

AUTO SPRINT

21

MAXI

I PROTAGONISTI,
LE VICENDE E LA STORIA
DELLA 500 MIGLIA
DI INDIANAPOLIS

L. 1.500

GP DI FRANCIA
Niki 2^a vittoria

**Risorge la Renault con Tambay
si difende la Ferrari con Arnoux
ma é sempre Mc Laren.
Unico dubbio: Lauda o Prost?**

E QUI COMANDO IO

SOMMARIO

AUTO SPRINT

Il settimanale da corsa

n. 21

Anno XXIV
22-28 maggio 1984

Direttore responsabile
ITALO CUCCI

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

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

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

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

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

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

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

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

IN QUESTO NUMERO

FORMULA 1

Il Gp di Francia dai nostri inviati 6-32

LE GARE DELLA DOMENICA

Euro F.2 al Mugello 91

Le qualificazioni di Indy 94

Le altre gare 96

SPECIALI

Tecnica: tutto sull'iniezione 34

Maxi: ecco Indianapolis 49

Torna la Mille Miglia 66

VELOCITÀ

Euro F.3: crescita di Capelli 41

RALLY

Al via l'Acropoli 75

Il 4 Regioni 83

L'Atlas 87

RUBRICHE

Tuttosprint 81

Sulla strada: Fiat Argenta Sx 98

Auto compravendita 101

Il fumetto di Michel Vaillant 105

Self service (posta) 107

Dove corriamo 110

INDICE



Dedicato a De Angelis

ALBORETO ha «ciccato» ancora. Peccato. Le legioni dei suoi fans — ancorché fedelissimi a lui nel nome della Ferrari — rischiano di assottigliarsi. Lo aspettano ancora — pieni di speranza — a Montecarlo. E intanto rendono grazie al piccolo Arnoux che continua a far punti e miracoli. Per quel che riguarda gli italiani, peraltro, non c'è da stare troppo allegri. La classifica mondiale ne vede uno solo onestamente collocato, vale a dire Elio De Angelis, quinto con dodici punti. Alboreto è settimo con nove, Patrese e Cheever decimi con tre, De Cesaris (il bravo e sfortunato De Cesaris) tredicesimo con due. Poi nebbia. A proposito di De Angelis, va detto che forse non gli sono stati tributati gli onori che merita il suo caparbio impegno profuso per il mondiale. A Digione è arrivato quinto e oggi è l'unico ad aver preso punti in quattro GP su cinque; e non cavalcava un purosangue ma un muletto. È giusto quindi dedicargli una nota di merito, anche se abbiamo il piacere di rammentare che su Elio avevamo scommesso riservandogli un bel servizio nel numero scorso di AS. I nostri auguri di successo lo accompagneranno ancora, magari fino a una bella vittoria. Sono gli auguri di tutti gli appassionati italiani che non seguono solamente i dettami del Ferrari style ma dividono simpatia e incoraggiamenti fra tutti i nostri portacolori. Che di simpatia e incoraggiamenti, di questi tempi, hanno proprio bisogno... □



I servizi del G.P. di Francia sono stati realizzati da **Daniele Buzzonetti, Adriano Costa, Andrea Ficarelli, Cesare Maria Mannucci e Giorgio Piola**. Le foto sono di **Daniele Amaduzzi, Attualfoto, Ercole Colombo e Studio Villani**



AUTOSPRINT
IL SETTIMANALE DA CORSA
FONDATO NEL 1961



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



CONTI EDITORE
Direttore Editoriale
ITALO CUCCI



Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato n. 696

È in edicola completamente rinnovato
il mensile dello sport da fare e da vedere

Il mondo di Master

132 pagine tutte a colori in carta patinata
con ricchissimi servizi dal mondo della F. 1.
In questo numero: «Un giorno con Enzo Ferrari»
e un reportage di Gianni Cancellieri
sul prossimo Gran Premio di Montecarlo

«... vi offriamo l'opportunità di un lungo viaggio attraverso il mare della serenità. Così intendiamo lo sport, anche se quotidianamente c'è chi si batte per contaminarlo con le angosce dei nostri tempi inquieti...».

Ve la offre Master, questa opportunità. Un Master nuovo, che ha cambiato timoniere, equipaggio, alberatura e, soprattutto, rotta. Questo bellissimo veliero, tenuto a battesimo da Oscar Orefici e felicemente approdato su quell'isola dello sport chiamata San Lazzaro di Savena, nella quale c'è gente che vive, soffre e gioisce di calcio, motori, atletica, pallacanestro e tennis — lo sport popolare degli Anni Ottanta, come si è soliti definirlo, ha ripreso il proprio cammino con un sogno e un obiettivo: catturare — se si può dire: strada facendo — una pur piccola parte di quei milioni di

sportivi il cui interesse è calamitato da un mondo affascinante, sorprendentemente ricco e generoso come quello dello sport da fare e da vedere.

Si tratta di un'operazione tutt'altro che facile, di un'avventura che, di certo, entusiasma chi l'affronta. Il nuovo Master — in edicola con 95.000 copie — nasce come la rivista delle immagini, equamente divise fra uno stile tutto suo di letteratura giornalistica, di una personalità e di un carattere che non vogliono irritare. Il primo numero è legato a due storie favolose, due romanzi popolari, quello della Juventus e quello della Ferrari, pianeti confinanti e particolarmente vicini alla gente.

Una vela bianconera e una rossa, quindi, sono state issate su Master per raccogliere tutta la forza di un vento che deve sospingerlo il più



lontano possibile. A Adalberto Bertolotti, direttore del Guerin Sportivo, è spettato il compito di narrare le vicende di Madama Juve, protagonista di sempre e, dunque, anche del grande calcio della nuova era. Di bianco e nero, in «Juve 2000», ci sono le maglie dei campioni e la festa e la passione dei tifosi, tutto il resto è calore, colore, tecnica e sentimento. Non c'è magia ma programmazione e ingegno nei trionfi della nobildonna piemontese. Programmazione e ingegno che hanno un nome e un cognome, Giampiero Boniperti, intervistato da Marino Bartoletti, il quale è riuscito a far parlare un uomo che solitamente tace...

La magia e l'incanto appartengono invece al mondo della Formula 1 di Ferrari e di Montecarlo. Due leggende, la prima raccontata da Gian-

ni Rogliatti, la seconda da Gianni Cancellieri che rievoca (con il confronto delle fotostorie di Franco Villani) i momenti più esaltanti, drammatici e importanti di una corsa «incominciata 55 anni fa e che, pur se criticata, aversata e contestata, resta sempre carica di un fascino irresistibile e di un'attrattiva clamorosa che il tempo, anziché consumare, ha incredibilmente accresciuto, quasi per magia. Una gara, poi, che si è venuta affermando anche per il suo specifico significato tecnico e agonistico».

Calcio e auto sono gli elementi portanti del nuovo Master. Sono creatori di protagonisti come Karl-Heinz Rummenigge, un Rummenigge «diverso» che Heinz Wiskov, caporedattore del settimanale tedesco «Kicker» e amico intimo del nuovo asso dell'Inter, ci presenta in esclusiva proprio su Master. Personaggi grandi e piccoli, dicevamo, e anche terribilmente seducenti come Maria Teresa Ruta, conduttrice della trasmissione televisiva «Caccia al 13», la donna del mese, che si autointervista e si propone in tutta la sua prorompente bellezza. Il nuovo Master affronta un discorso estetizzante ma non di élite: con eleganza e rispetto va in Sudafrica, un paese sensazionale, un contenitore capaccissimo nel quale c'è posto tanto per bolidi da 300 all'ora quanto per i Bantu, in un contrasto che il mensile diretto da Italo Cucci riesce a rendere solo apparente. □

AUTOMOBILE CLUB DI MILANO

AUTODROMO NAZIONALE DI MONZA

26-27 MAGGIO 1984

1° Premio Monza F.3 Campionato Italiano

GARA DI VETTURE SPORT

GARA DELLA COPPA PEUGEOT TALBOT '84

Ingresso:

Domenica L. 6000

Lunedì L. 7000



Per informazioni telefonare all'Automobile Club di Milano: tel. 7745
oppure direttamente all'Autodromo di Monza: tel. (039) 329.866

patrocinio della Regione Lombardia Assessorato Turismo e Sport



Aumentato il capitale da 337 a 2.025 miliardi

Fiat 6 grande

Alla base dell'operazione finanziaria, favorita dalla felice stagione del settore auto, un vasto programma di investimenti

di Tommaso Tommasi

— anche il sostanzioso aiuto fornito dal ricorso alla cassa integrazione: ecco i motivi di un recupero straordinario, che mette in crisi tutte le altre aziende di settore in Italia e in Europa. E ci sono le cifre a confermare questo stato di grazia. Utili raddoppiati nel 1983 rispetto al 1982 (214 miliardi contro 111), aumento del dividendo da 160 a 180 lire per azione, bilancio in attivo di 81 miliardi, fatturato complessivo salito da 20.618 a 21.985 miliardi, investimenti passati da 1.316 a 1.480 miliardi, attivo della bilancia commerciale con l'estero cresciuto di 1.000 miliardi (da 2.920 a 3.928). Tutti segni positivi, tutte indicazioni di un benessere diffuso, che trova conferma anche nella presenza sempre più importante della Fiat-Auto sul mercato italiano.

SGUARDO AL FUTURO. Nei primi 4 mesi di quest'anno fra Fiat e Lancia-Autobianchi sono state consegnate a clienti oltre 347 mila vetture, con un incremento di 24 mila unità, poco meno di quante (nello stesso periodo) ne ha vendute in tutto in Italia la Ford o la Citroën. Grazie a Fiat Auto, il mercato italiano è tornato in modo più consistente nelle mani dei produttori nazionali (65% contro il 35% delle marche estere). Ma a cosa servirà questo maxi-aumento del capitale? Non ci vuole molto a capirlo. Per restare competitive e per avere un futuro, le Case automobilistiche debbono affrontare investimenti enormi per rinnovare di continuo il prodotto. L'utenza si è fatta più scaltra, l'offerta è certamente molto più ampia ed articolata che non qualche anno fa. Per imporsi bisogna offrire prodotti sempre nuovi. Non è certamente un mistero che le grandi Case americane hanno investito cifre ben superiori al bilancio dello Stato italiano per rinnovare le auto prodotte a Detroit. E alla stessa maniera Volkswagen, Renault, Ford, Opel, Peugeot-Talbot-

Citroën, Austin-Rover hanno dato fondo alle loro sostanze per garantire armi competitive ai concessionari. Fiat non poteva essere da meno. E con la Uno, la Regata e la Prisma ha già dato un saggio delle sue possibilità. Oggi fare una macchina totalmente nuova richiede investimenti dell'ordine dei 1000 miliardi se non di più. Ecco perché si è reso necessario l'aumento del capitale. Solo autofinanziandosi si può restare competitivi. Fiat aveva assoluto bisogno di investire ancora nella ricerca, nella progettazione, nell'industrializzazione, di nuovi prodotti. Ecco la ricapitalizzazione, ecco il denaro fresco. Si spiega così la decisione di investire nel triennio 1984-1986; altri 8000 miliardi, 3500 di quali nell'ambito del settore auto. Tutto questo già garantisce l'apparizione di nuove Fiat in un futuro anche prossimo. A parte le numerose piccole novità destinate ad ampliare l'offerta di prodotti già noti. Presto avremo in campo le «tipo 4» della Lancia e poi della Fiat. E seguirà la piccola Lancia, mentre nell'aria si fa palpabile l'idea del progetto di una piccola, piccolissima vettura, la già famosa «Topolino» degli anni novanta. Ma forse la storia della nuova Topolino non è che un diversivo per distrarre l'attenzione dell'utenza da altre più concrete novità in via di apparizione (una nuova Ritmo?). Per investire, dunque, ci vogliono denari. E debbono essere denari facili da raccogliere, non sovraccarichi di interessi e balzelli vari. Così l'unica soluzione è l'autofinanziamento, la moltiplicazione per sei del capitale, l'ampia disponibilità di mezzi a breve termine.

RILANCIO AUTOCARRI. Non tutto è rose e fiori. C'è l'Iveco che è in brutte acque, la Teksid ha chiuso in perdita, in Brasile le perdite hanno raggiunto i 70 miliardi. Ma il piano di ripresa c'è già e non è certo escluso che il nuovo capitale serva anche a questo. Gli azionisti ora debbono farsi i loro conti. La famiglia Agnelli ha già fatto sapere che direttamente o indirettamente interverrà con circa 140 miliardi. Al resto dovranno pensare gli altri azionisti, a cominciare dai libici. Ma a quanto pare per Mohamed Taher Siala e per Ali Mahmoud Elgherani, recentemente cooptati nel consiglio di amministrazione Fiat non dovrebbero esserci problemi. «Non credo che il socio libico abbia intenzione di abbandonare — ha detto l'avvocato Agnelli — quanto meno non ritengo che abbia bisogno di quattrini in questa misura». E per quanto riguarda l'auto, come si sente la Fiat? «Direi proprio — ha commentato l'avvocato — che nel settore dell'auto siamo veramente forti». Gli autocarri, però, non vanno mica bene. È il neo più vistoso. «In tutto il mondo — ha aggiunto — il mercato dei veicoli pesanti è in forte difficoltà. Negli Usa ci sono cenni di ripresa, ma in Europa la situazione è ancora piuttosto critica. Per Iveco abbiamo fatto molto per abbassare il punto di pareggio. Cercheremo di proseguire su questa strada».

IL MERCATO europeo dell'automobile è in lievitazione, anche se non in modo omogeneo. In Germania Federale, in Gran Bretagna e in Italia si vendono più auto dell'anno passato, mentre in Francia, in Svizzera e in qualche altro mercato minore le cose non vanno bene. Anche sul fronte sindacale ci sono situazioni alterne. Mentre in Italia si vive un periodo di relativa tranquillità che segna anche una notevole ripresa della produttività, in Germania e in Francia le Case automobilistiche sono nel bel mezzo della bufera. I potenti sindacati tedeschi vogliono la settimana di 35 ore e bussano duro, bloccando la produzione. In Francia va ancora peggio, con il Gruppo Psa che vuole disfarsi di qualche migliaia di operai, con i lavoratori che per protesta occupano le fabbriche. In questo quadro europeo variegato, c'è una azienda che ha issato tutte le vele e naviga in mare aperto. È la Fiat, che i problemi attualmente vissuti dalla concorrenza tedesca e francese li ha avuti in un recente passato e che ora gode di un periodo ricco di segni positivi. Nei giorni scorsi la marca torinese ha sconvolto il mondo della finanza preannunciando un massimo aumento di capitale: da 337,5 a 2025 miliardi. Un'operazione gigantesca, di quelle che si riflettono sull'immagine dell'azienda, elevandola di una spanna sulla pur agguerrita concorrenza. Ora la Fiat è protagonista in borsa, dove le sue azioni hanno rapidamente (e logicamente) guadagnato parecchi punti.

STRATEGIA INDOVINATA. Sotto la presidenza di Giovanni Agnelli, il consiglio di amministrazione della Fiat ha approvato dunque la più grande operazione finanziaria mai presentata sul mercato italiano. Con molta abilità, i responsabili finanziari dell'azienda torinese hanno intravisto le notevoli possibilità legate allo sviluppo dei portafogli dei fondi comuni di investimento. Non è certamente da sottovalutare il moltiplicarsi per sei del capitale, ma non è certamente l'unico fatto eclatante della attuale felice stagione che sta vivendo la Fiat. L'aver indovinato la giusta strategia di rinnovo della gamma, gli importanti investimenti fatti nel triennio 1981-1983 (6 mila miliardi, di cui 1.500 spesi per la ricerca), la riduzione del personale (20mila unità in meno nel solo 1983) e — perché no?

Il Gruppo Fiat in cifre

	Fatturato (Mia di Lit.)		Dipendenti (Numero)		Investimenti (Mia di Lit.)	
	1983	1982	1983	1982	1983	1982
Automobili	11888	10433	116397	125970	902	857
Veicoli Industriali	4517	4973	39013	43338	182	127
Trattori Agricoli	1735	1575	11607	11712	44	44
Macchine Movimento Terra	804	969	6697	7024	15	21
Prodotti Metallurgici	870	834	14605	15750	36	43
Componenti	2260	2035	29052	32683	125	83
Mezzi e Sist. di Produz.	465	502	4386	4600	7	15
Ingegneria Civile	394	376	3142	2133	22	12
Prodotti e Sist. Ferrov.	139	163	1331	2311	5	5
Aviazione	342	306	3485	3565	39	44
Termomeccanica	332	203	1955	2407	9	9
Telecomunicazioni	340	310	4671	5009	35	11
Bioingegneria	102	73	794	638	3	2
Editoria	193	199	1360	1373	16	5
Turismo e Trasporti	243	244	3022	3039	24	30
Diversi	188	120	2291	2208	16	8
	24812	23315	243808	263760	1480	1316
Interscambio	(2827)	(2697)				
Fatturato netto consolidato	21985	20618				



IN COPERTINA

Al Gran Premio di Francia è tornato di scena Tambay, René Arnoux si è battuto fino in fondo con grinta, Elio De Angelis ha confermato il suo stato di forma, Alain Prost ha mostrato la decisione di sempre ed è stato fermato soltanto da alcuni guai. Ma su tutti il minaccioso avvertimento di Niki Lauda che si prepara per il Gran Premio di Monaco a Montecarlo e per il titolo mondiale chiedendo strada con autorità

La voce del padrone

di Daniele Buzzonetti

DIGIONE — Doveva essere una corsa di macchine più che di uomini, per via del circuito non particolarmente favorevole ai virtuosismi di classe. In realtà, solo in parte è andata così, perché tutti i principali protagonisti avevano tante e tali «particolari» motivazioni per cercare una giornata di gloria che il Gran Premio di Francia si è trasformato in una magnifica sfida tra i piloti. Le McLaren erano nettamente favorite, nonostante non avessero brillato in prova, ma all'interno del team i due galletti Lauda e Prost non avrebbero potuto che correre l'uno contro l'altro. Il francese poi, uscito polemicamente dalla Renault l'anno scorso, avrebbe dato chissà cosa per una vittoria polemica in casa propria ma guidando una macchina anglo-tedesca. E Patrick Tambay? La sua era una situazione delicatissima perché una gara rinunciataria avrebbe condizionato il suo prestigio e quello della Renault, uscita da una settimana non felicissima dopo l'annuncio di ventilato ritiro (per «cause tecniche») diffuso dal «sommo capo» Larrousse. Patrick, poi, ha fatto parte della squadra Renault di F. 2 quando, nella seconda metà degli Anni '70, la Casa francese decise la scalata ai vertici dell'automobilismo ma è stato poi defenestrato per dare spazio ad altri colleghi. Rilanciato dalla Ferrari, il francese è poi rientrato alla «Regie» dal portone principale e il Gran Premio di Francia poteva essere l'occasione per trovare finalmente l'affetto dei tifosi di casa propria. Magari convincendo anche quelli che rimpiangono ancora la grinta di un Prost sulle macchine giallo-neri. Situazione molto simile quella di René Arnoux. Ex-uomo Renault e nelle simpatie dei propri connazionali, si sarebbe potuto tirare indietro? Ma la lista di possibili protagonisti che per un verso o per l'altro dovevano correre con il dente avvelenato potrebbe continuare e includerebbe Piquet, Alboreto, De Angelis e anche Mansell. Con il risultato che i 3.800 metri del circuito di

Digione hanno confermato che la McLaren-Porsche resta nettamente la vettura da battere; ma per Lauda, vincitore del suo secondo GP nell'84, non è stata una passeggiata come era stato il caso di Prost a Imola.

CLASSE E INTELLIGENZA. Niki Lauda è partito in quinta fila accanto a Michele Alboreto. In altri tempi si sarebbe probabilmente accontentato di «controllare» la corsa da lontano, approfittando della successione degli eventi. Il Lauda di quest'anno è invece un attaccante, sarà perché ha accanto un compagno di squadra giovane e dal grande temperamento agonistico, sarà che guida una McLaren che sembra procedere sulle rotaie; fatto sta che non si tira mai indietro. È sempre furbo e accorto: non rischia quando non è necessario e sceglie traiettorie personalissime a seconda delle condizioni della pista ma è un «Lauda-piedone». A Imola la sua rimonta è stata bloccata dalla rottura del motore, a Digione è passato 11. al primo giro, ottavo al quarto giro mentre al 17. era già quarto ed era nella scia del duo Tambay-Prost quando quest'ultimo si è fermato ai box per il cambio delle gomme, iniziando un piccolo Calvario a causa del difetto serraggio del cerchio anteriore sinistro. Ecco, in questo Lauda ha avuto un po' di fortuna: senza il «terribile» compagno di squadra fra i piedi, è stato un gioco infilare Tambay prima e dopo il cambio delle gomme ma è giusto ricordare che lo stesso Prost non è riuscito a superare Tambay a inizio gara mentre Lauda si era fatto nettamente sotto a tutti e due. Niki è quindi riuscito a dimostrare che alla McLaren i pretendenti al titolo sono ancora due e si presenta nella sua «tana» di Montecarlo con una carica psicologica notevole. Sarà un GP da vedere.

RESURREZIONE. Sarebbe stata meglio una vittoria ma un secondo posto a pochi giorni dalle pessimistiche dichiarazioni di

Larrousse si è rivelato una vera boccata di ossigeno per la Renault. L'aria di casa o le più recenti scelte tecniche, hanno rilanciato la vettura della «Regie» che nelle mani di Tambay ha avuto un'aria più da «protagonista» rispetto ai precedenti GP. Patrick ha avuto il merito di non farsi superare da Prost a inizio gara e questo nonostante il forcing del pilota-McLaren. Con Lauda alle calcagna ha poi commesso un piccolo errore ma la sua è stata comunque una gara estremamente positiva. Ha corso con la voglia di dimostrare di meritare il posto che era di Prost, e prima ancora di Arnoux, ed è riuscito a essere finalmente protagonista in casa propria. Contemporaneamente i problemi ante-GP rivelati da Larrousse si sono rivelati probabilmente esagerati. I consumi troppo alti non hanno condizionato le RE50 in questa occasione e probabilmente il risultato, «voluto» da Tambay fin dalla prima (e decisiva) giornata di prove permetterà alla «Regie» di ritrovare la serenità necessaria per affrontare con successo i futuri Gran Premi.

ARNOUX CON RABBIA. Sempre in tema di lottatori, Digione ha messo in evidenza anche De Angelis, almeno finché ha potuto guidare una Lotus-Renault sufficientemente a posto (e si trattava del «muletto»), e Mansell, finito sul podio più per merito della propria caparbietà che per favori degli altri. Soprattutto non si è mai tirato indietro René Arnoux che non è stato certo aiutato dalla sua Ferrari in questa occasione ma che ha ugualmente portato a casa un risultato positivo. La casa di Maranello è incappata ancora in uno dei suoi «venerdì magri» e non ha avuto la possibilità di migliorare la messa a punto delle vetture il sabato a causa della pioggia.

Tra l'altro le 126 erano state equipaggiate con una sospensione anteriore sensibilmente rivista e non è detto che il debutto in un circuito velocissimo si sia rivelato un fatto



Tambay - Lauda nello scontro diretto

GIRO	P. TAMBAY	N. LAUDA	DISTACCO SUL GIRO	DISTACCO TOTALE
46	1'07''431	1'09''189	+1''758	-35''025
47	1'08''972	1'08''243	-0''729	-35''754
48	1'07''451	1'07''975	+0''524	-35''230
49	1'08''804	1'07''909	-0''935	-37''125
50	1'06''918	1'08''110	+1''192	-35''933
51	1'07''443	1'10''555	+3''112	-32''821
52	1'07''555	1'08''382	+0''827	-31''994
53	1'07''047	1'08''218	+1''171	-30''823
54	1'06''876	1'43''330	+35''454	+5''631
55	1'08''217	1'13''897	+5''680	+11''311
56	1'07''616	1'06''968	-0''648	+10''663
57	1'08''829	1'06''614	-2''215	+8''448
58	1'07''695	1'06''676	-1''019	+7''429
59	1'08''047	1'06''100	-1''947	+5''482
60	1'08''237	1'06''298	-1''839	+3''543
61	1'10''127	1'06''966	-3''261	+0''282
62	1'09''809	1'09''526	-0''283	-0''001
63	1'08''967	1'07''800	-1''057	-1''068
64	1'08''619	1'07''156	-1''463	-2''531
65	1'08''096	1'07''052	-1''044	-3''575
66	1'09''374	1'09''191	-0''183	-3''758
67	1'07''788	1'07''757	-0''031	-3''789
68	1'07''475	1'07''604	+0''129	-3''660
69	1'07''974	1'07''661	-0''313	-3''973
70	1'08''781	1'07''743	-1''038	-5''011
71	1'09''152	1'08''018	-1''134	-6''145
72	1'08''077	1'07''759	-0''318	-6''463
73	1'07''586	1'07''503	-0''083	-6''546
74	1'08''394	1'08''166	-0''228	-6''774
75	1'08''563	1'08''409	-0''154	-6''928
76	1'09''317	1'09''436	+0''119	-6''809
77	1'09''879	1'09''480	-0''399	-7''208
78	1'09''189	1'09''345	+0''156	-7''052
79	1'09''678	1'09''576	-0''102	-7''154

positivo agli effetti della messa a punto. Sia Alboreto che Arnoux non sono comunque mai apparsi in condizione di puntare ai primi posti: Michele in gara ha avuto anche la sfortuna di rompere il motore ma non è stato questo l'unico guaio delle macchine di Maranello. Senza accusare problemi troppo vistosi, la 126 di Arnoux è sembrata piuttosto

opaca e poco a suo agio sui curvoni di appoggio di Digione.

SERIE NERA. Si era parlato in vigilia di modifiche al motore Bmw per permettere a Piquet e Fabi di puntare finalmente a un posto al sole nella F. 1 '84. E invece è finita ancora in un quasi disastro. Piquet è arrivato ai box

con la turbina a fuoco e dopo cinque GP è ancora a bocca asciutta. Un fatto clamoroso, perché se Fabi è riuscito ad arrivare al traguardo (9. e a un giro), lo si deve forse al fatto che la sua Brabham fosse equipaggiata con un motore vistosamente «tranquillo». La crisi della Casa campione del mondo '83 è insomma proseguita. □





Senza grossi problemi il via del GP di Francia: solo Rosberg (Williams n. 6) ha cercato spazio dalle retrovie ma Tambay in pole (n. 15) e De Angelis (Lotus n. 11) hanno affrontato assieme la prima curva. Dietro si nota anche Piquet (1) e Manfred Winkelhock (Ats-Bmw n. 14). Nella immagine in basso, il primo giro alla «esse» delle «Sablères»: Patrick Tambay guida davanti a De Angelis (11), Mansell (12), Piquet (1), Warwick (16), Prost (7), Alboreto (27), Winkelhock (14), Rosberg (6), Senna (19) e Lauda (8). Quest'ultimo ha poi iniziato la sua bellissima rimonta che lo ha portato in breve al terzo posto poi sul gradino più alto del podio





Spinto dalla gran voglia di dimostrare in casa propria di essere tra i migliori francesi della F. 1 e dalle necessità di sconfiggere la crisi della Renault, Patrick Tambay ha lottato molto bene a Digione. Qui è davanti a Lauda che lo supererà anche grazie ad una McLaren al solito «super»

IL CASO RENAULT/Larrousse aveva minacciato il ritiro. Poi a Digione...

Giallo antico

Tambay ha fatto una bella gara piazzandosi alle spalle di Lauda e rilanciando le speranze francesi. Cos'è successo? Semplice: la Régie è tornata ai vecchi sistemi

di Adriano Costa

DIGIONE. Con il secondo posto di Patrick Tambay a Digione, ben assecondato dalle buone prestazioni della Lotus Renault di Mansell (terzo) e De Angelis (quinto), la casa francese rilancia le prospettive di un mondiale che nelle prime quattro tappe l'avevano piuttosto mortificata ma non cancella gli interrogativi che la sortita di Gerard Larrousse fa pesare sul futuro agonistico e non della scuderia d'oltr'Alpe. Larrousse, uomo prudente e con un senso di alta responsabilità della propria funzione di direttore e tecnico del reparto corse della casa francese, non ha prospettato a titolo gratuito l'eventualità che la Renault possa abbandonare temporaneamente i circuiti del mondiale per un momento di riflessione e di rafforzamento dei propri movimenti tecnici. Ci è stato spiegato che la minaccia di ritiro temporaneo «per consentire al reparto motori di accelerare l'evoluzione del propulsore e la revisione di certi parametri anche dell'accessoristica» doveva sortire un effetto di frustata sui responsabili di questo settore Renault che pare in ritardo rispetto al settore telai e aerodinamica. Indubbiamente le sue dichiarazioni avevano un obiettivo interno e possono fungere da acceleratore di inventiva e di applicazione per gli uomini dell'ingegner Dudot ma si affaccia anche l'ipotesi di un disegno più ampio di cui l'ipotesi di ridimensionamento degli impegni corsaioli della Renault farebbe parte.

POLITICA. Si tratterebbe di questo. La crisi francese dell'auto, che ha già comportato licenziamenti e ridimensionamento degli effettivi di grandi industrie d'oltr'Alpe, come Peugeot e Citroën, sta già investendo anche la Renault che prevede una riduzione di mano d'opera, un ridimensionamento degli effettivi e un ridisegno della sua politica produttiva e commerciale. Questa manovra restrittiva che dovrebbe ridare competitività internazionale alla grande industria di Stato francese avrà effetti collaterali sull'opinione pubblica interna: ciò che i suoi responsabili e il governo di Mitterrand, temono fortemente. È prevedibile che le enormi spese che la Renault affronta per finanziare il

suo reparto corse, il quale impegna grosse risorse destinate alla promozione e alla pubblicità, vengano, come già è successo in passato, rimesse in discussione. Qualcosa di simile avviene anche presso l'Alfa Romeo dove le scelte corsaioli di Ettore Massacesi trovano antagonisti e critici. Le dichiarazioni di Larrousse servirebbero anche a preparare il terreno per una eventuale ritirata agonistica e sarebbero state concordate con Mangenot, presidente della Renault-sport. Nel caso in cui la politica restrittiva lasciasse indenne il reparto corse, Larrousse potrebbe sempre spiegare il suo pessimismo come una prospettiva superata. Nel caso contrario, il terreno della ritirata sarebbe stato preventivamente preparato in modo da evitare contraccolpi pesanti. Fin qui l'aspetto «politico» delle dichiarazioni di Larrousse, ribadite anche a Digione dove egli ha parlato di ipotizzabili difficoltà di portare a termine i Gran Premi di Montreal (tradizionale circuito di grandi con-

sumi per tutti), di Brands Hatch e di Hockenheim.

CONSUMI. Politica a parte, si è saputo che la Renault ha lavorato moltissimo sui consumi ottenendo subito probanti risultati. Un dato su tutti, inequivocabile: nel serbatoio della monoposto di Patrick Tambay, i commissari tecnici della Fisa hanno trovato, a conclusione dei 307,072 chilometri del Gran Premio di Francia di domenica, 21 litri di carburante. Nel serbatoio della Lotus di Nigel Mansell (anch'essa spinta da motori Renault) i litri residui sono stati 15. Ciò significa che, rispetto al limite di consumo stabilito dalla Fisa per il 1984, i due motori Renault più ampiamente sollecitati a Digione hanno avanzato circa il 10 per cento del carburante. Il dato risulta positivo anche se confrontato ai 24 litri residui nella McLaren-Porsche del vincitore della prova francese, Niki Lauda. Se si osserva che la McLaren ha anche una maggiore efficacia aerodinami-

ca della Renault, il che significa a sua volta risparmio di carburante, ecco che il risultato di Digione può essere giudicato «più che positivo dal punto di vista dei consumi», secondo il giudizio espresso da Tambay.

IL «MIRACOLO». Pare che questo ritorno della Renault alle buone prestazioni dopo la serie di battute a vuoto causa problemi di iperconsumo di carburante sia dovuta a un ritorno alla gestione semplice dei motori. Si era parlato, alla vigilia di questa quinta prova iridata di Digione, della possibilità che le Renault adottassero uno speciale sistema per riscaldare la benzina congelata (per le note ragioni di volume) prima che questa pervenisse al propulsore: si era parlato di una speciale benzina preparata dalla Elf. Niente di tutto questo: la Renault è tornata a risultati probanti battendo la via della Ferrari: quella del ritorno alla semplicità e all'antico. I francesi questa volta non hanno eseguito il precongelo della benzina. Non hanno impiegato benzina «pesante». Hanno semplicemente adottato il sistema dello scorso anno. Rimandato è anche l'esordio in gara dei freni al carbonio mentre l'iniezione elettronica verrà impiegata presumibilmente soltanto a luglio. Questo ritorno alla semplicità dello scorso anno si è rivelato pagante e su questa via proseguirà la Régie anche nei prossimi Gran Premi. Viva la semplicità, dunque, che, anche qui, significa economia ed efficacia. □

■ **RENAULT** — I rapporti Lotus-Renault non sembrano eccezionali. Pare che la squadra inglese lamenti la mancanza di contatti frequenti con i suoi fornitori di motori. In particolare, la Lotus non verrebbe informata adeguatamente circa l'evoluzione dei motori.

■ **MURRAY** — Gordon Murray si è presentato giovedì a Digione con un abbigliamento un po' più originale del solito. Il direttore tecnico della Brabham vestiva con una giacca a quadri grigia su camicia a fiori. Un «garofano» in plastica bianca all'occhiello completava la tenuta.

Williams: Tutti abbiamo detto a Larrousse che...

DIGIONE. Venerdì, dopo la prima sessione ufficiale di prove, Frank Williams ha tenuto una conferenza stampa patrocinata dalla Mobil, sponsor del suo team. Tra gli argomenti trattati, anche quello relativo ai consumi e in particolare al «caso Renault». Sul problema del consumo, Williams ritiene che la sua vettura non sia particolarmente colpita dalla regolamentazione entrata in vigore quest'anno. «Dopo il G.P. del Brasile, nella macchina di Keke c'erano ancora 7-8 litri, mentre in quella di Laffite in Sudafrica ce n'erano 8-9 poco prima della fine. Il motivo per cui Rosberg si è fermato a Zolder è la conseguenza di una eccessiva pressione di alimentazione: lui pensava che nel serbatoio ci fossero ancora 3 litri mentre ciò non era possibile, visto che nessuno parte con 220 litri precisi. Anche noi a Zolder abbiamo iniziato a raffreddare la benzina, anche se non scendiamo sotto zero gradi di temperatura. Vi spiego perché: noi abbiamo delle palline nel serbatoio, e se ci mettiamo troppa benzina fredda, quando inizia a scaldare queste palline si schiacciano per la pressione che aumenta, quindi corriamo il rischio di arrivare alle verifiche con una capacità maggiore di 220 litri». Negli ultimi giorni si era parlato della minaccia della Renault di ritirarsi dalle corse se il regolamento del consumo non verrà modificato. Williams che ne pensa? «A parte il fatto che non credo a un possibile ritiro della Renault, la Casa francese perderebbe troppo nell'immagine. Tutti noi costruttori abbiamo detto a Larrousse che potremmo anche accettare di elevare il minimo a 250 litri, ma in questo caso tutti potrebbero aumentare la pressione di alimentazione, e saremmo nelle stesse condizioni di adesso. Siamo tutti d'accordo sul fatto che il limite dei 220 litri c'è per tutti così come il prossimo anno ci sarà quello di 195. Anche Ken Tyrrell non ha avuto da opporsi il che è tutto dire visto che ciò non accade quasi mai...».

(a.f.)

LA CRONACA DI DIGIONE/Nel giorno di Lauda, due romani alla ribalta

I numeri di Elio e Andrea

De Cesaris, squalificato al venerdì per il «solito» estintore, si vede offrire il posto in griglia da Hesnault: partito ultimo, arriva decimo. De Angelis a punti per la quarta volta su cinque gare

di Cesare Maria Mannucci

DIGIONE - Quarta vittoria per la McLaren su cinque gran premi. Questa volta è stato Niki Lauda a portare al successo la monoposto anglo-tedesca paraggiando con ciò i conti con il compagno di squadra Prost: due vittorie a testa. In virtù del secondo posto di Kyalami Prost comunque mantiene la testa della classifica, incalzato però da Lauda. Col risultato di Digione la McLaren aumenta il proprio vantaggio nella graduatoria dei costruttori. Questo in sintesi statistica il GP di Francia, quinta prova del mondiale F.1. Ma procediamo con ordine e vediamo la cronaca della «tre giorni» di Digione.

La pole di Tambay

VENERDÌ. La prima sessione prendeva il via con un quarto d'ora di ritardo per la mancanza dell'elicottero adibito ad ambulanza. Con la pista ancora umida, le prime

a girare erano le McLaren, con Lauda e Prost subito in testa nella classifica provvisoria. Dopo dieci minuti di prove, sui saliscendi di Digione si evidenziava una spiccata superiorità Lotus. Contrariamente a tutte le altre macchine gommate Goodyear, la Lotus essendo la vettura con il miglior effetto suolo, non aveva la necessità di caricare molto le appendici aerodinamiche; De Angelis e Mansell risultavano nettamente i più rapidi in velocità massima, con il romano che era il primo a sfondare il muro dell'1'05". In casa Ferrari facevano la loro ricomparsa i freni al carbonio, accantonati dopo i problemi di Rio. Le macchine di Arnoux e Alboreto erano dotate delle nuove sospensioni, concepite per un differente recupero di camber, con il triangolo superiore accorciato che negli intenti di For-

ghieri avrebbe dovuto permettere un migliore sfruttamento dei pneumatici anteriori. Per avere dati comparativi Alboreto effettuava giri sia con il muletto dotato delle vecchie sospensioni che con la macchina da gara, dichiarandosi alla fine soddisfatto delle nuove modifiche apportate. Warwick intanto girava poco per la rottura del turbo, mentre Tambay pur vantando un'ottima velocità di punta, accusava errate regolazioni di assetto sulla sua Renault. Molta curiosità c'era per il debutto della nuova Toleman, gommata Michelin. Senna restava a lungo con i primi, avendo finalmente risolto i problemi di pompaggio e di assetto troppo morbido che lo avevano continuamente tormentato con il vecchio modello. La sfortuna si abbattava invece su Cecotto, che pur utilizzando due macchine, non

Il tempo a Digione



VENERDÌ - temperatura 21° pista 24°



SABATO - temperatura esterna 11° pista 9°



DOMENICA - temperatura esterna 20° pista 22°

Le
PAGELLE
di

**AUTO
SPRI
NT**

BRABHAM - BMW

NELSON
PIQUET



voto **8**

Pur non essendo arrivato al traguardo ha dimostrato di essere il degno campione del mondo.

TEO
FABI



voto **7**

Regolare e incisivo nonostante un motore non all'altezza della situazione.

TYRRELL - FORD

MARTIN
BRUNDLE



voto **7**

Caparbio e volitivo seppur alla guida di una Tyrrell troppo poco competitiva.

STEFAN
BELLOF



n.c.

Si è dovuto ritirare dopo soli undici giri.

WILLIAMS - HONDA

JACQUES
LAFFITE



voto **7**

Autore di una buona rimonta che l'ha portato in posizione onorevole.

KEKE
ROSBERG



voto **8**

È sempre un leone, ma il telaio della Williams non gli ha permesso di fare di più.

RENAULT

PATRICK
TAMBAY



voto **10**

Ha tirato fuori le unghie per domare lo scatenato Lauda, difendendo benissimo il primo posto.

DEREK
WARWICK



voto **7**

Non incisivo come nelle precedenti occasioni. Inferiore a Tambay, in prova e in gara.

ARROWS - FORD e BMW

MARC
SURER



voto **7**

Fermato da un incidente mentre lottava con la scarsa velocità della sua Arrows.

THIERRY
BOUTSEN



voto **6**

L'Arrows Bmw non è ancora a punto e il belga raramente si è fatto notare.

TOLEMAN - HART

AYRTON
SENNA



voto **8**

La nuova Toleman ha sempre bisogno di un vero turbo, ma Senna è stato positivo.

JOHNNY
CECOTTO



voto **6**

Ha perso il confronto diretto con il compagno di squadra. Lo aspettiamo alla riprova.

SPIRIT - HART

MAURO
BALDI



voto **7**

È difficilmente giudicabile, dato che la Spirit è la peggior vettura del lotto.

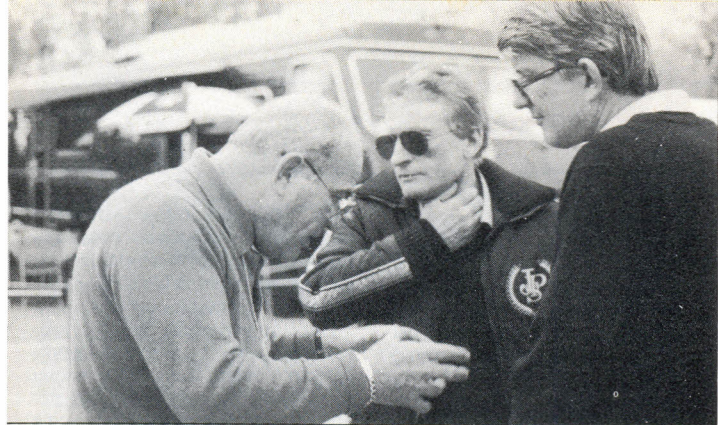


Foto Colombo

Di che cosa parlano Guy Ligier e Ducarouge? È ovvio: di estintori. L'anno scorso Ducarouge, sempre con De Cesaris, visse un caso analogo...

riusciva ad effettuare nemmeno un giro causa la mancanza di pressione nella pompa della benzina. Problemi anche per Ghinzani che con l'Osella realizzava l'ultimo tempo lamentando una totale assenza di grip in fase di accelerazione.

SI SCATENA TAMBAY. Nella sessione valida per lo schieramento, si scatena Patrick Tambay, che finalmente in possesso di una Renault competitiva, otteneva a dieci minuti dalla fine la provvisoria pole position, strappandola a De Angelis. Tambay dopo il giro veloce dovette abbandonare frettolosamente la Renault sulla pista per un principio d'incendio causato dalla rottura di una turbina. Negli ultimi minuti Elio rientrava in pista con il secondo set, tuttavia lo stato della pista, sporca a causa della rottura del

motore di Lauda, e Alboreto che stava girando lentamente gli impedivano ogni ulteriore miglioramento. Facce contratte alla Ferrari. Sia Arnoux che Alboreto lamentavano una bassa velocità di punta, oltre 15 km di differenza tra Alboreto e De Angelis (291,262 per il ferrarista contro 306,095 del romano). Sulla C4 le gomme si consumavano in modo anomalo, il treno posteriore surriscaldava, mentre le gomme anteriori si degradavano dopo pochi giri. Sessione tormentata anche per le McLaren. Lauda accusava subito la rottura del motore, riuscendo ad effettuare solo quattro giri. Prost si migliorava nel finale, rientrando comunque ai box a piedi per la rottura del motore. Alla Brabham, dopo i problemi della mattina, miglioravano leggermente le cose. Piquet ad un certo punto otteneva la

pole position provvisoria, poi doveva cedere a De Angelis e Tambay. Fabi appena salito sulla macchina, rompeva il motore. Rientrato ai box, poteva tornare in pista solo a quattro minuti dalla fine della sessione utilizzando la macchina di Piquet. Sfortunata la Ligier. Mentre De Cesaris stava producendo il suo maggior sforzo, Lauda inondava la pista d'olio. Per il romano non c'era alcuna possibilità di miglioramento. Hesnault a causa di un malinteso con Patrese che stava rientrando lentamente ai box per la rottura di una turbina, entrava in collisione con l'Alfa all'altezza della curva del raccordo. Al momento non qualificato risultava Ghinzani, con una Osella carente di trazione e dall'insierimento difficoltoso.

L'estintore di Andrea

COLPO DI SCENA. Erano appena terminate le prove ufficiali di venerdì, che Cesaris aveva ottenuto il nono tempo. Il giorno prima Andrea aveva provato sul circuito di Clermont Ferrand nuove soluzioni per le sospensioni. Alla Ligier avevano fatto il possibile per presentarsi al gran premio di casa nelle migliori condizioni possibili. D'im-

provviso, il colpo di scena. De Cesaris sta mangiando delle fragole, pensa già alle regolazioni da apportare alla macchina per la seconda sessione, è soddisfatto del rendimento della macchina. Arriva Guy Ligier, è scuro in volto. Chiama all'interno del motor home i piloti e i tecnici. Dalle verifiche tecniche risulta che sulla macchina di Andrea l'estintore di bordo sarebbe vuoto, per l'italiano si ripete lo stress dello scorso anno al Paul Ricard. Allora sull'Alfa Romeo venne riscontrata la stessa manchevolezza, per questo Gerard Ducarouge perse il posto. Dopo pochi minuti il collegio dei commissari tecnici emette questo comunicato «Alla fine delle prove sono stati controllati gli estintori delle vetture numero 3-11-15-26. Le vetture numero 3 e 11 sono state trovate conformi. L'estintore della vettura n. 15 è stato utilizzato per spegnere un principio di incendio nel corso delle prove. Tracce di sostanze estinguenti sono state riscontrate all'interno dell'abitacolo, e nel motore. L'estintore della vettura n. 26 è risultato completamente vuoto, nessuna traccia di sostanza estinguenta è stata riscontrata sulla vettura. Considerando quindi che la vettura n. 26 ha svolto la sessione di prove con gli estintori scarichi, il collegio dei com-

McLAREN TAG - PORSCHE

ALAIN PROST
voto **9**



olto efficace all'inizio, nonostante non sia riuscito a superare Tambay.

NIKI LAUDA
voto **10**



ntoso quanto bastava, sempre efficace. Ha corso con intelligenza e cautiveria.

RAM - HART

PHILIPPE ALLIOT
n.c.



Si è ritirato al quarto giro.

JONATHAN PALMER
voto **7**



Con la vettura a disposizione non poteva fare di più. Ha tenuto un buon ritmo.

LOTUS - RENAULT

ELIO DE ANGELIS
voto **9**



Il romano, alla guida del muletto, ha avuto un ottimo inizio di gara. Meritava di più.

NIGEL MANSELL
voto **8**



Ha compiuto una delle sue migliori corse in F.1. A lungo nella scia di De Angelis.

ATS - BMW


MANFRED WINKELHOCK
n.c.



Si è ritirato al quinto giro.

EUROALFA

RICCARDO PATRESE
voto **7**



uro Alfa di Digione era una vettura in all'altezza della situazione. Ha to anche troppo.


EDDIE CHEEVER
voto **7**



a nella stessa identica «barca» di Patrese. È difficile puntare a grandi guardi con mezzi del genere.

OSELLA - ALFA ROMEO

PIERCARLO GHINZANI
voto **7**



Ha avuto la soddisfazione di giungere al traguardo anche se l'Osella è ben lungi dalla competitività.

LIGIER - RENAULT

FRANCOIS HESNAULT
n.c.



Sacrificato dalla squadra dopo il caso De Cesaris.


ANDREA DE CESARIS
voto **7**



Ottima rimonta, la sua. Una posizione finale dignitosa per uno partito in ultima fila.


FERRARI

MICHELE ALBORETO
voto **7**



È di difficile valutazione, in quanto la sua Ferrari non è parsa molto veloce.

RENÉ ARNOUX
voto **9**



Buona la gara del francese, che ha portato altri punti iridati alla casa del cavallino.

Cronaca di Digione

segue

missari decide di annullare i tempi della vettura n. 26 ottenuti nel corso della sessione cronometrata». Alla Ligier scoppia il dramma. Lo sponsor ufficiale del gran premio di Francia è la Gitanes, principale sponsor di Ligier. Le previsioni del tempo indicano per sabato la pioggia. De Cesaris rischia di non qualificarsi. Invano Ligier cerca di convincere i commissari sportivi dell'inutilità della cosa ai fini delle prestazioni. La Ligier è abbondantemente sovra peso, non c'è nessun bisogno di ricorrere a trucchi del genere. La discussione si anima, Ligier perde la pazienza, lancia con rabbia la bombola dell'estintore, volano delle spinte, alcune sberle. Solo Bernie Ecclestone riesce a calmare Ligier. In tutta questa situazione caotica l'unico che non perde la pazienza è proprio il diretto interessato, Andrea De Cesaris. Tutti restano stupiti dal comportamento di Andrea, non un gesto di stizza, nessuna frase di apprezzamento verso i suoi tecnici o i commissari. Si va subito ad informare delle previsioni del tempo per sabato, e a seguire i lavori dei meccanici sulla sua macchina. Questo l'episodio più significativo delle prove, che avrebbe avuto un seguito il giorno dopo.

HESNAULT. A dimostrazione che in F. 1 non è tutto male come si dice, veniva nella giornata di sabato, il gesto quasi da altri tempi di Francois Hesnault. Per la prima volta dall'inizio del campionato, Hesnault era apparso particolarmente a suo agio. Il fatto di poter disporre finalmente delle turbine Garrett, più efficienti delle KKK, lo aveva responsabilizzato, correva in casa, voleva fare bella figura. Nella sessione cronometrata di sabato, svoltasi sotto la pioggia era risultato addirittura il secondo più veloce, dopo De Angelis. Nonostante questo non essendo De Cesaris riuscito a qualificarsi a causa della pioggia (1'22"388) con una dimostrazione di grande signorilità Hesnault ritirava la propria iscrizione per permettere ad Andrea di prendere la partenza. Ma come erano andate le prove bagnate di sabato? Vediamo.

La grande pioggia

SOTTO LA PIOGGIA del sabato mattina si ripeteva la superiorità di De Angelis che in una pista trasformata in un lago risultava più veloce di quasi due secondi rispetto agli altri piloti. All'altezza della curva Parabolica si creava un vero e pro-

prio torrente che convinceva molti piloti a non scendere nemmeno in pista. Non girava Cecotto, mentre effettuavano un solo giro Laffite, Prost, Lauda e Ghinzani. In queste condizioni il controllo della macchina risultava estremamente precario, innumerevoli i testacoda, soprattutto alla curva del raccordo. In casa Ferrari, si cercavano le ottimali regolazioni di assetto in funzione del bagnato. Facevano il loro ritorno i freni in materiale tradizionale, tuttavia per ragioni di equilibrio aerodinamico, restavano seppure parzializzate le grosse prese d'aria per i freni al carbonio. Quando partiva l'ultima sessione, quella definitiva per lo schieramento, pioveva a dirotto. Ormai in maniera quasi monotona continuava il dominio Lotus. Il più veloce della sessione, approfittando della pista che negli ultimi minuti si stava asciugando, risultava Mansell. Lui e De Angelis, impartivano oltre due secondi ad uno stupefacente Hesnault, particolarmente a proprio agio con la pista bagnata. Chi traeva i maggiori van-

taggi dal perdurare della pioggia era Tambay, che senza forzare assolutamente, riusciva a mantenere la pole position in virtù del tempo ottenuto il venerdì. Patrick incappava comunque in un testacoda a causa del bloccaggio delle ruote in frenata. Contrariamente a quello che la griglia poteva far pensare, tutti i piloti gommati Goodyear si lamentavano di un rendimento inferiore delle mescole da bagnato rispetto alle Michelin, che proprio a Digione, presagendo la pioggia aveva portato delle nuove mescole da bagnato particolarmente efficienti. Continuavano le novità sulle Ferrari. Le due macchine da gara e i due muletti erano dotati di una carenatura inferiore che si prolungava sin oltre i semiassi, che nelle intenzioni dei tecnici avrebbe dovuto offrire un maggior carico posteriore senza dover ricorrere ad incedenze troppo negative dell'alettone. **Per De Cesaris cominciava la corsa contro il tempo. A venti minuti dalla fine della sessione, cessava di piovere. Andrea passava dal muletto alla vettura da**

gara. Montate gomme particolarmente tenere, il romano si produceva in un grande sforzo risultando comunque più lento del suo compagno Hesnault. Col migliorare delle condizioni atmosferiche, tutti scendevano in pista. Warwick utilizzava per conto della Renault un nuovo tipo di carburante, concepito per una riduzione dei consumi. Unico a non scendere in pista Teo Fabi, che ritenendo di non poter migliorare il tempo di venerdì, preferiva non correre rischi inutili. Alla McLaren non si ripetevano le rotture di motore del venerdì, Prost e Lauda provavano varie mescole di pneumatici. Tutto sommato, le prove ufficiali accentavano solamente Tambay. La Lotus in due giorni era risultata complessivamente la vettura più veloce, non ottenendo la pole position solamente per il malinteso tra De Angelis e Alboreto. Al termine delle prove si registrava l'episodio deamicisiano con Hesnault ritirava la sua iscrizione al fine di permettere a De Cesaris di partire, seppure in ultima fila. Andrea già a Imola era partito ultimo, dai box.

