agli altri attaccare». I fatti gli hanno dato ragione, proiettandolo verso una carriera che gli riserverà tante altre occasioni come questa, perché Capelli è ormai considerato all'unanimità uno dei più grandi piloti di livello mondiale espressi negli ultimi anni.

EMANUELE PIRRO, nell'anno che pareva simile più a un disastro che a una leggera battuta d'arresto, ha vinto la sua personale battaglia proprio in zona Cesari. «Sai a un certo punto della stagione avevo i nervi a pezzi e il morale a terra. E dire che il campionato non era iniziato male: a Silverstone ero arrivato secondo e avrei vinto per somma dei tempi se non avessero sospeso la corsa. A Pau ho dominato e mi hanno tradito le gomme. L'unico errore l'ho commesso a Spa quando ho caricato troppo i freni anteriori e sono andato in testa coda. Poi, all'improvviso, la competitività della mia March è scemata. Gli ingegneri facevano sperimentazioni in vista del modello di Formula 3000 che uscirà l'anno prossimo. È un rischio che si deve correre in un team ufficiale. Ho pagato lo scotto ma poi mi sono rifatto e, in definitiva, è molto meglio avere vinto le ultime due corse che altre di inizio stagione». Con il secondo posto in campionato Emanuele è stato anche il primo conduttore di una squadra ufficiale giunto in classifica. Il periodo nero, la crisi profonda sembrano anche avergli donato una qualità che in precedenza non gli apparteneva. La grinta con la quale ha compiuto la seconda frazione di corsa del Jarama ha lasciato stupefatti, se si considera che il romano ha viaggiato con un baffo anteriore piegato che aveva compromesso l'assetto della sua March.

FINO a Imola è stato a guardare. Pierluigi Martini possedeva una Ralt vecchia e

segue



I volti del trionfo

Eccoli qui i tre grandi protagonisti del campionato intercontinentale di Formula 3000: a sinistra Ivan Capelli spruzza lo champagne: è lui il campione 1986. Nel corso dell'anno il milanese non ha commesso errori e pur essendo in un team molto piccolo ha dimostrato di possedere un potenziale enorme che se sfruttato a dovere... da qualche team di Formula 1 dovrebbe proiettarlo nei primi posti delle classifiche mondiali (FotoVillani). Al centro, Pierluigi Martini perplesso ascolta le parole dell'importatore Ralt McCarthy. Se avesse potuto disporre della monoposto '86 fin dalle prime gare avrebbe potuto vincere il titolo (FotoOliver). Sotto, Pirro, risorto nelle ultime due corse, guarda lontano. Specchio, specchio delle mie brame... (FotoStudio '83)



Perché cosa nostra

segue

scassata, era impossibilitata a vincere e a entrare in zona punti. «Ripensando a quei giorni provo una certa amarezza: forse sarebbe valsa la pena di aspettare l'arrivo della nuova monoposto, rinunciando alla prima parte del campionato». Come aveva previsto l'ex pilota della Minardi si è messo a vincere, a offrire prestazioni perentorie ovunque è andato: primo a Imola, primo al Mugello, secondo di rimonta a Pergusa, dove forse ho commesso in partenza un errore determinante per il campionato, secondo a Birmingham, primo, poi escluso, al Jarama. «Di quell'episodio — commenta il romagnolo — non m'importa granché. È stata una carognata che qualcuno mi aveva promesso da tempo. L'ho comunque ripagato alla mia maniera: vincendo». Pare che all'origine dell'episodio ci sia stata una frase non proprio gentile di un team manager straniero rivolta sia a Martini sia indirettamente al suo preparatore Luciano Pavesi. In sostanza, prima del campionato Pierluigi si era sentito apostrofare in questi termini: «Con un team privato non vincerai mai. Sei un pilota bruciato. Se vuoi rifarti hai bisogno di me». Al personaggio in questione non è andata giù vedere il conduttore della Ralt caricato al massimo e costantemente davanti alle sue tante decantate monoposte. Così ha approfittato della ingenuità di un meccanico per far appioppare al terribile «Pierino la peste» l'esclusione dalla classifica della corsa madrilena. «Il motivo delle mie affermazioni, di quelle di Capelli e di Pirro è molto semplice da spiegare: tutti e tre abbiamo guidato per squadre nelle quali l'armonia era di casa, dove non si è mai cercata la modifica tecnica rivoluzionaria, l'innovazione radicale. Non esiste nemmeno il tempo per poter lavorare come in Formula 1, le prove sono tiratissime. Non è un caso che sia stato Pirro a vivere un momento di grande crisi tecnica: era l'unico pilota del terzetto a disporre di una monoposto schierata ufficialmente, quindi con esigenze differenti da quelle mie e di Ivan». Se alle doti dei preparatori aggiungiamo la classe di Capelli, il raziocinio di Pirro, la grinta di Martini il volto della classifica intercontinentale appare ben chiaro. I nostri hanno vinto dall'alto di una superiorità schiacciante in fatto di motivazioni, trovando nelle proprie squadre il giusto ambiente per emergere. Gli stranieri hanno perso pur se alcuni di loro non hanno demeritato. John Nielsen, Michel Ferté, Pascal Fabre hanno sfiorato costantemente la grande prestazione. Ma a loro è mancata spesso quella marcia in più che, alla resa dei conti, ha fatto grande i nostri e... poveri gli altri. Avranno tempo di rifarsi l'anno prossimo seguendo la strada tracciata dagli italiani. Chi sostituirà Capelli, Pirro e Martini nel tenere in alto il vessillo tricolore ha comunque già promesso battaglia a tutti i livelli. □

Ivan Capelli al Jarama si è difeso come un leone badando a conquistare quei punti che gli avrebbero assicurato il titolo. Con la vittoria nel campionato ha donato al suo preparatore Cesarino Gariboldi la prima affermazione importante (FotoStudio83)

Il preparatore Gariboldi spiega il successo del «suo» Ivan Tattica a tavolino

HA PIANTO come un bambino. Nella vita era sempre stato fregato sul più bello, per sfortuna, per carenza di mezzi finanziari. Cesare Gariboldi, l'uomo che come nessun'altro dell'automobilismo italiano ha avuto fiducia delle doti di Ivan Capelli è ora felice: con la sua March ha finalmente conquistato un campionato, il più difficile, dopo la Formula 1, tra tutti. È lui l'uomo più indicato per spiegare il fenomeno italiano, esplosivo alla ribalta quando nessuno se l'attendeva. «È stato un campionato molto duro: in tutte le corse ci sono state ventisei vetture divise nello schieramento di partenza da appena due secondi, il che dimostra la difficoltà di emergere in Formula 3000 da parte di molti piloti. Anche sul piano tecnico c'è stato un equilibrio che definirei assoluto».

— Come spieghi il fenomeno atipico del dominio delle squadre private in un mondo professionale?

«Credo che il vantaggio avuto dal mio team e da quello di Luciano Pavesi sia stato nel non avere inventato nulla. Partivamo dall'officina con una monoposto dotata di un assetto che in prevalenza pensavamo potesse adattarsi facilmente alle piste».

— C'è mai stato un momento di crisi nelle prestazioni della vostra March?

«Una volta sola, a Birmingham quando siamo partiti in sesta fila. È l'unico errore nella messa a punto che abbiamo fatto. Per il resto nell'arco della stagione la competitività non è mai mancata: Ivan ha conquistato tre pole position, due vittorie e il... campionato».

— Ti attendevi ad inizio stagione un'affermazione del genere?

«Sapevo solo che Ivan era un pilota eccezionale. Ma onestamente ero conscio della differenza che correva tra i mezzi finanziari e tecnici a nostra disposizione e quelli delle altre squadre; ho capito che si poteva vincere il campionato solo dopo l'affermazione di Zeltweg. E di comune accordo con Ivan abbiamo preso la decisione di non rischiare più niente, di arrivare a punti nelle restanti prove della serie».

— Una tattica ragionata a tavolino, quindi.

«Sì; avremmo potuto ricercare la prestazione assoluta ma la posta in palio era troppo alta per correre simili rischi».

— Come spieghi il fenomeno Capelli?

«Non c'è nulla da spiegare. Mi farebbe piacere che coloro i quali hanno il potere e le disponibilità finanziarie capiscano quale è il potenziale del ragazzo per permettergli di realizzare il suo sogno: fare la Formula 1 al massimo livello perché siamo di fronte a un vero e proprio fenomeno, velocissimo di una intelligenza prodigiosa. Due doti che ne fanno un campione». Riassume il campionato del suo team con una frase: «Eravamo molto piccoli e siamo finiti molto grandi per merito dei miei due meccanici Luciano Reghitto e Davide Renzin, l'ingegner Mariani, Angelo Ferro, l'uomo che da San Francisco ci ha aiutati moltissimo, Germano Natalupi e Heini Mader. È per merito loro se è accaduto tutto questo. Sarà con una struttura così piccola che continuerò la mia carriera di preparatore». □

ARIA DI SUPERIORITÀ.

Ford e Cosworth.
Un binomio che per 155 volte è salito sul podio più alto nei Gran Premi di Formula 1. Da questa esperienza, dalla continua corsa all'innovazione è nata Sierra Cosworth.

Prestazioni da Gran Premio unite al confort e alla sicurezza di una gran turismo decisamente speciale. Il motore è un due litri a 16 valvole che, grazie ad un turbocompressore Garrett Airesearch T3

con valvole Westgate e scambiatore di calore aria-aria, sviluppa una potenza di 204 CV, consentendo di raggiungere i 240 orari e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 6.8 sec. L'estrema aerodinamicità, le

ruote in lega 15" x 7" del tipo da competizione con pneumatici 205 VR 50 a profilo ultrabasso e gli spoiler sottilineano l'aggressiva compattezza. La griglia, i paraurti con i condotti di aerazione



integrati e le feritoie sul cofano consentono un perfetto raffreddamento del motore aumentandone il rendimento. Per un'auto così potente un sistema di frenata unico: ABS (Anti-Skid Brake System),

il sistema di frenata antibloccaggio che equipaggia i jet di linea. Sedersi al volante di Sierra Cosworth è scoprire il confort dei sedili Recaro, completamente regolabili in altezza e incli-

nazione. Il volante è in pelle e la strumentazione è quanto di più completo ed ergonomico un'auto sportiva possa offrire. Sierra Cosworth. Oggi i sogni si trovano per strada.

L. 32.205.000 chiavi in mano.

**RIPARAZIONI
GARANTE
A VITA**

Anche su Sierra Cosworth la grande esclusiva Ford: "Riparazioni garantite a vita".

Tutte le vetture Ford sono coperte da garanzia 1-6 (un anno di garanzia e sei anni di garanzia contro la corrosione perforante) e assistite in oltre 1.000 punti. Finanziamenti Ford Credit e cessioni in Leasing.

SIERRA COSWORTH BY FORD



**SPECIALE
HONG KONG-PECHINO**

**Tutte le
immagini
più
affascinanti
di un rally
eccezionale
attraverso
un mondo
diversissimo
da quello
delle vetture
in gara. Un
mondo
vecchio
eppure
nuovo nella
sua ansia di
aprirsi al
futuro**

Testo di
Peter Foubister

Foto di
Reinhard Klein

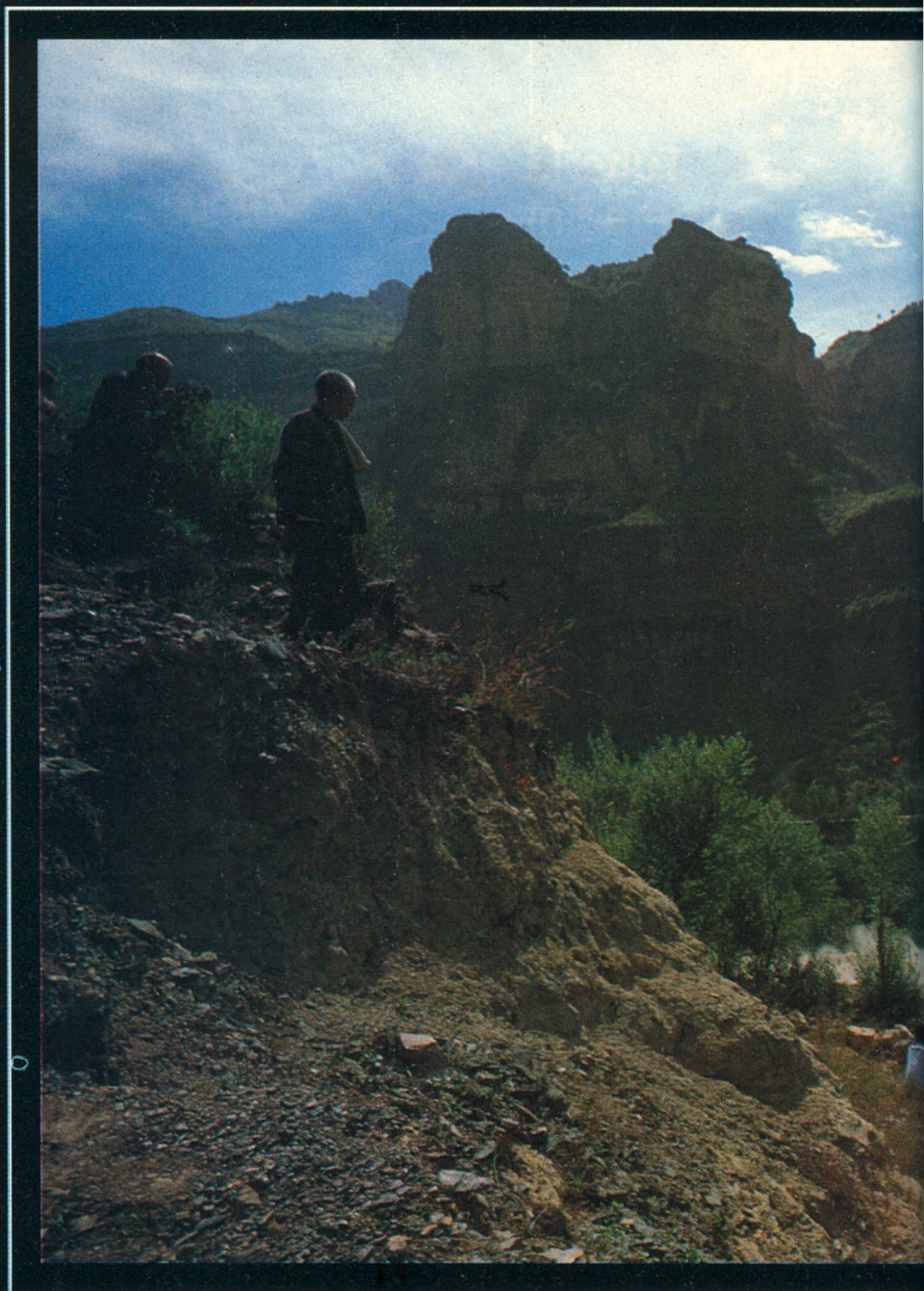


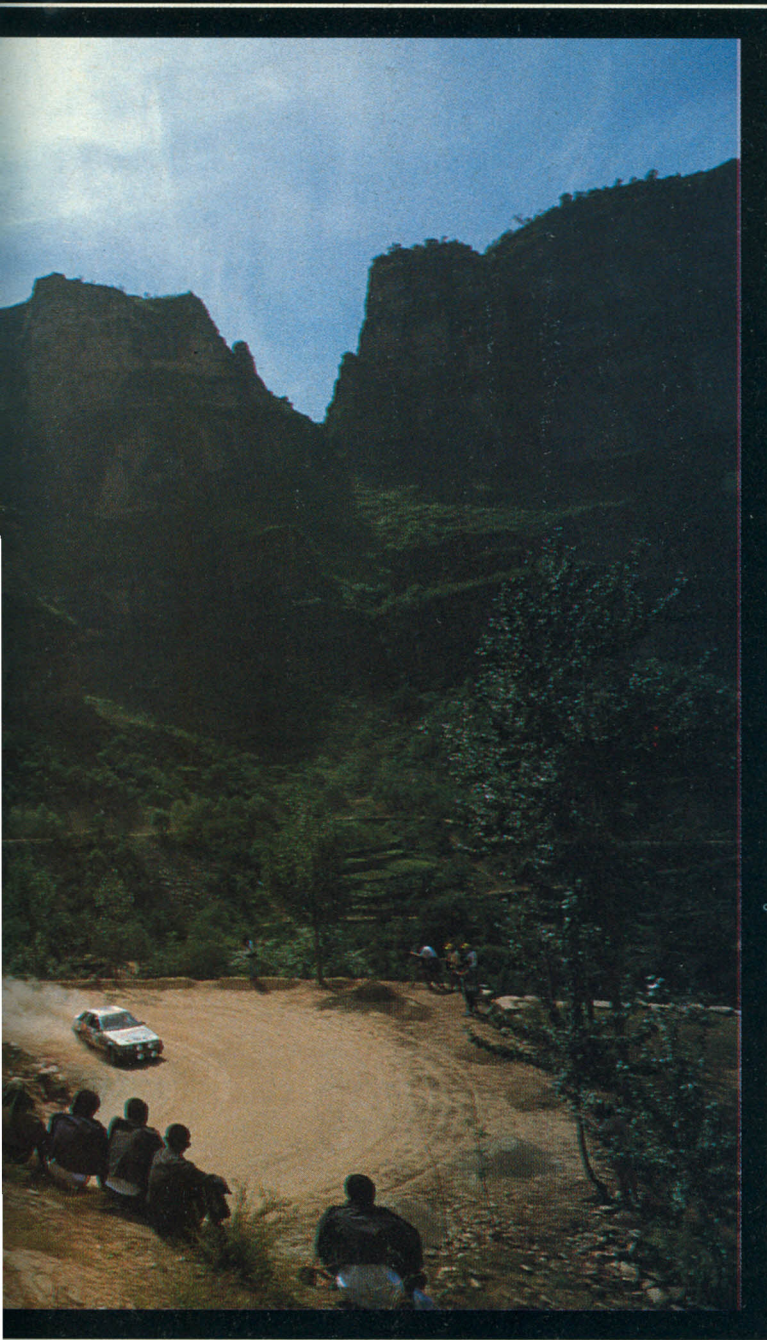
LE DUE CINE

UN TEMPO, quasi tutti i rally più famosi includevano un certo grado d'avventura. Poi questa caratteristica è quasi scomparsa nei rally europei e per ritrovare il fascino perduto dell'avventura, quel sottile senso di pericolo legato all'ambiente e non solo alla corsa, è stato necessario cercare un'alternativa in gare quali la Parigi-Dakar o altri raid. Ma oggi c'è una nuova possibilità inserita nel calendario internazionale: la Hong Kong-Pechino, un'affascinante combinazione fra un rally in piena regola e un vero e proprio salto all'indietro nel tempo. Cinque giorni di durissima gara attraverso tremilaottocento chilometri di Cina hanno introdotto tutti i presenti a esperienze del tutto nuove, non ultima la presenza di un'inimmaginabile quantità di spettatori allineati in perfetta disciplina a lato del percorso. Stime ovviamente non ufficiali hanno parlato quest'anno di circa nove milioni di persone lungo la strada, una massa che mette chiaramente in secondo piano quelle già «oceaniche» al seguito dei rally del Portogallo e di Sanremo e che hanno lasciato quasi senza parola il vincitore Stig Blomqvist. La prima esperienza del pilota svedese in Cina fu a metà dello scorso luglio, quando dovette effettuare in fretta e furia le ricognizioni del rally prima di partire per l'Argentina dove gareggiò poi con la Peugeot ufficiale. Stig rimase soprattutto colpito dal fatto che non appena la strada si allontanava da Hong Kong in direzione nord, iniziavano a scarseggiare per poi scomparire del tutto le zone popolate da turismo; oltre il confine con la Cina queste zone non esistevano più. E poi, il cibo: quasi soltanto pesce crudo, pescato direttamente nelle immense distese paludose e solo raramente in veri e propri fiumi. In quella atmosfera come rarefatta, nel clima umidissimo e in un ambiente spesso miserabile, Stig Blomqvist si poté consolare soltanto con le prove speciali, belle da un punto di vista rallistico né più né meno delle più belle speciali dei rally mondiali. «*Alcune fanno specie a sé* — ha avuto modo di raccontare Blomqvist a

gara appena vinta — *ma molte prove sono molto simili a quelle della Nuova Zelanda: veloci e impegnative, splendide da guidare*». Anche Björn Waldegaard, «caposquadra» del team Toyota che con due Celica Turbo ufficiali — una per lui e una per Torph — rappresentava l'unica minaccia allo strapotere per l'Audi Quattro guidata da Blomqvist con i colori dello sponsor 555, si è congratulato con la scelta degli organizzatori. E del resto, sia le autorità cinesi sia lo sponsor 555 — uno dei marchi di sigarette leader in Oriente, sponsor del gara e del team

di Andy Dawson che ha fatto correre l'Audi Quattro con Blomqvist e la Mitsubishi Station Turbo del cinese Lu Ning Yun, secondo alla fine — sapevano perfettamente quanti vantaggi la buona organizzazione di questo rally avrebbe portato. Ecco quindi che l'edizione di quest'anno si è rivelata sensibilmente migliore della prima, disputatasi nel 1985 con grossi problemi soprattutto a livello di approvvigionamento di carburante. Ma la lezione di un anno fa è stata imparata molto bene e quando i 43 concorrenti al via hanno lasciato Hong Kong, domenica





A seguire il passaggio delle vetture, anche due monaci arroccati in cima a una collinetta. Quanto è lontano l'aggressivo e rumoroso spettacolo del rally dalla realtà della profonda Cina...

14 settembre, dirigendosi verso il confine con la Cina, sapevano di avere alle spalle una organizzazione affidabile. Il rally si è quindi snodato verso nord, in un'umidità vicina al 95 per cento e fra due continue ali di folla ordinata perfettamente lungo il percorso fino a molti chilometri fuori dalle città principali. È stato allora che i concorrenti — gli europei in particolare — hanno iniziato a sentire sulla pelle quanto la Cina fosse lontana dal sistema di vita adottato fino a quel momento. Ogni aspetto pratico era diverso da come si presenta di solito. A iniziare dal

problema-cibo: portato espressamente lungo il percorso della gara in speciali contenitori ermetici, con lattina di birra e perfino Coca Cola così da fare dimenticare la lontananza da casa. Cibo ottimo il primo giorno, buono il secondo e sufficiente, il terzo giorno, per fare rimpiangere un buon piatto caldo e una buona bottiglia di vino consumati a casa propria. Ma la sensazione più forte provata da tutti i «non cinesi» era data dal contatto con la gente del posto. «In molti paesi eravamo attornati da gente che non degnava di uno sguardo la nostra

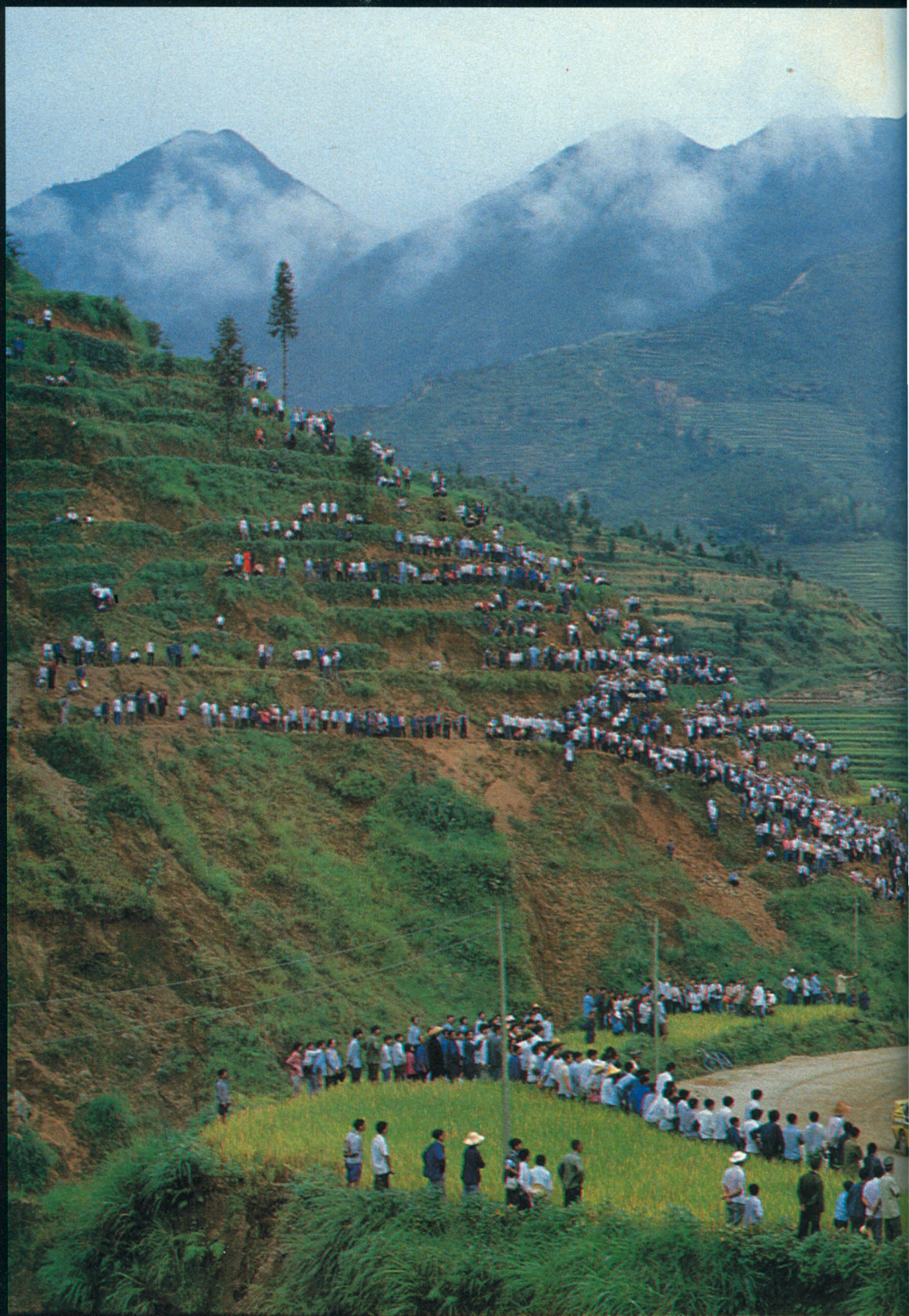
Toyota — racconta Fred Gallagher, copilota di Waldegaard — *ma non ci toglieva gli occhi di dosso. Indicavano la nostra pelle e i nostri occhi, così diversi dai loro: si vedeva benissimo che eravamo i primi europei che avessero mai incontrato, in quelle zone completamente chiuse al turismo*. Quasi dappertutto la gente si mostrava dapprima timida, schiva a un contatto tanto ravvicinato. Ma in breve alcuni tentavano di avvicinarsi a piloti e meccanici, di toccarli. Il tutto sempre sotto lo stretto e severissimo controllo degli agenti di polizia, disseminati lungo tutto il percorso del rally con almeno un agente ogni duecento metri di strada. La gente accorrevà, ma solo dopo avere posteggiato la bicicletta — le vetture non appartenenti alla carovana del rally si sono contate sulle dita di una mano — negli appositi spazi. E quindi si avvicinava, ma senza nemmeno un minimo dell'aggressività con la quale il pubblico cerca di avere un contatto con i piloti nei nostri rally europei. Eppure di gente ce n'era tanta: una moltitudine colorata di donne, uomini e bambini appostati per ore e senza alcun nervosismo sulle strade nel raggio di non meno di quindici chilometri dalle maggiori città attraversate. «Il road-book del rally era ben curato — ha raccontato Waldegaard — *Ma non ce ne sarebbe quasi bisogno: sarebbe stato sufficiente seguire il cordone di folla ai lati della strada...*». Ma a Waldegaard non è bastato seguire la gente: a Pechino non c'è infatti arrivato, bloccato da un cedimento di motore della sua Toyota così come era successo al suo compagno Torph. Ad attraversare per primo la Grande Muraglia, alla fine dell'ultima speciale, alle porte della capitale, è stata quindi l'Audi di Blomqvist. Ma il grande eroe del rally è stato il ventinovenne agente della Polizia di Pechino Lu Ning Jun, secondo al termine con la Mitsubishi. Per lui, che era di casa, il finale sulla piazza Tien An Men è stato ancora più indimenticabile che per il vincitore... □

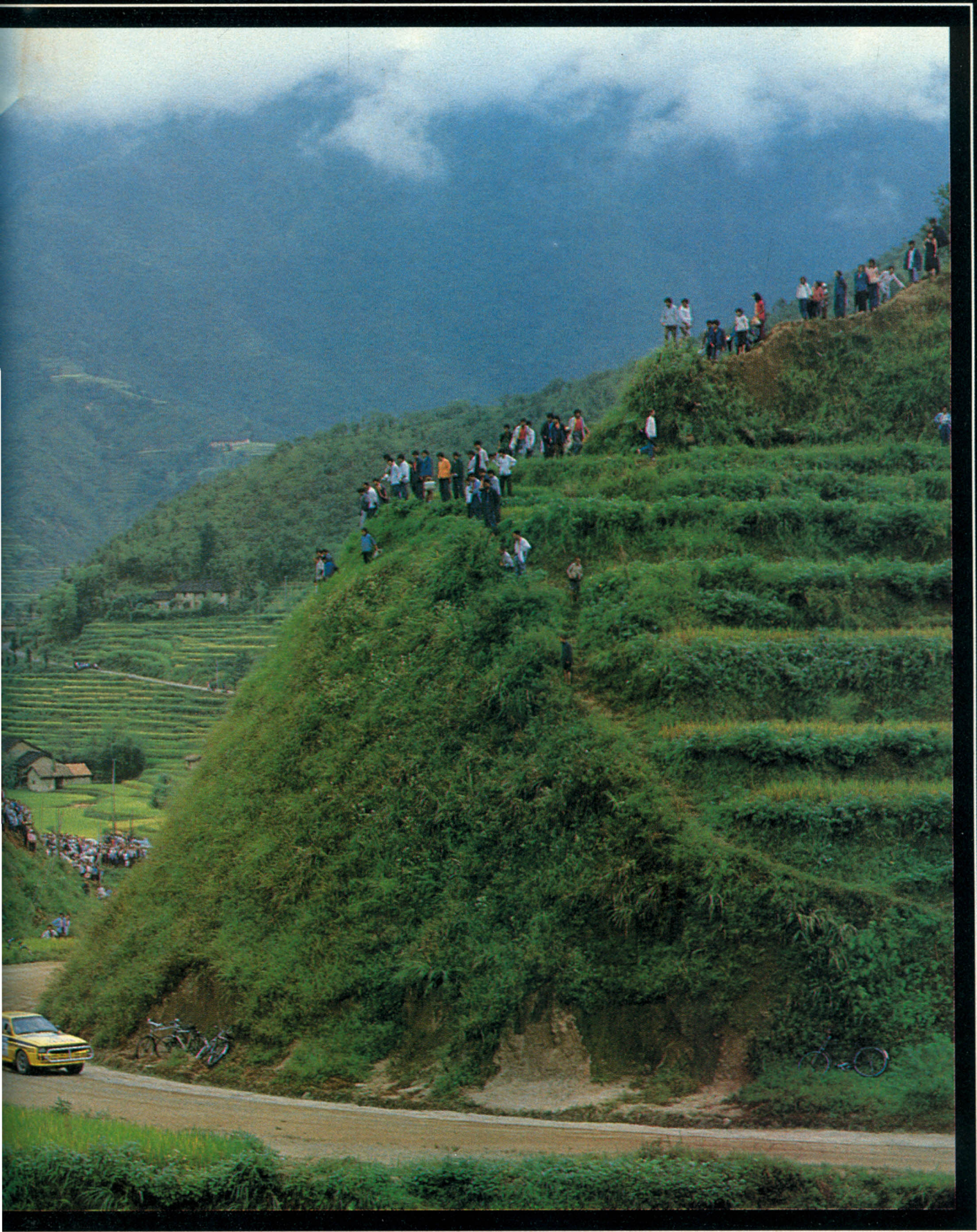
**Cina profonda
ma anche Cina
delle grandi
masse. Masse
colorate e
compatte
come il folto
pubblico
presente sulle
strade del
rally: sempre
in perfetto
ordine, nel
pieno rispetto
delle
indicazioni su
quali siano le
aree
consentite e
quelle proibite.
Centinaia di
muti
osservatori di
una vettura
uscita di
strada e
coricata in
mezzo al
verde sul
fianco di una
scarpata; ma
anche della
incidentata
Starion Turbo
del beniamino
di casa Lu
Ning Jun, poi
secondo alla
fine**

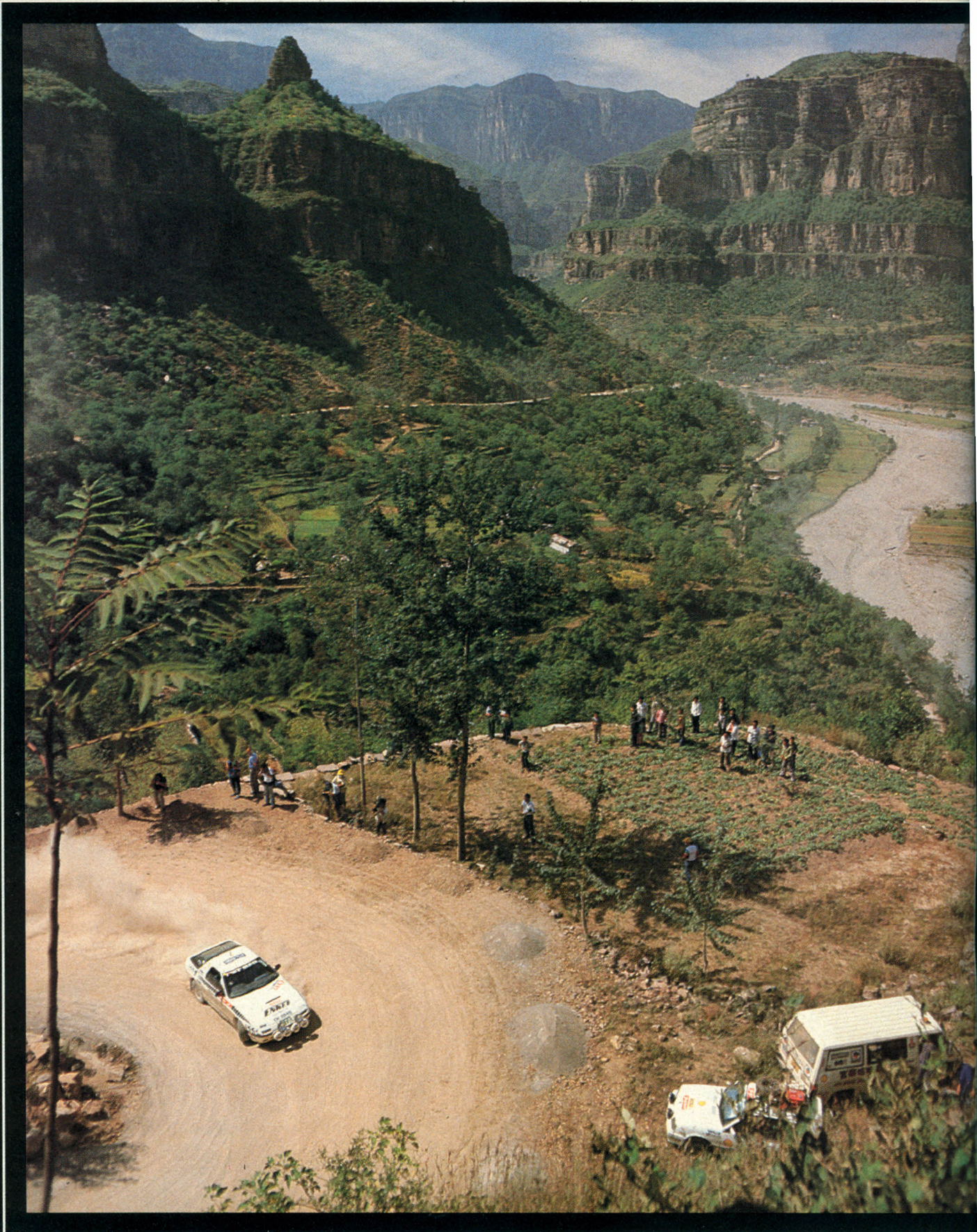


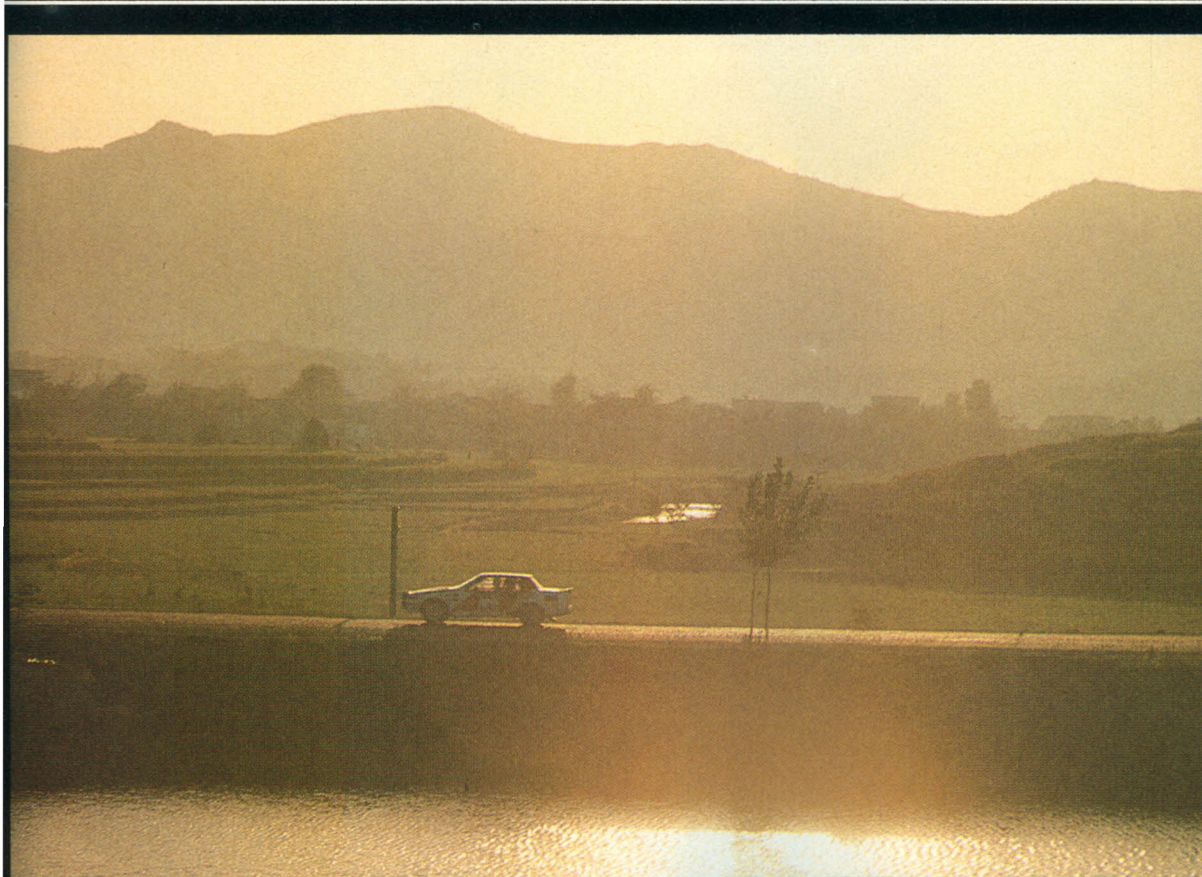


***Biciclette
ferme a lato
della strada e
il solito
pubblico
assiepato a
seguire uno
spettacolo che
forse non
saprà mai
come
raccontare.
Anche la
modernissima
Audi Quattro
di Blomqvist
non guasta
l'immagine di
questo mondo
sognante e
misterioso***







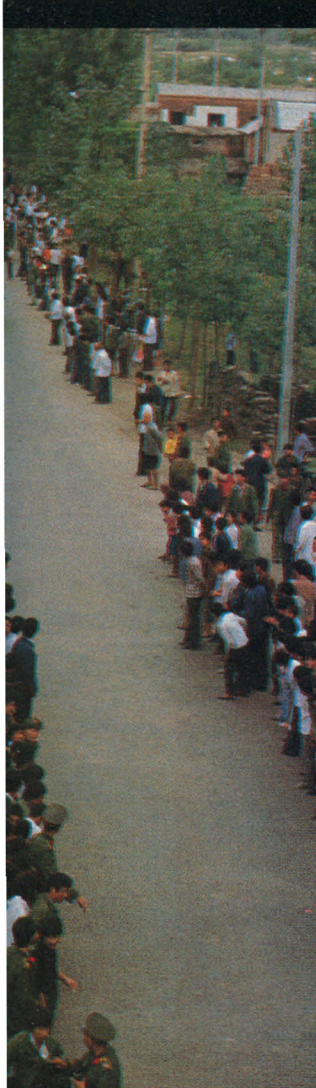


Il rally corre. Si arrampica dalle profonde gole segnate dai magici e limacciosi fiumi orientali; sfreccia nel riverbero di un'alba che sorge sulla pianura coltivata a riso. Ma il lento passo della Cina di tutti i giorni, con le sue anatre che nuotano in legione nei corsi d'acqua dove si abbeverano i bufali, non viene quasi scalfito dalla vettura che passa e fugge in lontananza



Torph dorme sul cofano posteriore della sua Toyota. Waldegaard, invece, non può fare a meno di squadrare la folla ordinata che si stringe attorno allo spiazzo per l'assistenza tecnica della sua squadra. E infatti è proprio la gente il grande spettacolo di questa Cina che spalanca le sue zone d'ombra al rally Hong Kong-Pechino. Gente coinvolta e sempre attentissima, ma senza mai perdere un grammo della sua disciplina. Gente seduta su muretti, pressata ai lati del nastro di asfalto, accalcata dietro alle sbarre di un cancello o dietro a un reticolato. Ma anche gente semplicemente in piedi, come quest'uomo con la figlia in braccio: entrambi sorpresi, come presi in contropiede da uno spettacolo tanto lontano dalla loro vita di ogni giorno







Rally come fatto sportivo e promozionale. Ma anche come fatto ufficiale, come sembra esprimere l'atteggiamento marziale di questo poliziotto «a guardia» del parabrezza infranto di una vettura incidentata

Passa il tempo e anche i misteri della segreta Cina si aprono sotto i colpi dell'espansionismo geografico dello sport dell'automobile. Forse si prepara un futuro di rally e magari anche di Gran Premi a due passi dalla piazza Tien An Men, a Pechino. Per ora, però, l'unico contatto certo fra automobilismo e Cina è dato da questo rally che va da Hong Kong a Pechino. E quanto coinvolgente sia questo contatto basta chiederlo ai piloti che vi hanno corso. Uomini stanchi, magari nauseati dall'arretratezza di un mondo che quasi non conosce i servizi igienici. Ma comunque uomini affascinati da uno spettacolo che mai uscirà dalla loro memoria





L'INTERVISTA/Alla scoperta di Nicola Larini

SETE DI GLORIA

Dopo la conquista del campionato italiano di F. 3 il giovane toscano traccia un bilancio della stagione esaltante con la Dallara-Alfa Romeo. Crede fermamente nelle sue possibilità e vuole agguantare la F. 1: scalerà gradino dopo gradino senza però essere un «pilota con la valigia»

di Franco Nugnes

PER ESSERE un giovane, uno dei migliori prodotti dell'ultima generazione di piloti italiani, ha in testa idee incredibilmente chiare. Sembra molto più maturo dei suoi 22 anni. Altri al suo posto si sarebbero lasciati contagiare dall'ebbrezza che, inevitabilmente si scatena alla conquista di un titolo italiano di Formula 3. Lui, invece, solamente ventiquattr'ore dopo la consacrazione nell'Olimpo tricolore, è pronto a farsi vivisezionare, per rileggere con il senno di poi una stagione davvero esaltante. E lo fa con una freddezza disarmante come se non stesse parlando di se stesso, dei suoi pregi e dei suoi difetti che ammette senza arrossire, ma di un amico. Nicola Larini forse per non tradire la sua matrice toscana dice con schiettezza ciò che pensa. «*Ora posso aspirare a diventare un pilota professionista*». In effetti spuntare il campionato di Formula 3 non era l'obiettivo di partenza che si era prefisso: al secondo anno pieno nella terza serie si sarebbe anche accontentato solo di qualche affermazione isolata, giusto per prendere l'abitudine con il podio. E invece l'appetito è venuto mangiando e alla prima vittoria a Monza, in giugno, si sono aggiunti altri quattro successi che lo hanno «sparato» al vertice dopo un entusiasmante testa a testa con il compagno di squadra nel team Coloni, Marco Apicella. «*Sono*

segue

Il titolo tricolore di F. 3 non ha affatto dissetato Nicola Larini: il toscano ora punta alla F. 3000 dove è convinto di poter diventare uno dei protagonisti (FotoStudio'83)

Sete di gloria

segue

contento per essere riuscito a ripagare la fiducia di Coloni. Mi ha fornito sempre una Dallara 386 perfetta grazie alla quale ho potuto esprimermi al meglio. Ho avuto la grande occasione e l'ho sfruttata appieno: devo ammetterlo, sono proprio soddisfatto di me stesso». In effetti l'escalation è stata sorprendente, nell'ambiente eri considerato lo «scudiero» di Apicella. «È arrivato il momento di chiarire le cose una volta per tutte. Il mio atteggiamento iniziale nei confronti di Marco può aver ispirato questo concetto: per ben due volte, a inizio stagione, mi sono trovato nella coda della sua Dallara e sono rimasto dietro di lui per evitare, allora, una lotta in famiglia che poteva avere effetti dannosi in caso di urto. Non ho mai ricevuto un trattamento da secondo pilota: la mia squadra, infatti, è in grado di preparare tre vetture perfettamente uguali. Sono state quindi le circostanze ad alimentare questa tesi, te lo assicuro». La svolta della stagione quando è avvenuta? «Sicuramente a Monza, nel primo dei tre appuntamenti brianzoli. Apicella che si trovava in testa al campionato denunciava la pista come un tracciato di non suo gradimento per la necessità di salire abbondantemente sui cordoli. Questa ammissione, devo essere sincero, mi ha dato una carica in più, e ho approfittato della sua debolezza per vincere la prima gara». Da quel momento hai adottato la «guerra psicologica»... «Ha sbagliato a evidenziare i suoi punti deboli, e io li ho sfruttati a mio favore. Sapevo che Marco era vulnerabile in certe situazioni e per me è stato un vantaggio in più nella rincorsa». Dopo il terzo posto a Imola (non poteva fare di più con uno scarico piegato) ti sei ripresentato a Monza per il Lotteria. «Ho fatto la più bella corsa della stagione. In prova non ero stato brillante come mi aspettavo e mi sono trovato a partire con il sesto tempo: in pochi giri ero già al comando con staccate fumanti e sorpassi all'esterno, alcuni dei quali veramente oltre il limite. Ma in quelle situazioni, quando è imperativo vincere, non si ha nemmeno il tempo di avere paura».