LE CIFRE IRIDATE

Elio De Angelis il più regolare

FRA TUTTI i piloti del mondiale 1984, Elio De Angelis è il più regolare e indubbiamente fra i più produttivi. Su cinque gran premi è andato a punti ben 4 volte: terzo in Brasile, quinto in Belgio, terzo a Imola e di nuovo quinto a Digione. Lo seguono con tre piazzamenti su cinque Prost, Rosberg, Warwick e Arnoux. Il quale Arnoux, dopo un avvio sconsolante, è entrato in serie positiva: nelle ultime tre gare è sempre andato a punti.

■ **LAUDA E STEWART.** A nove anni dal suo primo successo in Francia, Niki Lauda ha vinto per la seconda volta il Gran Premio francese cogliendo la 21. vittoria della sua luminosa carriera. L'austriaco per numero di successi si avvicina sempre più ai grandissimi piloti della Formula Uno che sono Jacky Stewart, primatista per numero di vittorie con 27, Jim Clark secondo con 25 e Manuel Pangio terzo con 24. Niki Lauda è arrivato così a totalizzare 358,5 punti ed è ormai a un passo dal primato assoluto di 360, che appartiene anche questo allo scozzese Stewart.

■ **NIENTE POKER.** La Renault, che aveva vinto il Gran Premio di Francia negli ultimi 3 anni, non ha potuto fare il poker a Digione. Resta così imbattuto

il primato di 4 successi consecutivi nella classica gara francese — giunta ora alla 70. edizione — stabilito dalla Bugatti nel periodo 1928/1931 con vetture di 2300 cmc. munite di compressore.

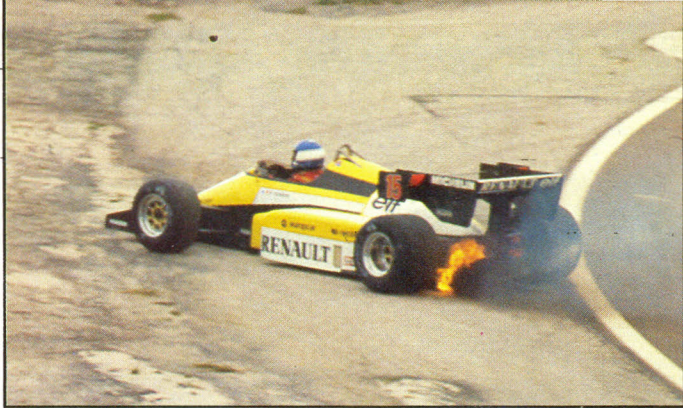
■ **IL PIÙ VELOCE.** Nel 1983 il pilota italiano mediamente più veloce durante le prove ufficiali, tra quelli che hanno disputato tutti i Gran Premi della stagione, è stato Riccardo Patrese, con uno scarto dell'1,83% sulla media delle pole position dell'anno, seguito da Elio De Angelis (-2,60%) e da Mauro Baldi (-3,46). Quest'anno, dopo 5 Gran Premi, l'analoga graduatoria vede davanti a tutti Elio De Angelis (-1,31%) con alle spalle Michele Alboreto (-1,82%) e Riccardo Patrese (-3,56%); da segnalare in positivo l'avvicinamento dei nostri piloti più veloci alla pole position ideale in questo 1984.

■ **«DEB» IN BIANCO.** A Digione nessun pilota esordiente nella stagione è entrato in zona punti: nelle precedenti 4 gare invece uno di loro era sempre riuscito a figurare tra i primi all'arrivo; così Stefan Bellof, Martin Brundle e Ayrton Senna restano fermi rispettivamente a 3, 2 e 1 punto. Dobbiamo però segnalare che, fra i piloti in attività da più tempo, alcuni come Teo Fabi e Piercarlo Ghinzani non sono ancora riusciti a entrare nelle graduatorie iridate pur avendo 12 e 11 presenze alle spalle. (m.m.)

DOMENICA. Durante il warm-up accadeva un fatto determinante per il risultato del Gran Premio. Dopo aver evidenziato una netta superiorità nelle due giornate di prove, alla Lotus la sera del sabato decidevano di cambiare la pompa dell'iniezione. Il risultato era pernicioso. Dopo pochi giri, la mattina, sia Mansell che De Angelis rompevano il motore, costringendo tutto il team ad un tour de force esasperato per preparare il muletto per De Angelis e sostituire in fretta e furia il motore sulla macchina di Mansell. La Ferrari, da parte sua, sembrava aver finalmente trovato le ottimali regolazioni di assetto in funzione della gara. Arnoux risultava il più veloce; ma quelli che lavoravano più alocamente erano Lauda e Prost che, non avendo potuto girare molto il venerdì, nella mezz'ora di domenica dovevano praticamente partire da zero per le regolazioni di assetto con il pino.

Tambay OK al semaforo

AL MOMENTO DEL VIA la paura della pioggia che aveva assillato i tecnici per la scelta delle gomme sembrava definitivamente scongiurata. La prima fila tutta Renault esaltava i francesi, tuttavia De Angelis sapeva che, partendo con il muletto che aveva provato solamente nella giornata di venerdì, non poteva vantare nessuna chance di vittoria. Il via non era dei più cristallini; Tambay aveva un attimo di esitazione essendosi avviato leggermente in anticipo. Alla prima curva le macchine si aprivano a ventaglio, ma era proprio la Renault del francese che precedeva il tandem Lotus. Dietro era bagarre



Ecco in sequenza, le fasi della disavventura capitata il venerdì a Tambay. Ha appena concluso il giro che gli varrà la pole, una turbina prende fuoco. Patrick «parcheggia» ed esce alla svelta

tra Piquet, Rosberg e Warwick che, partito in ritardo, si era fatto largo a ruotate. L'inglese lottava aspramente con Rosberg che, dopo una sfuriata iniziale, stava perdendo terreno dai primi.

Dalle retrovie cominciavano a «spingere» le McLaren. Al settimo giro, Prost si liberava di Piquet, partito con le medesime gomme della McLaren, 010 a sinistra, 05 più tenere a destra. Il forcing del francese non si spegneva. Come negli altri Gran Premi, la McLaren evidenziava nei primi giri una superiorità disarmante per le altre vetture. Al quattordicesimo giro, era la Lotus di Mansell che doveva cedere il passo a Prost. Lauda intanto non era da meno. Dopo essere transitato decimo al primo passaggio, l'austriaco iniziava una progressione terrificante, dopo un'aspra lotta con Piquet, risol-

tasi a favore della McLaren quando Piquet entrava ai box con un principio di incendio per la rottura di una turbina. Per la Brabham continuava quindi la serie nera.

VERSO IL DICOTTESIMO giro la situazione si era più definita dopo le sfuriate iniziali. Tambay precedeva con un margine di tre secondi De Angelis che, alleggerendosi la macchina, cominciava ad avvertire difficoltà con gli ammortizzatori. Dietro erano in lotta le Alfa Romeo, con Patrese e Cheever pronti a puntarsi ad ogni curva, mentre dopo un difficoltoso avvio cominciava a risalire Arnoux che passava un Rosberg alle prese con un cronico sottosterzo, nonostante per la gara avesse deciso di tornare alle vecchie regolazioni delle sospensioni anteriori, a dimostrazione che attualmente alla

Williams si brancola nel buio per quanto riguarda il telaio. Tambay sempre in testa faceva sognare i francesi, facendo ricredere Larrousse che forse troppo affrettatamente aveva deciso di affidare le ambizioni della Régie a Warwick. Al ventisettesimo giro il tema tattico della corsa era molto semplice. Davanti Tambay, ormai al limite nel contenere gli attacchi di Prost, a pochi secondi il «cacciatore» Lauda che, dopo aver faticato a passare De Angelis, forzava i tempi capendo che un'ulteriore vittoria di Prost avrebbe significato la sua definitiva abdicazione all'interno della McLaren. Tuttavia le corse insegnano sempre che tutto è relativo.

Al ventottesimo giro Prost entrava precipitosamente ai box, anticipando la sostituzione dei pneumatici a causa di un difficoltoso serraggio dei bulloni del portamozzo della ruota anteriore sinistra. Per Tambay i giochi sembravano ormai fatti, mentre invece proprio in quel momento cominciava la pressione quasi ossessiva di Lauda ai suoi danni. I due ex piloti di Ferrari iniziavano un serrato duello. Baldi e Ghinzani in lotta fra loro creavano diversi problemi. Raramente si è visto un Lauda così incisivo. Inevitabilmente Tambay era condannato all'errore. Questo avveniva al quarantesimo giro, quando la Renault usciva leggermente di traiettoria. Si trattava di pochi decimi, sufficienti a Lauda per passare Tambay cominciando ad aumentare il suo distacco. Dietro, Prost stava rinvenendo a più non posso. Alain abbattiva continuamente il giro più veloce, ma al cinquantesimo giro, quando ormai ricominciava ad avere Lauda nel mirino, doveva fermarsi nuovamente sempre con problemi ai bulloncini di serraggio del portamozzo; era il momento chiave del Gran Premio; il campionato del mondo tornava tutto in discussione.

LAUDA INTANTO si fermava ai box. La superiore aerodinamica della McLaren gli permetteva di ripartire con quattro 05, e rilanciarsi all'inseguimento di Tambay. Dietro si prendeva un grande spavento Cheever che in piena velocità perdeva metà alettone posteriore. Fermatosi ai box per la sostituzione, Eddy, cambiate le gomme, usciva di pista

a coronamento di una giornata completamente fallimentare per l'Alfa Romeo Euroracing. Alboreto, dopo un testa-coda, aveva dovuto abbandonare la sua vettura a metà rettilineo per la rottura del motore, mentre dalle retrovie rinveniva bene De Cesaris in difficoltà con ammortizzatori che in rettilineo cuasavano un fastidioso pompaggio. La gara delle nuove Toleman era stata del tutto anonima. Sia Cecotto che Senna avevano abbandonato per la rottura del turbo. **Chi abbandonava era Warwick. Dopo essersi fermato a cambiare le gomme l'inglese ingaggiava un furibondo duello con Mansell. In molte curve la Lotus e la Renault passavano appaite. Warwick le provava tutte. Decideva di risolvere con una staccata limite, tuttavia al momento del sorpasso si trovava di mezzo l'Arrows di Surer, la collisione era inevitabile. Nell'urto Warwick riportava lesioni al polpaccio, essendo entrato, a causa dell'urto, il triangolo della sospensione dentro la scocca.**

LAUDA, GIOCANDO al gatto e al topo, era ormai a ridosso di Tambay. Il sorpasso avveniva questa volta in maniera essenziale, Tambay non opponeva nessuna resistenza, la McLaren era superiore in tutto, motore, tenuta di strada, aerodinamica; meglio accontentarsi di sei punti, considerando che sui motori Renault aleggiava sempre lo spettro di rimanere senza benzina. Ormai la gara non aveva più storia. Prost continuava ad ottenere giri più veloci a ripetizione, ma era ormai inutile. Alla fine per Alain non ci sarebbe stata nemmeno la soddisfazione di un punto, ma solamente l'amarezza nel constatare che tra lui e Lauda era tutto da rifare. La superiorità che aveva evidenziato a Imola con il rischio di «uccidere» il campionato, si era dissolta a Digione per la colpa di un bulloncino di serraggio; gli avversari, comunque, ringraziavano. Negli ultimi giri Tambay tentava un timido recupero, propiziato solamente dalla riduzione del ritmo di Lauda. La Lotus concludeva con due piazzamenti d'onore un weekend che ad un certo punto aveva fatto sognare ben diversamente Ducarouge. Rosberg confermava la crisi Williams. Un sesto posto non è niente per una squadra che fino a poco tempo fa dominava la Formula Uno. Ghinzani portava coraggiosamente al termine una gara, estremamente importante per lui dopo l'incidente di Kyalami. Tutto sommato, la previsione più giusta sulla gara l'aveva fatta Carlos Reutemann, venuto in visita a ricordare ai vecchi tempi. «Non credo che Prost abbia già deciso la sua superiorità all'interno della McLaren: state attenti a Lauda. Niki non molla mai, per lui è troppo importante vincere il campionato del mondo. Se ci riesce, il prossimo anno per pagare il suo ingaggio dovranno chiamare il presidente generale della Philips Morris». E se Reutemann avesse ragione?

Cesare Maria Mannucci

Patrick in testa per oltre metà gara

DOPO 10 GIRI: 1. Tambay in 11'37"564; 2. De Angelis a 1'906; 3. Mansell a 2'683; 4. Prost a 3'233; 5. Warwick a 7'720; 6. Piquet a 8'214; 7. Lauda a 8'305; 9. Arnoux a 10'606; 9. Rosberg a 18'360; 10 Alboreto a 18'804.

DOPO 20 GIRI: 1. Tambay in 23'11"516; 2. Prost a 1'660; 3. De Angelis a 5'866; 4. Lauda a 5'925; 5. Mansell a 7'922; 6. a Warwick a 10'003; 7. Arnoux a 10'747; 8. Rosberg a 27'248; 9. Alboreto a 30'487; 10. Fabi a 33'008.

DOPO 30 GIRI: 1. Tambay in 34'44"398; 2. Lauda a 0'141; 3. De Angelis a 9'989; 4. Warwick a 12'630; 5. Arnoux a 14'227; 6. Rosberg a 36'859; 7. Mansell a 38'136; 8. Fabi a 42'161; 9. Senna a 53'956; 10. Laffite a 1'00'826.

DOPO 40 GIRI: 1. Tambay in 46'14"553; 2. Lauda a 0'145; 3. Mansell a 42'126; 4. Rosberg a 46'423; 5.

Warwick a 48'651; 6. De Angelis a 51'471; 7. Prost a 52'863; 8. Fabi a 58'471; 9. Arnoux a 58'615; 10. Laffite a 1 giro.

DOPO 50 GIRI: 1. Lauda in 57'38"865; 2. Tambay a 35'933; 3. Mansell a 44'609; 4. Warwick a 46'205; 5. Prost a 49'835; 6. De Angelis a 59'808; 7. Arnoux a 1'00'334; 8. Laffite a 1 giro; 9. Rosberg a 1 giro; 10 De Cesaris a 1 giro.

DOPO 60 GIRI: 1. Tambay in 1.09'32"360; 2. Lauda a 3'543; 3. Mansell a 14'794; 4. De Angelis a 41'723; 5. Arnoux a 41'982; 6. Rosberg a 1 giro; 7. Laffite a 1 giro; 8. Fabi a 1 giro; 9. De Cesaris a 1 giro; 10. Prost a 1 giro.

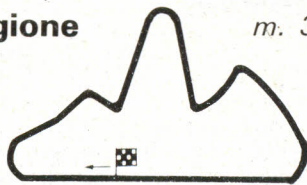
DOPO 70 GIRI: 1. Lauda in 1.20'54"259; 2. Tambay a 5'011; 3. Mansell a 19'595; 4. Arnoux a 40'959; 5. De Angelis a 54'760; 6 Rosberg a 1 giro; 7. Laffite a 1 giro; 8. Prost a 1 giro; 9. Fabi a 1 giro; 10. De Cesaris a 2 giri.



A Digione Patrick Tambay ha dovuto soprattutto opporsi alla doppia «morsa» delle McLaren. Sopra, Tambay davanti a Prost nella prima fase del GP: i due stanno già doppiando la Osella di Ghinzani e la Spirit di Baldi. Sotto, Lauda davanti a Tambay: la pressione non riuscita a Prost è riuscita a Niki

Digione

m. 3800



Così (in 26) al via

1. FILA	
11 Elio De Angelis Lotus Renault 1'02"336	15 Patrick Tambay Renault 1'02"200
2. FILA	
6 Keke Rosberg Williams Honda 1'02"908	1 Nelson Piquet Brabham Bmw 1'02"806
3. FILA	
12 Nigel Mansell Lotus Renault 1'03"200	7 Alain Prost McLaren Tag 1'02"982
4. FILA	
14 M. Winkelhock Ats Bmw 1'03"865	16 Derek Warwick Renault 1'03"540
5. FILA	
27 Michele Alboreto Ferrari 1'04"459	8 Niki Lauda McLaren Tag 1'04"419
6. FILA	
5 Jacques Laffite Williams Honda 1'05"410	28 René Arnoux Ferrari 1'04"917
7. FILA	
18 Thierry Boutsen Arrows Bmw 1'05"972	19 Ayrton Senna Toleman Hart 1'05"744
8. FILA	
23 Eddie Cheever Euro Alfa Romeo 1'06"281	22 Riccardo Patrese Euro Alfa Romeo 1'06"172
9. FILA	
20 Johnny Cecotto Toleman Hart 1'08"189	2 Teo Fabi Brabham Bmw 1'06"370
10. FILA	
4 Stefan Bellof Tyrrell Ford 1'08"608	17 Marc Surer Arrows Ford 1'08"457
11. FILA	
9 Philippe Alliot Ram Hart 1'09"447	10 Jonathan Palmer Ram Hart 1'09"047
12. FILA	
21 Mauro Baldi Spirit Hart 1'09"629	3 Martin Brundle Tyrrell Ford 1'09"554
13. FILA	
26 Andrea De Cesaris Ligier Renault 1'22"388	24 P. Carlo Ghinzani Osella Alfa Romeo 1'11"625

Circuito: Digione (m. 3800)
Distanza: 79 giri pari a km 300,200
Organizzatore: Ffdsa, 136 rue de Longchamps, Parigi

Direttore di gara: Amedée Pavesi
Partenza: ore 14,30
Spettatori: 65.000
Condizioni atmosferiche: sole durante la gara; pioggia nella giornata di sabato. Variabile il venerdì

Così (in 14) al traguardo

PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. Niki Lauda	McLaren Tag	79	1.31'11"951	202,023 kmh	
2. Patrick Tambay	Renault	79	1.31'19"105	201,800 kmh	7"154
3. Nigel Mansell	Lotus Renault	79	1.31'35"920	201,100 kmh	23"969
4. René Arnoux	Ferrari	79	1.31'55"657	200,400 kmh	43"706
5. Elio De Angelis	Lotus Renault	79	1.32'18"076	199,600 kmh	1'06"125
6. Keke Rosberg	Williams Honda	78	1.31'24"681	199,000 kmh	1 giro
7. Alain Prost	McLaren Tag	78	1.31'27"863	198,900 kmh	1 giro
8. Jacques Laffite	Williams Honda	78	1.31'54"788	197,900 kmh	1 giro
9. Teo Fabi	Brabham Bmw	78	1.32'02"132	197,700 kmh	1 giro
10. Andrea De Cesaris	Ligier Renault	77	1.31'40"361	195,900 kmh	2 giri
11. Thierry Boutsen	Arrows Bmw	77	1.31'48"572	195,600 kmh	2 giri
12. Martin Brundle	Tyrrell Ford	76	1.31'59"826	192,700 kmh	3 giri
13. Pier Carlo Ghinzani	Osella Alfa Romeo	74	1.32'24"493	186,800 kmh	5 giri
14. Jonathan Palmer	Ram Hart	72	1.31'40"618	183,200 kmh	7 giri

Questi (12) i ritirati

PILOTA	VEETTURA	GIRI	CAUSA
Mauro Baldi	Spirit Hart	61	rottura motore
Derek Warwick	Renault	53	incidente
Marc Surer	Arrows Ford	51	incidente
Eddie Cheever	Euro Alfa Romeo	51	incidente
Ayrton Senna	Toleman Hart	35	rottura turbine
Michele Alboreto	Ferrari	33	rottura motore
Johnny Cecotto	Toleman Hart	22	rottura turbine
Riccardo Patrese	Euro Alfa Romeo	15	rottura pompa iniezione
Nelson Piquet	Brabham Bmw	11	rottura turbina
Stefan Bellof	Tyrrell Ford	11	rottura cambio
Manfred Winkelhock	Ats Bmw	5	problemi ai freni
Philippe Alliot	Ram Hart	4	impianto elettrico

I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO
Prost (McLaren)	59	1'05"257
Lauda (McLaren)	59	1'06"100
Tambay (Renault)	54	1'06"876
Arnoux (Ferrari)	67	1'07"286
Warwick (Renault)	51	1'07"293
Mansell (Lotus)	77	1'07"448
Rosberg (Williams)	76	1'07"490
Fabi (Brabham)	61	1'07"838
Laffite (Williams)	64	1'07"861
Alboreto (Ferrari)	31	1'08"400
De Angelis (Lotus)	70	1'08"600
Boutsen (Arrows)	73	1'09"177
Piquet (Brabham)	11	1'09"186
De Cesaris (Ligier)	77	1'09"779
Senna (Toleman)	32	1'10"100
Cheever (Euro Alfa)	42	1'10"253
Brundle (Tyrrell)	36	1'10"471
Baldi (Spirit)	41	1'10"692
Cecotto (Toleman)	21	1'10"999
Patrese (Euro Alfa)	10	1'11"047

Bellof (Tyrrell) 10, 1'11"156; **Ghinzani** (Osella) 44, 1'11"179; **Winkelhock** (Ats) 5, 1'11"394; **Surer** (Arrows) 25, 1'11"783; **Alliot** (Ram) 4, 1'13"476; **Palmer** (Ram) 31, 1'13"713.

I primati

PRIMATO SULLA DISTANZA

Niki Lauda (McLaren Tag Mp 4) in 1.31'11"951 alla media di 202,023 km/h. Il primato precedente apparteneva a Keke Rosberg (Williams Ford Fw 07) in 1.32'41" alla media di 196,600 (1982).

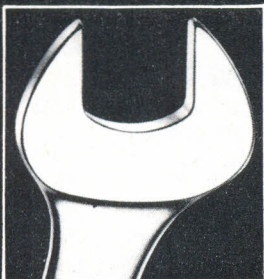
PRIMATO SUL GIRO

Alain Prost (McLaren Tag Mp 4) in 1'05"257 alla media di 214,432 km/h. Il primato precedente apparteneva allo stesso Prost (Renault Re 30B) in 1'07"47 alla media di 202,735 km/h (1982).

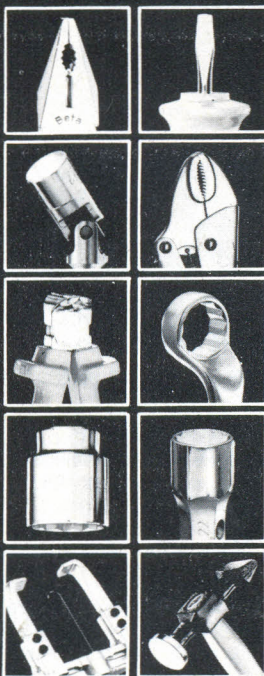
NOTE

Andrea De Cesaris ha preso ugualmente la partenza, nonostante non avesse ottenuto il tempo di qualificazione. Il romano, infatti, aveva staccato il nono rilievo cronometrico nella giornata di venerdì ma in seguito è stato escluso di classifica per irregolarità all'impianto di estinzione antincendio della Ligier. Il suo compagno di squadra, Francois Hesnault, qualificato in ottava fila, gli ha lasciato il posto sulla griglia, rinunciando alla gara. Di conseguenza De Cesaris si è allineato in ultima fila a fianco di Ghinzani.

Beta UTENSILI



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



Beta UTENSILI

20050 Sovico (Mi)

GP FRANCIA

Tutti i tempi delle prove

PILOTA	VETTURA	PNEUMATICI	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
			I	II	III	IV	
Tambay	(Renault Re 50)	Michelin	1'05"114	1'02"200	1'51"583	1'24"855	1'06"531
De Angelis	(Lotus Renault 94)	Goodyear	1'04"089	1'02"336	1'22"228	1'20"859	1'08"420
Piquet	(Brabham Bmw Bt53)	Michelin	1'04"457	1'02"806	1'43"911	1'30"893	1'08"990
Rosberg	(Williams Honda Fw09)	Goodyear	1'09"500	1'02"908	1'28"320	1'30"872	1'08"759
Prost	(McLaren Tag Mp 4)	Michelin	1'04"359	1'02"982	—	1'25"397	1'06"568
Mansell	(Lotus Renault 94)	Goodyear	1'04"307	1'03"200	1'24"558	1'20"061	1'08"020
Warwick	(Renault Re 50)	Michelin	1'05"900	1'03"540	1'43"679	1'23"363	1'09"040
Winkelhock	(Ats Bmw Do 6)	Pirelli	1'06"967	1'03"865	1'40"130	1'28"393	1'10"903
Lauda	(McLaren Tag Mp4)	Michelin	1'04"333	1'04"419	—	1'25"367	1'06"676
Alboreto	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'05"747	1'04"459	1'25"573	1'22"749	1'07"644
Arnoux	(Ferrari 126 C4)	Goodyear	1'05"747	1'04"917	1'30"801	1'22"707	1'06"371
Laffite	(Williams Honda Fw 09)	Goodyear	1'06"861	1'05"410	—	1'27"917	1'08"846
Senna	(Toleman Hart Tg 184)	Michelin	1'06"333	1'05"744	1'34"771	1'28"225	1'09"530
Hesnault	(Ligier Renault Js23)	Michelin	1'08"426	1'05"850	1'23"762	1'22"272	—
Boutsen	(Arrows Bmw A7)	Goodyear	1'08"038	1'05"972	1'30"052	1'25"252	1'10"773
Patrese	(Euro Alfa 184)	Goodyear	1'07"690	1'06"172	—	1'28"124	1'10"184
Cheever	(Euro Alfa 184)	Goodyear	1'07"277	1'06"281	1'34"639	1'23"770	1'10"411
Fabi	(Brabham Bmw Bt53)	Michelin	1'06"367	1'06"370	—	—	1'09"389
Cecotto	(Toleman Hart Tg184)	Michelin	—	1'08"189	—	1'31"359	1'11"005
Surer	(Arrows Ford A6)	Goodyear	1'08"938	1'08"457	1'27"638	1'26"043	1'10"942
Bellof	(Tyrrell Ford O12)	Goodyear	1'09"358	1'09"609	1'25"052	1'29"539	1'10"237
Palmer	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'10"695	1'09"047	1'39"405	—	1'13"973
Alliot	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'10"419	1'09"447	1'33"145	—	1'14"218
Brundle	(Tyrrell Ford O12)	Goodyear	1'09"621	1'09"554	1'25"386	1'28"555	1'10"287
Baldi	(Spirit Hart 201)	Pirelli	1'09"936	1'09"629	1'45"019	1'31"021	1'10"909
Ghinzani	(Osella Alfa Fa 1F)	Pirelli	1'10"856	1'11"625	—	1'32"541	1'11"005
De Cesaris	(Ligier Renault Js23)	Michelin	1'06"104	1'04"437	1'27"301	1'22"388	1'09"482

Note: I tempi in neretto sono quelli di qualificazione. Andrea De Cesaris, che aveva ottenuto il nono tempo nel primo turno cronometrato è stato escluso dalla classifica perché alle verifiche alla sua Ligier sono stati riscontrati gli estintori scarichi. I piloti che non hanno tempo non hanno provato nelle sessioni relative.

L'altalena della corsa

giro	1. class.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10.	TAM	DEA	MAN	PRO	WAR	PIQ	LAU	ARN	ROS	ALB
20.	TAM	PRO	DEA	LAU	MAN	WAR	ARN	ROS	ALB	FAB
30.	TAM	LAU	DEA	WAR	ARN	ROS	MAN	FAB	SEN	LAF
40.	TAM	LAU	MAN	ROS	WAR	DEA	PRO	FAB	ARN	LAF
50.	LAU	TAM	MAN	WAR	PRO	DEA	ARN	LAF	ROS	DEC
60.	TAM	LAU	MAN	DEA	ARN	ROS	LAF	FAB	DEC	PRO
70.	LAU	TAM	MAN	ARN	DEA	ROS	LAF	PRO	FAB	DEC

L'OPINIONE DI MERZARIO A BLITZ:



Le pagelle

VETTURE	VOTO
McLaren	10
Renault	8
Lotus	8
Ferrari	7
Williams	7
Brabham	7
Toleman	6
Ligier	6
Arrows Bmw	5
Euro Alfa	4
Osella	4
Arrows Ford	4
Tyrrell	4
Ram	3
Spirit	2
Ats	n.c.

Classifiche iridate dopo 5 gare

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

MONDIALE PILOTI

1. Prost	9	6	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	24
2. Lauda	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	18
3. Warwick	—	4	6	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	13
Arnoux	—	—	4	6	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	13
5. De Angelis	4	—	2	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	12
6. Rosberg	6	—	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10
7. Alboreto	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	9
8. Tambay	1	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	7
9. Mansell	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
10. Bellof	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Cheever	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Patrese	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
13. Brundle	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
De Cesaris	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
15. Senna	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Boutsen	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1

MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	15	—	9	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	42
2. Ferrari	—	—	13	6	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	22
3. Renault	1	4	6	3	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20
4. Lotus	4	—	2	4	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	16
5. Williams	6	—	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10
6. Euro Alfa Romeo	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6
7. Tyrrell	2	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5
8. Ligier	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
9. Toleman	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Arrows	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1

Così al peso

Ecco di seguito i pesi delle vetture, verificate nel corso delle prove dai commissari tecnici. Ricordiamo che i dati mutano spesso in quanto le verifiche si svolgono con le vetture preparate con diverso assetto da corsa.

VENERDÌ

Arrows (Surer) kg 548; **Ram** (Alliot) kg 583; **Toleman** (Cecotto) kg 555; **Ferrari** (Alboreto) kg 570; **Ram** (Palmer) kg. 573; **Williams** (Rosberg) kg 544; **Tyrrell** (Bellof) kg 549; **Ligier** (De Cesaris) kg 568; **Euro Alfa** (Cheever) kg 569; **Ligier** (Hesnault) kg 585; **Osella** (Ghinzani) kg 604; **Ferrari** (Arnoux) kg 557; **Lotus** (De Angelis) kg 551; **Spirit** (Baldi) kg 572; **Toleman** (Cecotto) kg 561; **Ram** (Palmer) kg 587; **Osella** (Ghinzani) kg 598; **Brabham** (Fabi) kg 566; **Tyrrell** (Brundle) kg 550; **Renault** (Warwick) kg 553; **Brabham** (Fabi) kg 566; **Williams** (Laffite) kg 549; **Lotus** (Mansell) kg 556; **Renault** (Tambay) kg 554.

SABATO

Williams (Laffite) kg 540; **Euro Alfa** (Patrese) kg 573; **Tyrrell** (Bellof) kg 563; **McLaren** (Lauda) kg 618; **Brabham** (Piquet) kg 580; **Ferrari** (Alboreto) kg 584; **Tyrrell** (Brundle) kg 562; **McLaren** (Prost) kg 682; **Ats** (Winkelhock) kg 680; **McLaren** (Lauda) kg 618; **Renault** (Warwick) kg 677; **Toleman** (Cecotto) kg 557; **McLaren** (Lauda) kg 688; **Ferrari** (Alboreto) kg 590; **Osella** (Ghinzani) kg 590; **Ligier** (Hesnault) kg 613; **Toleman** (Cecotto) kg 569; **Ferrari** (Arnoux) kg 577; **Lotus** (De Angelis) kg 603; **Williams** (Rosberg) kg 600; **Arrows** (Boutsen) kg 605.

DOMENICA

Queste le vetture verificate dopo la competizione:

Brabham (Fabi) kg 569
Tyrrell (Brundle) kg 545
Williams (Laffite) kg 557
Williams (Rosberg) kg 558
McLaren (Prost) kg 561
McLaren (Lauda) kg 571
Ram (Palmer) kg 589
Lotus (De Angelis) kg 555
Lotus (Mansell) kg 571
Renault (Tambay) kg 565
Arrows (Boutsen) kg 579
Osella (Ghinzani) kg 577
Ligier (De Cesaris) kg 590
Ferrari (Arnoux) kg 567

I litri rimasti

Nell'ambito delle verifiche post-gara sono stati controllati anche i serbatoi di numerose monoposto giunte al traguardo con particolare riguardo alle riserve di carburante delle Lotus, Renault e della McLaren vincitrice di Niki Lauda.

Vetture	Pilota	lt. rimasti
Lotus (De Angelis) 15		
Renault (Tambay) 21		
McLaren (Lauda) 24		

TROFEO VILLENEUVE

GP FRANCIA

1. Tambay punti 12; 2. Prost 11; 3. De Angelis e Lauda 6; 5. Piquet 4; 6. Rosberg, Arnoux 3; 8. Warwick 2.

CLASSIFICA GENERALE

DOPO 5 GARE

1. Prost punti 41; 2. Piquet 33; 3. Tambay 28; 4. Warwick 25; 5. De Angelis 24; 6. Alboreto e Arnoux 19; 8. Rosberg 17; 9. Lauda 15; 10. Mansell 8; 11. De Cesaris 3; 12. Fabi, Bellof, Winkelhock 1.

TROFEO BRONZI DI RIACE

Dopo tanta sfortuna finalmente per Patrick Tambay è arrivata qualche gioia. La nostra giuria ha infatti eletto il pilota della Renault pilota più combattivo della corsa, aggiudicandosi la tappa francese del trofeo Bronzi di Riace. La classifica generale è comunque comandata da Alain Prost.

VESPA POLE POSITION TROPHY

Terza vittoria per Patrick Tambay in terra di Francia. L'ex pilota della Ferrari, aggiudicandosi la pole position, ha vinto la Vespa della Piaggio.

VELOCITÀ IN PROVA

Lotus: che siluri

Sul fronte delle velocità massime qualcosa è cambiato a Digione. Lungo il velocissimo autodromo francese, infatti, la buona profilatura delle Lotus Renault di Elio De Angelis e Nigel Mansell ha dato i suoi frutti, permettendo ai due di ottenere le prestazioni velocistiche migliori in senso assoluto. Elio, in particolare, ha vissuto una grande giornata il venerdì, nel quale ha spiccato il secondo tempo assoluto dietro a Tambay e raggiunto quota 306,905 chilometri orari davanti a Mansell, Fabi, Piquet, Warwick e Tambay. Gli spazi bianchi si riferiscono a piloti che non hanno provato.

VENERDÌ

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet 283,167 302,352		
2 Fabi 282,649 303,541		
3 Brundle 268,991 265,487		
4 Bellof 264,771 260,931		
5 Laffite 282,132 285,074		
6 Rosberg 278,638 291,105		
7 Prost 290,635 297,685		
8 Lauda 296,540 296,622		
9 Alliot 275,159 278,854		
10 Palmer 271,835 277,564		
11 De Angelis 297,767 306,905		
12 Mansell 293,080 304,854		
14 Winkelhock 277,778 296,540		
15 Tambay 290,479 301,171		
16 Warwick 286,929 301,588		
17 Surer 259,117 264,576		
18 Boutsen 272,177 289,622		
19 Senna 280,010 276,852		
20 Cecotto 283,986		
21 Baldi 274,042 269,327		
22 Patrese 280,957 285,790		
23 Cheever 277,136 289,234		
24 Ghinzani 281,030 287,865		
25 Hesnault 281,911 294,438		
26 De Cesaris 283,316 289,777		
27 Alboreto 281,323 291,262		
28 Arnoux 295,405 294,278		

SABATO

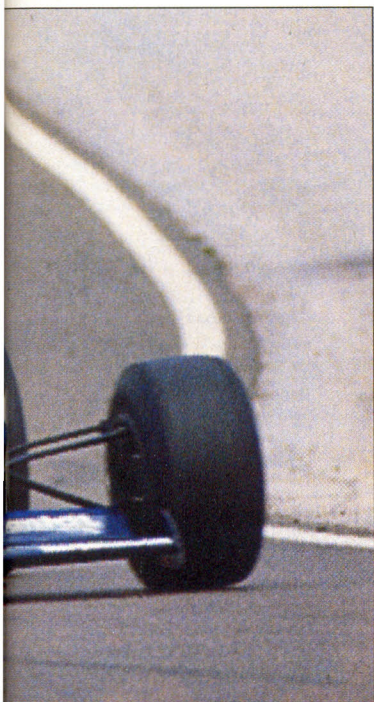
N. Pilota	3. sessione	4. sessione
1 Piquet 220,859 263,608		
2 Fabi 191,523		
3 Brundle 252,101 250,406		
4 Bellof 248,791 248,733		
5 Laffite 197,838 262,860		
6 Rosberg 248,276 242,860		
7 Prost 235,859 262,324		
8 Lauda 224,906 277,706		
9 Alliot 231,362		
10 Palmer 247,479		
11 De Angelis 269,058 284,435		
12 Mansell 270,135 276,498		
14 Winkelhock 241,018 266,272		
15 Tambay 226,653 265,421		
16 Warwick 254,297 277,849		
17 Surer 237,990 248,105		
18 Boutsen 256,654 260,681		
19 Senna 250,116 256,898		
20 Cecotto 251,572		
21 Baldi 202,855 248,619		
22 Patrese 210,076 270,068		
23 Cheever 228,814 268,724		
24 Ghinzani 218,050 260,681		
25 Hesnault 256,471 261,882		
26 De Cesaris 257,327 272,727		
27 Alboreto 272,246 275,862		
28 Arnoux 251,221 274,530		

GP FRANCIA



Primi giri del Gran Premio di Francia: Piquet è ancora davanti a Prost; dietro seguono Alboreto e Lauda. Anche a Digione il campione del mondo è stato fermato dalla rottura del turbo. A sinistra, De Angelis davanti a Prost: molto bella la corsa del romano nonostante la sua Lotus

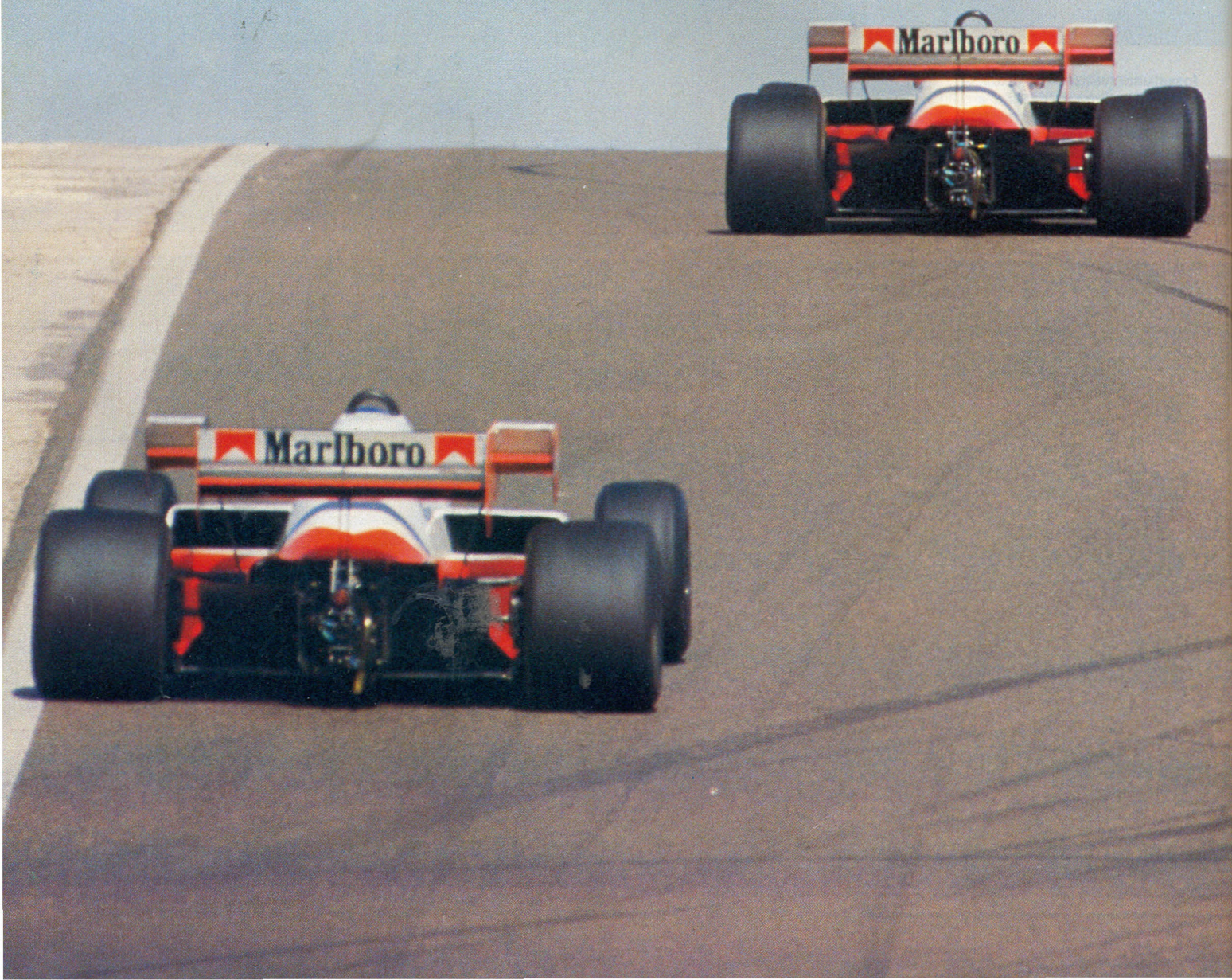




fosse una «vettura-muletto». A destra, De Cesaris davanti a Cheever: il primo ha rimontato bene, Eddie è stato fermato da guai alla sua Euro-Alfa. In basso, Lauda mentre doppia Palmer: in questa operazione Niki si è rivelato come sempre molto accorto, senza rischiare nulla



Sui saliscendi del circuito di Digione, le due McLaren-Porsche di Prost e Lauda nell'ordine. Tutti e due stavano inseguendo la Renault di Tambay ma Prost è stato subito dopo rallentato da problemi a un cerchio



GP FRANCIA

De Cesaris se li beve...

DIGIONE — L'annullamento del tempo di De Cesaris nelle prove di venerdì, ha dato lo spunto per qualche battuta spiritosa. Ricordando l'episodio analogo accaduto l'anno scorso al Paul Ricard — De Cesaris su Alfa Romeo era stato estromesso poiché l'estintore era vuoto e Ducarouge era stato indicato come responsabile — qualcuno ha commentato che il tecnico francese (ora alla Lotus) può ritenersi assolto. «È infatti De Cesaris che beve dagli estintori durante le prove...».

■ **REUTEMANN** — Dopo essere stato presente a Rio, Reutemann è ritornato a frequentare l'ambiente a Digione, in apparenza per salutare i vecchi amici, in realtà per sondare il terreno in funzione di un suo possibile ritorno. Ha parlato a lungo con Ligier, Williams e con gli uomini dell'Alfa Romeo. Alla domanda su come andasse la vita, rispondeva però sempre come ai vecchi tempi, «Muy dura», «Muy difficile».

■ **PROVE.** Questa settimana, in preparazione al Gran Premio di Monaco, la Ferrari va a provare a Imola, la Brabham a Mallory Park, la McLaren a Clermont Ferrand con Lauda e Prost.

■ **G.P. DI AUSTRALIA** — È ormai certo che sarà Adelaide ad ospitare il Gran Premio di Australia nel 1985, valido per il campionato del mondo. La decisione è stata presa dal primo ministro del Sud Australia, John Bannon. Il circuito avrà uno sviluppo di 4540 metri, sarà caratterizzato da due rettilinei della lunghezza di 900 metri, due chicanes, una serie di curve a 90 gradi. La pista sarà ricavata all'interno del parco, posto nel cuore della città. In seguito alla visita di Derek Ongaro, ispettore della FISA, venuto ad ispezionare il circuito, gli organizzatori del gran premio di Australia, si sono recati a Digione per incontrare Ecclestone e Balestre.

Balestre se li coccola...

DIGIONE — Per Balestre si stanno prospettando le nuove elezioni per la federazione francese. Per questo J.M.B., si è fatto vedere molto sensibile a tutti i problemi dei piloti francesi in formula uno. A turno si è fatto fotografare con tutti i piloti. Arrivato Arnoux, René avrebbe fatto di tutto per divincolarsi dall'affettuoso abbraccio del presidente. Pare che questo lo abbia messo di malumore per tutta la durata delle prove.

Niki Lauda scrittore

DIGIONE — Niki Lauda ha presentato nella giornata di sabato il suo nuovo libro sulla Formula Uno. Il titolo è «Gli anni del turbo», ed è una panoramica tecnica sulle varie componenti della macchina. Per Lauda è il terzo libro dopo «Io e la corsa» e «Protokoll».

■ **PUBBLICITÀ** — Braccio di ferro di Bernie Ecclestone che costringeva tutte le squadre a togliere le varie bandiere pubblicitarie dai motor home, dal momento che tutta la pubblicità del paddock era stata ceduta in esclusiva alla Gitanes. Per questo in sala stampa non funzionava l'efficiente servizio stampa della Marlboro, con la P.R. Agnes Carlier che si aggirava tra i vari giornalisti in un clima da carboneria a distribuire comunicati stampa.

■ **CONSUMI** — Alla Renault le stanno provando tutte per poter ridurre i consumi. A Digione sulle due RE 50 era montato un piccolo radiatore destinato a riscaldare la benzina congelata, prima dell'immissione nel motore. Questo radiatore era posto tra il serbatoio e i condotti di alimentazione.

■ **SOSPENSIONI** — Per cercare un'ottimale regolazione di assetto, sull'Arrows BMW doveva debuttare una nuova sospensione posteriore in grado di armonizzare le temperature dei pneumatici tra avantreno e retrotreno. Dave Wass non è riuscito a terminare in tempo questa soluzione tecnica, cercando come palliativo di cambiare le geometrie delle sospensioni, con risultati comunque insoddisfacenti.

■ **STEFANIA** — Chissa perché durante le prove della F.3 francese, i box erano più affollati che con il formula uno? La risposta era nel primo box della corsia, dove si fermava una macchina gialla con la sponsorizzazione della New Man. Alla guida era Belmondo junior, fidanzato di Stefania di Monaco. Ed era appunto la bellissima Stefania, sempre pronta a curare il suo «pilota» ad attirare l'attenzione generale.

■ **RECORD** — Facevano a gara nel paddock i vari autisti dei camion tra chi aveva impiegato meno tempo a raggiungere Digione, attraverso le terribili strade di montagna. Sembra che il record sia da attribuire al diabolico Pasticcino, factotum della Ferrari, che avrebbe impiegato meno di nove ore, da Maranello a Digione con il motor home. Ecco un nuovo nome da aggiungere alla lista dei piloti di Enzo Ferrari.

i salvabordo,®

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

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



modello per
**AUSTIN
mini METRO**

Richiedi l'opuscolo illustrato a colori
Ufficio Pubblicità Metalplast S.p.A.
40037 Sasso Marconi - Bo -

Tel. 051/841212

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

METALPLAST

IL VINCITORE/Lauda non nasconde la rivalità con Prost

Adesso facciamo i conti

Secondo Niki, il suo successo ristabilisce un certo equilibrio tra i piloti McLaren: «Ora fra me e Alain ci sono solo 6 punti, e questo ci riporta a confronto diretto»

di Andrea Ficarelli

DIGIONE — Dopo 79 giri di corsa non ci sono dubbi sul nome del protagonista del Gran Premio di Francia. È Niki Lauda, non tanto perché ha vinto, e già questo basterebbe, ma anche perché l'austriaco è stato il regista della gara. Apparentemente Lauda non ha incontrato difficoltà: «È vero — ha confermato Niki — visto che la macchina è stata assolutamente eccezionale e non ha avuto il minimo problema. Non è facile correre su una pista come questa. C'è il problema del traffico perché lo sviluppo del tracciato permette di girare in poco più di un minuto, comunque devo dire che non ho incontrato ostacoli in fase di doppiaggio, nessuno mi ha ostacolato. Ho impostato una gara d'attacco e non è stata una tattica azzardata: in un Gran Premio come questo si poteva vincere solo attaccando. Ho perduto un po' di tempo durante il cambio dei pneumatici. Ma questo non può dirsi un "problema", dal momento che avevo già un discreto margine di vantaggio su Tambay e, anche se sono ripartito secondo, sono poi riuscito a raggiungerlo abbastanza facilmente». Il successo di Lauda, abbinato agli zero punti conquistati da Prost, pone ora i due piloti della McLaren ai primi due posti della classifica iridata. Che questo potesse accadere lo si sapeva già prima del Gran Premio: le vetture di Ron Dennis hanno davvero una marcia in più. Il fatto interessante, semmai, è il riavvicinamento tra l'austriaco e il francese. Ora Prost conduce la classifica iridata con 24 punti seguito da Lauda con 18. Sei punti sono pochi per stabilire chi è il pilota numero uno del team. «Questa vittoria è arrivata al momento giusto — ha ammesso Lauda — è ancora presto per fare previsioni sul campionato del mondo, ma per me questi nove punti sono importanti perché ristabiliscono un certo equilibrio all'interno del mio team. Prima Alain aveva un grosso vantaggio nei miei confronti, adesso tra noi ci sono solo 6 punti e questo ci riporta in una posizione di confronto diretto». «No problem, no problem», rispondeva Lauda ai giornalisti che lo accompagnavano verso la motorhome facendosi largo nella calca dei tifosi (gli organizzatori avevano aperto i cancelli del paddock dopo la bandiera a scacchi).
E i freni? gli chiedevano.
«No problem — rispondeva ancora — macchina okay dal primo all'ultimo giro».



Pioggia di champagne e visi sorridenti sul podio di Digione. Da sinistra, Patrick Tambay, Niki Lauda e Nigel Mansell

FORSE IL PROBLEMA più grande di Lauda è stato Prost che lo ha preceduto dal primo fino al ventisettesimo giro durante la rimonta che lo ha portato dal nono posto sullo schieramento di partenza fino alle spalle di Tambay, leader della prima parte della corsa. «No, Prost non mi

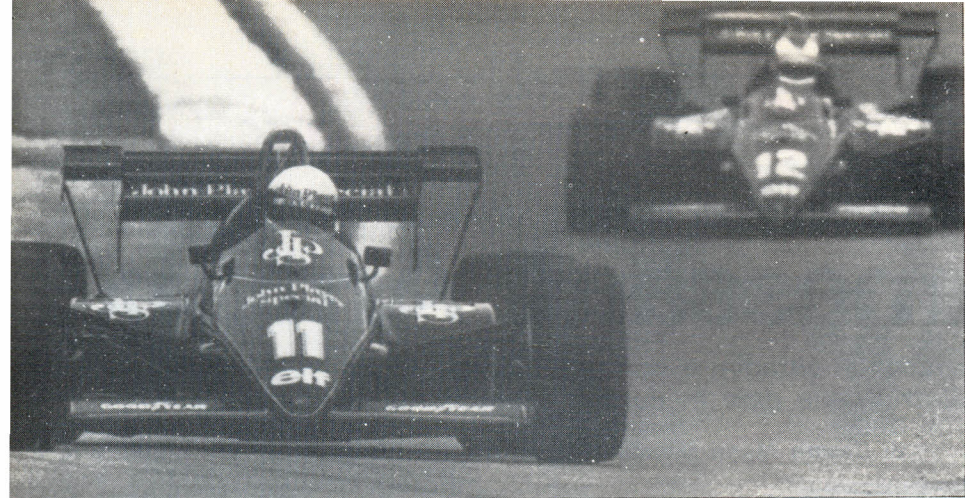
ha creato la minima difficoltà. Anche quando era davanti io sapevo benissimo che stavo recuperando mezzo secondo al giro nei suoi confronti. Non avevo quindi alcuna ragione valida per preoccuparmi, anche se, come ho già detto, ho dovuto fare una gara d'attacco». Tra i due della McLaren è stata una gara nella

gara. Fino ad oggi le vetture con il motore Tag-Porsche sono sembrate quelle da battere. Sarà così anche a Montecarlo? Il circuito monegasco presenta una conformazione anomala che non ha nulla in comune con le piste sulle quali si è corso finora. Lauda è sembrato fiducioso: «Conosco molto bene il circuito di Montecarlo. I nostri motori Tag non sono ancora al meglio per quanto concerne l'erogazione di potenza ai bassi regimi, dove credo che Renault e Ferrari siano un po' meglio di noi. Comunque una gara come quella di Montecarlo è tutta da giocare e non permette facili pronostici». Prima del Gran Premio Lauda aveva già programmato una rapida «fuga» verso l'elicottero, anche se, in caso di vittoria, era pronto a trattenersi più a lungo per soddisfare le esigenze dei suoi sponsor. Così è stato, e Niki ha dovuto ritoccare la sua agenda: «Prima a Clermont Ferrand per una prova di pneumatici, poi negli Stati Uniti. Vorrei comprare un nuovo Learjet e vado là per trattare questo acquisto».