PARLIAMO un attimo delle prove: qualcuno aveva dei sospetti sul fatto che i tempi li spiccavi sempre nei primissimi giri di ogni sessione, e poi le tue prestazioni subivano un leggero rallentamento, mentre gli altri miglioravano progressivamente. Qual era il tuo segreto? «Né trucchi, né segreti tanto per sgombrare il campo da ogni possibile diceria. Il motivo è presto detto: Coloni porta in pista vetture che all'85 per cento sono già a punto, per cui bastano pochi lavori di dettaglio per essere subito al meglio. Io, poi, sono al massimo della concentrazione proprio quando entro in pista e cerco di

sfruttare quel momento magico. Non solo, ma a tutto questo dobbiamo aggiungere che la monogomma dopo le prime tornate perde di competitività di due decimi in due decimi a giro fino a plafonarsi su un valore standard. Hai capito?». Naturalmente i risultati sono arrivati anche per le tue doti di collaudatore che ti sono riconosciute dagli uomini del team e anche dagli avversari. A tal proposito vale la pena ricordare un fatto accaduto a Monza durante la sessione cronometrata: il direttore tecnico Kloden aveva approntato alcune modifiche all'assetto. Nicola dopo alcuni giri era rientrato ai box sbottando: «Così non va bene. Se vogliamo vincere dobbiamo tornare alla soluzione vecchia. I fatti mi daranno ragione, devo fare di testa mia». Con questa decisione, suffragata dalla vittoria, ha saputo imporsi nelle scelte tecniche dimostrando tutto il suo carattere e la stoffa. «Quando i tecnici lavorano seguo con attenzione ogni modifica. Sarei capace anche di mettere le mani sulla mia monoposto in quanto a casa lavoro nella concessionaria di mio padre e fin da ragazzino, nei mesi estivi, trascorrevi buona parte del mio tempo dando una mano in officina. Dopo le medie,

infatti, mi sono iscritto all'istituto nautico con l'intenzione di diventare un motorista navale. Ma ben presto mi sono accorto che quella scuola non faceva per me: niente pratica e troppa teoria. E allora mi sono dedicato a un corso professionale dove smontavamo macchine tutto il giorno». Eppure tutti i test privati li ha fatti Apicella. «È vero, ma non so come mai poi lui adottava quasi sempre le mie soluzioni d'assetto, sebbene io mettessi a posto la mia vettura solo durante le prove».

SEI GRINTOSO, veloce e anche un buon collaudatore. Avrai pure un difetto? «Eccome se ce l'ho. Non riesco ad azzeccare una partenza: finora solo al Mugello sono riuscito a guadagnare una posizione, altrimenti rimango dove sono, se addirittura non vengo scavalcato da qualcuno dietro». C'è un motivo particolare? «Sento la grande tensione di quei momenti. E ripeto non è paura, piuttosto il timore di partire un attimo prima rischiando così il minuto di penalizzazione. Forse mi faccio troppi problemi, non so. Una cosa è certa: in vista della stagione prossima in F. 3000 farò degli allenamenti anche per il via». Parliamo



A lato, i due rivali del team Coloni: Larini (a sinistra) si frega le mani pensando al titolo, mentre Apicella al suo fianco sembra già rassegnato (FotoAmaduzzi). In basso, Nicola al volante della Dallara 386 spinta da uno straordinario motore Alfa (FotoStudio '83)



allora del futuro: con il titolo tricolore avrai anche la superlicenza. Ti tenta la F. 1? In fondo sono molti ad aver fatto subito il salto nel «Circus»... «Non correre, per favore. Un pilota professionista può vivere anche senza agognare la F. 1. Il mio obiettivo è fare l'anno prossimo la F. 3000. Preferisco fare le cose per gradi, senza strafare. Quindi, non utilizzerò la superlicenza, almeno non subito. Una cosa è certa: non tornerò mai più in F.3: non farò il gambero come altri.» Continuerai con Coloni? «Mi ha detto

che farà uno squadrone di F. 3000 e nulla più, spero che mi voglia, sarei ben felice di continuare un'ottima collaborazione». A Pergusa hai già avuto modo di fare un assaggio della F. Intercontinentale. Cosa te ne è sembrato? «Mi sono adattato facilmente alla maggiore potenza. Prova ne sia che con una vettura che per altri piloti era un ferro vecchio (March 85B n.d.r.) mi sono inserito a metà schieramento con relativa facilità, ed ero al fianco di gente del calibro di Pirro e davanti ai vari Gugelmin e compagnia».

Hai degli sponsor per proseguire la scalata? «In questo campo non ho mai avuto fortuna. Mi trovo in una zona tagliata fuori dalle corse come la Versilia, per cui mi sono sempre dovuto arrangiare. Confesso che faccio molto affidamento sulla Coppa Europa in programma a Imola il 26 ottobre: riuscire nel bis vuol dire garantirsi un posto in 3000 anche senza la «valigia». Oltre agli agguerritissimi stranieri troverai gli avversari di sempre: «Modena è quello che fa più paura: si adatta a tutti i tracciati e va fortissimo. Poteva essere una minaccia per l'italiano ma non sa accontentarsi di un risultato utile, lui vuole sempre vincere e così commette degli errori. Nell'arco di una gara invece sarà temibile». Niki, come lo chiamano (ma lui preferisce Piquet come pilota da imitare), non disdegna correre anche con le ruote coperte: all'inizio dell'anno ha disputato anche un rally finendo secondo assoluto con una Manta: «Se la F. 3000 lo consentirà potrei essere interessato al mondiale turismo. Ho avuto alcuni pour parler con l'Alfa, ma non c'è niente di preciso. Preferisco le monoposto». Scrolla le spalle e guarda al futuro, anzi all'Europa... □



Ha cominciato correndo in karting Nicola, figlio d'arte



Lo sguardo di Niki Larini è al futuro: già sta pensando alla Formula 3000 che guiderà nell'87 (Attualfoto)

NICOLA LARINI è nato a Camaiore (Lucca) il 19 marzo 1964. È figlio d'arte: Massimo Larini, noto pilota Autodelta tragicamente scomparso nella 24 Ore di Spa del 1973, era il cugino del padre, e anche il genitore è stato pilota di monoposto e di vetture turismo fino al 1980. A 14 anni inizia a correre in motocross dove si mette in mostra per due anni, ma a 16 anni appena compiuti decide di passare ai kart. Corre nella categoria 100 Nazionale disputando due stagioni in tutte le gare locali per lo più su tracciati cittadini. Nell'82 frequenta la scuola di pilotaggio di Henry Morrogh al corso federale Csaì. Nell'83 debutta in F. Fiat Abarth a metà stagione dapprima con il team Giraldi per poi passare a Cevenini: il suo bottino è fatto da quattro piazzamenti e il nono posto finale. Cevenini gli dà fiducia anche per l'83: vince, infatti, le gare di Varano e Vallelunga e con sette piazzamenti è terzo in campionato e secondo nel Trofeo Under 23. Debutta a fine stagione in F.3 con una Ralt Rt3 nell'ultima gara tricolore a Misano. Non perde tempo e sfiora il podio con un eccellente quarto posto. Lo nota Enzo Coloni che lo vuole in squadra nell'85, ma il talento di Larini è vanificato dalla Martini che tradisce le attese. Quest'anno, invece, ottiene la sua pronta rivincita: vince cinque gare tricolori e il rush finale sul compagno di squadra Marco Apicella, laureandosi campione italiano di F.3. □

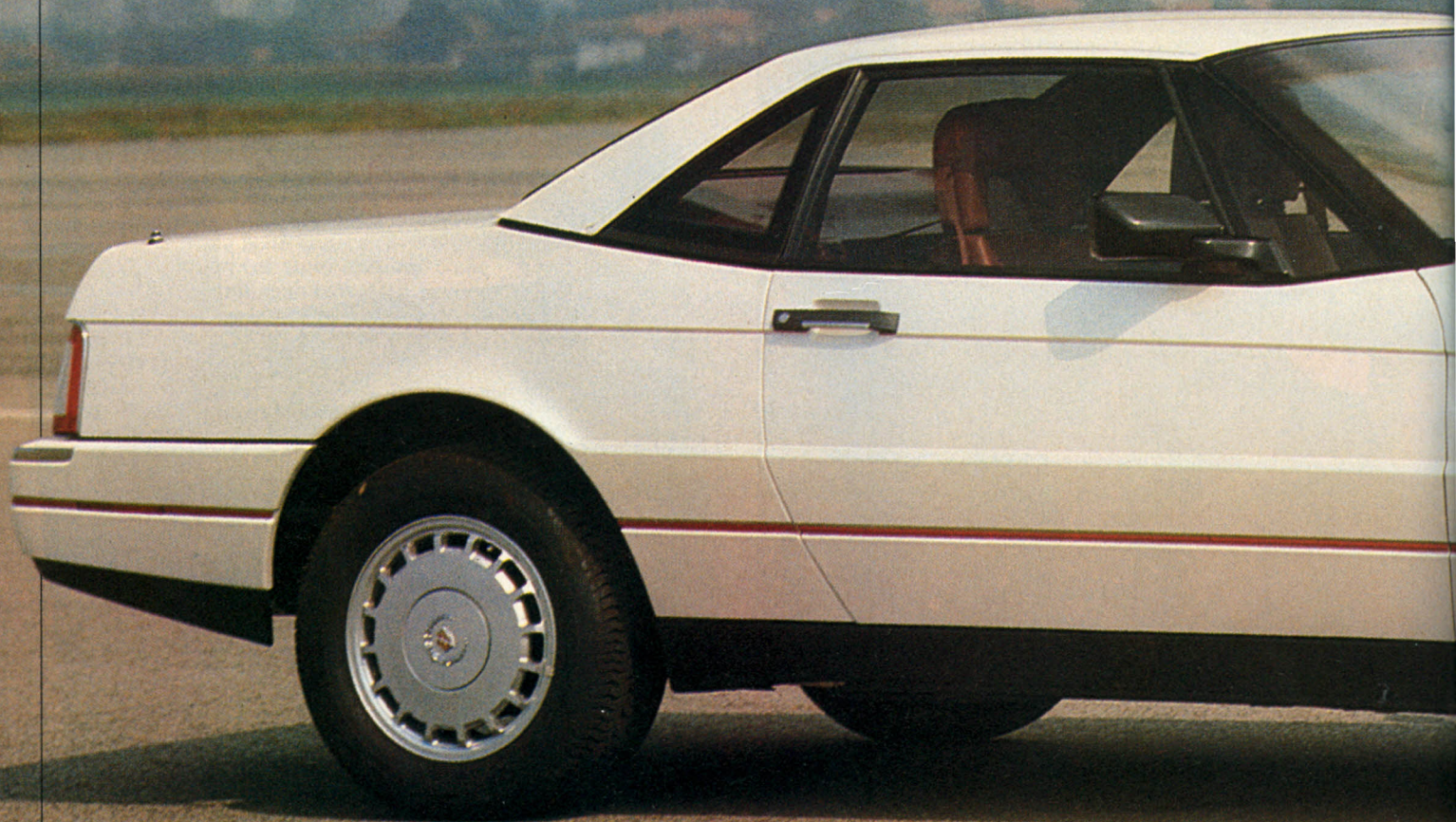
SULLA STRADA

Si chiama Allantè la nuova auto creata

L'AMBASCIATA

Si tratta di un pregevole spider che all'occorrenza, grazie allo specifico hard top, può trasformarsi in coupé. La linea è italiana mentre il motore è made in Usa. Raffinatezza costruttiva e confort sono le caratteristiche che la contraddistinguono. Questa vettura ha aperto le porte a una nuova forma di collaborazione tra noi e l'America

di Diego Forti





a da Pininfarina e Gm

PRICE

ESSERE esclusiva, raffinata, desiderabile, questo il «dovere» istituzionale della Cadillac Allanté, la vettura che la General Motors, ovvero la più grande Casa automobilistica del mondo, e la Pininfarina si apprestano a commercializzare negli Stati Uniti. Linea italiana,

segue



Allanté

L'ambasciatrice

segue

cuore americano, tanta elettronica applicata ma soprattutto l'esclusività sono le sue carte vincenti. La Gm con l'operazione Allanté non ha dato soltanto il via alla realizzazione di una vettura due posti, sportiva e di qualità, ma ha effettuato anche una grande operazione di immagine. Lo ha fatto ad alto livello senza trascurare nulla e soprattutto cercando i partners migliori. Con l'Allanté insomma a Detroit non hanno soltanto cercato di dar vita ad un prodotto interessante, ma attraverso questo hanno voluto riproporre una leader ship sul mercato. Quale il problema principale? Avere una vettura in grado di confrontarsi, dal punto di vista del gradimento del pubblico, con le super vetture europee ed in particolare con le Mercedes e le Porsche: probabilmente, grazie a Pininfarina, l'operazione darà i risultati sperati. L'Allanté infatti è bella da vedere e anche se le concessioni fatte al gusto americano, per altro attentamente studiate e volute, non mancano, ha classe sufficiente per non sfigurare al confronto di gran parte delle vetture della sua categoria presenti sul mercato mondiale. Quando, come ha raccontato lo

Pochi cavalli, una grande coppia

Vettura: convertibile 2 posti, 2 porte, con carrozzeria autoportante in acciaio e alluminio

Motore: anteriore trasversale, 8 cilindri a V di 90°

Alessaggio/corsa: 88x84 mm

Cilindrata: 4087 cc

Distribuzione: aste e bilancieri con punterie idrauliche

Rapporto di compressione: 8,5:1

Alimentazione: iniezione elettronica

Potenza max.: 170 cv a 4400 giri

Coppia max.: 31,7 kgm a 3200 giri

Trazione: anteriore

Cambio: automatico a 4 marce più retro

Sospensioni anteriori: a ruote indipendenti, con triangoli e molle e ammortizzatori concentrici; barra antirollio

Sospensioni posteriori: a ruote indipendenti con balestra trasversale e barra antirollio

Sterzo: a cremagliera, servoassistito

Freni: tutti e quattro autoventilanti con servofreno e Abs

Cerchi: 7x15 - **Pneumatici:** 225/60 Vr 15 -

Lunghezza: 4530 mm - **Larghezza:** 1860 mm

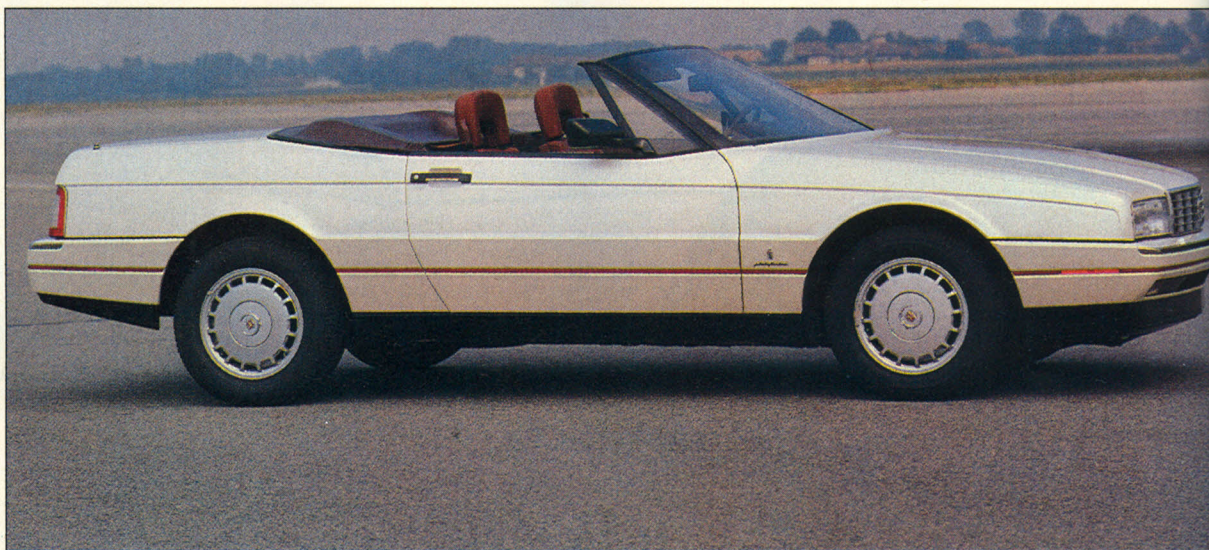
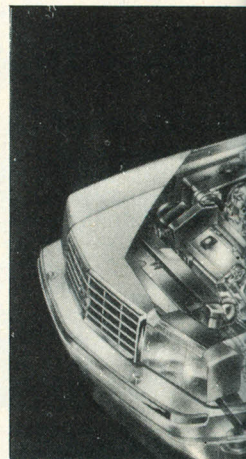
- **Passo:** 2520 mm - **Altezza:** 1320 mm -

Carreggiate: ant. 1530 mm; post. 1530 mm -

Peso: 1584 kg. - **Capacità bagagliaio:** 565

litri - **Velocità max.:** 198 kmh - **Accelerazione da 0 a 100 kmh:** 10"

In alto, l'Allanté in versione chiusa, quando con l'hard top diviene un perfetto coupé. A fianco, la si può invece ammirare in versione spider. I suoi mercati preferiti saranno quello californiano e quello della Florida. Nella pagina accanto, lo spaccato permette di osservare la disposizione degli organi meccanici. Molta cura è stata posta per mantenere la vettura al di sotto del peso oltre il quale scatta, negli Stati Uniti, una sovratassa. Gli interni, in pelle trattata, sono molto confortevoli e rifiniti con una cura quasi artigianale



stesso Sergio Pininfarina, nel 1982 i responsabili della Cadillac contattarono i tecnici dell'Azienda di Grugliasco proprio non sbagliarono. Del resto le credenziali della Pininfarina sono tali e tante che sarebbe stato veramente incredibile un insuccesso. Il più grande Costruttore del mondo, alleato con il Carroziere probabilmente più importante, difficilmente avrebbero potuto fallire. Alla luce dei risultati sia alla General Motors che alla Pininfarina possono dirsi soddisfatti. Italian style e imprenditorialità di stampo Usa, insomma, hanno dato vita un prodotto interessante e intelligente.

A SENTIR parlare i responsabili della Gm e lo staff della Pininfarina, dal grande capo Sergio, all'amministratore delegato dell'azienda, Leonardo Fioravanti (responsabile del centro studi e ricerche), sino ad Andrea Pininfarina, responsabile del progetto Allantè (la «stirpe» si sta dando le necessarie garanzie di continuità), l'impressione che si ha è che questa collaborazione Italia-Usa non sia sfociata solo in un prodotto, ma abbia indotto una maturazione reciproca. Gli americani hanno imparato qualcosa da noi e noi abbiamo imparato dagli americani. Loro hanno portato un modo estremamente tecnico, impersonale forse, e estremamente effi-

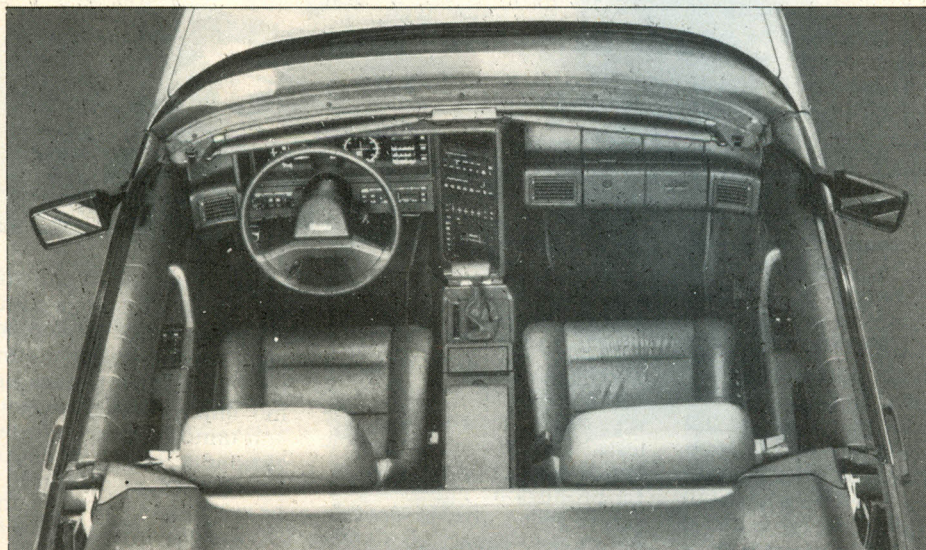
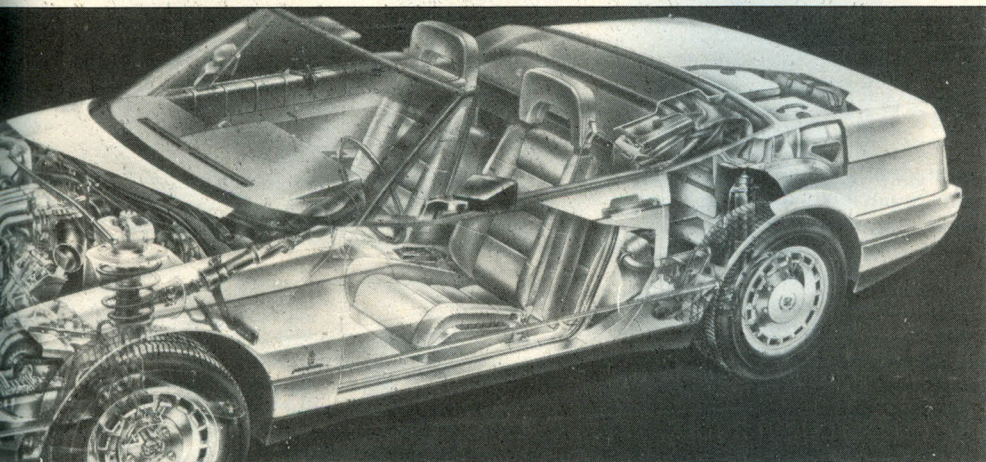
ciente di portare avanti il lavoro, noi abbiamo messo a disposizione una capacità di sintesi, traducibile in rapidità operativa, a loro non molto familiare. Un esempio per tutti. Per decidere sui parafranghi gli uomini di Pininfarina e quelli Cadillac hanno ovviamente avuto dei briefing, però gli americani non solo hanno mandato uno specifico esperto per i parafranghi, bensì hanno spedito due gruppi di studio uno per quello anteriore ed uno, del tutto autonomo, per quello posteriore. Esagerazione? No, solamente un metodo di lavoro calibrato per i numeri e le esigenze costruttive di un colosso come la Gm. Se però si pensa che praticamente in soli 4 anni l'Allantè, è stata pensata, progettata, definita e realizzata, non si può non vedere che l'efficienza operativa affidata a, relativamente, pochi e flessibilissimi tecnici italiani è stata massima.

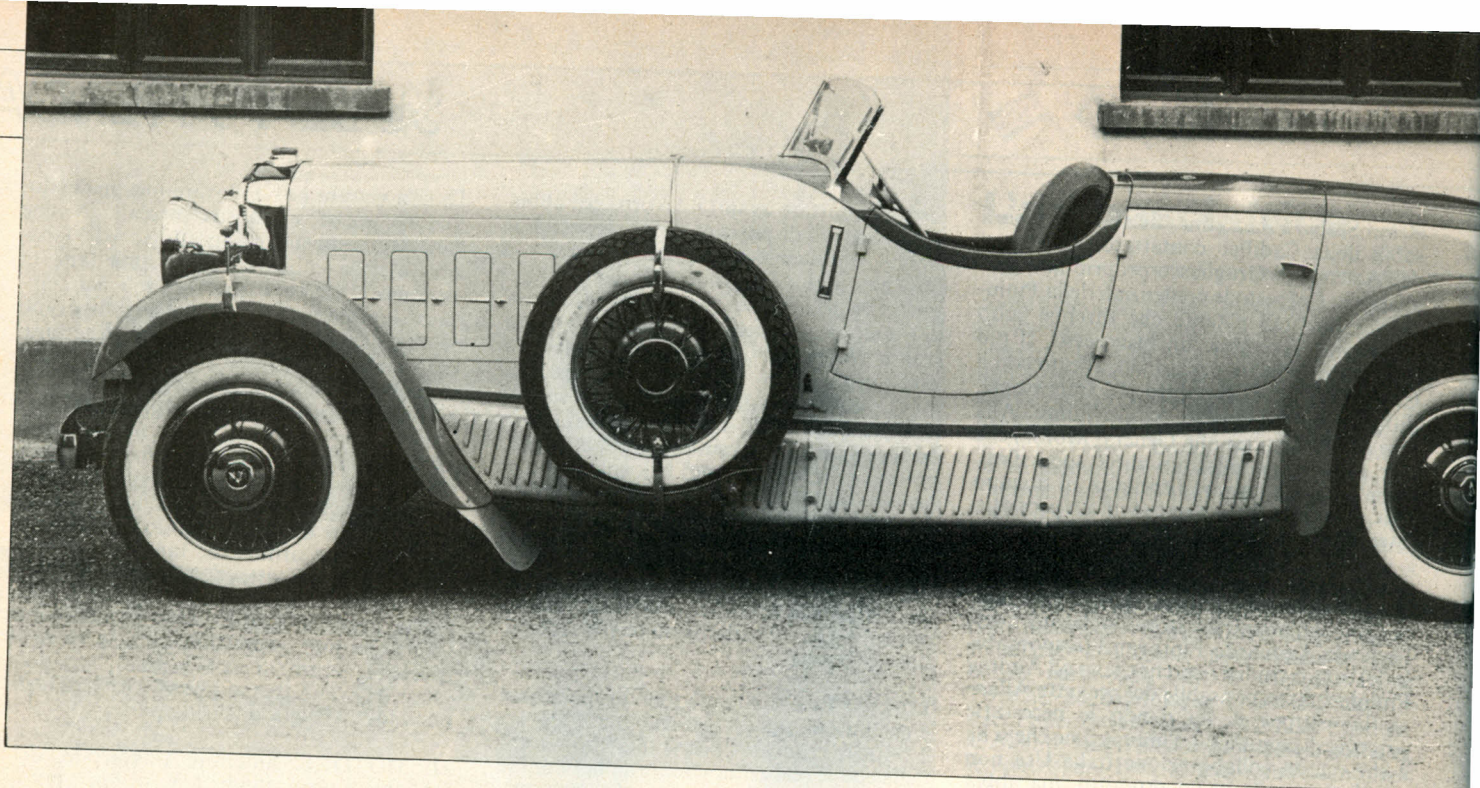
LE LINEE della Allantè sono proporzionate e armoniose, quasi classiche, tanto che non è difficile ritrovarvi una somiglianza con la bella coupé realizzata sempre dalla Pininfarina per conto della Lancia sulla meccanica della Gamma. Potrebbe piacere anche nel Vecchio Continente. Del resto non è escluso che, con una motorizzazione diversa, in ogni caso più nervosa di quella adottata per gli

Usa, la vettura possa trovare una sua collocazione anche sui nostri mercati. Alcune concessioni stilistiche, soprattutto nella fanaleria e nella calandra, sono state fatte in ossequio al gusto americano, ma nel complesso le attenzioni per gli yankee si ritrovano nel tipo di abitabilità e di guida della vettura. La Allantè è infatti una due posti secchi con un bagagliaio enorme, senza la benché minima possibilità di un terzo passeggero. Perfetta come spider (notevoli studi aerodinamici sono stati fatti perché non vi fossero sino a velocità prossime ai 140 kmh, correnti d'aria di ritorno fastidiose), con l'hard top si trasforma in un coupé molto silenzioso e assolutamente armonico, tanto che risulta difficile, a prima vista, decidere se si tratti di una vettura chiusa o aperta. Infine è stata anche prevista una capotta a scomparsa totale che può essere utilizzata, in caso di necessità, nel giro di pochi secondi, facendola salire dal vano dietro i sedili che l'alloggia quando si viaggia a «cielo aperto».

IL MOTORE, anteriore trasversale, dell'Allantè è un 8 cilindri a V, di poco più di quattro litri di cilindrata ad aste e bilancieri. La sua potenza non è certo esaltante: 170 cv a 4.400 giri. Se vogliamo, pochi rispetto a quelli di cui dispongono, in versione America, vetture come Jaguar Xjs C (225 cv a 5.300 giri) o Mercedes Sl (218 cv a 5.200 giri), ma, in considerazione dei limiti di velocità (88 kmh) imposti sulle strade americane, sono più che sufficienti a soddisfare le esigenze di un utente medio. Per altro è elevata la coppia motrice (31,7 kgm a 3.200 giri) e alla guida della Allantè la sensazione che si prova è quella della morbidezza di marcia. A questo contribuiscono: la scelta della trazione anteriore, che rende la vettura docile in ogni manovra, e un sistema di sospensioni a ruote indipendenti molto ben calibrato e comunque studiato sin nei minimi particolari per le strade Usa. Anche il cambio automatico, a 4 marce più retromarcia, denuncia subito la sua destinazione Usa, così come sin troppo leggero appare lo sterzo servoassistito. In realtà è solo al di fuori dagli standard di guida cui siamo abituati. Se da un punto di vista meccanico l'Allantè non rappresenta niente di rivoluzionario sotto il profilo dell'elettronica applicata è praticamente una vera centrale computerizzata. Accensione, iniezione multipoint, computer di bordo (sono a dire il vero due per quasi 160 kbyte di memoria totale) sono tutti a controllo elettronico e permettono al pilota di avere con la semplice pressione di un tasto, tutte le informazioni che necessitano per un buon viaggio. Anche per quello che riguarda il comfort nulla è stato lasciato al caso. Lo spazio per i due occupanti è tanto così come avvolgenti e regolabili in ogni direzione sono i sedili.

I «NUMERI» e anche la classe per sfondare, all'Allantè insomma non mancano. Il suo prezzo sarà prossimo ai 50.000 dollari e la renderà la più costosa vettura di serie costruita da una Casa americana (oggi il primato spetta alla Seville, sempre della Cadillac, che costa «appena» 35.000). Questa caratteristica, incredibilmente, la promuove: in America gli status symbol per essere tali devono anche avere un costo adeguato. □

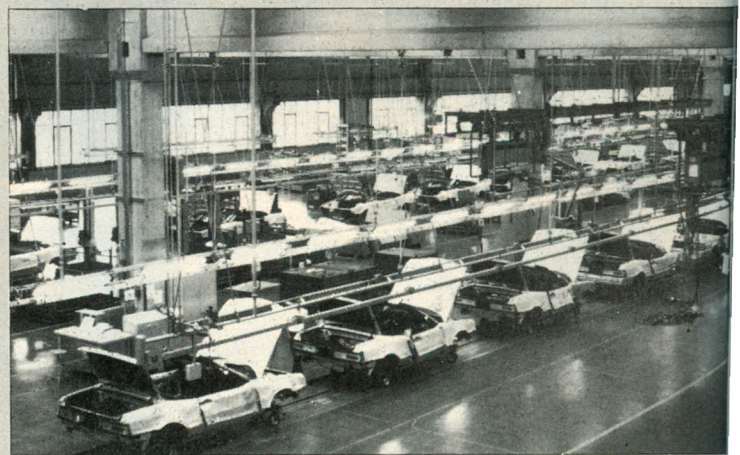
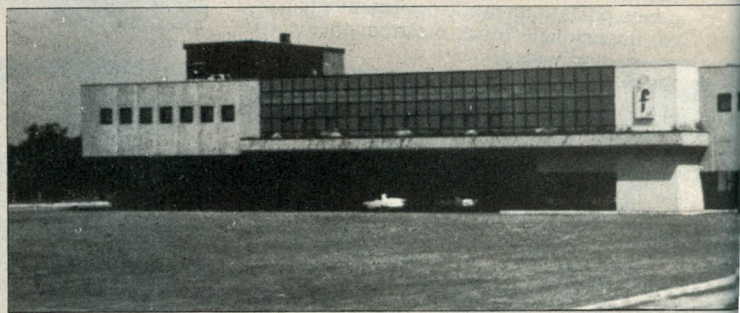




Grande l'impegno della Pininfarina **Allanté: commessa da 1000 miliardi**

PER DAR VITA al progetto Allanté, una commessa del valore di 1000 miliardi di lire, la Pininfarina ha compiuto diversi significativi investimenti tra cui la costruzione di un nuovo stabilimento a S. Giorgio che dispone di ben 23000 metri quadrati coperti (ben 13000 saranno dedicati all'Allanté). Del resto la produzione annua di questa vettura dovrà arrivare, stando al capitolato firmato tra la Casa torinese e il colosso di Detroit, alle 8000 unità. Altro fatto particolarmente significativo di questo progetto è il modo con cui verranno realizzate le vetture. Dagli Usa arriveranno via aerea i pianali grezzi, (sono quelli già utilizzati per i modelli Eldorado e Seville con passo accorciato mediante una riduzione operata con taglio laser) su cui verrà montata la carrozzeria, realizzata a Grugliasco, con gli allestimenti interni. Così equipaggiate e perfettamente pronte per ricevere il motore (sono da fare solo gli allacciamenti) le scocche riprenderanno la via degli Usa, caricate su dei Jumbo jet cargo, in una ideale

catena di montaggio attraverso l'Atlantico «**la più lunga del mondo**», come amano dire gli americani della Gm. Ovviamente prima di essere stivate le scocche saranno perfettamente rifinite in ogni dettaglio, verniciatura compresa. Onde essere caricate sui 747 verranno imballate in appositi contenitori biposto a soffietto: container specifici di cui alla Pininfarina sono particolarmente orgogliosi. Una volta in America negli stabilimenti di Hamtramck riceveranno il motore. La scelta del trasporto aereo, con Jumbo dell'Alitalia e della Lufthansa tedesca, al posto del classico trasporto via mare è stata fatta in considerazione dei danni che derivano alle scocche dalle lunghe permanenze in condizioni di salsedine accentuata e tenendo conto che a viaggiare non sono delle vetture marcianti bensì delle carrozzerie, più delicate e più difficili da muovere. Da notare poi che molti dei componenti non arrivano dagli Stati Uniti. Infatti il cruscotto è opera del «Sol Levante» dove



è costruito su specifiche Pininfarina, l'iniezione e il sistema antibloccaggio Abs dei freni sono tedeschi, della Bosch, e sempre dalla Germania provengono le guarnizioni delle teste. I pistoni e le valvole invece sono inglesi. La produzione giornaliera di cui, in piena attività dovrebbero essere capaci gli stabili-

menti Pininfarina è stimata in 35 unità grazie ad una perfetta automazione di tutto il complesso operativo che si avvale, tra l'altro, di un modernissimo impianto di verniciatura con tanto di linea di fosfatizzazione a 9 stadi di cui 6 ad immersione. La cataforesi viene eseguita in vasca di immersione. In questo modo la ver-

Ha origini storiche il nome Cadillac

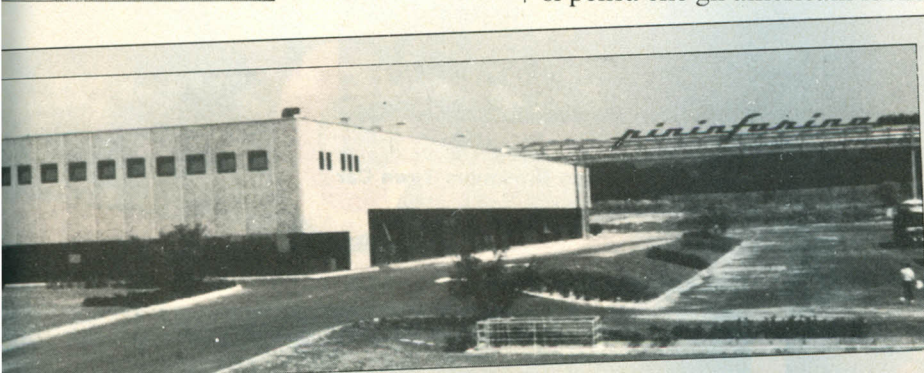
Mito americano

Appartenuto ad un nobile capitano di marina francese venne adottato perché aveva fascino e ricordava la fondazione della città di Detroit. Le vetture di questa divisione della Gm sono le più lussuose e costose d'America

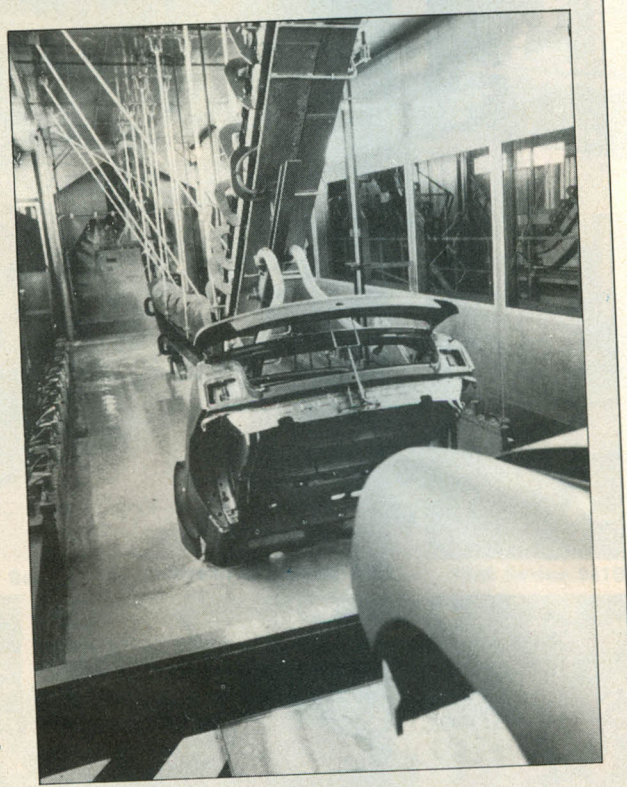
La collaborazione tra Pininfarina e Cadillac risale al 1931, anno in cui la carrozzeria italiana realizzò la spider a fianco per conto della Casa americana a cui era stata ordinata da un Maharaja indiano

L'ALLANTÈ è solo l'ultima, in ordine di tempo, di una «stirpe» di vetture dal «cognome» famoso: Cadillac. Per tradizione le auto con questo marchio sono di grande pregio e possederne una è un segno di prestigio e distinzione soprattutto, ma non solo, negli Usa. Del resto se si pensa che gli americani identifica-

no le vetture di questa divisione della General Motors con un motto che tradotto suona all'incirca così: «la pietra di paragone con cui confrontare il mondo (automobilistico s'intende)», è facile rendersi conto di quanto sia il prestigio di cui gode questo marchio. Anche la storia del neo nome ha un fascino particolare e affonda le radici nel 1700. Secolo in cui il capitano di marina francese Antoine de la Mothe Cadillac, in esplorazione sul Nuovo Continente, costruiva Fort Pontchartrain dove poi sarebbe stata fondata la città di Detroit. E proprio ispirandosi a quel capitano di marina, al suo nome e al suo stemma di famiglia (che pur non essendo perfettamente lo stesso è pur sempre molto simile a quello della Cadillac attuale) Henry M. Leland (quasi 150 anni dopo, intorno ai primi anni del nostro secolo) diede il la a quella che sarebbe diventata, come detto, la pietra di paragone con cui confrontare il mondo, ovvero per dirla alla americana «Standard of the world». Leland, un puritano abile nel campo delle macchine di precisione, intuì i vantaggi che la produzione di serie avrebbe portato nel settore automobilistico (agli albori le vetture venivano costruite in esemplare unico e le parti meccaniche realizzate ed adattate, una per una, per lo più da artigiani e fabbri) e convinse i rappresentanti del consiglio di amministrazione dell'allora Ford Motor Company, che versava in stato fallimentare, a riorganizzare una nuova ditta in grado di tenere conto della validità del principio dell'intercambiabilità delle parti. Un'idea questa che mr. Leland aveva sempre avuto anche quando la Oldsmobile, che pure da lui acquistava ingranaggi di precisione, non aveva ritenuto opportuno accogliere una serie di suoi suggerimenti relativi alla costruzione dei motori. La nuova ditta, in cui



Nella foto in alto, il nuovo stabilimento Pininfarina a S. Giorgio. È dotato di impianti modernissimi. A destra: la sezione verniciatura della Casa torinese. A sinistra, uno scorcio della catena di assemblaggio dell'Allanté che potrà sfornare sino a 35 scocche al giorno



nice aderisce alla scocca per effetto elettrolitico catodico. La cottura dello strato di vernice è poi eseguita in un apposito forno ad una temperatura di 180 gradi. In questo modo è garantita una perfetta tenuta di anticorrosione e una brillantezza di colori di tutto rispetto. □

segue

Mito americano

segue

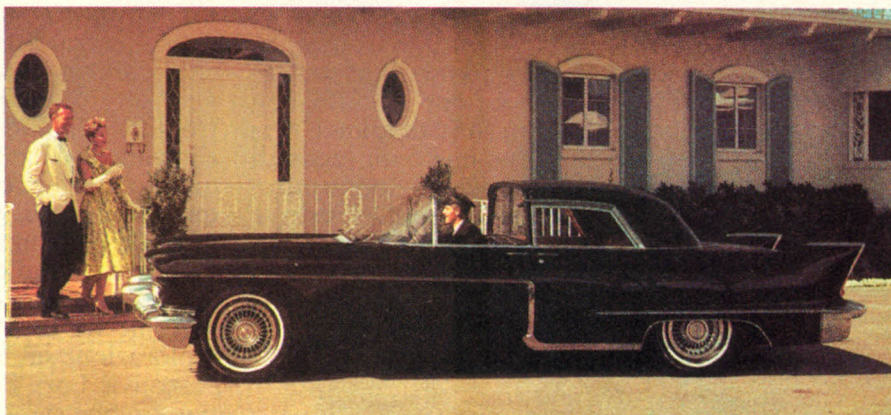
Leland faceva parte del consiglio di amministrazione, venne costituita proprio in coincidenza con il duecentesimo anniversario della fondazione di Detroit (1901). Ai suoi responsabili parve estremamente adatto il nome di Cadillac, anche per le implicazioni storiche e sentimen-

tali che questo rievocava. In più la ricorrenza del bicentenario forniva un ottimo motivo pubblicitario e per la società che andava nascendo. La cosa serviva e non poco. Tant'è vero che lo stesso John Bentley era dell'opinione, riguardo alla scelta di quel nome come marchio di fabbrica che: «... fosse in grado di dare una perfetta impressione di dignità essendo al contempo storico ed attraente».

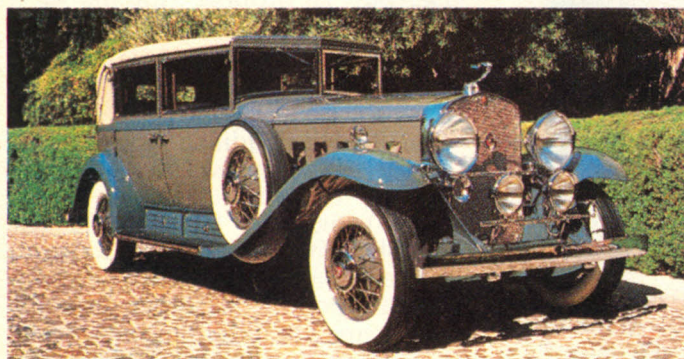
Ben presto anche lo stemma dei de la Mothe Cadillac fu aggiunto al nome, mentre la richiesta per lo sfruttamento commerciale venne avanzata solo più tardi: nel 1905 per la precisione. L'autorizzazione arrivò l'anno dopo, nel 1906.

I LAVORI sulla prima Cadillac erano invece iniziati nel settembre 1902 e il prototipo era risultato

Le foto di queste pagine riproducono alcune delle più famose Cadillac costruite. Come si può vedere si tratta di vetture imponenti e curate sin nei minimi particolari



1955 El Dorado Brougham Town Car



1930 V-16 Imperial Landau Sedan



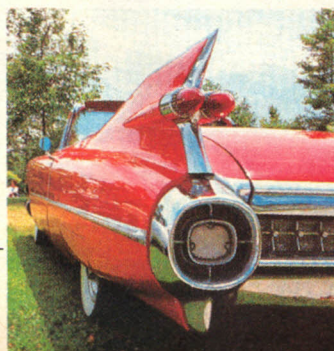
1959 Series 60 Fleetwood Sedan



1959 DeVille Convertible



1937 Fleetwood Formal Sedan

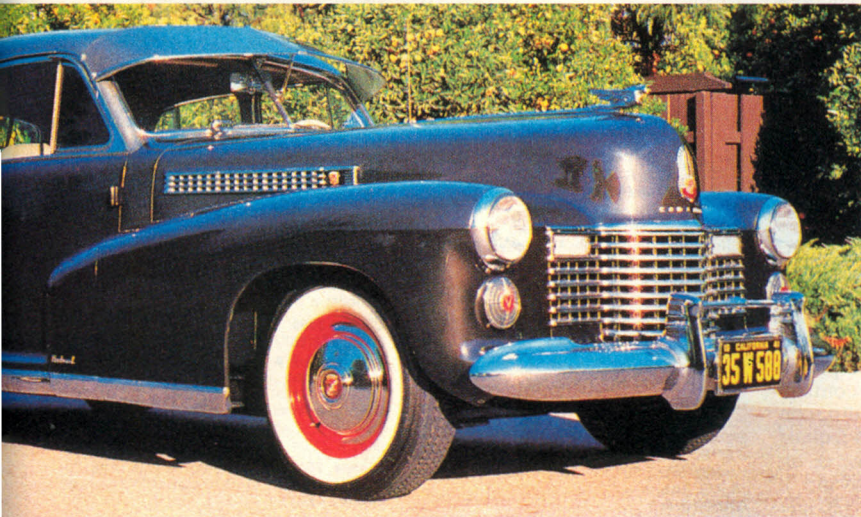


pronto nell'ottobre dello stesso anno. Questa vettura venne battezzata Cadillac Model A e non è da escludere che sia stata costruita sulla base di un disegno di Henry Ford. Sulla fondatezza di questa supposizione non vi sono particolari prove a conforto, anche se tanto la Cadillac Model A, quanto la Ford dello stesso periodo erano modellate con la stessa sagoma arrotondata della

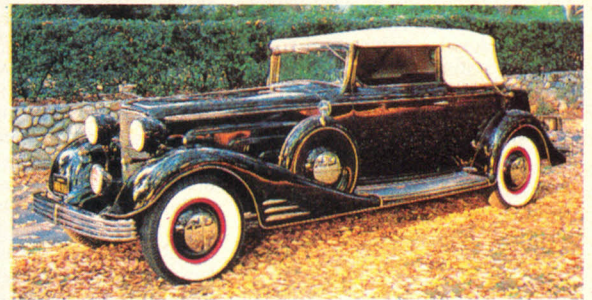
Oldsmobile. Con il passare del tempo le vetture Ford divennero, in ogni caso, sempre meno costose, mentre le Cadillac salirono di livello sino a diventare le automobili lussuose e d'alta classe che oggi sono conosciute in tutto il mondo. L'introduzione del primo avviamento elettrico e del primo motore a 8 cilindri a V non rallentarono questa sua ascesa verso il prestigio anzi la

corroborarono. Nel corso degli anni molti hanno contestato alla Cadillac il titolo di «pietra di paragone», nessuno però ha mai messo in dubbio che grande è stato il contributo che questa marca di automobili ha dato per il successo mondiale delle quattro ruote, in virtù di una imponenza e una qualità veramente al di fuori dal comune.

T. C. Browne



**1941 Series 62
Fleetwood Sedan**



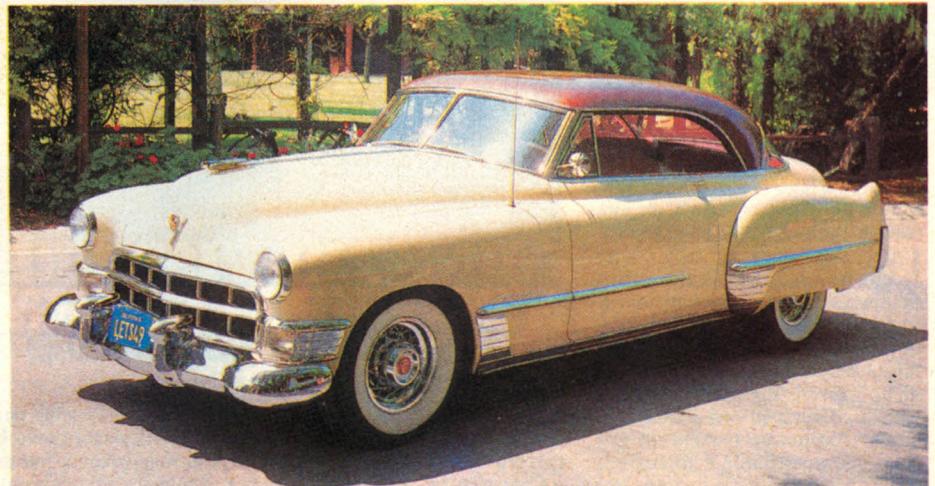
1933 V-16 5-passenger 452C Convertible Victoria



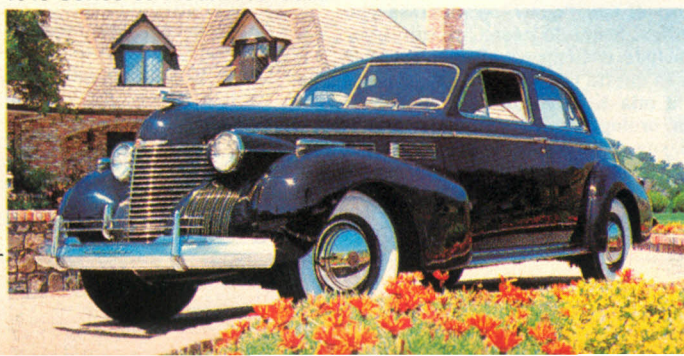
1960 Eldorado Biarritz Convertible



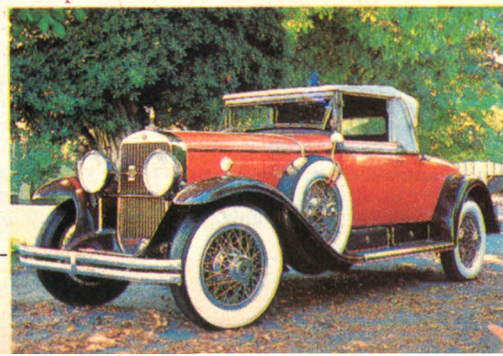
1940 Series 60 Fleetwood Sedan



1929 Series 341B Convertible



**1949 Coupe de Ville
(Hardtop "Convertible")**



Le foto delle Cadillac di questo servizio sono tratte dalla rivista americana Motor Trend

RALLY 1. SERIE/Runfola alla grande

Principe di Proserpina

Il pilota di Cefalù sbaraglia il campo e si aggiudica la prova ennese nonostante una grande prestazione di «Dielis»

ENNA — Piena di interesse e di colpi di scena l'ultima prova del Trofeo d'Italia Centro-Sud, l'8° rally di Proserpina, disputatosi ad Enna il 5 ottobre. La manifestazione, valevole anche per il campionato italiano (con coefficiente 2) e organizzata dall'Ente Autodromo di Pergusa, è stata vinta dal campione uscente Ninni Runfola, insolitamente in coppia con Gaspare Gattuccio su Porsche. Runfola ha controllato agevolmente gli avversari, il più agguerrito dei quali, «Dielis» è stato penalizzato dall'aver perso circa quattro minuti nel prologo in pista, per la rottura dell'acceleratore. «Dielis» però ripartiva da Enna con la rabbia in corpo,aggiudicandosi 13 delle 19 prove speciali in programma e concludendo con un quarto posto. Sfortunato anche Savioli, che fino alla settima prova era saldamente al secondo posto e primo del gruppo A, quando la rottura dell'acceleratore lo ha rallentato. Savioli ha quindi lasciato la piazza a Ciraci, che ha preceduto il vincitore dello scorso anno, Montalto, al volante della interessante Alfa 75 gruppo A. Paola De Martini, classificandosi quinta assoluta, è balzata al comando della classifica femminile della categoria. Picciurro, terzo classificato, ha reclamato contro i primi due, Fruzzetti ed Hardouin, che sono stati trovati irregolari rispettivamente al disco frizione e alla testata l'uno ed alla sola testata l'altro. Ma anche il reclamante Picciurro è stato squalificato dopo che i verificatori hanno trovato due tubi dell'impianto di sovralimentazione otturati, dei quali il pilota palermitano ha dichiarato, di non essere mai stato a conoscenza. Fruzzetti ed Hardouin hanno comunque presentato appello. Come ormai è tradizione il rally di Proserpina è iniziato col prologo in pista a Pergusa, che ha fatto già le prime vittime illustri. Sono stati infatti costretti a lasciare la compagnia Tulini, sceso in Sicilia a caccia di punti per la Coppa Csai gruppo A e Compierchio, che non ha potuto così difendere il secondo posto nel Centro-Sud. Entrambi hanno accusato noie al motore; tutto liscio invece per Runfola, che ha stacca-

to il miglior tempo, precedendo di nove secondi Galleni. Runfola ha iniziato all'arrembaggio,aggiudicandosi due prove speciali, una delle quali pari merito con «Dielis», che così ha iniziato la sua rimonta dopo l'inconveniente patito nella prova in pista. Runfola, in testa, ha controllato molto bene la situazione mentre, alle sue spalle si installava Savioli, che si inseriva davanti a Ciraci, Galleni e Barchiesi. Gli ultimi due sono stati però costretti alla resa, entrambi per guai alla testata. Galleni si è arreso alla decima prova mentre Barchiesi alla dodicesima. Dopo sette speciali Savioli è retrocesso, per la rottura dell'acceleratore, lasciando la piazza d'onore a Ciraci, abile nel controllare la rimonta di Montalto, con l'Alfa 75, e di «Dielis», per il quale vi è stata la soddisfazione di un sudato quarto posto, davanti a Fruzzetti (poi squalificato) ed alla sorprendente Paola De Martini, che è passata al comando della Coppa Csai femminile.

Pietro Libro



Tutto regolare

ENNA — Gara regolare e senza grossi inconvenienti per il vincitore Runfola. «A parte due problemi di lieve rilevanza come la lesione del cerchio della ruota anteriore destra, e la mancanza di luci supplementari a Calascibetta — ha dichiarato il campione uscente del centro-sud —, la nostra marcia è stata assai regolare. Non abbiamo mai temuto di essere scavalcati e anzi vi è stato l'incentivo di una "quasi" scommessa con «Dielis» sulle prove di Assoro e Nicosia». Secondo posto insperato per Ciraci: «Con il risultato di oggi concludo il Centro-Sud come miglior pilota del gruppo A. Particolarmente in questa corsa, che ho apprezzato per la qualità delle prove speciali, la mia Kadett non ha avuto alcun problema ed ha marciato come un orologio». Rammaricato per il risultato finale, ma contento della sua prestazione «Dielis»: «Se il guasto all'acceleratore nel prologo in pista non mi avesse fatto perdere quasi quattro minuti, credo che sarei stato in grado di contrastare il passo a Runfola, tant'è che in molte prove gli sono stato davanti». □

La Porsche di Ninni Runfola e Gaspare Gattuccio (a destra), primi al Rally di Proserpina. Sotto, i quarti: «Dielis» e Riggio
(FotoLibro)



RALLY 1. SERIE

Enna, 5 ottobre 1986

8. Rally di Proserpina

Valido per Trofeo Luigi Restivo, Campionato Italiano Rallies (coef. 2) e Trofeo Centro-Sud

Le classifiche

Absoluta: 1. Runfola-Gattuccio (Porsche) in 1.53'24"; 2. Ciraci-Lerva (Opel Kadett Gsi) 1.55'18"; 3. Montaldo-Di Dio (Alfa 75) 1.55'44"; 4. «Dielis»-Riggio (Porsche 911 Sc) 1.56'20"; 5. De Martini-Mandrile (Audi 80 Quattro) 1.58'13"; 6. Savioli-Davis (Opel Kadett Gsi) 1.58'41"; 7. Ruggero-Sudano (Alfa Romeo Gtv 6) 2.2'34"; 8. Beccaria-Beccaria (Fiat Ritmo 130) 2.07'19"; 9. Briguglia-Ricciarelli (Opel Kadett Sr) 2.09'05"; 10. Angelo-Messina (A 112 Abarth) 2.10'25".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Parisi-Galfano (Fiat Uno) in 2.11'37"; 2. Guagenti-Infantino (A 112 Abarth) a 7'32"; 3. Cancillieri-Nicastro (A 112 Abarth) a 17'20".

Classe 2000: 1. Ferraro-Foti 2.12'36"; 2. Faraone-Lafata (Opel Kadett Gsi) 2.0727;

3. Cristadoro-Marin (Ford Escort XR/3) a 1'86" (tutti gli altri su Renault R5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Angelo-Messina (A 112 Abarth) in 2.10'25"; 2. Gerbino-Mancuso (Talbot Ti) a 5'39"; 3. Mirmina-Passante (Talbot) a 21'56".

Classe 2000: 1. Ciraci-Lerva (Opel Kadett Gsi) in 2.10'25"; 2. Savioli-Davis (Opel Kadett Gsi) a 3'23"; 3. Ruggero-Sudano (Alfa Romeo Gtv) a 7'16"; 4. Beccaria-Beccaria (Fiat Ritmo 130) a 12'01"; 5. Briguglia-Ricciarelli (Opel Kadett Gsi) a 13'47"; 6. Caltabiano-Laneri (Opel Manta Gte) a 21'04".

Classe 2500: 1. Montalto-Di Dio (Alfa 75) 1.55'44"; 2. De Martini-Mandrile (Audi 80 Quattro) a 2'29".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Runfola-Gattuccio (Porsche 911 Sc) 1.53'24"; 2. «Dielis»-Riggio (Porsche 911 Sc) a 2'56"; 3. Cummaudo-La Rocca (Fiat X1/9) a 33'22".

SLALOM/Ercolano

Palomba strabiliante

ERCOLANO — Ottima performance di Crescenzo Palomba che, con la sua Fiat 600/1000 è riuscito a vincere lo slalom «Città di Ercolano». Il primo è stato in grado di battere nientemeno che Giovanni De Luca leggermente in crisi, con la sua Porsche, sullo stretto percorso di gara. L'arma vincente di Palomba è stata, infatti, l'aver saputo sfruttare magistralmente l'agilità della vettura che lo slalomista campano ha condotto in gara. Novanta i concorrenti alla via (record regionale) si sono affrontati in due manches su un percorso veramente insidioso a causa delle chiazze di umido che si trovavano sull'asfalto. Da segnalare la grande seconda frazione di De Luca, deludente nella prima manche, che tuttavia non gli ha consentito di rimontare anche Palomba. (r. m.)

RALLY 1. SERIE/A Como con grande merito

Gelpi, Gelpi hurrà!

Finalmente la coppia comasca, formata dai fratelli Chicco e Carlo, è riuscita a vincere anche sulle strade di casa

COMO — Accerrimi duelli sul filo dei secondi e ripetuti colpi di scena hanno reso la nona edizione del trofeo Villa d'Este. Hanno vinto meritatamente i fratelli Chicco e Carlo Gelpi, su Lancia 037 Tamauto della scuderia Sportauto, che inseguivano il successo sulle strade di casa da vari anni. Con una condotta di gara veloce e al tempo stesso regolare, i due comaschi sono riusciti a rimanere «in scia» agli scatenati Pigola-Roda e Martinelli-Gorla, tutti su 037, dando il colpo di grazia nel momento in cui i due avversari hanno accusato una foratura. Infine Chicco Gelpi ha saputo contenere, nell'ultima speciale, il vemente recupero di Pigoli riuscendo a concludere al primo posto. Nelle due speciali iniziali è stato proprio il vincitore dello scorso anno, Pigoli, ad attaccare, staccando Martinelli e Gelpi di dodici secondi. Nelle successive tre prove quest'ultimo, pur viaggiando su ritmi elevatissimi, ha accumulato un discreto seppur incolombabile ritardo. Martinelli ha attaccato il leader della corsa riuscendo a

recuperare su Pigoli fino ad arrivarvi a soli due secondi. La sesta speciale ha deciso la corsa. Martinelli bucando e perdeva ben sei minuti, risultando così tagliato fuori dalla lotta per la vittoria. Stessa sorte toccava a Pigoli, che però limitava i danni e si ritrovava secondo alle spalle di Gelpi, staccato di soli undici secondi. Nella sesta prova, così infausta per gli

equipaggi battistrada, Gelpi riusciva invece a spiccare un ottimo tempo, prenotando così la vittoria. La soppressione della settima prova riduceva ulteriormente le probabilità di recupero di Pigoli, che nell'ultima speciale dava tutto senza però riuscire a colmare per intero lo svantaggio.

Mario Alessiani

Finale difficilissimo

COMO — Per il trentunenne comasco Chicco Gelpi la stagione '86 è sicuramente la più bella della sua carriera di pilota. Dopo il trionfo nel rally della Val d'Intelvi è arrivato ora quello nel trofeo Villa d'Este. Si tratta dell'en-plein nelle gare di casa, un sogno che Gelpi inseguiva da tempo. «Non ho avuto problemi — racconta il vincitore — durante tutta la gara. Ho tenuto un ritmo regolare, cercando di rischiare il meno possibile. Gli altri hanno probabilmente rischiato un po' di più e questo non li ha premiati. Il momento più difficile è stato alla fine, quando ero al comando e c'era Pigoli in rimonta. È stato uno stress psicologico notevole, ma sono riuscito a resistere e a non commettere errori». «La foratura nella terz'ultima speciale — racconta Pigoli — mi ha fatto perdere tutto il vantaggio che avevo accumulato guidando la gara sin dall'inizio. Ero però tranquillo perché c'erano ancora due prove prima della fine. Invece una è stata soppressa e l'altra era troppo corta per poter rimontare tutto lo svantaggio».



GELPI-GELPI (FotoStudio83)

SLALOM

Ercolano (Na), 5 ottobre 1986

Coppa Città di Ercolano

Le classifiche

Assoluta: 1. Palomba (Fiat 600/1000) 181,96; 2. De Luca (Porsche 911 Sc) 182,27; 3. Laurenza 183,45; 4. Turco M. (Fiat 126) 184,15; 5. Tufino 185,05; 6. De Rosa 185,14; 7. Arduini (Porsche 914) 185,68; 8. Vinaccia (A 112) 185,77; 9. Serra 185,77; 10. Ciampi (Fiat X 1/9) 188,23 (tutti gli altri su Simca R2).

GRUPPO N-1-3

Classe 1150: 1. Mauro 200,15; 2. Scarfato 200,87; 3. Porzio 205,56; 4. Del Santo 207,39; 5. Bonanno 208,42; 6. De Angelis 216,28; 7. Blasi 219,18; 8. Russo 220,91; 9. Mirante 228,05 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Cinquegrana (Opel Corsa) 205,73; 2. Longobardi 210,23; 3. Mariniello 227,69; 4. Ingenito 230,03 (tutti gli altri su Simca R2).

Classe 1600: 1. Esposito (Alfasud) 198,26; 2. Jechel (Peugeot 205 Gti) 204,21; 3. Esposito (Golf Gti) 208,08; 4. Servizio (Fiat X 1/9) 216,14.

Classe oltre 1600: 1. Cappiello (Beta Montecarlo) 190,66; 2. Pandolfi (Golf Gti) 213,22; 3. Ambrosino (Golf Gti) 224,42.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Aiello (A 112) 194,97.
Classe 1600: 1. Avagliano (Mini De Tomaso) 205,49; 2. Scognamiglio (Alfasud Sprint) 219,25; 3. Esposito G. (Renault 5 Alpine) 223,38.

Classe oltre 1600: 1. Cilento (Fiat Ritmo 130) 188,89.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Turco 191,15; 2. Pace 193,06; 3. Liguori 195,28; 4. Sannino

196,07; 5. Esposito A. 196,13; 6. Belli 197,33; 7. Taurino 201,22; 8. Parinzano (Fiat 500) 204,84; 9. Coppola 206,41; 10. Accadia (Fiat 500) 208,63; 11. Pellicchia 210,67; 12. Capocchia 214,24; 13. Filetti 218,81; 14. Esposito A. 228,58; 15. Leone 234,92 (tutti gli altri su Fiat 126).

Classe 1000: 1. Turco 184,15; 2. Covino 189,16; 3. Formisano 191,50; 4. Forni 201,57; 5. Spina (A 112) 202,79; 6. Nappo (Fiat 127) 207,97; 7. Maiorino (Fiat 500) 214,28; 8. Federico (Mini 90) 223,79 (tutti gli altri su Fiat 126).

Classe 1150: 1. Vinaccia 185,77; 2. Di Canio 191,06; 3. Spina (Fiat 128) 198,44; 4. Impesi 203,90; 5. Amato 204,63; 6. Ruocco 209,60 (tutti gli altri su A 112).

Classe 1300: 1. De Rosa 185,14; 2. Di Bernardo (Mini 90) 201,27; 3. Castaldi (Fiat 128) 203,68; 4. Manganiello 203,94; 5. Franco 212,71; 6. D'Amico 216,80 (tutti gli altri su Simca R2).

Classe 1600: 1. Serra (Simca R2) 187,54; 2. Ciampi 188,23; 3. Marzo 193,20; 4. Pulzella (Alfasud) 197,46; 5. Esposito (Ritmo 85) 215,46; 6. Cappa 219,03 (tutti gli altri su Fiat X 1/9).

Classe 2000: 1. Caporali (Beta Montecarlo) 190,66; 2. Castellano (Kadett Gte) 207,86; 3. Guida (Opel Gti) 213,18; 4. De Luca (Beta Coupé) 236,62; 5. Ignorato (Beta Montecarlo) 240,97.

Classe 3000: 1. De Luca (Porsche 911 Sc) 182,27; 2. Arduini (Porsche 914) 185,68; 3. Rossi (Porsche 911 Sc) 195,29.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Palomba (Fiat 600/1000) 181,96; 2. Mastrocola (Fiat 500/1000) 188,77; 3. Di Martino (Fiat 126) 199,91.

Classe oltre 1000: 1. Laurenza pen. 183,45; 2. Tufino 185,05 (entrambi su Simca R2).

RALLY 1. SERIE

Como, 5 ottobre 1986

9. Trofeo Villa d'Este

Valido per la Coppa Italia (coeff. 3)

Le classifiche

Assoluta: 1. Gelpi-Gelpi (Lancia 037) in 57'18"; 2. Pigoli-Roda (Lancia 037) 57'22"; 3. Biasuzzi-Grassi (Lancia 037) 1.00'35"; 4. Fontana-Foti (Lancia 037) 1.01'02"; 5. Sioli-Clerici (Lancia 037) 1.01'15"; 6. Agostoni-Nicoli (R5 Gt Turbo) 1.02'38"; 7. Martinelli-Gorla (Lancia 037) 1.03'19"; 8. Buganè-Turchi (Lancia 037) 1.03'23"; 9. Sipsz-Loffi (Manta Gte) 1.03'27"; 10. Persico-Rebessi (Toyota Corolla) 1.04'07".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Pedretti-Ronchetti (A 112) 1.01'11"; 2. Frattini-Calamai (A 112) 1.11'43"; 3. Curti-Rossi (A 112) 1.12'10"; 4. Micheli-Scapolan (A 112) 1.12'11"; 5. Arnaboldi-Veronelli (127 S) 1.12'36"; 6. Greppi-Buzzella (A 112) 1.12'39"; 7. Gandini-Sivieri (127 S) 1.16'24"; 8. Marino-Vitali (A 112) 1.22'46"; 9. Corti-Colombo (127 S) 1.30'16".

Classe 1400: 1. Colombelli-Longhi (Talbot Samba) 1.08'16"; 2. Mosconi-Berardelli 1.08'52"; 3. Tomasini-Ceruti 1.09'01"; 4. Magnani-Tornaghi 1.09'04"; 5. Rusconi-Bianchi 1.10'12"; 6. Della Volta-Conti 1.10'15"; 7. Bregolato-Gorini 1.10'37"; 8. Sabbadin-Consonni (Talbot Samba) 1.11'06"; 9. Scazzoli-Riccio 1.11'12"; 10. Corunto-Clerici (Talbot Samba) 1.11'33"; 11. Domenicali-Butti 1.12'04"; 12. Uleri-Gabri 1.12'50" (tutti gli altri su Opel Corsa).

Classe 1600: 1. Bianchi-Barbiero (Ford Escort Xr3) 1.07'33"; 2. Cattaneo-Zugni (Peugeot 205 Gti) 1.07'48"; 3. Liberti-Pincetti (Peugeot 205 Gti) 1.08'14"; 4. Curiazzini-Curiazzi (Peugeot 205 Gti) 1.09'00"; 5. Manzoni-Leoni (Alfasud) 1.09'01"; 6. Soldati-Bordogna (Alfasud) 1.09'09"; 7. Gaggioli-Gaggioli (Ford Escort

Xr3) 1.09'30"; 8. Ferrario-Cazzaniga (Peugeot 205 Gti) 1.09'42"; 9. Della Torre-Cutilla (Golf Gti) 1.10'01"; 10. Brenna-Aliprandi (Peugeot 205 Gti) 1.11'23"; 11. Bottinelli-Angelonimi (Escort Xr3) 1.11'52"; 12. Vanini-Rinaldi (Alfasud) 1.12'10"; 13. Vittalini-Ferrarese (Peugeot 205 Gti) 1.12'19".

Classe 2000: 1. Agostini-Nicoli (Rèhaut R5 Gt Turbo) 1.02'38"; 2. Simoncini-Bucci (Renault R5 Gt Turbo) 1.04'44"; 3. Maspes-Rusconi (Opel Kadett Gsi) 1.05'21"; 4. Cicolari-Locatelli (Opel Kadett Gsi) 1.05'23"; 5. Locatelli-Mistri (Opel Kadett Gsi) 1.05'41"; 6. Favro-Radogna (Renault R5 Gt Turbo) 1.06'00"; 7. Corti-Zamburlini (Renault R5 Gt Turbo) 1.06'03"; 8. Alessi-Bellini (Renault R5 Gt Turbo) 1.06'27"; 9. Paroli-Paroli (Fiat Uno Turbo) 1.06'40"; 10. Scopazzo-Formentini (Renault R5 Gt Turbo) 1.06'51"; 11. Merelli-Testa (Opel Gsi) 1.06'51"; 12. Romano-Bellelli (Opel Kadett Gsi) 1.07'16"; 13. Alfino-Mandelli (Opel Kadett Gsi) 1.07'55"; 14. Cavenaghi-Squinzi (Opel Kadett Gsi) 1.07'59"; 15. Silva-Mambretti (Fiat Ritmo 130) 1.08'25"; 16. Carraro-Sartori (Opel Kadett Gsi) 1.09'14"; 17. Bernardi-Serio (Fiat Ritmo 130) 1.11'35"; 18. Carrara-Magoni (Opel Kadett Gsi) 1.11'47"; 19. Barcella-Carminati (Opel Kadett Gsi) 1.11'55".

Classe oltre 2000: 1. Viganò-Galliani (Escort Rs) 1.09'25"; 2. Di Marco-Pirovano (Audi 80 Quattro) 1.11'00".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Cattaneo-Tasin (A 112) 1.06'38"; 2. Conti-Modica (127 S) 1.06'51"; 3. Manzoni-Manzoni (127 S) 1.07'08"; 4. Re-Discacciati (A 112) 1.08'08"; 5. Saldarini-Marchesotti (A 112) 1.08'57"; 6. Todisco-Marchesotti (A 112) 1.09'20"; 7. Vanoni-Cocchio (127 S) 1.09'36"; 8. De Juli-De Juli (127 S) 1.12'28"; 9. Mazzucato-Redaelli (A 112) 1.13'28"; 10. Zoccola-Aletti (127 S) 1.14'18".

Classe 1600: 1. Persico-Rebessi (Toyota Corolla) 1.04'07"; 2. Bosisio-Mengoli (Alfa 33) 1.05'37"; 3. Fusi-Frigerio (Lancia Y 10 Turbo) 1.05'47"; 4. Bergomi-Don (Peugeot 205 Gti) 1.05'57"; 5. Petazzi-Abbate (Golf Gti) 1.06'00"; 6. Barzetti-Vimercati (Golf Gti) 1.06'57"; 7. Fassitelli-Galliani (Talbot Sunbeam Ti) 1.06'06"; 8. Spataro-Balasso (Peugeot 205 Gti) 1.08'28"; 9. Calabrini-Rizzotti (Fiat Ritmo 105) 1.08'31"; 10. Tarantino-Guglielmi (Alfasud) 1.10'13"; 11. Cairoli-Rana (Ford Escort) 1.10'50"; 12. Crugnola-Arena (Renault R5 Alpine) 1.11'28"; 13. Maconi-Brignoli (Alfasud Sprint) 1.12'36"; 14. Ronchetti-Dominioni (Fiat Ritmo 65) 1.14'31"; 15. Merlino-Pernorio (Talbot Sunbeam) 1.16'42"; 16. Morini-Cazzaniga (Talbot Sunbeam) 1.18'12"; 17. Calvino-Falcetta (Ford Escort) 1.22'10".

Classe 2000: 1. Sipsz-Loffi 1.03'27"; 2. Riccardi-Riccardi 1.04'45"; 3. Lozza-Fiorendi 1.05'18"; 4. Sabella-Rossi (Fiat Ritmo 130) 1.07'54"; 5. Roncononi-Malinverno 1.08'13"; 6. Campana-Agnello (Opel Kadett Gsi) 1.08'28"; 7. Granzella-Rudisi (Opel Ascona) 1.09'10"; 8. Pelanconi-Rainoldi 1.09'16"; 9. Rosa-Rosa 1.10'37"; 10. Perrucchini-Cattaneo (Alfa Romeo Gtv) 1.11'27"; 11. Bolgè-Sormani 1.11'54" (tutti gli altri su Opel Manta Gte).

Classe oltre 2000: 1. Magnani-Vitali (Mercedes 190) 1.04'08".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Gelpi-Gelpi 57'18"; 2. Pigoli-Roda 57'22"; 3. Biasuzzi-Grassi 1.00'35"; 4. Fontana-Foti 1.01'02"; 5. Sioli-Clerici 1.01'15"; 6. Martinelli-Gorla 1.03'19"; 7. Buganè-Turchi 1.03'23"; 8. Galimberti-Togni (Porsche 911) 1.04'25"; 9. Corbellini-Corti (Ascona 400) 1.04'28"; 10. Silva-Borghini 1.05'17"; 11. Varsico-Bettega (Porsche 911) 1.06'14" (tutti gli altri su Lancia Rally).

RALLY 2. SERIE/A Ferrara dopo 14 anni

Sassi vola da solo

Torna, dopo più di un decennio, questo tipo di gara nella città estense. Vince lo spezzino che corre senza copilota

FERRARA — Erano 14 anni che a Ferrara non si correva un rally vero e proprio se si eccettua quello «Rosa», disputatosi nello scorso mese di aprile. Nonostante i molteplici problemi legati all'organizzazione della manifestazione, la 12. edizione del rally dei «Grandi Ritrovi Estensi», nazionale di 2. serie valido per il campionato Triveneto e per quello Emiliano-Romagnolo, ha potuto svolgersi regolarmente e senza intoppi, grazie all'operato della Scuderia San Giorgio e dei suoi principali animatori: i coniugi Colabella. Assenti di rilievo al via, che altrimenti avrebbero goduto certamente dei favori del pronostico: Ottaviani e Scarpelli, rispettivamente per problemi familiari e di lavoro. Dal lotto dei parenti, alla fine, è uscito vincitore un altro specialista: Alberto Sassi, che, con la sua Volkswagen Golf Gti 1600, ha giocato anche la carta del peso partendo senza navigatore, al fine di guadagnare qualcosa in competitività sulle più potenti Fiat Ritmo 130 e Opel Manta Gte. Il pilota spezzino, ha cominciato sin dalla prima speciale la sua galoppata vincente, dividendo il primato a pari merito con Franzoso, i due favoriti anche dalla nebbia che aveva leggermente rallentato quelli partiti prima di loro. Sassi, ha poi primeggiato a

pari merito in altre tre delle complessive otto speciali in programma (4 da ripetersi 2 volte). Alla fine, scorrendo la classifica, troviamo al secondo posto l'equipaggio Simoncelli-Bulgarelli (Golf Gti) che, autori di una bella gara, hanno concluso a soli due secondi dal vincitore. Travagin, su Renault R5 Gt Turbo, giungendo quinto assoluto ha fatto suo il Gruppo N. Di rilievo anche la prestazione di Rossi-Furlan su Opel Manta Gte, sempre tra i primi, ma attardati nell'ultima speciale hanno dovuto accontentarsi dell'ottavo posto. Alberto Sassi, che a La Spezia è istruttore di guida, al termine della gara non nascondeva la sua soddisfazione: «È stata una vittoria inaspettata e anche un poco sofferta per la mancanza di allenamento, era da qualche tempo che non correvo e

Sassi, con la sua Golf Gti (a destra), Attualfoto) ha corso da solo per problemi di peso. Sotto (FotoStudio83), gli ottavi: Rossi-Furlan

proprio per questo motivo mi è maggiormente gradita. È andato tutto bene, e all'inizio, partendo con un numero alto, sono forse stato leggermente avvantaggiato dalla nebbia che ha lievemente rallentato i primi. Si tratta del mio primo assoluto della stagione e l'undicesimo della mia carriera. Per questo successo devo anche ringraziare il mio preparatore Lupinetti di Chiesina Uzzanese e la Scuderia Rally Driver Team per la quale gareggio».

Ettore Mingardi



RALLY 2. SERIE

Ferrara, 5 ottobre 1986

12. Rally dei grandi ritrovi Estensi
Valido per i campionati Triveneto e Emiliano-Romagnolo

Le classifiche

Assoluta: 1. Sassi (Vw Golf Gti) in 8'34"; 2. Simoncelli-Bulgarelli (Vw Golf Gti) a 02"; 3. Romano-Franzolini (Opel Manta Gte) 07"; 4. Gabrielli-Gabrielli (Fiat Ritmo 130) 08"; 5. Travagin (Renault 5 Gt Turbo) 10"; 6. Minini-Revelant (Fiat Ritmo 130) 10"; 7. Bernardi-Dalla Via (Opel Manta Gte) 11"; 8. Rossi-Furlan (Opel Manta Gte) 11"; 9. Limarilli-Simioni (Renault 5 Gt Turbo) 12"; 10. Berretti-Guidi (Fiat Ritmo 125) 12".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. De Cecco-Sicerotto in 9'27"; 2. Maritan-Cecchinato a 04"; 3. Trescato-Paganin 08"; 4. Visentin-Cesarotto 22"; 5. Boni-Panizza 48"; 6. Pari-Zaglioli 54"; 7. Rossetti-De Grandis 1'30". Tutti su A 112 70 Hp.

Classe 1600: 1. Zavarini (Golf Gti) in 9'08"; 2. Pulle-Succi (Golf Gti) a 17"; 3. Minghelli (Alfasud 1500) 22"; 4. Aceronni (Alfasud) 32"; 5. Battaglia-Barnaba (Peugeot 205) 34"; 6. Grandi (Alfasud Ti) 38"; 7. Trentalancia (Peugeot 205) 42".

Classe 2000: 1. Travagin (Renault 5 Gt Turbo) in 8'44"; 2. Limarilli-Simioni (Renault 5 Gt Turbo) a 02"; 3. Boldrin-Rosina (Renault 5 Gt Turbo) 09"; 4. Franzoso-Bortolani (Fiat Ritmo 130) 13"; 5. Provolo-Cavaliere (Renault 5 Gt Turbo) 15"; 6. Milani-Tiozzo (Ritmo 130) 19"; 7. Passarella-Moschini (Renault 11 Turbo) 29"; 8. Gozzi-Catalano (Ritmo 130) 31".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Chivelli-Di Michiel (Fiat 127 Sport) in 9'12"; 2. Brugnoli (Fiat 127 Sport) 9'12"; 3. Benato-Maule (Fiat 127 Sport) a 01"; 4. Martinetti-Minghetti (A 112 Abarth) 03"; 5. Trovo-Cardin (A 112 70 Hp) 11"; 6. Piva-Rossi (A 112 Abarth) 15"; 7. Remelli-Olivieri (Fiat 127 Sport) 16"; 8. Casotto-Pavan (A 112 Abarth) 26"; 9. Carraro-Borgonuovo (A 112 70 Hp) 34"; 10. Locatelli-Prandi (A 112 70 Hp) 50"; 11. Pellegrin-Brizzi (A 112 70 Hp) 3'52".