IN CASA McLAREN non tutti erano al settimo cielo. Alain Prost, tanto per fare un esempio ovvio, aveva il morale sotto i tacchi: «Quel problema al freno anteriore sinistro proprio non ci voleva. Mi sono fermato ai box e ho perso un bel po' di tempo. Non so ancora dire cosa sia successo, ma so che senza quell'inconveniente sarei senz'altro entrato in zona punti, quasi certamente adesso sarei secondo. Ho perso una gran bella occasione: adesso sarei a 30 punti con un vantaggio di 12 punti su Niki. Spero di aver maggior fortuna a Montecarlo, un circuito sul quale non sono mai riuscito a vincere, anche se nell'82 ci sono andato molto vicino». Ron Dennis era l'aspetto dell'uomo più felice del mondo. Finita la gara ha raggiunto Lauda in sala stampa e lo ha abbracciato. «Quando le cose vanno così — ha detto — non si può non essere soddisfatti. Peccato per Alain che poteva arrivare secondo se non fosse stato per quel caliper». Ai box c'era anche Hans Metzger, progettista della Porsche. Il motore Tag è invidiato da tutti: «Siamo competitivi, su questo non c'è alcun dubbio, ma stiamo lavorando per migliorare ancora. I consumi possono essere ridotti ulteriormente, poi circuiti come quello di Montecarlo, che richiedono una grande elasticità, sono per noi ancora tutti da scoprire». □

In pista solo a luglio la nuova Brabham-Bmw

DIGIONE — Doveva debuttare a Monaco, ma probabilmente non la si vedrà in pista prima di luglio, con il ritorno della Formula Uno in Europa. Stiamo parlando della Brabham BT 53 B, evoluzione dell'attuale modello, che ha mosso i primi passi a Snetterton la settimana scorsa. La vettura segue la numerazione del modello usato da Piquet e Fabi dall'inizio della stagione, ma di questa conserverà ben poco. Di nuova costruzione la scocca, sempre realizzata in struttura mista carbonio-honeycomb, ma concepita per una differente distribuzione dei pesi. Le sospensioni conserveranno la medesima architettura, anche se saranno modificate per utilizzare al meglio le Michelin da gara in versione tenera. Novità per quanto riguarda l'aerodinamica, l'aspetto tutto sommato più carente dell'attuale macchina. I radiatori e lo scambiatore saranno posizionati in maniera differente al fine di favorire una maggiore ventilazione e nello stesso tempo rastremare la coda posteriore, sull'esempio della McLaren MP 4/2: il tutto per ottenere un maggior valore di carico uniformandolo su tutta la superficie della macchina. Gordon Murray è convinto che l'attuale superiorità delle McLaren risieda soprattutto nel suo aspetto aerodinamico, che le permette di utilizzare le Michelin 05 da gara con margini di usura nettamente superiori alle altre vetture gommate Michelin. Durante i primi giri a Snetterton, tuttavia, si sono evidenziati preoccupanti problemi di surriscaldamento che hanno indotto a sospendere immediatamente le prove. Per le gare oltre oceano, dunque, Fabi e Piquet dovranno contare ancora sull'attuale modello, a cui saranno modificate le geometrie delle sospensioni, mentre anche la Bmw sta lavorando per adattare il motore alle carburazioni più magre utilizzate attualmente in corsa, al fine di recuperare l'affidabilità del 1983 (c. m. m.)



I PROTAGONISTI! Elio De Angelis si accontenta

Con il muletto non poteva galoppare

DIGIONE — Patrick Tambay non è riuscito a vincere come certamente sperava dopo la pole position e i primi giri in testa. Per lui comunque, finita la sfortuna nei primi quattro gran premi, un secondo posto rappresenta una prestazione incoraggiante. «Lauda mi ha sorpassato la prima volta per un mio errore: sono uscito un po' di traiettoria e lui mi ha infilato all'interno mentre io scivolavo fuori. La seconda volta mi ha sorpassato in rettilineo di motore. Non potevo far niente contro di lui. Negli ultimi quattro giri ho dovuto rallentare perché le pastiglie dei freni iniziavano a darmi problemi seri, ma lui era troppo veloce per me». Al via c'è stato un momento di brivido quando Patrick ha alzato la mano sullo schieramento di partenza: «Pensavo che mi si potesse fermare il motore perché la mia frizione stava cedendo. Quando ho visto il verde sono partito ma De Angelis è riuscito ad anticiparmi. L'ho poi ripreso nella discesa e sono passato in testa. Nella parte finale della gara ho ridotto la pressione di alimentazione per ridurre i consumi. Penso che abbiamo utilizzato benzina pesante. Abbiamo ancora molto da lavorare per ridurre i consumi». Anche Patrick, come tutti gli altri, ha sofferto problemi di «traffico». «In particolare — dice il francese — ho faticato moltissimo a doppiare Ghinzani».

ELIO DE ANGELIS è calato dopo un inizio incandescente. Nonostante questo, il romano ha portato a casa due punti. Elio è l'unico pilota che in cinque gare è andato a punti quattro volte. «Qui poteva andare veramente meglio perché avevo una macchina vincente. Purtroppo durante le prove prima della gara ho rotto il motore, così sono partito con il muletto, mentre il motore è stato cambiato a Nigel. Al via, con il pieno, l'assetto era relativamente buono, poi alleggerendosi, la macchina è peggiorata continuamente e non ho potuto fare altro che puntare a finire. Arnoux, ad esempio, l'ho lasciato andare perché era nettamente più veloce di me. In ogni caso su questo circuito è emersa una netta superiorità della Michelin rispetto alla Goodyear. Non penso che questa sia stata una battuta d'arresto nel mio campionato del mondo. Penso anzi che i prossimi circuiti saranno particolarmente congeniali alla mia vettura. Speriamo».

NIGEL MANSELL, purtroppo, ha corso con la

testa altrove. Venerdì mattina gli è stata annunciata la morte della madre. Finita la gara, Mansell ha preso l'auto ed è partito a gran velocità verso l'Inghilterra nella speranza di prendere un traghetto in tempo per assistere ai funerali lunedì. Nonostante il dolore, Nigel ha risposto alle domande dei giornalisti pur senza parlare del suo caso personale. «Ho fatto quello che potevo. Oggi non era possibile con la mia macchina arrivare in posizione migliore del terzo posto. Non avrei mai potuto raggiungere Lauda e Tambay». Considerando le condizioni psicologiche nelle quali ha corso, questo terzo posto di Nigel vale molto più di 4 punti.

KEKE ROSBERG ha agguantato un sesto posto per i capelli. «Un punto è meglio di niente. I pneumatici anteriori mi hanno creato dei problemi».

ANDREA DE CESARIS è partito, grazie al ritiro «volontario» di Hesnault, dalla ultima posizione. «Non è molto piacevole rimontare dall'ultima posizione. Avevo le sospensioni che «pompavano». Ero intenzionato a fermarmi per cambiare le gomme, poi ho visto che tutto sommato potevo finire così e ho continuato. La macchina continua ad avere problemi alle sospensioni. Qui è andata un po' peggio che a Zolder, ma credo che stiamo iniziando a capire dove dobbiamo lavorare. Non bisogna dimenticare che per Ligier questo è il primo anno con motori turbo».

DEREK WARWICK arriva al suo box zoppicante dopo l'incidente con Surer. «È tutto a posto, niente di grave — rassicura l'inglese — alla base dell'incidente c'è il fatto che Tambay ha frenato prima del punto normale, così per evitarlo sono andato contro Surer sbattendo con la sospensione anteriore».

MARTIN BRUNDLE è stato protagonista di un episodio abbastanza singolare. «Transitavo davanti ai box in scia di Alboreto quando ho visto esposto un cartello con la bandiera inglese che mi richiamava ai box. La sosta non era prevista ma io ho preferito rientrare per attenermi agli ordini della scuderia. Purtroppo il cartello era quello di Mansell, molto simile al mio, e io, nella scia della Ferrari, non potevo distinguerlo. Nonostante questo, penso che non sarei arrivato meglio piazzato, cioè dodicesimo».

(a. f.)

Da Imola a Digione

Pirelli-Toleman botta e risposta

DIGIONE — Sono passati quindici giorni dal discusso divorzio Toleman-Pirelli, ma il clamore sollevato dallo «sciopero» della Casa inglese nella prima giornata di prove del Gran Premio di San Marino non si è ancora spento. A Digione la Toleman ha distribuito un documento riassuntivo nel quale vengono respinte punto per punto tutte le critiche avanzate dalla stampa contro il suo comportamento. In particolare la Casa inglese ha chiesto per tre volte ad altrettante testate di «Dare ai fatti lo stesso risalto che essi hanno dato alle «storie» pubblicate. Noi siamo pronti — afferma per tre volte il documento — a fornire prove di tutte le nostre asserzioni». Ricordiamo che due settimane fa a Imola le Toleman di Cecotto e Senna erano rimaste chiuse ai box nel corso della prima sessione di prove ufficiali poiché, a detta della squadra inglese, una fattura inviata alla Pirelli non era stata pagata nei termini.

Questa affermazione, pur uscita dal team inglese, non risulta essere stata avallata ufficialmente da un portavoce Toleman. La Pirelli aveva replicato che l'unica fattura della Toleman in suo possesso era datata 15 marzo e sarebbe stata pagata regolarmente entro i fissati 60 giorni, il 15 maggio, cioè nove giorni dopo il Gran Premio di San Marino. Alcuni giornali hanno scritto che la situazione economica della Toleman era difficile, e che ciò motivava il suo comportamento imolese. Ora il team inglese replica testualmente:

1. La Toleman non aveva un contratto con la Pirelli e mai lo ha avuto per il 1984.
 2. Durante il 1983 i tempi medi di pagamento della Pirelli sono stati di 92 giorni. L'ultima fattura del 1983 ha richiesto 106 giorni ed è per questo motivo che la Toleman ha chiesto, e Pirelli ha accettato, il pagamento immediato a ricevimento fattura.
 3. La Toleman non è in difficoltà economiche ed è sempre stata in attivo fin dal 1926, anno nel quale è stata fondata.
 4. La decisione di non girare nella prima giornata del Gran Premio di San Marino era totalmente indipendente con altre relazioni con altre case di pneumatici, sia da corsa che commerciali.
- La Toleman ha inoltre precisato che il budget a suo tempo pattuito con la Pirelli per le prove di gomme era appropriato ma considerevolmente sotto il livello di altri fornitori. Sempre circa i suoi presunti problemi economici, il team inglese precisa che «le società in cattive condizioni finanziarie a volte allungano i termini di pagamento con i fornitori, mentre la Toleman non lo ha mai fatto». Un'ulteriore precisazione afferma che i tempi di pagamento delle fatture 1984 sono stati di 85-98 e 69 giorni, mai di 60 come riferito dalla Casa italiana. I giornalisti che hanno ricevuto il dossier Toleman sono stati invitati nella Motorhome del team per prendere visione di tutte le prove fatture e documenti di pagamento comprovanti le suddette affermazioni. Nigel Wollheim, portavoce della Pirelli, non ha voluto rilasciare alcuna dichiarazione. «Per noi la Toleman non esiste più — ha detto —. La questione è chiusa». Chris Witty, portavoce della Toleman, ha precisato che il documento era stato mostrato alla Pirelli per conoscenza prima di essere diffuso ai giornalisti.

(a. f.)

BOX FERRARI/René a punti per la terza volta consecutiva

La scommessa di Arnoux

«Adesso — dice — ci sono quattro circuiti cittadini e non credo che la McLaren dominerà ancora. Il mondiale si deciderà col ritorno delle gare in Europa e anche noi diremo la nostra»

di Cesare Maria Mannucci

DIGIONE. Per il Gran Premio di Francia, la Ferrari aveva deciso di cercare dal clima infuocato delle prove ufficiali la risposta per molte novità tecniche portate a Digione. Per ovviare al funzionamento carente del primo set di gomme si erano modificati sostanzialmente gli attacchi delle sospensioni anteriori e posteriori al fine di ottenere un diverso recupero di camber che favorisse una maggior temperatura dei pneumatici. A Imola, i piloti avevano lamentato una bassa velocità di punta rispetto alla McLaren; per ovviare a questo inconveniente tutte e due le vetture da gara erano state dotate di un prolungamento dello scivolo posteriore, con lo scopo di ottenere più deportanza senza dover ricorrere ad una eccessiva incidenza negativa degli alettoni. La terza novità era rappresentata dal ritorno dei freni in carbonio, supportati da speciali prese d'aria appositamente sovradimensionate per le maggiori temperature. Le prove avevano evidenziato subito una curiosa differenza tra Alboreto e Arnoux. Michele usava i freni in maniera meno brusca di Arnoux, tant'è che Alboreto prendeva la partenza con le prese d'aria quasi completamente parzializzate, al contrario di Arnoux che necessitava di una maggiore ventilazione. René dopo la gara abbandonava il circuito di Digione parzialmente soddisfatto: «La macchina non andava male, ma partendo da metà schieramento sapevo che non potevo certamente lottare per la vittoria. Nei primi giri non ho avuto molti problemi ad effettuare i sorpassi, i guai sono venuti dopo. A Digione non c'è molta varietà nelle traiettorie, puoi passare soprattutto in frenata. Con le attuali Formula Uno stando in scia si creano delle turbolenze terribili, in certi momenti la macchina non aveva assolutamente aderenza. Certo, dopo che nel warm-up ero stato il più veloce ottenendo un perfetto bilanciamento della

macchina, speravo in qualcosa di meglio, ma quando parti dietro, rimontare è sempre difficile».

NONOSTANTE le turbolenze, Arnoux ha effettuato una gara tutta di rimonta; lottando per molto tempo con Elio De Angelis. «Giravo più veloce della Lotus — ha detto René — ma in rettilineo forse ero un po' carente in velocità massima. Essendoci tutte curve in appoggio potevo tentare un attacco a De Angelis solamente in frenata, è quello che ho fatto, ma ho corso molti rischi. Elio naturalmente difendeva la sua posizione, non ha usato scorrettezze, ma avendo una macchina più lenta in rettilineo era tutto molto difficile». Dopo aver lottato con De Angelis si è lanciato all'inseguimento di Mansell, tuttavia la rottura di uno scambiatore, lo costringeva a desistere da ogni ulteriore sorpasso. «Ad un certo punto mi avevano segnalato che stavo guadagnando su Mansell, forse potevo anche andarlo a prendere, avevo un po' di paura per il consumo, ma a togliermi ogni velleità è arrivata la rottura di uno scarico che mi ha fatto perdere immediatamente pressione. Sono sicuro che con la macchina in quelle condizioni non avrei potuto fare ancora un altro giro».

RISPETTO AL PASSO tenuto dalla McLaren, la Ferrari risulta essere ad un livello inferiore, tuttavia per Arnoux la superiorità di Lauda e Prost, contrariamente a quello che potrebbero far credere le riprese televisive, non è da imputare ad un maggior numero di cavalli del turbo Porsche: «Come potenza assoluta del motore, non siamo assolutamente inferiori al motore Porsche. Certo Prost mi ha sorpassato in cima alla salita che sembravo fermo, ma sono sicuro che risuliamo più lenti solamente perché, per far funzionare efficientemente le gomme, dobbiamo dare un carico aerodinamico veramente consistente». Nonostante l'attuale inferiorità della Ferrari, René è molto fiducioso per il futuro. «Credo che adesso

per noi le cose saranno più facili. Imola e Digione sono state piste dove abbiamo dovuto correre in difesa, sapevamo che avremmo avuto dei problemi. Adesso arrivano quattro circuiti cittadini, non credo che per la McLaren sarà così facile. Lì, più che la velocità massima conta la coppia, e in questo il nostro motore non è secondo a nessuno. L'importante è che stiamo continuamente lavorando per migliorarci. Con le nuove sospensioni posteriori dovremmo aver eliminato molti problemi di trazione. Bisognerà cercare di contenere l'eccessivo consumo delle gomme posteriori. Sicuramente a Monaco sarebbe molto utile ritornare all'iniezione elettronica. Con quel tipo di curve la guida risulta molto più facile, la risposta del motore più uniforme. Riprenderemo i collaudi al più presto con questa soluzione, perché credo che nei circuiti cittadini, avere una iniezione elettronica efficiente, sia una cosa fondamentale». Dopo aver avuto consistenti problemi nelle prime due gare, Arnoux si trova ora al terzo posto nella classifica del mondiale, conservando intatte le sue ambizioni per il titolo: «Andiamoci piano con il dire che la McLaren è imprevedibile. Per me è stata una cosa molto positiva che Prost non abbia preso punti, indubbiamente la classifica si è accorciata. Credo che il mondiale entrerà nella sua fase decisiva con il ritorno della Formula Uno in Europa dopo le gare americane».

ED ECCO ALBORETO. Se Arnoux poteva essere parzialmente soddisfatto, estremamente deluso è apparso il suo compagno. A tradire il pilota milanese è stato il motore, ma sino a quel momento Alboreto aveva dovuto accontentarsi di seguire da lontano Rosberg: «La macchina non stava andando male. I problemi sono cominciati con la quarta velocità che tendeva ad uscire, alla curva del raccordo sono entrato in testa-coda perché sono rimasto senza trazione».

Questo inconveniente ha costretto Michele a rientrare anzitempo ai box per cambiare le gomme. Ripartito sempre con lo stesso tipo di pneumatici adottati al via, miscela più dura a sinistra, Alboreto doveva rinunciare ad ogni velleità di classifica per la rottura del motore: «Rispetto a Imola sicuramente c'è mancato il fatto di poter provare a fondo solamente un giorno. La messa a punto adottata il venerdì non era la soluzione ottimale per la gara». Il vincitore di Zolder non vede la vittoria di Lauda come una preclusione alle sue ambizioni iridate, ma è sicuro che la McLaren a Digione ha evidenziato una tal superiorità nei confronti della Ferrari, che sarebbe assurdo attribuirle solamente al fatto di non aver potuto effettuare una efficiente messa a punto nella giornata di sabato.

PER ULTIMO Mauro Forghieri, che appena Arnoux ha tagliato il traguardo ha abbandonato il circuito con la mente già rivolta a Montecarlo: «Quello che oggi ci ha danneggiato è stato l'abbassamento della temperatura. Nel warm-up con il sole, direi che avevamo raggiunto un comportamento ottimale. Purtroppo andando via il sole abbiamo dovuto caricare aerodinamicamente di più la macchina per ottenere le medesime temperature di funzionamento dei pneumatici. È certo che in corsa la McLaren può correre con una riserva di potenza che forse sia noi che la Renault non abbiamo. Inoltre la McLaren, per la sua particolare configurazione, nella seconda metà della corsa può usare gomme più morbide, sicuramente un grande vantaggio. Non direi che abbiamo offerto una prestazione deludente. Il fatto di non aver potuto provare il sabato ha voluto dire molto sulla messa a punto. In gara René ha forse sbagliato la partenza, qualche cosa gli abbiamo fatto perdere noi con un cambio di gomme non proprio perfetto». □



Solo per poco Alboreto è rimasto davanti a Lauda mentre Arnoux si è trovato con Prost solo a GP compromesso. Un po' delusi quindi i numerosi tifosi venuti a Digione



GP FRANCIA





Nella sequenza della «moviola» in alto, l'attacco di Niki Lauda al campione del mondo Nelson Piquet: l'austriaco ha affiancato la Brabham e l'ha superata con facilità, anche perché il motore Bmw di Piquet accusava già dei guai: subito dopo infatti il brasiliano si fermava ai box dove la turbina prendeva fuoco: lesta l'uscita di Nelson dall'abitacolo. Nella «moviola» qui sopra, il primo sorpasso di Lauda a Tambay: quest'ultimo è scivolato leggermente anche a causa della pista sporca e non c'è stato niente da fare. In basso l'arrivo vittorioso di Lauda e il suo trionfo sul podio. Dopo il GP di Digione l'austriaco è al secondo posto della classifica mondiale con diciotto punti



BRABHAM

Aerodinamica ritoccata

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

La squadra di Bernie Ecclestone ha passato una intensa settimana prima del G.P. di Francia, recandosi sul circuito di Nogaro dove per quattro giorni tecnici e piloti si sono concentrati sul motore e i suoi accessori. Si sono così accorti, secondo quanto afferma Piquet, di alcuni errori commessi nel recente sviluppo del quattro cilindri tedesco, causa principale delle numerose e ripetute rotture. Sulle macchine portate in Francia niente di nuovo sul piano telaio e sospensioni, qualcosa nell'aerodinamica con scivoli posteriori diversi. Tutte e tre le vetture avevano di nuovo i freni con dischi al carbonio, anche con il bagnato. Della nuova macchina Murray dice: «Non apparirà finché non avremo risolto tutti i problemi del motore». Però potrebbe già essere pronta per Monaco o per la «serie americana».

TYRRELL

Dischi freni tipo F.2

012/3: Martin Brundle
012/2: Stephan Bellof
012/4: «muletto»

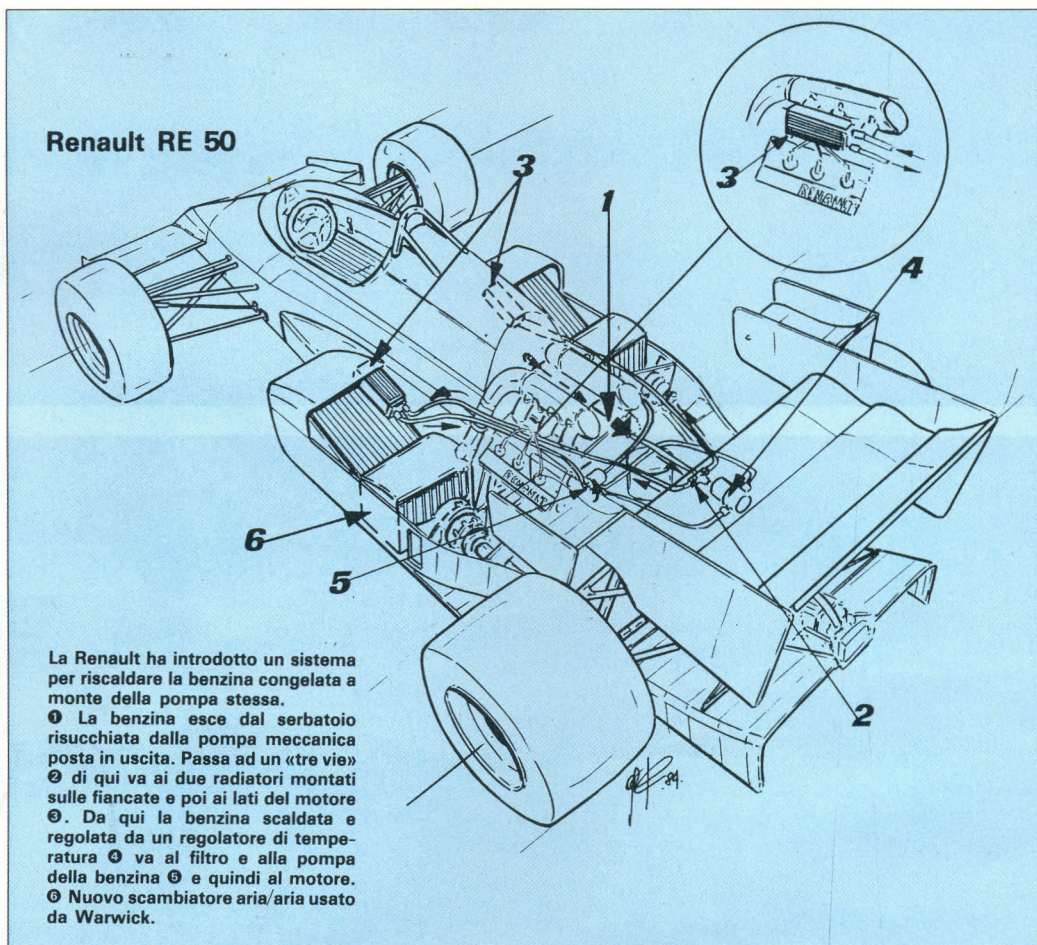
Nuovo telaio per la Tyrrell, tenuto a Digione come vettura di scorta. Questa nuova scocca è ancora più leggera delle precedenti ed ha migliori caratteristiche di rigidità. Comunque niente di nuovo sulle Tyrrell che hanno dietro il piccolo alettone come a Imola e i freni con dischi pieni da F.2. Il telaio numero uno rimarrà sempre a casa utilizzato come vettura laboratorio da usare nelle prove private.

McLAREN

La cura nei dettagli

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

Nessuna novità sulle McLaren, dato che la squadra si è concentrata nel risolvere i problemi di affidabilità dell'impianto elettrico sulla vettura di Prost. Sono state scoperte delle interferenze nei sistemi di fissaggio dei cavi. Cambiato solo il materiale degli scivoli posteriori all'altezza della uscita inferiore dei tubi di scarico. Per Monaco sono previste delle novità nella trasmissione. Per la gara sono arrivati due motori sabato sera particolarmente «curati» per garantire la massima affidabilità.



Renault RE 50

La Renault ha introdotto un sistema per riscaldare la benzina congelata a monte della pompa stessa.

- ① La benzina esce dal serbatoio riscuocciata dalla pompa meccanica posta in uscita. Passa ad un «tre vie»
- ② di qui va ai due radiatori montati sulle fiancate e poi ai lati del motore
- ③. Da qui la benzina scaldata e regolata da un regolatore di temperatura ④ va al filtro e alla pompa della benzina ⑤ e quindi al motore.
- ⑥ Nuovo scambiatore aria/aria usato da Warwick.

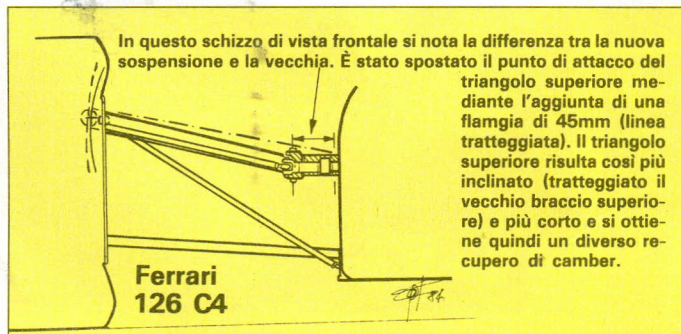
FERRARI

Posteriore carenato

126C4/74: Michele Alboreto
126C4/73: René Arnoux
126C4/72: «muletto» Alboreto
126C4/71: «muletto» Arnoux

Sulle due vetture da gara sono comparse delle nuove sospensioni anteriori e posteriori. La modifica all'avantreno era molto visibile dato che è stata aggiunta una flangia di attacco (larga circa 45 mm) al triangolo superiore nel punto di fissaggio con la scocca. Ciò è stato fatto per avere un maggiore recupero di camber dato che il triangolo superiore risul-

ta ora più corto. Invariata la carreggiata. Dietro è stato fatto il lavoro opposto: è stata maggiorata la lunghezza del triangolo superiore che ha ora un diverso ancoraggio al motore (rifatto l'attacco in titanio) e alla centina posteriore che sostiene fra l'altro il gruppo alettone posteriore. Sono state anche utilizzate delle nuove carenature della parte posteriore inferiore ai lati del cambio con scivoli e paratie laterali come sulla maggior parte delle vetture del momento. Arnoux ha usato i freni al carbonio nelle qualificazioni di venerdì mentre Alboreto li ha usati nelle prove libere della mattina. Tutte e tre le vetture non avevano l'iniezione totalmente elettronica.



In questo schizzo di vista frontale si nota la differenza tra la nuova sospensione e la vecchia. È stato spostato il punto di attacco del triangolo superiore mediante l'aggiunta di una flangia di 45mm (linea tratteggiata). Il triangolo superiore risulta così più inclinato (tratteggiato il vecchio braccio superiore) e più corto e si ottiene quindi un diverso recupero di camber.

Ferrari 126 C4

LOTUS

Alettone al... fresco

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

Il quarto esemplare della serie 95T è stato ultimato e portato come vettura di scorta. Ducarouge ha apportato alle sue vetture molte piccole modifiche. Su tutte e tre le vetture si notavano delle differenze negli alettoni posteriori con il piccolo profilo alare che collega le paratie davanti alle ruote) montato alla rovescia e quindi portante. Ciò è stato fatto per meglio incanalare l'aria verso l'alettone posteriore. Il primo giorno le Lotus avevano un piccolo radiatore montato dietro il motore per riscaldare la benzina (come a Imola) poi Ducarouge ha utilizzato l'acqua del motore per ottenere lo stesso risultato. Sulla nuova macchina la carrozzeria laterale nella parte inferiore ha un angolo vivo verso l'interno (negli ultimi 4 cm) in modo da poter creare un piccolo deflettore laterale che continua nella parte posteriore nel piano orizzontale davanti alle ruote posteriori.

TOLEMAN

La nuova TG184

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

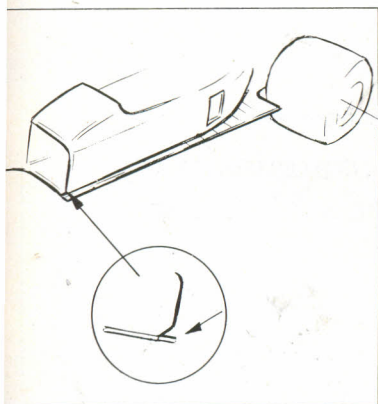
È apparsa la nuova TG184, calzata delle radiali Michelin in 3 esemplari. Rispetto alla versione che ha provato a Zolder un mese fa è stata aggiunta una lunga presa d'aria fatta di feritoie nelle fiancate ai lati degli enormi pacchi radianti. La macchina decisamente meno ingombrante della vecchia TG183 colpisce per la dislocazione e le dimensioni enormi dei radiatori.

RENAULT

Benzina al caldo

RE50/5: Patrick Tambay
RE50/4: Derek Warwick
RE50/3: «muletto»

La modifica più appariscente sulle Renault era rappresentata dalla presenza di due piccoli radiatori nelle fiancate per riscaldare la benzina prima della pompa (vedere disegno), onde evitare problemi con la benzina congelata. Sabato questi radiatori venivano spostati e fissati al motore stesso dato che il regolamento proibisce di avere canalizzazioni della benzina oltre i 40 cm dall'asse della vettura e prescrive



Il nuovo deflettore alla base delle fiancate della Lotus 95T

delle caratteristiche di robustezza per tali canalizzazioni (se non fissate al motore) tali da far risultare i due radiatori illegali. Per la gara questi radiatori sono stati tolti, non essendovi troppe preoccupazioni per i consumi. Warwick ha continuato gli esperimenti con i freni al carbonio. Sempre sulla vettura dell'inglese vi era un nuovo scambiatore di calore aria/aria più largo come «pacco» rispetto a quello aria/acqua della macchina di Tambay e del muletto. Tale scambiatore era già stato provato questo inverno al Paul Ricard ma non era stato più utilizzato.

SPIRIT

Alleggerimento ancora lontano

101B/1: Mauro Baldi
101B/2: «muletto»

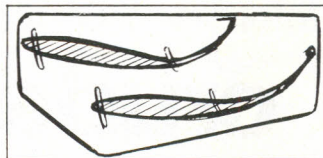
Nuovi alettoni anteriori per ottenere maggiore carico mentre nessuna nuova sospensione anteriore del tipo a tirante che è rimasta ancora (disegnata) sul tavolo di Coppuck in attesa di nuove finanze.

WILLIAMS

In prova nuove sospensioni

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

Nuovi alettoni anteriori per le Williams ma soprattutto geometrie diverse per le sospensioni sia anteriori che posteriori. Le modifiche all'avantreno erano decisamente visibili dato che è stato abbassato il punto di attacco alla scocca del triangolo superiore (circa tre cm più sotto rispetto all'attacco originale) e dei tiranti dello sterzo. Queste modifiche il venerdì apparivano solo sulle due vetture da gara così come diversa era la presa di entrata d'aria nelle fiancate (sdoppiata come si era già vista in maniera fugace a Zolder e a Imola solo su una vettura). Le modifiche alle sospensioni non sono poi risultate positive e le Williams per la gara sono tornate ai vecchi punti di attacco per il triangolo superiore.



I due nuovi flap sull'alettone posteriore della Ligier-Renault

LIGIER

Modificato l'alettone

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

Tutte le vetture con motore Renault sono ora equipaggiate con turbine Garrett e quindi anche le Ligier schierano ora tutte e tre le monoposto in tale configurazione. Nuovo l'alettone posteriore con i flap laterali sovrapposti ma quello superiore è in posizione leggermente avanzata. Modificato leggermente il muso sulla vettura di scorta (è meno appuntito). Sopra il serbatoio della benzina è stato aggiunto una «nourice» in fibra di carbonio.

A. ROMEO-EURORACING

Allungati i fianchi

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

Dopo le recenti prove nella «galleria del vento» ad Orbassano, i responsabili della Euroracing hanno allungato le fiancate di 8 cm per poter fra l'altro alloggiare dei «pacchi» radianti più grandi ed ottenere un migliore raffreddamento. Novità anche nell'alettone posteriore con il gruppo centrale in 5 pezzi. Le prove in galleria del vento avevano dato dei buoni risultati a livello di carico aerodinamico e di velocità di punta. Come a Imola è stato usato il cambio a sei marce. Nuovi gli scarichi che escono in basso e sono però piegati verso il cambio e tagliati a fetta di salame.

ATS

Maxi-turbina per il Bmw

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

La squadra tedesca ha ancora alleggerito la nuova D7 sostituendo molti pezzi in acciaio con materiali più leggeri. Qui a Digione il team aveva a disposizione per il motore Bmw una nuova turbina più grande. Modifiche sono state fatte all'impianto frenante, equipaggiato sempre con singole pinze A+P ma del tipo utilizzato sulla vecchia monoposto (più piccole) e irrobustite.

ARROWS

Per Boutsen pinze Brembo

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

A Digione è toccato a Boutsen guidare la vettura con turbo. Sono state modificate le sospensioni, specialmente quella posteriore, in attesa della nuova versione che apparirà a Monaco. La carreggiata posteriore è più stretta. Nuovi anche gli alettoni posteriori. Boutsen ha utilizzato la macchina con le pinze dei freni Brembo davanti, ma a Monaco entrambe le vetture con il Bmw dovrebbero avere le pinze A+P.

OSELLA

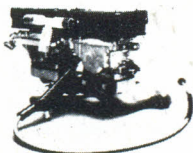
In alto gli scarichi

FA1F/2: Piercarlo Ghinzani
FA1E/3: «muletto»

La seconda macchina è stata portata solo per ragioni doganali, era la vettura con il 12 cilindri aspirato usata da Gartner a Imola. L'Osella dopo prove in galleria del vento ha modificato leggermente l'aerodinamica della propria vettura. Nuovi alettoni anteriori più vicini all'asse delle ruote, muso quindi più corto e nuovo alettone posteriore sempre in quattro pezzi. Dietro è stata montata una carenatura del cambio con estrattori d'aria sul tipo della Renault, per questo sono riapparsi gli scarichi che escono in alto.

NOVITÀ KIT aspirazione

per FIAT RITMO 105 e RITMO ABARTH 125



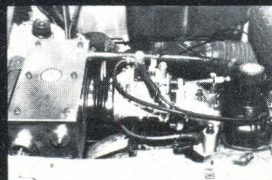
con 2 carburatori WEBER 40 dcnf

CAMILLO ALQUATI

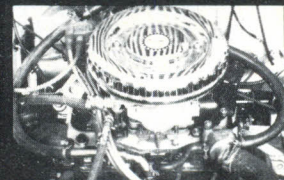
Via Dante, 91 - 26100 CREMONA
tel. 0372/20450-410398



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



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



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

GP FRANCIA

Cambio della guardia fra Teo e Corrado

Fratello crudele

Il più vecchio dei Fabi cede al più giovane una Brabham in crisi per affrontare il difficile G.P. di Monaco

DIGIONE. Cambio delle guardie in casa Brabham: a Montecarlo scende Teo Fabi e sale Corrado: il primo corre in America il secondo esordisce nel gran premio salotto d'Europa a bordo della macchina che più brutalmente scarica i suoi cavalli a terra, a fianco del pilota campione del mondo, sul tracciato che non perdona per le sue virate a fil di guard-rail e per gli spazi angusti che al talento, in ogni senso, consente. Ecclestone non poteva scegliere esordio più trappoloso: Corrado non poteva scegliere vetrina più ingioiellata. I test che Fabi Junior ha sostenuto la scorsa settimana a Nogaro in alternanza con Piquet hanno fornito confortanti parametri del suo lavoro. «Corrado è stato molto bravo — ci ha detto Piquet — i tempi sul giro sono stati eloquenti». Anche Gordon Murray ha dato un giudizio positivo su quanto ha visto: «Come tipo mi va. Entrambi i Fabi mi vanno, e semmai Corrado è ancora più aperto come carattere di Teo».

L'INTESA fra Brasil ed il ragazzo della Valtellina è stata cordiale e immediata. Dice Corrado: «Nelson è stato più che cordiale, più che amichevole. A Nogaro mi ha preso sottobraccio e mi ha portato lungo il tracciato spiegandomi per filo e per segno cosa avrebbe fatto la nostra Brabham in questo e in quell'altro punto e cosa fa lui per domarla e cosa avrei dovuto fare io per sfruttarla».

— Un vero amico, insomma...

«Mi ha dato molti consigli; mi ha detto tutto del turbo. Son cose che non sempre succedono fra piloti. Cose che un campione del mondo magari non regala a un novellino. La Brabham spiegata e illustrata da Piquet, ve lo dico subito, è una gran macchina. Il turbo ha molta potenza e sufficiente progressione. Il motore è eccezionale. Anche i freni sono eccezionali. La macchina è facile da riprendere».

— Un parere sul test francese?

«L'esperienza di Nogaro mi ha molto soddisfatto. Mi ha fatto piacere che anche Gordon sia stato contento delle mie prestazioni. Lassù ho percorso 500 chilometri. Tra me e Piquet con gomme da gara ci sono stati 8/10 di distacco».

— Dopo l'esame positivo di Nogaro, un test barbino come quello di Montecarlo...

«Sì Montecarlo è un circuito particolare e dopo Montecarlo sarò, presumibilmente, in pista anche a Montreal. Forse farò corse mondiali, molto dipende da Ecclestone, da come me la caverò io, da come Teo gestirà i suoi impegni. Considero l'opportunità-Brabham di enorme importanza: una collaborazione con Ecclestone è sempre decisiva per un futuro in formula 1, o nella scuderia o al di fuori di essa».

TEO HA SPIEGATO a Digione come la notizia di una sua rinuncia alle corse, di

fonte statunitense, sia nata dall'equivoca interpretazione di un suo giudizio sulle gare americane. «In America ho spiegato che l'anno venturo si chiuderà molto probabilmente l'esperienza negli States, ove ho gareggiato con soddisfazione per anni. I circuiti ovali dove si gareggia oltreatlantico mi piacciono sempre meno. Non ci sono frenate si viaggia sempre al massimo, oltre i trecento orari, a filo di muri pericolosi: basta una macchia d'olio, un bloccaggio dei freni, una foratura e sei fritto. Queste le mie ragioni, che non significano disaffezione per le corse. Vorrei continuare in formula 1 e limitarmi a questa. Non me la sento più di andare avanti e indietro come quest'anno. Tutto qui: non ho parlato mai di ritiro dalle corse ma soltanto di ridimensionamento e di indirizio nuovo alla mia attività. Agli americani piacerebbe Corrado. La Forsythe, mia attuale scuderia, gli ha offerto delle prospettive. Corrado quest'anno stesso proverà gli ovali e poi vedrà il da farsi».

— Hai spiegato a Corrado la macchina?

«No, di consigli a Corrado circola la Brabham non ne ho dati: gli ho illustrato come si comporta in via generica. Quando poi ci sali l'unica cosa che conta sono le tue impressioni».

— Posto alla Brabham per due Fabi non ce n'è. Piquet, se lo desidera, è inamovibile. Quindi nel 1985 o tu o Corrado sulla monoposto inglese...

«Ovvio Corrado è un ottimo pilota e più giovane di me. Ha molte doti e non ha finora avuto occasione di mostrarle in formula 1. A lui, si capisce, un posto alla Brabham piacerebbe. Io alla Brabham vorrei restarci perché mi ci trovo molto bene. C'è poi una grande armonia di intenti e questa è la principale forza di un team. Penso che in formula 1 ci sia posto per me e per uno come Corrado. Tra noi c'è amicizia oltreché fratellanza e non ci facciamo certo concorrenza».

— Per Corrado l'esordio di Montecarlo sarà un esordio difficile il tracciato è ubriacante; i sorpassi impossibili: il pilotaggio problematico. Un'eredità, sia pure temporanea, difficile...

«Esordire a Montecarlo su una Brabham è splendido e terribile allo stesso tempo. La corsa più ancora del tracciato, è difficile, ma penso, spero, che Corrado se la caverà. Finora né io né Piquet abbiamo fatto un punto iridato. Sarebbe davvero divertente che fosse Corrado a portare a casa qualcosa. Scherzi a parte so che lascio il volante della Brabham in buone mani».

— Un'esperienza, comunque, insomma...

«Probabilmente Corrado sarà in pista anche a Montreal e, forse, anche a Dallas ed Hockenheim. Io ho impegni americani a cui è difficile rinunciare. Su questo, con Ecclestone, l'intesa è stata chiara». (a.c.)



Grouillard brinda e Paul Belmondo si «consola» con Stephanie di Monaco

Formula 3 francese

A Grouillard la gara a Belmondo la bella

DIGIONE — Il francese Grouillard si è imposto nella gara di formula 3 organizzata sabato 19 maggio dopo le prove ufficiali del Gran Premio di Francia. Grouillard ha condotto dal primo all'ultimo dei 20 giri sulla pista resa viscosa dalla pioggia, riuscendo a contenere gli attacchi del suo coequipier Paul Belmondo — figlio del noto attore — autore di una gara combattuta soprattutto nel finale: ha tagliato il traguardo a soli due decimi dal compagno di squadra. Sono stati questi due piloti, con Delavallade, costantemente terzo, a dominare completamente la corsa. Il quarto classificato, Raphanel, è rimasto attardato di ben 40 secondi (corrispondenti a 2 secondi al giro di handicap). Indipendentemente dal risultato, Paul Belmondo ha recitato il ruolo di protagonista indiscusso grazie all'invidiata compagnia di Stephanie di Monaco, che lo aveva seguito a Digione. (a.f.)

FORMULA 3 FRANCESE

Digione (Francia), 19 maggio 1984

La classifica: 1. Grouillard in 30'25"274 media 153,327 km/h; 2. Belmondo a 0'205; 3. Delavallade a 0'624; 4. Raphanel a 40"108; 5. Dupuis a 1'10"971; 6. Maro a 1'18"004; 7. Delestre a 1'22"825; 8. Di Giola a 1 giro; 9. De Lesseps a 1 giro; 10. Dillmann a 1 giro.

□ Giro più veloce: Grouillard in 1'29"796 alla media di 155,833 km/h.

Produzione francese

Jarier entusiasma ma vince Malcher

DIGIONE — Nella gara del campionato francese per vetture di produzione che ha preceduto il gran premio di Digione, ha vinto Malcher ma è stato Jean-Pierre Jarier, il grande protagonista con una mastodontica Camaro (consumava qualcosa come 95 litri per 100 km). Ha vinto Malcher al volante di una Peugeot 505 dopo che Jean-Pierre Beltoise, su una vettura analoga, si era imposto nella prima manche. Nella seconda frazione Beltoise è stato tolto di gara da un incidente, mentre Jarier, che si era esibito in una rimonta spettacolare, arrivando a condurre la corsa, è stato fermato da problemi al motore.

PRODUZIONE FRANCESE

Digione (Francia), 20 maggio 1984

La classifica: 1. Malcher (505 Peugeot) 30'51"349; 2. Ballot-Lena (Bmw 635) 31'03"389; 3. Beltoise (505 Peugeot Turbo) 31'07VC137; 4. Schlessler (Rover 3500V) 31'08"757; 5. Cudini (Alfa Romeo GTV 6) 31'20"580; 6. Bousquet (Bmw 635) 31'20"735; 7. Sourd (Bmw 323 I) 31'22"303; 8. Lapeyre (Bmw 323 I) 31'31"731; 9. Snobeck (Alfa Romeo GTV 6) 31'33"506; 10. Duez (Rover 3500 V) 31'37"829.

□ Giro più veloce: Jarier in 1'30"696 alla media di 154,286 km/h.

Questa iniezione è proprio indolore?

Il sistema interamente elettronico (Weber-Marelli per la Ferrari, Bosch per il Tag-Porsche, Hitachi per l'Honda) è la soluzione del futuro, ma l'esperienza dei Gran Premi insegna che restano da superare alcuni problemi prima di raggiungere un rendimento ottimale

di Cesare Maria Mannucci

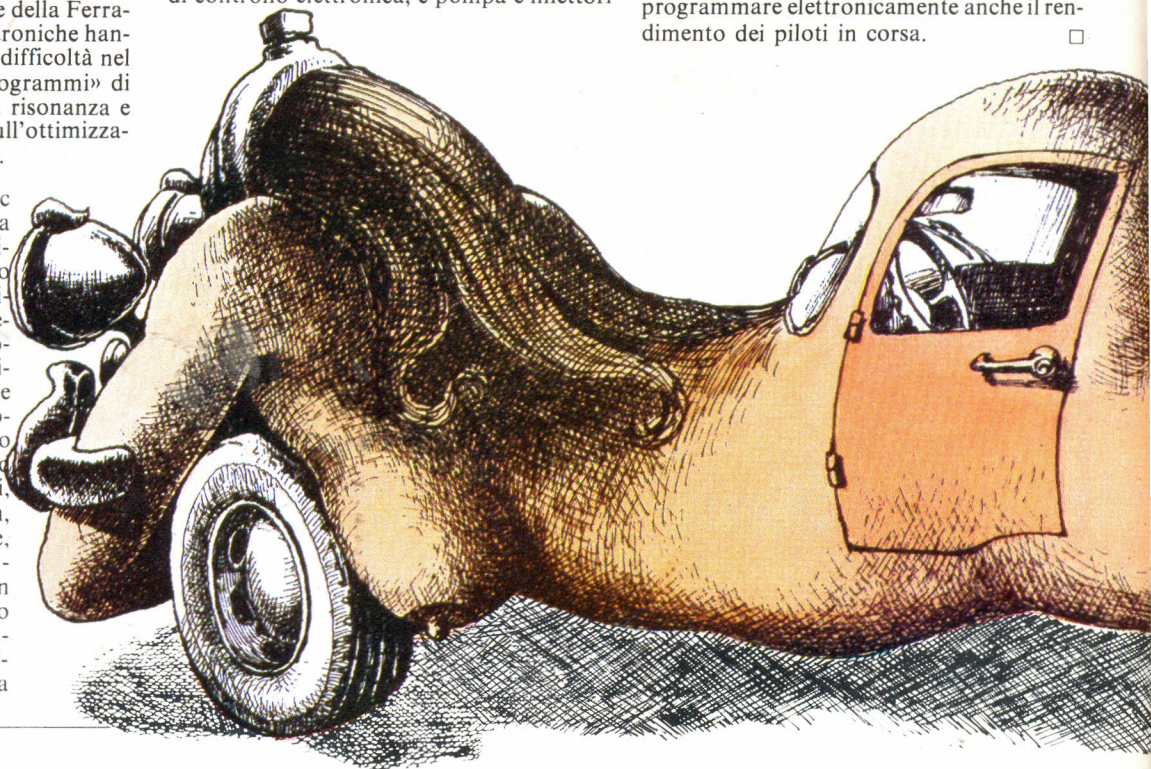
C'È CHI L'HA, e chi la vorrebbe avere. Chi, pur avendola, non la usa, e chi presto comincerà ad utilizzarla. Non si tratta di un indovinello, stiamo semplicemente parlando dell'iniezione elettronica, questo accessorio venuto improvvisamente alla ribalta in Formula Uno con le nuove restrizioni sulla quantità del carburante disponibile in gara, e che gli ultimi giri dei Gran premi, con i piloti continuamente protesi a centellinare la benzina, hanno reso più che mai di attualità. Al momento in Formula Uno sono presenti tre sistemi di iniezione interamente elettronici: il Weber Marelli, montato nei primi Gran Premi dalla Ferrari e dalla Lancia nel mondiale endurance, il sistema Hitachi, montato sul motore Honda, e il sistema Motronic della Bosch, installato sul motore Tag-Porsche. Il futuro, nel sistema di alimentazione in Formula Uno, passa senz'altro attraverso l'elettronica; tuttavia vi sono ancora difficoltà per un'ottimale ed efficace utilizzazione di questa soluzione tecnica. Tralasciando i problemi che hanno portato alla temporanea «quarantena» del sistema Weber Marelli da parte della Ferrari, attualmente le iniezioni elettroniche hanno come loro punto debole la difficoltà nel mantenere costante i vari «programmi» di utilizzazione, con problemi di risonanza e vibrazione che influiscono sull'ottimizzazione del flusso di carburante.

SPESSE AI BOX della Mc Laren si vedono i tecnici della Bosch regolare il sistema di alimentazione con un dispositivo contenente il programma registrato delle regolazioni dell'iniezione in rapporto alle condizioni atmosferiche e alle caratteristiche del circuito in cui deve operare il motore. Queste regolazioni, se attuate nel modo giusto, possono decretare ad esempio il successo di Kyalami, quando i tecnici della Bosch, dopo le risultanze delle prove, rivoluzionarono completamente il programma elettronico; in altre occasioni invece possono programmare il consumo nell'arco di un Gran Premio sacrificando la potenza del motore a

favore di una programmata parsimonia nei consumi. Un altro caso in cui l'iniezione elettronica ha messo in mostra la sua superiorità nei confronti dei sistemi tradizionali, è nella ottimale utilizzazione della benzina refrigerata. Con un sistema di iniezione meccanica, è perfettamente inutile usare questo escamotage regolamentare, dal momento che la pompa e gli iniettori non terranno conto delle differenti temperature del carburante durante la corsa, tant'è che l'Alfa Romeo, che dispone di un sistema meccanico, dopo aver usato carburante refrigerato a Rio, è tornata alla soluzione tradizionale, non avvertendo alcun vantaggio. Con un'iniezione elettronica, invece, il «cervello» potrà essere opportunamente programmato per sfruttare nel migliore dei modi la benzina in funzione della sua temperatura.

UNA SOLUZIONE a cavallo tra passato e futuro potrebbe essere l'attuale sistema usato da Ferrari e Renault, con centralina di controllo elettronica, e pompa e iniettori

meccanici, anche se la Casa francese ha addirittura minacciato di sospendere l'attività in seguito ai seri problemi di consumo del suo motore F.1. Questa soluzione non dispone della possibilità di programmare nel migliore dei modi tutti i parametri legati al funzionamento del motore, e suscettibili, durante la corsa, di cambiamenti legati alle condizioni atmosferiche; tuttavia, per quanto riguarda l'ottimizzazione del flusso di carburante, rispetto ad una tradizionale iniezione meccanica, rappresenta sicuramente un passo avanti. Per il futuro, probabilmente, bisognerà abituarsi sempre più a sentir parlare di circuiti integrati, sensori, unità di controllo, elettrovalvole eccetera. Anche il lavoro ai box sarà soggetto a mutamenti funzionali. La scienza degli Anni Ottanta, che ha già rivoluzionato i sistemi di comunicazione, e di espressione visiva, cambierà probabilmente anche la Formula Uno, con la speranza che non si arrivi a programmare elettronicamente anche il rendimento dei piloti in corsa. □



Scopriamo l'iniezione elettronica

Con lei i turbo «bevono» meglio

di Gianni Rogliatti

LA FORTISSIMA competitività che si manifesta nella massima espressione delle vetture da corsa, cioè nelle monoposto di F. 1, spinge i tecnici alla ricerca di soluzioni sempre più raffinate e naturalmente più complicate; è il caso delle scocche in fibre e resine sintetiche, dei freni al carbonio e dei motori turbo. Nel campo dei motori si è venuta definendo la linea di sviluppo di sistemi di alimentazione altamente complessi come sono quelli elettronici. Si ricorderà che non molti anni or sono, bastava il sistema di iniezione meccanica Lucas, ancor oggi usato dal longevo motore Cosworth aspirato; questo sistema è di una semplicità francescana perché la miscela viene dosata in base alla posizione relativa delle saracinesche dell'aria e della camma che stabilisce la corsa dei pistoncini della pompa, e di conseguenza la portata

della benzina. I movimenti relativi delle saracinesche e della camma sono vincolati tra loro e comandati entrambi dal pedale dell'acceleratore, e un eventuale arricchimento o smagrimento della miscela si ottiene variando la posizione relativa dei due comandi; inoltre la curva di carburazione si modifica sostituendo la camma. Questo sistema offre dei risultati validi per un motore da corsa con esigenze abbastanza modeste in fatto di variazioni di miscela, e la semplicità ed affidabilità del sistema stesso compensano la imprecisione nel dosaggio in fasi transitorie (che comunque in un motore del tipo citato sono assai limitate). Basta lasciare la miscela sempre leggermente ricca.