Classe 1600: 1. Sassi (Vw Golf Gti) in 8'34"; 2. Simoncelli-Bulgarelli (Vw Golf Gti) a 02"; 3. Mastroianni-Moise (Fiat Ritmo 105) 26"; 4. Vincenzi-Burgio (Ford Escort Xr 3) 35"; 5. Tessari-Tarozzo (Talbot) 49"; 6. Sbrizzai-Forgiarini (Peugeot 205 Gti) 1'00"; 7. Scali-Scali (Talbot Sunbeam) 1'02"; 8. Mazzucato-Rebecca (Talbot Sunbeam) 1'06"; 9. Brunazetto-Pedron (Fiat Uno 70 S) 1'10"; 10. Garbo-Galasso (Fiat Ritmo 105) 1'33"; 11. Amadio-Patella (Talbot) 1'57".

Classe 2000: 1. Romano-Franzolini (Opel Manta Gte) in 8'41"; 2. Gabrielli-Gabrielli (Fiat Ritmo 130) a 01"; 3. Minini-Revelant (Fiat Ritmo 130) 03"; 4. Bernardi-Dalla Via (Opel Manta Gte) 04"; 5. Rossi-Furlan (Opel Manta Gte) 04"; 6. Berretti-Guidi (Fiat Ritmo 125) 8'46"; 7. Fitz-Detroia (Fiat Ritmo 130) 09"; 8. Caldironi-Morato (Opel Ascona) 13"; 9. Di Biasi-Spinder (Renault 5 Gt Turbo) 13"; 10. Ghidoni-Desara (Opel Manta Gte) 17"; 11. Doretto-Pegoraro (Alfetta Gtv) 17"; 12. Bonollo-Alessio (Alfetta Gtv) 50".

AUTOCROSS/Nell'ultima prova del campionato Susan è secondo

Tamburini primo, ma inutilmente

CHIGNOLO PO — Ultima prova del campionato italiano di autocross sulla rinnovata pista dello Sporting Solarolo. Vittorie parziali di Luciano Tamburini, nella terza Divisione, e di Massimo Binci, nella seconda, ma gran festa per Luigi Susan campione italiano assoluto con venti punti di vantaggio su Luciano Tamburini. La calda giorhata autunnale ha convogliato sull'impianto un buon pubblico ed ha costretto gli organizzatori a procedere a ripetuti interventi per rendere la pista meno polverosa. Così le gare si sono concluse al limite della visibilità. La manifestazione aveva avuto una vigilia piuttosto agitata per alcuni malintesi sul regolamento, poi appianati sabato a tarda ora. Due sole Divisioni presenti e qualche sorpresa nel Gruppo A con i due favoriti, Savio e Stecca, eliminati. Il primo in batteria, il secondo in semifinale quando era in testa con largo margine. La pista, nelle condizioni attuali, privilegia le vetture potenti ed è micidiale per quelle meno robuste. La finale della seconda divisione ha visto il successo, da Binci su Zanonello e sul

bravissimo Mazzetto, dopo che Ruffato aveva preso la testa con molta autorità. Il pilota padovano si fermava al settimo giro e Binci andava a vincere con largo vantaggio. Mazzetto si avvicinava nel finale a Zanonello ma doveva accontentarsi della terza piazza. Nella terza Divisione Tamburini, Susan e Scanavino hanno fatto gara solitaria. Scanavino si bloccava, però, nel corso dell'ottavo giro e così Pezzarini, ripescato in semifinale, conquistava la terza poltrona e saliva sul podio.

Claudio Rusconi

AUTOCROSS

Chignolo Po (Pv), 5 ottobre 1986

Settima Prova Campionato Italiano Autocross

Le classifiche: 1. Binci (Porsche) 8'59"6; 2. Zanonello (Porsche) 9'26"7; 3. Mazzetto (Lancia Beta) 9'29"8; 4. Mollo (Fiat X 1/9) 9'31"4; 5. Ridolfi (Porsche) 9'38"9; 6. Contardi (Porsche) 9'46"8.

3. Divisione: 1. Tamburini (Porsche) 8'06"1; 2. Susan (Alfa Romeo) 8'15"2; 3. Pezzarini (Ferrari) 8'55"7; 4. Zantomasi (Lancia) 8'56"2; 5. Zabeo (Maserati) 9'04"1; 6. Alletto (Porsche) 8'08"3 a 2 giri.



Sopra (FotoStudio83), Redolfi-Calderoli primi a Verona

RALLY 1. SERIE/Redolfi si impone a Verona

Quando la classe è classe

Con una gara accorta e intelligente il pilota della Porsche porta a casa una bella vittoria. Molte vetture interessanti al via

VERONA — È iniziato sotto i migliori auspici il 2. Rally d'Autunno-2. Trofeo Attilio Bettega, che si è corso nella provincia veronese con validità per il Campionato Triveneto. Un nugolo di macchine interessantissime come Ferrari, Porsche, Toyota Corolla,

Audi Quattro che mai si erano viste nei rally veronesi. Inoltre hanno preso il via una Skoda 120 LS, e una Alfa Romeo 33 4x4. Tutte queste vetture hanno dato vita a una gara che ha riscosso un successo inaspettato sia da parte dei piloti, che si sono dichiarati entusiasti della formula «tutto-giorno» e della assoluta puntualità dell'organizzazione, sia da parte del pubblico entusiasta del percorso che prevedeva 4 prove speciali d'aripetersi tre volte ciascuna. Piloti come Calderoli, vincitore della prima edizione del rally, come Redolfi, come Ronca, Faustini, Cattelan, Pianezzola hanno dato il massimo sin dalla prima speciale, cercando subito di prendere il comando delle operazioni. La gara comunque l'ha vinta Redolfi, che da «vecchio» marpione, lasciava che Gecchele prendesse la testa della gara sopravanzando Redolfi solo di qualche secondo. Ma una uscita di strada della Ferrari, che pure non riportava danni seri, lo attardava. Gecchele cercava, così, di rimontare. Purtroppo ogni sforzo era vano, infatti il destino cinico e bardo lo fermava proprio alla penultima speciale. Peccato anche per Calderoli, che «perdeva» la turbina della sua R5 si cercava di rimediare con del filo di ferro ma l'intervento era troppo improvvisato e dopo, la ottava speciale era fuori anche lui. Marciava bene Ronca nonostante guai alla pompa della benzina la sua regolarità comunque era premiata alla fine da un ottimo secondo posto. Difficile per Cattelan guidare l'Audi Quattro «lunga» sulle strette stradine del rally. Sperava, il veneto, (lui solo però) nella pioggia che non c'è stata, e così si doveva accontentare del 4. posto. Eccellente Faustini che riusciva a inserirsi con la piccola R5 Turbo tra i grandi, dando spettacolo su tutte le speciali.

Giovanni Bevilacqua

Maurizio Masini

Classe 1500: 1. Rosella 10 giri in 9'17"2; 2. Di Battista 9'41"4; 3. Sardellitti 10'06"3; 4. Azzoli 10'06"9; 5. Rossi a 1 giro; 6. Cestra a 4 giri (tutti su Fiat X 1/9).

Classe 3500: 1. Consoli (Montecarlo) 10 giri in 9'28"2; 2. Simonelli (Porsche) 9'39"9; 3. Stradaoli 9'51"6; 4. «Romoletto» (Porsche) a 2 giri; 5. Cannone a 2 giri; 6. Ricci a 4 giri (tutti gli altri su Lancia Beta Montecarlo).

RALLY 1. SERIE

Verona, 3-4-5 ottobre 1986

2. Rally d'Autunno, 2. Trofeo Attilio Bettega

Valido per il campionato Triveneto

Le classifiche

Absoluta: 1. Redolfi-Calderoli (Porsche 911 Sc) 59'11"; 2. Ronca-Fasoli (Porsche 3000 Sc) a 1'39"; 3. Baso-Sorio (Lancia Rally) a 2'33"; 4. Cattelan-Cattelan (Audi Quattro) 4'04"; 5. Faustini-Rossi (Renault R5 Gt Turbo) 5'22"; 6. Lorenzetto-Severin

(Opel Manta) 5'41"; 7. Cis-De Giacomi (Porsche 911 Sc) 5'50"; 8. Basso-Andriolo (Manta Gte) 6'33"; 9. Talamini-Laganà (Fiat Uno Turbo) 6'39"; 10. Marchioro-Ronchese 7'10".

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Vicario-Monsutti 1.12'15"; 2. Pezzicari-Gelassi a 58"; 3. Falezza-Carrarini 1'37"; 4. Bertazzon-Maran 1'38"; 5. Fracasso-Tonin 2'20"; 6. Ciresola-Fiocco 2'29"; 7. Castioni-Ramponi 3'14"; 8. Fanini-Colombini 3'55"; 9. Salvino-Givone 4'10" (tutti su A112 Abarth).

Classe 1600: 1. Salizzoni-Ricchelli (Golf Gti) a 1'00"; 2. Bevilacqua De Biasi (Golf Gti) 1'36"; 3. Tessari-Bonaventura (Ford Escort Xr 3) 1'29"; 4. Pasa-Ongaro (Golf Gti) 1'36"; 5. Galli-Ravaschio (Peugeot 205 Gti) 2'05"; 6. Weber-Frignani (Peugeot 205 Gti) 2'55"; 7. Capraro-Lucchetti (Talbot Sunbeam Ti) 3'14"; 8. Antoniazzi-Grioglio (Peugeot 205 Gti) 5'18"; 9. Tacconi Zermeni (Golf Gti) 5'40"; 10. Vivaldi-Falavigna (Talbot Samba Rally) 8'43".

Classe 2000: 1. Talamini-Laganà (Fiat Uno Turbo) 1.05'50"; 2. Tagliapietra-Piccoli (Renault R5 Gt Turbo) a 1'05"; 3. Salvan-Condotta (Fiat Uno Turbo) 1'36"; 4. Arpetti-Leonardi (Fiat 130 Tc) 2'02"; 5. Binda-Fidanza (Renault R5 Gt Turbo) 2'18"; 6. Posenato-Filippi (Ritmo Fiat 130) 3'06"; 7. Strabellio-Zorzi (Renault R 11 Turbo) 3'27"; 8. Bizzotto-Bordignon (Fiat Ritmo 130) 3'53"; 9. Calgaro-Castellani (Fiat Ritmo 130) 5'34"; 10. Tessarolo-Fantinato (Fiat Uno Turbo) 5'45"; 11. Tonetto-Crociolla (Fiat Ritmo 130) 6'03".

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Eugeni-Fenio (Fiat 127 S) 1.12'23"; 2. Ongaro-Trevisan (A 112 Abarth) a 21"; 3. Terron-Jacobelli (Fiat 127 S) 1'31"; 4. Meloni-Tramontan (A 112 Abarth) 3'38"; 5. Spagnol-Righetti (A 112 Abarth) 4'36"; 6. Righetti-Zanchi (A 112 Abarth) 6'38"; 7. Vanzini-Branzi (Fiat 127 S) 7'11".

Classe 1600: 1. Corrà-Innocenti (Renault R5 Alpine) 1.08'48"; 2. Possagno-Marcon (Talbot 1600 Ti) a 53"; 3. Cimentini-Veritti (Talbot Sunbeam Ti) 1'05"; 4. Sentinelli-Manfè (Golf Gti) 1'23"; 5. Rancati-Grisi (Alfa Romeo 33 4x4) 2'17"; 6. Favari-De Prà (Talbot Ti) 7'05"; 7. Ruggeri-Savoia (Opel Kadett Sr) 8'10"; 8. Roggia-Nervo (Fiat Uno 70 S) 10'13"; 9. Chemello-Lorenzetti (Fiat Uno) 11'32".

Classe 2000: 1. Lorenzetto-Severin (Opel Manta) 1.04'52"; 2. Basso-Andriolo (Opel Manta Gte) a 52"; 3. Marchioro-Ronchese (Opel Ascona) 1'29"; 4. Frasson-Rigato (Opel Ascona) 1'30"; 5. Marini-Sala (Fiat Ritmo 130) 2'45"; 6. Comini-Bolognini (Opel Manta) 3'26"; 7. Franzoni-Meneghini (Opel Manta Gte) 3'30"; 8. Grizby-Bul (Opel Manta Gte) 3'51"; 9. Gromeneda-Boschini (Golf Gti) 4'12"; 10. Mattiuzi-Zilli (Opel Ascona) 4'58"; 11. Paiusco-Nicolas (Alfa Romeo Gtv) 5'01"; 12. Segale-Capoferrri (Opel Ascona) 6'06"; 13. Zusi-Moesti (Fiat Ritmo 130) 6'47"; 14. Villella-Zadra (Opel Ascona) 10'02"; 15. Fior-Porcellato (Opel Manta) 10'12".

Classe oltre 2000: 1. Viviani-Sammartino (Bmw 323i) 1.06'46"; 2. Vedovello-Vedovello (Alfa Romeo Gtv 6) a 1'24".

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Faustini-Rossi (Renault R5 Gt Turbo) 1.04'33"; 2. Barela-De Lozzo (Renault R5 Gt Turbo) 2'05".

Classe oltre 2000: 1. Redolfi-Calderoli (Porsche 911 Sc) 59'11"; 2. Ronca-Fasoli (Porsche 3000 Sc) a 1'39"; 3. Baso-Sorio (Lancia Rally 037) 2'33"; 4. Cattelan-Cattelan (Audi Quattro) 4'04"; 5. Cis-De Giacomi (Porsche 911 Sc) 5'50"; 6. Cossalter-Vaccari (Opel Ascona 400) 10'36".

AUTOCROSS/Concluso il Trofeo Universalcar Rosella vince l'Arna

VITERBO — L'Autoclub latino ha concluso le sue fatiche organizzative con la quinta ed ultima prova del Trofeo Universalcar. Sugli impianti di Latina, Lanciano, Benevento e Viterbo questa serie di gare interregionali ha riscosso un ottimo successo ed alla fine l'Arna, messa in palio dalla concessionaria Universal-Car di Latina, ha premiato il pilota più meritevole. Infatti Rosella (Fiat X 1/9) vincendo la classe 1500 ha confermato la sua supremazia anche se nelle prime battute della finale ha dovuto combattere contro gli attacchi di Barsi e Del Monte, costretti al ritiro: il primo per la rottura del cambio ed il secondo per la rottura di un semi-asse. Ritiratosi Zampa, anche lui per la rottura di un semi-asse, nella classe 1000 Carollo non ha avuto difficoltà ad imporsi con la Fiat 850 coupé davanti a Bacilieri, e Cristofanelli. Nela 3500 Consoli, Pavanelli, Simonelli e «Romoletto» hanno entusiasmato il folto pubblico presente nel corso dei primi quattro giri. Poi Pavanelli ha rotto il cambio e si è ritirato, mentre anche «Romoletto» è stato costretto all'abbandono per noie meccaniche alla sua Porsche. Per il primato sono rimasti così a lottare Consoli, con la Lancia Beta Montecarlo, e Simonelli con la Porsche. Sul traguardo i due hanno concluso nell'ordine davanti a Stradaoli con un'altra Lancia Montecarlo. La gara quindi oltre a non avere deluso, è risultata un ottimo banco di prova per Rosella che a Maggiore dovrà difendere le sue chances europee nella seconda divisione ove a dargli una mano saranno sicuramente Consoli, Pavanelli ed il fortissimo «Romoletto».

AUTOCROSS

Viterbo, 5 ottobre 1986

5. prova del Trofeo Universal-car

Le classifiche

Classe 1000: 1. Carollo (Fiat 850 coupé) 10 giri in 10'14"8; 2. Bacilieri (Fiat X 1/9) 11'06"7; 3. Cristofanelli (Fiat 126) 11'18"2; 4. Lombardi (A 112) a 5 giri; 5. Zanellato (Fiat 126) a 7 giri; 6. Papalia (Fiat 500) a 9 giri.

F. FIAT ABARTH/Ferrari a Varano con merito

Sempre più Amato

Il pilota del team Cevenini, dopo una dura lotta, strappa una importante vittoria nella penultima prova del campionato

VARANO — La gara del trofeo di Formula Fiat Abarth, disputata al «Riccardo Paletti» nel contesto di un riuscitissimo Trofeo Parmaleasing seguito da altre settemila spettatori, ha proposto un brillante vincitore. Ha vinto Amato Ferrari portacolori del team Cevenini alla sua terza affermazione stagionale. Una gara interessante e combattuta e che è vissuta su tutta una serie di mutamenti non tanto per quel che riguarda la posizione di testa, ma soprattutto per ciò che si è avvenuto alle spalle del dominatore. Al via Ferrari era stato il più pronto a prendere la testa, ma già al primo passaggio Drudi passava a condurre. I due battistrada erano seguiti da Conti, Amadori, Regis, Goldoni e Vivarelli (alla guida di una vettura della scuola di pilotaggio di Varano) che a sua volta precedeva Bonsaver, Simone Vullo. Già al terzo passaggio c'era qualche scaramuccia: Amadori passava in seconda posizione e fra gli inseguitori anche Bonsaver si metteva in luce, mentre Drudi conduceva sempre la gara. Alla decima tornata Ferrari, in parabolica, aveva il sopravvento su Drudi, mentre Conti concludeva la sua prova ai box. Amadori era buon terzo e Regis guidava il gruppo degli inseguitori che era formato da: Goldoni, Vivarelli, Bonsaver e Vailati. Mentre Ferrari proseguiva la sua andatura al comando della gara, al diciassettesimo giro Drudi cedeva la seconda posizione ad Amadori a seguito di un testa-coda all'uscita della «esse». Stessa cosa per il bravo Amadori che, al 26 passaggio, perdeva alcune posizioni a favore di Drudi (che si insediava al posto d'onore) e di Regis. Sul finire di questa combattuta finale vinta da Ferrari Dinanzi a Drudi e a Regis, si registrava il ritiro di Vivarelli per la rottura del motore, mentre Goldoni riusciva a sorpassare Amadori conquistando il quarto posto. Ferrari era particolarmente raggiana alla fine, dopo la vittoria: «Finalmente un po' di gloria anche per me — ha dichiarato — ero convinto di questa vittoria e fin dalle batterie ho attaccato sempre». Un po' deluso, invece, Drudi: «Se non ci fosse stato quel doppiato ad ostacolarci alla esse».

Gioio Robuschi

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Varano (Pr), 5 ottobre 1986

Trofeo Parmaleasing

Penultima prova del Campionato Italiano di Formula Fiat Abarth
12. prova del Campionato Italiano di F.2000

Le classifiche FIAT ABARTH

1. Batteria: 1. Ferrari 17 giri in 14'51"82 alla media di 123,523 kmh; 2. Amadori 14'53"38; 3. Goldoni 14'54"97; 4. Vullo 14'54"97; 5. Vailati 15'17"86; 6. Bertei 15'23"73; 7. Pazzi 15'29"18; 8. Meloni 15'43"18; 9. Gabelli a 1 giro; 10. Gentilini a 2 giri; 11. Amati a 4 giri.
□ Giro più veloce: Amadori in 51"49 alla media 125,850 kmh.

2. Batteria: 1. Drudi 17 giri in 14'50"02 alla media di 123,772 kmh; 2. Conti 14'53"26; 3. Regis 14'53"56; 4. Vivarelli 15'12"51; 5. Bonsaver 15'25"96; 6. Pellin 15'33"40; 7. Prospero 15'38"94; 8. Landi 15'39"04; 9. Missaglia a 1 giro; 10. Lavaggi a 1 giro; 11. Vettori a 4 giri.
□ Giro più veloce: Vettori in 51'43" alla

Amato Ferrari (a destra) guida il gruppo delle Formula Fiat Abarth a Varano. In basso: Giacomo Vismara (FotoStudio83)

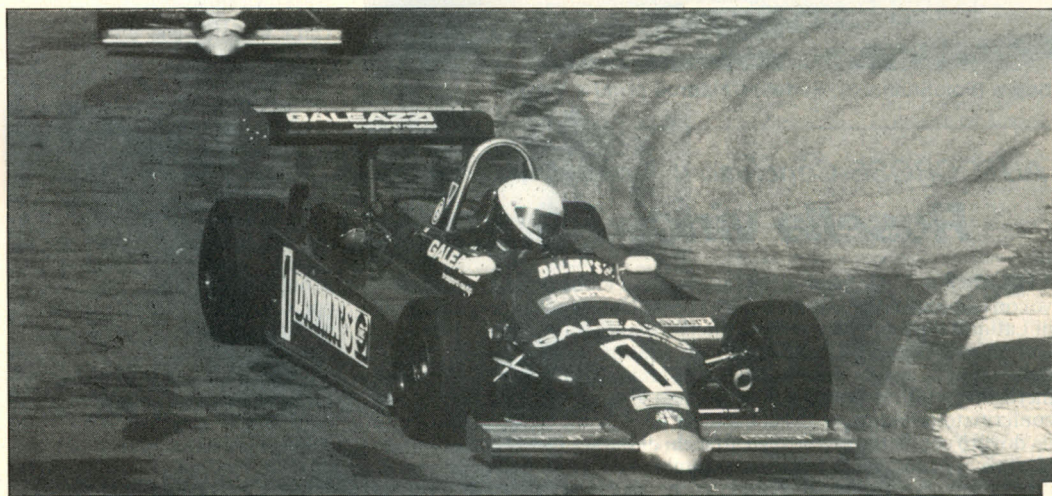


media di 125,997 kmh.

Finale: 1. Ferrari 39 giri in 34'02"20 alla media di 123,749 kmh; 2. Drudi 34'05"12; 3. Regis 34'10"55; 4. Goldoni 34'15"48; 5. Amadori 34'15"73; 6. Bertei a 1 giro; 7. Bonsaver a 1 giro; 8. Vailati a 1 giro; 9. Meloni a 1 giro; 10. Prospero a 1 giro; 11. Missaglia a 2 giri; 12. Gabelli a 2 giri; 13. Landi a 2 giri; 14. Gentilini a 2 giri; 15. Vivarelli a 5 giri; 16. Simone Vullo a 18 giri.
□ Giro più veloce: Amadori in 51"32 alla media di 126,267 kmh.

F. 2000

1. Batteria: 1. Vismara (Ralt Rt3) 17 giri in 13'46"40 alla media di 133,301 kmh; 2. Schiattarella (Ralt Rt3) 13'47"54; 3. De Benedetti (Ralt Rt3) 13'50"90; 4. Zani (Dallara 384) 14'04"14; 5. Barlassina (Arno) 14'05"39; 6. Zullo (Martini) 14'16"80; 7. Merelli (Ralt Rt3) 14'25"58; 8. Montanari (March 803 T) 14'31"87; 9. Migliari (Martini Mk37) a 1 giro; 10. Gandolfi (Martini Mk 34) a 1 giro.
□ Giro più veloce: Schiattarella in 47"64 alla media di 136,020 kmh.



F. 2000/Dodicesima vittoria di Vismara

Qui comando io!

VARANO — Chi si attendeva qualche sorpresa dalla Formula 2000 è rimasto deluso, perché a trionfare per la dodicesima volta in questa stagione stato Giacomo Vismara. Il pilota della Escolette, che è pure preparatore, ha dominato in lungo e in largo una gara fin troppo lineare e ha trovato anche il modo di «addestrare» un giovane allievo: il debuttante Schiattarella che in prova aveva addirittura ottenuto la pole position. Ben diversa la realtà in gara con Vismara «padre-padrone» di un trofeo che ha ancora qualcosa da dire per quanto riguarda i piazzati nella classifica finale, dove Saccutelli e Gitto sono le forze emergenti. La gara comunque, Vismara ha preso subito la testa al «verde» tallonato da Gitto, dall'esordiente Schiattarella, Prodan e Bossoni, mentre dalle retrovie si facevano strada Saccutelli, De Benedetti, Barlassina e Zani. Al dodicesimo giro Bossoni a concludeva anzitempo la sua gara a seguito di un contatto con Natolli. Tre giri dopo il giovane Schiattarella entrava in testa coda alla esse nel tentativo di doppiare un avversario. In testa intanto Vismara amministrava il vantaggio seguito a distanza da Gitto e Saccutelli; mentre Schiattarella concludeva all'ottavo posto un buon recupero. □

2. Batteria: 1. Gitto (Ralt Rt3) 17 giri in 13'44"63 alla media di 133,587 kmh; 2. Prodan (Dallara 385) 14'00"59; 3. Bossoni (Ralt Rt1) 14'04"47; 4. Natolli (Ralt Rt3) 14'06"04; 5. Saccutelli (Ralt Rt3) 14'12"69; 6. Gimax (Martini) 14'24"93; 7. Lusuardi (Reynard) 14'32"91; 8. Catanese (Ralt Rt3) 14'34"28; 9. Massa (Ralt Rt3) a 1 giro; 10. Baresi (Ralt Rt3) a 1 giro; 11. Perrella (Ralt Rt3) a 4 giri.
□ Giro più veloce: Gitto in 47"87 alla media di 135,367 kmh.

Finale: 1. Vismara (Ralt Rt3) 28 giri in 22'37"57 alla media di 133,651 kmh; 2. Gitto (Ralt Rt3) 22'38"07; 3. Saccutelli (Ralt Rt3) 22'58"61; 4. Barlassina (Arno) 23'04"31; 5. De Benedetti (Ralt Rt3) 23'04"56; 6. Natolli (Ralt Rt3) 23'06"44; 7. Prodan (Dallara 385) 23'07"68; 8. Schiattarella (Ralt Rt3) 23'08"37; 9. Zani (Dallara 384) 23'21"24; 10. Merelli (Ralt Rt3) a 1 giro; 11. Lusuardi (Reynard) a 1 giro; 12. Gimax (Martini) a 1 giro; 13. Baresi (Ralt Rt3) a 1 giro; 14. Catanese (Ralt Rt3) a 2 giri; 15. Massa (Ralt Rt3) a 2 giri; 16. Migliari (Martini Mk37) a 3 giri; 17. Bossoni (Ralt Rt1) a 12 giri.
□ Giro più veloce: Natolli in 47"00 alla media di 137,872 kmh.

VELOCITÀ IN CIRCUITO/Vince De Cesare ma...

Lettoressa sprint

Emilio Pugnante, vincitore del concorso As-Salerno Corse, scende in pista con la Metro e arriva subito secondo

MAGIONE — Torna a Magione il 3. Challenge Mazzalupi — Austin Rover, giunto alla IV prova, seguito, come sempre, da un pubblico appassionato. Ben 117 i partecipanti, che hanno dato vita a sette gare entusiasmanti, sul tecnico percorso dell'Autodromo Borzacchini. Tra le vetture sport Massimo Saccomanno, molto bravo, parte in testa davanti a Veninata ed Ernesto Saccomanno che ben presto esce di pista e lascia il terzo posto a Braconi. C'è battaglia fra i tre che si insidiano vicendevolmente, ma le posizioni restano immutate, nonostante il ritorno dell'indomito Ernesto, autore di un inseguimento spericolato ma parzialmente vano. Nella Formula Italia il duello Chionni-Talin tiene desti gli spettatori, con l'inserimento caparbio di Piana. Talin, che in prova aveva raggiunto la sua prima pole-position, è lento in avvio. Piana lo scavalca mentre il capoclassifica Chionni si inserisce alle sue spalle. Valentino nel frattempo fatica a tenere in strada il mezzo, esibendosi in alcuni testacoda. Talin però appare nervoso, al tornantino si tocca con Chionni ed esce perdendo la posizione a favore anche dal greco Magliveras, del combattivo Smecca e di Radaelli. Piana allunga, Chionni controlla e Talin inizia l'inseguimento che lo riporterà in terza posizione superando in extremis Smecca. Nelle «Special Car» lotta dura fra Dolciami, Maggio e Mazzolini, con il gladiatore Dolciami a spuntarla su un irriducibile Maggio. Nelle Metro M.G. lo sfortunato Germoni è costretto a fermarsi a tre giri dal termine, lasciando a De Cesare della Salerno Corse il successo finale. Sorprendente secondo assoluto Emilio Pugnante, il fortunato lettore di Autosprint sorteggiato per partecipare con un'auto messa a punto dallo sponsor Mazzalupi, ad una gara vera. Timoroso in partenza Pugnante ha preso confidenza col mezzo ed ha concluso in crescendo alle spalle dell'esperto De Cesare. Pregevole anche la vittoria di Attanasio su Volkswagen Golf, davanti a Castellano e Sellitti nel gruppo A 1600. Da segnalare anche le affermazioni di Boccia su Sileo nelle 2000 gruppo N e Trizzino nelle 700 Special Car.

Giuseppe Baiocco



VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione (Pg), 5 ottobre 1986

3. Challenge Mazzalupi

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Innocenti (Fiat 127 S) in 16'35"25 alla media di 83,557 kmh; 2. Torbi (A 112) 16'36"29; 3. Boccia (A 112) 16'44"47; 4. Binarelli (A 112) 17'12"50; 5. Mascolo (A 112) 17'24"23.

□ Giro più veloce: Innocenti in 1'09"68 alla media di 85,247 kmh.

Classe 1300: 1. Morra (Talbot S) 16'34"54 alla media di 83,617 kmh.

Classe 1600: 1. Vaccaro (Volkswagen Golf) in 16'59"58 alla media di 87,389 kmh; 2. Silvestro (Ford Escort) 17'07"42; 3. Verre (Volkswagen Golf) 17'25"89; 4. Monteforte (Talbot S) 17'34"12; 5. Bartoli (Volkswagen Golf) 17'14"47. □ Giro più veloce: Verre in 1'06"77 alla media di 88'962 kmh.

Classe 2000: 1. Boccia (Renault R5 Gt Turbo) in 16'21"95 alla media di 90'738 kmh; 2. Sileo (Renault R5 Turbo) 16'22"31; 3. Santulli (Renault R5 Gt Turbo) 16'36"04; 4. Fiordelisi (Renault R5 Gt Turbo) 16'49"47; 5. Gallo Pi. (Fiat Ritmo) 16'58"78; 6. Gallo Pa. (Poel Gst) 16'59"17; 7. Bonini (Alfa Romeo Gtv) a 1 giro. □ Giro più veloce: Sileo in 1'04"34 alla media di 92,322 kmh.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Fiorillo 16'45"52 alla

media di 88,611 kmh; 2. Cavallucci 17'05"57; 3. Serafini 16'23"26; 4. Di Filippo 16'45"52; 5. Cardinali 8'18"18 (tutti su Fiat 127 S).

□ Giro più veloce: Fiorillo in 1'05"63 alla media di 90,507 kmh.

Classe 1300: 1. Quarantino (Talbot S) in 16'03"22 alla media di 86,335.

Classe 1400: 1. Abate (Alfasud) in 16'50"74 alla media di 88,153 kmh.

Classe 1600: 1. Attanasio in 15'59"13 alla media di 92,897; 2. Castellano 16'02"26; 3. Sellitti (Alfa 33) 16'02"92; 4. Proietti 16'41"37; 5. Branducci 16'46"24; 6. Trifari 17'06"90 (tutti gli altri su Golf).

□ Giro più veloce: Sellitti in 57'30" alla media di 103,665 kmh.

Classe 2000: 1. Cormidi 14'53"42; 2. Franzese (Fiat Ritmo) 14'56"75; 3. Belmonte (Fiat Ritmo) 15'31"81; 4. Fiorillo 15'40"48; 5. Barbetti (Ford Escort) a un giro; 6. Tarulli a un giro (tutti gli altri su Renault R5 Gt Turbo).

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Fusco in 16'43"74 alla media di 88,768 kmh; 2. Loffredo 17'15"71; 3. Decina a 1 giro (tutti su Fiat X1/9).

□ Giro più veloce: Fusco in 1'05"03 alla media di 91,342.

Classe 1600 Fisa: 1. Grossi (Alfasud) in 16'20"53 alla media di 90,869 kmh.

SPECIAL CAR

Classe 700: 1. Trizzino in 17'13"54 alla media di 86,209 kmh; 2. Bartolomeo a 1

giro; 3. Fiore a 1 giro; 4. Fia a 1 giro; 5. Tacconelli a 2 giri; 6. Barbacane a 6 giri; 7. Buonocore a 8 giri.

□ Giro più veloce: Trizzino in 1'07"14 alla media di 88,472 kmh (tutti su Fiat 126).

Classe 1150: 1. Spedaliere (Fiat Ritmo) in 16'51"16 alla media di 76,368 kmh.

Classe 1300: 1. Palmisano (Fiat 128) in 16'17"94 alla media di 91,110 kmh; 2. Corsi (Fiat X1/9) a 4 giri; 3. Mittiga (Fiat 128) a 8 giri.

□ Giro più veloce: Palmisano in 1'03"01 alla media di 94,271 kmh.

Classe 1400: 1. Cuomo (Fiat Ritmo) in 16'11"92 alla media di 91,674 kmh; 2. Carbone (Fiat Ritmo) 16'20"46.

□ Giro più veloce: Cuomo in 1'01"69 alla media di 96,288 kmh.

Classe 1600: 1. Dolciami (Fiat Ritmo) in 14'50"91; 2. Maggio (Dallara) 14'53"77; 3. Mazzolini (Dallara) a un giro; 4. Nucera (Fiat Ritmo) a due giri.

Classe 2000: 1. Saccomanno (Lancia Beta Montecarlo) 15'32"52; 2. Stefanini (Alfa Romeo Gtv) 15'33"15.

Formula 2000: 1. Nucera S. (Ralt) in 8'20"96.

□ Giro più veloce: Saccomanno M. in 50"26" alla media di 118,185 kmh.

Formula Italia: 1. Piana 14'29"58 alla media di 102,463 kmh; 2. Chionni 14'36"97; 3. Talin 14'39"81; 4. Smecca 14'40"36; 5. Magliveras 14'41"79; 6. Radaelli 14'51"79; 7. Bianchi 15'06"81; 8. Bassetti 15'16"94; 9. Valentino 15'21"30; 10. Sandroni 16'05"78; 11. Ciccarelli a 1 giro; 12. Capuana.

□ Giro più veloce: Piana in 57"06 alla media di 104,101 kmh.

Classe 1600: 1. Canneori (Lola) in 12'57"83.

Classe 2000: 1. Saccomanno (Osella Pa/8) in 12'55"47 alla media di 114,898 kmh; 2. Veninati (Osella Pa/9) 13'19"28; 3. Braconi (Osella Pa/8) 13'21"17; 4. Saccomanno E. (Osella Pa/9) 13'26"63; 5. Nucera B. (Osella Pa/8) 13'47"07.

Sport Nazionale: 1. «Dark» (Mancini) in 13'12"53; 2. Casalini (Osella) 13'14"76.

HOBBY CAR

Classe 1300: 1. Broccolini 16'13"39 alla media di 85,433 kmh; 2. Pasquazi 16'26"65; 3. Vezzosi 16'27"55; 4. Contigliani 17'05"20 (tutti su Fiat X1/9).

□ Giro più veloce: Broccolini in 1'07"41 alla media di 85,433.

Metro Mg: 1. De Cesare in 16'27"53 alla media di 90,225 kmh; 2. Pugnante 16'46"03; 3. Perni 17'11"60; 4. Germoni 13'04"28 a 3 giri.

□ Giro più veloce: Germoni in 1'04"21 alla media di 92,509 kmh.

Emilio Pugnante (sopra) impegnato a Magione con la Metro Mg messaggi a disposizione dallo sponsor Mazzalupi, Pugnante è il vincitore del concorso indetto dal nostro giornale in collaborazione con la Salerno corse. A sinistra: Piana primo in F. Italia (FotoStudio83)

Pugnante è... pugnace

MAGIONE — Ha 21 anni, un'aria da bambino simpatico e un po' incosciente. Risiede a Rosta in provincia di Torino, lavora nella panetteria del padre, vorrebbe riuscire ad entrare nella Scuola di Pasticceria. Difetto principale secondo papà, la passionaccia per l'automobilismo. Emilio Pugnante, lettore accanito di Autosprint, sorteggiato per esordire in una vera corsa, è pronto alla partenza sorridendo incredulo: «Nelle prove ho fatto il terzo tempo e per soli tre decimi non parto in prima fila. La pista era fredda quindi la gomma non saltellava». Poi arriva un suo amico e Pugnante smette di raccontare annunciandogli con tenera ingenuità: «Già mi intervistano!» Dopo il clamoroso risultato ottenuto in gara il giovane panettiere ci viene incontro raggianti: «Secondo... sono arrivato secondo. Gli altri piloti, quelli veri, staccano e frenano a 50 metri dalla curva, io invece ai 150, con la seconda già inserita così esco come una scheggia e recupero. In partenza mi sono visto stretto da due auto e ho frenato per farle passare. Su un'auto così ho fatto solo mezz'ora... fantastica. Ringrazio Mazzalupi, Autosprint e la Salerno Corse che mi ha quasi "adottato", permettendomi di vivere questi momenti magici, indimenticabili».

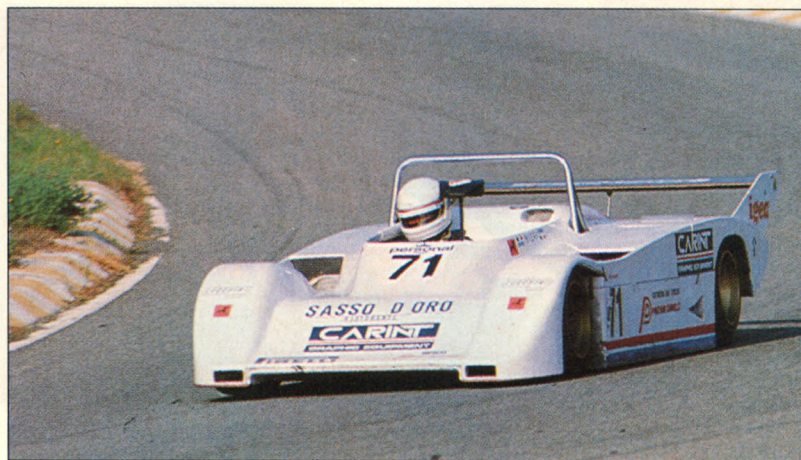
SPORT NAZIONALE/Gran gara di Merzario

Ritorna Arturo

L'ex pilota di Formula 1 ha impartito al Mugello una lezione di bello stile guidando con la grinta dei bei tempi

SCARPERIA — La gara più affascinante, quella della Sport nazionale, si è corsa nel primo pomeriggio, con il fresco vincitore del titolo Bruno Corradi che parte in pole position a conferma della bravura dimostrata più volte nel corso della stagione. Dopo l'ultima vittoria, conquistata ad Imola per il trentaduenne pilota della Nord Est Lucchini l'impresa pare tutt'altro che improbabile. Scatta bene invece il pratese Rinaldo Nieri, che approfitta della perfetta conoscenza del tracciato di casa, per andarsene via tranquillo, seguito da Corradi che viene però subito superato dal bravo Arturo Merzario. Si gira alla prima curva Gallo perdendo così posizioni preziose. La gara si fa subito emozionante con un Merzario in grande forma che cerca al termine del rettilineo d'arrivo del secondo giro di superare il leader Nieri, ma non riesce nell'intento. A beneficiare di questo attimo di esitazione è il padovano Costante Antonello che in terza posizione attacca e supera Merzario. Il gioco dura pochi secondi, Merzario si fa nuovamente sotto e non solo riesce a riguadagnare la piazza d'onore, ma va ad insidiare da vicino colui che occupa la testa della corsa. Alla fine del quinto giro, all'ingresso della Bucine, dopo innumerevoli tentativi Merzario attacca e sorpassa Nieri. I giochi sono ormai fatti per quanto riguarda le primissime posizioni. Nel frattempo si ferma ai box e si ritira Antonello con il motore della propria Lucchini SN 86 in panne. A metà gara la classifica vede solamente al comando l'ex pilota di F.1 Merzario, davanti a Nieri, Corradi, «Donald Duck», quinto è Ragazzi, sesto Sanesi. A termine del 10. giro, proprio sulla linea del traguardo un fatto singolare, la «vecchia volpe» di Arturo Merzario doppia il figlio Ugo, anch'egli alla guida della Symbol LM 86. Da quel momento, però, Merzario junior inizia un calvario che lo vedrà costretto al ritiro ad un giro dal termine. Sarà proprio papà Arturo, a gara vinta, a recuperarlo nel giro d'onore. Chi risale posizioni negli ultimi giri è Gallo, polemico, a fine gara, contro Merzario per presunte scorrettezze del comasco nei suoi confronti.

Daniele Conti



Arturo Merzario (sopra) ritorna in pista e batte tutti, anche chi giocava in casa come Nieri (a sinistra). In basso a sinistra: il secondo del Gr. N Baldanzi su R5 Gt Turbo. Al centro, Ottini primo in F. Panda, ma il campionato è andato a Melgrati. Nella pagina a fianco: la Bmw di Giudici neo-campione italiano in Gr. A. (FotoStudio83)

GRUPPO N/Per vincere a Baldanzi non basta una grande rimonta

Raimondi è troppo coriaceo

SCARPERIA — Nonostante una giornata di sole abbia fatto da cornice alle quattro gare in programma domenica 5 ottobre, l'autodromo toscano del Mugello, è stato disertato dal pubblico, come spesso accade in questi ultimi tempi. La serie delle gare era iniziata con la finale del gruppo N. Dei 18 iscritti in 12 si presentano sulla griglia di partenza. Miglior tempo nelle prove di sabato per Bruno Repetto con la piccola Peugeot 205 Gti che mette in riga le più quotate Renault R5 Gt Turbo dei vari Raimondi, Baldanzi e Perdivale. In gara le cose cambiano, va subito in testa Raimondi davanti all'unica Alfetta Gtv presente, quella di Caramatti che precede a sua volta Repetto protagonista di una non eccellente partenza. Questo terzetto continua a marciare con posizioni invariate per diversi giri. Solo a metà gara o poco prima si ha un prepotente ritorno dalle

retrovie della Renault 5 Gt di Baldanzi che sembra aver superato i problemi iniziali e inizia ad inanellare giri veloci su giri veloci. Una fantastica rimonta che lo premia con uno splendido secondo posto finale, alle spalle di un coriaceo Raimondi che bisca così il successo ottenuto a fine settembre sul circuito di Imola. Proprio negli ultimi giri viene a svilupparsi una appassionante lotta per la conquista della terza piazza fra l'Alfetta Gtv di Caramatti e la Peugeot 205 di Repetto, le vetture terminano praticamente in scia l'una all'altra ma le posizioni rimangono invariate. Felicissimo al termine Renzo Raimondi che vede coronate giustamente le sue fatiche e festeggia oltre che al titolo di campione italiano assoluto di autostoriche già conquistato in precedenti gare, anche quello della manifestazione odierna. Insomma, una giornata veramente esaltante. □

F. PANDA/Mugello felice per Melgrati

Titolo matematico

La gara è stata vinta da Ottini, ma il campione in carica giungendo secondo, si è riconfermato re della categoria

SCARPERIA — Come era del resto nelle previsioni, l'ultima gara disputata sull'autodromo del Mugello, la penultima prova del campionato Formula Panda ha risvegliato l'interesse dello sparuto pubblico presente. Venti i partenti, e tutti con una grinta da vendere. Miglior tempo in prova per Bruno Ottini su una Crs del team Salvati. Fin dall'inizio è grande bagarre, con continui capovolgimenti al vertice della classifica. Testa a testa nei primi giri fra Ottini e Colciago, che si alternano al comando. Ma l'accessissima lotta per la conquista della prima posizione non è l'unica nota di colore. Nelle immediate retrovie infatti Melgrati, Caprot-

ti, Ballabio e Madonnini danno vita ad entusiasmanti sorpassi. Al quarto giro dei dieci previsti, Melgrati passa a condurre la gara, ma solo per pochi secondi in quanto Ottini alla staccata della San Donato torna prontamente al comando ed è deciso di mantenerlo fino al termine. Continuano le lotte, non mancano i testa-coda e i sorpassi mozzafiato. Al settimo giro abbandona Colciago, uno tra i principali protagonisti, nel frattempo Caprotti fa segnare il miglior tempo fermando i cronometri sui 2'16"73 alla media di oltre 138 kmh. Ormai la gara sta giungendo al termine, ma l'unica posizione da poter dare per scontata è quella del bravo e regolare

Ottini. Soltanto sulla linea d'arrivo Melgrati riesce a portar via per un soffio la piazza d'onore a Caprotti. I due transitano affiancati a sarà il fotofinish a decidere a favore di Melgrati per appena due centesimi di secondo. Ultimo ad abbandonare è Madonnini in lotta anch'egli per salire sul podio. La quarta ed ultima gara prevista nella giornata sul circuito del Mugello (visto che la corsa riservata alle Sport 2000 non è stata effettuata) ha così sancito la conquista del titolo italiano per Luca Melgrati che ai suoi precedenti 34 punti aggiunge i 6 guadagnati questa domenica, diventando ad una gara dal termine, vincitore matematico del titolo. □



GRUPPO A/Giudici campione anche per un bel gesto di Gasparri

Quattro gomme di sportività

SCARPERIA — Dodici vetture alla partenza, con le Bmw 635 di Giudici e Gasparri in prima fila. La palma della sfortuna va di diritto al fiorentino Walter Nocchi che vede la propria Ritmo 130 Abarth ferma già nel giro di ricognizione. Più tardi scoprirà che l'abbandono è dovuto ad un fusibile, bruciato, della pompa della benzina. Eccellente partenza dell'Alfa Romeo 75 di «Tango» che, come già accaduto ad Imola, sorprende tutti e va ad istallarsi alle spalle della Bmw di Gianni Giudici partito, come detto, in «pole position». La superiorità di Giudici è evidente e inizia la sua galoppata solitaria verso il traguardo. Nel corso del secondo giro, alla curva Materassi, arriva lungo Filippini (Bmw 635), qualche numero ma riesce a ripartire. Interessante lotta per il secondo posto, proprio davanti alle tribune nel corso del quarto giro Gasparri opera il sorpasso nei

confronti di «Tango» che possiede una stupenda vettura ma con un centinaio di cavalli in meno rispetto alle Bmw 635 dei due battistrada. La corsa procede con un andamento monotono e solo un duello serrato fra le Alfetta Gtv di Soli e Brigato, per la quinta posizione, tiene desta l'attenzione del pubblico. Proprio negli ultimi giri, al termine del rettilineo d'arrivo, in «staccata» Brigato infila alla curva San Donato Soli. Al vertice nulla è cambiato con Gianni Giudici che sente odor di vittoria (la sesta stagionale) ma soprattutto si aggiudica, grazie a questo risultato, il titolo nazionale di divisione. Giudici tiene molto a ringraziare di vivo cuore il suo diretto avversario per l'esemplare spirito sportivo dimostrato. Rivela che è stato Gasparri a dargli in prestito quattro gomme, che poi gli hanno consentito di fregiarsi della gara e del campionato. □

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia (Fi), 5 ottobre 1986

Gara al Mugello

Prova valida per il Trofeo Sport Nazionale, Gruppo A e Coppa Csai Gruppo N. Campionato F. Panda

Le classifiche:

SPORT NAZIONALE

Absoluta: 1. Merzario A. (Symbol Lm 86) 36'15"30 alla media di 156,243 kmh; 2. Nieri (Lucchini 86) a 21"62; 3. Corradi (Lucchini Sn 86) a 24"82; 4. «Donald Duck» (Lucchini Sn 85) a 33"78; 5. Gallo (Lucchini Sn 85) a 50"08; 6. Ragazzi (Lucchini Sn 86) a 1'02"88; 7. Sanesi (Bogani) a 1'27"53; 8. Prioglio (Symbol Lm 86) a 1'30"01; 9. Londi (Lucchini Sn 85) a 2'03"92; 10. Milani (Symbol Lm 86) a 1 giro; 11. Zanini (Symbol Lm 86) a 1 giro; 12. Palmeri (Chevron B 31) a 1 giro; 13. Conti (Symbol Lm 86) a 1 giro; 14. Merzario V. (Symbol Lm 86) a 2 giri. □ Giro più veloce: Merzario in 1'58"87 alla media di 158,845 kmh.

10. PROVA F. PANDA

Absoluta: 1. Ottini (CRS) 10 giri in 23'04"46 alla media di 136,385 kmh; 2. Melgrati (Tatuus) a 6"83; 3. Caprotti (Tatuus) a 6"85; 4. Alberti (Ermolli) a 11"32; 5. Ballabio (Tatuus) a 19"74; 6. De Cristofaro (Ermolli) a 23"90; 7. Savio (Ermolli) a 33"64; 8. Nonnato (Tatuus) a 34"06; 9. Vismara (Treeffe) a 34"08; 10. Assi (Tatuus) a 35"40; 11. Cazzaniga (CRS) a 35"13; 12. Perego (Tatuus) a 36"21; 13. Lodola (Tatuus) a 56"82; 14. Baroncini (Tatuus) a 1'03"70; 15. Musani (Moschella) a 1'11"87; 16. Toffoli (Tatuus) a 1'22"74; 17. Maddonnini (Ellenne) a 8 giri; 18. Colciago (Ermolli) a 8 giri. □ Giro più veloce: Caprotti in 2'16"73 alla media di 138,097 kmh.

GRUPPO A

Absoluta: 1. Giudici (Bmw 635) 18 giri in 40'57"02 alla media di 168,323 kmh; 2. Gasparri (Bmw 635) a 5"03; 3. «Tango» (Alfa 75) a 36"70; 4. Filippini (Bmw 635) a 57"73; 5. Brigato (Alfa Gtv 6) a 2'16"33; 6. Soli (Alfetta Gtv) a 2'31"65; 7. «Toby» (Alfa 33) a 1 giro; 8. «Crazy Snoopy» (Alfa Gtv T) a 1 giro; 9. Bigliuzzi (Alfa 33) a 1 giro; 10. Toia (Bmw 528) a 1 giro; 11. Miedico (Peugeot Talbot) a 2 giri; 12. Lanzetti (Ford Escort) a 2 giri. □ Giro più veloce: Giudici in 2'14"39 alla media di 140,501 kmh.

1. Divisione: 1. «Toby» (Alfa 33) 17 giri in 41'31"70 alla media di 128,025 kmh; 2. Bigliuzzi (Alfa 33) a 10"43; 3. Miedico (Peugeot Talbot) a 1 giro; 4. Lanzetti (Ford Escort) a 1 giro.

2. Divisione: 1. Giudici (Bmw 635) 18 giri 40'57"02 alla media di 138,320 kmh; 2. Gasparri (Bmw 635) 5"03; 3. «Tango» (Alfa 75) 36"70; 4. Filippini (Bmw 635) 57"73; 5. Brigato (Alfa Gtv 6) 2'16"33; 6. Soli (Alfetta Gtv) 2'31"65; 7. «Crazy Snoopy» (Alfa Gtv 6) a 1 giro; 8. Toia (Bmw 528) a 1 giro.

GRUPPO N

Absoluta: 1. Raimondi (Renault R5 Gt Turbo) 18 giri in 44'52"02 alla media di 126,215 kmh; 2. Baldanzi (Renault R5 GT Turbo) a 1"56; 3. Caramatti (Alfetta Gtv) a 6"11; 4. Repetto (Peugeot 205 Gti) a 6"75; 5. Percivale (Renault R5Gt-Turbo) a 1'03"98; 6. Marangone (Renault R5 Gt-Turbo) a 1'28"19; 7. «Crazy Snoopy» (Fiat Ritmo 130) a 1'35"41; 8. Braga (Ford Escort) Guercino a 2'04"54; 9. Ferraro (Ford Escort Turbo) a 1 giro; 10. Chiarato (Samba Rally) a 1 giro. □ Giro più veloce: Baldanzi in 2'26"83 alla media di 128,597 kmh.

Classe 1300: 1. Chiarato (Samba Rally) 17 giri in 46'59"00 alla media di 113,868 kmh; 2. Pallisco (A 112) a 1 giro; 3. «Poker» (Peugeot Talbot) a 5 giri.

Classe 1600: 1. Repetto (Peugeot 205 Gti) 18 giri in 44'59"77 alla media di 125,890 kmh; 2. Braga (Ford Escort) a 1'59"59.

Classe 2000: 1. Raimondi 18 giri in 44'52"82 alla media di 126,215 kmh; 2. Baldanzi a 1"56; 3. Percivale a 1'03"90; 4. Marangone a 1'28"19; 5. «Crazy Snoopy» (Fiat Ritmo 130) a 1'35"41. (Tutti gli altri su Renault R5 Gt Turbo).

Classe oltre 2000: 1. Caramatti (Alfetta Gtv) 18 giri 44'58"92 alla media di 125,929 kmh; 2. Ferraro (Ford Escort Turbo) a 1 giro.

SALITA/Nesti out, Baribbi campione

Olio... tricolore

Una chiazza di lubrificante non segnalata fa volare fuori strada il toscano. La vittoria e il campionato vanno al bresciano

FASANO — Travagliata questa 29. edizione della «Coppa Selva di Fasano» per la prima volta valida per il Campionato Assoluto della montagna. Due i grandi protagonisti di questa corsa: il bresciano Ezio Baribbi che conquista la palma della vittoria e di conseguenza il titolo di Campione assoluto della montagna, e lo sfortunato Mauro Nesti, protagonista di una spettacolare, quanto fortunosa uscita di strada nella prima manche. La posizione nella classifica assoluta del campionato italiano con Nesti già vincitore quest'anno del settimo titolo europeo della montagna — in testa e con tre punti di vantaggio su Baribbi, aveva creato sin dalla vigilia una atmosfera di grande interesse e di suspense per la manifestazione tanto da far accorrere sui tornanti della selva non meno di trentamila appassionati, favoriti anche dalla splendida giornata di sole. Fuori Nesti, il campione bresciano non ha avuto più difficoltà ad aggiudicarsi il congruo bottino: gara e campionato. Nelle prove il miglior tempo era andato a Nesti. E veniamo alla cronaca dell'incidente di Nesti. Sotto accusa, a suo dire, l'eccessiva polvere di cemento (e non filler) cosparsa su una lunga e apprezzabilmente larga striscia di olio, non segnalata neanche da bandiere in una semicurva da 190 kmh. «È da ieri che protesto per questo cemento buttato sull'olio, ecco il risultato, trenta milioni di danni e questo grazie alla superficialità della direzione di corsa, che dovrebbe conoscere il regolamento; il cemento — precisava Nesti — è tassativamente proibito per quest'uso. Primo perché non assorbe quanto il filler e poi perché il colore si confonde con l'asfalto e non rende visibile l'esistenza dell'olio». Ha subito detto il campione d'Europa dopo l'incidente, veramente arrabbiato. Poi ha spiegato la dinamica: «Quando sono arrivato in quel punto ero in quarta piena a circa 190 kmh; ho avuto appena il tempo di pensare che questa era la volta che mi facevo male sul serio. Ormai non era più possibile alcuna manovra di recupero e la macchina è schizzata via come un proiettile sul guard rail a sinistra con un angolo di incidenza di circa trenta gradi, urto violentissimo e rimbalzo della vettura sul costone della montagna di fronte, ove per fortuna si è fermata». Così

ci ha spiegato lo sfortunato pilota mentre lo accompagnavamo in ospedale per una visita di controllo e tre punti di sutura alla gamba destra. In verità gli organizzatori, dopo le proteste del sabato da parte di Nesti, avevano provveduto a dotare i commissari di percorso di sacchetti di polvere di gesso al posto del cemento. Sta di fatto però che quella postazione ne era rimasta sprovvista nonostante ne avesse fatta esplicita richiesta alla direzione di corsa. Un altro spettacolare incidente ha caratterizzato la corsa, quello subito dal bravo Vittorio Bernasconi. Anche in questo caso la colpa è stata dell'olio, però, anche per sua stessa ammissione, quest'ultimo nel punto della sua «uscita» era ben segnalato sia con bandiere e con polvere di gesso che lo ricopriva. Telaio semi distrutto, incolume il pilota, il risultato di questa divagazione. Le piazze d'onore sono andate ai celebri Scola, padre e figlio, giunti nell'ordine al traguardo a 14 e 21 secondi rispettivamente, dal vincitore. Alle loro spalle un coriaceo Paganucci incalzato da una Ritacca quantomai in forma e dal non più sorprendente Nataloni e la sua Lancia 037. Iacoangeli ormai non fa più notizia perché, come sempre, è risultato vincitore di classe e gruppo. Incontrastata come al solito la gara del bravo Gigi Tommasi e rammarico, anche se alla fine complessivamente soddisfatto, del tenace Michele Di Gioia, per via del cattivo assetto della sua vettura. Altro elemento caratteriale di questa manifestazione, la partecipazione di una delegazione jugoslava guidata al

A Fasano Baribbi (a destra, FotoBiondo) ha conquistato il titolo italiano della montagna. Sotto, Nataloni sesto assoluto (FotoLazzari)



presidente dell'Automobile club dal Montenegro che ha schierato al nastro di partenza ben tre macchine una delle quali (la Golf guidata dal nove volte campione assoluto della specialità in Jugoslavia Fipovic Tinomir vincitore della classe 1600 del gruppo A.

Bruno Ottomano

VELOCITÀ IN SALITA

Selva di Fasano (FG), 5 ottobre 1986

29. Coppa Selva di Fasano

Valida per il campionato italiano assoluto della montagna

Le classifiche

Absoluta: 1. Baribbi (Osella) in 5'02"33 alla media di 150,03 kmh; 2. Scola (Osella) 5'16"84; 3. Scola C. (Osella) 5'23"55; 4. Paganucci (Osella) 5'23"76; 5. Ritacca (Osella) 5'32"00; 6. Nataloni (Lancia Rally) 5'45"75; 7. Ruggieri (Osella Pa/3) 5'48"33; 8. Temperini (Osella) 5'53"83; 9. Tommaso (Lucchini) 5'57"59; 10. Tondelli (Osella) 5'58"42.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Bevi in 8'05"57 alla media di 93,4 kmh; 2. Politi 8'08"00; 3. Amoroso 8'32"15 (tutti su Panda 45).

Classe 1150: 1. Squillace 7'06"06 alla media di 106,32 kmh; 2. Rotundo 7'20"61; 3. Rizzio 7'24"50; 4. Di Costanzo (Fiat 127 S) 7'46"10; 5. Tedesco 7'47"70; 6. Della Rosa 7'55"43; 7. Iacovino 8'03"27; (tutti gli altri su A 112 Abarth).

Classe 1300: 1. Manghisi (Samba) in 7'02"84 alla media di 107,20 kmh; 2. Balsamo (Talbot) 7'08"59; 3. Dubia (Talbot) 7'09"00; 4. Ambrosi (Samba) 7'12"49; 5. Fazio (Opel Corsa) 7'33"99.

Classe 1400: 1. Filomena in 7'28"87 alla media di 94,72 kmh; 2. Gervasi 7'29"58 (tutti su Alfasud).

Classe 1600: 1. Pezzolla (Autobianchi Y

10) in 6'32"66 alla media di 115,52 kmh; 2. Esposito (Peugeot 205 Gtv) 6'49"27; 3. Tricarico (Golf Gti) 6'51"25; 4. Brienza (Golf Gti) 6'59"99; 5. Mitrugno (Ford Escort) 7'01"47; 6. Pistoia (Golf Gti) 7'10"40; 7. Carnicella (Golf Gti) 7'15"06; 8. Paris (Fiat Ritmo) 7'15"46; 9. Liuzzi (Golf Gti) 7'26"26; 10. Miniaci (Golf Gti) 7'31"31.

Classe 2000: 1. Batacchi in 6'13"44 alla media di 121,465 kmh; 2. Caruso 6'16"31; 3. Martellucci 6'33"83; 4. Brescia 6'48"16 (tutti su Renault R5 Gt Turbo).

Classe 2500: 1. Reda (Lancia Delta) in 6'33"62 alla media di 11,238 kmh.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Carrieri (Panda) in 8'02"48 alla media di 94,011 kmh.

Classe 1150: 1. Pepe (Fiat 127) in 6'46"95 alla media di 111,46 kmh; 2. De Simone (Fiat 127) 6'48"00; 3. Rotella (Fiat 127) 6'55"40; 4. Savoia (A 112) 7'08"76; 5. Chiarella (A 112) 7'19"06; 6. Di Tommaso (A 112) 7'27"71; 7. Sonnessa (A 112) 7'28"25; 8. Calabrese (A 112) 8'05"56; 9. Rapisonda (Zastava) 8'06"31.

Classe 1300: 1. Bianco (Opel Kadett) in 7'16"35 alla media di 103,95 kmh; 2. Manzari (Ford Fiesta) 7'17"18.

Classe 1400: 1. Dolce (Renault R5 Alpine) in 6'38"83 alla media di 113,73 kmh; 2. Giagione (Alfasud) 6'45"84.

Classe 1600: 1. Filipovic (Golf Gti) in 6'11"64 alla media di 122,09 kmh; 2. Recchia (Golf Gti) 6'37"76; 3. Catanzariti (Talbot Ti) 45'48"96.

Classe 2000: 1. Giuseppe (Opel Ascona) in 6'22"83 alla media di 118,48 kmh; 2. Quarta (Opel Manta) 6'48"54; 3. Tagliante Pietro (Fiat Ritmo 130) 7'00"99.

Classe 2500: 1. Iacoangeli (Alfa Romeo GTV) in 6'00"51 alla media di 185,82 kmh.

Classe 3000: 1. Hangicck (Ford Capri) in 6'43"85 alla media di 122,48 kmh.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Candida 6'56"83 alla media di 108,82 kmh; 2. Molinaro 7'25"80 (tutti su Fiat X 1/9).

Classe 2000: 1. Tommasi in 6'10"49 alla media di 122,432 kmh; 2. Mezzasalma (Lancia Beta) 6'33"72; 3. Antonaci 9'29"47 (gli altri su Renault R5 Gt Turbo).

Classe 2500: 1. L'Abate (Lancia Rally) 5'45"75 alla media di 131,231 kmh.

Classe 3000: 1. Nataloni Germano (Lancia Rally) in 5'45"75 alla media di 131,231 kmh; 2. Di Gioia (Lancia Rally) 6'03"78; 3. Radicci (Ferrari 308) 6'13"72.

GRUPPO 6

Sport Nazionale: 1. Tommaso (Lucchini) in 5'57"59 alla media di 126,84 kmh.

Classe 1000: 1. Colucci (Ams) in 6'29"73 alla media di 114,38 kmh; 2. Guadagno (Lola) 6'55"46.

Classe 1300: 1. Ritacca (Osella) in 5'32"00 alla media di 136,20 kmh; 2. Ruggieri (Osella) 5'48"33; 3. Potenza (Ams) 6'50"38.

Classe 2000: 1. Baribbi (Osella Pa/10) in 5'02"33 alla media di 150,03 kmh; 2. Scola D. (Osella PA/10) 5'16"84; 3. Scola C. (Osella Pa/10) 5'23"55; 4. Paganucci (Osella PA/10) 5'23"76; 5. Temperini (Osella Pa/10) 5'53"83; 6. Tondelli (Osella Pa/10) 5'58"42.



SALITA/Val Martello è di Tambone

I soliti noti

Ancora una vittoria del bresciano che a Merano ha la meglio sul coriaceo Stenger piazzatosi al secondo posto

VAL MARTELLO — Giuseppe Tambone su Osella Pa 9 ha vinto a tempo di primato la gara, ben organizzata dal Racing Team di Merano, disputatasi in due manches sul breve, ma nervoso tracciato della Val Martello e valida per l'assegnazione del Trofeo Comsa. Questa edizione sarà sicuramente ricordata dai numerosi appassionati accorsi sul percorso, per il clima di incertezza e di vera suspense offerto da due piloti, Tambone e Stenger, impegnati in una lotta all'ultimo centesimo di secondo, per aggiudicarsi la vittoria finale. Le ostilità venivano aperte, nella prima manche, dal bresciano Tambone, che fermava i cronometri sul 1'42"49; grande attesa per la salita di Stenger. Un errore del pilota dell'Osella in un cambio di marcia, lo relegava in seconda posizione. Con un Tambone più tranquillo e già quasi sicuro della vittoria finale, i piloti si preparavano per la seconda frazione; qui Stenger si scatenava, dando un saggio delle sue doti

salendo in 1'11"90: polverizzando il primato (parziale) del tracciato. L'errore nella prima salita vanificava però la straordinaria performance di Stenger, e nella somma dei tempi Tambone faceva su questa gara (a tempo di record), con un finale di 3'25"41 abbassando di altre due secondi il vecchio record di Baribbi. L'esordiente Stenger, chiudeva a soli 17 centesimi dal vincitore, alle spalle dei recaman, buona la gara di Caliceti autore di un buon 3'28"72. Anche lui all'esordio su questo impegnativo tracciato. Di rilievo, come sempre, la prova di «Domingo» su Osella Pa/8 che, come una settimana fa a Levico, ha inserito la sua 1600, nel lotto dei primi. La giornata, magnifica dal punto di vista meteorologico, ha riservato soddisfazione anche al trentino Biasioli e al pilota della scuderia Dolomiti, Bormolini. Al via si erano presentati in 106, provenienti da tutto il nord-Italia, ben accolti dall'organizzazione ed in prima persona del dinamico presidente Heinz Unterholzer. A-

gonismo e tempi record anche nei gruppi a cominciare da Negrente, vincitore dopo la squalifica di Fuganti nella classe 2000 dell'ennesimo exploit del trentino Bisinelli nella classe 1600 e dal 4.09.38 del tedesco Fink su Bmw 323, primo di questo gruppo A.

Giorgio Lever

VELOCITÀ IN SALITA

Val Martello (BZ), 5 ottobre 1986

7. Trofeo Comsa

Le classifiche

Assoluta: 1. Tambone (Osella Pa/9) 3'25"41; 2. Stenger (Osella Pa/9) 3'25"58; 3. Caliceti (Osella Pa/9) 3'28"72; 4. «Domingo» (Osella Pa/8) 3'40"13; 5. Bormolini (Osella Bmw) 3'41"50; 6. Toth (Toj Bmw) 3'45"15; 7. «Kabbo» (Osella Pa/8) 3'47"71; 8. Biasioli (Chevron) 3'48"45; 9. Gasparella (Osella Pa/8) 3'48"51; 10. Rossetto (Lola) 3'49"79.

VECCHI GRUPPI

Gruppo 2 700/2000: 1. Freitag (Ascona) 4'24"15; 2. Rigo (Alfasud) 4'39"18; 3. Coan (128) 4'42"23; 4. Bormolini (Fiat 128) 4'43"44; 5. Turri (Fiat 128) 4'53"60; 6. Maranelli (Ritmo 75) 4'53"95; 7. Bertoldi (Nissan) 5'55"58.

Gruppo 4 1000/3000: 1. Frass (X 1/9) 5'11"97.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Streddo 5'11"17; 2.

Nyderjauffer 5'13"96; 3. Gufler 5'14"44; 4. De Florian 5'18"20; 5. Lizzio 5'19"19; 6. Fenti 5'21"66; 7. Forato (Fiat 127) 5'22"75; 8. Cesato 5'22"31; 9. Ottelli 5'24"74; 10. Santi 5'25"29; 11. Laghi 5'25"67; 12. Galvan 5'28"91; 13. Tosini (Fiat 127) 5'33"82 (tutti gli altri su A 112 Abarth).

Classe 1300: 1. Bormolini (Talbot Samba) 5'08"11; 2. Sanin C. (Polo) 5'09"10; 3. Sanin E. (Polo) 5'11"48.

Classe 1400: 1. Savoldi (Peugeot 205) 4'41"13; 2. Forti (Y 10) 4'46"76; 3. Biccicci (Aldor) 4'51"32; 4. Pilher (Peugeot 205) 5'01"47; 6. Bonini (Talbot) 5'11"40.

Classe 1600: 1. Mozan (Peugeot 205 Gti) 4'40"82.

Classe 2000: 1. Merzi 4'30"24; 2. Marchiol 4'33"82; 3. Lochman 4'35"53; 4. Volpe 4'37"50; 5. Andergassen 4'45"10; 6. Sandrini 4'52"08; 7. Daminato (Fiat Ritmo 130) (tutti gli altri su Renault R5 Gt Turbo).

Classe 2500: 1. Casagrande (Lancia Delta) 4'35"64; 2. Vecchio (Alfa Romeo Gtv) 4'37"74; 3. Poli (Alfa Romeo Gtv) 4'38"39; 4. Tretti (Bmw) 4'41"26.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Lipparini (Nissan) 6'11"88.

Classe 1150: 1. Gasser 4'47"21; 2. Wilhelm 4'48"22; 3. Tomasi 4'51"60; 4. «Calimero» 4'54"54; 5. Benatti (A 112) 5'01"67; 6. Rainer (A 112) 5'12"73; 7. Capello 5'18"02; 8. Koch 5'19"68 (tutti gli altri su Fiat 127).

Classe 1300: 1. Serena (Talbot Samba) 4'42"88; 3. Mittersteiner (Polo) 4'47"43; 4. De Camillis (Talbot Samba) 5'30"19.

Classe 1400: 1. Zotta (Alfasud) 4'42"21; 2. Eccel (Renault Alpine) 5'06"46.

Classe 1600: 1. Bisinelli 4'21"77; 2. Vavassori 4'31"15; 3. Zanella 4'31"26; 4. Geyer 4'50"03; 5. Franzoni (Alfasud) 5'10"30; 6. Pagnusat (Talbot Tl) 5'12"59 (tutti gli altri su Golf Gti).

Classe 2000: 1. Fuganti (Ritmo 130) 4'13"51; 2. Negrente (Ritmo 130) 4'18"01; 3. Valbrucci (Ritmo 130); 4. Egger (Ritmo 125) 4'27"39; 5. Tosetto (Ritmo) 4'28"29; 6. Mantellini (Alfetta Gtv) 4'29"37; 7. Sieber (Ascona) 4'29"75; 8. Mulas (Renault R5 Gt Turbo) 4'29"93; 9. Giovannini (Manta Gte) 4'36"67; 10. Grati (Manta) 4'45"59; 11. Vicenzoni (Kadett) 4'48"51.

Classe 2500: 1. Fink (Bmw 325) 4'09"38; 2. Zarpellon (Bmw 325) 4'14"87.

Classe oltre 2500: 1. Boelke (Ford Capri) 4'34"77.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Maggiani (Fiat X 1/9) 4'49"19; 2. «Django» (Fiat X 1/9) 4'56"57; 3. Costa (Fiat X 1/9) 4'59"40.

Classe 2000: 1. Maset (Renault) 4'19"66; 2. Biancolini (Renault) 4'20"19; 3. Franzoni (Lancia Montecarlo) 4'49"58.

Classe 2500: 1. Boehm (Manta 400) 3'54"69; 2. De Florian (Talbot Lotus) 4'32"77.

Classe 3000: 1. Sikkens (Porsche 911) 4'08"05; 2. Vigano (Porsche Carrera) 4'16"35; 3. Polo (Porsche 911) 4'24"20.

SPORT

Classe 1300: 1. Rossetto (Lola) 3'49"79; 2. Degano (Dallara) 3'53"81; 3. Cresta (Dallara) 4'16"16.

Classe 1600: 1. «Domingo» 3'40"13; 2. Biasioli (Chevron) 3'48"45; 3. Mussi (Osella) 4'00"95.

Classe 2000: 1. Tambone (Osella Pa/9) 3'25"41; 2. Stenger (Osella Pa/9) 3'25"58; 3. Caliceti (Osella Pa/9) 3'28"72; 4. Bormolini (Osella) 3'41"50; 5. Toth (Toj Bmw) 3'45"15; 6. «Kabibo» (Osella Pa/8) 3'47"71; 7. Gasparella (Osella Pa/9) 3'48"51; 8. Gnesato (Osella Bmw) 3'56"92.

Sport Nazionale: 1. Castelli (Lucchini) 3'53"82; 2. Santinello (Lucchini) 4'04"92; 3. Panseri (Osella Pa/10) 4'06"23; 4. Ronchi (Lucchini) 4'08"41.

SLALOM/Terza vittoria consecutiva, con Modena, di Perini

Birilli alla livornese

LEVIZZANO RANGONE — E sono tre, ora, le vittorie consecutive del livornese Perini che ha dimostrato d'essere perfettamente affiatato con la sua X 1/9 1300 che gli permette di essere più veloce di avversari altamente qualificati e dotati di mezzi più potenti. La sua vittoria (in questo Trofeo del Motore Fuso, che si è disputato sulle strade dell'Appennino modenese dopo essere stato un riuscito trofeo degli anni '70 che si svolgeva all'interno del kartodromo di Carpi) non è stata certo privo di una certa dose di fortuna visto che nella seconda manche ha rotto un semiasse alla partenza. Molti piloti, anche tra i protagonisti, non sono stati immuni da inconvenienti. Ha iniziato Pelloni, fermato dalla pompa della benzina durante la fase di ricognizione, poi è stata la volta di Zanotti che ha perso una ruota e di Rosi, che ha tentato un «6. grado superiore»,

conclusosi solo con la perdita di una manciata di secondi. Nella seconda manche sono cambiate molte cose. Perini, come già detto, rompe in partenza, Rossi ha anche lui dei problemi e si accontenta della seconda posizione. Sanesi è impegnato al massimo e «litiga» con un birillo per cui rimane terzo, Baldini si migliora, ma di poco e riesce a tenere la posizione su Garofani che si deve accontentare della vittoria di classe. Lo stesso dicasi per Nerini, Lusvardi, Draghetti e Alessandra Strocchi prima della classifica femminile che ha preceduto Jane Boniburini, quasi una Kalamity, per il record dei birilli abbattuti nella seconda manche, ben 11. Traditrice, la seconda manche, per Babina che ha rotto un semiasse all'ultimo tornante e per Cappellini che si è dovuto accontentare del 6° posto.

Alessandro Stefanini

SLALOM

Levizzano Rangone (MO), 5 ottobre 1986

Trofeo del Motore Fuso

Le classifiche

Assoluta: 1. Perini (Fiat X 1/9) 165,35; 2. Rossi (Fiat X1/9) 170,13; 3. Sanesi (Renault R5 Gt Turbo) 174,71; 4. Baldini (Autobianchi A 112) 178,45; 5. Garofani (Renault R5 Gt Turbo) 181,77; 6. Cappellini (Dallara Omp) 183,96; 7. Nerini (Autobianchi A 112) 185,57; 8. Ferretti (Renault R5 Gt Turbo) 186,18; 9. Ricci (Autobianchi A 112) 187,24; 10. Lusvardi (Citroën Visa Gti) 187,27.

GRUPPO N 1-3

Classe 1150: 1. Nerini 185,57; 2. Ricci 187,24; 3. Rodolfi 198,63; 4. Donin 210,97; 5. Mazzanti 211,79 (tutti su A 112).

Classe 1600: 1. Lusvardi (Citroën Visa Gti) 187,27; 2. Batoni (Simca R2) 188,54; 3. Babina (Fiat X1/9) 195,45; 4. Banchieri (Fiat X1/9) 196,81.

Classe oltre 1600: 1. Sanesi (Renault R5 Gt Turbo) 174,71; 2. Ferretti (Renault R5 Gt Turbo) 186,18; 3. Benedetti (Fiat Ritmo 130) 210,03.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Draghetti 192,45; 2. Rosi 193,90; 3. Di Marco 196,39; 4. Zanotti (Fiat 127) 203,05 (tutti gli altri su A 112).

Classe oltre 1600: 1. Garofani (Renault R5 Gt Turbo) 181,77; 2. Gava (Mazda 323 F) 192,81; 3. Nicolini (Ritmo 125) 197,33; 4. Gava G. (Mazda RX7) 234,40; 5. Boniburini (Ritmo 130) 271,58.

GRUPPO SPECIALE

Classe 1300: 1. Perini (Fiat X1/9) 165,35; 2. Baldini (A 112) 178,45; 3. Pettinato (Fiat X1/9) 194,91; 4. «Christymar» (Escort) 210,73; 5. Strocchi (127 Sport) 212,79.

Classe 1600: 1. Rossi (Fiat X1/9) 170,13; 2. Cappellini (Dallara Omp) 183,96; 3. Vaccaggio (Escort Rs) 192,34; 4. Bruni (Alfasud Sprint) 195,69; 5. Venturi (Renault R5 Gt Turbo) 200,60; 6. Bottazzi (Beta Montecarlo) 203,56.



MARIO CALICETI (Attualfoto)

SALITA/Cassibba dietro a Grimaldi per tre centesimi

A un soffio dalla vittoria

Ancora una volta il secondo non è riuscito a battere il vincitore anche se a Sortino c'è mancato poco perché il sogno si realizzasse

SORTINO — Grimaldi vince ancora ma con un margine davvero esiguo, tre centesimi di secondo, una vera inezia. Un tempo che, trasformato in metri, equivale a pochi centimetri. Così è finita la Val D'Anapo-Sortino, disputata davanti ad oltre 20 mila spettatori e che aveva come grandi protagonisti Grimaldi, appunto, e Giovanni Cassibba che per una vera inezia ha perduto l'opportunità che insegue con tenacia da una intera stagione: battere Grimaldi (o Rosolia) e conquistare il primo «assoluta». Entrambi i piloti Grimaldi e Cassibba hanno disputato una gara con parecchi errori;

colpa probabilmente dell'asfalto scivoloso e infido. Tra i due protagonisti una fondamentale differenza: Grimaldi in gara, ha peggiorato di due secondi il tempo delle prove; Cassibba invece si è migliorato di oltre sette secondi. L'enorme vantaggio ha forse trattato in inganno Grimaldi che ha disputato una gara accorta e mai pensava che l'avversario avrebbe avuto un'impennata così vigorosa, ma inutile. Nella classifica assoluta in terza posizione Franco Patané che ha rispettato i pronostici della vigilia. Privitera invece, rallentato da noie al cambio della sua Osella 1600, è stato costretto

a cedere la quarta posizione a Iaria su Ams 1300. Solita incisiva prestazione di Giuseppe Virzi e ottime prove di Loddo e Cappello entrambi in gruppo A classe 1600. Grande battaglia in gruppo N/2000 costituita praticamente dai concorrenti del Trofeo Uno Turbo. Ha vinto «Bairo» che ha messo in fila Vasta, «Gin Fix», Giorgio Mertoli, e gli altri. La vittoria di «Bairo» è arrivata al culmine di un graduale affiatamento del pilota con la macchina. Il pilota della scuderia Etna dopo un inizio incerto, ha migliorato gara dopo gara.

Edo Murabito

SLALOM/Con la S4 dell'Abarth Rostagno vince a Pino Torinese

Una Lancia... Superba

PINO TORINESE — Felice esordio negli slalom della Lancia Delta S4 usata abitualmente nei rally mondiali dell'Abarth come muletto. Infatti nella 5. edizione della «Pino Torinese-Superga», valida come ultima prova del campionato italiano e penultima del «Superslalom» si è imposto il torinese Walter Rostagno (che sarà apripista al Rally di Sanremo), collaudatore da 4 anni all'Abarth di Torino. Rostagno ha preceduto sul traguardo il già

matematico campione d'Italia Luigi Barbero. Alla fine della 1. manche la classifica generale vedeva però al comando Giovanni Mozzone, con la Delta S4 di Rostagno relegata soltanto in 10. posizione per aver colpito alcuni birilli. Nella 2. salita i tanti cavalli della trazione integrale si facevano giusta mente strada in mezzo agli abitudini degli slalom. Da segnalare, purtroppo, l'incidente occorso a Perotto.

Mauro Bongiovanni

SLALOM

Pino Torinese (To), 5 ottobre 1986

5. Slalom Pino Torinese-Superga

Valida per il Campionato italiano e per il Superslalom

Le classifiche

Assoluta: 1. Rostagno (Delta S4) 160,41; 2. Barbero (Abarth La Ronde) 162,63; 3. De Micheli (Abarth X 1/9) 162,95; 4. Mozzone (Gmg) 163,677; 5. Bormida (Renault Alpine) 166,98; 6. Comello (Dallara) 169,30; 7. Angelillo (Fiat 126) 169,67; 8. Boeris (Abarth X 1/9) 170,12; 9. Carbone (Abarth 1000) 170,43; 10. Sabbatini (Fiat X 1/9) 170,43.

GRUPPO N-13

Classe 1150: 1. Bosetto 179,55; 2. Gnan 180,88; 3. Biffano 182,12; 4. Gallarotti 183,78; 5. PIANO 184,07; 6. Pechis 184,84; 7. Risi 185,68; 8. Borretta 191,77; 9. Stagno 191,83; 10. Rovella 192,75; 11. Vitali 196,15; 12. Cena 199,77; 13. Mazzilli 200,83; 14. Gallina 201,15; 15. Cragnaz 204,53; 16. Vollo 209,49; 17. Cubitto 217,31 (tutti su A 112 Abarth).

Classe 1300: 1. Bianchi (Simca R2) 185,29; 2. Turco (Samba Rally) 190,76; 3. Turletti (Samba Rally) 191,28; 4. Sarti (Samba Rally) 192,28; 5. Viarengo (Opel Corsa 194,26; 6. Fasciolo (Fiat X 1/9) 201,89.

Classe 1600: 1. Filippi 180,79; 2. Lanzone 186,35; 3. Saracco (Talbot Ti) 186,55; 4. Rocca 187,23; 5. Serende 191,06; 6. Trincherò 191,80; 7. Corsato (Ford Fiesta) 193,35; 8. Muller 194,20; 9. Scoriore 197,64 (tutti gli altri su Peugeot 205 Gti).

Classe oltre 1600: 1. Grassini 173,95; 2. Vannozi (Fiat Uno Turbo) 179,60; 3. Bonino 184,26; 4. De Martino 190,25; 5.

Aloisi (Fiat Ritmo) 194,94; 6. Garillo (Fiat Uno Turbo) 199,46; 7. Di Renzo (Fiat Ritmo) 205,37 (tutti gli altri su R5 Gt Turbo).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Boggero 175,63; 2. Bracaloni 176,26; 3. Morisi 176,58; 4. Argentero (A 112) 183,60; 5. Camporese (A 112) 184,92; 6. Canepao 186,33; 7. Bauducco (A 112) 187,01; 8. Savio 189,74; 9. Clerici 190,00; 10. Gallo (A 112) 190,33; 11. Bordino 191,30; 12. Burzio 196,24; 13. Giacchino (A 112) 197,40; 14. Belforti (A 112) 198,29 (tutti gli altri su Fiat 127 S).

Classe 1600: 1. Alberto (Golf Gti) 173,70; 2. Giordanino (Peugeot 205 Gti) 173,86; 3. Durante (Ford Escort) 194,00; 4. Masone (Mini De Tomaso) 195,13; 5. Vacchetti (Peugeot 104) 202,42; 6. Mastratuono (Mini De Tomaso) 222,16; 7. Giovazzini (Talbot) 244,24; 8. Longo (Mini De Tomaso) 261,07.

Classe oltre 1600: 1. Noris (Manta) 190,54; 2. Baldi (Ritmo 130) 190,86; 3. Valsesia (Kadett) 194,94; 4. Milani (Fiat 131 Racing) 200,61; 5. Albrile (Alfetta Gtv) 205,77.

GRUPPO SPECIALE

Classe 700: 1. Fracasso (Fiat 700) 175,97; 2. Guidotti (Fiat 700) 177,50; 3. Salino (Fiat 126) 179,18; 4. Rossetto (Fiat 700) 180,86; 5. Monbellati (Fiat 700) 185,18; 6. Malatrasi (Fiat 700) 192,06.

Classe 1000: 1. Angelillo (Fiat 126) 169,67; 2. Carbone (Abarth 1000) 170,43; 3. Scursatone (A 112) 171,11; 4. Marengo (A 112) 171,28; 5. Tiritan (A 112) 192,42; 6. Buscaglione (Fiat 800) 201,03; 7. Gili (Fiat 127) 208,92; 8. Brunatti (Fiat 127) 216,70.

Classe 1150: 1. Gramaglia 171,58; 2.

Balestrero 172,44; 3. Pugnali 172,79; 4. Sacchetto 163,44; 5. Nebbioni 178,67; 6. Cavalga 181,34; 7. Ornea 182,43; 8. Lazzarino 186,63; 9. Murgia 192,45; 10. Candelo 197,30 (tutti su A 112).

Classe 1300: 1. Sabbadini (Fiat X 1/9) 170,43; 2. Giuliano (Simca R2) 172,77; 3. Patete (Fiat X 1/9) 176,09; 4. Zanone (Simca R 2) 180,23; 5. Minazio (Fiat 128) 180,54; 6. Terranova (Fiat X 1/9) 181,67; 7. Pogliotto (Simca R 2) 181,97; 8. Bosso (Samba Rally) 191,99.

Classe 1600: 1. Barbero (Fiat X 1/9) 162,53; 2. De Micheli (Fiat X 1/9) 162,95; 3. Bormida (Alpine) 166,99; 4. Barbelli (Fiat X 1/9) 181,02; 5. Revello (Ritmo 75) 195,78.