L'AVVENTO dei motori «turbo» ha posto i tecnici di fronte a due problemi: il primo è la necessità di

segue

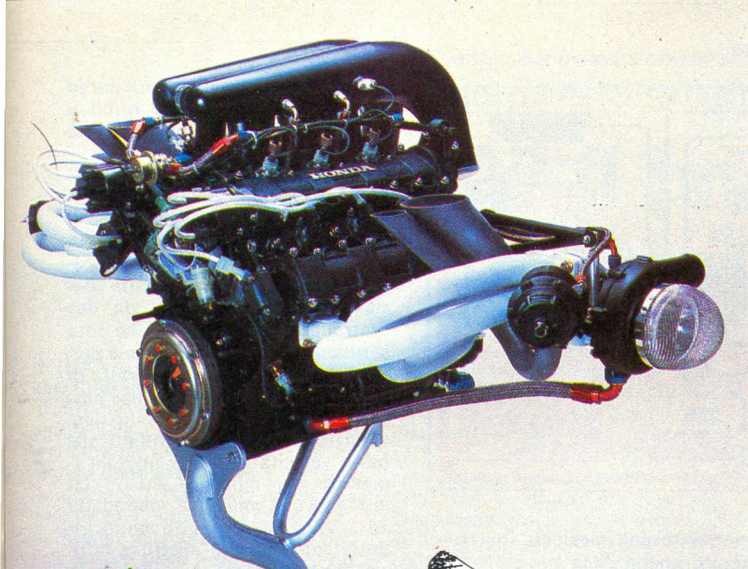
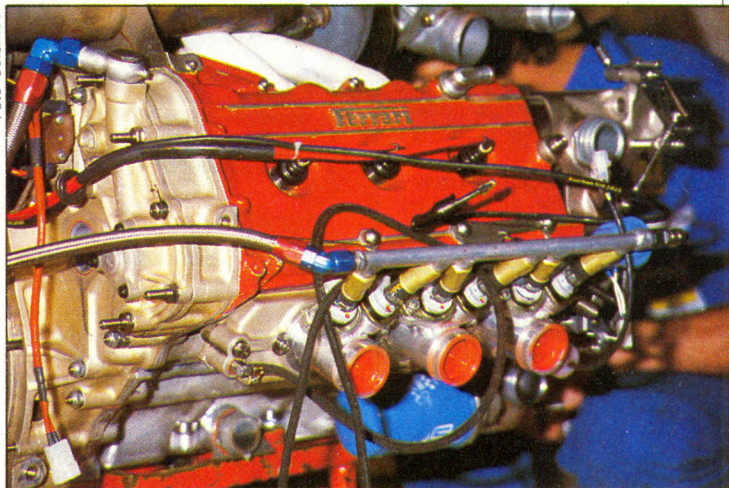
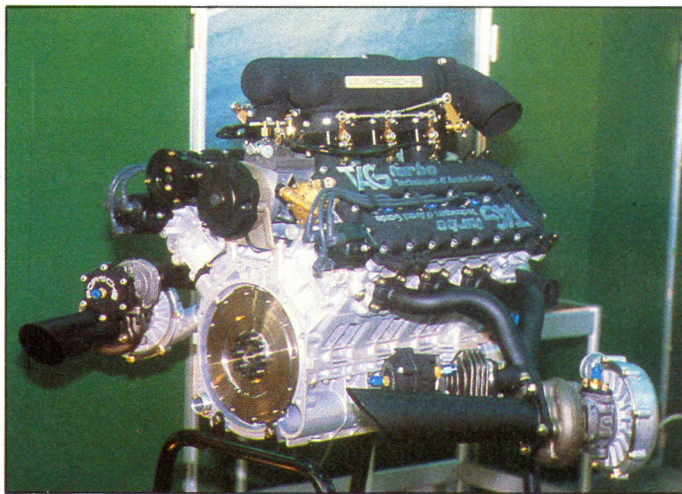


Foto Colombo



Sono tre i motori F.1 con iniezione interamente elettronica: in alto l'Honda, qui sopra il Ferrari e sotto il Tag-Porsche

Foto DPPI



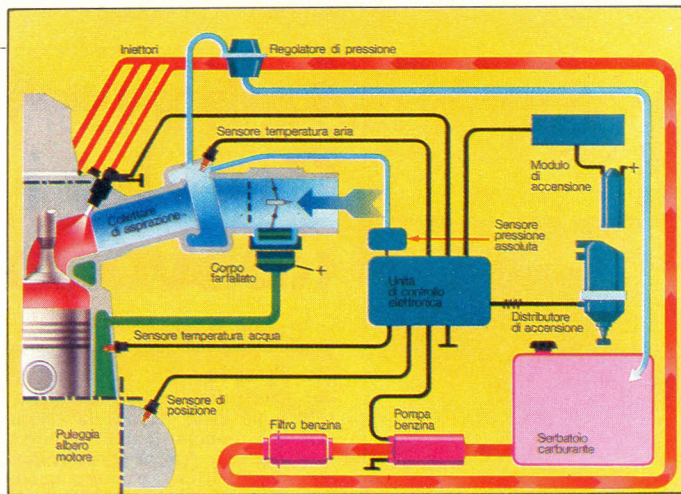
I turbo bevono

segue

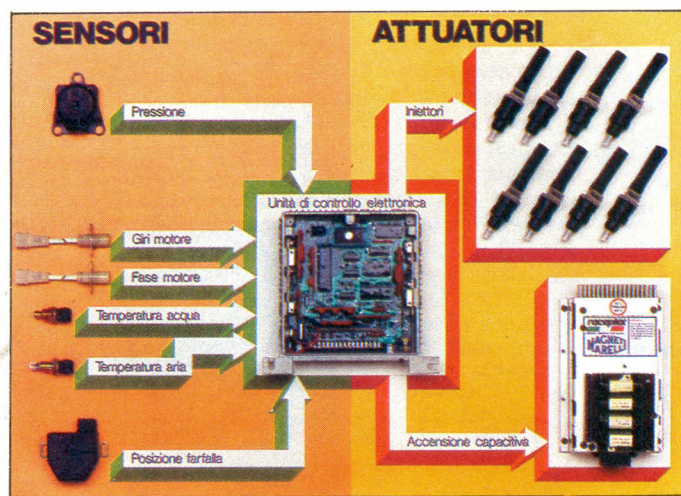
adattare la miscela a condizioni con maggiori campi di variabilità. Basti pensare che mentre nel motore aspirato la pressione che spinge l'aria nei cilindri è quella atmosferica, nei motori turbo la pressione è continuamente variabile da quella atmosferica al minimo fino alla massima fornita dal compressore, che arriva alle tre atmosfere assolute. E chiaro in queste condizioni che una regolazione della benzina che tenesse conto soltanto della posizione della farfalla dell'acceleratore darebbe risultati sbagliati nel rapporto di tre a uno (e non sarebbe neanche vero del tutto, perché abbiamo supposto che alla variazione di pressione debba corrispondere una variazione di portata uguale). Il secondo problema è dato dal consumo: anche senza la limitazione della capacità dei serbatoi a 220 litri in vigore nel 1984, se un motore consuma troppo, obbliga a portare più benzina alla partenza con la conseguente perdita di prestazioni. Ecco perché sono state studiate le varie soluzioni di iniezione a controllo elettronico: per poter inserire in un calcolatore tutte le variabili che interessano (pressioni, temperature, numero dei giri del motore, posizioni della farfalla, ed anche sensibilità alla detonazione) e regolare la portata di benzina in modo da avere sempre la miscela ottimale.

OGGI IL CALCOLATORE elettronico consente di fare tutto; il problema è semmai quello che si chiama «interfaccia», cioè il collegamento tra la parte elettronica e la parte meccanica del motore. Questo collegamento consta di vari sensori che trasformano le grandezze fisiche citate in segnali elettrici, i quali vengono poi inviati al calcolatore; da questo poi partono altri segnali che determinano la quantità di benzina da iniettare. E qui c'è una prima difficoltà. Infatti i segnali elettrici destinati al calcolatore sono debolissimi e possono venire influenzati da quelli (molto forti) delle scariche del sistema di accensione; tanto più che le macchine a struttura non metallica non offrono la minima schermatura naturale a questi segnali, ed allora i due sistemi (di iniezione e di accensione) debbono essere tenuti quanto più separati possibile, anche se debbono avere informazioni uguali per poter fornire l'uno le scintille e l'altro la benzina al momento giusto.

UNA PRIMA GENERAZIONE di sistemi elettronici di pilotaggio della iniezione è stato quello realizzato dalla Ferrari, grazie al quale un sistema elettronico provvedeva ad analizzare tutte le variabili e ad inviare un segnale ad un servomotore che muoveva la camma di regolazione della pompa Lucas. Era un sistema molto logico, anche perché non troppo complicato: il segreto del suo buon funzionamento stava nel servomotore, in grado di seguire l'andamento delle variazioni del motore e di passare dalla minima



In questi disegni lo schema di funzionamento dell'iniezione elettronica della Weber-Marelli e utilizzato anche dalla Ferrari F. 1. Problemi di messa a punto hanno però spinto la Casa di Maranello a ritornare alla soluzione precedente



alla massima portata in pochi decimi di secondo; ossia la risposta del sistema seguiva in pratica la rapidità di risposta del turbo. Tuttavia questo dispositivo era una aggiunta ad una pompa già esistente, con i suoi problemi di regolazione, fasatura e tutto quanto attiene alla parte meccanica. Per cui la seconda generazione non poteva che essere totalmente elettronica: ma solo fino ad un punto, cioè l'iniettore. Questo organo è molto delicato e nei sistemi moderni funziona elettricamente, mediante una elettrocalamita che fa sollevare una spina e lascia libero il passaggio della benzina che arriva a pressione bassa e costante. La quantità di benzina che passa è quindi funzione del tempo di apertura della spina ed è così che funzionano tutti i sistemi di iniezione elettronica per motori di serie.

IL GUAIO dei motori da corsa è che girano ad una velocità doppia dei migliori motori di serie, circa 12 mila giri al minuto, 200 giri al secondo. Dato che il motore a 4 tempi fa un ciclo ogni due giri dell'albero, ne consegue che un motore da corsa a pieno regime deve compiere cento cicli completi al secondo. Cioè deve fare aspirazione, compressione, scoppio e scarico cento volte al secondo e per cento

volte gli iniettori si debbono aprire e chiudere in modo sempre costante. Quando la velocità scende al minimo (che per i motori da corsa è sui 6 mila giri al minuto), le cose sembrano diventare più facili perché i cicli da compiere sono solo 50 al secondo, ma in realtà le cose si complicano ancor di più perché la benzina da iniettare è molto meno di prima, la pressione di alimentazione degli iniettori è la stessa e quindi i tempi di apertura delle spine si riducono fortemente. Per tempi brevi diventa importante l'inerzia del sistema meccanico dell'iniettore (la spina ed il nucleo della bobina) che influisce sul tempo necessario alla apertura, tempo che ha la grandezza del millesimo di secondo. Per far capire meglio il problema, possiamo dire che se il tempo necessario ad aprire (ed anche chiudere la spina) è di un millesimo di secondo e la spina deve restare aperta per 5 millesimi, le probabilità di cattivo funzionamento sono proporzionalmente minori che non quando la spina dello stesso iniettore abbia rimanere aperta per un solo millesimo a potenza ridotta. Una soluzione sarebbe ridurre la portata di ciascun iniettore in modo che anche a minima potenza si debba una durata di apertura sufficientemente grande da non poter essere influenzata dal ritardo pro-

prio del meccanismo; questo ritardo da solo può mandare a rotoli il miglior dosaggio stabilito dal più preciso dei calcolatori.

ECCOCI giunti quindi alla terza generazione dei sistemi elettronici di iniezione, inaugurata dalla Bosch per il motore TAG-Porsche. Vengono impiegati due iniettori per ciascun cilindro, pilotati da due centraline interconnesse. Che cosa si ottiene con questo sistema è presto detto: una miglior copertura di tutte le condizioni ed esigenze prospettate dai motori ad altissima variazione di potenza. Infatti alle basse velocità funziona un solo iniettore per cilindro, che in tal modo ha una conformazione adatta ad erogare benzina in quantità ridotte con tempi di apertura sufficientemente lunghi. A partire da un certo regime in poi, quando la combinazione di tempo-pressione non sarebbe sufficiente a fornire tutta la benzina necessaria per la grande potenza che si deve ottenere, entra in funzione il secondo iniettore che lavora in parallelo al primo. A questo punto si presentano infinite (o quasi) possibilità operative; ossia il secondo iniettore può entrare in funzione in sincronismo col primo (in apertura o in chiusura) ed allungare progressivamente il suo tempo di apertura fino ad essere identico al primo a piena potenza; oppure può iniziare una rapida salita dei tempi di apertura fino ad essere identico al primo a piena potenza; oppure può iniziare una rapida salita dei tempi di apertura fino ad essere identico al primo a piena potenza; o ancora si possono sfalsare le aperture per avere determinate caratteristiche nella formazione della miscela. In sede sperimentale è molto più facile «giocare» sui valori di calcolo della parte elettronica che non cambiare la parte meccanica, ed è quindi solo una questione di disponibilità di mezzi per lavorare sul banco prova e trovare la soluzione migliore. Naturalmente, poi, deve venire la conferma dalla pista che, a volte, è una durata maestra e rimanda tutto allo studio perché la pratica non conferma le aspettative della teoria. Inoltre noi abbiamo dato per scontata la totale affidabilità dell'impianto elettronico, cosa che non è sempre certa, perché le condizioni di lavoro in una vettura da corsa sono le peggiori possibili a causa di vibrazioni, temperature, possibilità di umidità e possibilità di errori umani.

LA RICERCA continua: ciascun tecnico o gruppo di tecnici di una Casa costruttrice di equipaggiamenti elettrici studia il problema ed esamina sul campo le soluzioni applicate dagli altri cercando di trovare sistemi migliori. In Italia ad esempio si sono unite le forze della Marelli per l'elettronica e della Weber per la parte di formazione della miscela ed è stata messa a punto l'iniezione che la Ferrari sta sperimentando da tempo e che la Lancia ha adottato (sul motore Ferrari 8V) per la vettura tipo «endurance». Sarà questa sistema probabilmente l'inizio della quarta generazione dei sistemi di iniezione da corsa. □

Come è nata e come si è sviluppata l'alimentazione a iniezione

Nel 1927 il primo «spruzzo»

Inizialmente progettato dalla Bosch per i motori diesel e poi trasferito sui propulsori d'aviazione, il sistema venne finalmente adottato dalle Mercedes di Formula 1 solo nel 1954

di Massimo Clarke

L'IDEA di spruzzare la benzina per mezzo di un iniettore nel condotto di aspirazione o addirittura direttamente nella camera di combustione del motore, risale a molti anni fa. Subito dopo aver messo a punto la sua pompa di iniezione meccanica per diesel (ciò segnò l'inizio della diffusione dei motori di questo tipo nel settore della autotrazione, nel 1927), la Bosch iniziò a pensare seriamente alla possibilità di adottare un sistema di alimentazione simile anche sui motori a benzina. In quel periodo i motori di questo ultimo tipo avevano una grandissima importanza anche dal punto di vista militare dato che equipaggiavano tutti gli aerei. Per questo motivo appunto, nel settore dei motori a benzina venivano compiuti continuamente studi e sperimentazioni su grande scala grazie a finanziamenti di entità assai considerevole in genere erogati direttamente dallo stato. A titolo di esempio, si pensi che allora la attuale Nasa si chiamava Naca e compiva una infinità di studi e di esperienze proprio in campo motoristico. Fu appunto grazie a questa grande disponibilità di fondi e di mezzi che in Germania nel 1936 i motori d'aviazione poterono cominciare ad essere dotati di sistemi di alimentazione ad iniezione diretta (la benzina veniva spruzzata direttamente all'interno dei cilindri) messi a punto proprio dalla Bosch in collaborazione sia con la Daimler-Benz che con la Junkers.

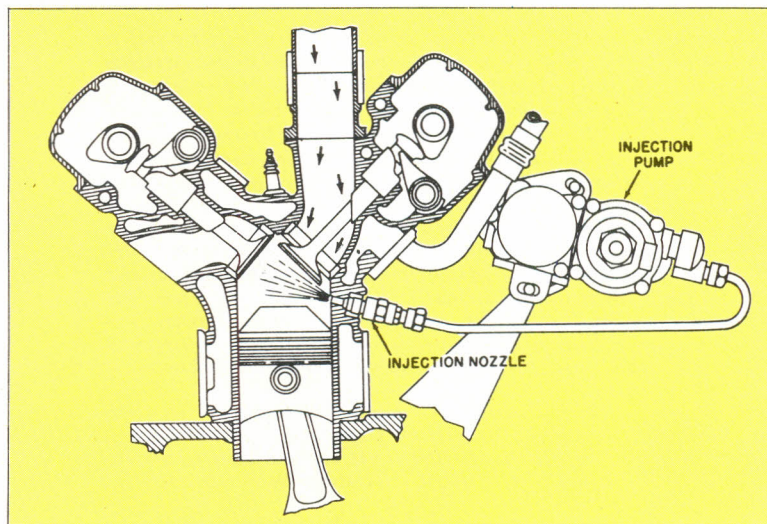
NEL SETTORE AERONAUTICO l'impiego di un sistema di iniezione del carburante comportava dei sensibili vantaggi rispetto alla soluzione «tradizionale» che prevedeva l'uso di un carburatore per assicurare

la formazione della miscela aria/benzina. Il comportamento del motore risultava assai migliore sia nelle virate sia in volo rovesciato e in varie altre impegnative fasi, dato che la alimentazione risultava sempre ottimale. Inoltre era possibile compensare senza grossi problemi le variazioni di densità dell'aria conseguenti ai cambiamenti di quota, in modo da alimentare il motore sempre con la miscela avente titolo più adatto. A questi si aggiungevano altri importanti vantaggi che ritroviamo anche oggi, naturalmente, nell'impiego automobilistico. Nei motori d'aviazione si dovettero superare dei problemi di non facile soluzione, come quello di ottenere una miscela omogenea in ogni punto della camera di combustione anche in presenza di rilevanti alesaggi (in vari motori vennero impiegati due iniettori per ogni cilindro). In seguito, un sistema di iniezione realizzato sulla falsariga di questo, venne impiegato (finalmente) in campo automobilistico sulle eccezionali Mercedes-Benz da gran premio del 1954-55 (che vinsero a mani basse entrambi i campionati mondiali ai quali presero parte). Queste vetture da competizione erano dotate di motori a 8 cilindri in linea estremamente sofisticati, caratterizzati da soluzioni come la presa di moto centrale, l'albero a gomiti di tipo composito (sistema Hirth) con cuscinetti di banco e e di biella a rotolamento. Testa e cilindro erano in un sol pezzo (in acciaio!), ed erano fissati mediante viti al basamento in lega di alluminio. La distribuzione, con due valvole per cilindro (diametro di 50 mm quella di aspirazione e di 43 mm quella di scarico), era desmodromica; il mo-

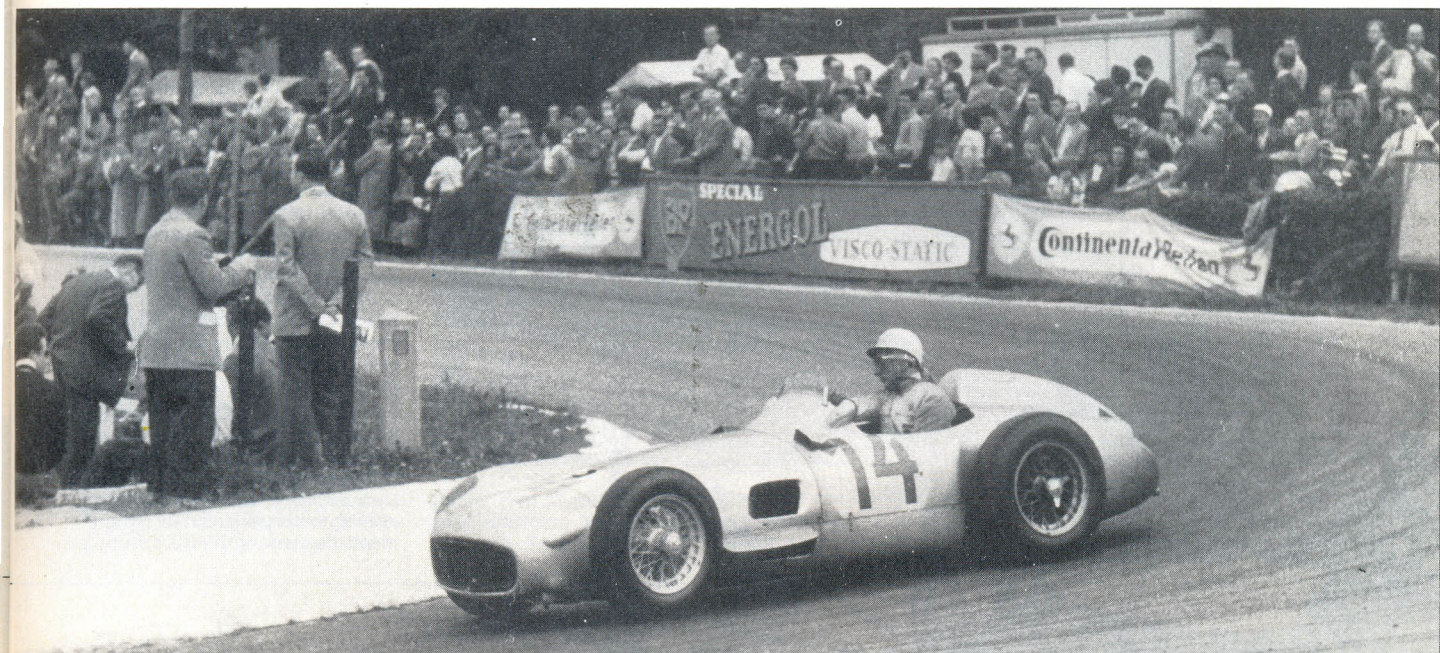
vimento delle valvole veniva cioè comandato in entrambi i sensi meccanicamente, senza alcuna molla (per ogni valvola vi erano due camme, una di apertura e l'altra di chiusura). Con alesaggio e corsa di 76+69 mm questo motore erogava nella sua versione più evoluta ben 290 CV a 8500 giri/min. Quasi contemporaneamente l'iniezione diretta veniva installata anche su altri

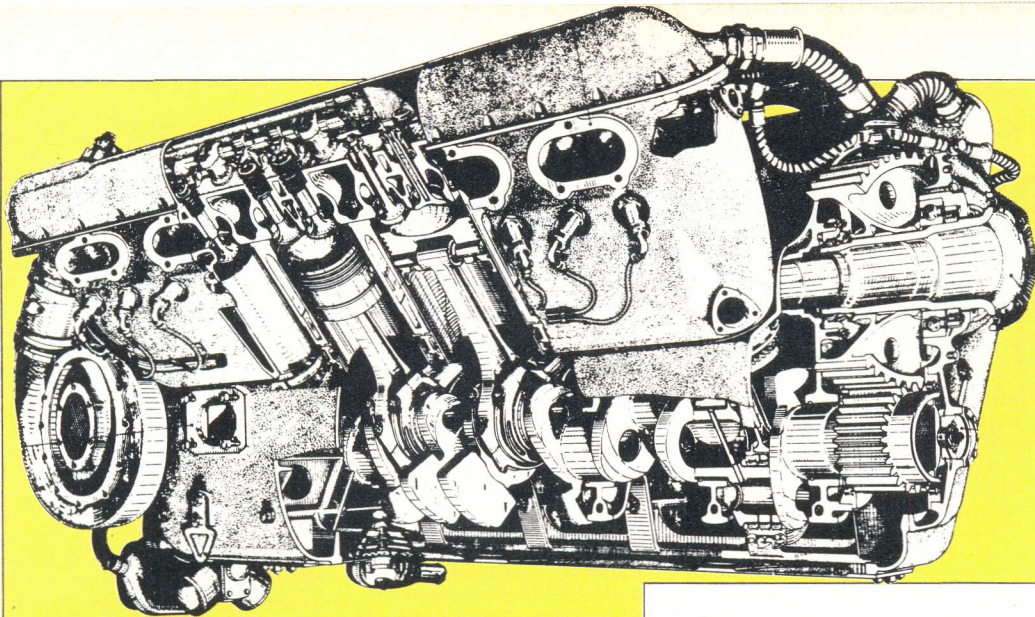
motori, uno della Mercedes-Benz di 3000 cmc per le corse della categoria vetture sport (300 SLR) e altri sperimentali realizzati dalla Borgward e dalla Goliath. Ben presto ci si rese conto che quella che in un primo tempo era sembrata la soluzione più razionale, ovvero l'iniezione diretta (il carburante veniva spruzzato di-

segue



Nei motori con iniezione diretta, il carburante viene spruzzato all'interno del cilindro durante la fase di compressione. In certi casi, addirittura, l'iniezione può avere inizio prima ancora che la valvola di aspirazione abbia terminato di chiudersi! Nella figura è visibile il sistema di iniezione adottato sui motori Mercedes-Benz di F. 1 del 1954-55. Si osservino tra l'altro la distribuzione desmodromica e la particolare soluzione costruttiva che prevedeva testa e cilindro in un sol pezzo (come sui motori Offenhauser e sul motore Hart). Injection pump = pompa di iniezione. Injection nozzle = iniettore.





Sopra: spaccato di un motore d'aviazione Daimler-Benz 601 a dodici cilindri a V invertito, sovralimentato mediante compressore centrifugo comandato meccanicamente. Tra le altre interessanti particolarità di questa eccezionale unità motrice (che venne costruita su licenza anche in Italia dalla Alfa Romeo) vi sono i cuscinetti di biella a rulli, le bielle della bancata destra dotate di testa «a forchetta», le canne cilindro riportate a secco, le camere di combustione tipo Heron. La distribuzione era a quattro valvole per cilindro (quelle di scarico al sodio) comandate da un albero a camme per ogni testata. Con alesaggio e corsa = 150x160 mm (cilindrata totale = 34.000 cmc) questo motore erogava una potenza massima dell'ordine di 1350 CV a 2700 1/min. Per l'alimentazione si faceva ricorso alla iniezione diretta, che consentiva di ottenere vantaggi non trascurabili rispetto al tradizionale carburatore. Il carburante impiegato era benzina a soli 87 ottani.

A destra: il grafico mostra le variazioni di potenza e di consumo specifico ottenute in un motore di vettura da Gran Turismo Mercedes-Benz 300 SL passando dalla alimentazione a carburatori (linea tratteggiata) a quella a iniezione (linea continua).

Primo spruzzo

segue

rettamente là ove, miscelato con l'aria, sarebbe bruciato), in realtà non offriva alcun vantaggio pratico rispetto alla ben più semplice iniezione indiretta (carburante spruzzato nel condotto di ammissione), anzi era caratterizzata da alcuni svantaggi come costo superiore, difficoltà per trovare lo spazio per l'iniettore, maggiori problemi di raffreddamento, tempo a disposizione per spruzzare il carburante molto ridotto, eccetera.

L'INIEZIONE DIRETTA cadde così rapidamente in disuso e la

stessa Mercedes-Benz adottò per tutti i modelli successivi la iniezione indiretta; ben presto alla Bosch nella produzione di impianti di iniezione indiretta si affiancarono tre case come la Lucas, la Jackson-Tealemit, la Kugelfischer. Dalla prima metà degli anni '60 la alimentazione a iniezione viene impiegata universalmente sui motori da competizione; nel campo delle vetture di serie essa si sta affermando in misura sempre crescente da un po' di tempo a questa parte (almeno da una certa cilindrata in su) grazie anche a sistemi sempre più perfezionati, più affidabili e di agevole

CARBURATION AND FUEL INJECTION

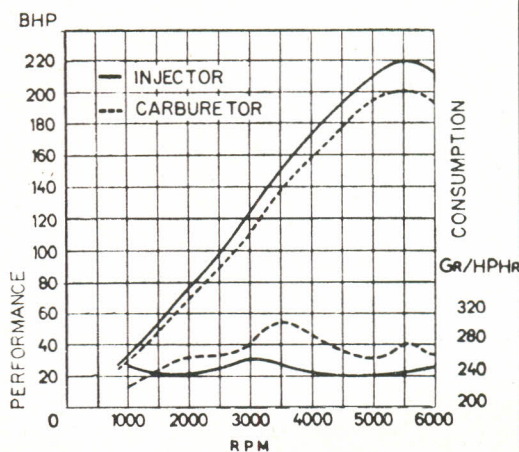
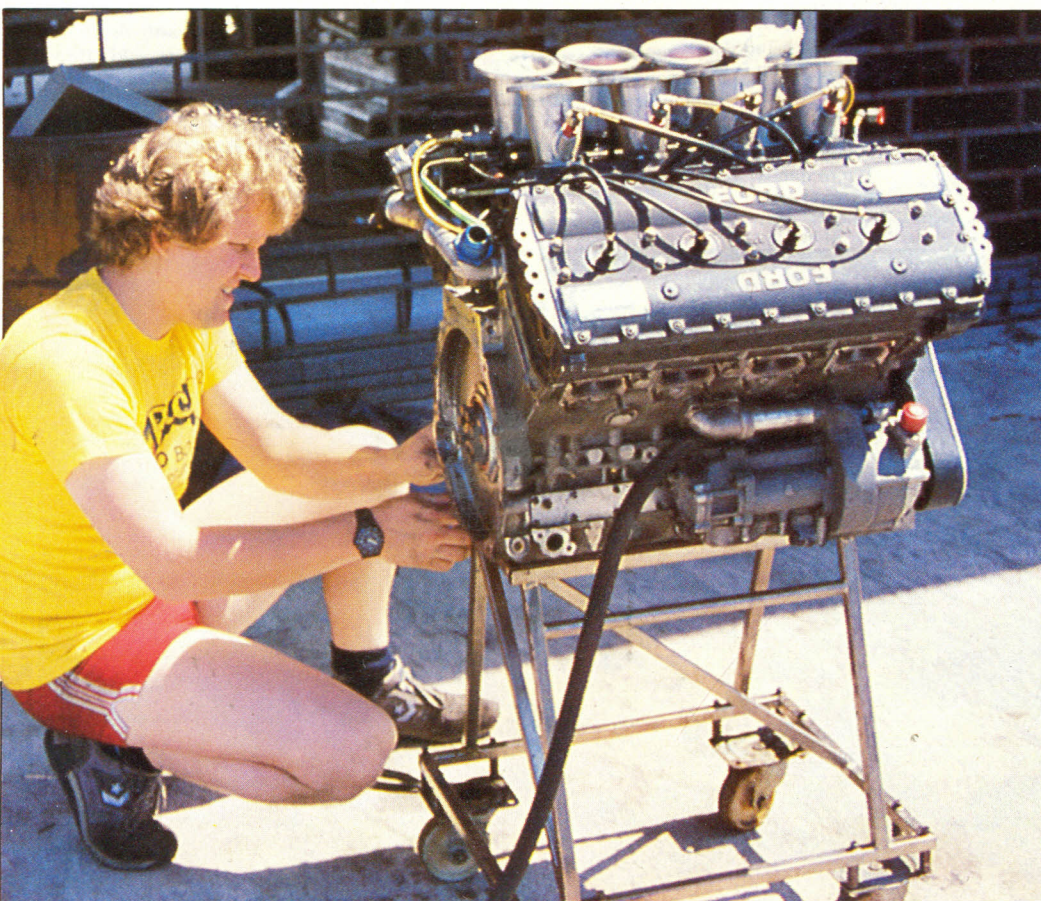
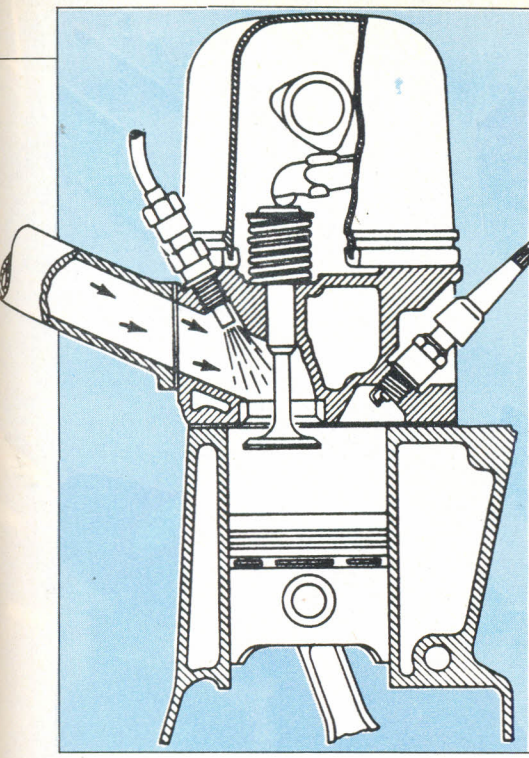


Foto Colombo



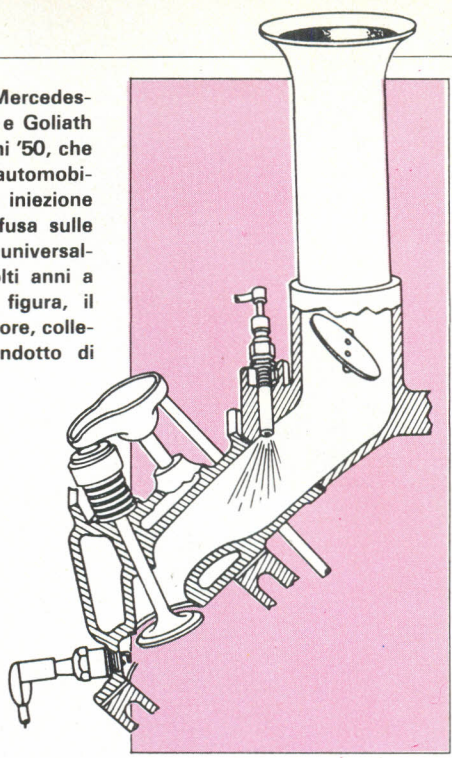
messa a punto, dovuti principalmente alla tedesca Bosch, vera benemerita in questo settore. Rispetto alla tradizionale alimentazione mediante carburatore, l'iniezione risulta più costosa, più complessa (maggiore numero di componenti) e talvolta più impegnativa come regolazione e messa a punto. Questi svantaggi, che nelle realizzazioni più recenti stanno diventando per la verità sempre meno rilevanti, sono più che controbilanciati dai vantaggi che l'iniezione consente di ottenere, tra i quali quello più importante nei motori di alte prestazioni è costituito indubbiamente dalla possibilità di ottenere una potenza più elevata grazie principalmente al miglior rendimento volumetrico che si può avere eliminando la restrizione costituita dal Venturi del carburatore. L'incremento di potenza ottenibile è certamente non trascurabile (e può essere mediante considerato dell'ordine del 5 ÷ 10%). La distribuzione della miscela aria/benzina risulta assai migliore di quella che si può avere con alimentazione a carburatore.

CON L'INIEZIONE si possono ottenere dei consumi leggermente inferiori a quelli che si hanno con l'alimentazione a carburatori; inoltre le emissioni allo scarico sono più agevolmente controllabili (specialmente l'emissione di idrocarburi in-



A sinistra: a parte le vetture da competizione Mercedes-Benz ed alcune auto sperimentali Borgward e Goliath costruite in Germania verso la metà degli anni '50, che adottavano l'iniezione diretta, in tutti i motori automobilistici successivi si è fatto impiego della iniezione indiretta, attualmente estremamente diffusa sulle vetture di serie di elevate prestazioni e universalmente adottata in campo corse da molti anni a questa parte. Come si può osservare in figura, il carburante viene spruzzato mediante un iniettore, collegato ad una pompa di iniezione, nel condotto di aspirazione

A destra: nei moderni motori da competizione l'alimentazione a iniezione (naturalmente indiretta) è praticamente d'obbligo. Nella figura è rappresentato schematicamente il condotto di ammissione di un motore derivato dalla serie per le gare di velocità che si svolgono negli USA. Si osservino la presa d'aria a cornetto, la distribuzione ad aste e bilancieri (impiegata su tutti i grossi 8 cilindri a V di fabbricazione americana) e l'iniettore disposto non nella testa ma nella parte del condotto esterna ad essa (subito a valle della valvola del gas)

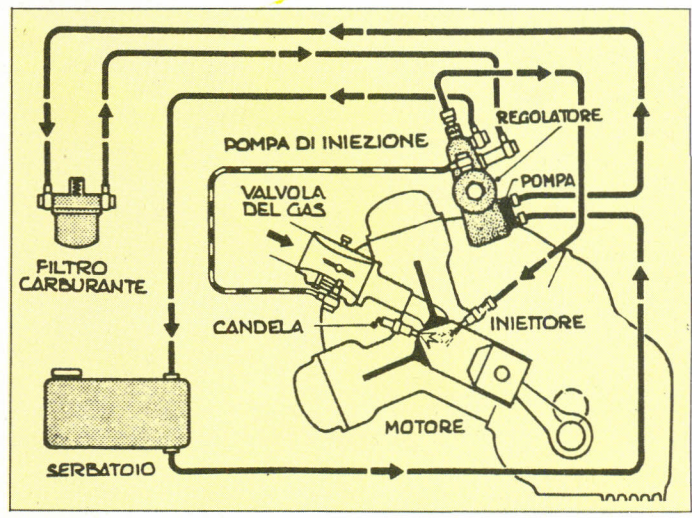


Il linguaggio tecnico

TITOLO — Con questo termine si indica il rapporto, in peso, tra l'aria di alimentazione e il carburante. Quando il motore viene alimentato a benzina, il titolo corretto dal punto di vista chimico, ovvero quello che consente di ottenere una combustione completa è all'incirca 15 (miscelare cioè 15 parti di aria con una di benzina). Quando vi è un eccesso di benzina rispetto al titolo chimicamente corretto, si dice che la miscela è «ricca»; al contrario quando è l'aria ad essere in eccesso si dice che la miscela è «povera» (o «magra»).

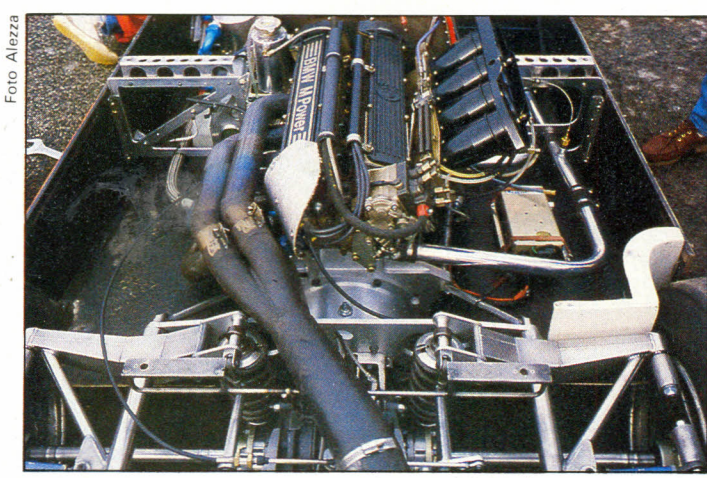
CARICO — Le curve caratteristiche del motore, quelle di coppia e di potenza, vengono rilevate al banco prova con il comando dell'acceleratore premuto a fondo (la variazione di regime si ottiene semplicemente variando il grado di «frenatura» esercitata dal banco prova); in tali condizioni si dice che il motore funziona a «carico massimo». Quando una vettura procede con il pedale dell'acceleratore premuto parzialmente, si dice che il motore è in funzione a «carico parziale». In termini tecnici si può dire che il carico è il rapporto tra la coppia erogata dal motore e la coppia massima che esso è in grado di produrre a quel determinato regime di rotazione.

VENTURI — La sezione ristretta del condotto del carburatore, nella quale si ha la massima depressione e nella quale avviene la fuoriuscita del carburante dallo spruzzatore viene detta «diffusore» o anche «Venturi».



Ecco come si presentava lo schema dell'impianto di iniezione diretta montato sulle Mercedes-Benz impiegate nei Gran Premi del 1954-55.

combusti è sensibilmente inferiore), cosa di importanza considerevole alla luce delle attuali normative anti-inquinamento. Con l'iniezione si può agevolmente ottenere una ottima vaporizzazione del carburante anche in fase di avviamento a freddo; le variazioni del «titolo» della miscela in accelerazione, frenata e in curva sono trascurabili. A titolo di esempio riteniamo interessante riportare i risultati a suo tempo ottenuti su un motore automobilistico a quattro cilindri in linea di 1400 cmc passando dalla alimentazione mediante carburatore alla alimentazione di iniezione.



Nelle foto di queste due pagine, due motori da corsa moderni che adottano ancora l'iniezione meccanica. A sinistra il glorioso Ford Cosworth F. 1 e qui sopra il 4 cilindri Bmw F. 2

- 1) Con qualunque posizione del pedale dell'acceleratore la distribuzione del carburante tra i vari cilindri risultava assai migliore (non si aveva in alcun caso una differenza superiore al 2%).
- 2) Si è potuta ottenere una potenza superiore del 15% circa, grazie an-

che alla possibilità di adottare un rapporto di compressione leggermente più elevato senza problemi di detonazione dato che la carica immessa nei cilindri aveva una temperatura leggermente inferiore.

- 3) Ai carichi parziali si è potuto ottenere un risparmio di carburante del 10÷%; ai carichi elevati e a carico massimo il consumo invece risultava simile.
- 4) Il funzionamento al minimo risultava più regolare; inoltre è stato possibile adottare un minimo più basso.
- 5) Durante la fase di riscaldamento si è potuto agevolmente avere un migliore controllo del «titolo» della miscela. Inoltre si è constatato che facendo ricorso alla iniezione diretta i risultati che si potevano ottenere erano leggermente inferiori rispetto a quelli che si avevano con l'iniezione indiretta! (m. c.)

EURO F. 3/Quale futuro per Ivan dopo le due vittorie?

La crescita di Capelli

Dai successi dell'83 nel tricolore è passato a quelli attuali nell'europeo. Durerà? E quanto? In agguato ci sono Nielsen e Dumfries. Intanto per la corsa di Zeltweg si prenota Berger...

di Luigi Massari



IVAN CAPELLI (Foto Tesco)

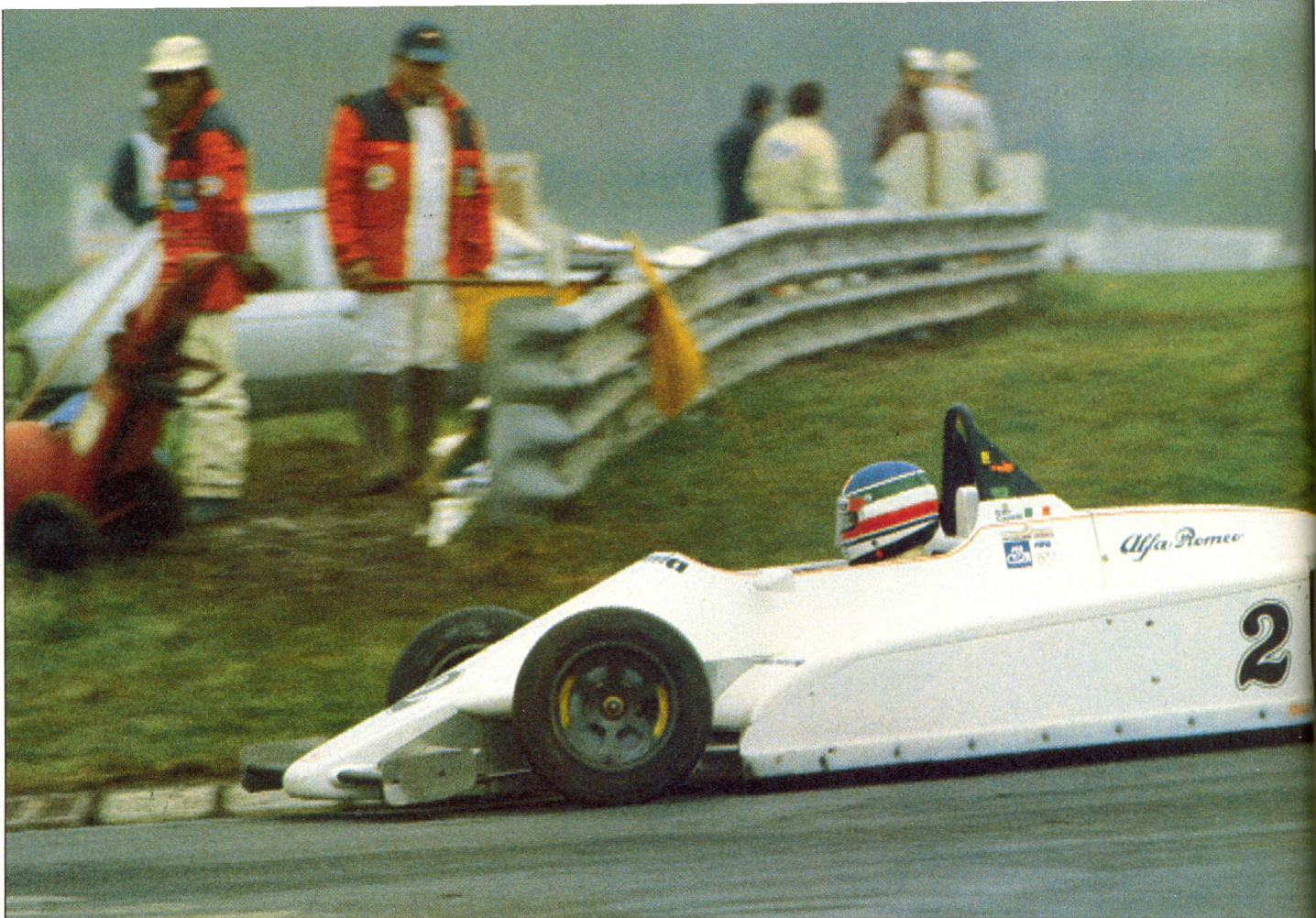
«LA STORIA RICOMINCIA» commentava un meccanico del Team Coloni dopo la seconda vittoria consecutiva di Ivan Capelli. L'evidente riferimento alla passata stagione, quando il pilota milanese con la stessa squadra conquistò nove vittorie nella F. 3 italiana, non trovava però, concorde lo stesso Capelli: «Io cerco di vincere il maggior numero di gare possibile — dichiarava infatti Ivan — ma da ciò a dominare il campionato può passare una notevole differenza. Non trascuriamo il fatto che i miei due successi sono arrivati sulle piste più congeniali alla Martini anche se non escludo che il lavoro della squadra abbia portato queste macchine al superamento dei loro tradizionali handicap su piste molto veloci: già dalla prossima settimana ne sapremo di più». L'appuntamento sul rapido tracciato di Zeltweg darà infatti una prima importante indicazione sulla forma delle monoposto francesi in condizioni molto probanti per telaio e sospensioni, sui velocissimi curvoni austriaci che evidenziano senza pietà il minimo difetto. Dal punto di vista puramente sportivo, Capelli ha comunque dato ottima prova in questo primo scorcio di stagione,

iniziata per lui malissimo a Donington, risollevatasi leggermente a Zolder (quarto) e proseguita alla perfezione a Magny Cours, ancora più che a La Chatre dove pure gli è riuscito di vincere, prendere la testa del campionato e battere il forte scozzese Dumfries. L'uscita di pista in Inghilterra e la ripetizione di un errore analogo nelle qualificazioni in Belgio, avrebbero in effetti avuto il potere di intaccare il morale di chiunque, specialmente di qualcuno proveniente da una stagione fatta di soli successi e partito sotto le luci dei riflettori nelle vesti di uno dei principali favoriti per il titolo. Capelli ha invece saputo reagire; a Magny Cours non ha sbagliato una virgola e col successo è ritornata anche la sicurezza in se stesso che lo ha portato ad esibire calibrati ma grintosi attacchi al capofila dei primi giri, Langes, su una pista stancante ed insidiosa come quella di La Chatre.

DIETRO AL PILOTA italiano nella attuale graduatoria in campionato è Johnny Dumfries, dominatore assoluto della serie inglese di F. 3 che di tanto in tanto corre nell'europeo trovando sempre il modo, fi-

nora, di salire su uno dei due gradini più alti del podio. «Non so se farò molte altre gare in Europa — dice il simpatico scozzese — Io corro dove vuole il mio sponsor, Inghilterra o altrove non fa alcuna differenza». Possiede certamente un grande talento ed è pure assistito da una squadra fra le più valide in assoluto nella terza formula, quella di David Price, come testimonia l'episodio, banale se vogliamo ma significativo, che il giorno dopo essere stato vincitore della propria batteria al Paul Ricard egli ha dovuto semplicemente salire su un aereo per andare a vincere anche una gara della F. 3 inglese a Thruxton. L'incertezza dei suoi programmi in Europa non permette di inquadralo con precisione in ambito continentale ma, se la sua presenza non sarà eccessivamente saltuaria, lo scozzese sarà un brutto cliente per i vari Capelli, Nielsen ed altri aspiranti al titolo. In questa corsa non si è ancora messo in evidenza il pilota ufficiale della Volkswagen, il più esperto del lotto, Nielsen. «Super John» non ha cambiato il suo modo di correre come si poteva pensare dopo averlo visto vincere con ottima tattica

segue



La crescita di Capelli

segue

a Zolder: nella prima gara dell'anno ha tamponato Davy Jones; a Magny Cours si è girato come un novellino poche centinaia di metri dopo aver preso il comando della gara; a La Chatre ha subito un guasto tecnico mentre era terzo e tutto ciò pur essendo partito tre volte su quattro dalla prima fila. Guida sempre d'attacco, quindi, il che spesso lo porta ad errori. Ma il suo vero problema sono le partenze, che rarissimamente gli riescono bene costringendolo poi in corsa ad inseguire. Così ora deve inseguire anche in campionato, soprattutto Capelli che a parità di punteggi incasellati lo precede di cinque lunghezze. Il danese non si perde certo d'animo per uno svantaggio tutto sommato esiguo, ma è un fatto che per conquistarsi finalmente il titolo dovrà controllarsi maggiormente. Sulla carta le piste che attendono i concorrenti dell'Euro-F.3 gli sono favorevoli anche se non è da trascurare la possibilità che qualche altro pilota riesca a cogliere delle vittorie. In particolare a Zeltweg sarà Gerhard Berger che tenterà il colpo: in questi giorni il suo team, il Trivellato Racing, è già in Austria per la messa a punto e gli allenamenti e domenica il biondo tirolese potrebbe centrare il bersaglio davanti al suo pubblico. Sulla stessa pista lo scorso anno vinse Tommy Byrne che, passato alla squadra

ufficiale della Anson, dà l'impressione di essere meno incisivo e grintoso. A Magny Cours ha perso una posizione e tre punti nell'ultimo giro per una leggerezza dei segnalatori, sì ma anche sua per non aver osservato il direttore di corsa che stava semplicemente applicando la solita procedura per indicare che mancava ancora un giro alla fine ed a La Chatre non è riuscito a contenere gli attacchi di Davy Jones arrivando addirittura a farsi spingere in testacoda dal rivale.