Classe 2000: 1. Comello (Dallara) 169,30; 2. Cumino (Ford Escort) 177,64; 4. Corio (R5 Turbo) 178,10; 4. Bombini (Kadett Gte) 178,72; 5. Muraro (Lancia Montecarlo) 184,00; 6. Gavotto (Lancia Montecarlo) 188,66; 7. Michela (Kadett Gte) 190,25; 8. Negra (Fiat 131) 207,41; 9. Gastaldi (Kadett Gte) 224,80.

Classe 3000: 1. Rostagno (Delta S4) 160,41; 2. Perotto (Porsche) 174,78; 3. Cappelli (Talbot) 183,91; 4. Mangoia (Kadett) 189,81; 5. Munari (Ford RS) 198,89.

PROTOTIPI

Classe 1000: 1. Rosso (500 Dkv) 179,05; 2. Gentile 182,54; 3. Gallo 183,28; 4. Cataldo 190,69 (tutti su Fiat 500).

Classe oltre 1000: 1. Mozzone (Gmg) 163,67; 2. Boeris (Fiat X 1/9) 170,12; 3. Forgione (Abarth) 176,21; 4. Mazza (Fiat 500) 183,08; 5. Bertolone (Fiat 500) 190,46; 6. Lisi (Fiat X 1/9) 191,99; 7. Emanuele (Fiat) 198,0; 8. Soave (Fiat 126) 142,79.

VELOCITÀ IN SALITA

Sortino (Sr), 5 ottobre 1986

Val D'Anapo-Sortino

Gara nazionale

Le classifiche

Assoluta: 1. Grimaldi (Osella) in 3'37"91, alla media di 99,129 Km/h; 2. Cassibba (Osella) 3'37"94; 3. Patané (Osella) 3'50"95; 4. Iaria (Ams) 3'56"47; 5. Privitera (Osella) 3'59"26; 6. Carlino (Ams) 4'01"84; 7. Virzi (Porsche) 4'03"34; 8. Loddo (Alfasud) 4'15"95; 9. Cappello (Alfasud) 4'16"46; 10. Comito (Porsche) 4'16"75.

GRUPPO N

Classe 1000: 1. Mazitelli in 5'02"44, alla media di 71,419 Km/h; 2. Lombardo 5'05"21; 3. Guastella 5'08"11; 4. Caponnetto 5'09"40; 5. Culltrera 5'11"35; 6. Pulino 5'13"19 (tutti in Panda 45).

Classe 1150: 1. Ienna in 4'46"28 alla media di 75,451 Km/h; 2. Cardella 4'47"15; 3. Petralia 4'51"72; 4. «Manhattan» 4'55"85; 5. Gulino 5'13"44; 6. Rametta 5'13"46; 7. Gugliotta 5'25"57 (tutti in A112).

Classe 1300: 1. Crea (Samba) in 4'37"48 alla media di 77,843 Km/h.

Classe 1400: 1. Filesi in 4'39"60 alla media di 77,253 Km/h; 2. Rubino 4'42"34; 3. Leanza 4'51"38 (tutti in Alfasud).

Classe 1600: 1. Villa (Peugeot 205 Gti) 4'30"04 alla media di 79,988 Km/h; 2. Motta (Escort) 4'32"55; 3. Foti (Peugeot 205 Gti) 4'34"60; 4. Aeron (Golf) 4'38"86; 5. Battaglia (Visa) 4'43"62; 6. Trommino (Peugeot) 4'45"30; 7. Rosselli (Talbot) 5'10"30.

Classe 2000: 1. Bairo in 4'21"44 alla media di 82,619 Km/h; 2. Vasta 4'22"10; 3. «Gin Fix» 4'22"16; 4. Mertoli 4'22"83; 5. Anastasi 4'23"89; 6. Umyy 4'23"90; 7. Di Salvo 4'25"21; 8. Barbagallo 4'25"67; 9. Di Re 4'27"67; 10. Budano 4'30"24; 11. Arriva 4'36"55; 12. Mignosa 4'56"20 (tutti gli altri su Uno Turbo).

Classe 3500: 1. Alba (Escort) 4'27"27 alla media di 80,817 Km/h; 2. D'Agosta (Bmw 323) 4'43"94.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Gentile in 4'40"24 alla media di 77,077 Km/h; 2. Buccheri 4'47"74; Montecchi 4'54"61; 4. Vitale 5'15"90 (tutti su Panda 45).

Classe 1150: 1. Cruciani in 4'25"63 alla media di 81,316 Km/h; 2. Morabito 4'29"48; 3. Naselli 4'29"74; 4. Galipò 4'34"62; 5. Bilardi 4'35"29; 6. Riolo (A 112) 4'45"64 (tutti gli altri su Fiat 127).

Classe 1300: 1. Conti (Opel Corsa) 4'45"28 alla media di 75,715 Km/h.

Classe 1400: 1. Messana in 4'24"11 alla media di 81,784 Km/h; 2. Pappalardo 4'28"97; 3. Meteora 4'33"16; 4. Perez 4'36"12 (tutti su Alfasud).

Classe 1600: 1. Loddo (Alfasud) in 4'15"95 alla media di 84,391 Km/h; 2. Cappello 4'16"46; 3. Friday (Ritmo) 4'17"28; 4. Lucisano (Golf) 4'21"23; 5. Sottolo (Visa) 4'29"85.

Classe 2000: 1. Giuffrida (Opel Kadett) in 4'19"15 alla media di 83,349 Km/h; 2. Garibaldi (Ritmo) 4'22"40; 3. Scifo (Golf) 4'23"70; 4. Ponticello (Ritmo) 4'24"04; 5. Scontì (Alfetta Gtv) 4'24"40; 6. Lipari (Ritmo) 4'26"04; 7. Imbrò (Alfetta Gtv) 4'40"08; 8. Gianbertone (Opel Ascona) 4'41"87; 9. Lombardo (Alfetta Gtv) 4'43"60; 10. Annino 4'47"83.

Classe 2500: 1. Spinelli (Gtv) 4'38"73 alla media di 77,494 Km/h; 2. «Ininap» (Lancia Delta HF) 4'48"32.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Marino (Fiat X 1/9) in 4'42"02 alla media di 76,590 Km/h.

Classe 2000: 1. Condina in 4'22"47 alla media di 82,295 Km/h; 2. Scollica 4'30"33; 3. Termine 4'34"80 (tutti in Lancia Beta Montecarlo).

Classe oltre 3000: 1. Virzi 4'03"34 alla media di 88,765 Km/h; 2. Comito 4'16"75 (entrambi su Porsche).

GRUPPO 6

Classe 1300: 1. Iaria 3'56"47 alla media di 91,344 Km/h; 2. Carlino 4'01"84.

Classe 1600: 1. Privitera in 3'59"26 alla media di 90,278 Km/h; 2. Strano 4'27"68 (tutti in Osella).

Classe 2000: 1. Grimaldi in 3'37"91 alla media di 99,123 Km/h; 2. Cassibba 3'37"94; 3. Patané 3'50"95 (tutti su Osella).

AUTOSTORICHE/Targa Florio

Redman il nostalgico

CERDA — Dopo aver vinto la «Targa» mondiale del '70, lo statunitense Brian Redman, in coppia col tedesco Hans Hermann, si è aggiudicato, ancora su Porsche 908-3, la rievocazione storica della corsa siciliana. Al secondo posto si sono classificati «Apache»-Schoen, su Lotus 23 Sport.

Cerda (PA), 12 ottobre 1986

Classifica assoluta: 1. Redman-Hermann (Porsche 908-3) 1.28'06"; 2. «Apache»-Schoen (Lotus 23 Sport) a 37"; 3. Schuster-Brunn (Porsche 908 M/3) a 41"; 4. Violati-Peroni (Ferrari 250 Gto) a 51"; 5. Ilotte (Lotus 23) a 2'20"; 6. Obrist-Vaccarella (Ferrari 205 Gto) a 3'58"; 7. Silva-Borghesi (Jaguar E Type) a 7'08"; 8. Bonomi-Succi (Ferrari 250 Swb) a 7'57"; 9. Zambelletti-Pesenti (Ferrari 250 Swb) a 9'10"; 10. «Nessuno»-Restivo (Lotus Elan) a 9'18".

VELOCITÀ/Trofeo Cadetti

Redaelli un anno dopo

MONZA — Rompendo un incantesimo che durava da oltre un anno, Giuseppe Redaelli ha vinto la nona prova del Trofeo Cadetti Agip. Alle sue spalle Savio e Caprotti hanno completato il podio. Fermo Melgrati in batteria, conduce ora il Trofeo davanti a Savio a una gara del termine.

Monza, 11 ottobre 1986

Classifica assoluta: 1. Redaelli (Redaelli) 22 giri in 22'28"55 alla media di 141,245 kmh; 2. Savio (Ermolli) 22'29"90; 3. Caprotti (Tatuus) 22'30"11; 4. Bianchi (Ermolli) 22'30"54; 5. Brusadelli (Brusadelli) 22'30"70; 6. Madonnini (Elienne) 22'37"02; 7. Pareschi (Fontana) 22'38"49; 8. Peres (Tatuus) 22'38"83; 9. Frosinini (Ermolli) 22'39"03; 10. Nonnato (Tatuus) 22'39"27.

RALLY 1. SERIE/Valdinievole

Sbatta Berti vince Gori

MONTECATINI — Gori e Benelli su Ford Escort Turbo Gruppo N preparata da Repetto, si sono aggiudicati il 2. Rally Valdinievole. Berti, su Lancia rally, che aveva dominato il rally fin dall'inizio, ha rovinato tutto andando a sbattere nella penultima speciale quando aveva più di 5' di vantaggio sul secondo.

Montecatini (PT), 11-12 ottobre 1986

Classifica assoluta: 1. Gori-Benelli (Ford Escort Turbo) in 1.49'00"; 2. Carrara-Giannini (Opel Kadett Gsi) a 7"; 3. Matteini-Cattani (Opel Manta) a 59"; 4. Lucchesi-Bartolozzi (Vw Golf Gti) a 3'52"; 5. Braccini-Bartolozzi (Opel Kadett Gsi) a 3'54"; 6. Guarducci-Paolieri (Renault 5 Gt Turbo) a 4'30"; 7. Benifei-Fedi (Opel Ascona) a 4'34"; 8. Michelotti-Giannini (Peugeot 205 Gti) a 4'45"; 9. Carrara-Danesi (Vw Golf Gti) a 5'25"; 10. Toninelli-Toninelli (Peugeot 205 Gti) a 8'52".

RALLY 2. SERIE/Valle dell'Ufita

Pensiero stupendo

MONTECALVO IRPINO — Il 1. rally Valle dell'Ufita, organizzato dal Comune di Montecalvo e dall'AC di Avellino, è stato vinto dall'equipaggio Pensiero-Marvaso su Vw Golf Gti seguito da De Maio (su Alfasud Ti) e De Angeli. In seguito ad alcuni reclami sono stati esclusi dalla classifica Rodela-Cirillo e «Blumax»-De Vito.

Montecalvo Irpino (AV), 12 ottobre 1986

Classifica assoluta: Pensiero-Marvaso (Vw Golf gti); 2. De Maio (Alfasud Ti); 3. De Angelis (Renault Gt); 4. Colaro-Jannaccone (Golf Gti); 5. Arciero-Di Mascio (Fiat Ritmo); 6. Pacifico-Ciampi (A 112); 7. Dizazzo (A 112); 8. Ambrósone-Crocco (Alfasud); 9. Cirilli-Mastropietro (Vw Golf Gti); 10. Digolli-Dizazzo (A 112).

SLALOM/Gardone Riviera

Zandonà vola in Kenia

GARDONE — La nona ed ultima prova del campionato lombardo, organizzata dalla Scuderia Benaco Racing, ha visto prevalere ancora una volta il veronese Fausto Zandonà che così si è confermato in vetta alla classifica generale, aggiudicandosi l'ambito viaggio in Kenia offerto dall'Ocean Viaggi.

Gardone (BS), 12 ottobre 1986

Classifica assoluta: 1. Zandonà (Fiat 850 Prototipo) 204,6; 2. Bertolini (R 5 Turbo) 216,9; 3. Marangon (Simca R 2) 218,2; 4. Fusco (Fiat 127) 220,4; 5. Pojer (Simca R2) 221,9; 6. Bonaventuri (Kadett Gte) 222,2; 7. Boselli (Simca R 2) 222,3; 8. Massardi (A 112) 224,1; 9. Lissignoli (Fiat 127) 226,2; 10. Bertoli (Fiat 127) 226,4.

SLALOM/Nibbiano-Pecorara

Il ritorno di Cesari

NIBBIANO — Torna ad esibirsi Augusto Cesari con la sua Dallara La Ronde e per il neo campione italiano vincitore del Superslalom 86 Luigi Barbero non c'è stato più scampo. Netto infatti il successo di Cesari. In Gr. N vittoria del locale Travagin, mentre fra le GR. A si è imposto il pavese Fiorini.

Nibbiano (PC), 12 ottobre 1986

Classifica assoluta: 1. Cesari (Dallara La Ronde) pen. 141,89; 2. Barbero (Abarth Prototipo) 144,82; 3. Bormida (Alpine Renault) 146,75; 4. De Micheli (Fiat X 1/9) 148,57; 5. Boeris (Abarth Prototipo) 151,51; 6. Mozzone (Gmg) 152,32; 7. Sacchetto (A 112) 153,12; 8. Sabbadini (Fiat X 1/9) 154,62; 9. Marengo (A 112) 155,28; 10. Cugnali (A 112) 155,42.



Nello slalom di Nibbiano, Luigi Barbero (nella foto), neo campione italiano della specialità, nulla ha potuto contro Augusto Cesari (FotoAttualfoto)

SLALOM/Vezzano

Perini fa poker

LA SPEZIA — Quarto successo stagionale di Perini a Vezzano. Nella sua scia Pagliari e Rossi, rispettivamente a 4 e 27 centesimi di secondo, il che dice quanto la gara, decisa nella 1. manche, sia stata combattuta. Vittoria di Panesi in Gr. N e di Parilla in Gr. A.

Vezzano (SP), 12 ottobre 1986

Classifica assoluta: 1. Perini (Fiat X 1/9) 158,13; 2. Pagliari (Fiat X 1/9) 158,17; 3. Rossi (Fiat X 1/9) 158,40; 4. Datteri (Fiat X 1/9) 160,04; 5. Battolla (Alpine 110) 160,42; 6. Borra (Stratos) 161,64; 4. Morello (A 112 Abarth) 164,73; 8. Bernabò (Alpine 110) 166,40; 9. Barilli (R 5 Turbo) 168,16; 10. Federighi (A 112 Abarth) 168,71.

AUTOCROSS/Agugliano

Turchi e Binci chiudono

AGUGLIANO — Si è conclusa l'attività agonistica '86 presso il crossodromo «La Chiusa» di Agugliano. La manifestazione, ottimamente organizzata dalla Scuderia Ferretti, ha visto la vittoria, nei prototipi, di Gabriele Turchi, e di Binci, miglior tempo della giornata, per le elaborate.

Agugliano (AN), 12 ottobre 1986

Classifica assoluta - Prototipi: 1. Turchi (Porsche) 7'48"; 2. Grassetti 7'50"1; 3. Alesiani 8'10"2; 4. Burattini 8'42"4. **Elaborate:** 1. Binci (Porsche) 7'26"6; 2. Contardi 7'34"5; 3. Cannone 7'47"9; 3. Rossi (Fiat X 1/9) 8'14"9; 4. Montanari 8'17".

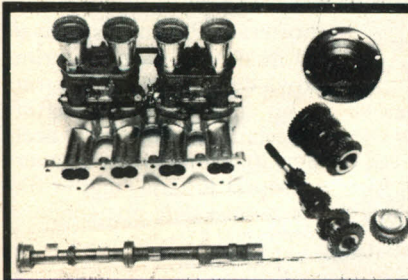
EUROAUTOCROSS/Maggiora

Havel e Felix europei

MAGGIORA — L'ultima prova del campionato europeo di autocross ha segnato il successo degli italiani Susan e Apostoli (categorie prototipi ed elaborate). Assegnati anche i titoli continentali della specialità, andati al cecoslovacco Havel e allo svizzero Felix.

Maggiora (NO), 12 ottobre 1986

Classifica assoluta - Prototipi: 1. Susan (Alfa Romeo 3300) in 6'05"36; 2. Krestan (Tatra) 6'14"09; 3. Roesel (Porsche) 6'17"10; 4. Nobik (Audi) 6'33"08; 2. De Boer (Opel) 6'37"77. **Elaborate:** 1. Apostoli (Porsche) in 6'34"80; 2. Felix (Porsche) 6'35"51; 3. Schmid (Porsche) 6'39"62; 4. Rosella (Fiat X 1/9) 6'40"68; 5. Parro (Fiat X 1/9) 6'43"73.



CAMILLO ALQUATI APPLICAZIONI
SPECIALI PER AUTO
26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91 - Telef. 0372/20450-410398

Collettori d'aspirazione e scarico speciali — Gruppi aspirazione completi di carburatori — Alberi distribuzione speciali — Rapporti al cambio ed al differenziale — Differenziali autobloccanti — Coppe olio in alluminio maggiorate — Valvole speciali — Puleghe dentate con cinghia — Pistoni stampati competizione — Guarnizioni testa speciali: FIAT - LANCIA AUTOBIANCHI - ALFA ROMEO - RENAULT - PEUGEOT e GOLF GTI.

Coppa olio in alluminio alettata per Fiat Ritmo 105 e Ritmo Abarth 125-130



La sesta di Bobby

Il pilota della March ha dominato la corsa dall'alto di una superiorità che non è mai stata messa in discussione da nessuno. Adesso la bagarre per il campionato si è ristretta con Rahal che precede di nove punti Michael Andretti

di Giancarlo Cevenini

LAGUNA SECA — Ormai la supremazia di Bobby Rahal nel campionato di Formula Indy rasenta la monotonia. L'occhialuto pilota del team Trueman ha vinto a Laguna Seca la sesta gara della stagione, battendo indiscutibilmente tutti gli avversari su un autodromo molto difficile, fatto di saliscendi, dove i sorpassi, se non impossibili, sono almeno molto difficili e al limite del rischio. Quella di Bobby è stata una corsa vinta con una estrema intelligenza e con grande forza. Una gara da campione tanto che se si potesse accostare Rahal a qualche pilota di Formula 1 si dovrebbe ricorrere al nome di Nelson Piquet, di quello che vinceva titoli mondiali con la Brabham. Bobby Rahal ha cavalcato solitario a Laguna Seca praticamente dall'inizio della tenzone, se si esclude una timida apparizione in testa di Mario Andretti nei primi giri. Il conduttore della March 86C ha dimostrato anche la bontà della messa a punto della sua monoposto, portata a un livello di competitività eccezionale, grazie anche a una squadra al top in tutti i sensi. Per dare un'idea della competitività della sua March basta ricorrere alle cifre: Rahal si è fermato ai box per rifornire e cambiare le gomme e non ha perso la leadership. È stato così per ben due volte. È visto che siamo a parlare di record aggiungiamo che Bobby a Laguna Seca ha conquistato un altro primato: sabato pomeriggio, prima della corsa, lo avevamo incontrato al campo di golf di Laguna Seca e ci aveva confidato che questa gara rappresentava qualcosa di molto importante per lui e per l'assegnazione del titolo di Formula Indy. Sulla pista alle porte di Monterrey, Rahal aveva già vinto due volte e sperava fortemente di conquistare il tris. Poche parole ma tutte vere, confermate

dal responso della corsa. Il dominio della rossa March di Rahal ha addirittura portato alla... monotonia la gara, quindicesima prova della serie organizzata dalla Cart.

FORTUNA vuole ci ha pensato Danny Sullivan, proprio nelle ultime battute, a ravvivare l'interesse. L'ex conduttore della Tyrrell, secondo all'traguardo, ha lottato tantissimo

per superare Rahal ma il vincitore è parso giocare come il gatto con il topo: quando si è visto alle spalle la March del team Penske ha ripreso la propria marcia velocissima e anche per Sullivan, pur bravo e determinato, non c'è stato più nulla da fare. È comunque un secondo posto positivo per l'ex vincitore di Indy: con i punti conquistati a Laguna Seca

Danny è salito al terzo posto nella classifica del campionato e, teoricamente, ha ancora la possibilità di aggiudicarsi il titolo '86. Onestamente siamo convinti che la lotta di vertice sia però ristretta a Rahal e a Michael Andretti. Il figlio del campione italo-americano è sempre stato con i primi finché le gomme non si sono degradate. Con grande intelligenza ha tenuto il campo giungendo terzo e «limitando» a nove punti il distacco dal capoclassifica del campionato. Michael ha quindi ancora molte chance per vincere il titolo e la sua impresa, se mai dovesse verificarsi, avrebbe del sensazionale, visto che sono appena tre anni che il pilota del team Kraco corre nei ranghi della categoria.

SARANNO comunque le ultime due corse di Phoenix, in programma domenica prossima, e di Miami, in novembre, a stabilire la definitiva situazione. A Laguna Seca la famiglia Andretti non ha vinto ma complessivamente ha portato a casa un ottimo risultato: il «vecchio» Mario è giunto al quarto posto. La sua Lola non è stata perfetta e da metà gara in poi ha perso progressivamente terreno tanto che è stato superato da Geoff Brabham, autore con la Lola a motore Cosworth, di una corsa positiva. Ancora una volta il colombiano Roberto Guerrero è stato protagonista di una bella rimonta, dopo essere stato attardato da un testa coda nelle prime fasi. Fra una settimana il circus della Formula Indy si sposterà a Phoenix, sull'ovale nel quale si è svolta la prima prova del campionato: si tratta di un circuito dove le vetture sfrecciano davanti agli occhi ogni 20 secondi. Sarà una vera e propria lotteria, una «riffa» che potrà valere una stagione. □

300 MIGLIA DI LAGUNA SECA

Laguna Seca (Usa), 12 ottobre 1986
15. gara del campionato di Formula Indy

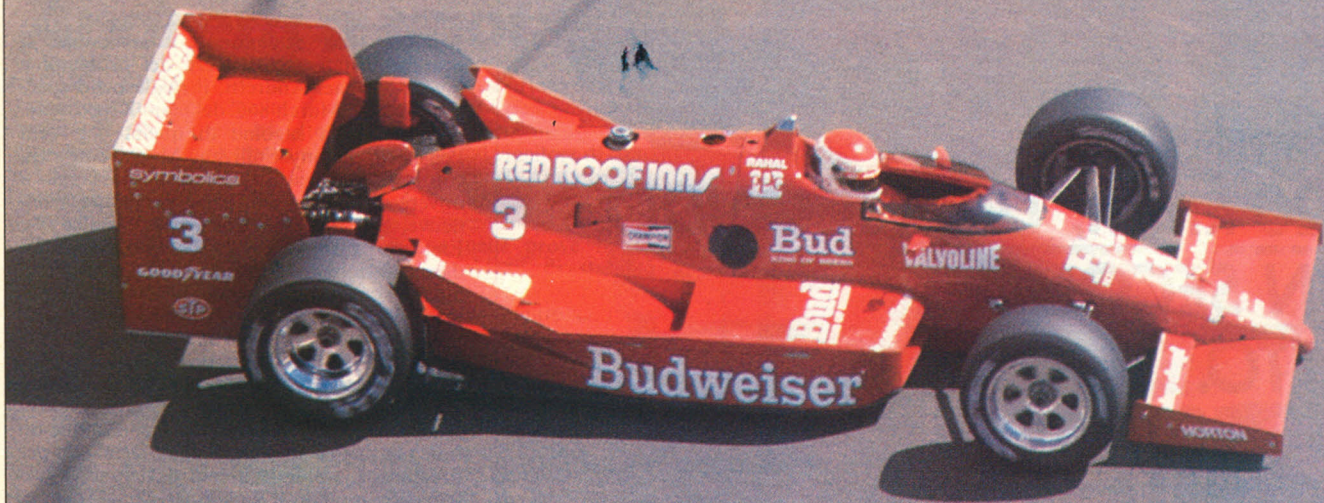
Così (in 24) al via e (in 12) al traguardo

Mario Andretti (Lola T8600-Cosworth) 53"036	Bobby Rahal (March 86C-Cosworth) 53"439
Rick Mears (Penske Pc15-Chevrolet) 53"466	Michael Andretti (March 86C-Cosworth) 53"542
Danny Sullivan (March 96C-Cosworth) 53"690	Roberto Guerrero (March 86C-Cosworth) 53"847
Geoff Brabham (Lola T8600-Cosworth) 53"870	Kevin Cogan (March 86C-Cosworth) 53"963
Emerson Fittipaldi (March 86C-Cosworth) 54"188	Raul Boesel (Lola T8600-Cosworth) 54"280
Al Unser jr (Lola T8600-Cosworth) 54"323	Jan Lammers (Eagle Gc86-Cosworth) 54"358
Roberto Moreno (Lola T8600-Cosworth) 54"564	Jacques Villeneuve (March 86C-Cosworth) 54"570
Tom Sneva (March 86C-Cosworth) 54"579	Ed Pimm (March 86C-Cosworth) 55"157
Johnny Rutherford (March 86C-Cosworth) 55"489	Arie Luyendyk (March 86C-Cosworth) 55"679
Jeff MacPherson (March 86C-Cosworth) 55"697	Tom Phillips (Lola T8600-Cosworth) 56"430
Randy Lewis (Lola T8600-Cosworth) 57"099	Desire Wilson (March 86C-Cosworth) 57"431
Dominic Dobson (March 86C-Cosworth) 57"432	Rocky Moran (March 86C-Cosworth) 58"393

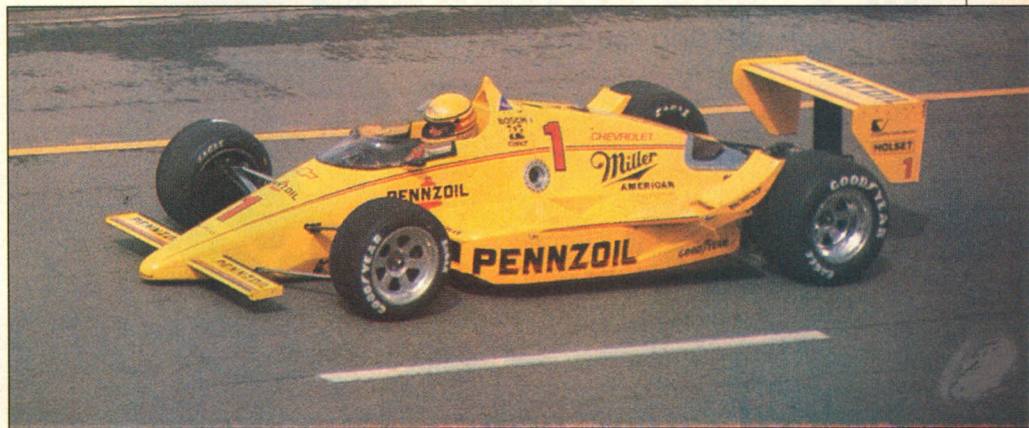
Non qualificato: Dale Coyne (Coyne-Dcl-Chevrolet)
1'02"908

Classifica del campionato: Bobby Rahal 159; Michael Andretti 150; Danny Sullivan 131; Mario Andretti 122; Al Unser jr 109; Kevin Cogan 99; Emerson Fittipaldi 95; Tom Sneva 82; Rick Mears 75; Johnny Rutherford 73.

- Bobby Rahal** 98 giri
(March 86C)
in 1.33'20" alla media di 192,634 kmh
- Danny Sullivan**
(March 86C)
- Michael Andretti**
(March 86C)
- Mario Andretti**
(Lola T86)
- Roberto Guerrero**
(March 86C)
- Geoff Brabham**
(Lola T 86)
- Emerson Fittipaldi**
(March 86C)
- Jan Lammers** a 2 giri
(Eagle Gc 86C)
- Kevin Cogan** a 3 giri
(March 86C)
- Arie Luyendyk** a 3 giri
(March 86C)
- Ed Pimm** a 4 giri
(March 86C)
- Johnny Rutherford** a 5 giri
(March 86 C)



Con la vittoria di Laguna Seca, Bobby Rahal ha posto una seria impoteca sul titolo 1986 di formula Indy. Già molto veloce in prova il pilota del team Truesport (sopra) si è letteralmente scatenato in corsa al volante della March 86B. A destra, Rick Mears ancora una volta costretto al ritiro con la Penske Pci5 a motore Chevrolet (FotoManocchia)



LE INTERVISTE

Andretti jr. accusa le gomme

LAGUNA SECA - Le spesse lenti che circondano i suoi occhi non possono nascondere quanto Bobby Rahal sprizzi felicità. Per lui Laguna Seca è la sesta vittoria stagionale, la quattordicesima della carriera: «Devo tutto al mio team — dice — che ha lavorato in modo splendido. Hanno cambiato il motore alla vigilia. Così ho potuto superare Mario Andretti, tentando il tutto e per tutto in curva. Avevo poi un ottimo margine su Michael Andretti e Sullivan che invece ha recuperato il terreno perso negli ultimi giri, grazie a un rifornimento velocissimo. Ora vado a Phoenix sollevato nel morale, anche se il campionato non è ancora vinto: ci sono almeno quattro piloti in grado di soffiarmelo». Tra questi Michael Andretti: «Oggi è andata male per colpa delle gomme che mi hanno tradito. Sapevo di contare su un ottimo motore ma dopo un terzo di gara, al pari di mio padre, ho dovuto rallentare per giungere alla fine e racimolare qualche punteggio utile». Soddisfatto è Danny Sullivan: «Con un pizzico di aiuto dalla buona sorte avrei potuto vincere. E non dimentichiamo che dai box è venuta meno la segnalazione del distacco». (l. m.)

LA CRONACA/Sullivan pericoloso per Rahal

Provaci ancora Danny

L'ex pilota della Tyrrell si è avvicinato al vincitore nel finale di gara. Bella ma sfortunata la corsa di Andretti jr

LAGUNA SECA — C'è molta attesa prima della partenza della gara, che potrebbe dare un volto più chiaro alla classifica del campionato. Mario Andretti, dalla pole position, scatta al comando tallonato da Bobby Rahal, dal figlio Michael, Rick Mears, Danny Sullivan, Roberto Guerrero, Kevin Cogan, Geoff Brabham, Emerson Fittipaldi e Al Unser jr. Il trio di testa in breve fa il vuoto alle proprie spalle. Il vantaggio dei tre su tutti gli altri è valutabile sui trecento metri circa. Al nono passaggio Rahal con la March del Truesport rompe gli indugi: infila all'interno la Lola di Andretti e da questo momento prende la fuga solitaria. L'ex pilota della Wolf di Formula 1 doppia molti rivali e al quindicesimo giro ha circa 9 secondi di vantaggio su Mario Andretti che precede il figlio. Dietro loro c'è la Penske a motore Chevrolet di Rick Mears che ha in scia la March di Sullivan, Cogan, Brabham, con la

Lola, Fittipaldi, Guerrero, Moreno e Jacques Villeneuve. Intanto scompare dalla classifica Unser jr che accusa noie al motore. Quando iniziano i rifornimenti Andretti perde tempo prezioso: l'italo americano è infatti ostacolato all'uscita dei box dalla March di Johnny Rutherford e precipita al sesto posto dietro a Kevin Cogan e davanti a Fittipaldi, il suo più diretto inseguitore.

RAHAL, intanto, continua a menare la danza con Michael Andretti regolarissimo dietro a lui a 9 secondi. Al 39. giro Tom Sneva si ritira col motore rotto mentre Mario Andretti, tutto proteso a inseguire, supera Cogan, recuperando una posizione. La media, fino a questo punto, si aggira sui 195,478 km/h. La corsa, almeno per quanto riguarda la lotta di testa, è tranquilla: Rahal è sempre primo con un

segue

**ANCHE
A 320 km/h, UN SECONDO
E' UN SECONDO.
ESATTO.**

NUOVO FORMULA 1: la novità vincente di casa TAG-Heuer

- Orologio sportivo professionale ● Impermeabile fino a 200 m. ● Cassa in acciaio inossidabile pregiato rivestito di fibra di vetro ● Swiss Quartz ● Lunetta girevole unidirezionale a scatti, per una sicurezza totale ● In 6 brillanti colori.



G. Descombes & C. S.p.A. - Milano - Concessionaria esclusiva per l'Italia

TECHNIQUES D'AVANT-GARDE



TIME FOR ACTION.
I Professionisti del Tempo.

La sesta di Bobby

segue

buon margine e continua a aumentare il proprio distacco. Ad avere dei problemi è invece Michael Andretti, il quale nello specchio della March 86C del team Kraco vede, minacciosa, la sagoma di quella del team Penske di Danny Sullivan. Mario Andretti, con la Lola, è già quarto; al 46. passaggio a dovere dire addio alla corsa è Jacques Villeneuve, per guasto meccanico, mentre sia Emerson Fittipaldi sia Roberto Guerrero danno lezioni di guida sudamericana, compiendo sorpassi spettacolari. Al 55. passaggio Randy Lewis dona al pubblico assiepatto sulle montagne attorno a Monterey una grande emozione: la sua monoposto va a fuoco, impegnando gli addetti a una faticosa opera di spegnimento. Sette tornate più tardi Michael Andretti ...passa al comando: è comunque un fuoco di paglia visto che Rahal, fermatosi per rifornire, si riprende la sua posizione il giro seguente, quando il giovane Michael sosta ai box per il pieno. Sarà un episodio che permetterà a Sullivan di passare al secondo posto, a soli due secondi da Rahal, mentre Andretti supera Geoff Brabham e va a occupare il terzo posto. Gli ultimi giri vedono Rahal controllare gli attacchi di Sullivan e andare a vincere, conquistando la quarta affermazione consecutiva dell'anno.

Lino Manocchia



A destra, Fabrizio Barbazza dominatore della corsa di F.3000 americana e ora più che mai lanciato alla conquista del campionato. Sopra, Andretti velocissimo in prova ma solo terzo in corsa (FotoCevenini)



LE PROVE/Record di pole per Mario Andretti a quota 56

LAGUNA SECA - Per la cinquantaseiesima volta nella sua carriera Mario Andretti ha ottenuto una pole position piazzando la Lola T8 600 del team di Carl Haas al primo posto nelle prove di qualificazioni svoltesi in vista della gara di Laguna Seca. Mario ha guidato in modo splendido nel bellissimo circuito, situato nelle montagne che attorniano la penisola di Monterrey, e ha battuto se stesso, essendo già il recordman del circuito. Sabato ha ritoccato il proprio primato portandolo dai 203,744 km/h a 207,562 km/h, con un cronometrico di 53"036. Mario con la sua partecipazione si è quindi candidato come il grande favorito della corsa anche se, dietro a lui, sia Robby Rahal sia Rick Mears non sono stati da meno. Il primo con la March del team Truesport ha viaggiato molto velocemente e alla fine ha accusato un distacco di soli quattro decimi mentre il secondo, sulle cui qualità non c'è bisogno di

sprecarsi, ha portato la rinnovata Penske a motore Chevrolet a una bella terza posizione ad appena 27 millesimi dal vincitore di Indianapolis. Michael Andretti con la March del team Krac è giunto quarto precedendo Danny Sullivan che nelle prove ha avuto grossi problemi di stabilità al retrotreno: per ovviare all'inconveniente ha tentato la mossa a sorpresa, montando l'alettone posteriore già usato dal suo compagno di squadra Rick Mears sulla Penske Pc15. Molto buono è stato il tempo di Geoff Brabham tornato a montare il motore Cosworth in luogo dell'Honda preparato da John Judd, in fabbrica per lo sviluppo di una nuova centralina elettronica, mentre non è giunto Fittipaldi. Da segnalare che nel giro della categoria si è rivisto come anticipato da As l'olandese Jan Lammers che ha qualificato in una brillante dodicesima posizione la sua rinnovata Eagle-Cosworth. □

MINI INDY/Domina il monzese

Barbazza quasi titolo

LAGUNA SECA — Un Fabrizio Barbazza formato... Capelli quello che a Laguna Seca ha battuto tutti gli avversari e consolidato la propria leadership nel campionato di Formula 3000 americana? Partito dalla terza fila, frutto di una quinta posizione in prove tutt'altro che avaro di problemi, il conduttore monzese in corsa è stato a dir poco stupendo. Con una rimonta sensazionale ha costruito probabilmente la sua vittoria più bella giro dopo giro. Un'affermazione ottenuta in un autodromo difficile, nel quale i sorpassi sono praticamente impossibili. Al termine della serie mancano ancora due prove, una a Phoenix, dove il monzese ha debuttato, e un'altra sul difficile circuito cittadino di Tamiami nei pressi di Miami in Florida. Gli avversari di Barbazza a Laguna Seca si sono persi per strada, non prendendo punti: Mike Groff è giunto solo settimo a 1 giro mentre Jeff Andretti è stato eliminato da una collisione con un avversario. Dietro a Barbazza si è classificato l'americano Steve Millen che è stato per lungo tempo un testa alla corsa ma che si è dovuto arrendere a Fabrizio. Bella la corsa di Juan Manuel Fangio III, terzo alla fine. Così Barbazza ora ha conquistato una fetta non piccola di un campionato molto bello: per le prossime corse è atteso negli Usa per curargli la monoposto nientemeno che Cesarino Gariboldi. (g. c.)

MINI INDY

Laguna Seca, 12 ottobre 1986

8. gara del campionato Arc

La classifica: 1. Fabrizio Barbazza 40 giri in 41'17"28 alla media di 177,800 km/h; 2. Millen a 0"574; 3. Fangio; 4. Haon; 5. Simpson; 6. Busby; 7. Groff a 1 giro; 8. Boat a 1 giro; 9. Thaelke a 1 giro; 10. Murphey a 1 giro; 11. Fornoro a 1 giro; 12. Swindell a 9 giri; 13. Byrne a 9 giri.
Classifica del campionato: Barbazza 103; Groff 83; Andretti 80; Millen 75; Busby 54; Boat 48; C. Bren 38; Rice a Swindell 37; Fangio 36.



UN MOTORE DI QUALITÀ ASSISTITO DA 250.000 ESPERTI GARANTITO PER 2 ANNI. ANZI, PER 5

Quando chiedi a un motore potenza elevata e grande affidabilità, primo fra tutti c'è Briggs & Stratton.

Perché Briggs & Stratton costruisce motori che lavorano in silenzio a tutte le velocità, a tutte le temperature e a tutte le pendenze. Per questo una garanzia di 2 anni puoi averla solo da Briggs & Stratton. Anzi, 2 anni di garanzia sul motore e addirittura 5 sull'accensione elettronica Magnetron. Con l'assistenza qualificata dei 250.000 esperti che Briggs & Stratton ha preparato sui suoi motori in 10 anni.

Briggs & Stratton. Tecnologia e uomini che sfidano il tempo.



potenza, durata, assistenza

IVE

RICHIEDERE GRATIS
MATERIALE ILLUSTRATIVO

DISTRIBUITO IN ITALIA DA:
RAMA SpA

Via Agnoletti, 8 - Zona Annonaria
42100 Reggio Emilia - Tel. (0522) 73641.r.a.
Telex 530614 RAMA I

EUROTURISMO/In coppia con Pirro ha vinto anche al Jarama

Magnifico Ravaglia!

Il veneziano è ora a un passo dal titolo continentale. In Spagna si è prodotto in una rimonta sensazionale ai danni di Walkinshaw. Decisione europea domenica prossima all'Estoril

JARAMA — Una corsa magnifica, nella quale Roberto Ravaglia ha mostrato tutto il suo valore. In coppia con Emanuele Pirro il mestrino della Bmw ha trionfato al Jarama aggiungendo punti forse determinanti per quel titolo europeo turismo che domenica prossima potrebbe circondargli il capo. La corsa di Ravaglia è stata superlativa; qualcuno ha addirittura sostenuto che si è trattato della sua migliore prestazione da quando è diventato pilota ufficiale della Bmw. D'altronde la cronaca stessa di questo tredicesimo appuntamento del campionato lo dimostra. Al via è scattato in testa il tedesco Niedzwiedz con la Ford Sierra ufficiale, ma dopo appena una tornata la corsa è stata sospesa per via di un urto violentissimo avvenuto all'altezza del ponte Dunlop tra Lovato e Villamil. Dopo mezz'ora l'organizzazione dà una nuova partenza e Niedzwiedz si ripete portandosi al comando davanti alla Rover di Walkinshaw, alla Volvo di Cecotto, alla Rover di Brancatelli, alla Bmw

di Pirro, ad Hanhe, Grice e Capelli, con la seconda Bmw ufficiale. Il campione di F. 3000 dopo cinque giri supera l'australiano mentre Pirro vince la resistenza di Brancatelli, portandosi in quinta posizione. Capelli, al 15. giro, si ferma ai box: la sua Bmw dovrà sostare per nove tornate a causa di problemi elettrici. Dopo tre quarti d'ora Cecotto, prodottosi in una splendida rimonta, va al comando davanti a Walkinshaw, Niedzwiedz e Pirro e Hanhe che poi supera il romano. I rifornimenti non mutano la situazione: Lindstrom e Percy, che hanno rilevato Cecotto e Walkinshaw, duellano per il primo posto davanti a Schlessler e Ravaglia che procedono l'uno attaccato all'altro. Dopo la seconda sosta Lindstrom-Cecotto guidano con Percy-Walkinshaw, Schlessler-Hanhe, Joosen-Allam e Ravaglia, che continua a guidare, in piena bagarre tra loro. La Volvo di testa comunque accusa qualche problema alla sospensione posteriore e si deve fermare per un controllo: così Walkinshaw va al comando con 20" di vantaggio su Hanhe, Cecotto,

Ravaglia. Cecotto, dopo 110 giri, riprende il secondo posto mentre il veneziano sale al terzo, dopo che Hanhe ha tamponato la Bmw di Quester ed è stato costretto al ritiro. A 20 tornate dal termine Ravaglia si produce in una rimonta sensazionale. Rosicchia

secondi su secondi sui due che lo precedono, approfitta della sosta di Cecotto e si porta alle spalle di Walkinshaw in crisi di motore. Lo supererà a 10 giri dal termine, andando a vincere la sua corsa più bella.