Resta difficile valutare quanto incida sulle sue prestazioni la Anson, monoposto di cui

è il solo a disporre: a suo vantaggio ci può essere l'assiduo lavoro di sviluppo con cui il costruttore Gary Anderson segue personalmente la macchina e che, magari presto, potrebbe metterlo in condizione favorevole rispetto agli avversari, tutti su Ralt eccettuato Capelli che ha una Martini.

GLI ITALIANI presenti nel campionato non sono numerosi: a parte Capelli, c'è Claudio Langes che sta facendo una stagione piuttosto tormentata ed in condizioni inferiori a quanto meriterebbero le sue doti. C'è Ruggero Melgrati che stenta un po' ad entrare nel ruolo di protagonista pur mostrando di tanto in tanto ottimi sprazzi di competitività; poi Lucchesi inserito in un ambiente nuovo ed alquanto difficile e Voulaz la cui determinazione ha finora dovuto fare i conti con le non ancora eccelse qualità dei pneumatici a disposizione del suo team. Sul piano tecnico è Capelli a difendere la supremazia dei motori Alfa Romeo-Novamotor pesantemente intaccata dai Volkswagen-Brabham di John Nielsen e Johnny Dumfries mentre fra le case di pneumatici il vantaggio della Michelin non è più così evidente come gli scorsi anni. La Yokohama ha lavorato nel verso giusto ma la Michelin è riuscita anche a La Chatre ad imporsi, superando anche momentanee difficoltà di produzione. A causa di queste, secondo il responsabile della fabbrica per la F. 3, Pierre Bataille, i prodotti più competitivi sono stati affidati nell'ultima corsa solo a Capelli ed a Nielsen ma dalla prossima gara tutto dovrebbe tornare alla normalità per i clienti di Clermont Ferrand. □

La classifica dopo 4 gare

1. **Capelli** p. 22; 2. **Dumfries** 21; 3. **Nielsen** 16; 4. **Byrne e Berger** 10; 6. **Langes** 7; 7. **Nissen** 6; 8. **Weaver** 3; 9. **Hunt** 2; 10. **Muller, Delavallade e Melgrati** 1.

I prossimi appuntamenti

27 maggio **Zeltweg**; 10 giugno **Silverstone**; 17 giugno **Nürburgring**; 24 giugno **Monza**; 8 luglio **Pergusa**; 15 luglio **Mugello**; 19 agosto **Knutstorp**; 16 settembre **Nogaro**; 23 settembre **Jarama**; 7 ottobre **Croix-en-Ternois**.

L'albo d'oro

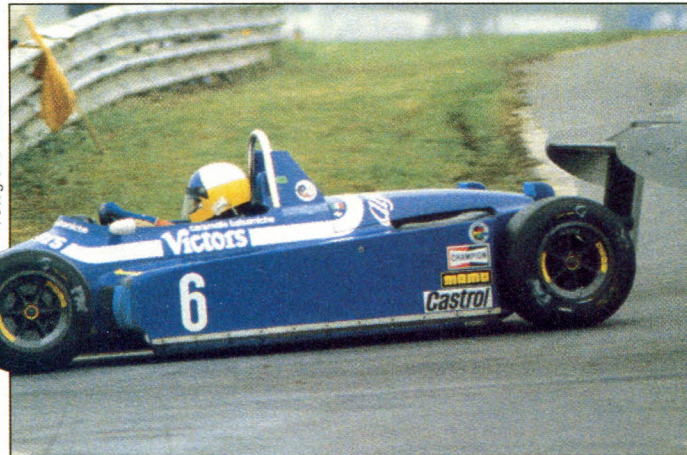
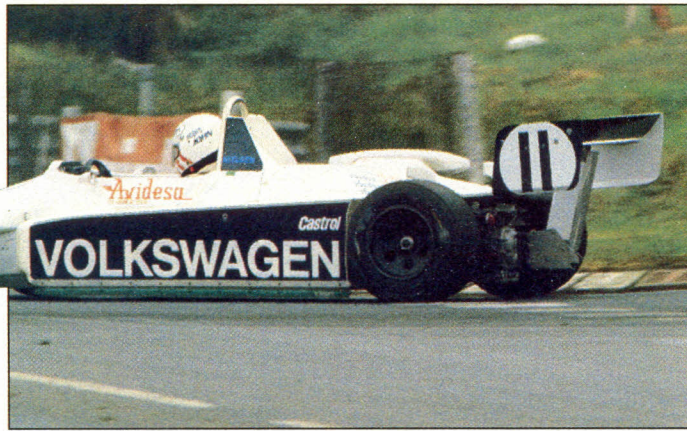
1975 **Perkins**; 1976 **Patrese**; 1977 **Ghinzani**; 1978 **Lammers**; 1979 **Prost**; 1980 **Alboreto**; 1981 **Baldi**; 1982 **Larrauri**; 1983 **Martini**.

Europolemiche

Una formula troppo cara

DODICI piloti che si erano iscritti alle prequalificazioni in vista della gara F. 3 di Montecarlo e che non si sono poi presentati al Paul Ricard e la ventina di macchine verificate a La Chatre sono sintomi delle difficoltà che sta attraversando la categoria a livello internazionale. Qualche team manager è arrivato a prospettare il ritorno fra breve agli striminziti schieramenti di un paio di anni fa. La previsione, forse, è un po' pessimistica, ma ciò che più la fa sembrare verosimile è il fatto che le defezioni non siano dovute a ragioni sportive, come avveniva all'epoca dei duelli Euroracing-Martini, bensì ai costi aumentati fino a livelli insostenibili per molte squadre. La causa principale di questo stato di cose è individuata dai diretti interessati nella assurda strutturazione del calendario internazionale: Magny Cours, Paul Ricard e La Chatre si sono svolte nell'arco di una ventina di giorni. Ora ci sarà una domenica di sosta, poi si correrà a Zeltweg, Montecarlo, Silverstone, Nürburgring, 4 gare nell'arco di quattro settimane. Ciò significa lunghe trasferte per i meccanici, quindi spese supplementari per le squadre, oltre al rischio di dover saltare qualche corsa in caso di gravi incidenti di gara a meno di disporre di una macchina di scorta pronta per correre (ma nessuno ovviamente la regala...). L'ottantina di giorni di trasferta preventivabili per i meccanici gli anni passati diverranno ben 130 a fine '84, e la pianificazione dei team non è facilitata dal caos che regna nel campo delle tasse di iscrizione e dei premi di gara. Ogni organizzazione applica le sue tariffe con differenze anche del cinquanta per cento fra una pista e l'altra. Le prove libere, immediatamente prima delle qualificazioni, vengono fatte pagare a seconda dei circuiti. I premi variano il funzione del numero più o meno elevato di classificati. Prima che la situazione diventi insostenibile, è necessario che la Fisa intervenga.

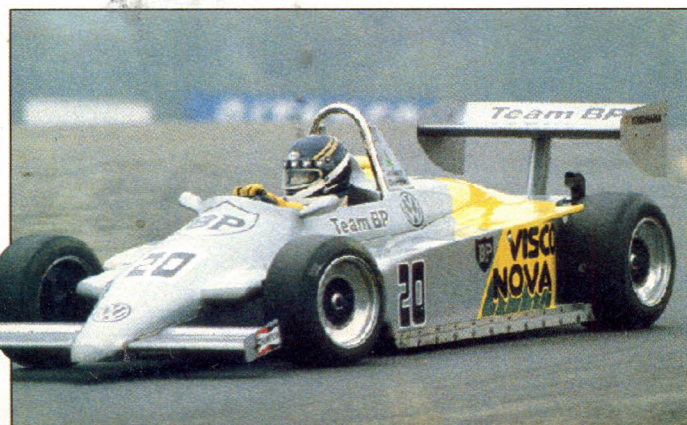
I PROVVEDIMENTI da prendere, sulla carta, non sembrano particolarmente difficoltosi. Il principale è una ristrutturazione del calendario con un paio di gare al mese fra marzo e ottobre che tenga anche conto della collocazione geografica dei circuiti e del relativo clima. Occorre poi adeguare al livello di un campionato internazionale piste come Magny Cours, La Chatre, Knutstorp e Croix-en-Ternois, o magari sostituirle con autodromi «veri» già esistenti in quei paesi. Altro provvedimento consisterebbe nel normalizzare le tasse di iscrizione e i premi nonché offrire la possibilità alle squadre di svolgere prove libere e ufficiali concentrate in un arco di tempo il più breve possibile. Altro sogno dei team della categoria è l'abbinamento di qualche gara di F. 3 ai gran premi di F. 1. □



Fotografie Massari



Carrellata sui protagonisti di La Chatre: nella foto grande, Capelli. Qui sopra, dall'alto al basso: Nielsen, ritirato poi per la rottura del motore; Melgrati, ottimo sesto all'arrivo; Langes (con Berger alle spalle) partito in pole. Sotto Dumfries, il più accanito rivale di Ivan



Come Martini giudica Ivan Capelli

PIERLUIGI MARTINI, laureatosi l'anno scorso campione europeo di F.3, ha trovato il proprio erede in Ivan Capelli. «Ivan — dice Martini — è un ragazzo preparato e veloce, gli auguro tanti successi; però è presto per pronosticarlo vincitore. Ha ottenuto due vittorie su circuiti che indubbiamente erano favorevoli alla sua macchina, vedremo... Per il titolo oltre a Capelli vedo bene anche Nielsen e Dumfries mentre Byrne potrebbe inserirsi nella lotta ma la Anson e la Yokohama sono due incognite. Sarebbe bello se Dumfries facesse tutte le gare fino in fondo, lo reputo un pilota molto forte e il campionato se ne avvantaggerebbe. Al contrario, mi sembra che Nielsen in questa prima fase stia commettendo parecchi errori». Nella ex squadra di Martini, il Team Pavese, oggi ci sono Cathy Muller e Ruggero Melgrati. Come se la cavano? «La Muller — dice Martini — va molto bene nelle prove ma combina qualche guaio in gara. Il contrario succede a Melgrati: direi che entrambi hanno bisogno di maturare. Pavese è la persona ideale per portarli ad esprimersi al meglio». Domenica Martini sarà a Zeltweg. «Spero in Capelli — conclude — ma secondo me il traguardo se lo giocano Berger e Nielsen».

24-26 maggio: torna una classica

Come eravamo

Perfettamente organizzata secondo lo schema classico, la «rievocazione» permetterà di riscoprire valori perduti. Al via Alboreto e Patrese

PER LEGGE l'organizzazione dovrebbe essere tutelata dallo Stato, come si fa per i monumenti o per gli istituti culturali più importanti. Perché la «rievocazione» della Mille Miglia, in programma dal 24 al 26 maggio, con partenza e arrivo a Brescia, non sarà semplicemente uno spettacolo bellissimo e denso di fascino. Pur se i 1.600 Km del percorso saranno affrontati secondo la formula del-

la regolarità (ma chi resisterà al brivido di qualche «galoppata» sulle vecchie strade consolari, traffico permettendo?), la manifestazione sarà talmente curata nei dettagli da costituire una copia «in carta carbone» della Mille Miglia «vera», quella che dal '27 al '57 si è assunta l'importante funzione di rendere popolare l'automobilismo in I-

Daniele Buzzonetti

segue

1	Clay Regazzoni - X	Ferrari		CH
2	Bertola - Pasotti	O.M. 665	1929	
3	Majzub - X	O.M. M.M.	1930	GB
4	Berardi - Berardi	O.M. 469	1927	
5	Bacchi - Montanari	O.M. 665	1929	
6	Danieli - Comelli	A.R. 1500 S	1928	
7	Roveggio - Maffezzoli	Lancia LAMBDA	1928	
8	Serventi - Graziana	A.R. 1750 GS	1930	
9	Reinold - Reinold	Bugatti 37 G.P.	1926	D
10	Lackmann - Lackmann	A.R. 1750 GS	1933	D
11	Berggren - Berggren	Bentley 3/4 1/2 TT	1928	USA
12	Cappello - Cappello	A.R. 1750 GS	1929	
13	X - X			
14	Oprey - Oprey	Bugatti G.P.	1927	NL
15	Paterlini - D'Amico	A.R. 1750 SSC	1929	
16	Koux - Janssen	Bugatti 37	1927	DK
17	X - X			
18	Isgrò - Perale	A.R. 1750 GS	1930	
19	Murray Smith - Phil Hill	Bentley Le Mans	1929	USA
20	Martens - Weerning	A.R. 1500 S	1927	NL
21	Fitzpatrick - Ould	Bugatti 30	1927	AUS
22	Agostini - Agostini	A.R. 1750 GS	1931	
23	Rückwarth - Beier	Mercedes SS K	1929	D
24	Villoresi - Mantovani	Fiat 525 SS	1930	
25	Grell - Haas	Bugatti 44	1928	CH
26	Rialdi - Zorzit	A.R. 1750 GS	1930	
27	Lurani - von Falkenhausen	B.M.W. 328	1938	D
28	Tsakis - Ali Lugo	A.R. 1750	1932	USA
29	Acutis - X	Fiat 508 S	1934	
30	De Cadenet - Watson	Maserati 26	1929	GB
31	Paracchi - Huscheck	Auto Union	1934	
32	Proffit - Price	B.M.W. 328 MM	1937	USA
33	Hepp - Sharawi	A.R. 1750 GS	1931	D
34	Duzzi - Duzzi	Fiat 514 MM	1930	
35	Sutherland - Shaw	Bugatti 37 A G.P.	1928	USA
36	Werner - Koinberger	A.R. 2600 Monza	1931	D
37	Hasselmann - Reinwarth	B.M.W. 328	1937	D
38	Schon - Maltauro	A.R. 1750	1929	
39	Genovese - Genovese	Fiat 508 S Siata	1934	
40	Obrist - X	Maserati 6c 34 MM	1935	
41	Joscelyne - Nursey	Aston Martin Ulster	1935	GB
42	Saurer - Saurer	B.M.W. 328	1937	D
43	Clevely - Deter	A.R. 2300 MM	1931	GB
44	Franceschi - Franceschi	Fiat 514 Coppa d'Alpi	1931	
45	Lohrer - Ehm	Bugatti 37 A G.P.	1929	D
46	Grist - Grist	A.R. 8c 2600 Monza	1932	GB
47	Jopp - Hagelauer	B.M.W. 319	1934	D
48	Johnson - Johnson	A.R. 2300	1931	EUR
49	Alquati - Alquati	Fiat 508 berl. MM	1935	
50	Saredi - Suter	Jaguar SS 100	1937	CH
51	Altenbach - Lehmann	MG NA	1934	D
52	Jantzen - Jantzen	B.M.W. 328	1937	D
53	Celli - Orsini	A.R. 8c 2300	1932	
54	Fiorese - Zane	Fiat 508 S	1934	
55	Scagliarini - Bertola	Austin Sport	1936	
56	Agg - X	A.R. 8c 2900 B	1938	GB
57	Krombach - Arning	B.M.W. 328	1938	D
58	Wildbolz - Wildbolz	A.R. 8c 2300 MM	1934	CH
59	Peli - Peli	Fiat 508 berlina MM	1935	
60	Baukers - Twaites	Bentley Le Mans	1930	CH
61	Ward - Coles	Talbot 105 Brooklands S.S.	1934	GB
62	Knoechlein - Knoechlein	B.M.W. 328	1938	D
63	Pery - Bumberger	AIR. 6c 2300 MM	1937	B
64	Quarenghi - X	Fiat 508 Siata	1934	
65	Schack - Hille	Aston Martin Le Mans	1933	D
66	Bloechle - Ulrich	A.R. 8c 2300 Monza	1932	CH
67	Foerrgg - Foerrgg	B.M.W. 328	1939	USA
68	Bonfanti - Corradin	A.R. 6c 2300 MM	1938	
69	Gnutti - Liberini	Fiat 508 berlina MM	1935	
70	Stähli - Aebi	Lagonda M 45	1934	CH
71	Cappa - X	Lancia Aprilia MM	1939	
72	Davies - Wheildon	Talbot S 90	1931	GB
73	Richardson - Richardson	A. 8c 2300	1931	GB
74	Caproni - Guasti	Fiat 508 S	1934	
75	Hohenlohe Langenburg - Striffler	Delahaye 135 MS Le Mans	1937	D
76	Nicolis - Fedrigoni	Lancia Astura MM	1938	
77	Schildbach - Netzer	Mercedes SS K	1929	D
78	Righini - Stancari	A.R. 1750 berlina MM	1931	
79	Bugatti - Hucke	Bugatti 57G Le Mans	1936	P. Monaco
80	X - X			
81	Gagel - Gagel	B.M.W. 328 RS	1949	D
82	Grandori - Vergani	Lancia B10	1952	
83	Serena - X	A.R. 1900 TI	1953	





Foto Calderoni

84	Arpino - X	Fiat 1100 TV	1953	I
85	Pasini - X	Jaguar MK 7	1955	I
86	Taruffi - Bevilacqua	Renault 4 CV	1955	F
87	Anderson - Robson	Volvo Sport	1957	S
88	Dusio - Pininfarina	Cisitalia 202	1947	I
89	Pasinetti - Lanzi	Stanguellini 750 Sport	1951	I
90	Zanon - Sartori	Cisitalia «Savonuzzi»	1947	CH
91	Bordiga - Bianchi	Stanguellini 1100 Sport	1947	I
92	Anzeloni - X	Cisitalia «Nuvolari»	1950	I
93	Panteghini - Panteghini	Roselli Sport	1947	I
94	Ravelli - Minessi	Cisitalia 202 C	1950	I
95	Ramponi - X	Ermini 1100 Sport	1952	I
96	Ardesi - Franchina	Cisitalia 202	1948	I
97	Jackson - Booth	Frazer Nash Le Mans	1948	GB
98	Rupolo - Cavedon	Gilco/Giannini 750 S	1951	I
99	Vesco - X	Stanguellini 750	1956	I
100	X - X			
101	Stanga - Zampedi	Giannini 750 Sport	1953	I
102	Bianchini - Bianchini	Cisitalia «Nuvolari»	1948	I
103	Claudani - Claudani	Nardi/Danese	1948	I
104	Castelli - Cibaldi	Cisitalia 202	1950	I
105	Bassi - Pancera	Fiat 1100 S MM	1947	I
106	Marri - Marri	Lancia Paganelli Sport	1949	I
107	Magnone - Burzio	Stanguellini 1100 Sport	1948	BRA
108	Ranzanici - Bontempi	Lancia Aurelia B 20	1955	I
109	Feierabend - Feierabend	Veritas B.M.W. 328 RS	1949	D
110	Gualandri - Fiocco	Colli 1100 Sport	1951	I
111	Bonizzoli - Loda	Nardi/Danese 750 Sport	1955	I
112	Tironi - X	Fiat 1100 S MM	1948	I
113	Swig - Caboor	A.R. 1900 SS Zagato	1952	USA
114	Bartolomeo - Dovaz	A.R. 2500 Competition	1949	F
115	Paoletti - Massai	Stanguellini Sport	1949	I
116	Compiano - Cagnato	Lancia Paganelli S.	1951	I
117	Harlan - X	Allard J2X RD str.	1952	USA
118	Hepworth - Swift	Healey Silverstone E	1950	GB
119	Cottingham - X	Jaguar XK 120 Sport	1950	GB
120	Lascelles - Lascelles	Aston Martin DB 2	1950	GB
121	Rosemberg - Sellyai	Osca MT 4	1954	USA
122	Zagato - Albini	A.R. 1900 SS Zagato	1954	I
123	Stretton - Stretton	Fraser Nash Targa Florio GS	1951	GB
124	Mandelli - Evangelisti	Lancia Aurelia B 20	1955	I
125	Papanicolaou - Bowler	Aston Martin DB 3 S.	1953	USA
126	Arutunoff - Pryor	Cooper MG S.	1951	USA
127	Bonini - Buzzonetti	A.R. 2000 Disco Volante	1952	I
128	Brown - Brown	Ferrari 225 Touring	1951	AUS
129	Arengi - Arengi	A.R. 2000 Sport prot.	1951	I
130	Schouwemburg - Schouwemburg	Ferrari 340 «America»	1951	NL
131	De Filippis - X	Fiat 8V	1952	I
132	Trebeschi - Bianchetti	Lancia Aurelia B 20	1953	I
133	Williams - X	Cunningham C 4R	1952	USA
134	Briggs - Briggs	Ferrari 195	1950	AUS
135	Gianaroli - Gianaroli	Ferrari 340 «America»	1951	B
136	Naynan - Naynan	Osca MT 4	1951	GB
137	Isgrò - Perale	Ferrari 195 S.	1950	I
138	Gallotti - X	Osca MT 4	1949	I
139	Milesi - Gnutti	Fiat 8V Zagato	1953	I
140	Bonetti - Dabrazzi	Lancia Aurelia B 20	1953	I
141	Pascucci - Omedes	Pegaso 102 Touring	1954	E
142	Goldoni - Moroni	A.R. 1900 Sport prot.	1952	I
143	Scianna - D'Arcais	Jaguar C	1953	I
144	Igleheart - Igleheart	Osca MT 4	1954	USA
145	Gatti - X	Ferrari 212 Touring	1951	I
146	Gravier - Gravier	Osca MT 4	1956	F
147	Bergot - Bergot	Porsche 550 RS	1955	D
148	Colfi - Rancati	Lancia Aurelia B 20	1955	I
149	Newell - Love	Aston Martin DB 3 S	1955	USA
150	De Filippi - Bernini	Stanguellini 1100 Sport	1947	I
151	Danieli - Danieli	Cisitalia «Nuvolari»	1947	I
152	Tenconi - Tenconi	Osca MT 4	1954	I
153	Palazzani - Campana	Stanguellini Sport	1948	I
154	Stanga - Stanga	Stanga 750 Sport	1956	I
155	Dabboni - Bignami	Jaguar Biondetti S.	1950	I

156	Ruckwarth - Schilbach	Mercedes 300 SL	1955	D
157	Kummer - Kummer	Maserati A6 GCS	1954	CH
158	Vogel - Manolas	Mercedes 300 SL	1955	AUS
159	Reed - Smith	Jaguar C	1952	USA
160	Nyffeler - X	Maserati A6 G Zagato	1954	CH
161	Gnutti - Desenzani	Ferrari 166 MM Vignale	1953	I
162	Carrara - Carrara	Osca MT 4	1955	I
163	Freschi - Franzini	Porsche 550 RS	1956	I
164	Ibing - Schuster	Ferrari 250 MM Pininfarina	1953	D
165	Pouponnot - Perrin	Aston Martin DB 3	1953	CH
166	Magnone - Magnone	A.C. Bristol	1956	VEN
167	Kunkel - Tuckett	Ferrari 750 Monza	1955	GB
168	Strähle - Ravetto	Porsche Carrera	1957	D
169	Brigato - Brigato	Ferrari 250 MM Vignale	1953	I
170	Martens - Berk	Porsche 550 RS	1956	NL
171	Watts - De Martino	Mercedes 300 SL	1955	USA
172	Duffy - Dunkerley	Jaguar D	1955	GB
173	Gadioli - Gadioli	Fiat 8 V Zagato	1956	I
174	Lombardi - Lombardi	Ferrari 250 Monza	1954	I
175	Block - Epifani	Maserati 300 S	1954	USA
176	Eads - Pettibone	Porsche 550 RS	1957	USA
177	Vecchi - Colonna	Ferrari TDF	1957	I
178	Pillera - Lucchini	Porsche 550 RS	1955	I
179	Bonomi - Bonomi	Mercedes 300 SL	1955	I
180	Medici - Cevenini	Ferrari 625 TF Vignale	1953	I
181	Lucchini - Lucchini	Ferrari 250 MM Pininfarina	1953	I
182	Alboreto - Alboreto	Ferrari 500 TR	1957	I
183	Marchetti - Mercateli	Maserati 200 S.I.	1957	USA
184	Whitlock - Whitlock	Ferrari 195 S	1950	USA
185	Leventhal - X	Ferrari 250 TDF	1956	USA
186	Walker - Norwood	Ferrari 340 MM	1953	USA
187	Jacobs - X	Ferrari Mondial	1951	USA
188	Pattinson - Paris	Jaguar D	1957	GB
189	Embiricos - Embiricos	Maserati 300 S	1956	USA
190	Mancini - Mancini	Ferrari 500 T.R.	1956	I
191	Siboni - Bacchi	Osca MT 4	1955	I
192	Starkey - Starkey	Ferrari 250 TDF	1957	GB
193	Philippson - Prunet	Ferrari 250 MM Pininfarina	1953	F
194	Pizzolotto - X	Ferrari TDF	1957	I
195	Colvill - Thorpe	Maserati 300 S	1957	GB
196	Hamilton - Vestey	Jaguar D	1955	GB
197	Kaus - Griswold	Maserati 450 S	1956	D
198	Valenzano - Bonetto	Lancia Carrera D 25	1954	I
199	Grazzi - Lugli	Maserati A6 GCS	1955	I
200	Hofer - Sammüller	Ferrari 250 TDF	1957	A
201	Sauzay - Sauzay	Ferrari 500 TR	1957	F
202	Donhoff - Rinbock	Ferrari 500 TRC	1957	D
203	Bodin - Bodin	Ferrari 250 GT	1957	USA
204	Malvicini - Malvicini	Mercedes 300 SL	1955	I
205	Goodchild - Gaydon	Maserati 450 S	1957	USA
206	Bardin - Pourret	Ferrari 250 TDF	1957	F
207	Heald - Angelini	Osca TN	1955	USA
208	Berton - Gasparotto	Maserati A6 GCS	1956	I
209	Memberger - X	Maserati 300 S	1956	D
210	Fellowes - Cross	Maserati 450 S	1957	GB
211	Chambon - Chambon	Ferrari 166 MM	1952	F
212	Frey - Frey	Ferrari 25C TDF	1957	GB
213	Livanos - Olson	Ferrari 500 TRC	1957	USA
214	Bajol - Klemantaski	Ferrari 250 TDF	1957	F
215	Greenamyer - Arentz	Ferrari 315 S	1957	USA
216	X - X			
217	Stirling Moss - Fabbris	Maserati 250 S	1955	GB
218	Arborini - Teodori	Ferrari 500 Mondial	1954	I
219	Crivellari - Crivellari	Ferrari 250 TDF	1957	I
220	Patrese - Morosini	A.R. 3000 CM	1953	I
221	Fergus - Fergus	Ferrari 500 TR	1956	USA
222	Munaron - Zanon	Maserati A6 GC6	1955	I

CONCESSIONARIA



ROVAUTO



DI CAFFI E METELLI

ROVATO/BS - TEL. 721592-723552 VEROLANUOVA/BS - TEL. 932120

1000
MIGLIA

Come eravamo

segue

talia. Una corsa storica dunque ma che permetterà alle giovani generazioni di capire come la vita italiana di un trentennio sia stata influenzata da quel vero fenomeno di costume che è stata la manifestazione bresciana. I 222 equipaggi al via rinsalderanno una tradizione che le autostrade e i viaggi moderni hanno fatto dimenticare.

VALORE SOCIALE. Ma che cos'era dunque questa mitica Mille Miglia? La storia di quei 30 anni si può dividere in tre tappe ma il risultato è sempre il medesimo. Le edizioni pre-belliche sono servite ad avvicinare gli italiani all'auto: era anche una grande festa popolare e folcloristica (le sfide Nuvolari-Varzi, Alfa Romeo-Maserati ecc.) ma proprio per questo è entrata nella storia del costume. Passava per le strade sotto casa, attraversando mezza Italia, e

Foto Simoni



dava la possibilità a molti che non erano piloti di vivere per una volta all'anno una avventura meravigliosa. Perché accanto ai piloti professionisti, legati alle Case ufficiali, ed ai gentlemen che comunque correvano tutto l'anno, moltissimi erano quelli che si buttavano allo sbaraglio con la macchina di tutti i giorni.

Certo, di popolare la gara aveva solo un certo contorno perché i costi, pur con una partecipazione dilettantesca, non erano proprio alla portata di tutti, ma restava la magia di un sogno non irrealizzabile. Le edizioni

del dopo-guerra hanno poi avuto il compito di rilanciare il mezzo a quattro ruote e di diffondere una atmosfera di fiducia nel futuro. Infine, negli anni '50 la Mille Miglia ha lanciato la produzione di massa: infatti se gli idoli delle folle restavano i Fangio, i Moss, i Castellotti, non meno facevano discutere le partecipazioni delle 1100, delle Topolino e delle 600, vetture alla portata di molti.

MACCHINE (E PILOTI) DA SOGNO. Il merito di questa importante riscoperta va ancora una volta agli appassionati or-

ganizzatori del Veteran Car Club di Brescia con la collaborazione dell'AC locale e con l'appoggio degli sponsor Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Iveco, Klippan, Banca Popolare di Brescia, Fin-Eco Leasing e MAA Assicurazioni. In oltre un anno di lavoro sono riusciti a «scremare» tra le circa 400 domande di iscrizione, 222 vetture di grande importanza. Ben 10 sono le squadre ufficiali iscritte: Alfa Romeo, Fiat, Lancia, OM-Iveco, BMW, Porsche, Audi, British Leyland, Renault e Volvo. Più di tante parole, l'elenco

A lato la partenza dell'ultima tappa della edizione rievocativa della Mille Miglia, organizzata nell'82. Anche allora fu eccezionalmente positiva la risposta del pubblico e degli appassionati. Quest'anno gli organizzatori hanno ammesso circa cento vetture in più

125 PROMOZIONALE MONOMARCA



L'ebbrezza della corona d'alloro attorno al collo non è solo privilegio di pochi. Introdursi nel mondo dei motori è oggi più facile: anche economicamente. Per coloro che intendono compiere questo passo **KALI KART** presenta un 125 cc dalle caratteristiche e prestazioni da grande competizione

FABBRICA: LONATO (BS) VIA ROMA, 86 - VIA REGIA ANTICA, 77 - Tel. 030/91.30.809
ESPOSIZIONE E VENDITA: LONATO (BS) - VIA STATALE, SS11 - Tel. 030/91.30.817

KALI-KART



La 2 giorni romana

Sabato 26 maggio
Ore 10,30 - Concentramento delle vetture al Pincio
Ore 11-15,30 - Verifiche sportive e tecniche
Ore 15,30 - Esposizione vetture
Domenica 27 maggio
Ore 9,30 - Trasferimento delle vetture dal Pincio a Caracalla
Ore 11,00 - Inizio gara
Ore 14,00 - Gimkana a Caracalla
Ore 17,00 - Premiazione

iscritti spiega molto bene quale ben di Dio ci sarà al via ma anche in fatto di ex-piloti o piloti attuali, la partecipazione è eccellente. Riccardo Patrese guiderà una Alfa Romeo 3.000 CM mentre Michele Alboreto (con la moglie Nadia) guiderà una Ferrari 500TR. La Lancia schiera

Valenzano-Bonetto mentre dagli Usa arriverà Phil Hill (iridato piloti nel '61) per guidare una Bentley e dall'Inghilterra scenderà Stirling Moss che sarà su una Maserati; Piero Taruffi dividerà invece una Renault 4CV con lo scrittore Bevilacqua e ancora ci saranno Villoresi, Mantovani, e Maria Teresa De Filippis. Inoltre, il presidente della Csaì Serena, il figlio dell'ideatore della Cisitalia, Piero Dusio con Sergio Pininfarina, il figlio di Bugatti e gli scrittori Arpino, Luca Goldoni e Guido Vergani. Davanti a tutti viaggerà un pilota che per l'età non ha mai disputato la Mille Miglia ma che è amatissimo dalla folla: Clay Regazzoni con la sua Ferrari Daytona.

Daniele Buzzonetti



TAZIO NUVOLARI



ENZO FERRARI

RIEVOCAZIONE/1. Circuito del Polesine

Quando il Drake battè il Nivola

ROVIGO — «Enzo Ferrari aggiunge un ambito alloro alla sua corona di vittorie...». Fin qui nulla di molto strano: al massimo ci potrebbe essere il dubbio circa il GP vinto dalle vetture del «Drake» e questo sì, sarebbe l'equivoco, poiché la frase continua così: «... giungendo primo assoluto alla media di Km 108,160! Nuvolari suo degno competitore, primo della categoria a 103,490!». E a questo punto l'arcano è certo svelato, soprattutto considerando che la frase in questione è parte del sommario di un titolo comparso nel «Corriere del Polesine» del 2 giugno 1924, che commentava il I. Circuito Automobilistico del Polesine, disputato il giorno precedente. Per effetto del regolamento, i concorrenti erano partiti distaccati di un minuto e il «Nivola», su Chiribiri con motore 1500, partito prima di Ferrari su Alfa Romeo di cilindrata superiore, riuscì, dopo un lungo duello a non farsi superare. Ora, a sessant'anni da quel lontano avvenimento, l'Automobile Club di Rovigo ha indetto una manifestazione per ricordarlo: eccone il programma. Sabato 26 maggio ore 18: Conferenza su Enzo Ferrari tenuta da Cesare De Agostini. Domenica 27, ore 10,30: raduno di auto d'epoca e di F. 1 in piazza Vittorio Emanuele II. Domenica 27 nel pomeriggio sarà ripercorso il tracciato del circuito del 1924: Spianata-Borsea-Pontecchio-Guarda Veneta-Polesella-Arqua-Spianata. Un premio particolare andrà al concorrente che su un tratto delimitato (lungo 1924 metri come l'anno di celebrazione) manterrà una velocità di 60 (come gli anni trascorsi) chilometri all'ora. Alle 18 della stessa domenica 27 maggio, avranno luogo le premiazioni. La manifestazione è organizzata con la collaborazione dell'Associazione Stampa Polesana, I Ferrari Club Rovigo e Bassopolesano, la Rovigo Corse e il Panathlon Club.

Il 27 maggio a Roma rivive il circuito cittadino di Caracalla

Torna il Gran Premio delle terme

ROMA — La rievocazione storica del circuito di Caracalla avrà luogo il 26 e 27 maggio e non sarà un revival dal copione scontato perché la prima edizione di questa corsa, organizzata nel '47 segnò la prima vittoria di una Ferrari, guidata nell'occasione da Franco Cortese. Le Ferrari a Roma vinsero anche le edizioni successive: nel '49 con Villoresi, nel '50 con Ascari e nel '51 con Raffaelli. Trionfarono anche nella Tre Ore «notturna» con Giovannino Marzotto, gara riservata alle sport. Proprio la Ferrari di Marzotto sicu-

mente sarà tra le vedette di questa prima rievocazione, promossa dal Club Auto Storiche «Rodolfo Patriarca» e realizzata con la collaborazione della Erre Promotion. La proposta degli organizzatori non ha trovato insensibile il sindaco della capitale, Vetere che, come rappresentante del Comune, patrocina la manifestazione. La manifestazione si svolgerà nell'ambito delle «Giornate motoristiche romane» ed è inserita in un programma futuro più vasto che tende a rafforzare l'immagine della città come capitale

del turismo, dello sport, dello spettacolo e della cultura. Lo stesso Presidente della Repubblica Pertini ha offerto per l'occasione una coppa messa in palio per le vetture partecipanti. Dopo la sfilata in pieno centro storico, le vetture si trasferiranno dalla terrazza del Pincio alle Terme di Caracalla dove percorreranno un tracciato, ridotto rispetto a quello originale, per tre volte e parteciperanno ad una gimkana nel piazzale delle vecchie tribune.

Gaetano Dima

Quell'errore in curva che lanciò Villoresi...

ROMA — Chi ricorda molto bene il circuito di Caracalla è l'ing. Piero Taruffi che disputò anche la prima edizione del '47, vinta da Cortese su Ferrari. Taruffi si aggiudicò in quella edizione il «Premio Caracalla» la gara di apertura della «Primavera Motoristica Romana», al volante di una Cisitalia. L'anno successivo Taruffi si presentava al volante di una Ferrari F. 2. Anche il campione d'Italia, Gigi Villoresi, aveva una macchina uguale e i due esaltarono lo spettacolo di quella edizione con un memorabile duello. Ricorda Taruffi: «Ho bene in mente l'ultima curva, quella che immetteva nel largo rettilineo delle tribune. È lì che persi la possibilità di concludere la gara in volata con Villoresi. Scelsi una traiettoria diversa dalla consueta. Uscii più largo, tutto sulla sinistra, sfruttando al massimo la sede stradale. Avevo calcolato che fosse una traiettoria più veloce perché aveva un raggio più lungo e avevo così modo di scaricare i cavalli della mia Ferrari. Ma avevo fatto male i conti perché la sede stradale era sporca di polvere e pietrisco, che sempre si accumulava fuori delle traiettorie. La macchina sbandò. Riuscii a controllare la sbandata non finendo in testa coda, ma persi tempo e la possibilità di vincere».

— È una cosa che non le fece piacere...

«No di sicuro perché fui battuto a casa mia, davanti al mio pubblico. Sono molto amico di Villoresi, ma ancora oggi tutte le volte che lo incontro gli rimprovero amichevolmente di avermi battuto in casa. L'errore è stato mio, è ovvio, un tempo con la scarsa aderenza, che non era certo quella attuale bisognava fare molta attenzione a non fare testacoda».

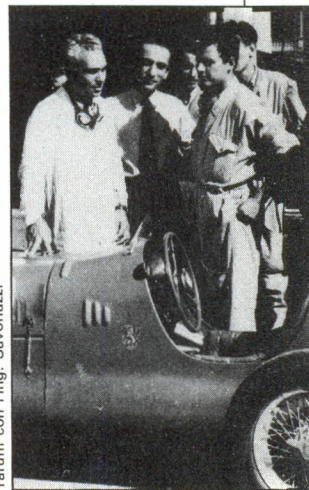
— Il pubblico come reagì con il pilota di casa secondo?

«Il pubblico romano molto sportivamente rese omaggio a Villoresi e a me. Sicuramente avrebbe preferito un romano sul gradino più alto del podio, ma riconobbe il valore di entrambi e dello spettacolo offerto».

— Il pubblico dimostrò di gradire il circuito cittadino?

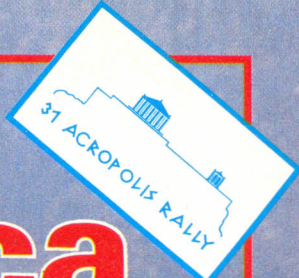
«Era un'epoca in cui di circuiti permanenti ve ne erano pochi. Caracalla, a parte la bellezza del posto (le antiche terme) era facile da raggiungere perché in pieno centro storico. Il circuito era validissimo perché alternava dei tratti velocissimi con sede stradale larga a tratti in salita, in discesa, curve veloci e lente».

(g. d.)



Taruffi con l'ing. Savonuzzi

MONDIALE RALLY / Dal 28 maggio la sesta gara



La chiave greca

Attilio Bettega non ha dubbi. L'arrivo di Atene chiarirà molte cose: le velleità della Peugeot 205 e della Audi «corta», la consistenza del duello fra Audi e Lancia (che lui guiderà all'attacco) e il suo futuro di pilota, provato dalle recenti disavventure

Le meteore seguono il passaggio della Quattro di Blomqvist nell'83



PER IL 31. Rally dell'Acropoli si è preparato fra le montagne di casa sua, fra i prati del già verdissimo Trentino. Attilio Bettega dalla corsa greca si aspetta molto. La attende con riguardo e con emozione del tutto particolari: come si fa con un esame ancora più importante degli altri. La considera senza dubbio un appuntamento chiave, sia per sé, sia per la

Lancia, squadra della quale guiderà l'attacco, assieme ad Ales e Toivonen, a una concorrenza mondiale in questo momento particolarmente agguerrita. Se la doppietta corsa ha riportato in classifica la compagine torinese a ridosso di quella Audi che aveva monopolizzato l'inizio di sta-

Roberto Boccafogli

segue

Foto: Bishop



La chiave greca

segue

gione, le disavventure dei due ultimi rally cui ha preso parte (l'Open Costa Smeralda e, appunto, il Tour de Corse) hanno contribuito a portare in Grecia un Bettega alla ricerca di se stesso.

«Ha un fascino particolare: quello di rally durissimo, forse il più duro dell'intero campionato. — afferma il pilota — Molto selettivo e quindi del tutto imprevedibile: per questo mi attira, e mi spinge a cercare la rivincita a quanto di negativo mi è capitato ultimamente. Sia l'incidente al Costa Smeralda, e il conseguente infortunio grave a Maurizio — Perissinot, ovviamente —, sia quella maledetta ottava prova speciale che al Tour de Corse mi ha fermato quando ero primo hanno lasciato un segno profondo. Sono un pilota professionista, e per questo so di dovermi aspet-



tare qualsiasi contrattacco anche quando una gara sembra già vinta. Ma in momenti come questi può anche capitare di sentirsi un po' vittima, senza per ciò volere fare del vittimismo. Ecco perché, dopo i famosi fatti della Corsica (Bettega, lo ricordiamo, perse parecchi minuti in una sola speciale, la 8. appunto, a causa di una serie di forature) qualcuno mi ha sentito mormorare propositi di ritiro. Ma era solo uno sfogo, dettato dalla delusione del momento. Proprio la certezza degli ostacoli durissimi che incontrerò in Grecia mi motiva ora a dare il meglio di me stesso».

— Questa dichiarata certezza della difficoltà dell'Acropoli non è per caso un tentativo inconscio di crearsi un alibi cui ricorrere in caso di sconfitta?

«Al di là di qualsiasi stato emotivo, il Rally dell'Acropoli è una gara estremamente difficile: per difficoltà del percorso, uno sterrato insidiosissimo con rari tratti in asfalto, per la lunghezza e per le condizioni ambientali particolarmente severe in cui la gara si svolge. Non è raro infatti gareggiare con temperature molto elevate, o imbattersi in veri e propri nubifragi, con pioggia e grandine, così come accadde lo scorso

anno. Vincere l'Acropoli costituisce sicuramente una soddisfazione eccezionale, ma posso assicurare che anche arrivare alla fine è una grande gioia».

— Parliamo delle tue possibilità reali.

«Non ho ancora vinto un rally mondiale, e può sembrare strano il fatto che io nutra ambizioni proprio per la gara greca. Credo però che alcune condizioni siano per noi della Lancia estremamente positive. Lo sterrato greco depone sicuramente a favore della trazione integrale delle Audi Quattro, favorite su quel tipo di terreno rispetto a noi. Eppure, già il Portogallo ha dimostrato che il loro vantaggio sullo sterrato rispetto a noi è decisamente diminuito, tanto che in alcune speciali siamo riusciti ad andare come loro, se non addirittura di più. In questo momento gli sforzi della Casa tedesca sono poi orientati anche allo sviluppo della Quattro Sport, e questo può, alla lunga, distrarli dal lavoro sulle Quattro convenzionali. Non voglio essere eccessivamente ottimista, ma penso che forse in Grecia la loro situazione non sarà di tanto migliore della nostra».





Foto Bishop

la ventesima e la ventiduesima speciale, c'è un tratto incredibilmente difficile, in cui si può costruire o demolire un successo nel rally: le tre prove sono separate da due trasferimenti con controllo orario "tiratissimo", tanto da costringerti ad andare come durante una speciale vera e propria. A uno di questi l'anno scorso decisi di limitarmi a rabboccare il carburante senza cambiare i pneumatici, e così fece anche Blomqvist. Fummo i soli a non pagare nessuna penalità al controllo orario. La terza parte, nel Peloponneso, è un po' meno impossibile. Si lascia Lagonissi alle nove di sera del mercoledì ed è importante non perdere posizioni nel corso delle speciali notturne. Dopo l'alba, nelle quattrocinque ore rimanenti prima dell'arrivo, il gioco è quasi fatto».

— La tua impostazione «d'attacco» è condivisa dal team?

«Direi di sì. Avremo delle 037 irrobustite nelle sospensioni, ovvero più alte del solito, proprio a causa del fondo estremamente irregolare, e confidiamo nella buona affidabilità dimostrata nelle ultime gare. Anche a Torino si considera l'Acropoli come la possibile svolta del campionato: nessuno vuole perdere l'occasione per potersi impegnare fino a fine stagione».

Roberto Boccafoli

— A meno che la Quattro «corta»...

«Vuoi dire a meno che non sia già competitiva? Bé, se Röhl riuscirà a essere già veloce con la Quattro Sport forse non ci rimarrà che tornare a casa... Scherzi a parte: da ciò che si è visto in Corsica, con i suoi tanti problemi di motore e di assetto, è difficile immaginare come la Quattro "corta" potrebbe "esplodere" in Grecia. Ma non ci saremo solo noi a dare filo da torcere alle Audi. Ci siamo già dimenticati di cosa ha fatto vedere la Peugeot 205 in Corsica? Se la vettura è andata bene all'esordio non vedo perché non dovrebbe ripetersi in una gara quasi completamente di sterrato, e quindi su terreno più favorevole per la sua trazione integrale».

— Battaglia a tre, quindi.

«In linea di massima, sì, con le Nissan di Salonen e Mehta nel possibile ruolo di outsiders. Ma lo ripeto: la Lancia affronta l'Acropoli in una posizione indiscutibilmente buona. Alen non lo si scoprirà certo in Grecia: è primo in classifica piloti, è regolare e veloce. Alle spalle di Röhl, che giudico il più forte in assoluto, lo metto fra i cinque-sei piloti più validi del mondo. Gli altri sono

Mikkola, Blomqvist, Vatanen e Toivonen. La Lancia vede ora riaperto un campionato marche che dopo il Portogallo sembrava chiuso a favore dell'Audi. Logico quindi che, in caso di esito favorevole dell'Acropoli, a Torino si decida di disputare anche la Nuova Zelanda e forse l'Argentina oltre ai già previsti Mille Laghi e Sanremo. Questo Alen lo sa, e la prospettiva di vincere per la seconda volta il mondiale piloti (la prima fu nel 1978, n.d.r.) non lo lascia certo indifferente. Poi c'è Toivonen, che potrebbe trovare proprio in un rally duro come l'Acropoli l'occasione giusta per offrire una grossa prestazione. Il terzo sono io: in Grecia ho più di una soddisfazione da levarmi».

— Come vedi il percorso dell'Acropoli '84?

«È sostanzialmente invariato rispetto alle edizioni precedenti. Ci sono alcune speciali un po' diverse, nella prima tappa, ma senza eccessive differenze dal solito. Sarà il martedì, giorno della seconda tappa, da Kalambaka a Lagonissi, la parte decisiva della gara: arrivare a Lagonissi in prima posizione vuole quasi sempre dire avere la vittoria molto vicina, quasi a portata di mano. Proprio nella seconda tappa, fra

All'Acropoli dello scorso anno Bettega, in alto, finì quinto dopo una serie interminabile di forature. Per il pilota trentino, a destra, il pilota più forte attualmente in attività è Röhl, a sinistra



Foto DPP1



Gli orari

Lunedì 28 maggio

Partenza 1. tappa (Atene) ore 9.30
 Arrivo 1. tappa (Kalambaka) ore 23.44
 Distanza totale: 807,10 km, di cui 278,97 su 17 ps

Martedì 29 maggio

Partenza 2. tappa (Kalambaka) ore 10.00

Mercoledì 30 maggio

Arrivo 2. tappa (Lagonissi) ore 00.21
 Distanza totale: 747,71 km di cui 280,90 su 16 ps
 Partenza 3. tappa (Lagonissi) ore 21.00

Giovedì 31 maggio

Arrivo 3. tappa (Poros) ore 10.27
 Distanza totale: 700,52 km di cui 236,75 su 14 ps

I «numeri»

Ore effettive di corsa: **42 e 22'**
 Ore di riposo fra le tappe: **30 e 55'**
 Ps più corta: **5,44 km (nella 3. tappa)**
 Ps più lunga: **51,11 km (nella 2. tappa)**
 Distanza complessiva: **2262,33 km, di cui 796,628 su 47 ps**

Gli altri arrivi «iridati» '84

MONTECARLO

1. Röhrl-Geistdörfer	(D-D)	Audi Quattro	in 8h52'29"
2. Blomqvist-Cederberg	(S-S)	Audi Quattro	a 1'13"
3. Mikkola-Hertz	(SF-S)	Audi Quattro	a 12'40"

SVEZIA (solo mondiale piloti)

1. Blomqvist-Cederberg	(S-S)	Audi Quattro	in 4h16'45"
2. Mouton-Pons	(F-I)	Audi Quattro	a 7'27"
3. Eklund-Whittock	(S-GB)	Audi Quattro	a 16'42"

PORTOGALLO

1. Mikkola-Hertz	(SF-S)	Audi Quattro	in 7h35'32"
2. Alen-Kivimaki	(SF-SF)	Lancia Rally	a 27"
3. Bettega-Perissinot	(I-I)	Lancia Rally	a 22'49"

SAFARI

1. Waldegaard-Thorszelius	(S-S)	Toyota Celica T.	in 15h25'
2. Aaltonen-Drews	(SF-EAK)	Opel Manta 400	a 11'
3. Mikkola-Hertz	(SF-S)	Audi Quattro	a 23'

TOUR DE CORSE

1. Alen-Kivimaki	(SF-SF)	Lancia Rally	in 13h24'56"
2. Biasion-Siviero	(I-I)	Lancia Rally	a 4'15"
3. Ragnotti-Thimonier	(F-F)	Renault 5 turbo	a 8'20"

L'anno scorso finì così

1. Röhrl-Geistdörfer	Lancia Rally	in 1h12'38"
2. Alen-Kivimaki	Lancia Rally	a 6'20"
3. Blomqvist-Cederberg	Audi Quattro	a 13'56"
4. Vatanen-Harryman	Opel Manta 400	a 22'49"
5. Bettega-Perissinot	Lancia Rally	a 24'16"

La vittoria nell'Acropoli '83 cade nelle braccia di Walter Röhrl e della sua Lancia Rally nel corso della terza e ultima tappa, nel Peloponneso. In quel momento la gara, fino ad allora estremamente combattuta, è condotta da Hannu Mikkola, ma il pilota deve abbandonare a causa di uno strano inconveniente: il cofano della sua Quattro si stacca e vola via perché mai fissato dai meccanici alla assistenza precedente, strappando i

Le classifiche

PILOTI (dopo 5 gare)

1. Alen	(Lancia)	p. 48
2. Mikkola	(Audi)	44
3. Blomqvist	(Audi)	43
4. Biasion	(Lancia)	31
5. Röhrl	(Audi)	26
6. Bettega	(Lancia)	24
7. Waldegaard	(Toyota)	20
Ragnotti	(Renault)	20
9. Mouton	(Audi)	15
Aaltonen	(Nissan)	15
11. Eklund	(Audi)	12

MARCHE (dopo 4 gare)

1. Audi	p. 60
2. Lancia	56
3. Renault	36
4. Toyota	28
5. Volkswagen	21
6. Opel	18
7. Nissan	12
Peugeot	12
9. Alfa Romeo	9
10. Citroën	4
11. Vauxhall	2

condotti della lubrificazione con la conseguente, immediata, rottura del motore. Alle spalle di Alen e Blomqvist, secondo e terzo dopo una gara sempre condotta nelle primissime posizioni e non immune da tante piccole disavventure, si classifica Ari Vatanen, il quale, pur attardato dal cedimento di un ammortizzatore della sua Opel Manta ormai a pochi chilometri dal traguardo finale, riesce a mantenere la posizione dagli attacchi di Bettega, che si classifica quinto. Il pilota italiano, vincitore a sorpresa della prima, terribile speciale, proprio alla fine patisce l'ennesima foratura di una serie che l'aveva afflitto fin quasi dalla partenza. La gara aveva perduto nelle ultime fasi anche Henri Toivonen, autore di una uscita di strada molto pericolosa.