Raimond Blancafort

500 KM DI JARAMA

Jarama (Spagna) 12 ottobre 1986
13. gara del campionato europeo turismo

Così (in 37) al via e (in 19) al traguardo

Rover Vitesse (Walkinshaw-Percy) 1'33"09	Ford Sierra Xr4 Ti (Niedzwiedz-Soper) 1'33"37
Volvo 240 Turbo (Cecotto-Olofsson) 1'33"37	Rover Vitesse (Schlessler-Brancatelli-Joosen) 1'33"38
Ford Sierra Xr4 Ti (Dieudonné-Ludwig) 1'33"72	Holden Commodore (Grice-Birrane-Lesseps) 1'33"74
Volvo 240 Turbo (Lindstrom-Granberg) 1'33"82	Bmw 635 Csi (Ravaglia-Pirro) 1'33"88
Volvo 240 Turbo (Andersson-Baldi) 1'33"93	Rover Vitesse (Hanhe-Allam) 1'33"94
Bmw 635 Csi (Quester-Capelli) 1'34"46	Ford Sierra Xr4 Ti (Villamil-Winkelhock) 1'34"77
Bmw 635 Csi (Giroix-Trollé) 1'35"15	Bmw 635 Csi (Micangeli-Rossi) 1'35"32
Bmw 635 Csi (Cipriani-Lovato) 1'36"10	Bmw 325 i (Vogt-Oestreich) 1'36"17
Bmw 635 Csi (Sasiambarrera-Bosshard) 1'36"25	Bmw 635 Csi (Micangeli-Engge-Vogt) 1'36"55
Ford Sierra Xr4 Ti (Pareja-Grohs) 1'36"55	Alfa Romeo 75 (Melville-Spiffero) 1'37"35
Alfa Romeo 75 (Lombardi-Drovandi) 1'37"66	Bmw 635 Csi (Salam-Destic) 1'38"02
Bmw 325 i (Hammelman-Waterscheid) 1'38"42	Alfa Romeo 75 (Camathias-Castagna) 1'38"49
Bmw 325 i (Kan-Chee-Lee) 1'39"52	Bmw 325 i (Smadja-Sagne) 1'39"70
Mercedes 190 E 2.3 L6 (Vojtech-Micangeli) 1'39"87	Mercedes 190 E 2.3 16 (Bayol-Di Gioia) 1'40"02
Alfa Romeo 75 (Liena-Livio) 1'40"57	Toyota Corolla (Lingmann-Holz) 1'41"61
Vw Golf Gti (Ripolles-Miranda) 1'43"17	Toyota Corolla (Nielsen-Hoyer) 1'43"57
Toyota Corolla (Diez-Barthe) 1'43"57	Vw Golf Gti (Ruiz Thiery-Albacete) 1'44"04
Audi 80 Gte (Capra-Grandi) 1'44"10	Audi 80 Gte (Suster-Seikel) 1'44"52
Vw Golf Gti (Arias-Arias) 1'44"76	

1. **Bmw 635 Csi** 150 giri in 4.05'09"99 (Ravaglia-Pirro)
2. **Rover Vitesse** in 4.05'33"86 (Walkinshaw-Percy)
3. **Volvo 240 Turbo** in 4.06'38"13 (Cecotto-Lindstrom)
4. **Rover Vitesse** a 1 giro (Allam-Brancatelli-Joosen)
5. **Ford Sierra Xr4 Ti** a 1 giro (Dieudonné-Ludwig)
6. **Bmw 635 Csi** a 3 giri (Giroix-Trollé-Feltier)
7. **Volvo 240 Turbo** a 3 giri (Andersson-Baldi)
8. **Bmw 325 i** a 4 giri (Rensing-Vogt-Strycek)
9. **Ford Sierra Xr4 Ti** a 6 giri (Grohs-Winkelhock)
10. **Mercedes 190 E 2.3 16** a 7 giri (Micangeli-Vojtech)
11. **Bmw 325 i** a 7 giri (Chee Lee-Lien-Chau)
12. **Bmw 325 i** a 8 giri (Smadja-Sagne)
13. **Volvo 240 Turbo** a 9 giri (Olofsson-Granberg)
14. **Alfa Romeo 75** a 10 giri (Livio-Siena)
15. **Alfa Romeo 75** a 12 giri (Camathias-Castagna)
16. **Bmw 635 Csi** a 18 giri (Quester-Capelli)
17. **Audi 80 Gte** a 18 giri (Suster-Seikel)
18. **Vw Golf Gti** a 25 giri (Ruiz Thiery-Albacete)
19. **Toyota Corolla** a 30 giri (Nielsen-Hoyer)

■ Giro più veloce: Roberto Ravaglia-Emanuele Pirro (Bmw 635 Csi) in 1'33"80

Così l'europeo turismo dopo la 13. gara

PILOTI - 1. Ravaglia punti 218; 2. Percy 203; 3. Vogt 196; 4. Walkinshaw 187; 5. Lindstrom 181; 6. Cecotto 161; 7. Hoyer e Nielsen 151; 9. Hoelzl 149; 10. Quester 147.

MARCHE - 1. Toyota punti 200; 2. Bmw 170; 3. Rover 161; 4. Mercedes 165; 5. Volvo 151; 6. Audi 116; 7. Volkswagen 87; 8. Alfa Romeo 69; 9. Ford 72; 10. Mazda 21.

Ravaglia è vicinissimo al titolo europeo (FotoStudio83)

LE INTERVISTE/Il vincitore resta tranquillo

Settimana decisiva

JARAMA — Ha il sorriso dei giorni migliori. Non lo vuole ammettere ma in cuor suo sa di avere fatto un passo decisivo per raggiungere il titolo europeo: «Non è ancora deciso, state calmi — dice sorridente Roberto Ravaglia — alla fine del campionato manca la corsa dell'Estoril e il vantaggio che ho nei confronti di Percy è troppo esiguo per dare corda ai pronostici. Comunque sono felicissimo di questa affermazione: credo di avere portato a termine una gara magnifica, una delle migliori mai disputate da quando corro con la Bmw».

— Prima del Jarama sembravi nutrire grossi timori sulla trasferta spagnola. Perché?

«Teoricamente le nostre Bmw non dovevano trovarsi bene su questo tracciato, più indicato a vetture turbo. Invece sia io sia Emanuele Pirro siamo stati molto competitivi anche in prova. All'Estoril dovremmo fare ancora meglio. Comunque questa sarà una settimana di vera passione».

Quattro gare con le Coupé Quattro affidate a Röhrli e Mikkola **L'Audi rientra nel mondiale**

COME AMPIAMENTE previsto, l'Audi ha deciso la scorsa settimana di comunicare ufficialmente il suo rientro nel mondiale rally 1987. «Preso atto dei positivi sviluppi in materia di sicurezza — si legge nel comunicato della Casa tedesca — l'Audi ha deciso di iscrivere un team ufficiale al mondiale '87». Il programma partirà con due Coupé Quattro — che verranno sensibilmente sviluppate nei tre mesi che mancano a Montecarlo — nei soliti colori della Hb: una per Röhrli, al cui fianco rimarrà Geistdörfer, e l'altra per Mikkola. Potrebbe essere il solo Röhrli in gara a Montecarlo; ci sarà poi



anche Mikkola al Safari e all'A-cropoli e solo lui farà il Mille Laghi. Per ora non è prevista partecipazione ad altre gare iridate, che l'Audi ha evidentemente giudicato non positive dal punto di vista della sicurezza del pubblico; ma ciò non toglie che, in caso di alta competitività della vettura a Montecarlo, i programmi di mondiale potranno essere aumentati. Röhrli — nella **foto-Dppi** — farà poi due o tre gare del campionato tedesco e parteciperà allo sviluppo della Audi 200 Quattro Turbo, con la quale ha sostenuto una lunga sessione di test proprio una settimana fa a Digione, in Francia.

Tabaton fuori vince il francese Auriol

ANTIBES - Anche senza la presenza della Lancia 037 del potenzialmente pericoloso Snijers, il rally di Antibes non si è concluso tanto positivamente per Tabaton e per la sua Delta S4. Il pilota della Grifone è infatti uscito di strada alla seconda speciale del rally, buttando al vento i 60 quasi certi punti della vittoria — con coeff. 3 europeo — e restando così in testa al campionato con gli stessi 345 punti del pilota belga della Trè Gazzelle. Il rally è stato poi vinto dal francese Auriol (nella Photo4), alla fine di soli 57" più veloce con la sua Austin Metro 6R4 della Renault Maxi 5 Turbo di Chatriot. Era in gara anche Darniche con una Lancia Rally gestita dal team di Leonetti; ma ha abbandonato dopo la 18. speciale per una toccata provocata dal contatto in trasferimento con un altro concorrente. Il Gruppo A è stato vinto da Oreille con la R11 Turbo, dopo che Loubet aveva abbandonato già a inizio gara per il cedimento del motore della sua Alfa 75 V6.



Ecco le foto di Markku Alen contro il camion in Nuova Zelanda

È STATO DI recente comunicato dagli organizzatori del rally di Nuova Zelanda il risultato delle indagini effettuate per dare una spiegazione tecnica alla disavventura capitata a Markku Alen e alla sua Lancia Delta S4 nel corso della 26. prova speciale della gara. Come si ricorderà, Alen nel corso di quella speciale si trovò improvvisamente di fronte un camioncino che tranquillamente procedeva in senso inverso al suo, in un tratto di strada che avrebbe ovviamente dovuto essere chiuso al traffico. Dopo una frenata d'emergenza, la Delta S4 riuscì a fermarsi a pochi centimetri dal camioncino che nel frattempo si era intraversato — come si può ben vedere **nelle foto esclusive** scattate poco dopo l'incidente —, evitando così un quasi certo grave incidente. L'esito delle indagini degli organizzatori neozelandesi ha chiarito che l'accaduto è stato per colpa di... nessuno, dato che il camioncino si è inserito sul tratto di speciale esattamente fra il passaggio della vettura apripista, transitata regolarmente, e la Delta S4 di Alen. Per riuscirci ha dovuto solo rimuovere un ceppo d'albero messo al centro di una congiunzione, giacché non si era ritenuto di mettere personale di servizio a guardia di ogni possibile accesso alle prove...



■ **MANTOVA CORSE.** Riconizioni limitate agli ultimissimi giorni prima della gara per il 5. rally Mantova Corse, in programma tutto di giorno domenica 9 novembre. Il percorso comprenderà sedici prove, metà su asfalto e metà su sterrato con prova finale su ronde di terra.

■ **ROMA.** Sono aperte le iscrizioni per il 7. rally di Roma, in programma il primo novembre su 16 prove su asfalto e con partenza e arrivo sempre in Piazza del Popolo nella capitale. Per iscriversi, mandare 250.000 lire più 15.000 per l'assicurazione a: Assi Promo Competition Car, p.le Clodio 12, 00195 Roma.

A Norstedt e ad Arnesson l'Euro autocross

SI È DECISO il campionato europeo rallycross 1986. I due svedesi, Anders Norstedt e Olle Arnesson si sono assicurati a Buxtehude presso Amburgo i titoli delle due divisioni. Norstedt ha vinto per la Saab dopo il 1984 e '85 il terzo titolo europeo di seguito. Il protagonista della scena, il norvegese Martin Schanche, ha dovuto rinunciare alla prova tedesca. Senza la pressione dei suoi due principali rivali, Olle Arnesson si è nettamente imposto nella finale A, conquistando il suo quarto titolo europeo. Norstedt si è quindi assicurato il titolo della 1. divisione con 132 punti, davanti a Davidsson con 108 e Reeves con 92. La 2. divisione è andata così ad Arnesson con 133 punti, davanti a Schanche con 103 e Alamäki con 97.

A Pettersson il titolo Gruppo A in Svezia

GUNNAR PETERSSON con la Audi Coupé Quattro ha vinto il titolo nazionale svedese Gr. A, vincendo l'ultima gara a Vimmerby. Nel campionato Pettersson — che a Vimmerby ha battuto Stromberg e Johansson — si è imposto con 81 punti mentre il Gr. A fino a 1300 è andato a Thorbjorn Edling e alla sua Mazda 323 con 75 punti. In Gr. 2 Mats Jonsson con la sua Opel Ascona si è laureato campione con 54 punti davanti a Stig Andervang su Ford Escort Rs 2000 con 32.



MONDIALE RALLY/Si anima a Sanremo il mercato piloti

Kankkunen in Lancia

Il finlandese della Peugeot arriverà al fianco del confermatissimo Biasion, mentre Markku Alen, allettato dalle ricche offerte dei giapponesi e della Ford, potrebbe interrompere con il team torinese un matrimonio che dura ormai da quattordici anni

di Roberto Boccafogli

SANREMO — Quest'anno il mare era più gonfio e più grigio del solito. Colpa delle due settimane di ritardo con cui questa edizione del rally di Sanremo è iniziato rispetto agli anni scorsi. Eppure l'atmosfera della vigilia era esattamente la stessa di quella degli ultimi due anni. Uguale era il sole quasi estivo che inondava il lungomare e le sue palme; ma soprattutto era uguale il motivo dominante delle chiacchiere pre-rally che i intrecciavano nei saloni e nei giardini dell'hotel Royal: Alen e la Lancia stanno per divorziare? Se ne parlava come e, forse, ancora di più di quanto se ne parlò nell'85, quando Markku aveva ormai firmato un pre-contratto con la Peugeot. Se ne parlava molto di più di quanto si è dibattuto sulla Lancia Delta Hf 4x4, presentata in tutta fretta domeni-

ca mattina — a parte se ne leggono le caratteristiche principali — dopo la conferenza stampa in cui Cesare Fiorio ha riassunto le speranze deluse dalla stagione '86 e ha brevemente annunciato i suoi motivi di ottimismo in vista dell'87 stagione che dovrebbe vedere i motori torinesi debuttare nell'ottobre con Abbate. L'incertezza della situazione in vista dell'87 fra Alen e il suo team ha tenuto banco completamente, e del resto non è difficile capire il perché, dato che proprio alla Lancia sono legate le uniche incertezze rimaste di un mercato piloti che ormai ha ben poco da dire. Confermatissimo Biasion — ha siglato il contratto domenica mattina, firmando per l'87 e sottoscrivendo un'opzione di altre due stagioni — il team di Fiorio aspetta infatti la soluzione del caso Alen prima di completare i suoi

quadri in vista del prossimo anno. Si fa presto a capire perché.

LA CONFERENZA stampa del direttore sportivo LANCIA era attesissima. Non si è detto invece un gran che, con buona pace di chi aspettava il nome del nuovo pilota e anzi di chi si attendeva una qualche rivendicazione sul mondiale perduto della Delta S4. «**La nostra Gruppo B va in pensione con il nostro rimpianto** — ha detto Fiorio — **ma anche con la nostra convinzione. Ora abbiamo la Delta Hf 4x4 e guardiamo con fiducia alla stagione '87. Sarà difficilissima, per la concorrenza certamente agguerrita che incontreremo e anche per il pesante calendario: undici gare per il mondiale marche, che noi disputeremo per intero, quasi sempre con due vetture e a volte con tre**». Tutto a posto, quindi. Anche per l'omologazione della vettura, che sarà a inizio dicembre, cioè dopo il completamento della produzione dei cinquemila esemplari richiesti per il Gruppo A. Meno a posto era — e lo è ancora in questi giorni in cui il rally si corre — la situazione Lancia riguardo ai piloti per il futuro. Il problema numero uno tocca Alen: se rimarrà, il team potrà decidere se acquistare un terzo pilota fisso e se invece provvedere alla formazione affrontando ogni singola gara iridata con un pilota valido localmente; se andrà via, la Lancia dovrà per forza prendere un secondo pilota da affiancare a Biasion, ricorrendo poi ad altri nomi considerando le esigenze di ogni rally del mondiale. In entrambi i casi, sono tanti i nomi dei piloti che potrebbero nell'87 finire fra le braccia di mamma Fiat. In primo luogo, Kankkunen. Il finlandese è giovane, veloce, affidabile e piace a Fiorio. È anche «liberabile» dagli impegni Peugeot, Todt lo vorrebbe ancora con sé in vista di non impossibili sorprese che potrebbero anche modificare — e di molto... — la situazione rallistica futura. Fiorio con Kankkunen ci ha già parlato e l'ingaggio può considerarsi certo, ma Fiorio ha già parlato anche con tanti altri piloti che non hanno proprio le carte in regola per disputare un programma completo in Lancia.

ECCO QUINDI che la decisione di Alen assume — anche quest'anno — un valore eccezionale. D'altra parte, se Alen sembrava nei giorni dalla vigilia abbastanza «distante» da queste conversazioni, il sorriso a trentadue denti di Fiorio e compagni non faceva certo intuire grosse

 **CARNICA** *presenta*
assicurazioni

OUTLINE
C.C.I.A.A.



Motor Expó Racing '86

La più grande Fiera
Motoristica del Triveneto

18-26 OTTOBRE GORIZIA - QUARTIERE FIERISTICO

SABATO 18
ore 14.00: TRIAL Triveneto Fuoristrada
ore 17.00: Esibizione di **AMANDA LEAR** - STUNT SHOW

DOMENICA 19
ore 10.30: MINICROSS INDOOR (Motocross Stadium)
ore 14.00: CROSS INDOOR cl. 125/250 - SUPERBIKERS terra/asfalto

DA LUNEDÌ A VENERDÌ
Sfida **KENNY ROBERTS** e prove per il pubblico con GO-PRO

SABATO 25
ore 14.30: Sfida femminile regionale su GO-PRO aperta al pubblico
ore 17.00: Esibizione di **TRACY SPENCER** la trionfatrice di FESTIVALBAR - STUNT SHOW

DOMENICA 26
ore 10.00: Qualificazioni GARA D'ACCELERAZIONE FORMULA DRAGSTER con la partecipazione di **MIKI BIASION** e la sua **DELTA S4 MARTINI**
ore 14.00: GARA D'ACCELERAZIONE E FIRE-SHOW

Ingresso festivi e prefestivi: interi L. 7.000 - ridotti L. 5.000 - Feriali L. 4.000
Orari festivi e prefestivi: dalle 10.00 alle 22.00 Feriali dalle 18.00 alle 22.00

SPECIALE EDIZIONE DRAGSTER



tensioni all'interno del clan torinese. Potrebbe essere davvero l'anno del grande divorzio: Alen — corteggiatissimo a forza di yen giapponesi tanto dalla Mazda quanto da un misterioso team nipponico, nonché dalla Ford — potrebbe anche decidere di spezzare il matrimonio iniziato quattordici anni fa con il Gruppo Fiat, il quale non si trova però nella stessa tensione in cui si dibatteva un anno fa. Rimane questo il motivo principe d'interesse di un Sanremo che non conta più nulla per l'iride marche doppiato in Finlandia dalla Peugeot, e solo teoricamente — ci vorrebbe una vittoria di Alen e un ritiro di Kankkunen — interessante per il mondiale piloti. A meno che non sia tutto un complotto per tenere vivo un interesse ormai sgonfiato... □

Vietate nell'87 alcune Gruppo A

Nei programmi Fisa c'è... l'inquisizione

SANREMO — La notizia è esplosa come una bomba nei giorni precedenti la partenza del rally, ma già la scorsa settimana se ne parlava dappertutto. Il succo è questo: la Fisa starebbe preparando una lista segretissima — da divulgare pubblicamente non prima di dicembre, nei giorni dell'Esecutivo — contenente il nome di alcune vetture che l'anno prossimo non saranno ammesse a gareggiare in Gruppo A per il fatto di essere troppo

più potenti del tetto di 300 cavalli fissato dalla Fisa come insuperabile. In questa lista figurerebbe con certezza la Ford Sierra con motore Cosworth, la Bmw 635 Csi e molto probabilmente tutte le nuove vetture sulle quali andranno a cadere i «sospetti» della Fisa. Dalle fonti ufficiali, cioè dai rappresentanti ufficiali della Fisa a Sanremo, sono arrivate solo sdegnate risposte evasive. Quel che è certo è che in questi giorni a Parigi ci si sta chiedendo

come mettere in pratica l'intenzione di misurare «sul campo» la potenza delle vetture Gr.A impegnate nei rally. Come si sa una simile operazione è possibile solo al banco prova e quindi non è nemmeno inaccettabile l'ipotesi che a Parigi, nell'impossibilità matematica di mantenere fede a questi propositi di «supercontrollo» si sia deciso di bandire in partenza le vetture che potrebbero dare certi problemi. Staremo a vedere... □



In alto a sinistra, Kankkunen e Alen sembrano perplessi sul loro futuro: il finlandese approderà sicuramente alla Lancia e potrebbe prendere proprio il posto di Markku se questi cederà alle lusinghe dei giapponesi o della Ford (FotoHolmes). Alen, a lato sulla Delta S4, difficilmente, però, interromperà la collaborazione con la Casa torinese che dura da 14 anni (FotoDppi)

Con la Porsche a Bologna contro le Delta S4 e le Metro 6R4

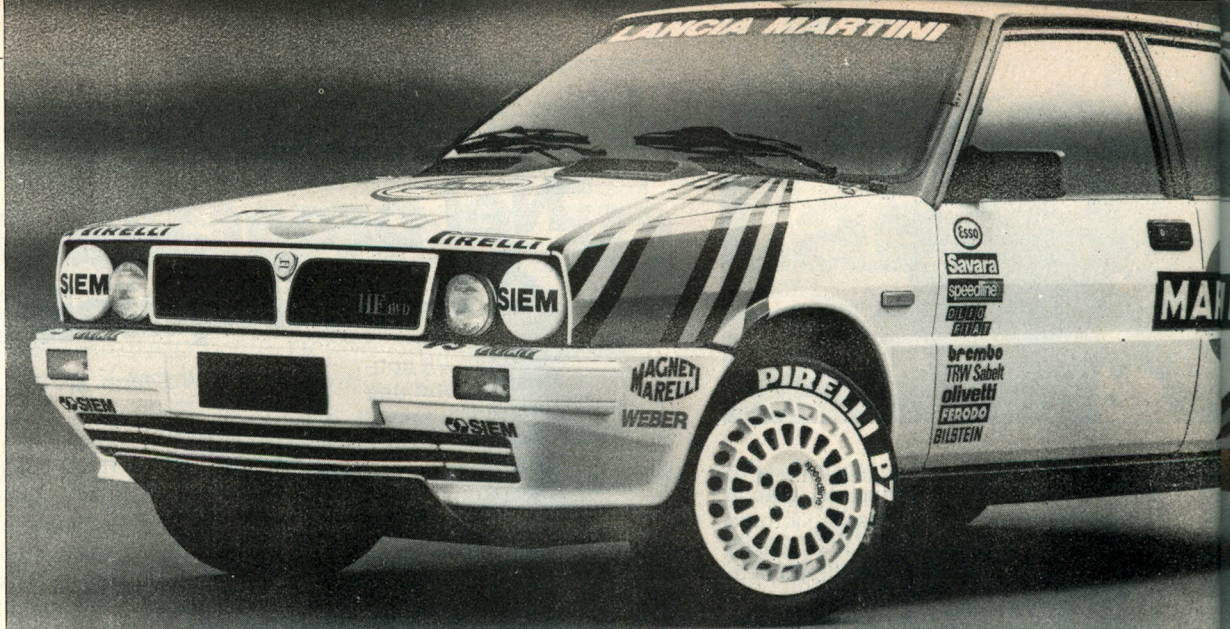
Ickx al Memorial Bettega

SANREMO — Si avvicina l'inverno e si ritorna a parlare del Memorial Bettega, gara di Formula Rally la cui prima — e unica — edizione venne disputata con successo un anno fa a Bologna sul percorso ricavato al centro dello spiazzo del Motor Show. Nuova formula e circuito modificato saranno i principali ingredienti della manifestazione di quest'anno, in programma da venerdì 12 a domenica 14 dicembre. Il Memorial Bettega vero e proprio vedrà impegnate, come già

nell'85, otto vetture Gr. B a trazione integrale che si affronteranno in uno scontro per la vittoria comprendente quarti di finale, semifinale e finale. La novità riguarda la gara definita Trofeo, che nell'85 è stata corsa dalla Fiat Uno e che quest'anno vedrà in gara solo Lancia Rally. Queste disputeranno il venerdì le prove libere, il sabato quelle valide per gli accoppiamenti in gara e la domenica si affronteranno in una sfida con le stesse modalità delle altre vetture. Fra le Lancia 037

certamente ce ne sono tre della Tre Gazzelle, con Snijers, Panontin e Darniche, mentre nel Memorial saranno certamente in gara almeno tre Delta S4 — per Alen, Biasion ed Eriksson — due Metro 6R4 e una Porsche 959, probabilmente guidata da Jacky Ickx. Fra le modifiche apportate al percorso, i due rettilinei di partenza saranno identici ed entrambi su asfalto, così da limitare il «gap» di avvio fra le due diverse partenze.

La Delta Hf 4WD, a lato e nell'altra pagina, è la nuova Gruppo A con la quale la Lancia gareggerà nel rivoluzionato mondiale rally edizione 1987. Esteticamente, al di là della livrea Martini, la vettura a trazione integrale non presenta grandi differenze dal modello di serie, anche se lo studio tecnologico è molto avanzato con soluzioni assai sofisticate



ANTEPRIMA/È stata presentata a Sanremo l'attesa Delta Hf 4WD

La bella dopo la bestia

Si è vista l'arma di Gruppo A con cui la Lancia inseguirà il titolo mondiale 1987 dopo la decretata fine dei «mostri». La trazione integrale torinese sarà omologata a dicembre

SANREMO — Bella, su questo non c'è dubbio. Lo dicevano tutti, nessuno escluso, coloro che per la prima volta l'hanno vista. Nei giardini dell'hotel Royal la Lancia Delta Hf 4x4 faceva sfoggio dei suoi colori Martini e poneva a tutti lo stesso interrogativo su quale sarà il suo valore tecnico. Dopo anni di prestazioni di vetture «mostro», che di somiglianza con le vetture vere e proprie ne avevano pochine, la Delta Hf 4x4 ha sorpreso per la sua clamorosa somiglianza con la Delta 4x4 già comune sulle nostre strade. Nessun segno di particolare «cattiveria»; nessuna traccia di quella grinta che si era soliti vedere nei prototipi che stanno per andare in pensione. Per ora la Delta Hf 4x4 Gr. A — l'omologazione arriverà a dicembre — è solo il frutto migliore di una tecnologia di tavolino che solo in piccolissima parte è stata confortata da prove su strada. La vettura ha una linea pulita, un interno sobrio e nel suo vano motore colpisce un propulsore apparentemente semplice e abbastanza facile sul quale lavorare. Sotto — per ora, si intende — si nasconde un quattro cilindri in linea con due sole valvole per cilindro, soluzio-

ne che ben difficilmente potrà permettere di aggiungere molto di più ai 230 cavalli denunciati oggi. L'incompletezza dello sviluppo di questa vettura è confermata anche dal cambio: quello a innesti frontali che monterà in gara arriverà soltanto fra qualche giorno e, finora, si è lavorato su quello normale di serie, anche se più di una voce

incontrollata parla di esperimenti fatti con il cambio della Thema Ferrari... Ma già dalla prossima settimana inizieranno i test veri e propri: il tempo di lasciare Biasion un po' a riposo dopo le fatiche del Sanremo e la Delta Hf 4x4 si tufferà su qualche tratto di prove del Sanremo stesso, tratti sui quali nei giorni del rally il team crono-

metrerà le Gruppo A più interessanti. Per ora si sa che i numeri hanno confermato il valore del sistema di trazione integrale, composto da differenziale anteriore autobloccante, centrale con giunto Ferguson e posteriore Torsen. Ora vedremo se la terra toscana confermerà l'ottimismo provocato dalle prime uscite alla Mandria. □

Vatanen, intanto, proverà a giorni la 205 T16 africana

La Peugeot entra in Gr.C

SANREMO — La Peugeot medita un colpaccio che in pochi si attendono. E del resto perché, se così non fosse, Jean Todt si sarebbe aggirato per Sanremo con il suo ben noto sorrisino?... Bruciato dalle decisioni Fisa in favore del Gruppo A, il team francese non ha un futuro rallistico: ha la Parigi-Dakar, sì, alla quale prenderà parte certamente Ari Vatanen — quasi certamente in coppia con il suo vecchio navigatore Terry Harryman —, ma non è un granché per una squadra che ha fatto centro pieno nei due ultimi campionati mondiali rally. Nei giorni pre-Sanremo è poi arrivata la definitiva conferma del «no» al Gruppo A: a Parigi non si pensa assolutamente a realizzare una nuova vettura in grado di correre nei rally futuri e anche quella 405 — che debutterà sul mercato nell'estate '87 e sulla quale si era deciso di realizzare la Gr. S poi annullata — non sarà mai trasformata in una protagonista del Gruppo Turismo. Logico, quindi, che in questi giorni alla Peugeot si parli di altre forme di automobilismo. È certo infatti che a Boulogne si sta pensando a iniziare i lavori per la

realizzazione di un nuovo motore aspirato per la formula 1, nonché a una nuova vettura Gr. C per il campionato mondiale Sport Prototipi. Ma sotto sotto, tutta l'attenzione della Casa è rivolta alla decisione del Tribunale francese in merito al processo attualmente in corso fra la Peugeot e la Fisa, denunciata per non adempimento dei precedenti patti in materia di regolamenti. Come si sa, da quasi tutte le parti si sostiene che sarà l'autorità sportiva a vincere; ma in casa Peugeot si respira aria di fiducia e se la decisione sarà favorevole alla Casa, da questa partirà l'immediata richiesta per un riesame di quel Gr. S che avrebbe dovuto vivere dal 1987 e che potrebbe così tornare sulla scena forse addirittura dall'88, riportando così il team di Todt nei rally e con piene aspirazioni. La decisione non sarà nota prima di metà novembre. Per ora a Parigi ci si accontenta dei prossimi test di Vatanen con la turbo 16 in versione africana: i test in Niger saranno a inizio novembre ma già dalla prossima settimana ci saranno test nel Sud della Francia... □



Raddoppiati i C.O. africani dalla Fisa

CAMBIERANNO presto le indicazioni tracciate dall'Esecutivo Fisa sul regolamento dei rally africani validi per il mondiale. Due settimane fa a Parigi si decise di limitare alla lunghezza massima di 60 chilometri i tratti fra un controllo orario e l'altro. Ora questa distanza sarà quasi certamente portata a 120 km, su richiesta che verrà esaminata ufficialmente a metà novembre dalla Fisa. E con un grande sospiro di sollievo da parte degli organizzatori del Safari, che avrebbero i loro problemi a cambiare il percorso mettendo un controllo orario ogni 60 chilometri anche in mezzo alla savana.

Potenza di 230 cavalli

MOTORE

Tipo: 4 cilindri in linea trasversale turbocompresso sistemato in posizione anteriore

Cilindrata: 1995 cc

Alesaggio x corsa: 84 x 90 mm

Rapp. compressione: 7,5 : 1

Potenza max: 230 Cv a 6250 giri/min

Coppia max: 33 kgm a 4000 giri/min

Alimentazione: iniezione elettronica Weber-Marelli law integrata con accensione, turbo e intercooler

TRASMISSIONE

Trazione: sulle 4 ruote: ripartitore centrale di coppia con giunto Ferguson; differenziale anteriore autobloccante e posteriore Torsen

STERZO: con idroguida a cremagliera

SOSPENSIONI: a ruote indipendenti tipo McPherson; con bracci oscillanti e barra all'avantreno; aste tra-

sversali, puntoni di reazione e barra al retrotreno

FRENI: autoventilanti a disco Brembo con comando idraulico a doppia pompa e ripartitore regolabile manuale

RUOTE

Cerchi: Speedline: 7" x 15" per asfalto; 5,5" x 14" per terra e neve

Pneumatici: 210/580-15" slick; 185/70-14" terra

DIMENSIONI

Lunghezza: 3895 mm

Larghezza: 1620 mm

Altezza: 1360 mm

Passo: 2475 mm

Carreggiata ant.: 1434 mm con gomme slick

Carreggiata post.: 1440 mm con gomme slick

Peso: 1120 kg

Capacità serbatoio: 40/80 litri

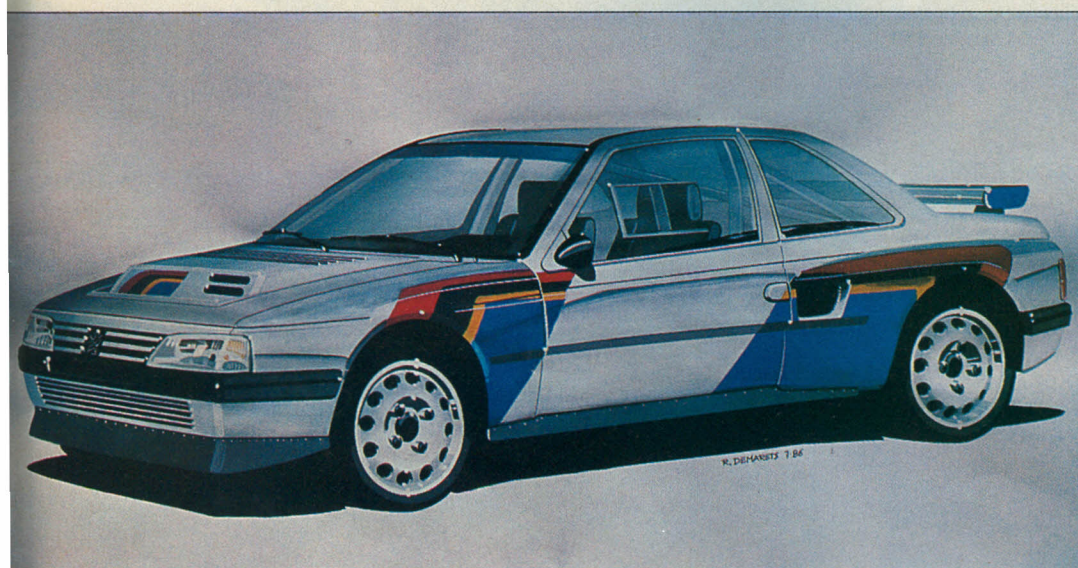


Fabrizi su 205 «bomba»

SANREMO — Sembra una Peugeot 205 Gti (nella foto Don) come tante, tutt'al più diversa per i colori West che la colorano su tutta la carrozzeria. E invece è una vettura tutta diversa, preparata dalla Italtecnica di Mariolino Cavagnero con una «iniezione» di potenza e di novità tecniche che la avvicinano di tanto alla 205 Gti con motore 1900 e cambio a sei marce che si vedrà dal prossimo anno. La guiderà in gara Stefano Fabrizio, al suo rientro sulla scena ralistica e chiamato al difficile impegno di provare in gara questa «bomba» da oltre 150 cavalli, 152 per l'esattezza, raggiunti dal motore 1600 grazie a un grosso lavoro effettuato sul diametro delle valvole e con trasformazioni di albero a cammes e pistoni

■ **FORD.** Tutto è pronto per il grande finale di stagione della squadra Ford. Al Rac di fine novembre tornerà in gara la Rs 200: ce ne saranno tre, affidate a Blomqvist, Grundel e a Lovell. Subito dopo la gara inglese inizieranno i test approfonditi — e non solo in Gran Bretagna — sulle Sierra Cosworth e 4x4.

■ **OPEL.** A Sanremo c'era anche la primissima Opel Kadett Gsi 2000 mai vista sulle strade europee. La guidava il responsabile delle attività sportive Opel Italia, Massimo Fiduci, arrivato sulle strade del Sanremo con questa «bomba» da 130 cavalli, di serie, e da oltre 200 all'ora, ma che correrà nell'87 nel Cir.



Sopra, ecco il disegno di come sarebbe dovuta essere la Peugeot 405, la Gr. S con la quale la Casa di Boulogne sperava nel tris iridato e che invece non potrà correre

VIVA I

UTO
SPRI
NT

CONRERO

RALLY/Concluso il corso Opel-As

A SCUOLA

Venti allievi fra ragazzi e ragazze, istruttori d'eccezione e due Kadett Gsi Gr. A: questi gli ingredienti del «seminario» di derapata che la Gm e il nostro settimanale hanno organizzato nello splendido centro di Pugnochiuso. E alla fine nessuno ha esultato quando è suonata la campanella di fine lezioni...

di Gianni Cogni - foto Photo 4

PUGNOCHIUSO — Se diventeranno dei rallymen lo potrà dire solo il futuro. Di certo se ora ne hanno le conoscenze di base necessarie è tutto merito della scuola rally Opel-Autosprint, giunta nel miglior modo possibile alla sua sesta edizione nella cornice incantevole del centro vacanze di Pugnochiuso sul Gargano. Una iniziativa unica nel suo genere, con il solo «difetto» di poter ospitare solo venti partecipanti: una minima parte delle circa tremila richieste di partecipazione giunte in redazione. Per una settimana questi venti fortunati hanno avuto a disposizione il meglio per poter concretizzare il loro sogno di diventare piloti o navigatori di rally, e del tutto gratuitamente. Una cosa che ha

segue

Un momento della Scuola Rally Opel-Autosprint. Nel verde di Pugnochiuso del Gargano, con allievi e istruttori impegnati nelle lezioni eppure in tenuta «vacanziera», l'atmosfera non era certo quella rigida e ufficiale di un'aula scolastica ...



Sole e mare fra i più affascinanti d'Italia non hanno troppo distratto i venti allievi ospitati dal Centro Vacanze di Pugnochiuso. Il ritmo delle lezioni, in basso con «Rudy» in primissimo piano a dare istruzioni, è sempre stato sostenuto



Viva la scuola

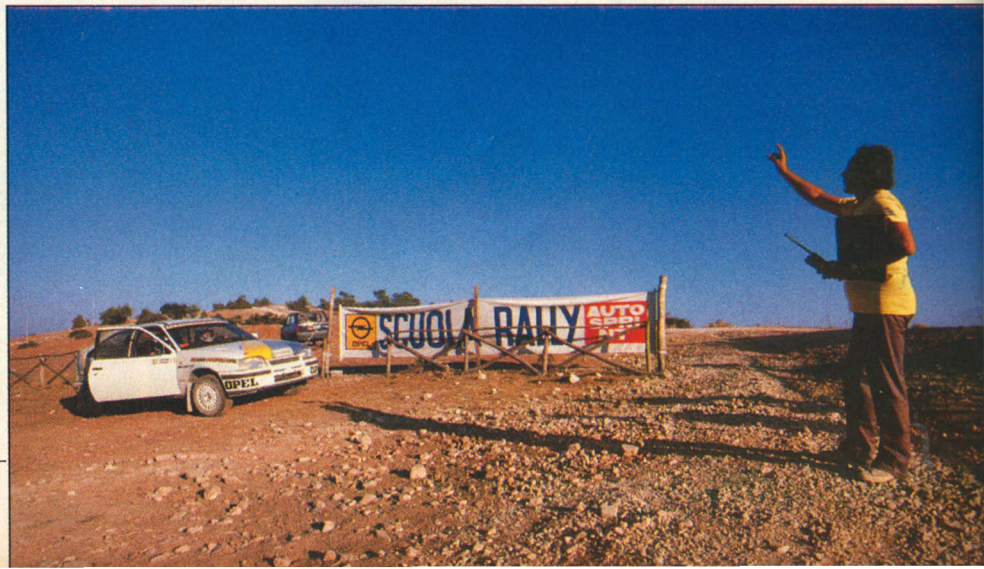
segue

fatto o fa tuttora scalpore, se è vero che un genitore non voleva assolutamente crederci: «**ci deve essere per forza sotto qualcosa di strano**», aveva detto. Opel Kadett Gsi Gr.A preparate da Conrero e del tutto simili a quelle protagoniste del Cir 1986, tutto il team ufficiale Opel impegnato nell'insegnamento (dal responsabile dell'attività sportiva Gm-Italia Massimo Fiduci, al direttore sportivo Rudy, agli equipaggi ufficiali Fabbrici-Cecchini e Milanese-Bianchi, al medico della squadra, dottor Mori, fino alla assistenza meccanica nelle prove pratiche fornita da Marangon e Salomone, due dei meccanici che seguono le Kadett Gsi in gara). E c'è stata anche la partecipazione di esperti di settore come Ketty Tabakov (Pr della Sabelt Trw) e Mario Cravero (Michelin) e alla disponibilità di un preparatore atletico, il professor Guerra, a cui è stata demandata l'attività fisica quotidiana.