Markku Alen, a sinistra e, a destra, in una fase del Tour de Corse '84, non ha mai vinto l'Acropoli, al quale si presenta come capolista del mondiale piloti



I «top» al via

1	Röhr-Geistdörfer	Audi Quattro Sport
2	Alen-Kivimäki	Lancia Rally
3	Vatanen-Harryman	Peugeot 205 turbo
4	Mouton-Pons	Audi Quattro
5	Salonen-Harjanne	Nissan 240 RS
6	Bettega-Cresto	Lancia Rally
7	Mikkola-Hertz	Audi Quattro
8	Mehta-Mehta	Nissan 240 RS
9	Toivonen-Piironen	Lancia Rally
10	Blomqvist-Cederberg	Audi Quattro Sport
11	Biasion-Siviero	Lancia Rally
12	Nicolas-Pasquier	Peugeot 205 turbo
14	Buffum-Gallagher	Audi Quattro
16	Theokarachis-Mouschous	Nissan 240 RS
17	Warmbold-«Biche»	Mazda RX7
18	Al Hajri-Spiller	Porsche 911 SC
19	Terzian-Theophanous	Nissan 240 RS
20	Carlsson-Melander	Mazda RX7
21	Shah-Doughty	Nissan 240 RS
22	Mashias-Panayiotou	Mitsubishi Lancer 1800 turbo
23	Grundel-Diekmann	VW Golf GTI (gr. A)
24	Iaveris-X	Lancia Rally
25	Moshoutis-Silef	Ford Escort (gr. A)

L'albo d'oro dal '75 a oggi

1975	Röhr-Berger	Opel Ascona
1976	Kallstrom-Andersson	Datsun Violet
1977	Waldegaard-Thorszelius	Ford Escort RS
1978	Röhr-Geistdörfer	Fiat 131 Abarth
1979	Waldegaard-Thorszelius	Ford Escort RS
1980	Vatanen-Richards	Ford Escort RS
1981	Vatanen-Richards	Ford Escort RS
1982	Mouton-Pons	Audi Quattro
1983	Röhr-Geistdörfer	Lancia Rally

GLI ORGANIZZATORI

Elpa, Automobile et Touring Club de Grece, Messogion 2, Atene, Grecia. Tel. 7786902-7791615. Telex 215763.



Foto Cockpit

RALLY CIR/26-27 maggio sul Carso

Colpo di Maneo

Il pilota della Bologna Corse, in testa al campionato grazie alla regolarità in gr. N, sarà la «lepre» della gara friulana

DAGLI STERRATI del Gran Sasso, i protagonisti del CIR si trasferiscono all'asfalto del Carso, per la quarta prova di un campionato che, in virtù di un regolamento atipico (l'assegnazione dei punteggi in base alla classifica di gruppo e non alla classifica assoluta), si presenta sempre più incerto. A dispetto di ogni pronostico, grazie a due punteggi pieni e un terzo posto di gruppo, Maneo-Zangrandi (Ritmo 130 gr. N della Bologna Corse) si ritrovano leaders della classifica e sono l'equipaggio da tenere d'occhio. Finora il gr. N non ha avuto infatti protagonisti tanto regolari in alta classifica da poter contrastare Maneo, che precede quindi di due punti Boretti-Boretti, con la Lancia del Prato Rally Club, e Fabbri-Cecchini, con la Ritmo gr. A della Grifone. Quest'ultima scuderia presenterà a Trieste una nuova arma, per cercare di contrastare la cavalcata di Maneo, inserendo nei propri ranghi il ligure Valerio, con una Ritmo 130 gr. N preparata dalla University Motors: un pilota molto veloce che, se riuscirà a contenere la foga che ultimamente gli ha fatto commettere qualche errore, potrebbe infastidire parecchio Maneo. Fabbri, la cui Ritmo preparata da Albanese si è rivelata finora la vettura più affidabile in gruppo A, avrà invece gli avversari di sempre, come Dalla Pozza, intenzionato a riscattare l'opaca gara di Teramo e il compagno di squadra Giovanardi, che spera di essersi scrollato di dosso la sfortuna che lo ha perseguitato nelle prime tre gare (due ritiri nell'ultima PS per rottura del cambio).

PER LA VITTORIA assoluta, assente l'Audi di Cinotto presente solo «una tantum» al Gran Sasso, favoriti d'obbligo sono ancora una volta Tabaton-Tedeschini, con la Lancia-Oliofiat, ma un punteggio pieno non basterà comunque a Tabaton (che ha finora collezionato due stop e una vittoria) per portarsi in alta classifica. Del resto per il CIR è obbligatorio scartare tre risultati sul totale delle gare previste dal calendario, quindi è ancora presto per affermare che il favorito del campionato ha scalfito le proprie speranze di successo. Protagonisti del rally, con Tabaton-Tedeschini, saranno certamente anche i fratelli Boretti che dominarono il Rally del

Carso lo scorso anno, quando era titolata come prima finale del CRN, e che con un piazzamento d'onore possono mantenere la loro posizione in alta classifica. Conscio di non poter battere Tabaton senza l'aiuto di inconvenienti, il pilota punta infatti ad arrivare e collezionare punti che potrebbero rivelarsi preziosi qualora la sofisticata auto ufficiale dello Junior Team Lancia dovesse dare grattacapi al suo pilota. In campo femminile, Gremignani-Severi lasciano il gruppo N per esordire con una Samba GLS gruppo A, sempre con i colori Jolly Club-Totip.

Roberta Gremignani

Dove e quando le prove speciali

Verifiche: venerdì 25 maggio dalle 9 alle 12 e dalle 15 alle 19 presso la succursale Fiat in via Campo Marzio 12 a Trieste.

Partenza: sabato 26 maggio alle 17:01 in Piazza Unità d'Italia a Trieste.

PS 1	Albana	ore 18.39
PS 2	S. Leonardo	19.17
PS 3	Tribil Superiore	19.55
PS 4	Clodig	20.22
PS 5	Canal di Grivò	21.33
PS 6	Debellis	22.31
Parco assistenza a Tarcento		23.01
Riordino (max 15 min.) a Tarcento		23.21
PS 7	Canal di Grivò/2	00.02
PS 8	Debellis/2	01.00
PS 9	S. Leonardo/2	02.22
PS 10	Tribil Superiore/2	03.00
PS 11	Clodig/2	03.27
Riordino (max 15 min.) a Merso		04.08
PS 12	S. Leonardo/3	04.33
PS 13	Tribil Superiore/3	05.11
PS 14	Gorizia	06.36

Arrivo: domenica 27 maggio alle 7.58 in Piazza Unità d'Italia a Trieste.

Presentazione vincitori: domenica 27 maggio alle 15 presso lo Stadio Comunale Grezar a Trieste.

Premiazione: domenica 27 maggio alle 16 alla Sala dei Congressi dell'ACI Trieste.

Ritratto di Ds in rosa

CHIERI CORSE è anche donna. In un ambiente prettamente maschile come quello dei rally la scuderia diretta da Michele Basso vanta presenze al femminile qualitativamente molto importanti. Su tutte spicca Isabella Bignardi, campionessa italiana rally nel 1980 con l'Opel Kadett GTE gruppo 1 di Conrero, nel 1981 con la Lancia Stratos, lo scorso anno con l'Alfasud Sprint gr. A. Quest'anno nei panni, per lei nuovi, di direttore sportivo.

«Basso — afferma Isabella — mi ha chiesto a inizio anno di seguire con lui il programma delle Opel Manta GTE e gr. A impegnate nell'Open e in Coppa Italia. Certo che a me piace di più correre, ma almeno, con questo incarico, rimango nel mondo delle corse e faccio esperienze nuove».

— Quali sono i tuoi compiti in particolare?
«Redigo i piani assistenza, coordino il lavoro dei meccanici, tengo la tabella dei tempi in gara, seguo le verifiche, parlo con i giornalisti. Il lavoro di ogni

direttore sportivo, insomma».

— È un lavoro che ti piace?

«Come ho detto, io vorrei gareggiare, ma anche questo è un modo per restare nell'ambiente, e devo dire che la cosa mi diverte. Mantengo comunque la speranza di guidare, prima o poi, questa benedetta Opel Manta sulla quale ho già corso da navigatrice e con la quale, se troverò degli sponsor, conto di correre in tre o quattro CIR, magari a partire dal Rally di Saluzzo, per concludere ad Aosta».

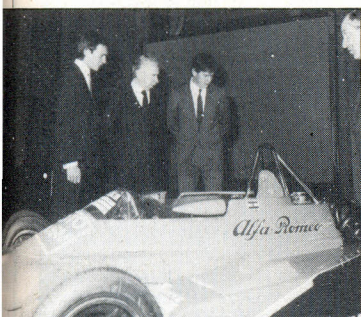
ALLA CHIERI CORSE non c'è solo la Bignardi, ma anche Maria Grazia Bianchi, pilotessa, e una coppia di navigatrici brave quali Marina Mandrile e Wanda Geninatti. La Bianchi corre in prima zona con una Ritmo Abarth gr. N e ha vinto la classifica femminile al «Team '971» piazzandosi ottimismo anche in assoluto. La Mandrile (compagna di Cassini nell'anno della Stratos) farà un po' da jolly mentre la Geninatti sarà navigatrice di Tarditi in 1. zona. (s. r.)

VELOCITA'

Bugatti in corsa a Monaco

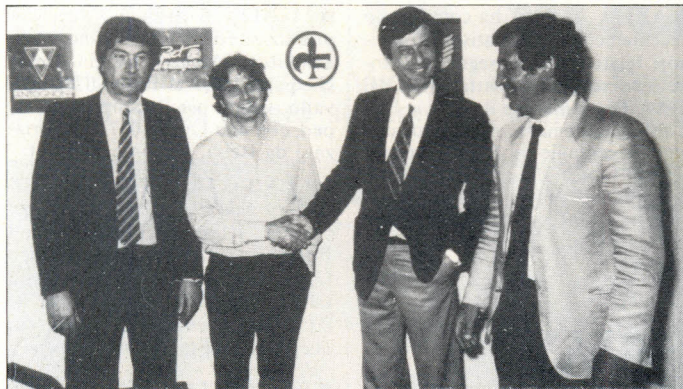
DOPO alcuni anni ritornano a Montecarlo le auto storiche, che disputeranno una gara di contorno al GP di F. 1. Questa volta la sezione autostoriche dell'Ac Monaco ha scelto le Bugatti per la disputa della corsa, poiché nel 1984 cade il 55. anniversario della prima vittoria di una Bugatti in Grand Prix. Alla manifestazione saranno presenti numerosi piloti del passato tra i quali René Dreyfuss, Phil Hill, Maurice Trintignant, Stirling Moss. Alla partenza della corsa, prevista alle ore 13 del 3 giugno, ci saranno anche gli esemplari meno conosciuti della gloriosa marca francese. La griglia sarà determinata da due turni di prove di qualificazione, in programma venerdì e sabato.

■ **ALBANUCCI PRIMO.** Correggiamo un'impresione apparsa sul n. 20 di AS, relativa alla classifica del gr. A classe 1300 della cronoscata Trofeo Città di Orvieto. Errore: abbiamo classificato secondo Albanucci che invece ha portato alla vittoria di classe la sua Skoda nel tempo di 5'43"33.



■ **F.3 CHE CONTA.** Non si può certo dire che Marco Melito e Nicolò Bianco abbiano badato a spese per presentare il team M.A.R.C.O. di F.3, impegnato quest'anno nel campionato italiano di F.3. Alla manifestazione, infatti, era presente tutta la Roma che conta compresa quella politica. Tra i più interessati all'attività dei due giovani piloti è stato il ministro delle poste telecomunicazioni Clelio Darida, sorpreso mentre osserva ammirato la Ralt RT3 preparata dalla squadra diretta da Franco Bararo.

■ **MUGELLO.** Sabato e domenica il team Lancia Martini si recherà all'autodromo del Mugello per svolgere una serie di test in vista della 24 ore di Le Mans. L'autodromo toscano, quindi, sarà riservato esclusivamente alla squadra torinese e nessun'altro potrà girare in pista.

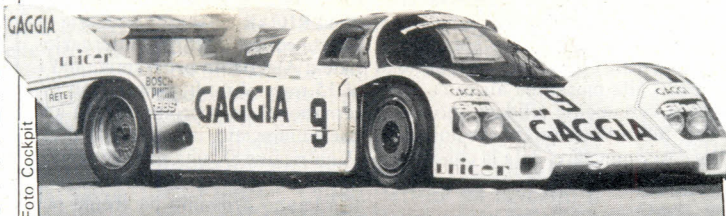


Piquet con la Marksport

NELSON PIQUET ha recentemente raggiunto un accordo con la Marksport di Firenze che gestirà l'immagine del campione del mondo, operando soprattutto sui mercati esteri con un numero limitato di aziende estremamente qualificate. La Marksport è una importante ditta che cura l'immagine, tra le altre, delle squadre calcistiche Fiorentina, Lazio, Triestina, Venezia e del capitano viola Giancarlo Antognoni. Una nostra affermazione, apparsa sul numero scorso di AS, dovuta a una non corretta impostazione della notizia, poteva ingenerare confusione circa il rapporto che lega il campione brasiliano con l'azienda fiorentina. Approfittiamo dell'occasione per ribadire che tra Marksport e Piquet il legame è improntato sulla massima professionalità, scusandoci del malinteso venutosi a creare.

Ritorno per il «gala» della F. 3

TRA UN impegno e l'altro con la Bmw-Motorsport, Roberto Ravaglia ha trovato il tempo di qualificarsi (con una Ralt in prestito e con il cambio che aveva la 2. fuori uso!) per il GP di F. 3 a Montecarlo. Guiderà una Ralt noleggiata ma che sarà seguita (oltre che dal preparatore Bettin) dal famoso Ugo Kloden, ex-tecnico dei tempi d'oro del team Trivellato. Oltre agli sponsor Diavia, Malvor-Cosmetici e Sc. S. Marco, un grosso appoggio lo ha però ricevuto da Roberto Farneti che fornirà il motore Volkswagen con assistenza. Ravaglia spera anche di avere gomme Michelin valide, obbligatorie per ben figurare a Montecarlo.



■ **I SORPRENDENTI.** Quando Massimo Sigala annunciò che avrebbe costituito un team impegnato nel mondiale endurance molti tra gli addetti ai lavori pensarono che quella fosse un'avventura senza grosse ambizioni. Invece il pilota milanese, in coppia con Oscar Larrauri, ha dato pepe alla serie iridata. Al volante della Porsche 956 del team Brun, sponsorizzata dalla Gaggia, i due hanno letteralmente volato a Silverstone, occupando per lungo tempo il terzo posto, dietro alla vettura ufficiale di Ickx-Bell e a quella di Palmer, dotate di motori ben più freschi. Dalle prossime prove, quindi, non bisognerà sottovalutare le possibilità della coppia italo-argentina.

Pioggia di esclusioni al Mugello

LA CORSA del Mugello della settimana scorsa riservata al gr. N ha avuto un epilogo tutt'altro che tranquillo. Il quarto classificato della classe 1600, il campione tricolore Sergio Abbandonato, ha infatti sporto reclamo contro il secondo Alberto Zita. L'Alfasud di Zita è stata trovata irregolare nella barra di torsione anteriore ed è stata esclusa dai commissari. Esclusione anche per il terzo arrivato della gara, Mario Agosta al quale è stata riscontrata la mancanza della ruota di scorta sulla sua Ford Escort Xr 3. Di conseguenza Abbandonato è salito al secondo posto dietro al vincitore Casciola.

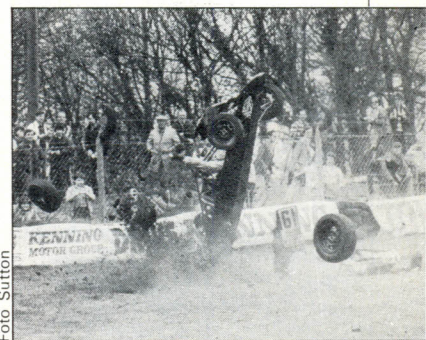


Foto Sutton

■ **IL VOLO DI PERRY.** Sono proprio terribili i ragazzi inglesi che partecipano al campionato di F. Ford 1600. Perry McCarthy stava lottando per il quarto posto nella gara di Oulton Park quando è venuto a collisione con Jim Booth. La sua monoposto si è impennata ed ha iniziato a capottarsi ripetutamente. Perry è rimasto incastrato tra i rottami della sua Van Diemen per 5 minuti e quando i commissari l'hanno estratto si è accorto di avere solo delle leggere contusioni.

■ **SANTIN SPRINT.** «Reduce» dal successo della domenica precedente al Mugello, Alessandro Santin è stato il più veloce nelle prove libere che i team di F. 3 hanno effettuato a Monza in vista della gara del 27 maggio. Per la prima volta sul modello '84 della Ralt-A.R., Santin è arrivato a 1'51"3. La gara tricolore di Monza prevede lo svolgimento di due batterie alle 11 e alle 12 oltre che di una finale alle 17. Come «contorno» le sport e la Coppa Peugeot-Talbot.

■ **ANNA-STAR.** Anche nella 3. gara della Coppa Peugeot-Talbot, la vettura numero 1, cioè la Samba «Star», sarà affidata ad un particolare personaggio. A Monza sarà infatti Anna Cambiaggi a buttarsi nella mischia della Coppa ma sono in arrivo anche altri piloti di grido.

INDUSTRIA

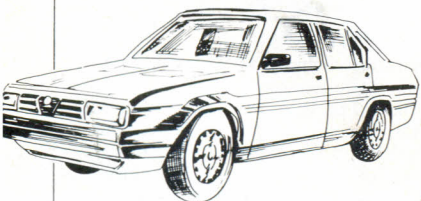
Giacimenti di Petrolio in Cina?

LA CINA ha recentemente aperto le proprie frontiere ad alcune società petrolifere. Il problema energetico, infatti, è di stretta attualità anche nel paese asiatico. La Esso e la British Petroleum sono attualmente impegnate in opere di perforazione fluviale nella foce del fiume delle Perle, situato a sud della città di Canton. L'azienda statunitense ha scoperto un giacimento nei giorni scorsi. Ma secondo esperti del problema questi sarebbero di entità irrilevante. Tecnici locali, invece, sono convinti che la zona possa assicurare alla Cina una certa tranquillità per l'approvvigionamento energetico dei prossimi anni.

■ **CONVEGNO.** Si è svolto sabato presso il palazzo della provincia di Lucca il convegno nazionale sul tema «Il danno alla persona con particolare riferimento alla circolazione stradale», al quale hanno partecipato esperti provenienti da tutta Italia.

■ **UTILI.** La General Motors Corporation ha raggiunto nel primo trimestre del 1984 il record di utili, pari a 1.614 milioni di dollari, ovvero 2.728 miliardi di lire. L'aumento della produzione ha reintegrato nei quadri della Gm 90.000 dipendenti, messi in cassa integrazione.

■ **MOSTRA SCAMBIO.** In occasione della mostra-scambio, che si terrà al 5. padiglione di Torino esposizioni dal 30 giugno al 1 luglio, la scuderia Magazzini dell'Auto e la Fapa faranno concludere davanti alla mostra stessa il rally dei Trafari, riservato alle vetture d'epoca.



■ **ALFA SUL K2.** Punta decisamente in alto l'Alfa Romeo col progetto di berlina a tre volumi che dovrà inserirsi nella fascia di mercato che sta tra l'Alfetta e l'Alfa 6. La vettura per il momento si chiama K2 e lo studio tecnico della Casa di Arese in collaborazione con la Bertone, che ha curato il design esterno, prevede di fornirle di cinque tipi di propulsori con cilindrata che vanno dai 1800 cc ai 2500 cc e con potenze che potranno arrivare fino ai 158 cavalli. Della vettura è prevista anche una versione diesel.

■ **ANFIA.** L'Anfia ha comunicato recentemente i dati statistici provvisori relativi alle consegne di autovetture nei primi quattro mesi del 1984. Tra le marche italiane la Fiat è abbondantemente al comando con una percentuale del 46,56% davanti a Alfa Romeo, Lancia Autobianchi, Innocenti e Maserati. Tra le estere in testa è la Renault, mentre vanno bene sia Ford, che Peugeot, Opel e Citroën.

RALLY

Cambia così il Trofeo Opel Corsa

IN SEGUITO all'annullamento di alcune gare valide per il campionato, la GM Italia ha apportato alcune modifiche al regolamento del Trofeo Opel Corsa 1.3 SR gr.N di cui cura l'organizzazione. Il calcolo del punteggio per l'acquisizione del trofeo finale sarà effettuato considerando i migliori 6 risultati, anziché i migliori 8 precedentemente considerati, fermo restando il massimo di 3 risultati con coeff. 3. Decade inoltre il vincolo che imponeva la presenza di almeno 5 Opel Corsa 1.3 SR alla partenza della gara per la validità del risultato.

■ **SABINE ACQUATICO.** Thierry Sabine, affascinante ed eclettico organizzatore della Paris-Dakar, ha recentemente allargato la propria sfera di interessi anche all'acqua. Ha infatti organizzato la «24 Ore di Rouen», che si disputa con barche a motore lungo la Senna, e sta progettando una ben più avventurosa sfida lungo il Niger, la Niamey-Bamako, da disputarsi il prossimo mese di settembre.

■ **TOYOTA A DAKAR.** Sulla scia del successo ottenuto al Safari Rally, i responsabili della Toyota stanno pensando di allestire una partecipazione ufficiale alla Parigi-Dakar, sulla falsariga di quanto ha fatto lo scorso anno la Porsche. Una delle vetture della Casa giapponese parteciperà alla maratona africana, sarebbe certamente affidata allo svedese Björn Waldegaard che dovrebbe così rinunciare, data la concomitanza, al Rally di Montecarlo.

LUTTO. Si è spento la settimana scorsa Osvaldo Martella, padre del nostro collaboratore Manrico. Alla famiglia Martella e a Manrico le nostre più sentite condoglianze.

■ **MENES.** Ricordando la bella prestazione dello scorso anno (terzo assoluto), «Menes» ha già deciso che parteciperà al Rally di Piancavallo, valido per il campionato Open, con una Lancia 037 sponsorizzato da Iselva, Person e Finlocat.

■ **CUNICO FANS.** Gli sciatori della nazionale italiana impegnati nel «Saima Klippan Tenski Grand Prix» sotto tutti tifosi di Franco Cunico, del quale seguono le gesta rallistiche e si sono rammaricati del fatto che il vicentino non sia entrato quest'anno nella squadra Lancia.

■ **RADIOTELEMAGIA.** Radiotelemagia di Frosinone prosegue con successo le dirette sui principali rally internazionali. Il prossimo appuntamento seguito dall'emittente laziale sarà il rally dell'Acropoli con collegamenti giornalieri alle 8,30; 10,30; 12,30; 16,30. Curerà la trasmissione l'inviato Paolo Pompei. Le radio interessate alla trasmissione possono rivolgersi allo 0775-85.33.30 per accordi.

■ **FAENZA.** Il Faenza Racing Team organizza viaggi in occasione delle più importanti manifestazioni rallistiche in Italia e all'estero.

■ **SAN MARINO.** Il rally di 3. serie San Marino è stato rinviato al 15 agosto. La scuderia San Marino l'aveva infatti organizzato per il 9 giugno, ma problemi hanno fatto slittare la data.

Al Sanremo la R5 turbo «evoluzione»?

SE AL «1000 Piste», gara d'esordio, il prototipo sperimentale della nuova Renault 5 turbo «evoluzione» dovesse rivelarsi soddisfacente, la Casa francese potrebbe accelerare i tempi di produzione dei venti esemplari e richiederne l'omologazione in Gruppo B in tempo utile per permettere a Ragnotti di partecipare con questa vettura al Rally di Sanremo.

■ **AFRICAR.** È stata presentata la quarta edizione del rally internazionale d'Algeria, in programma dal 1 al 15 novembre. L'Africar club internazionale rally promotion ha anche annunciato la creazione della Panafricaine 85, una sorta di replica italiana alla Parigi-Dakar, che partirà l'anno prossimo da Roma per terminare ad Abidjan.

■ **RINVIO.** Il rally T.a.c., organizzato dalla scuderia Alba Corse è stato rinviato al 16 settembre. La manifestazione avrà quest'anno il carattere d'internazionalità. Le prove speciali saranno 16 per un totale di 182 Km, mentre il rally avrà la lunghezza complessiva di 512 Km.



■ **TENSKI A HINTERSEER.** È sempre in ottima forma Hansi Hinterseer, il grande slalomista austriaco che da qualche anno ha interrotto l'attività agonistica. In compenso il biondo Hansi, a sinistra nella foto, vince in campo tennistico. Ha trionfato nel Saima Klippan Tenski Grand Prix, l'annuale sfida fra campioni di varie specialità, al quale ha partecipato quest'anno anche Fabrizio Tabaton. Ecco Hinterseer posare assieme a Maria Grazia Donato della Saima, la secondo classificato Oberfrank, e all'organizzatore Gerry Biasi, già manager del pilota austriaco Gerhardt Berger.

Concorso Costa Smeralda: i vincitori

SONO stati comunicati i nomi dei vincitori del concorso di As «Settimana verde in Sardegna». Ha vinto il sig. **Massimo Marinotto** residente a Sanremo in corso Inglese 137, che ha indovinato i nomi dei primi tre equipaggi classificati al rally della Costa Smeralda. Come premio il sig. Marinotto ha vinto un soggiorno di una settimana all'hotel Cervo di Porto Cervo con trattamento di mezza pensione per due persone, oltre a due biglietti aerei Alisarda e il noleggio di un'automobile Hertz per l'intera durata della vacanza in Sardegna. Ma ecco di seguito i nomi degli altri vincitori, classificatisi dal 2. al 21. posto ai quali andranno in omaggio delle trombe Fiamm per autovettura: **Passerini Roberto**, Firenze; **Vacca Salvatore**, Porto Torres (SS); **Marchetti Marcello**, Cecina (LI); **Presotto Sergio**, Maron (PN); **Tirone Pietro**, Aragona (NO); **Deserafino Paolo**, Torino; **Castagna Maurizio**, Isola Vicentina (VI); **Marcolin Paolo**, Pordenone; **Sparacio Antonio**, Bompisio (PA); **Del Punta Fabio**, Vicarello (LI); **Immi Marco**, Livorno; **Peruzzo Tarcisio**, Montecchio Precalcino (VI); **Baliliello Sandra**, Padova; **Concas Sergio**, Arbus (CA); **Saccà Vincenzo**, Furci Siculo (ME); **Verni Daniele**, Milano; **Cadrobbi Giuseppe**, Trento; **Corallo Emanuele**, Ragusa; **Demarin Paolo**, Montefalcone (GO); **Garau Fabio**, Guspini (CA).

OPEN RALLY/Lancia e Peugeot «ridono» a Salice

Chiaro di Vuda

La fitta nebbia porta a Vudafieri l'incubo-Cerrato. Torna la visibilità e per il pilota veneto si riapre il campionato. Del Zoppo nuovo leader



SALICE TERME — Se non fosse stato per la nebbia, peraltro piuttosto frequente fra le dolci colline dell'Oltrepo Pavese, Adartico Vudafieri avrebbe sottratto ogni interesse al Rally 4 Regioni. «Vuda» non doveva fallire questa terza prova dell'Open, dopo che le due precedenti si erano risolte per lui in altrettanti insuccessi, e non ci ha messo molto a convincere i presenti delle proprie intenzioni. La Lancia Rally con i colori del Jolly è partita lasciando ben poche speranze a chi ancora si attribuiva possibilità di lotta alla pari, dominando quattro delle prime sei speciali, concedendone una sola a Cerrato e non considerando, ovviamente, la terza frazione interrotta — e in seguito annullata — dopo il blocco causato dall'incidente occorso alla R5 turbo di Lupidi. Sembrava, quindi, un vero e proprio dominio — Vuda, finché non ci si è messa di mezzo la nebbia. Le condizioni atmosferiche della notte fra venerdì e sabato, già condizionate dalla pioggia caduta pr l'intero pomeriggio, si

sono ulteriormente aggravate: un nebbione di intensità crescente ha via via rovesciato le quotazioni delle vetture in gara, proponendo la Manta 400 di Cerrato assoluta protagonista di tre speciali di fila.

EFFETTO MURO. La nebbia è un ingrediente assolutamente particolare nei rally: i piloti che guidano in posizione rialzata possono sfruttare un certo vantaggio su chi siede «per terra», per il fatto che, volgendo lo sguardo dall'alto verso il basso, e quindi non parallelamente al fascio di luce dei proiettori, non patiscono il cosiddetto «effetto muro». Questo fattore ha favorito il pilota della Opel rispetto a quello della 037: e il vantaggio ha assunto proporzioni considerevoli grazie alla guida di attacco mostrata da Dario, conscio — peraltro — della necessità di sfruttare il momento favorevole. Ma è stata solo una parentesi. Finito di piovere, anche la nebbia ha iniziato a diradarsi e la corsa ha riproposto i valori di

inizio gara, con Vudafieri in prepotente rimonta per tutto il resto della prima tappa, poi sul circuito di Cecima e nella tappa conclusiva.

SUPER CERRATO. La Lancia Rally non ha tradito il pilota veneto, il quale, maturato un vantaggio superiore ai due minuti alla vigilia della speciale conclusiva si è potuto permettere il lusso di un rallentamento volontario. Rimane la bellissima prestazione di Cerrato, incisivo e perfetto alla guida di una Manta 400 altrettanto regolare anche se inferiore alla vettura vincitrice.

OPEN ITALIANO. Questo campionato Open, strutturato per attrarre la partecipazione degli assi stranieri, trova ora in prima posizione l'italianissimo equipaggio Del Zoppo-Tognana e la loro Talbot Samba Rallye. Come già in Sicilia e in Sardegna, il pilota comasco ha condotto una gara velo-

Roberto Boccafogli

segue

Gianni Del Zoppo, sotto, ha portato la Samba Rallye a un ottimo terzo assoluto ed è al comando in campionato. A fianco, i resti della R5 turbo di Lupidi dopo l'incidente occorsogli nella terza speciale



Studio 83



Studio 83

Chiaro di Vuda

segue

cissima e perfetta, a testimoniare, se ancora ce ne fosse bisogno, il valore di questo rallymen che potrebbe essere definitivamente elevato di rango con l'introduzione di quella 205 che tanto ha sorpreso al debutto mondiale in Corsica. Ovviamente, considerato il necessario periodo di rodaggio, la vettura, preparata da Conrero — che al 4 Regioni ha piazzato due automobili nei primi tre posti, con Cerrato e Del Zoppo — potrebbe infatti presentarsi molto presto su livelli di assoluta eccellenza. Detto dei primi tre, non rimane che parlare dell'assenza dalla lotta di altri due attesi protagonisti, «Lucky», ex-capolista di campionato, e «Tony». Il primo ha patito molto la nebbia, per le ragioni di cui si è detto, e anche per il resto della prima frazione non ce l'ha fatta a essere a livello «top», prima di arrivare a fine tappa con una crepa nel carter del differenziale che ha inibito ogni possibilità di proseguire. «Tony» si è presentato al via con la 037 «evoluzione 2», e ha probabilmente pagato lo scotto di una non perfetta preparazione prima di ritirarsi, il sabato mattina, in seguito a un'uscita e ai conseguenti sei minuti di ritardo accusati nel corso della penultima speciale.

PORSCHE KAPPAÒ. C'era attesa per le

due Porsche di Cunico e Chiossi. Il primo, dopo una non brillantissima tappa iniziale anche a causa dei pneumatici troppo stretti montati sulla sua 3,3 turbo, ha dovuto cedere le armi in seguito alla rottura dell'albero a camme, durante l'ultima speciale della prima tappa, mentre la fusione di una bronzina ha fermato la 930 turbo di Chiossi alla speciale precedente. Dare uno sguardo ai gruppi significa ammirare il tre-su-tre del Jolly Club, già vincitrice dell'assoluto, e quindi del gruppo B, con «Vuda», ma anche prima nei gruppi A ed N, rispettivamente con Rayneri e Fabbri. Aiutato da una Ritmo 130 Abarth pressoché perfetta, Rayneri ha vinto con decisione, senza tentennamenti, nemmeno nei confronti del tanto atteso Bruno Bentivogli e della sua nuova Alfetta GTV. Dal canto suo, Bruno ha accusato, oltre agli ovvi problemi di giovinezza della vettura, anche ripetuti inconvenienti all'apparato elettrico che hanno sensibilmente rallentato la sua marcia. La lotta per il gruppo N ha visto la lotta intestina fra i piloti del Jolly Club. L'hanno spuntata Fabbri-Ferfoggia, noni assoluti al traguardo, precedendo di poco più di un minuto Gerbino-Cavalleri e di oltre cinque Chiti-Beretti, che hanno così perduto il comando nella classifica di gruppo a favore di Fabbri.

(r. b.)

4 REGIONI

TUTTO IL RALLY SPECIALE PER SPECIALE

Sessantasei equipaggi prendono il via da Pavia. Mancano i piloti stranieri, che dovevano essere il «pepe» (e la giustificazione) del campionato Open. Piove e le prove sono molto scivolose.

1 Pozzolgropo

1. Vudafieri in 6'25"
2. Cerrato a 6"
3. «Lucky» 7"
4. «Tony» 12"
5. Cunico 18"
6. Lupidi 28"
7. Del Zoppo 32"
8. Chiossi Rossi 33"
9. Musti 36"
10. Achilli

Sul viscido, Vudafieri fa subito l'andatura e, come era prevedibile, Cerrato riesce, di guida sul bagnato, ad annullare il divario di potenza che sulla carta sfavorisce la sua Manta 400.

2 Cecina

1. Vudafieri in 5'54"
2. «Lucky» a 5"
3. «Tony» 6"
4. Cunico Cerrato 8"
6. Del Zoppo 21"
7. Achilli 25"
8. Rossi 26"
9. Chiossi 28"
10. Lupidi Musti 30"

Si fermano Speranza-Cassina, che non avevano ricevuto la loro Ritmo 130 da Volta (perché non ancora pronta) ed erano partiti con il muletto cortesemente prestato da Michele Rayneri. In gruppo N, sono in testa Rossi-Kawa davanti a Chiti-Beretti e Fabbri-Ferfoggia. In gruppo A, Rayneri-Bartolich precedono Casinis-Necco e Cravero-Mandrile; quarto è Bentivogli che sulla prima prova è andato molto piano per non prendere rischi.

3 Oramala

Esce di strada Lupidi, con la Renault 5 turbo, che si trovava in settima posizione. La macchina prende fuoco e la prova viene interrotta. Montenesi, che si è ustionato una mano uscendo dall'auto, viene accompagnato all'ospedale. Il triestino «protesta» perché i concorrenti che lo seguivano non si sono fermati né a prestare soccorso né ad aiutarlo a spegnere l'incendio. Il primo a comportarsi civilmente è l'equipaggio Martini-Mondino. La speciale viene annullata.

4 Zavattarello

1. Vudafieri in 7'43"
2. Cerrato a 6"
3. «Lucky» 14"
4. «Tony» Cunico 36"
6. Del Zoppo 37"
7. Musti 46"
8. Cravero 49"
9. Achilli 55"
10. Rayneri 56"

Iniziano a stupire i tempi di Del Zoppo-Tognana, che con la Samba si mantengono a ridosso di auto ben più potenti. «Tony», Sghedoni sono nei guai con le regolazioni d'assetto della loro Lancia «seconda evoluzione» e con le scelte delle gomme. L'opinione generale è che, forse, l'equipaggio della Bologna Corse, anziché cercarsi «grane» con una vettura più sofisticata, avrebbe fatto meglio a tenersi la vecchia, collaudata e affidabile «prima evoluzione».

5 Romagnese

1. Cerrato in 13'32"
2. Vudafieri a 3"
3. «Lucky» 8"
4. «Tony» 28"
5. Cunico 38"
6. Del Zoppo 1'13"
7. Chiossi 1'19"
8. Rossi 1'26"
9. Musti 1'27"
10. Achilli 1'28"

Vudafieri è sempre al comando davanti a Cerrato e «Lucky». In gruppo A, passa in testa Cravero che precede Bentivogli e Rayneri. Quest'ultimo si trova a passare sulla prova con il buio e un po' di nebbia perché parte, non essendo prioritario, con un numero più alto rispetto ai suoi diretti avversari.

6 Oramala/2

1. Vudafieri in 7'51"
2. Cerrato a 13"
3. «Lucky» 15"
4. «Tony» 21"
5. Cunico 25"
6. Del Zoppo Achilli 48"
8. Chiossi 58"
9. Bentivogli 1'02"
10. Musti 1'06"
- Cerutti 1'06"

Dopo il parco assistenza di Varzi riprendono le ostilità. In gruppo N, è ora in testa Fabbri, davanti a Gerbino che ha superato Rossi, mentre il giovane Chiti è un po' in difficoltà sul viscido e nella nebbia.

7 Zavattarello/2

1. Cerrato in 8'43"
2. Del Zoppo a 27"
3. Rayneri 28"
4. Cunico Barel 37"
6. Cravero 39"
7. Grossi 51"
8. Bentivogli 55"
9. Vudafieri 57"
10. «Tony» 58"

Un muro di nebbia cala sulla prova e chi, come Vudafieri e «Tony», ha macchine molto basse, paga la scarsa visibilità. «Lucky» esce di strada, si ritrova in un'ala con un gran starnazzare di galline e quando ritorna sul percorso si accoda allo scatenato Cerrato e lo «segue» fino al fine prova. In classifica Cerrato balza al comando, con 26" di vantaggio su «Vuda».

8 Romagnese/2

1. Cerrato	in 16'37"
2. Del Zoppo	a 26"
3. Rayneri	33"
4. Cunico	45"
5. Grossi	1'00"
6. Vudafieri	1'01"
7. Cravero	1'21"
8. Barel	1'24"
9. «Tony»	1'39"
10. Cerutti	1'51"

Si ritira il locale Musti, nono assoluto, per uscita di strada. Cunico supera «Tony» e «Lucky» e si porta al terzo posto; quarto è «Tony», quindi l'eccezionale Del Zoppo. Rayneri sale al settimo posto e si porta al comando del gruppo A, davanti a Cravero e Bentivogli. Cassinis è attardato da una uscita di strada. In gruppo N, Fabbri precede Gerbino (che ha pagato un minuto di ritardo ad un C.O.), mentre Rossi abbandona per rottura del cambio.

9 Giovià

1. Cerrato	in 23'43"
2. Del Zoppo	a 27"
3. Vudafieri	32"
4. Cunico	42"
5. Chiossi	1'35"
6. «Tony»	1'41"
7. «Lucky»	1'47"
8. Rayneri	1'48"
9. Bentivogli	2'33"
10. Cravero	2'37"

Del Zoppo-Tognana superano anche «Tony»-Sghedoni e sono quarti assoluti. Bentivogli, nei guai con l'alternatore, perde ulteriore tempo rispetto a Rayneri.

10 Ponte Organasco

1. Vudafieri	in 15'16"
2. Cerrato	a 29"
3. «Lucky»	50"
4. Del Zoppo	1'01"
5. Tony	1'32"
6. Cunico	1'32"
7. Chiossi	1'39"
8. Bentivogli	1'59"
9. Rayneri	2'10"
10. Signori	2'15"

Diminuisce la nebbia e inizia anche la rimonta di Vudafieri-Pirollo che ora hanno l'30" di distacco da Cerrato-Cerri.

11 Brallo

1. Vudafieri	in 5'10"
2. «Lucky»	a 7"
3. Cerrato	9"
4. «Tony»	10"
5. Cunico	14"
6. Del Zoppo	28"
7. Chiossi	34"
8. Cerutti	35"
9. Baracchi	36"
10. Rayneri	40"

Bentivogli supera Cravero ed è secondo di gruppo. Cassinis, che ha ormai accumulato dieci minuti di ritardo torna al parco assistenza e decide di ritirarsi.

12 Giovià/2

1. Vudafieri	in 21'07"
2. Cerrato	a 18"
3. «Tony»	19"
4. «Lucky»	37"
5. Cunico	45"
6. Del Zoppo	1'54"
7. Chiossi	2'21"
8. Cerutti	2'34"
9. Rayneri	2'39"
10. Bentivogli	2'59"

Senza nebbia, Del Zoppo non può più fare miracoli e ritorna quindi al sesto posto. Quarto è «Lucky», che precede «Tony». Il distacco di Vudafieri da Cerrato è ora sceso a l'03".

13 Ponte Organasco/2

1. Vudafieri	in 15'15"
2. Cerrato	a 7"
3. Cunico	10"
4. «Lucky»	15"
5. Del Zoppo	39"
6. Chiossi	52"
7. Cerutti	56"
8. «Tony»	58"
9. Baracchi	1'19"
10. Gerbino	1'36"

Si gira «Tony» e cede il quinto posto a Del Zoppo, settimo è Chiossi che precede Rayneri e Bentivogli.

14 Brallo/2

1. Vudafieri	in 5'10"
2. «Tony»	a 8"
3. «Lucky»	a 8"
4. Cunico	9"
5. Cerrato	10"
6. Del Zoppo	29"
7. Bentivogli	39"
8. Chiossi	42"
9. Rayneri	44"
10. Cerutti Baracchi	45"

Ritorna quinto «Tony», mentre il distacco di Vudafieri scende a 46".

15 Rocca-Susella

1. Cerrato	in 27'07"
2. Vudafieri	a 5"
3. «Lucky»	9"
4. Cunico	30"
5. Del Zoppo	1'01"
6. Cerutti	2'09"
7. Rayneri	2'14"
8. Bentivogli	2'44"
9. Chiossi	2'58"
10. Signori	3'16"

Esce di strada la Lancia-Goldie di «Tony»-Sghedoni che non si danneggia, ma sul posto non ci sono spettatori ed è impossibile rimettere in strada la macchina.

16 Rocca-Susella/2

1. «Lucky»	in 27'11"
2. Cerrato	a 20"
3. Vudafieri	1'14"
4. Rayneri	1'26"
5. Del Zoppo	1'32"
6. Bentivogli	1'51"
7. Signori	2'31"
8. Cerutti	2'53"
9. Alberici	2'53"
10. Baracchi	3'15"

Nel trasferimento prima della PS, si blocca il motore della Porsche di Chiossi e la stessa sorte tocca, nel corso della prova, alla macchina di Cunico-Muttini, i quali cedono il terzo posto a «Lucky»-Berro. Gli organizzatori commettono l'errore (non trascurabile) di non fare partire l'apripista e Vudafieri-Pirollo trovano ben quattro vetture private lungo il percorso e perdono oltre un minuto. Si tratta di una leggerezza molto grave, ma è pur vero che Vudafieri avrebbe dovuto, una volta constatato che non c'era apripista, rifiutarsi di partire per motivi di sicurezza e chiedere l'annullamento della prova. Buono il tempo della Albero, alla cui Visa per questa gara è stato tolto l'autobloccante (quindi è molto più leggera di sterzo) e che si è ottimamente comportata anche nella nebbia. I concorrenti vanno in parco chiuso e fra questi Barel, nono assoluto, è preoccupato perché il suo differenziale necessita interventi che certamente gli faranno accumulare ritardo nella seconda tappa.

Classifica 1. tappa

1. Cerrato	in 3h28'42"
2. Vudafieri	a 1'45"
3. «Lucky»	6'25"
4. Del Zoppo	9'48"
5. Rayneri	18'10"
6. Bentivogli	21'08"
7. Cerutti	22'04"
8. Cravero	25'05"
9. Barel	27'44"
10. Signori	28'57"

Circuito di Cecina

1. Vudafieri	in 35'31"
2. Cerrato	a 47"
3. Del Zoppo	3'07"
4. Bentivogli	3'17"
5. Rayneri	3'25"
6. Cerutti	3'36"
7. Serena	3'58"
8. Guggiari	4'22"
9. Martini	4'35"
10. Furini	5'09"

Non si presentano alla partenza del circuito «Lucky»-Berro con la Ferrari. Alla fine della prima tappa, infatti, era stata trovata una crepa nel carter del cambio. Impossibile sostituire il pezzo e saldarlo, quindi dopo una telefonata fra il direttore tecnico Raffaele Pinto e Michelotto si decide di rinunciare a proseguire visto che la macchina non sarebbe potuta arrivare in fondo e che, continuando, il danno sarebbe peggiorato coinvolgendo parti meccaniche molto costose. Vudafieri allunga il passo e si porta a 58" da Cerrato, ma avrebbe potuto fare di più se non fosse rimasto senza freni. Problemi di freni anche per la Albero che si ferma due volte a fare uno spurgo (dopo una toccata) e che alla fine del circuito deve

comunque ritirarsi per rottura della guarnizione della testa della sua Visa. Si ritira anche Grosso (Alfetta) per rottura del differenziale e Fedeli per collasso del suo navigatore Rampazi.

SECONDA TAPPA

17 Pozzolgropo

1. Vudafieri	in 7'20"
2. Cerrato	a 12"
3. Rayneri	Bentivogli 56"
5. Del Zoppo	59"

Recuperano ancora Vudafieri-Pirollo, mentre Del Zoppo-Tognana, terzi assoluti dopo il ritiro di «Lucky» tirano i remi in barca. Alle spalle dei primi due le posizioni sono ormai definite e anche Bentivogli si rende conto che è impossibile ormai andare a raggiungere Rayneri.

18 Rocca-Susella

1. Vudafieri	in 26'04"
2. Cerrato	a 29"
3. Rayneri	2'17"
4. Del Zoppo	2'43"
5. Cerutti	2'53"

Problemi elettrici (alternatore) per Bentivogli-Evangelisti che concludono la PS a luci spente perdendo circa un minuto. Si ritirano a fine prova Barel-Ercole, per rottura della cinghia dell'alternatore: erano decimi e cedono la posizione a Fabbri-Ferfolgia che sono anche i leader del gruppo N davanti a Gerbino e Chiti.

19 Pozzolgropo/2

1. Vudafieri	in 7'16"
2. Cerrato	a 17"
3. Cerutti	1'05"
4. Del Zoppo	1'07"
5. Bentivogli	1'11"

Vudafieri-Pirollo raggiungono Cerrato-Cerri in prima posizione.

20 Rocca Susella/2

1. Vudafieri	in 25'36"
2. Cerrato	a 46"
3. Rayneri	2'57"
4. Del Zoppo	3'18"
5. Bentivogli Cravero	3'31"

Cerrato, visto che ormai (senza l'aiuto della nebbia) non ci sono più chance di contenere Vudafieri, decide di non rischiare ulteriormente, anche perché lamenta problemi di consumi di gomme, soprattutto le posteriori che si degradano rapidamente. Bentivogli si sente male in prova e riesce a stento ad arrivare all'assistenza di Varzi dove viene preso in cura dal disponibile e cortese Andrea Ulivi, medico della squadra Opel.

21 Giovià

1. Vudafieri	in 18'44"
2. Cerrato	a 4"
3. Del Zoppo	1'41"
4. Rayneri	2'02"
5. Bentivogli	2'09"

22 Brallo

1. Vudafieri	in 5'19"
2. Cerrato	a 11"
3. Rayneri	33"
4. Bentivogli	38"
5. Del Zoppo	42"

23 Penice

1. Vudafieri	in 12'44"
2. Cerrato	a 11"
3. Del Zoppo	Rayneri 1'05"
5. Furini	1'30"

24 Giovià/2

1. Vudafieri	in 19'08"
2. Cerrato	a 31"
3. Del Zoppo	1'48"
4. Serena	1'50"
5. Rayneri	2'01"

Escono di scena, per guasto meccanico, Signorini-Gargiulo, con l'ultima Visa ufficiale rimasta in gara e cedono quindi il nono posto a Fabbri. Decimi diventano Gerbino-Cavallari.

25 Brallo/2

1. Vudafieri	in 5'18"
2. Cerrato	a 14"
3. Rayneri	29"
4. Del Zoppo	31"
5. Bentivogli Serena	37"

Continua quello che è ormai un pellegrinaggio verso l'arrivo. I distacchi sono abissali e i primi dieci procedono al risparmio.

26 Penice/2

1. Vudafieri	in 13'05"
3. Cerrato	a 37"
4. Del Zoppo	44"
5. Serena	47"

Continua quello che è ormai un pellegrinaggio verso l'arrivo. I distacchi sono abissali e i primi dieci procedono al risparmio.

27 Oramala

1. Cerrato	in 7'27"
2. Vudafieri	a 3"
3. Fiori	35"
4. Bentivogli Cerutti	37"

28 Zavattarello

1. Cerrato	in 7'57"
2. Vudafieri	a 4"
3. Rayneri	38"
4. Del Zoppo	Bentivogli 41"

29 Romagnese

La PS viene annullata perché non può essere chiusa al traffico normale in quanto una frana ha bloccato una strada parallela.

30 Oramala/2

1. Vudafieri	in 7'19"
2. Cerrato	a 6"
3. Cerutti	46"
4. Rayneri Fiori	49"

31 Zavattarello/2

1. Vudafieri	in 8'01"
2. Cerrato	a 2"
3. Del Zoppo	Rayneri 36"
5. Bentivogli	44"

32 Romagnese

1. Vudafieri	in 13'37"
2. Cerrato	a 10"
3. Cerutti	1'12"
4. Del Zoppo	Rayneri 1'18"

Liberao il traffico, questa volta si può percorrere la prova. A due speciali dal termine, nulla è cambiato, nemmeno nelle classifiche di gruppo che vedono sempre Fabbri al comando del gruppo N e Rayneri leader dell'A.

33 Val di Nizza

1. Vudafieri	in 8'07"
2. Cerrato	a 9"
3. Del Zoppo	42"
4. Bentivogli	44"
5. Rayneri	1'01"

34 Val di Nizza/2

1. Cerrato	in 8'29"
2. Bentivogli	Del Zoppo a 31"
4. Rayneri	46"
5. Cerutti	Furini 1'02"

■ **CARSO SENZA BORETTI.** Massimo Boretti, che partecipa al CIR con la Lancia 037 del Prato Rally Club, non sarà al via del Rally del Carso. Il brillante pilota toscano diventerà infatti papà proprio nei giorni della gara triestina.

■ **HUMOR TONY.** L'Oscar dell'umorismo a Salice Terme l'ha vinto Tony Fassina, che alle verifiche ha dichiarato: «La gara è molto dura, oltretutto quest'anno con l'Open siamo a livello di mondiale». Detto proprio da lui, che anni fa vinse una gara di mondiale — quello vero — la cosa ha suscitato non poche perplessità.

Rally 4 Regioni

segue

OPEN RALLY

Salice Terme, 18-20 maggio 1984

Rally 4 Regioni

3. gara del campionato Open d'Italia; 17. appuntamento dell'europeo rally (coefficiente 2)

Le classifiche (66 partiti, 28 arrivati)

Absoluta: 1. Vudafieri-Pirollo (Lancia Rally) in 7h28'40"; 2. Cerrato-Cerri (Opel Manta 400) a 1'13"; 3. Del Zoppo-Tognana (Samba Rallye) a 30'00"; 4. Rayneri-Bartolich (Ritmo 130 Abarth) a 39'02"; 5. Bentivogli-Evangelisti (Alfa Romeo GTV) a 44'38"; 6. Cerutti-Perazzi (Opel Manta 400) a 50'29"; 7. Cravero-Mandrile (Opel Manta GTE) a 59'48"; 8. Guggiari-Ambrosoli (Citroën Visa) a 1h00'33"; 9. Fabbri-Ferfaglia (Ritmo 130) a 1h03'15"; 10. Gerbino-Cavalleri (Ritmo Abarth) a 1h04'29".

GRUPPO N

Classe 2000: 1. Fabbri-Ferfaglia (Ritmo 130) in 8h31'55"; 2. Gerbino-Cavalleri (Ritmo Abarth) a 1'14"; 3. Chiti-Boretti (Ritmo 130) a 7'05"; 4. Andolfi-Ercolani (Ritmo 130) a 22'18"; 5. Porcellana-Riccardi (Ritmo 130) a 33'06"; 6. Vidori-Cartasegna (Ritmo 130) a 1h00'07"; 7. Lolli-Migliora (Ritmo 130) a 1h08'44"; 8. Donati-Lazzerini (Ford XR3) a 1h54'38"; 9. Melia-Coppo (Samba Rallye) a 2h07'22".

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Berisonzi-Sangiorgi (A112 Abarth) in 10h29'41"; 2. Schiavone-Ghia (Fiat 127) a 22"; 3. Coppa-Bergamaschi (A112 Abarth) a 2'25"; 4. Ferro-Scialbo (Talbot Sunbeam) a 1h06'18".

Classe 2000: 1. Rayneri-Bartolich (Ritmo Abarth) in 8h07'42"; 2. Bentivogli-Evangelisti (Alfa Romeo GTV) a 5'36"; 3. Cravero-Mandrile (Opel Manta GTE) a 20'46"; 4. Furini-Mietta (Opel Manta) a 34'14"; 5. Caldarola-Cucchiara (Opel Manta) a 37'54"; 6. Fiori-Marina (Opel Kadett) a 40'02"; 7. Russolo-Bigoni (Ritmo Abarth) a 49'40"; 8. Zavattoni-Gridoni (Opel Kadett) a 54'19"; 9. Bernini-Mazzi (Opel Ascona) a 1h40'09".

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Del Zoppo-Tognana (Talbot Samba Rallye) in 7h58'40"; 2. Guggiari-Ambrosoli (Citroën Visa) a 30'33".

Classe 2000: 1. Vudafieri-Pirollo (Lancia Rally) in 7h28'40"; 2. Cerrato-Cerri (Opel Manta 400) a 1'13"; 3. Cerutti-Perazzi (Opel Manta 400) a 50'29"; 4. Martini-Mondino (Opel Ascona 400) a 1h32'30".

I difficili orari del rally Meglio se insonni

SALICE TERME — Non sarebbe stato un Rally 4 Regioni senza quel palpabile di polemica che ha sempre fatto parlare delle gare organizzate da Siro Pietro Quaroni. Questa volta il dito è stato puntato sugli orari e il ritmo imposti alla gara: una tappa — la prima — di quindici ore che finisce alle sette del mattino (ora teorica per il primo concorrente), quindi una sosta fino alle 15, ora in cui è iniziato il Circuito di Cecima che si è concluso intorno alle 19.30. Quindi, partenza per la seconda tappa alle 22.00. Risultato: poco riposo per i piloti, ma (quel che è più grave), impossibilità di soste per i meccanici e tutti gli addetti ai lavori al seguito del rally. Consideriamo infatti che le assistenze devono aspettare l'arrivo di diversi piloti, quindi occuparsi dei ripristini delle gomme per la seconda tappa, quindi andare a piazzarsi al circuito, ed ecco che vediamo come i personaggi addetti ai servizi di assistenza non abbiano avuto modo di riposare. La speranza è che questo criterio di scelta di orari resti un fatto isolato e non trovi imitatori.

(r. g.)



LA MANTA 400 DI CERRATO SOTTO LA PIOGGIA (Attualfoto)

L'Open dopo 3 gare

PILOTI: 1. Del Zoppo p. 28; 2. Cerrato 27; 3. «Lucky» 25; 4. «Tony», Toivonen e Vudafieri 20; 6. Bentivogli 16; 7. Capone 15; 8. Zanini 12; 9. Rayneri 10.

MARCHE: 1. Lancia p. 52; 2. Opel 37; 3. Fiat 35; 4. Peugeot 34; 5. Ferrari 28; 6. Porsche e Alfa Romeo 27; 8. Citroën 14; 9. Volkswagen 9; 10. Ford e Toyota 6.

Così nei gruppi

Gruppo N: 1. Fabbri p. 37; 2. Chiti 32; 3. Carotta 20; 4. Porcellana 18; 5. Gerbino 16; 6. Satta 15; 7. Barba 12; 8. Andolfi 10; 9. Joy 8; 10. Vidori e Donato 6.

Gruppo A: 1. Bentivogli p. 51; 2. Rayneri 30; 3. Noberasco 24; 4. Montalto 17; 5. «Tchinex» e Cravero 16; 7. Savioli 13; 8. Piazz 12; 9. Furini, Aitken e Panebianco 10.

Gruppo B: 1. Del Zoppo p. 56; 2. Cerrato 54; 3. «Lucky» 50; 4. «Tony», Toivonen e Vudafieri 40; 7. Capone 30; 8. Zanini 24; 9. Servia e Cerutti 16.

Dopo l'incidente

Lupidi: nessuno m'ha aiutato

ERA PARTICOLARMENTE amareggiato Livio Lupidi dopo l'incidente che lo ha messo fuori gara mandando all'ospedale il suo navigatore Montenesi. «Ho picchiato contro il guard-rail — ci ha raccontato — la macchina ha capottato e ha subito preso fuoco. Come siamo riusciti a uscire mi sono messo in mezzo alla strada per fermare gli altri concorrenti, ma dovevo spostarmi per non essere travolto. Sarebbe bastato che uno di coloro che partivano dietro di me mi avesse dato un estintore, perdendo in tutto cinque secondi, e avrei potuto salvare la macchina. Senza contare che le condizioni di Montenesi potevano essere molto più gravi».

■ **ELI-TAMAUTO.** La Tamauto aveva organizzato un servizio di vigilanza sul Circuito di Cecima, il sabato pomeriggio, per mezzo di due elicotteri. Della iniziativa hanno «approfittato» numerose persone, invitate gentilmente da Mauro Mannini a fare un «voletto» sugli splendidi colli pavesi.

■ **IL PRESIDENTE.** Si è visto al «4 Regioni» Fabrizio Serena, presidente CSAI. La speranza di tutti è che si sia reso conto di persona della totale assenza di equipaggi stranieri e, di conseguenza, della inutilità dello sdoppiamento del campionato italiano, voluto per fare posto all'Open.

TROFEO A112 Un successo di gran Carrera

SALICE TERME — Il pavese Carrera in coppia con Nicelli si è aggiudicato la terza prova del Trofeo Autobianchi A112. Si è trattato di una gara altamente impegnativa e selettiva, come dimostrano 16 ritirati su un totale di 41 partiti. Qualche difficoltà è scaturita anche dalle particolari condizioni meteorologiche: a uno spruzzo di sole nel prologo del Circuito di Cecima si sono infatti succedute pioggia, nebbia e anche neve. Carrera si è immediatamente aggiudicato il difficile Circuito di Cecima, cui ha fatto seguire sei successi nelle successive otto prove speciali, lasciando solo due vittorie parziali a Gallione e Lago. Carrera ha potuto così finalmente dimostrare, quest'anno, le ottime qualità tecniche e agonistiche già anticipate nella prova di Sanremo '83, rivelandosi così uno dei piloti maggiormente da seguire nell'ambito del trofeo. La gara è stata ravvivata anche dalle ottime prestazioni dei vincitori delle precedenti due gare. Lago, già vincitore in Costa Smeralda, con la seconda piazza ha infatti consolidato la sua posizione di leader della classifica parziale del trofeo, mentre Pizio, primo alla Targa Florio, ha fatto suo un ottimo terzo posto.

(c. b.)

TROFEO A112

Salice Terme, 19-20 maggio 1984
Terza gara di campionato

La classifica: 1. Carrera-Nicelli 2h17'54"; 2. Lago-Dal Ben a 1'10"; 3. Pizio-Ugazio 2'38"; 4. Guizzardi-Zigrino 6'20"; 5. Birbes-Morzetti 6'39"; 6. Comba-Gioielli 8'09"; 7. Panontin-Gava 8'30"; 8. Stafforini-Rossi 8'40"; 9. Artusio-Artusio 9'30"; 10. Catasegna-Dellachà 11'38"; 11. Cima-Montessoro 12'19"; 12. Gherardi-Fiorini 12'23"; 13. Piccolomini-D'Alesio 14'46"; 14. Troglia-Fava 16'17"; 15. Lombardi-Codraro 18'30"; 16. Rosset-Vizzardelli 18'32"; 17. Dossigiampiccolo 19'11"; 18. Barbieri-Zecchi 20'00"; 19. Chiesa-Ubezio 21'05"; 20. Errani-Villa 21'13".

■ **SUPER CHERI.** Dodici meccanici, cinque furgoni e tre vetture per l'assistenza: questa era la massiccia presenza della Chieri Corse al rally di Salice. Oltre ad assistere le (tante) vetture in gara con i colori della scuderia, gli uomini di Michele Basso hanno prestato assistenza per quasi tutta la gara anche alle Ritmo gr. A con i colori del Jolly Club.

■ **«BENTI» MALATO.** Non sono stati solo problemi elettrici quelli che hanno infastidito la corsa di Bruno Bentivogli. Nel corso della seconda tappa infatti il pilota è giunto una volta al parco di Varzi in stato di semi-intossicazione causato da una esalazione di vapori di carburante presenti nell'abitacolo della sua Alfetta.

RAIDS/Concluso il 3. Rally de l'Atlas

Marocco francese

I transalpini Lartigue-Giroux, su Lada, primi ad Agadir, Cere- Mariano, decimi, migliori degli italiani. Casiraghi ritirato

AGADIR — L'arrivo finale di una tra le più interessanti e sempre più seguite corse africane, il terzo Rally dell'Atlas, ha visto al primo posto la Lada-Niva del team Poch guidata dagli specialisti francesi Lartigue e Giroux. I 108 equipaggi hanno preso il via da Lione, in

Francia il 7 maggio con una prima tappa sino a Sète, nel sud della Francia, dove si sono subito messe in luce le Lada. L'interessante Renault 18 di Marreau-Marreau, la Range di Tourol-Boubet, la Visa di Lacaze Duriez, la Toyota dei belgi Geerearts-Geerearts. In bella evidenza il team Como-car che ha schierato la Mercedes di Cere-Mariano (au-

proprio, sulle massacranti e sassosissime piste del nord del paese. Le Lada, potenti e maneggevoli, si sono portate al primo e al terzo posto con Lacaze buon secondo con la Visa. A Rich, arrivo della terza tappa, Lartigue e Giroux hanno conquistato la prima posizione, mantenuta fino alla spiaggia di Agadir, insidiati da molte altre vetture. Dopo il ritiro delle tre Subaru Como-car, fra cui anche quella di Casiraghi, nei guai con le sospensioni e la trasmissione, è continuata la bellissima corsa di Cere-Mariano, decimi assoluti e unico equipaggio italiano all'arrivo.

Marco Masetti

RALLY-RAID

Francia-Marocco, 7-18 maggio 1984

3. Rally de l'Atlas

Classifica finale: 1. Lartigue-Giroux, Francia (Lada) in 5.23'42"; 2. Gabreau-Pipat, Francia (Range Rover) a 8'37"; 3. Cortez-Tojal, Portogallo (Umm 4x4) a 29'12"; 4. Metge-Lemoine, Francia (Mercedes) a 33'51"; 5. Planson-Bocande, Francia (Mercedes) a 36'03"; 6. Dupart-Destaillat, Francia (Land Rover) a 44'28"; 7. Raymond-Pastorello, Francia (Rover) a 53'13"; 8. Kurier-Prevost, Francia (Portaro) a 1.49'38"; 9. Etchebest-Lepinoux, Francia (Toyota) a 1.57'43"; 10. Cere-Mariano, Italia (Mercedes) 2.16'18"; 11. Montigny-Montigny, Francia (Rover) a 2.51'34"; 12. Colsoul-Lopez, Belgio (Range Rover) a 2.53'03".

3^e rallye de
L'ATLAS VSD-RMC

royal air maroc



du 7 au 18 mai 1984

tori di una bellissima corsa e giunti alla fine in decima posizione) e le tre Subaru 4x4 con alla guida gli equipaggi Cappelloni-Paccagnella, Tognoni-Prive e l'attentissimo e fotografatissimo Stefano Casiraghi, 39. su 195 arrivati a Sète.

IN MAROCCO è iniziato il Rally vero e

Nati per controllare, ma...si fanno anche ammirare.

Contagiri.

Elettronico, è lo strumento essenziale di chi sa viaggiare sempre a regimi ottimali. Con indice d'inizio fuorigiri posizionabile. Per guidare razionalmente.

Econometro.

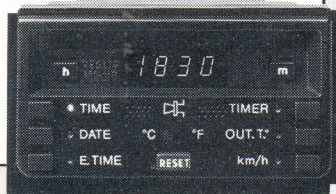
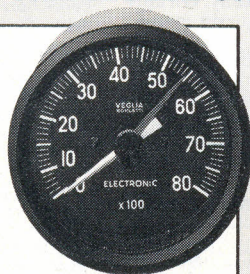
Strumento di precisione Veglia Borletti che legge il motore della tua auto per consentire la miglior utilizzazione del carburante. Per guidare senza sprechi.

Crono-Computer.

Indica l'ora e i minuti, la data (mese e giorno) e i tempi di viaggio. Calcola la media oraria in tempo reale, ed è fornito di un timer con segnale acustico per ricordare gli appuntamenti. Infine segnala Km. per Km. la temperatura all'esterno dell'auto.

Sia l'uso che l'installazione di questo nuovo e utilissimo strumento sono molto semplici.

Veglia Borletti. La linea completa di strumentazione che le maggiori case automobilistiche europee montano già sulle vetture di serie. Montaggio e vendita presso i migliori ricambisti e accessoristi.



Publinter Ayer 1/84



L'esatto e la sua scienza.

F.lli Borletti S.p.A. - Via Washington, 70 - 20146 Milano
Tel. 02/43891 - Telex: 332067 BORMI I.

FORMULA UNO

34 anni di caroselli iridati introdotti da EZIO PIRAZZINI

a sole
7.000
Lire



in edicola o
versando direttamente
L. 7.000
sul CCP 12344404

ANALISI-TREND
Galleria del Toro, 3
Bologna
Tel. (051) 277824

EURO coeff. 2/South Swedish Rally

La prova del Björn

Sceso in gara per provare la sua Celica turbo in vista del Nuova Zelanda mondiale, Waldegaard ha avuto ragione della «crema» del gr. A svedese

KRISTIANSTAD — Björn Waldegaard insieme a Claes Billstam ha vinto il South Swedish Rally il fine settimana scorso, al volante della sua Celica Turbo bialbero del team Toyota Europe. Waldegaard e il team Toyota erano venuti in Svezia principalmente per provare la vettura in vista della prossima prova mondiale in calendario in Nuova Zelanda, ma non hanno avuto difficoltà a battere gli avversari, che consistevano in primo luogo in concorrenti del gr. A svedese. Ola Stromberg, al volante di una Saab 99 Turbo del Dealer Team si è aggiudicato il secondo posto assoluto, vincendo anche l'Europe Challenge riservato alle vetture gr. A, così come la prova gr. A del campionato svedese. Stromberg guida ora l'Europe Challenge con 25 punti, seguito da Harry Toivonen, che si è dovuto ritirare per noie ai freni nella sua Audi 80 Quattro, ma ha 15 punti precedenti.

MENTRE WALDEGAARD aveva un vantaggio di un minuto su Stromberg, la lotta per il 2. e 3. posto è stata serrata per tutto il rally, e alla fine è stato il due volte campione junior svedese, Lars-Erik Torph a piazzare la sua Ascona gr. A in 3. posizione a 12 secondi da Stromberg e con 1 secondo di vantaggio sulla Renault 5 Turbo di Lars-Erik Walfridsson. Kalle Grundel, pilota di successo in gr. A sulla scena europea con la sua VW Golf, ha avuto maggiori difficoltà sul terreno di casa. Questa volta tre forature lo hanno fatto retrocedere al 7. posto finale e al 5. in gr. A. È stato battuto anche

dalla Opel Ascona di Björn Johansson e da Erik Johansson del Saab Dealer Team. Il giovane Mikael Ericsson dell'Audi Dealer Team svedese si è invece dovuto ritirare per noie al motore dopo avere inizialmente occupato la 2. piazza assoluta e anche il vincitore dell'edizione del South Swedish '83, Mats Jonsson ha dovuto abbandonare per problemi al motore della sua Ascona 400.

Thomas Lindberg

EURORALLY

Kristianstad, 18-20 maggio 1984

South Swedish Rally

Valevole per il campionato europeo coeff. 2 e l'Europe Challenge gr. A

La classifica: 1. Björn Waldegaard-Claes Billstam (Toyota Celica Turbo bialbero) in 2.03'10"; 2. Stromberg-Carlsson (Saab 99 Turbo, gr. A) a 1'00"; 3. Torph-Svanstrom (Opel Ascona, gr. A) a 1'12"; 4. Walfridsson-Baekman (Renault 5 Turbo) a 1'13"; 5. Johansson-Olsson (Opel Ascona, gr. A) a 1'27"; 6. Johansson-Osterrson (Saab 99 Turbo, gr. A) a 1'58"; 7. Grundel-Uppsael (VW Golf GTI, gr. A) a 2'24"; 8. Jensen-Stammes (Ford Escort RS) a 3'33"; 9. Ahlin-Karlsson (Opel Ascona, gr. A) a 3'47"; 10. Strid-Strid (Opel Manta) a 3'49".

Classifica Europe Challenge: 1. Stromberg 25 punti; 2. Blomqvist, Lampi, Torph e Waldegaard 20; 6. Jonsson 18.

Campionato svedese gr. A (dopo 4 delle 6 prove): 1. Johansson 37 punti; 2. Ericsson 30; 3. Torph 28; 4. Stromberg 26; 5. Pettersson e Ahlin 22.

Rally) in 1.33'5"; 2. Giovanardi-Rossi (Porsche 930T) a 3'27"; 3. Moscato-Lotti (Opel Kadett GTE) a 6'31"; 4. Ferretti-Filini (Lancia Rally) a 7'8"; 5. Bertoli-Anselmi (Ford Escort RS) a 7'58"; 6. Toricelli-Toricelli (Golf GTI) a 8'55"; 7. Carella-Carnio (R5 Turbo) a 8'59"; 8. Carini-Boni (Ford Escort) a 9'2"; 9. Cerioli-Gozzi (Fiat Ritmo Ab.) a 9'18"; 10. Pelloni-Casari (Fiat Ritmo 125 Ab.) a 9'30".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. «Ragastas»-Marazzi (Lancia Rally) in 1.33'5"; 2. Giovanardi-Rossi (Porsche 930 T) a 3'27"; 3. Ferretti-Filini (Lancia Rally) a 7'08"; 4. Alessandrini-Alessandrini (Porsche 911 SC) a 12'5"; 5. «Merow»-Danieli (Porsche 930 T) a 15'35".

Classe 2000: 1. Bertoli-Anselmi (Ford Escort RS) in 1.41'3"; 2. Carella-Carnio (R5 Turbo) a 1'01"; 3. Vecchi-Ferrari (Montecarlo) a 3'33"; 4. Chimentin-Maggiolaro (Ford Escort RS) a 7'34"; 5. Aldini-Fossa (Fiat X 1/9) a 7'38".

GRUPPO 4

Classe oltre 2000: 1. Morini-Bulgarelli (Porsche 911 SC) in 1.45'58".

GRUPPO 2

Classe 1100: 1. Stradi-Zanotti (A 112) in 1.47'42"; 2. Benetti-Cazuoli (Fiat 127) a 3'54".

Classe 1300: 1. Bevilacqua-De Biase (Alfasud) in 1.53'52"; 2. Scorcioni-Scorcioni (Alfasud) a 8'26"; 3. Sola-Sola (Alfasud) a 12'24"; 4. Cavani-Fratti (Alfasud) a 47'54".

Classe 2000: 1. Carini-Boni (Escort) in 1.42'7"; 2. Torreggiani-Serri (Opel Kadett GTE) a 1'59"; 3. Santinello-Cimberlé (Opel Ascona) a 3'46"; 4. Gagliani-Mondini (Opel Kadett GTE) a 8'5"; 5. Venturi-Pizzigatti (Talbot Ti) a 8'17"; 6. Bazzoni-Bazzoni (Opel Ascona) a 9'1"; 7. Carpena-Battini (Opel Kadett GTE) a 9'58".

GRUPPO A

Classe 1100: Munari-Dalloli (Fiat 127) in 1.52'53"; 2. Muré-Costa (Fiat 127) a 3'33"; 3. Pritelli-Bugli (Fiat 127) a 5'9"; 4. Cappi-Zanerini (A112) a 19'38".

Classe 1600: 1. Toricelli-Toricelli (Golf GTI) in 1.42'; 2. Farina-Cecchellero (Ritmo 105) a 2'47"; 3. Gromeneda-Lonardi (Golf GTI) a 6'28"; 4. «Orazio»-Clarabella (Talbot Ti) a 16'26"; 5. Binelli-Piatelli (Alfasud) a 19'9"; 6. Gava-Bellei (Mazda 323) a 28'31".

Classe 2000: 1. Moscato-Lotti (Opel Kadett GTE) in 1.39'36"; 2. Pelloni-Casari (Ritmo 125) a 2'59"; 3. Bottazzi-Bottazzi (Opel Kadett GTE) a 3'6"; 4. Baldinelli-Venturi (Opel Kadett GTE) a 6'42"; 5. Mantovani-Degan (Opel Kadett GTE) a 8'47"; 6. Pianzola-Guerretti (Ritmo Abarth) a 9'05"; 7. Ferrara-Chiarlo (Opel Kadett GTE) a 9'12"; 8. Manghi-Farioli (Ritmo Ab.) a 9'25"; 9. Battaglia-Cavalli (Opel Ascona) a 11'15"; 10. Mammì-Bottazzi (Alfetta GTV) a 20'43".

GRUPPO N

Classe 1100: 1. Pintarelli-Caracristi (A 112) in 1.50'3"; 2. Salizzoni-Boschini (A 112) a 18"; 3. Zanelli-Dallari (A 112) a 1'40"; 4. Pifferi-Pasini (A 112) a 2'20"; 5. Borghi-Borghini (A 112) a 3'4"; 6. Biasetti-Rossi (A 112) a 4'37"; 7. Tondello-Rigodanzo (A 112) a 6'12"; 8. Beggi-Gibellini (A 112) a 6'29"; 9. Viola-Magagnino (A 112) a 6'37"; 10. Tosogasperetti (A 112) a 6'39"; 11. Golfi-Bergamini (A 112) a 6'46"; 12. Barbieri-Marconi (A 112) a 8'45"; 13. Soliani-Piccoli (A 112) a 11'49".

Classe 1300: 1. Cantarelli-Cantarelli (Samba Rallye) in 1.45'29"; 2. Lugli-Santini (Opel Corsa) a 1'32"; 3. Conti-Bassi (Opel Corsa) a 4'11"; 4. Parma-Rovatti (Samba Rallye) a 4'20"; 5. Gasparotto-Bernardi (Opel Corsa SR) a 6'41"; 6. Argenti-Bongiorno (Opel Corsa) a 9'48"; 7. Molon-Rampazzo (Opel Corsa) a 14'7".

Classe 1600: 1. Maida-Corsini (Ford XR) in 1.46'52"; 2. Ferretti-Toscano (Ford XR3) a 2'26"; 3. Vincenzi-Stella (Ford XR) a 8'33"; 4. Girardello-Folga (Ritmo 105) a 9'59"; 5. Gnani-Belletti (Talbot Ti) a 10'19"; 6. Deserti-Benussi (Alfasud) a 22'27"; 7. Grazioli-Corradini (Ritmo 105) a 52'59".

Classe 2000: 1. Cerioli-Gozzi (Ritmo Abarth) in 1.42'23"; 2. Ravioli-Zoli (Ritmo Abarth) a 3'43"; 3. Burzi-Evangelista (Ritmo Abarth) a 4'43"; 4. Arbeti-Cavallo (Ritmo Abarth) a 5'58"; 5. Campani-Maccagnani (Ritmo Abarth) a 7'; 6. Trocchi-Bruni (Ritmo Abarth) a 7'8"; 7. Boldorini-Guidi (Ritmo Abarth) a 9'33"; 8. Berselli-Scurani (Ritmo Abarth) a 14'35".

RALLY/Appennino Reggiano da Lancia

Ragastas in gamba

REGGIO EMILIA — «Ragastas» e Marazzi, con la Lancia Rally A-barth, hanno vinto da dominatori l'ottava edizione del Rally Appennino Reggiano. L'equipaggio locale, dopo un avvio incerto, ha trovato il giusto compromesso di assetto e ha costruito la propria vittoria sulla base dei nove successi parziali ottenuti (badate bene: 9 su tredici). Al via, oltre alla coppia risultata vincitrice, altri equipaggi erano dati per sicuri protagonisti, fra questi Giovanardi-Rossi, su Porsche 930 T, giunti secondi dopo aver vinto 3 prove. Una speciale è stata vinta anche da Alessandrini-Alessandrini i quali se non fossero stati attaccati da problemi all'impianto elettrico, avrebbero occupato il terzo posto assoluto, mentre — invece — sono retrocessi al sedicesimo a causa di otto minuti di penalità pagati al controllo orario. Terzo assoluto si è piazzato il modenese Moscato che, a bordo di una Opel Kadett gruppo A, ha dimostrato che su un percorso impegnativo come quello reggiano è ancora il pilota a fare la differenza. Quarto posto per «John-John», che ha portato al debutto una Lancia Rally ancora in versione stradale. Ottima la prestazione di Cerioli-Gozzi: con una Ritmo 130 gr. N, i due hanno dominato il gruppo e si sono piazzati al nono posto assoluto, distanziando di oltre 3 minuti i loro diretti inseguitori Cantarelli-

Cantarelli su Samba Rally. Gli apripista (di lusso) per questa manifestazione sono stati Tabaton-Tedeschini. I due specialisti della Lancia Rally hanno mostrato di gradire il tracciato, entusiasmando, con la loro guida, il numerosissimo pubblico accorso sui 132 chilometri di speciali, nonostante l'incognita del maltempo.

Giovanni Paterlini

RALLY 1. SERIE

Reggio Emilia, 19-20 maggio 1984

8. Rally Appennino Reggiano

Valevole per il Challenge FISA e per il campionato triveneto e romagnolo

Le classifiche

Absoluta: 1. «Ragastas»-Marazzi, (Lancia



SALENTO 1. SERIE

Bello alla porta

LECCE. Sorprese e polemiche al diciottesimo Rally del Salento, disputatosi sulle strade della provincia di Lecce. I modenesi Bello e Giambellini, su Porsche 911, che si erano imposti al termine delle 16 prove speciali in programma, sono stati esclusi dalla classifica per decisione dei commissari che — alle verifiche — hanno riscontrato delle irregolarità nelle pinze dei freni, le stesse con le quali l'equipaggio aveva partecipato ad altre gare senza subire penalizzazioni.

Nell'attesa che il reclamo di Bello venga esaminato in sede nazionale, Gigi Tommasi, insieme al suo copilota Ciccicarese, si gode la vittoria che la squalifica dei primi gli concede. In verità, Tommasi, con la sua Renault Turbo, ha vinto 5 prove, mentre 9 sono andate a Bello e due a Di Gioia-Serrati su Lancia 037. Le prime prove le hanno dominate proprio Tommasi-Ciccicarese i quali, però, a Martignano uscivano di strada, rimanevano in bilico su un terrapieno e perdevano un minuto e 8 secondi. Questo svantaggio dai modenesi si riduceva, ma non fino alla fine, anche perché Bello guidava la sua Porsche con molta calma e accortezza, mentre Tommasi era costretto a «tirare» al limite con le ruote anteriori danneggiate dall'uscita di Martignano. Alle spalle dei due, alcuni protagonisti uscivano di gara, come Scudieri-Pezzati e i fratelli Compierchio: il primo arrivato «lungo» a una curva, i secondi per noie al cambio, mentre Di Gioia cercava di sfruttare nel migliore dei modi i molti cavalli della sua Lancia, trovando un terreno poco adatto nelle speciali brevi. Altre vittime illustri (27 ritirati su 58 partenti) De Vivo, Codelconcini e Ciraci, tutta gente di alta classifica. Buona, invece, le prove di Ascalone e Bavia, che correvano sulle strade di casa, e ottimo il quintro posto assoluto di De Marco e Vergari, primi di gruppo, e il nono di Sangiovanni-Pandio, nonostante una ruota anteriore «frenata».

Marcello Favale

RALLY 1. SERIE

Lecce, 18 e 19 maggio 1984

18. Rally del Salento

Trofeo Credito Popolare Salentino.

Le classifiche

Assoluta: 1. Tommasi-Ciccicarese (Renault 5 Turbo) in 1.59'24"; 2. Di Gioia-Serrati (Lancia Rally) a 1'25"; 3. Ascalone-Vincenti (Opel Kadett GTE) a 6'01"; 4. Bavia-Refolo (Opel Kadett GTE) a 6'19"; 5. De Marco-Vergari (Ritmo Abarth 130) a 6'50"; 6. Barchesi-Parisi (Ritmo Abarth 130) a 8'44"; 7. Scozzafava-Piccarello (Renault 5 turbo) a 10'12"; 8. Meta-Meta (Opel Ascona) a 11'43"; 9. Sangiovanni-Pedio (Ritmo Abarth 130); 10. Curto-Capocelli (Opel Kadett GTE) a 12'50".

GRUPPO N

Classe 1300: 1. Ciraci V.-Loiacono (Opel Corsa) in 2.13'41"; 2. Antonaci-Dell'Orso (Opel Corsa) a 40"; 3. Mattiello-Tufino (Opel Corsa) a 1'57"; 4. Colnago-Pomanti (Talbot Samba) a 10'25"; 5. Doti-Battista (Opel Corsa) a 12'04"; 6. Arietti-«Red» (Talbot Samba) a 16'46".

Classe 1600: 1. Totisco-Miraglia (Talbot Tl 1600) in 2.15'01"; 2. Mitrugno-Esposito (Ford XR3i Escort) a 6'39"; 3. Cece-Carenza (Talbot Sunbeam) a 8'11"; 4. Fiamingo-Ballotta (Ford XR3i Escort) a 13'16".

Classe 2000: 1. De Marco-Vergari (Ritmo 130 Abarth) in 2.06'14"; 2. Barchesi-Parisi (Ritmo 130 Abarth) a 1'54"; 3. Sangiovanni-Pedio (Ritmo 130 Abarth) a 5'55"; 4. Sperti-Refolo (Ritmo 130 Abarth) a 6'12"; 5. Marangi-Vinci (Ritmo 130 Abarth) a 6'35".

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Costantini-Lucente (Golf GTI) in 2.13'21"; 2. Cotugno-Cotugno (Golf GTI) a 22'09"; 3. Sveve-Leone (Renault 5) a 25'39".

Classe 2000: 1. Meta-Meta (Opel Ascona) in 2.11'07"; 2. Deodati-Prete (Alfetta GTV) a 11'11"; 3. Vincentini-Diana (Fiat Ritmo 125) a 18'38".

GRUPPO B

Classe oltre 2000: 1. Tommasi-Ciccicarese (Renault 5 turbo) in 1.59'24"; 2. Di Gioia-Serrati (Lancia 037) a 40"; 3. Scozzafava-Piccarello (Renault 5 turbo) a 9'12".

GRUPPO 2

Classe 1300: 1. Pacella-De Marco (Alfasud) in 2.12'27"; 2. Quarta-Fuggiano (Alfasud) a 16'41"; 3. Sabato-Carrino (Fiat Panda) a 22'09".

Classe 2000: 1. Ascalone-Vincenti (Opel Kadett GTE) in 2.05'25"; 2. Bana-Refolo (Opel Kadett) a 18"; 3. Curto-Capocelli (Opel-Kadett) a 6'49".

3. CITTÀ DI CAGLIARI
Nuoresi di rincalzo

CAGLIARI — Assenti Carlini e Silveti con la 037 — una assenza che ha provocato più di una polemica sul piano della correttezza — la 3. edizione del Rally Città di Cagliari ha trovato comunque validi protagonisti nei nuoresi Lai-Soddu su Ford Escort. Essi dopo avere vinto 4 delle 10 speciali in programma (l'organizzazione ne aveva previste 12 ma 2 sono state annullate) sono riusciti a mantenere inalterato il proprio vantaggio fino al termine del rally, aggiudicandosi con merito una gara alla quale hanno dato la loro adesione una trentina di equipaggi in gran parte isolani. Il pilota di Lanusei che corre per la Porto Cervo Corse ha dovuto difendersi soprattutto dai due sassaresi Vettori-Meloni con la Renault R5 Alpine, i quali, pur aggiudicandosi una sola PS hanno marciato a gran ritmo con la piccola francese sempre nelle primissime posizioni. Nel computo finale Vettori-Meloni sono in ritardo di soli 27" dai primi. Bella è stata infine la lotta nelle immediate posizioni di rincalzo tra Cellino-Bini con la Porsche e Scala-Zanchini con la Ritmo 105, giunti rispettivamente al 3. e 4. posto. Un solo secondo di distacco tra i due cagliaritari testimoni dell'agonismo e della combattività tra i due equipaggi rivali. La 3. Edizione della Coppa Città di

Cagliari ha vissuto all'insegna di una organizzazione abbastanza efficiente e qualche problema è nato soltanto dalla vicinanza di un altro appuntamento motoristico di grande richiamo quale quello della Scala Picada, prova di velocità in salita valida per il campionato italiano assoluto della montagna, in programma appunto per domenica 27 maggio. La corsa della Riviera del corallo, una classica del calendario nazionale, rappresenta di fatto un appuntamento «storico» per l'automobilismo isolano e molti piloti non hanno quindi voluto rischiare i propri mezzi.

Gianni Olandi

RALLY 1. SERIE

Cagliari, 19-20 maggio 1984

3. Coppa Città di Cagliari

Percorso di 293 km, con 12 pv per complessivi 94 km

Classifica assoluta: 1. Lai-Soddu (Ford Escort) in 34'21"; 2. Vettori-Meloni (R5 Alpine) 34'48"; 3. Cellino-Bini (Porsche) 35'14"; 4. Scalas-Franchini (Ritmo 105) 35'15"; 5. Macciò-Sesti (Opel Ascona) 35'45"; 6. Palla-Mura (Ritmo 105) 36'19"; 7. Ventre-Bilia (Ritmo 130) 37'16"; 8. Fenu-Cadeddu (Alfetta GTV) 38'06"; 9. Porcu-Usai (A 112) 38'52"; 10. Dore-Bosa (Fiat 127) 39'01"; 11. Lucci-Serra (A 112) 39'25"; 12. Morghenti-Pellaccia (Opel) 39'30"; 13. Piccinu-Piccinu (A 112) 39'34"; 14. Bassu-Serra (A 112) 39'43"; 15. Pintus-Spano (Visa) 39'52"; 16. Paoni-Spano (A 112) 40'13"; 17. Bellafiore-Loddo (Ritmo 130) 41'32"; 18. Cossu-Cravas (Panda) 42'55"; 19. Melis-Boi (Fiat Uno) 43'09"; 20. Tavvera-Bentivegna (Talbot Lotus) 44'42"; 21. Loi-Loi (A 112) 44'46".

TERRE DE PROVENCE
La prima di Fréguelin

DIGNES — Il primo rally su terra della stagione francese, che costituisce la 5. prova del campionato nazionale, si è disputato in condizioni difficilissime a causa della pioggia. La lotta si è svolta principalmente tra Fréguelin e Ragnotti. Dopo le dieci speciali della prima tappa si è trovato in testa Fréguelin, al volante di una nuovissima Manta 400, precedendo Ragnotti sulla R5 Turbo da 300 CV di 1'11. Terzo Chomat, con la Visa Mille Pistes, a 1'29, poi Chatriot a 2'16 (dopo essere stato ritardato per noie al cambio e l'acceleratore bloccato) e Wambergue a 3'31. Darniche si è invece dovuto ritirare per cedimento della guarnizione di testa della sua Audi. La seconda tappa, che comprendeva dodici speciali, non ha portato dei cambiamenti alla classifica generale dei primi cinque. Fréguelin ha così vinto la sua prima gara della stagione. Va notato l'ottimo comportamento delle nuove Citroën Visa 4x5 Mille Pistes (145 CV, 770 kg), che hanno trovato un terreno ideale. Il prossimo appuntamento è costituito dal Rally Mille Pistes nel mese di luglio.

René Alezra

CAMPIONATO FRANCESE

Dignes, 20 maggio 1984

Rally Terre de Provence

Valevole quale 5. prova del campionato francese

La classifica: 1. Guy Fréguelin-«Tilbert» (Opel Manta 400) in 2.41"; 2. Ragnotti-Thimonier (Renault 5 Turbo) a 1'; 3. Chomat-Breton (Citroën Visa 4x5 Mille Pistes) a 3'; 4. Chatriot-Perrin (Renault 5 Turbo) a 3'58"; 5. Wambergue-De Alexanderis (Citroën Visa 4x4 Mille Pistes) a 4'06"; 6. Auriol-Occelli (Renault 5 Turbo) a 4'07"; 7. Rio-Vieu (Citroën Visa 4x5 Mille Pistes) a 7'26"; 8. Coppiere-Laloz (Citroën Visa 4x4 Mille Pistes) a 10'07"; 9. Raus-Fine (Citroën Visa 4x4 Mille Pistes) a 11'05"; 10. Lungeo-Pegoix a 13'46".

■ **S'ALLUNGA IL METRO.** Altri arrivi nello Challenge Metro MG: del team Autotecnica Veloce di Culotta è entrato a fare parte il campano Achille Filippone che si è aggiunto a Nappi e Moselli. Ha il n. 54. Con il 19 si rividerà invece il veneto Luigi Pellanda che è anche un noto preparatore di vetture turismo e sport.

■ **BASTA IL NOME.** Con un programma di cinque gare a partire dal Gran Premio Lotteria, sarà in Italia il nipote del pluri-campione del mondo Manuel Fangio. Manuel Junior correrà nel campionato italiano di F. 3 con una Ralt-A.R. di Cesare Gariboldi e sembra che per il debutto monzese sarà seguito dal celebre nonno.

■ **ZWOLSMAN.** Charles Zwolsman ha vinto la seconda gara del campionato europeo sport 2000 salendo al comando della classifica provvisoria della serie. L'olandese Cor Euser, miglior tempo delle prove, si è dovuto ritirare per rottura di un tubo dell'olio. La sport 2000 è una vettura che adotta i motori della formula Ford.

■ **COYNE.** Dave Coyne sembra essere destinato ad avere un grande avvenire. L'inglese al volante di una Van Diemen ha infatti vinto la seconda gara di qualificazione del campionato di F. Ford 1600 della regione della Manica, aumentando il suo vantaggio in classifica nei confronti dei rivali. Coyne è in testa anche al campionato inglese.

■ **BRUTSCHIN.** Continuano a vincere in Europa le Ralt Volkswagen di F. 3. Harald Brutschin, Peter Pandur e Volker Widler hanno infatti dominato la 3. prova del campionato tedesco della terza formula al volante di queste monoposto. Pandur è attualmente in testa alla classifica provvisoria con 42 punti seguito a due lunghezze da Brutschin e a tre da Weidler. Il danese Kurt Thiim segue al quarto posto.

■ **FRASSONI.** Danilo Frassoni, protagonista dello scorso campionato di F. 2000 ha esordito nel campionato italiano di F. 3 al Mugello portando in gara una Ralt RT3 del team Angelini, la stessa utilizzata da Roberto Marazzi nelle prime gare della serie tricolore.

Dal Mugello l'ennesima conferma dello strapotere Ralt

Quel noioso di Thackwell

Mentre Moreno è uscito subito di pista, il neozelandese è andato ancora a vincere prendendo il largo nella classifica europea. La delusione di Danner, la jella di Streiff

MUGELLO — Non aveva proprio trascurato nulla Christian Danner per tentare di vincere quella che, stando al responso delle prove, avrebbe dovuto essere la «sua» gara; arrivando perfino a coprire accuratamente con pezzetti di nastro adesivo nero le sigle di identificazione delle sue Michelin da usare in corsa per non svelare anzitempo agli avversari quali carte avrebbe giocato. Precauzione superflua, perché il tedesco non è poi stato in grado di resistere non solo all'incontenibile Ralt-Honda di Mike Thackwell, ma nemmeno allo scatenato Streiff e, beffa finale, a Ferté che in metà gara gli ha rosicchiato una ventina abbondante di secondi strappandogli all'ultimo giro la piazza d'onore. Con Danner terzo fin dalle prime centinaia di metri di corsa e Streiff spodestato già alla terza tornata da Thackwell, è presto svanita l'illusione creata da una prima fila proibita alla Ralt ed il neozelandese si è avviato solitario alla sua quarta vittoria stagionale, appioppando quasi un secondo al giro al duo Streiff-Danner e totalizzando in campionato esattamente il doppio dei punti del suo più diretto inseguitore, il compagno di squadra Roberto Moreno. Pilota veloce, il brasiliano, ma con ancora poca esperienza di F. 2; tanto da riuscire, per non lasciare la posizione a Danner a un quarto del primo giro, a buttare al vento ogni possibilità di rimonta dal sesto posto in cui l'avevano relegato le vicissitudini delle prove. E ciò in una gara che di giri ne prevedeva quarantadue. Fatto sta che la gara della seconda Ralt si è conclusa subito all'ingresso della curva Luco. Ottimo secondo per tutta la corsa è stato Philippe Streiff, ma purtroppo il suo motore ha deciso di rompersi, in una nuvola di fumo, quando mancavano soltanto una quindicina di chilometri alla fine. La gioia di Danner, che aveva intanto perso qualche lunghezza sull'Ags, è durata pochissimo perché Ferté, dopo averlo appaiato sul traguardo all'inizio dell'ultimo giro, lo ha passato prepotentemente all'esterno della San Donato, concludendo felicissimo secondo. Fra gli italiani, ancora una volta il meglio classificato è Pirro, quarto,

con Daccò doppiato causa un motore fiacco, Del Castello rallentato alla fine da problemi elettrici o di pescaggio del carburante, Livio subito fermo ai box per sostituire la batteria e Nannini eliminato da un «corpo a corpo» con Theys.

LA CRONACA. Dopo il warm-up mattutino su pista bagnata che aveva visto Pirro più veloce di tutti davanti alle due Ralt, c'è soltanto qualche nuvoletta in cielo quando le 17 monoposto sono pronte per la partenza. Al via Danner non riesce a contenere l'avvio di Streiff e nemmeno di Thackwell che infatti lo precedono alla prima staccata. All'esterno del tedesco è Moreno che percorre la curva affiancandolo, ma Danner allarga e il brasiliano urta le barriere alla sinistra della pista rimbalsando in diagonale dalla parte opposta del percorso, miracolosamente evitato da tutto il gruppo che segue. La sua corsa finisce lì e l'ordine del primo passaggio è: Streiff, Thackwell, Danner, Tassin, Nannini, Theys, Pirro, Ferté, Kaiser e Daccò. Fabre e Livio sono già ai box col francese a cambiare le candele e l'italiano la batteria. Al secondo giro Thackwell è ancora dietro a Streiff ma lo supera nella salita che porta alla prima curva per andarsene indisturbato verso la vittoria. Anche Ferté, partito con gomme S200 e molto leggero di aerodinamica, non perde tempo passando Pirro e due tornate più tardi anche Theys, procedendo nella propria avanzata a svantaggio di Nannini (5. giro) e di Tassin al settimo passaggio. Theys cerca di seguire il compagno di squadra infilando all'interno della San Donato Nannini, ma ci rimette la paratia dello spoiler sinistro; ritenta il giro dopo, il 7., e vi riesce. Alla decima tornata le posizioni si sono chiarite con Thackwell in testa con 8"2 su Streiff e Danner attaccati: più lontani sono Ferté, poi Tassin che sta tirando al massimo, Theys, Nannini che risente della toccata iniziale col belga ed accusa delle vibrazioni, Pirro con gomme che non lo aiutano molto, Kaiser e Del Castello. Fino a metà corsa si sviluppano dei duelli fra i due belgi

(Tassin che cerca di resistere a Theys) e i due italiani (Pirro che attacca Nannini). Chi ha più successo è il romano che supera Nannini all'interno della San Donato durante il 18. giro e poi anche Theys all'esterno della stessa curva cinque passaggi dopo. Tassin invece resiste al compagno di squadra fino al 26. giro, quando Pirro si installa in quinta posizione. A dieci tornate dalla conclusione la Ralt di Thackwell precede di 43"1 Streiff che ha rosicchiato un paio di secondi a Danner, il quale ha ancora il considerevole margine di 19"5 su Ferté: vengono poi Pirro, Tassin, Theys, Nannini il quale affianca il belga all'esterno della San Donato: le due macchine si urtano ed è proprio il senese a rimanere nella sabbia. I veri colpi di scena devono però ancora arrivare con Streiff che sbucca, a tre giri dalla fine, dalla curva Bucine con del fumo in coda alla sua Ags: un pistone del Bmw si è rotto e per il forte francese è il ritiro. Danner però non può respirare: la sua frizione è rotta e Ferté si avvicina a grandi passi, superandolo all'esterno della San Donato nel corso dell'ultimo passaggio.

Luigi Massari

■ **FANGIO** — È arrivato improvvisamente al Mugello. Nessuno si aspettava il suo arrivo anche se i dirigenti erano stati avvertiti di questa possibilità. Lui, Juan Manuel Fangio, è rimasto sorpreso del calore con cui è stato accolto all'autodromo e meravigliato di molte cose di questo mondo che lui, abituato a seguire le gare della Formula 1, non conosce per niente. «Sono venuto al Mugello per parlare con Gariboldi e per definire il contratto che permetterà a mio nipote di partecipare al campionato italiano di Formula 3». Il cinque volte campione del mondo è stato poi insignito della medaglia d'oro come sportivo dell'anno 1984. Prima di lui, questa onorificenza nel campo dei motori era stata consegnata solo al grande Enzo Ferrari. (p. c.)



A sinistra, subito dopo il via, Streiff conclude davanti a Thackwell, Danner, Moreno e Tassin. Sopra, l'uscita di pista di Moreno al primo giro. Sotto, l'esultanza di Ferté al traguardo per il suo bel secondo posto



F.3 italiano a Monza con lo sconto

Eccoci ad un altro rituale appuntamento con gli amici dell'AUTOMOBILE CLUB di MILANO che, nel nome dell'ormai decennale collaborazione con AUTOSPRINT, anche per le gare in programma a Monza in data 27 maggio - 1. Premio Monza F. 3 - offrono le tradizionali facilitazioni ai Soci del Club e ai nostri lettori. Ecco come:

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

● **Altri Soci:** speciale sconto di L. 1.000 (L. 6.000 anziché L. 7.000) sul biglietto d'ingresso, dietro presentazione della tessera alle biglietterie di Vedano e S. Maria alle Selve;

● **Lettori di AS:** speciale sconto di L. 1.000 dietro presentazione del presente tagliando alle biglietterie di Vedano e S. Maria alle Selve.

Il biglietto d'ingresso sarà valido per qualsiasi ordine di posti, tribune comprese.

Altri sconti verranno praticati dall'A.C. di Milano ai ragazzi di età compresa fra i 12 e i 15 anni che pagheranno l'eccezionale prezzo di L. 3.000, mentre i ragazzi fino a 11 anni avranno ingresso gratuito.

Come al solito la gentilezza degli amici milanesi concede ai nostri Soci i rituali 5 biglietti retro-box (e ingresso per vettura) dei quali fruiranno: — AROSIO ENRICO - Via S. Francesco, 7 - 20053 Lissone (MI)

— CESTARI EGIDIA - Via della Vittoria, 71 - 20072 Castiglione d'Adda (MI)

— FILIPPI FEDERICO - Via Rodari, 49/bis - 21052 Busto Arsizio (VA)

— ODANO MAURIZIO - V.le Brenta, 7 - 20139 Milano

— ZITELLI BENEDETTO - Via Petrarca, 37 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)

che potranno ritirarli, in busta chiusa nominativa, presso il capo servizio ai cancelli di Vedano a partire dalle ore 8 di sabato 26 maggio.

EURO F.2

LE INTERVISTE

Thackwell tocca ferro

«Sì, il mio vantaggio ora è nettissimo, ma vi ricordate Gabbiani l'anno scorso?». Nannini spiega l'incidente: «Ero arrabbiato...»

MUGELLO — Una gara quasi monotona. Se non ci fossero stati i contatti fra Danner e Moreno al primo giro e fra Nannini e Theys, sarebbe stata addirittura piatta. Come piatte sono le dichiarazioni del vincitore. «Dopo aver studiato il comportamento di Danner — afferma Thackwell — ho deciso di attaccare anche perché l'assetto della mia Ralt era perfetto. Nella seconda parte della gara ho pensato di rallentare perché è venuto fuori un leggero sottosterzo, che però era controllabilissimo. Mi dispiace per Moreno. Il campionato non è ancora finito anche se il mio vantaggio è nettissimo. Vi ricordate la stagione passata con Gabbiani? Non mi piacerebbe proprio fare la sua fine!».

MORENO accanto al compagno ci spiega come è andata la sua uscita di pista: «Al termine della curva San Donato, mentre mi stavo preparando ad impostare la nuova curva, mi sono sentito sollevare con il posteriore. Ho cercato di mantenere la macchina in traiettoria, ma non c'è stato niente da fare. Meno male che mi hanno evitato tutti!».

NANNINI e Theys avevano già provato al terzo giro ad «agganciarsi». Ci sono riusciti però verso la fine della gara, alla curva San Donato. Sentiamo le due versioni. Theys: «Non so come è andata. Nannini mi ha affiancato e forse mi stava superando quando ha chiuso improvvisamente. C'è anche il fatto che la mia macchina aveva un grosso sottosterzo e pertanto può darsi che abbia allargato più del necessario». Stessa versione per il pilota italiano: «Credevo di farcela, anche se forse era più logico aspettare perché avevo visto che Theys era in difficoltà; ma ormai ero deciso. Sono sicuro che Didier mi è entrato nel mezzo dell'asse delle mie ruote. Non so fino a che punto perché lui ha allargato o perché io ho stretto troppo. Comunque la macchina non prendeva ancora bene i giri e pertanto ero un poco arrabbiato perché mi avevano passato in troppi.

Piero Campani



Per Thackwell sul podio anche i complimenti di Manuel Fangio

MUGELLO

Quinta gara del campionato europeo di F. 2 Mugello, 19 maggio 1984

Così (in 17) al via e (in 13) al traguardo

Philippe Streiff (Ags JH 19C-Bmw) 1'39"54	Christian Danner (March 842-Bmw) 1'39"45
Pascal Fabre (March 842-Bmw) 1'40"09	Mike Thackwell (Ralt RH6/84-Honda) 1'39"55
Roberto Moreno (Ralt RH6/84-Honda) 1'41"56	Emanuele Pirro (March 842-Bmw) 1'41"13
Michel Ferté (Martini 001-Bmw) 1'42"35	Tomas Kaiser (March 842-Bmw) 1'41"74
Alessandro Nannini (Minardi M283-Bmw) 1'43"35	Thierry Tassin (March 842-Bmw) 1'43"06
Roberto Del Castello (Minardi M283-Bmw) 1'43"40	Didier Theys (Martini 001-Bmw) 1'43"38
Pierre Petit (March 842-Bmw) 1'43"65	Guido Daccò (March 842-Bmw) 1'43"62
Pierre Chauvet (Spirit 201-Bmw) 1'44"11	Stefano Livio (Merzario M84-Bmw) 1'44"05
	Roland Minder (March 832-Bmw) 1'46"96

- Mike Thackwell** (Ralt-Honda) 42 giri in 1h13'38"89 alla media di 179,466 kmh
- Ferté** a 1'20"00 (Martini-Bmw)
- Danner** a 1'22"03 (March-Bmw)
- Pirro** a 1'36"45 (March-Bmw)
- Tassin** a 1 giro (March-Bmw)
- Theys** a 1 giro (Martini-Bmw)
- Petit** a 1 giro (March-Bmw)
- Daccò** a 1 giro (March-Bmw)
- Fabre** a 2 giri (March-Bmw)
- Minder** a 2 giri (March-Bmw)
- Streiff** a 3 giri (AGS-Bmw)
- Del Castello** a 3 giri (Minardi-Bmw)
- Livio** a 3 giri (Merzario-Bmw)

■ Giro più veloce: **Thackwell** in 1'43"92, media 181,698 kmh

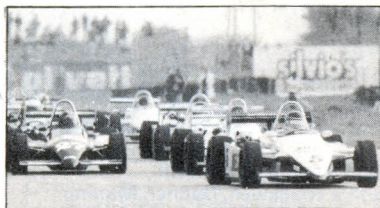
I ritiri: **Moreno** (1. giro) incidente; **Chauvet** (3. giro) motore; **Kaiser** (27. giro) motore; **Nannini** (33. giro) incidente.

Così l'Euro F.2 dopo la 5. gara

	SILVERSTONE (1-4)	HOCKENHEIM (8-4)	THRUXTON (23-4)	VALLELUNGA (13-5)	MUGELLO (19-5)	PAU (11-6)	HOCKENHEIM (24-6)	LE CASTELLET (8-7)	MISANO (22-7)	PERGUSA (29-7)	DONINGTON (27-8)	BRANDS HATCH (23-9)	TOTALE
1. Thackwell	9	6	9	9	9								42
2. Moreno	6	9	—	6	—								21
3. Ferté	4	4	—	3	6								17
4. Danner	—	1	6	4	4								15
5. Pirro	1	3	3	—	3								10
6. Tassin	3	—	2	—	2								7
7. Streiff	—	2	4	—	—								6
8. Fabre	2	—	—	2	—								4
9. Theys	—	—	1	1	1								3

AUTO SPRI NT

TRICOLORE F.3



27 MAGGIO 1984
AUTODROMO DI MONZA
5ª GARA DI CAMPIONATO
1º PREMIO MONZA F. 3

TAGLIANDO SCONTO 1000 LIRE

FORMULA FIAT ABARTH/Minutolo ancora primo

Che paura Alboreto jr.!