UNA OPPORTUNITÀ unica, si diceva, perché, come non hanno avuto difficoltà a confermare i partecipanti, ben difficilmente la maggior parte dei venti ragazzi e ragazze giunti da tutta Italia a Pugnochiuso avrebbero potuto avvicinarsi allo sport dell'automobile senza questa opportunità. «**Per me che sono un grande appassionato** — diceva

ad esempio Pasquale Chimenz — era una occasione unica perché al di là della disponibilità finanziaria necessaria per poter correre, io vivo in una zona dove le gare sono poche e quindi ho anche pochissime occasioni di vedere all'opera i ralisti in generale e quelli professionisti in particolare». «**Abbiamo potuto provare a essere dei ralisti, abbiamo imparato quanto era necessario** — diceva Paola Galon — **ma siamo anche entrati dentro un mondo, un ambiente, che di solito si vede solo dal di fuori. Provare delle vere macchine da corsa: una cosa splendida, unica e che sicuramente nessuno di noi potrà dimenticare e che ha rinsaldato la nostra passione per i rally**». Sono dichiarazioni che in fondo dicono già tutto sugli obiettivi e sulla riuscita del corso. Arrivati tutti più o meno a digiuno di pratica ralistica, i ragazzi sono tornati

a casa con un bagaglio di conoscenze più che sufficiente per potersi cimentare in gara. Gli alunni sono stati tutti bravi, tanto che stavolta non si è voluto dichiarare pubblicamente un vincitore. Per due di loro, il pilota Corrado Garuti, diciannovenne di Sanremo, e il navigatore Mario Bellotti, ventunenne napoletano, ci sarà quanto prima la possibilità di disputare un rally al volante di una Opel Kadett Gsi ufficiale. «**È un corso dove i sogni si avverano**», ha detto il giovane pilota sanremese. Forse è esagerato ma sicuramente questa scuola rally Opel-Autosprint è una scuola di sogno che ha creato un gruppo di grandi amici e riproposto l'impegno di una grande Casa automobilistica verso il mondo dei rally e verso i giovani. Ma anche l'impegno del nostro settimanale nei confronti dei nostri lettori. □

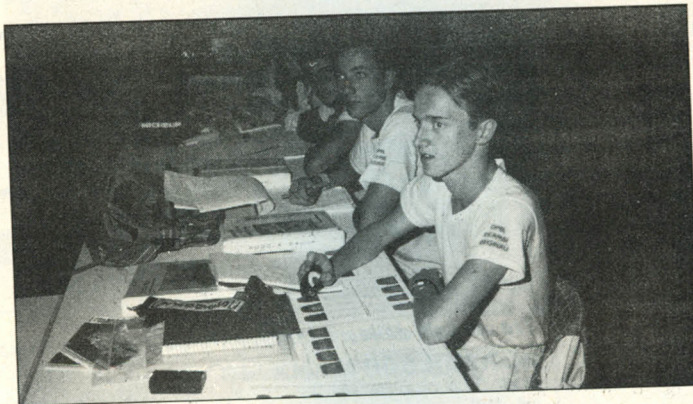


LA CRONACA/Sette giorni di «college» non senza goliardia

Sterrato laboratorio

Preparazione atletica, teoria in aula con interventi di esperti del settore e pratica sulla pista di terra con la Kadett Gsi. Ma c'è anche chi è finito in piscina vestito

PUGNOCHIUSO — «Mi aggravo per la stazione di Foggia e cercavo di capire chi fossero gli altri — ricorda Pasquale Chimenz —. Guardavo ragazzi e ragazze che erano intorno a me pensando a come fare per sapere se erano anche loro della partita o meno. Una situazione che molti degli altri ragazzi stavano vivendo. Poi a risolvere tutto ci ha pensato Paolo Della Torre che dall'alto della sua mole si è messo a sbandierare una copia di Autosprint». Così nella mattinata di sabato 13 settembre è iniziata la storia del corpo rally Opel-Autosprint, proseguita con l'arrivo al centro vacanze di Pugnochiuso dove ad attendere i venti partecipanti (dieci aspiranti piloti e dieci aspiranti navigatori di cui sette ragazze e tredici ragazzi) c'era tutta la squadra Opel capeggiata da Giò Cantarella, massimo dirigente della Opel Gm-Italia, venuto rapidamente a salutare l'avvio del corso prima di involarsi per la presentazione della nuova Opel Omega in Germania. Non è mancata un po' di titubanza iniziale: «Sai — diceva Antonio Cola, barman veneziano appassionato di F. 1 — avevo un po' di timore reverenziale nei confronti di questi professionisti: non avevo proprio idea di che tipi fossero. Ma sono bastate poche ore per rendermi conto che erano persone alla mano, gente come noi, come non avrei mai creduto. Quanto al gruppo di ragazzi è bastato poco per farlo diventare omogeneo». E infatti la somma della disponibilità degli istruttori e della familiarizzazione del gruppo di alunni è rapidamente sfociata anche nell'inevitabile goliardia di queste situazioni. «Fabbri — ricorda Giovanni Candeloro — si è ritrovato a dovere dormire in una culla, mentre alla prima uscita in spiaggia i piloti sono inevitabilmente finiti in acqua vestiti di tutto punto». Ma il gioco degli scherzi in fondo è durato poco. «Prima ci ha pensato Rudy a darci una cal-



Il corso è iniziato sui banchi dell'aula per le lezioni teoriche

Il registro di classe

Gli alunni

COGNOME E NOME	DATA DI NASCITA	LUOGO	SPECIALIZZAZIONE
1) Accardo Angela	12/5/1966	Sassari	Navigatore
2) Bellotti Mario	19/1/1965	Napoli	Navigatore
3) Candeloro Giovanni	12/1/1965	Avezzano (AQ)	Pilota
4) Cenci Massimo	8/6/1967	S. Marino	Pilota
5) Chimenz Pasquale	3/10/1964	Andria (BA)	Pilota
6) Cola Antonio	2/7/1966	Venezia	Navigatore
7) Della Torre Paolo	27/7/1967	Varese	Navigatore
8) Del Prete Anna	4/2/1966	Verona	Navigatore
9) De Vivo Annalisa	10/4/1968	Foggia	Navigatore
10) Galon Paola	30/3/1968	Vicenza	Pilota
11) Garuti Corrado	5/1/1967	Sanremo (IM)	Pilota
12) Gesualdi Antonio	10/1/1965	Vaiano (FI)	Navigatore
13) Mannelli Andrea	20/11/1964	Livorno (LI)	Navigatore
14) Marchetti Alessandra	27/2/1964	Piombino (LI)	Pilota
15) Parolai Lucia	29/12/1966	Montevarchi (SI)	Pilota
16) Pedrola Manuela	16/7/1967	Sondrio	Navigatore
17) Recchiuti Silvestro	15/5/1965	S. Salvo (CH)	Pilota
18) Rio Andrea	30/4/1967	Pinerolo (TO)	Pilota
19) Sacchetti Francesco	17/1/1965	Rimini (FO)	Pilota
20) Valente Roberto	13/8/1966	Legnago (VR)	Navigatore

Il preside

«Rudy» Dal Pozzo Direttore sportivo

I professori

Paolo Cecchini	Navigatore
Leonardo Bianchi	Navigatore
Stefano Milanese	Pilota
Fabrizio Fabbri	Pilota
Pietro Mori	Medico squadra Gm

Il Ministro della Pubblica Istruzione Rally

Massimo Fiduci Responsabile attività sportiva Opel-Gm Italia

I liberi docenti

Ketty Tabakov	Pr Sabell Trw
Mario Cravero	Responsabile attività sportiva Michelin Italia

Gli assistenti di laboratorio

Roberto Marangon	Meccanico Autotecnica Conrero
Gaetano Salomone	Meccanico Autotecnica Conrero

mata quando abbiamo tentato di colpire lui e poi, dopo le prime due giornate di calma «relativa», non c'è stato veramente più tempo per gli scherzi. Il corso è stato veramente intenso e chi più chi meno tutti volevano arrivare a essere i primi per conquistare la possibilità di fare una gara vera con una vettura ufficiale».

PASSATI SABATO e la domenica (dedicata alle visite mediche e a una prima infarinatura sulle modalità del corso e sul significato dei rally) il lunedì si è aperto con la preparazione atletica, dalle 8.30 alle 9.30 con esercizi fisici e footing. Quindi, mezz'ora per la doccia e poi tutti in aula fino all'ora di pranzo per le lezioni teoriche. Nel pomeriggio tutti a Santa Tecla, località nei pressi di Pugnochiuso, in cui è stato ricavato un circuito di circa un chilometro interamente su sterrato e in cui hanno avuto inizio le lezioni pratiche. Su questa falsariga, che teneva impegnati i partecipanti al corso tutti i giorni fino alle 19.45 («sono arrivata senza abbronzatura — diceva Alessandra Marchetti — ma proprio non pensavo che con il sole e il mare che c'erano di tornare a casa ancor più pallida») l'attività dei giorni seguenti fino al venerdì; giorno del gran finale. Alla mattina, in aula, le lezioni degli ospiti esterni e l'ultima proiezione di filmati, ovviamente sui rally; al pomeriggio il grande esame finale con piloti e navigatori, accoppiati per la prima volta e assolutamente padroni delle vetture (normalmente erano sempre affiancati da un istruttore). Aveste visto come ci davano dentro! In compenso nessun errore sull'impegnativo tracciato che comprendeva un paio di passaggi molto insidiosi e un dosso da «pelo» seguito pressochè immediatamente da un tornante. Alla sera la premiazione, effettuata dal dottor

segue

Sterrato laboratorio

segue

Montepaone della Gm e dal nostro direttore Carlo Cavicchi, a cui sono poi toccate le ore piccole sotto la sfilza di domande dei ragazzi del corso e che hanno spaziato dai rally alla F. 1 con frequenti puntate anche sui problemi e sulle scelte del nostro giornale. Per gli istruttori del corso tanti piccoli pacchetti: i ricordini degli allievi che sembrano tutt'altro che intenzionati a mettere la parola fine alla loro esperienza. Il telefono di casa di Rudy Dal Pozzo continua ancora a squillare quotidianamente... □



Foto di gruppo del corpo docente: da sinistra, i piloti ufficiali Opel Fabbri e Milanesi, il dottor Pietro Mori medico ufficiale del team, il direttore sportivo «Rudy» e i due navigatori della squadra, Cecchini e Bianchi. A lato: un passaggio dell'allievo Roberto Valente a fianco di Milanesi sulla Kadett Gsi, mentre altri ragazzi li seguono dal lato della pista di Santa Tecla



LE MATERIE/Dai fondamentali ai primi trucchi

Note di fascino

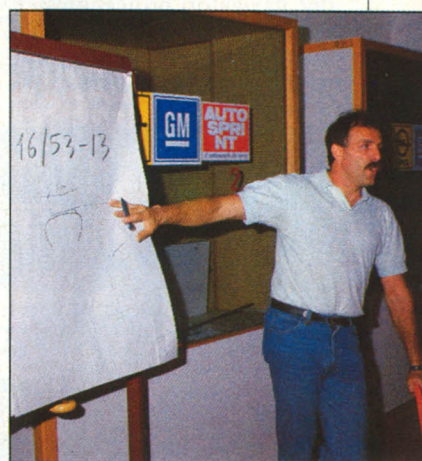
Come si ottiene la licenza, i segreti del radar e delle tabelle di marcia. Ma hanno interessato soprattutto le malizie insegnate ai navigatori

PUGNOCHIUSO - A tutti i partecipanti al corso è stata fornita una dispensa contenente per sommi capi tutti i contenuti delle lezioni teoriche e pratiche, sviluppati poi in aula e sul tracciato di prova. Le prime lezioni sono state relative ai fondamentali indispensabili ma tutt'altro che scontati; a partire dai documenti necessari per la licenza fino allo svolgimento di una gara. Si è poi passati ai radar, alle tabelle di marcia, le note: queste ultime sono state sicuramente la ma-

teria che più ha affascinato gli allievi, anche per l'immediata traduzione in pratica e per il fatto di avere a disposizione due conduttori che utilizzano sistemi diversi e chiedono la lettura delle note in momenti differenti l'uno dall'altro. Molte le malizie, le precauzioni trasmesse dagli istruttori ai navigatori: ad esempio evitare di andare a capo sulla pagina successiva se vi è una serie di note relative a una successione di curve; scrivere le note a caratteri grossi e solo sulla

pagina fronte di ogni foglio, mai sui retri perché può causare errori e ritardi nella lettura. Per i piloti l'accortezza di controllare l'efficienza dei fari, degli spruzzatori e dell'impianto di disappannamento, di tenere oliati a dovere il crick e gli attrezzi per il cambio gomme. Provare con frequenza il cambio di un pneumatico: ci vogliono dai tre ai dieci minuti a seconda delle condizioni e può essere una scelta da farsi se si fora a inizio speciale.

segue



A insegnare teoria c'era anche Mario Cravero, responsabile tecnico delle attività sportive della Michelin Italiana, qui impegnato alla lavagna nell'illustrare dettagli su misure e tipo dei diversi pneumatici usati

Note di fascino

segue

Assicurarsi che sulla vettura l'impianto elettrico delle luci sia indipendente, ciò perché in caso di corto circuito possano rimanere accesi almeno i due fari di profondità. E così via.

SUL PIANO fisico e medico è stata proposta una serie di esercizi per ovviare soprattutto allo sforzo che in gara deve sopportare, soprattutto, la colonna vertebrale. Inoltre i principi di massima a cui atterrarsi per l'alimentazione pre-gara, e non solo immediatamente prima della gara, per l'allenamento e per la reidratazione durante la gara (in un rally i piloti perdono, fra l'altro, dai due ai cinque chili di peso). Nelle prove pratiche si è iniziato con una presa di contatto generica della vettura con tutti gli allievi, indipendentemente dalla specialità, chiamati a girare al fianco ora di Fabbri o Milanese o con il volante in mano affiancati da Cecchini o Bianchi. Prese le misure di vettura e percorso si è entrati nella routine delle singole specialità. Per i navigatori si trattava di prendere le note al fianco di uno dei due piloti ufficiali e quindi leggerle loro in una simulazione di prova speciale. Per i piloti procedimento inverso: dovevano tracciare le note a uno dei due navigatori professionisti e quindi pilotare navigati da questi. Nell'ultima giornata, invece, sono stati abbinati pi-

loti e navigatori partecipanti al corso. Da notare che tutte le prove pratiche sono state fatte su sterrato proprio per dare agli allievi gli insegnamenti necessari per affrontare un fondo che è loro meno usuale e che richiede maggiore accortezza. Più o meno uniformi le valutazioni dei partecipanti: tutto bene per la parte teorica mentre, logicamente, tutti avrebbero voluto girare di più

con la macchina e anche su asfalto. Nell'immediato futuro la Opel estenderà il corso anche ai propri concessionari (verrà tenuto a Vallelunga) mentre è stata ventilata la proposta di raddoppiare il corso con un appuntamento invernale sulla neve: sarebbe veramente il massimo e chissà che prima o poi non ci si riesca. □



Le sedute di allenamento sull'anello di sterrato vicinissimo a Pugnochiuso si sono succedute senza pause, e spesso, alla sera, la luce rossastra del tramonto sorprende gli allievi ancora intenti dei test di guida. Logico quindi che con tutto questo impegno si sia arrivati anche a qualche passaggio «cattivo», come quello a fianco in cui la Kadett Csi ha addirittura decollato su un dosso

Alessandra Marchetti

Età: 22 anni

Provenienza: Toscana

Professione: ragioniera in attesa di impiego



Precedenti agonistici: nessuno

Pilota preferito: Toivonen e Cunico

Navigatore preferito: Bianchi e Cecchini

Il futuro: «Temo di non avere grandi possibilità per il futuro: per correre ci vogliono troppi soldi. Ma sono convinta che se ne avessi i mezzi non sarei seconda a nessuno».

Il profilo: molto grintosa e determinata, rimarrà nella storia del corso Opel come «quella del freno a mano»: una tecnica di guida che ha faticato ad applicare ma alla fine ce l'ha fatta tra il tripudio generale.

Paola Galon

Età: 18 anni

Provenienza: Veneto

Professione: studentessa istituto geometri



Precedenti agonistici: nessuno

Pilota preferito: nessuno in particolare

Navigatore preferito: nessuno in particolare

Il futuro: «Per adesso mi devo accontentare di questa splendida esperienza visto che non ho ancora l'età per avere la licenza: quando potrò averla sicuramente la farò perché mi piacerebbe molto correre».

Il profilo: Aveva la patente da soli due mesi e se l'è cavata egregiamente, almeno dopo l'impatto iniziale. È stata la prima a salire sulle Kadett Gr. A e la prima a sperimentarne le qualità. Si è spaventata ma poi ci ha fatto amicizia.

Pasquale Chimenz

Età: 22 anni

Provenienza: Puglia

Professione: studente 4. anno Economia e commercio



Precedenti agonistici: solo in altri sport (atletica, Karate)

Pilota preferito: Röhrli

Navigatore preferito: «Rudy»

Il futuro: «Credo che le cose vadano fatte per gradi, per cui dopo questo corso cercherò di trovare il modo di disputare qualche slalom, magari con una vettura in affitto».

Il profilo: Decisamente un protagonista del corso, soprattutto nei momenti di relax: in potenza un ottimo attore di sceneggiate e simpatico playboy. Dimenticavo: anche come pilota non se la cava male...

Lucia Parolai

Età: 20 anni

Provenienza: Toscana

Professione: ragioniera in attesa di impiego



Precedenti agonistici: nessuno

Pilota preferito: Alien

Navigatore preferito: nessun in particolare

Il futuro: «È da poco che ho spostato il mio interesse dalla F. 1 ai rally ma sicuramente non cambierò più. Gareggiare? Sì, se avrò la possibilità lo farò, ma certo non subito».

Il profilo: Faceva parte del ristretto numero di quelli che partecipavano senza voler vincere (almeno a parole): fatto sta che è sembrata forse la più dotata fra le pilotesse, almeno così la pensano i professori e i compagni di corso.

I VENTI PROTAGONISTI IN SCHEDA

Giovanni Candeloro

Età: 21 anni
 Provenienza: Abruzzo
 Professione: studente 4. anno di Architettura



Precedenti agonistici: non dall'abitacolo ma da fuori: ha fatto assistenza ad amici che gareggiano (Natale su Golf)
Pilota preferito: Aien
Navigatore preferito: «Rudy»
Il futuro: «Tutto dipenderà dalla disponibilità finanziaria. Nelle mie intenzioni ci sarebbero un paio di gare con una A112 Gr. N, tanto per vedere come sono le corse dal dentro per poi cercar di passare su una Gr. N di cilindrata maggiore».
Il profilo: Era il letterato della compagnia, l'unico ad avere lasciato una traccia sul corso da parte dei partecipanti, anche se solo sulle prime battute, quelle scherzose: poi era troppo impegnato a guidare.

Silvestro Recchiuti

Età: 21 anni
 Provenienza: Emilia-Romagna
 Professione: ristoratore



Precedenti agonistici: Quattro rally come navigatore in gare di Coppa Italia
Pilota preferito: Toivonen, Biasion
Navigatore preferito: «Rudy»
Il futuro: «Per adesso continuerò come navigatore ma mi auguro di poter presto spostarmi in pianta stabile sul sedile di sinistra. Nella peggiore delle ipotesi, comunque, mi accontenterò di quello di destra».
Il profilo: Sicuramente è uno dei talenti migliori: nessun timore reverenziale per il mezzo, segno che l'esperienza in gara da navigatore gli è servita. Ha tanta voglia di fare il pilota, a volte persino esagerata, ma se insiste non è detto che non si levi qualche soddisfazione.

Corrado Garuti

Età: 19 anni
 Provenienza: Liguria
 Professione: orefice



Precedenti agonistici: solo in canoa
Pilota preferito: Toivonen
Navigatore preferito: Geistdorfer
Il futuro: «Mi aspetta il servizio militare ma al ritorno, se ne avrà le disponibilità, vorrei veramente correre, specie dopo la soddisfazione avuta in questo corso».
Il profilo: Non ha l'aria né del pilota né del diciannovenne: sempre serio, puntuale, tutto proteso a uno scopo, quello di potere continuare a sognare. Obiettivo raggiunto. Sarà lui ad avere la Kadett per una gara e lo farà con pieno merito: è veramente bravo.

Massimo Cenci

Età: 19 anni
 Provenienza: San Marino
 Professione: studente in economia e commercio



Precedenti agonistici: Ha vinto in coppia con Canini il Rally dei Castelli
Pilota preferito: Toivonen, Röhr
Navigatore preferito: Mannucci
Il futuro: «Quest'anno ho fatto una corsa, la prima della mia vita, e l'ho vinta facendo il passeggero più che il navigatore. Era il Rally dei Castelli, una gara club di S. Marino. Adesso vorrei rifarlo l'anno prossimo ma da pilota: ci terrei molto a far bella figura».
Il profilo: Così esile sembra quasi impossibile che riesca tenere in mano una vettura potente a trazione anteriore: invece Massimo Cenci ce la fa e tutt'altro che male e visto che di voglia ne ha tanta lo rivedremo a San Marino in una gara vera.

Andrea Rio

Età: 19 anni
 Provenienza: Piemonte
 Professione: diventerà concessionario Opel



Precedenti agonistici: Assistenza come meccanico nei rallies da 5 anni
Pilota preferito: Toivonen, Biasion
Navigatore preferito: Cecchini
Il futuro: «Voglio assolutamente correre e conto di poter disputare il Trofeo Kadett GSI Gr. N dell'anno prossimo e magari, fra qualche anno e se sarò bravo, di "soffiare" il posto o a Fabbri o a Milanesi in Opel».
Il profilo: Molto bravo in certi frangenti, confusionario in altri: il piccolo tracciato di Santa Tecla non era certo l'ideale per dar giudizi categorici ma Rio se saprà affinarsi potrebbe farcela. Lui è molto deciso: ha già lanciato la sfida a Garuti.

Francesco Sacchetti

Età: 21 anni
 Provenienza: Marche
 Professione: studente di ingegneria



Precedenti agonistici: nessuno se non quello di partecipare a tutti i concorsi che hanno attinenza con l'auto.
Pilota preferito: Biasion
Navigatore preferito: «Rudy»
Il futuro: «Innanzitutto devo laurearmi, poi se potrò farlo con il denaro a disposizione, cercherò di provare a fare il pilota almeno per qualche gara: non ho proprio voglia di finire qui la mia esperienza come pilota».
Il profilo: Ragazzo molto tranquillo e posato, che sa tenere ben distinta realtà e fantasia: l'esperienza gli è sicuramente piaciuta molto ma i suoi obiettivi sembrano diversi da quelli di un rallyista.

Anna Del Prete

Età: 20 anni
 Provenienza: Veneto
 Professione: commerciante di biancheria intima



Precedenti agonistici: nessuno
Pilota preferito: Mouton
Navigatore preferito: Pons
Il futuro: «Correre ce l'ho nel sangue, e soprattutto da pilota anche se qui ho fatto il corso navigatori. Spero di poter realizzare questo sogno magari al fianco di mio fratello, che un rally lo ha già disputato, tanto per cominciare».
Il profilo: Decisamente la più entusiasta, con tantissima voglia di correre e di prendere in mano il volante: come navigatrice non avrebbe dovuto farlo ma un girello lo hanno fatto fare anche a lei e ha destato un'ottima impressione.

Angela Accardo

Età: 20 anni
 Provenienza: Sardegna
 Professione: studentessa di Legge



Precedenti agonistici: nessuno
Pilota preferito: Toivonen, Röhr
Navigatore preferito: Cecchini
Il futuro: «La Sardegna offre ben poche possibilità anche per i navigatori come me: ci sono pochissimi piloti e tanti aspiranti navigatori. Ho proprio il timore che i rally potro solo vederli da spettatrice».
Il profilo: la piccola sarda sembra in grado, oltre che di fare scherzi durante il corso, anche di diventare una buona navigatrice e date le sue dimensioni «ridotte» sarà sicuramente ricercata da chi vuol risparmiare sul peso ma non sulle capacità del navigatore.

Manuela Pedrola

Età: 19 anni
 Provenienza: Lombardia
 Professione: studentessa di Economia e commercio



Precedenti agonistici: nessuno
Pilota preferito: Biasion
Navigatore preferito: Rudy
Il futuro: «A questo corso sono arrivata per il tagliando che il mio ragazzo ha voluto farmi spedire insieme al suo: siamo entrambi appassionati di rally e quindi spero di poter proseguire come sua navigatrice».
Il profilo: Arrivata un po' per caso al corso è stata quella che più ha convinto come navigatrice: purtroppo non era previsto un premio-gara anche per la miglior coppia femminile.

Annalisa De Vivo

Età: 18 anni
 Provenienza: Puglia
 Professione: studentessa segretaria d'azienda



Precedenti agonistici: nessuno ma è figlia di pilota e sorella di navigatore
Pilota preferito: Alboreto
Navigatore preferito: nessuno
Il futuro: «Mio padre ha smesso di correre lo scorso anno ma mi ha promesso che dal 1987 sarà nuovamente in gara per correre insieme a me: è il primo passo verso il professionismo a cui ambisco».
Il profilo: Vista la famiglia tutta rally da cui arriva non poteva che cavarsela egregiamente: puntualmente così è stato e ora attendiamo di vederla alla prova di un rally vero, visto che è fra i pochi che sono già certi di poterlo fare.

Antonio Gesualdi

Età: 21 anni
 Provenienza: Toscana
 Professione: operaio tessile



Precedenti agonistici: Dal 1980 è impegnato con il Prato Rally Club nelle assistenze in gara: nessuna nell'abitacolo
Pilota preferito: Röhr
Navigatore preferito: Todt
Il futuro: «Speravo proprio di vincere per fare una gara da ufficiale: non è andata così, quindi inizierò la carriera con Conti e Giuntini, due miei concittadini impegnati uno nel Trofeo Rally Peugeot e l'altro in quello Opel Corsa».
Il profilo: «Sani Gesualdi è stato il gran barzellettiere del corso, il catalizzatore della compagnia e anche il punto di riferimento per i navigatori, vista l'esperienza di cui ha fatto sfoggio. Sicuramente è già un ottimo copilota».

Paolo Della Torre

Età: 19 anni
 Provenienza: Lombardia
 Professione: studente geometra



Precedenti agonistici: in gara nessuno, un po' di prove con gli amici
Pilota preferito: Ragnotti
Navigatore preferito: se stesso
Il futuro: «Spero di poter correre in coppia con mio fratello: sto aspettando che si abbia entrambi l'età per la licenza poi acquisteremo una vettura, probabilmente piccola dato che la disponibilità è quella che è».
Il profilo: Torre di nome e di stazza il giovane varesino è di poche parole e molti fatti: lo rivedremo presto nelle gare lombarde di Coppa Italia.

Andrea Mannelli

Età: 22 anni
 Provenienza: Toscana
 Professione: perito agrario in attesa d'occupazione



Precedenti agonistici: Diretti nessuno ma ha fatto assistenza a Migliarini, vincitore del corso Opel '83
Pilota preferito: Röhr
Navigatore preferito: Kivimäki
Il futuro: «Ero molto interessato alla partecipazione a questo corso per vedere come lavorano i navigatori ufficiali: una esperienza di cui farò tesoro l'anno prossimo quando spero di essere in grado di trovare un pilota che mi voglia al suo fianco».
Il profilo: ha capito tutto, almeno a parole, di cosa deve fare e come un navigatore, in gara e prima della gara: adesso è solo necessario trovare il modo di mettere in pratica i suoi buoni propositi.

Antonio Cola

Età: 20 anni
 Provenienza: Veneto
 Professione: barman



Precedenti agonistici: nessuno ma molti Gran Premi come spettatore
Pilota preferito: Lauda, Milanesi, Fabbri
Navigatore preferito: Rudy
Il futuro: «Sono un appassionato di pista più che di rally e in più ho una professione che mi lascia ben poco tempo: questo corso mi interessava per poter conoscere da vicino l'ambiente di una squadra ufficiale ma mi fermerò qui».
Il profilo: Ricchissimo di parole era sempre prontissimo a intavolare discussioni su tutto e tutti. Ha seguito con puntiglio il corso anche se la sua carriera di rallyista finirà subito per causa di... cocktail maggiore.

Roberto Valente

Età: 20 anni
 Provenienza: Veneto
 Professione: studente di economia e commercio



Precedenti agonistici: nessuno
Pilota preferito: Biasion
Navigatore preferito: Cerri
Il futuro: «Sicuramente cercherò un pilota per cimentarmi nei rally veri: so però che non sarà impresa facile. Mi auguro di trovare fra gli amici questo pilota».
Il profilo: È uno fra i pochi che è arrivato con la fede rallyista sicuramente flebile rispetto a quella per la F1 ed è fra quelli che tornano a casa con più decisione a continuare l'esperienza di Pugnochiuso nelle gare vere.

Mario Bellotti

Età: 21 anni
 Provenienza: Campania
 Professione: studente 4. anno di informatica



Precedenti agonistici: gioca a pallavolo in Serie C
Pilota preferito: Toivonen, Bettega
Navigatore preferito: nessuno in particolare
Il futuro: «Napoli è lontana dal giro dei rally importanti per cui sinora mi sono dovuto accontentare di seguirli sui giornali. Adesso però sono deciso ad andare avanti visto che si è realizzata l'unica condizione che poteva consentirmi: vincere il corso».
Il profilo: Poco napoletano fisicamente e in certi aspetti della sua mentalità, lo è al 100% in altri. Di fatto è stato una grossa, piacevole sorpresa: ha tutti i caratteri per essere un buon navigatore. In bocca al lupo.

VINCITORI/Garuti-Bellotti insieme

La «strana coppia» guarda avanti

PUGNOCHIUSO - Il giudizio, seppur difficile, è stato unanime. Ad avere la possibilità di salire su una Opel Kadett Gsi ufficiale in un prossimo futuro per una gara saranno due ragazzi arrivati a Pugnochiuso senza la minima esperienza rallystica attiva: un sanremese di diciannove anni, Corrado Garuti, e un napoletano ventunenne, Mario Bellotti. «Dire che sono felice è poco — ha detto Garuti appena dopo l'investitura — Non avevo mai neppure provato ad andare forte sullo sterrato: quando ho saputo che ero tra i partecipanti al corso sono andato una sera con mio fratello a vedere cosa succedeva. Poi qui è stato tutto diverso. È vero: mi sono impegnato molto per con-

quistare il diritto a fare questa corsa. Ora dovrò fare i conti con il servizio militare, imminente, ma sono certo che il tempo per fare questa corsa lo avrò: terra o asfalto che sia non ho preferenze particolari anche se lo sterrato mi affascina molto». Mario Bellotti è ancora grondante dall'inevitabile bagno in piscina forzato. «Ho provato a vincere — racconta — ma non ci contavo tanto. Questo successo è molto importante perché per un napoletano le occasioni per fare i rally sono veramente ridottissime. Fino a ieri per me i rally erano poco più dei servizi di Autosprint: lo studio mi porta via molto tempo e quel poco che mi resta lo impiego a giocare a pallavolo in una squadra di serie C. Ora credo che l'Italia avrà un pallavolista in meno e, spero, un navigatore in più. Grazie Autosprint. Se sono contento di correre con Garuti? Non vedo perché non lo dovrei essere. Garuti lo conosciamo tutti poco: era tanto impegnato nel corso ed è stato fra quelli che ha fatto meno vita in comune ma è uno che si sa fare. E poi, provando, lo conoscerò certo molto meglio. La gara? Mi piacerebbe farla dalle mie parti». □



È arrivato il momento delle premiazioni. Alessandro Garuti è stato eletto miglior pilota all'unanimità e riceve il suo riconoscimento dal dottor Montepaone della Gm e dal nostro direttore Carlo Cavicchi, al centro nella fotografia.



VEETTURE/Kadett Gsi 1.8 con handicap di potenza

Obiettivo due litri

PER IL CORSO rally a Pugnochiuso la Opel ha ovviamente impiegato due esemplari della sua attuale vettura di punta nelle competizioni: la Kadett Gsi 1.8 elaborata per il Gr. A. I due esemplari utilizzati erano le vetture per le prove, i cosiddetti muletti dei due piloti ufficiali Fabbri e Milanese e quindi pressoché identici a quelli di gara. La Kadett Gsi ha un propulsore di 1,8 litri a iniezione che sotto le abili cure dell'Autotecnica Conrero (da sempre il preparatore delle vetture da corsa dell'Opel Italiana) è in grado di erogare oltre 160 cavalli: un buonissimo risultato data la contenuta cilindrata del motore. I punti di forza di questa vettura sono l'assetto e la facilità di adattamento a qualsiasi tipo di fondo, oltre a un prezzo che secondo le tradizioni Opel risulta fra i più contenuti fra le ultime generazioni di Gr. A. Non a caso detiene il primato di vittorie nelle gare Cir della stagione (6 su 17) grazie anche ai successi dei piloti privati (Grassini, Ciraci, Sta-

gni, Cravero) oltre a quelli degli ufficiali. Oltre che nella versione Gr. A la Kadett corre con ottimo successo anche in Gr. N: per quest'ultima versione la Opel stessa ha indetto un trofeo monotipo che sta riscuotendo un vastissimo successo. Punto debole della Kadett è, come accennato, la potenza rispetto alla concorrenza che dispone di maggior cc del turbo: per questo verrà presentata la versione '87 della vettura di serie con motore da 2 litri e potenza base di 130 cavalli, che dovrebbero essere facilmente portati intorno ai 190 nella versione elaborata. Ai fini agonistici da segnalare anche l'adozione dell'idroguida, di un nuovo autobloccante, di un nuovo cambio e di cerchi di dimensioni maggiori (15 pollici): parte di queste novità si vedranno in gara sin dal prossimo rally di Sanremo. Con la Kadett Gsi 2 litri la Opel parteciperà non solo al Cir '87 come Gm Italia, ma anche ad alcune gare del campionato mondiale. □



Sette giorni di vita in comune

Una settimana di scuola di rally, sì. Ma anche di vita insieme, con venti ragazze e ragazzi giovani e brillanti che vi hanno trovato un motivo di divertimento in più. Insieme durante la ginnastica del mattino e anche nel briefing prima delle lezioni; insieme nell'aula di teoria (qui è Ketty Tabakov della Sabelt Twr a parlare dell'importanza delle cinture di sicurezza), insieme sul pullman che porta all'anello di sterrato, nella immancabile foto di gruppo con gli istruttori e anche a tavola durante la serata finale di premiazione e commiato. Ma ci sono stati anche momenti in cui ognuno ha dovuto sbrigarsela da solo: come in questo cambio di gomma dopo la foratura di Recchiuti o come in questo breve istante di tensione di Alessandra Marchetti, sola prima di una partenza, con il raggio di sole che le rimbalza sugli occhi e sugli anelli.



Ha insegnato anche Cravero della Michelin

«Gomme riscaldate ma non sgommando»

PUGNOCHIUSO - Una vera e propria lezione da cattedratico è stata quella di Mario Cravero, responsabile tecnico dell'attività sportiva della Michelin Italiana, che ha riscosso un grandissimo successo fra i partecipanti al corso. «Un corso di cui invidio i partecipanti — ha detto Cravero — mi piacerebbe essere al loro posto. È una cosa sicuramente molto utile a cui anche noi della Michelin stiamo pensando di arrivare almeno per quelli che corrono da privati e relativamente alla conoscenza delle gomme. Infatti a tutti i livelli c'è una cultura molto approssimativa in fatto di pneumatici e del loro impiego. Fra l'altro, per agevolare anche il districarsi fra le varie possibilità, noi della Michelin modificheremo la siglatura dei pneumatici a partire dall'anno nuovo non più mescole distinte con numeri di difficile comprensione immediata (10,11,20,49) ma bensì i primissimi 0,1,2,3,4,5 a seconda della durezza della mescola». Molto apprezzati i consigli di Cravero per risparmiare nell'uso dei pneumatici in gare e le malizie per un rendimento migliore. Uno per tutti: come scaldare convenientemente le gomme. Anziché sgommare, che può provocare la «bruciatura» del battistrada, fare 4 o 5 km con il freno tirato: i freni si scaldano e per irraggiamento porteranno in temperatura il pneumatico. □

DAL 13 AL 19 OTTOBRE 1986

13-18 OTTOBRE

Rally di Sanremo

(CMR) ● ● ● N-A-B
A.C. Sanremo - Corso O.
Raimondo 47 - 18038 SANREMO
(Imperia)

16-17 OTTOBRE

Stannic Rally

(Ri) ● ● ● N-A-B
Rand Motoring Club - Po Box 4976
- JOHANNESBURG 2000
(Sudafrica)

16-19 OTTOBRE

Dragsters Winston Finals a Pomona

(Acc) ● ● ● DGT
NHRA - Po Box 150 - NORTH
HOLLYWOOD Cal. 91603 (USA)

17-18 OTTOBRE

Wartburg Rally

(Ri) ● ● ● N-A-B
MC Eisenach - PSF 292 - 5900
EISENACH (Germania Est)

18 OTTOBRE

Trofeo Cadetti Agip a Monza

(VC) ● F. Panda
SIAS Monza - Autodromo
Nazionale - 20052 MONZA (MI)

18-19 OTTOBRE

Premio di Esslingen a Hockenheim

(VC) ● ● ● N-A-B-E-H-F3-FF-FSF
VAC MSC RTG Esslingen -
Keppelstr. 12 - 7300 ESSLINGEN
(Germania)

Finali Renault al Jarama

(VC) ● ● ● Europa Cup - R5 Gt
Real Automovil Club de Espana -
José Abascal 10 - 28010 MADRID
(Spagna)

F.3 a Croix-en-Ternois

(VC) ● ● ● F.3-AS
ASA Ternois - BP 24 - 62130 St.
POL/s/TERNOIS (Francia)

3 Ore di Porto Rico

(VC) ● ● ● N-A-B
Federacion de Automovilismo - Po
Box 40774 San Juan - PUERTO
RICO 00940

Boucles de Liège

(Ri) ● ● ● N-A-B
ASBL Royal Motor Union - 254 bld.
d'Avroy - 4000 LIEGE (Belgio)

Rally della Valle Camonica

(R1) ● ● ● N-A-B
ACI Brescia Sport - Via XXV Aprile
16 - 25100 BRESCIA

Rally Cosenza Corse

(R1) ● N-A-B
Cosenza Corse - Via Sempione 7 -
87100 COSENZA

Rally di una Valle Piacentina

(R2) ● N-A
Ass. Amici del Motore c/o AC
Piacenza - Via Chiapponi 37 -
29100 PIACENZA

19 OTTOBRE

Euroturismo a Estoril

(CET) ● ● ● A
Associacao Comissarios
Desportos - Estrada Nacional 9,
km 6 - Autodromo do Estoril -
Apartado 139 - 2766 ESTORIL
CODEX (Portogallo)

LE GARE RINVIATE E ANNULLATE

19 ottobre **Slalom Montepellegrino** annullato

LEGGENDA

● ● ● Internazionale
● ● Naz. a part. straniera
● Nazionale
CMF1 Mondiale F.1
CMSP Mondiale prototipi
CMR Mondiale rally
CIF 3000 Camp. Int. F. 3000
CFCART Campionato F. Cart
CIMS Campionato Imsa
CET Europeo turismo
CECR Europeo rally
CEM Europeo montagna
CEAS Europeo autostoriche

CEA Europeo autocross
CER Europeo rallycross
CRMO Camp. rally Medio Oriente
CRCA Camp. rally cont. Africano
CVP Camp. produzione
AC Autocross
AS Autostoriche
Club Gare club
DGT Dragster
Formula Fiat Abarth
FF Formula Ford 1600
FSF Formula Super Ford
F2000 Formula 2000
FP Formula Panda

FR Formula Renault
FVw Formula Volkswagen
FM Formula mondiale
F2 Formula 2
F3 Formula 3
E Formula libera
FS Fuoristrada
A Gruppo A
B Gruppo B
C Gruppo C
N Gruppo N
R1 Rally internazionali
R1 Rally 1. serie
R2 Rally 2. serie

RN Rally nazionali
RC Rallycross
R5GT Renault 5 GT Turbo
RALpine Renault V6 Turbo Europa
SL Slalom
S6 Sport gruppo 6
SN Sport nazionale
S2000 Sport 2000
STK Stock car
Tuno Trofeo Fiat Uno
Tg Tutti gruppi
VG Velocità su ghiaccio
VS Velocità salita
VC Velocità circuito

Arrivano le stelle della F.3 internazionale

Protagonisti
vetture e motori
dei campionati
intercontinentali

Imola chiama Europa

Formula 1: la dispensa del Gp del Messico
Rally: tutto il Sanremo minuto per minuto

Fuji Masters 250 km

(VC) ● ● ● E
Fuji Inter. Speedway FISCO CLUB
- Marunouchi 2-4-1 Chiyoda-ku -
TOKYO (Giappone)

Nation Wise 500 a Rockingham

(VC) ● ● ● STK
NASCAR - Po Box «K» - DAYTONA
BEACH Flo. 32015 (USA)

F. Indy a Phoenix

(VC) ● ● ● F. Indy - F.3000
CART - 2655 Woodward Av. Suite
275 - BLOOMFIELD HILLS Mich.
48013 (USA)

Corse a Calder

(VC) C1-C2-B-IMSA
ARDC - Annangrove Road -
ANNANGROVE (Australia)

Trofeo Uno a Pergusa

(VC) ● Ris. Uno Turbo
Ente Autonomo Pergusa - Piazza
Garibaldi, 8 - 94100 ENNA

Corse a Magione

(VC) ● A-N-F-FA-F. Italia-F4
AMUB Magione - Località
Bacanella - 06063 MAGIONE
(Perugia)

Autocross a Spresiano

(AC) ● Div. 1-2-3
Team Padova Cross - Via Papa
Giovanni XXIII, 57 - 35010
CURTAROLO (Padova)

Autocross alla Pista Apice

(AC) ● Div. 1-2-3
AMS Assoc. Motoristica Sannita -
Via Torre delle Catene 68 - 82100
BENEVENTO

Autocross a Vaccarino

(AC) ● div. 1-2-3
Team Padova Cross - Via Papa
Giovanni XXIII, 57, 35010
CURTAROLO (PD)

Slalom Città di Capua

(SL) ● Tg
Rombo Team Napoli - Casella
Postale 2310 - 80100 NAPOLI

Slalom del Marmo

(SL) ● Tg
Scud. Kinzica - Via Lungomare
Galilei 2 - 56100 PISA

Slalom Molare-Cremolino

(SL) ● Tg
Amici del Moscato - Corso
Matteotti 1 - 12051 ALBA (Cuneo)

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXVI N. 42 del 14-20 ottobre 1986.

CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: **CARLO CAVICCHI**

ABBONAMENTI: ITALIA annuale L. 84.000, semestrale L. 43.000. **ESTERO** via terra o mare L. 140.000, via aerea: Europa e bacino mediterraneo L. 180.000, Africa L. 240.000, Americhe L. 250.000, Asia L. 250.000, Oceania L. 330.000.

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. - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna), via del Lavoro 7. Numeri arretrati: L. 3.000.

PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 5,50 - Austria Sc. 65 - Belgio Bfr. 90 - Canada C. Doll. 4,50 - Danimarca Dkr. 32 - Francia Fr. 22 - Germania Dm. 8,50 - Grecia Dr. 430 - Inghilterra Lgs. 2,10 - Lussemburgo Lfr. 88 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 9 - P.to Monaco Fr. 22 - Spagna Pts. 375 - Svizzera Sfr. 6 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 5 - Sud Africa Rand 6,95 - USA Doll. 3,75.

AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: Viscontea Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; Australia: Speedimpex Australia Pty. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; Austria: Morawa & CO., Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; Belgio: Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Ile 1070 Bruxelles; Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete de Abril, 127, 2° Andar. S/22, San Paolo; Canada: Speedimpex Distribution Inc., 155 Deerside 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 Kopenaghen; Ecuador: Oviedo Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sil Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Rémaumur, 75002 Paris; Francia del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millo, Monaco Principato; Germania: W.E. Saarbach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follerstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; Grecia: The American, Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, Ilioupolis-Athens; Inghilterra: Spotlight

Magazine, 1 Benwell Road, London N7 7AX; Iran: Zand Bookshop, 6/7 Karimkhan Zand Avenue, Teheran; Iranian Amalgamated Distribution Agency Ltd., 151 Kiaban Soraya, Teheran; Jugoslavia: Prosveta, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Boite Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Ditmar B.V., Oostellijke, 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, Avenida Valdelaparra s/n, Alcobendas-Madrid; (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; Schmid-Agence AG., Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabancı Basin Tevziat, Barbados Bulvarı 51, Besigtas-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 Villorosi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872

FILIALI: 40121 Bologna, Via Parmeggiani, 8/A - Tel. (051) 55.81.29; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via D. Morelli, 7 - Tel. (081) 40.72.88; 35100 Padova, Via Turazza, 14 - Tel. (049) 80.70.002; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino, Corso Vittorio Emanuele, 64 - 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» 1986. Registrato presso il Tribunale di Bologna, n. 3395 del 25/2/1969.