Il fratellino di Michele è uscito incolume da uno spettacolare incidente in batteria dopo aver capottato in mezzo alla pista

MUGELLO. La quarta vittoria consecutiva di Michele Minutolo nel campionato di Formula Fiat Abarth e il pauroso incidente capitato in batteria al «fratellino» di Alboreto, Ermanno, hanno caratterizzato la quinta gara del campionato monomarca al Mugello. L'incidente di Alboreto è avvenuto alla curva Scarperia: in staccata Martini, che guidava un gruppetto di concorrenti ha sbagliato la cambiata e si è trovato con il cambio in folle. Rossi, che lo seguiva, ha scartato sulla sinistra dove intanto si era portato Alboreto. I due sono venuti a contatto e la macchina di Alboreto è saltata in aria cadendo poi sulla pista rovesciata. Arrivava Monti che non ha potuto evitare la vettura capovolta del milanese centrandola in pieno. Attimi di paura, poi fortunatamente Alboreto è uscito incolume, aiutato dai commissari, dai rottami.

FINALE. Partenza bruciante di Minutolo che in un solo giro riesce a prendere un buon vantaggio. Segue Tedeschi mentre gli altri concorrenti sono già attardati di oltre un secondo. Alla prima curva entrano in collisione Arienti e Melani mentre alla «Arrabbiata» Capello si gira uscendo fuori pista e coinvolgendo nella sua uscita anche Giombini. A metà gara rimangono solo in quattro ad inseguire i primi con Barlassina e Larini che allungano distanziando Vullo e Martini. Il giovane

toscano decide a questo punto di cercare l'attacco definitivo nei confronti di Barlassina ed alla staccata della Materassi lo infila all'interno. Ma all'ultimo giro sciupa tutto finendo nel prato. Riparte subito ma ormai è tutto deciso. (p. c.)

F. FIAT ABARTH

Mugello, 19 maggio 1984

Le classifiche

1. BATTERIA: 1. Minutolo 7 giri in 14'53"960 media 147,852 Km/h; 2. Tedeschi 14'54"040; 3. Larini 15'07"790; 4. Vullo 15'08"040; 5. Arfé 15'08"160; 6. Pelloni 15'08"370; 7. Vivarelli 15'14"990; 8. Marcheselli; 15'15"560; 9. Meloni 15'22"170; 10. Liatti 15'22"170; 11. Arienti 15'22"170; 12. Conti 15'37"490; 13. Califano 15'38"340; 14. Paoli 15'42"030; 15. Palma 15'47"670; 16. Antonelli 15'47"950; 17. Vigni 16'02"980; 18. Barbieri 16'15"140; 19. Bormida 16'53"670.

□ Giro più veloce: Minutolo in 2'05"96 media 149,905 Km/h

2. BATTERIA: 1. Capello 7 giri in 14'59"34 media 146,860 Km/h; 2. Giombini 14'59"91; 3. Barlassina 14'59"92; 4. Verna 15'16"80; 5. Martini 15'17"00; 6. Maggiorelli 15'17"26; 7. Rossi 15'31"43; 8. Chiesa 15'31"97; 9. Bonsaver 15'40"06; 10. Munari 15'40"83; 11. Baiguera 15'41"30; 12. Caramazza 15'41"95; 13. Vettori 16'01"15; 14. Landi a 3 giri.

□ Giro più veloce: Capello in 2'06"77 media 148,947 Km/h

FINALE: 1. Minutolo 14 giri in 29'49"65 media 147,709 Km/h; 2. Tedeschi 29'55"24; 3. Vullo 30'15"27; 4. Barlassina 30'17"05; 5. Martini 30'21"34; 6. Larini 30'27"95; 7. Vivarelli 30'37"16; 8. Marcheselli 30'37"31; 9. Arfé 30'39"82; 10. Maggiorelli 30'55"49;

11. Bonsaver 31'05"17; 12. Landi 31'18"08; 13. Paoli 31'25"88; 14. Chiesa 31'25"88; 15. Verna 31'43"26; 16. Vettori 31'45"15; 17. Palma a 1 giro; 18. Munari a 3 giri; 19. Conti a 3 giri; 20. Pelloni a 4 giri; 21. Califano a 5 giri; 22. Caramazza a 6 giri.

□ Giro più veloce: Minutolo in 2'06"33 media 149,466 Km/h

CLASSIFICA GENERALE DOPO 5 GARE: 1. Minutolo punti 36; 2. Tedeschi 19; 3. Vullo 15; 4. Arfé 12; 5. Barlassina 8; 6. Larini 7; 7. Verna 6; 8. Alboreto e Capello 4; 10. Conti e Monti 3; 12. Zaffiri, Amadori e Martini 2; 15. Severi e Giombini 1.

F. 2000

Che beffa per Zani!

MUGELLO — Non sembrava potessero esistere dubbi sul vincitore della gara, vista la facilità con cui Zani fin dalle prime battute staccava Tesini, ma il colpo di scena arriva proprio sul traguardo: all'uscita dalla curva Bucine si rompe il filo dell'acceleratore sulla Martini di Zani ed il parmense viene superato dall'incredulo Tesini. (l. m.)

La classifica: 1. Tesini (Alfa-AR) 15 giri in 30'28"07 media 154,934 km/h; 2. Zani (Martini) 30'28"66; 3. Soldi (Martini) 30'42"55; 4. Nieri (March) 30'42"76; 5. Pantano (Dallara) 30'42"92; 6. Tomassini (Martini) 30'57"72; 7. Scardino (Edo Bellasi) 31'10"43; 8. Mendis (Ralt) 31'10"55; 9. Benusiglio (Ralt) 31'30"72; 10. Venzi (Martini) 32'10"81.

MG METRO

Pace è il più forte

MUGELLO. Giampaolo Pace era atteso ad una verifica e puntualmente il 22enne viterbese del team Automme-Mazzalupi ha imposto la legge del più forte conquistando una vittoria costruita con intelligenza e con quella grinta necessaria a debellare avversari certamente non disposti a regalargli niente. Sul podio, al termine delle due manches, sono finiti al 2. e 3. posto Grassetto e Presentini. Non molto fortunato è stato il ritorno alle corse di Arturo Merzario che con una vettura messagli a disposizione dalla concessionaria Ferrari di Modena, ha dovuto fare i conti con un motore recalcitrante. (m. m.)

CHALLENGE MG METRO

Mugello, 19 maggio 1984

Le classifiche

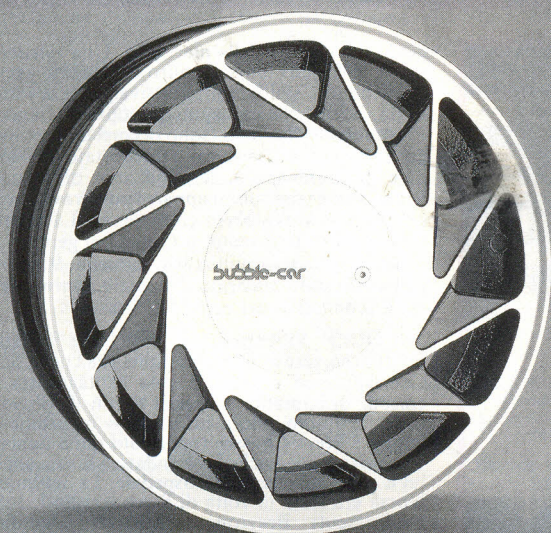
1. manche: 1. Grassetto in 27'39"71, alla media di 125,129 km/h; 2. Pace 27'40"28; 3. Presentini 27'46"98; 4. Russo 27'47"21; 5. «Donald Duck» 28'00"83; 6. Scarabelli; 7. Boffa; 8. Giovannetti; 9. Gunnella; 10. Baronio.

2. manche: 1. Pace in 27'16"16; 2. Gunnella 27'17"98; 3. Presentini 27'19"28; 4. Scarabelli 27'20"81; 5. Grassetto 27'22"49; 6. Russo; 7. Boffa; 8. Benedini; 9. «Donald Duck»; 10. Moselli.

Classifica finale: 1. Pace 54'56"44; 2. Grassetto 55'02"21; 3. Presentini 55'06"26; 4. Russo 55'10"23; 5. Scarabelli 55'27"88; 6. Gunnella; 7. «Donald Duck»; 8. Boffa; 9. Baronio; 10. Benedini; 11. Brancatelli; 12. Filippini; 13. Pellanda; 14. «Pal Vox»; 15. Merzario; 16. Ricci; 17. Giovannetti; 18. Di Filippo; 19. Castagna.

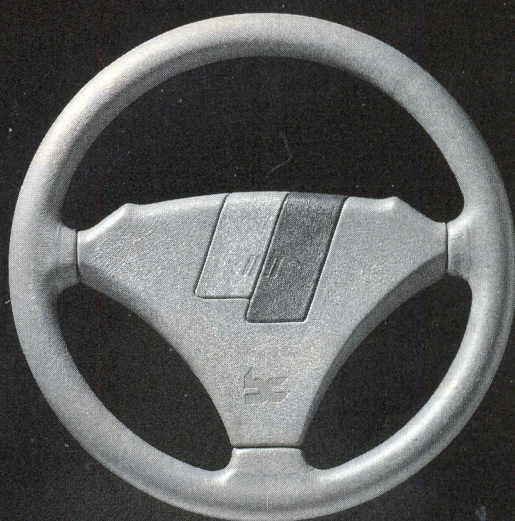
Classifica generale dopo 3 gare: Pace punti 56; Benedini 32; Presentini 27; Moselli 22; Scarabelli 19; Grassetto 15; Gunnella 15; Russo 14; Ricci 12; Boldrini 10.

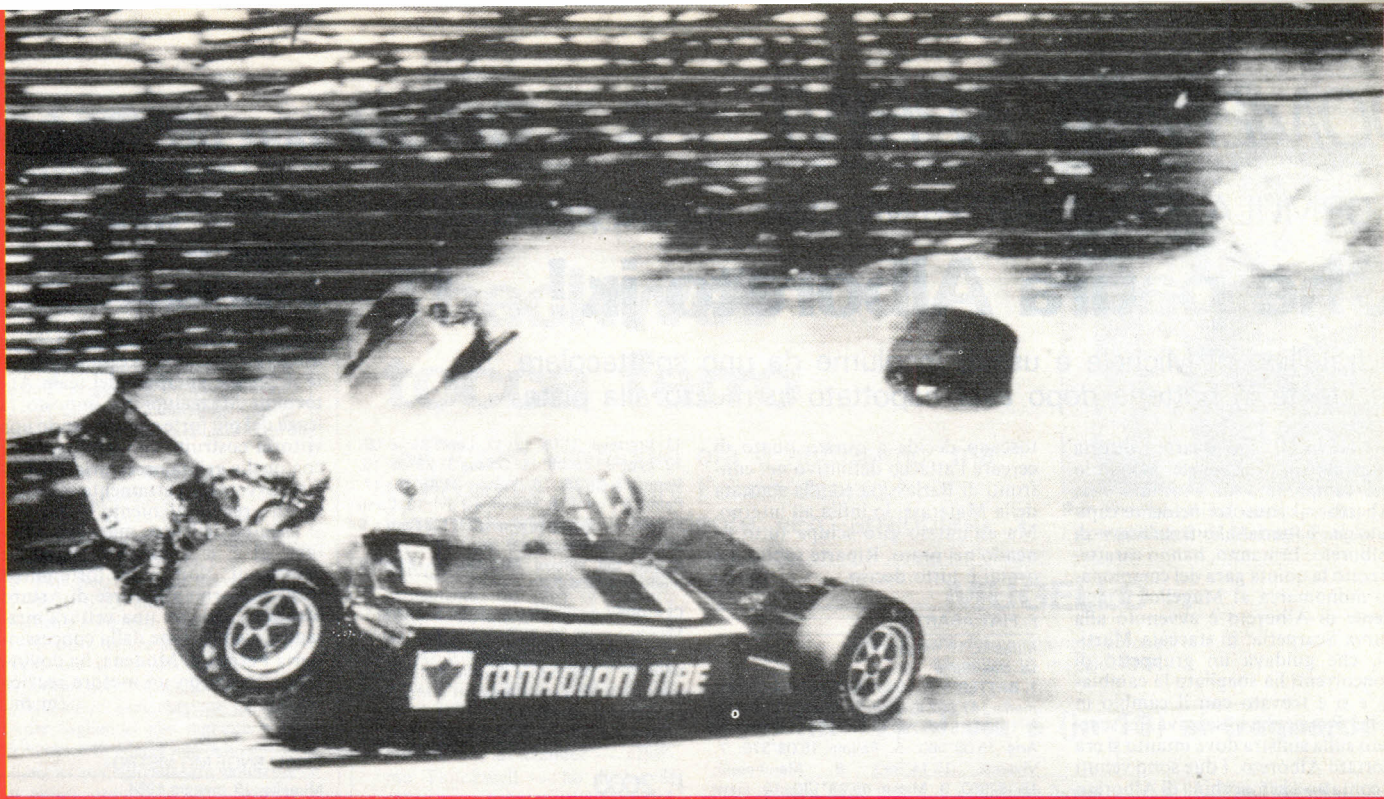
Ruota in lega leggera 6 x 14



bubble-car®
20094 Corsico (MI) - Via Pacinotti, 44
Tel. (02) 44.02.854/5 - Telex 324330 BUBBLEI

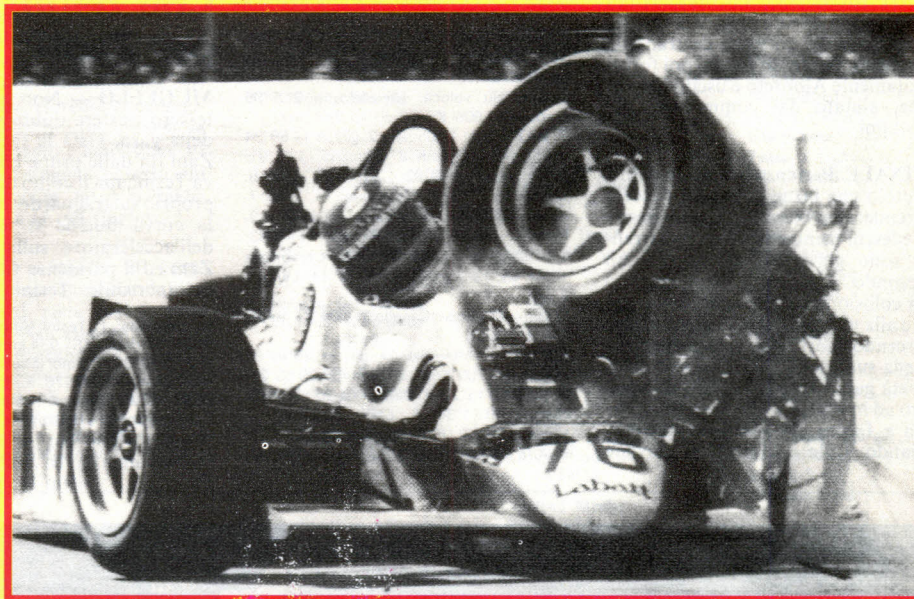
Volante in pelle



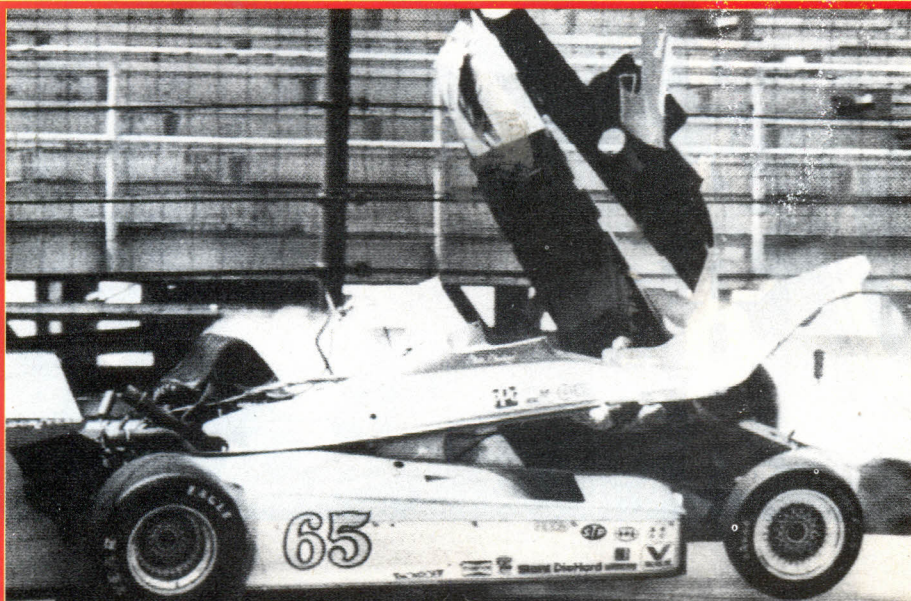


INDY DRAMMATICA J. Villeneuve sta meglio: vuole correre!

INDIANAPOLIS — Jacques Villeneuve domenica è uscito dal Methodist Hospital. I medici che avevano diagnosticato una commozione cerebrale subito dopo l'incidente, lo hanno invitato a ripresentarsi mercoledì per un controllo. Il canadese, un occhio nero e dolorante, afferma insistentemente di voler partecipare alla 500 Miglia in programma domenica. Ma obbedirà al responso dei medici. Il fatto che ha fatto tremare tutto il mondo dell'automobilismo sportivo, era successo giovedì 17 maggio. Il fratello di Gilles Villeneuve, che la domenica precedente aveva già conquistato una buona posizione nella griglia di partenza, giovedì era tornato in pista per tentare di migliorare il proprio tempo. Al volante del muletto di una March 83C Cosworth, lanciato ad una velocità superiore ai 300 km/h, si era schiantato contro il muro della curva nord dopo aver



UNA DRAMMATICA IMMAGINE DELL'INCIDENTE A VILLENEUVE (Telefoto Ansa)



perso il controllo della macchina. Una «striscia» di 300 metri lungo il muro di cemento aveva contribuito a sfaldare progressivamente la vettura (la vedete nelle immagini qui sopra e a fianco). Prontamente soccorso (sono occorsi dieci minuti per estrarlo dalla vettura) e trasportato all'ospedale di Indianapolis, le condizioni di Jacques Villeneuve erano subito apparse non gravi, anche se il pilota aveva perso conoscenza. La moglie Céline aveva telefonato in Canada ai genitori di Jacques per tranquillizzarli: appena 9 giorni prima era stato celebrato il secondo anniversario della scomparsa del povero Gilles...

JACQUES Villeneuve, 28 anni, due tentativi falliti di correre in F. 1, campione 1983 nella serie Can-Am, non è stato il solo protagonista di episodi drammatici in questi giorni di prove a Indy. L'ultimo pilota infortunato in ordine di tempo è Steve Chassey (nella foto qui a fianco), 39 anni: sabato anche lui è andato a muro, anche lui è stato ricoverato all'ospedale. La settimana scorsa era stata la volta di Steve Krisiloff, John Paul, Scott Brayton e Michael Chandler. (l.m.)

CAMPIONATO CART

Completata la griglia della classica 500 Miglia

Indy ha detto 33

Qualificati anche Rutherford, Cogan, e Daly. Sneva, il vincitore dello scorso anno, partirà dalla pole position. Teo Fabi, in quinta fila, riuscirà a ripetere la stupenda corsa del 1983?

INDIANAPOLIS. I giochi sono fatti, la griglia di partenza è definita nei suoi 33 nomi. Domenica 27 maggio alle ore 11 locali dopo il tradizionale sparo dei cannoni verrà dato il via alla 68. edizione della 500 Miglia di Indianapolis, terza prova del campionato Cart. Tom Sneva, vincitore della passata edizione, partirà dalla pole conquistata a tempo di record (210,029 miglia corrispondenti a 338 km/h), a fianco di Holmes e Rick Mears. Teo Fabi, protagonista delle

prove nel 1983, scatterà dalla quinta fila e cercherà la grande impresa che nella passata edizione non gli riuscì per pura sfortuna. La settimana scorsa è stata animata da coloro che ancora non avevano trovato un posto in griglia. Da giovedì e domenica il catino di Indy ha visto molti tentativi «disperati» e quindi anche molti incidenti (di cui riferiamo a parte). Il vecchio Johnny Rutherford, che sembrava ormai tagliato fuori, ce l'ha fatta dopo aver acquista-

to da Al Unser jr (con l'aiuto di Foyt) una macchina. L'impresa è riuscita anche a Scott Brayton (uno degli «incidentati») così come a Kevin Cogan che abbandonata la Ligier, si è qualificato con una Eagle Pontiac di Dan Gurney al pari di Derek Daly. A Indy in questi giorni piove. La speranza di tutti, spettatori e piloti, è che domenica il sole protegga la attesissima gara.

Lino Manocchia

■ **METANOLO** - Come si sa il carburante delle monoposto del campionato Cart è metanolo e non benzina. Il metanolo è meno costoso e meno inquinante della benzina. Per questo il Comitato Senatoriale per l'Energia ed il Commercio degli Usa ha inviato Kirk Russel (direttore tecnico della Cart) ad illustrare i meriti di questo tipo di carburante in vista di una sua possibile utilizzazione anche nel sistema di trasporto urbano.

La corsa a Rete 4

Come già l'anno scorso, anche quest'anno «Rete 4» darà un'ampia sintesi della «500 Miglia» di Indianapolis che si disputerà domenica prossima 27 maggio. Il servizio andrà in onda alle 15.30 di sabato 2 giugno (commento di Marcello Pirovano e Giorgio Levi) e sarà replicato domenica 3 giugno alle ore 12. La durata della trasmissione è di circa un'ora.

I guai di Giacomelli e Ballabio

INDIANAPOLIS - Tempi duri per i piloti italiani in America. Teo Fabi nelle qualificazioni di Indy non ha ripetuto l'exploit del 1983 ma quel che peggio è che Bruno Giacomelli, partito per gli Usa carico di speranze, dopo due gare del campionato Cart si trova a piedi. Poi c'è Ballabio che, trasferitosi oltre Atlantico per cercare un ingaggio nella Cart, dopo numerose promesse non mantenute, sta perdendo ogni speranza. Il fatto grave è che, per quanto riguarda questi ultimi due piloti, adesso sono entrati in ballo gli avvocati. Ma vediamo nel dettaglio cosa è successo. Giacomelli aveva debuttato a Long Beach, nella prima gara del campionato, con una vecchia Theodore di Teddy Yip. Si era ritirato. A Phoenix, seconda corsa, non si era qualificato. E qui era iniziato il pasticcio. Il «patron» della Theodore dava la patente di incapaci agli uomini del suo team e li licenziava in blocco. Le cose precipitavano a Indianapolis alla vigilia della prima prova di qualificazione. Yip aveva fatto preparare una nuova macchina, Giacomelli l'aveva provata per tre giorni con tempi progressivamente confortanti. Poi all'improvviso Bobby Unser, rappresentante di Yip negli Usa, consegnava a Bruno una lettera in cui gli chiedeva di «avere pazienza per altri sei mesi; il tempo necessario per allestire una nuova macchina». In alternativa gli concedeva la facoltà di trovarsi un altro team. Al che Giacomelli affidava la cosa ad un gruppo di avvocati e contemporaneamente si metteva a cercare un altro team. Che al momento non ha ancora trovato.

tura di Fulvio Maria Ballabio. Sembrava aver trovato un posto nel team di Pepe Romero. Ma alla vigilia delle prove di Indy il milanese si era sentito dire che per lui non c'era più spazio. Ballabio, che intanto aveva già trovato diversi sponsor tra cui la Repubblica Dominicana, si era allora accordato col Team Provimi, quello per cui corre Derek Daly. Nelle prove di Indy, Daly era andato a muro rovinando la macchina e Provimi aveva detto a Ballabio che il «muletto» non era più disponibile: se voleva, poteva trovarsi un'altra squadra. A questo punto anche Ballabio rimetteva la faccenda nelle mani degli stessi legali di Giacomelli. Vedremo gli sviluppi dell'avventura... (l.m.)

■ **DEBUTTANTI**. Al loro debutto sull'ovale di Indy sono i seguenti piloti: Michael Andretti, Roberto Guerrero, Tom Gloy, Al Holbert, Emerson Fittipaldi e Jacques Villeneuve.

IMSA

Whittington batte le Jaguar

CHARLOTTE — Partita dalla pole position, la March Chevrolet di Bill Whittington-Lenier ha dominato la 500 Miglia di Charlotte valida per il campionato Imsa precedendo al traguardo le due Jaguar di Tullius-Bundy e Redman-Bedard, staccate di oltre tre giri. La Momo di Giampiero Moretti e Fulvio Maria Ballabio ha dovuto abbandonare al 17. giro per rottura della frizione-dopo che in prova aveva ottenuto il 12. miglior tempo. (l.man.)

500 Miglia di Indianapolis

Schieramento di partenza

Tom Sneva (March 84 C-Cosw.) 337,936	Howdy Holmes (March 84 C-Cosw.) 334,634	Rick Mears (March 84 C-Cosw.) 334,425
Michael Andretti (March 84 C-Cosw.) 334,358	Gordon Johncock (March 84 C-Cosw.) 333,939	Mario Andretti (Lola T 800) 333,814
Roberto Guerrero (March 84 C-Cosw.) 330,998	Geoff Brabham (March 84 C-Cosw.) 329,733	Herm Johnson (March 84 C-Cosw.) 329,230
Al Unser Sr. (March 84 C-Cosw.) 328,945	Danny Ongais (March 84 C-Cosw.) 328,200	A.J. Foyt (March 84 C-Cosw.) 328,010
Tom Gloy (March 84 C-Cosw.) 327,846	Teo Fabi (March 84 C-Cosw.) 327,592	Al Unser Jr. (March 84 C-Cosw.) 327,277
Al Holbert (March 84 C-Cosw.) 326,652	Tony Bettenhausen (March 84 C-Cosw.) 326,326	Bobby Rahal (March 84 C-Cosw.) 326,997
Pat Bedard (March 84 C-Cosw.) 331,523	Dick Simon (March 84 C-Cosw.) 323,434	Pancho Carter (March 84 C-Cosw.) 324,728
Chip Ganassi (March 84 C-Cosw.) 324,393	Emerson Fittipaldi (March 84 C-Cosw.) 323,534	Joselo Garza (March 84 C-Cosw.) 323,272
Spike Gelhausen (March 84 C-Cosw.) 322,569	Jacques Villeneuve (March 84 C-Cosw.) 321,820	Scott Brayton (March Buick) 327,651
Kevin Cogan (Eagle Pontiac) 327,231	Danny Sullivan (Lola T 800) 327,539	Derek Daly (March 84 C-Cosw.) 329,597
Johnny Rutherford (March Chevy) 323,092	George Snider (March 84 C-Cosw.) 326,515	Dennis Firestone (March 84 C-Cosw.) 323,452

SIMILE NELLA sostanza l'avven-

SALITE/Pieve S. Stefano-Passo dello Spino e Bormio-Stelvio

Finalmente Baribbi

PIEVE S. STEFANO. Nella ricorrenza storica della 20. edizione consecutiva, al passo dello Spino il cronometro ha voluto premiare la gara del bresciano Ezio Baribbi, che a bordo della sua Osella PA9 ha potuto scrivere per la prima volta il suo nome nel prestigioso albo d'oro della corsa. Scola e Caliceti sono stati ben al di sotto delle loro possibilità, mentre di un'ottima gara sono stati autori Cangelli (1600) e il pistoiese Breschi (1300), che hanno vinto le rispettive classi del Gr. 6. In Gr. N una menzione particolare la merita il velocissimo «Susj» che ha strabillato tutti con la sua «Super» Ritmo 130, e nel Gr. B il gentleman Nataloni.

Fernando Morandi

VELOCITÀ IN SALITA

Pieve S. Stefano, 20 maggio 1984

Cronoscalata Pieve S. Stefano Passo dello Spino

Le classifiche

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Franco Bonechi 7'33"86 media 99.149 kmh; 2. Civitelli 7'50"43; 3. Landi (Fiat 127) 7'51"77; 4. Stefano 7'52"11; 5. Agostini 7'52"5; 6. Arnuzzi 7'58"38; 7. Fanfara 8'00"76; 8. Forti 8'6"61; 9. Galvan 8'24"93; 10. De Florian 8'40"24; tutti gli altri su A 112;

Classe 1300: 1. Lorenzo 7'32"8 media 99.539; 2. 7'44"75; 3. Dal Mas 7'46"23; 4. Leone 7'46"77; 5. Piva 8'8"51; tutti su Talbot Samba;

Classe 1400: 1. Carlos (Alfasud) 8'26"84; **Classe 1600:** 1. Roberto Brenti (Ford Escort) 7'18"19 media 102.695 kmh; 2. Guerrera (Ritmo) 7'30"50; 4. Diletti (Alfasud) 7'46"12; 5. Maggiorin (Alfaromeo) 7'47"85;

Classe 2000: 1. «Susj» (Ritmo) 6'59"42 media 107.291 kmh; 2. Gordon (Ritmo) 7'10"96; 3. Daninato (Ritmo) 7'21"24; 4. Pazzagli (Ritmo) 7'21"52; 5. Dominici (Ritmo) 7'24"90; 5. Franciso (R 5 Turbo) 7'41"13; 6. Turano (Ritmo) 7'46"19; **Classe 2500:** 1. Sergio Lazzari (Alfetta GTV) 7'37"61.

GRUPPO A

Classe 1000: 1. Amedeo Pancotti (Fiat 127) 8'13"83 media 91.124; 2. Visci (Mini 90) 8'33"18.

Classe 1150: 1. Dario Romoli (Fiat 127) 7'35"12 media 98.875 kmh; 2. Larini (A 112) 7'40"16; 3. Conti (Fiat 127) 7'45"43; 4. Tomasetti (A 112) 7'56"51; 5. «Jankee» (A 112) 8'9"77; 5. De Domenico (Fiat 127) 8'14"43.

Classe 1400: 1. Franco Simoncini (R 5 Alpine) 8'14"45 media 91.010 kmh; 2. Antognazzi (R 5 Alpine) 8'36"95.

Classe 1600: 1. Leo (Golf) 7'06"60 media 106.99 kmh; 2. Bartolini (Golf) 7'25"77; 3. Gonfiotti (Talbot) 7'26"30.

Classe 2000: 1. Daniele Negrente (Ritmo) 6'53"42 media 108.848 kmh; 2. «Giuseppe» (Opel) 6'57"69; 3. Meliciani (Alfette GTV) 7'20"18; 4. Cochetti (R 5 Turbo) 7'22"73; 5. Marangone (Opel) 7'40"56.

Classe 2500: 1. Maurizio Iacoangeli (Alfaromeo) 6'38"73 media 112.858 kmh; 2. Lanzetti (BMW) 7'19"11.

GRUPPO B

Classe 1600: 1. Renzo Maggiani (Fiat X 1/9) 7'16"67 media 103.053 kmh; 2. De Cavillis (Fiat X 1/9) 7'40"80.

Classe 2000: 1. Gianni Bellandi (R 5 Turbo)

6'42"3 media 111.932 kmh; 2. Salvatore (R 5 Turbo) 6'50"53; 3. Poma (R 5 Turbo) 7'1"2; 4. Manzo (Lancia Beta Montecarlo) 7'39"41; 5. Torri (Lancia Beta Montecarlo) 7'52"79.

Classe 3000: 1. Germano Nataloni (Lancia 037) 6'26"25 media 116.505 kmh; 2. Perugini (Lancia rally) 6'47"88; 3. Nardini (Porsche) 6'56"40.

Classe oltre 3000: 1. Idalgo Branducci (Porsche) 7'8"68.

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Antonio Tomasi (Fiat 127) 7'40"2 media 97.821 kmh; 2. Gazzarri (A 112) 7'56"29; 3. Basagni (Fiat 127) 8'40"19.

Classe 1300: 1. Giuseppe Ceccarelli (Alfasud) 6'56"47 media 108.051 kmh; 2. Monti (Fiat 128) 7'07"92; 3. Aglietti (Alfasud) 7'19"60; 4. Casadei (Simca) 7'28"3; 5. Tondini (Simca) 7'59"16; 6. Moretti (Mini de Tomaso) 8'0"89.

Classe 1400: 1. Vincenzo Barbuscia (Fiat Ritmo) 6'53"14; media 108.922 kmh; 2. Pescatore (Alfasud) 8'14"25.

Classe 1600: 1. Giuliano Cornelio (Scirocco) 6'45"5 media 111.097 kmh; 2. Dolcini (Fiat Ritmo) 7'2"22; 3. Perini (Ritmo) 7'49"38.

Classe 2000: 1. Giuseppe Zarpellon (BMW) 6'51"57 media 109.337 kmh; 2. Chelini (Ford Escort) 6'56"46; 3. Ramillo (Alfaromeo) 7'2"69; 4. Franceschini (Opel Kadett) 7'11"77; 5. Torchia (Opel) 7'18"47; 6. Sonnezza (Fiat 131 Racing) 8'0"37.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Pierluigi Ruschi 7'31"82 media 99.597 kmh; 2. Broccolini 7'40"51; 3. Patacca 7'57"09; 4. Cossio 8'6"11; 5. Rocca 8'21"31; 6. Passerini 8'24"27; tutti su Fiat X 1/9.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Bruno Simonelli (Fiat X 1/9) 7'17"9.

Classe 2000: 1. Attilio Fantini (Fiat 131 Ab.) 7'23"1.

Classe 3000: 1. Edoardo Govoni 6'29"86 media 115.426 kmh; 2. Marsili 6'53"72; 3. Ronchi 6'57"48; tutti su Pantera de Tomaso.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Roberto Calore (Giannini) 7'52"28 media 95.282 kmh; 2. Campanile (Fiat 126) 7'58"80; 3. Rissone (Fiat 126) 8'4"3; 4. Capannesi (Fiat 126) 8'40"64.

Classe 1000: 1. Emilio Carpani (A 112) 8'2"43.

Classe 1300: 1. Italo Garattoni (Fiat 128) 7'21"33.

Classe 1400: 1. «Pipino» (Austin Mini) 8'4"29.

Classe 2000: 1. Sergio Farris (Escort) 6'32"79 media 114.575 kmh; 2. Galimberti (Escort) 6'39"73; 3. Percivale (Triumph) 7'1"61.

Classe 3000: 1. Alberto Albanti (Porsche) 7'4"70.

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Maurizio Vegano (Dallara) 6'37"38 media 113.242 kmh; 2. Piombini (Muccini) 7'7"51.

Classe 1300: 1. Franco Breschi (Lola) 6'1"93 media 124.333 kmh; 2. Bettin (Lola) 6'8"30; 3. Ragazzi (GT) 6'11"96; 4. Rem-Picci (Osella) 6'46"51.

Classe 1600: 1. Marco Cangelli (Osella) 5'46"8 media 130.028 kmh; 2. Arfé (Osella) 5'46"78; 3. Peroni (Chevron) 5'52"44; 4. Domingo (Osella) 5'52"97; 5. Giammaria (Osella) 6'2"31; 6. Brandi (March) 6'19"52; 7. Alberici (Osella) 6'22"31.

Classe 2000: 1. Ezio Baribbi (Osella) 5'29"23 media 137.099 kmh; 2. Scola (Osella) 5'35"21; 3. Caliceti (Osella) 5'38"16; 4. «Din» (Osella) 5'41"99; 5. Curatolo (Osella) 5'49"74; 6. Vignali (Lola) 5'55"1; 7. Cipriani (Osella) 6'0"10.

Tambone come Coppi

BORMIO — Nella magnifica cornice soleggiata del Parco Nazionale dello Stelvio, Tambone, il pilota della scuderia bresciana Team Millemiglia, si è aggiudicato la 14. cronoscalata Bormio-Stelvio che seppur con 2 ore di ritardo ha preso il via sul classico percorso di 4,6 chilometri. La gara, organizzata dalla scuderia Alitalia Corse e dall'Acì Sondrio, ha visto prevalere Tambone su Osella PA8 di ben 3 secondi più veloce del compagno di scuderia Bettoni alla guida di una Osella PA9. La terza piazza se l'è aggiudicata, invece, un pilota locale, Abbiati, al volante di una Lucchini Bmw. In evidenza nel gruppo N il comasco Bonanomi (Ritmo 130 Abarth) che si è imposto sul bergamasco Tacchini (Ritmo Abarth 125). Nel gruppo A la palma del migliore è andata invece a Cigarini del Team Bora su Alfa GTV 2.5 davanti al milanese De Gaetano anch'egli su Alfa GTV 2.5. La vittoria nel gruppo B è infine andata al valtellinese Bormolini su Porsche (Team Bankadati) che ha preceduto il conterraneo Perego.

Mario Reduzzi

VELOCITÀ IN SALITA

Bormio, 20 maggio 1984

14. Bormio - Stelvio -

Gara nazionale di velocità valida per la Coppa Csaì della montagna

Le classifiche

Classifica assoluta: 1. Tambone (Osella PA8) in 2'34"13; 2. Bettoni (Osella PA9) 2'37"39; 3. Abbiati (Lucchini Bmw) 2'44"80; 4. Pacino (Osella PA8) 2'45"56; 5. Bormolini (Porsche T.) 2'49"73; 6. Parlamento (March Ford) 2'52"37; 7. Rebai (Porsche 3000) 2'52"76; 8. Perego (Porsche 2.7) 3'00"01; 9. Zanini (Renault 5 T.) 3'05"55; 10. Viganò (Porsche 3000) 3'07"81.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Gimitelli (A112) 3'50"01; 2. Ottelli (A112) 3'51"66; 3. Merano (A112) 3'54"82; 4. Sciegghi (A112) 3'54"86.

Classe 1300: 1. Mozan 3'38"27; 2. Bormolini 3'39"56.

Classe 1400: 1. Arata (Fiat Ritmo) 4'22"23.

Classe 1600: 1. De Gregorio (Fiat Ritmo) 3'34"37; 2. Squaldino (Ford Escort) 3'44"21; 3. Gaggi (Talbot) 3'46"44.

Classe 2000: 1. Bonanomi (F. Ritmo 130) 3'19"31; 2. Tacchini (F. Abarth) 3'22"84; 3. Carini (F. Ritmo) 3'23"55; 4. Caslini (F. Abarth) 3'26"35; 5. Merzi (Ritmo) 3'30"97; 6. Sandrini (Renault 5 T.) 3'50"38.

GRUPPO 3

Classe 1600: 1. Bellamoli (Fiat X-1/9) 3'35"77; 2. Maseroli (Fiat X-1/9) 3'54"97.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Butti (Fiat 127) 3'26"65; 2. Santus (A112) 3'36"59; 3. De Bernardi (A112 Abarth) 3'38"58; 4. Varisto (A112 Abarth) 3'43"73; 5. Besta (A112 Abarth) 3'44"67; 6. Bertazzini (A112 Abarth) 3'50"83; 7. Fomiatti (A112 Abarth) 3'55"46.

Classe 1400: 1. Girardi (Renault 5 A) 3'32"55; 2. Cominazzi (Renault 5 A) 3'35"15; 3. Cornaggia (Renault 5 A) 3'50"14.

Classe 1600: 1. Maximilian (Volk. GTI) 3'15"78; 2. Di Giacomo (Volk. GTI) 3'19"16; 3. Bracchi (Fiat Ritmo) 3'29"58; 4. Endrizzi

(Volk. GTI) 3'29"84; 5. Bidese (Talbot S.) 3'36"55.

Classe 2000: 1. Stagni (Opel) 3'18"76; 2. Bertolini (Opel) 3'27"99.

Classe 2500: 1. Cigarini (Alfa GTV 6) 3'13"42; 2. De Gaetani (Alfa GTV 6) 3'13"86; 3. Gneccchi (Bmw) 3'18"50.

Classe oltre 2500: 1. Grasso (Ford O.) 4'00"14.

GRUPPO 2/81

Classe 1150: 1. Tommasini (Fiat Ritmo) 3'33"55; 2. Magri (Ritmo) 3'41"81. 3. Bormolini (Fiat 128) 3'42"27.

Classe 1300: 1. De Lucca (Simca) 3'22"51; 2. Nana (Alfa Romeo) 3'37"09; 3. Ratti (Simca) 3'37"18; 4. Finiguerra (Toyota) 3'42"41.

Classe 1400: 1. Travagin (Renault 5) 3'22"19; 2. Carbone (Fiat Ritmo) 3'23"98; 3. Del Maffeo (Renault 5) 3'38"03.

Classe 1600: 1. Giudici 3'19"62.

Classe 2000: 1. Fraitac (Opel) 3'14"19.

GRUPPO B

Classe 2000: 1. Zanini (R.5) 3'05"55; 2. Balgera (R.5) 3'11"47; 3. Vogt (Renault 5) 3'20"58.

Classe 3000: 1. Perego (Porsche) 3'00"01; 2. Viganò (Porsche 3000) 3'07"81; 3. Tosini (Porsche 911) 3'08"64; 4. Agnello (Porsche 911) 3'20"58.

Classe oltre 3000: 1. Bormolini (Porsche T.) 2'49"73.

GRUPPO 4/81

Classe 1300: 1. Bona (Fiat X-1/9) 3'29"15; 2. Varalta (Fiat X-1/9) 3'31"00; 3. Bronzino (Fiat X-1/9) 3'31"26.

Classe 3000: 1. Rebai (Porsche 3000) 2'52"76.

GRUPPO 5/81

Classe 1600: 1. Panzeri (Dallara X-1/9) 2'53"62.

GRUPPO VETTURE SPORT

Classe 2000: 1. Tambone (Osella PA8) 2'34"13. 2. Bettoni (Osella PA9) 2'37"39; 3. Abbiati (Lucchini Bmw) 2'44"80; 4. Pacino (Osella PA8) 2'45"56; 5. Parlamento (March-Ford) 2'52"37.

■ **TRIONFO VOLVO** — Si è svolta sempre sul circuito svedese di Anderstorp anche la prima prova del campionato svedese gr. A che ha visto conquistare il primo e secondo posto dei due concorrenti Volvo nell'eurotrismo, Ulf Granberg e Igemar Petersson, in questo ordine, seguiti da un'altra Volvo 140 turbo di Ake Erntsson in 3. posizione.

■ **F. 3 SVEDESE** — Si è disputata sul circuito di Anderstorp la prima prova del campionato nordico e svedese di F. 3. L'ha vinta l'ex pilota di F. Ford 2000, Bo Martinsson che corre occasionalmente sia in F. 3 che in F. 2. Il secondo posto è andato al veterano svedese Thorbjorn Carlsson, che è riuscito con fatica a tenere a bada il giovane finlandese Jari Koiranen.

■ **DUMFRIES** — Pole position e vittoria per Johnny Dumfries anche a Donington nella 7. gara del campionato inglese Marlboro di F. 3. Dumfries, su Ralt-VW, ha preceduto al traguardo Greg. Spence, Trevor e Ross Cheever, il fratello minore di Eddie. Nella classifica di campionato il suo vantaggio sul secondo, Russell Spence, è salito a ben 34 punti.



Soltanto per l'Italia

Argenta: così la Fiat alza il Volumex

Dopo le Lancia Trevi, Beta, HPE (sempre del Gruppo), la Casa torinese continua nella sua scelta tecnologica ponendo sul mercato un altro modello con compressore volumetrico

Ecco i «numeri» dell'Argenta Sx

BERLINA quattroporte, cinque posti, trazione posteriore. **MOTORE:** bialbero di 1995 cc con compressore volumetrico - 135Cv. **CAMBIO:** meccanico 5 rapporti. **ACCELERAZIONE:** chilometro da fermo in 30"8 - da 0 a 100 km/h in 9"8. **VELOCITÀ MAX:** 185 km/h (con la 4ª marcia). **CONSUMI:** 12 litri/100 km (ciclo urbano) - 7,5 litri/100 km ai 90 km/h - 9,8 litri/100 km a 120 km/h. **ACCESSORI DI SERIE:** pneumatici ribassati Pirelli P6 - cristalli atermici - tendine parasole posteriori - chiusura centralizzata - vetri elettrici - servosterzo - condizionatore d'aria - pannello check-control - rivestimenti in panno speciale. **PREZZO:** 20 milioni circa

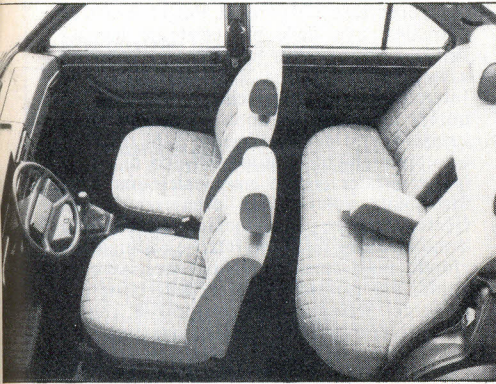
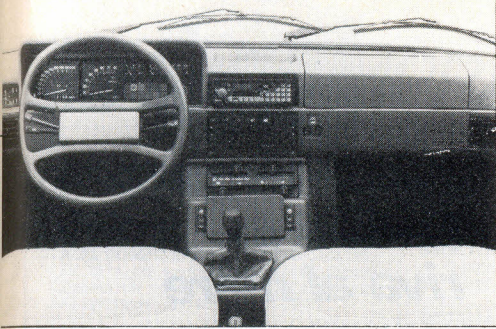


COLLECCHIO — È la nuova ammiraglia di casa Fiat, la vettura che dovrà combattere contro la sempre crescente invasione straniera nel settore delle berline di lusso della categoria 2 litri. Discendente diretta dell'Argenta Vx, presentata al recente salone di Ginevra e riservata esclusivamente al mercato estero, la nuova Argenta Sx si caratterizza dalla vettura che tutti conosciamo per l'utilizzo del motore equipaggiato con

compressore volumetrico, che incrementa le prestazioni senza toccare i consumi.

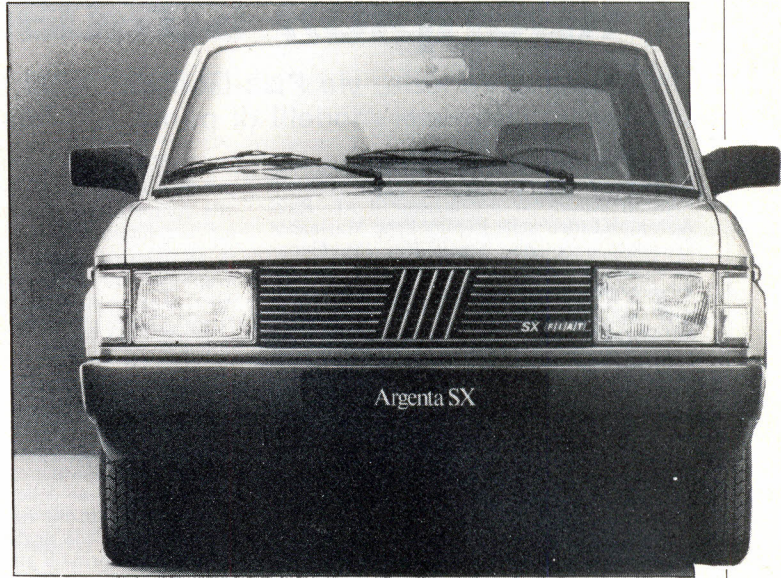
SCelta COERENTE. La Fiat ha pensato di installare il «Volumex» per coerenza di scelta tecnologica. Il compressore volumetrico, dopo gli ottimi risultati forniti con la Lancia nel mondiale rally, ha ormai raggiunto un grado di affidabilità tale da rivaleggiare con l'usuale turbo, fornendo spesso e volen-





Voglia di raffinatezza

L'Argenta Sx, oltre all'innovazione tecnologica del compressore volumetrico, porta come dato caratteristico la notevolissima dotazione di accessori. Il tessuto dei rivestimenti, il condizionatore, la chiusura centralizzata e tanti altri particolari pongono l'Sx ai vertici del comfort e dell'eleganza



tieri innegabili vantaggi. Mentre il turbo è forse più adatto al mondo delle corse, il volumetrico proprio nella normale circolazione su strada riesce ad essere sfruttabile in maniera totale. Azionato meccanicamente dall'albero motore il «Volumex» riesce ad aumentare i cavalli del propulsore lungo l'intera curva di utilizzazione della potenza, annullando nel contempo i difetti propri della sovralimentazione a gas di scarico che risiedono nel ritardo di risposta in accelerazione e nel difficile disinnescamento della turbina in fase di rallentamento. Una scelta già adottata da altre vetture del Gruppo Fiat, come le Lancia Trevi, Hpe e Beta coupé con risultati più che buoni.

VENTIDUE CAVALLI. L'installazione del compressore volumetrico sul motore di 1995 cc dell'Argenta ha fatto compiere alla vettura un bel balzo nella ricerca dell'aumento di potenza. I cavalli sono passati da 113 a 135, 22 in più della versione normale. Anche la coppia ha tratto giovamento dal montaggio, con un incremento di 4 kgm ottenuti a 700 giri più in basso. Le prestazioni dell'Argenta Sx sono brillanti e di competitività assoluta. La vettura compie il chilometro da fermo in 30"8, i 400 metri con partenza da fermo in 17"6 mentre accelera da 0 a 100 km in 9"8. La velocità massima viene raggiunta in quarta marcia ed è di 185 kmh.

Sul fronte dei consumi l'introduzione del «Volumex» non ha portato sostanziali cambiamenti. Le cifre del ciclo urbano prevedono un consumo di 12 litri per 100 km mentre ai 120 kmh su strada normale o autostrada i valori scendono a 9,8 litri e a 90 kmh ai 7,5.

OPTIONAL DI SERIE. L'Argenta Sx sarà riservata al solo mercato italiano. Verrà commercializzata a partire dal 28 maggio. La grande sorpresa per gli utenti riguarda il livello delle finiture e degli optional dei quali dispone la vettura. Quindi non ci sarà alcun sovrapprezzo sgradevole al momento dell'acquisto dell'ammiraglia Fiat. L'Argenta Sx è infatti fornita di

serie dei pneumatici ribassati Pirelli P6, del cambio a 5 rapporti, della chiusura centralizzata delle portiere, del servosterzo di serie, vetri elettrici e pannello check-control sul cruscotto. Interessante è l'adozione di un condizionatore d'aria, già compreso nel prezzo d'acquisto della vettura, mentre sulla Sx non mancano né tendine parasole, né cristalli atermici. I sedili sono rivestiti di panno speciale. Una berlina che darà molte soddisfazioni a chi l'acquisterà e che non farà rimpiangere il comfort e le prestazioni di altre vetture di pari cilindrata. Il prezzo della vettura su strada è di circa 20 milioni, compresa l'Iva. (c. m.)

LE PROVE SPECIALI DI AUTOSPRINT/Al passo del Falzarego con il motorhome Hymermobil 650

Tutto casa, strada e ripresa

CAMPER, autocaravan, motorhome. Sono parole sempre più frequenti nei «paddock» delle piste. Mezzi sempre più familiari, assieme alle auto da corsa. Si arriva all'autodromo per correre il weekend completamente autonomi, senza bisogno di cercarsi alberghi o altro. Una produzione che si è dilatata a dismisura mette al servizio dell'utente una grande varietà di mezzi. Ce n'è per tutti i gusti e per tutte le tasche. Ne abbiamo provato uno che certamente è in vetta alle classifiche per materiali, costruzione e impieghi: l'Hymermobil. Costruito in Germania, porta tutto il carattere tedesco nel design, nella solidità, nella durata e, perché no, anche nella velocità. L'esemplare che ci è stato messo a disposizione era un «650», sigla che ne precisa la lunghezza: sei metri e mezzo. Dotato di meccanica Mercedes, ha rivelato subito tutte le sue

doti: un'ottima velocità di crociera e quella struttura in acciaio che gli conferisce una impareggiabile solidità: legno, panno, acciaio: la plastica non è stata nemmeno presa in considerazione. Ogni particolare vanta una sua «accurata progettazione e una realizzazione non certo al risparmio: basta osservare il sistema del letto matrimoniale che scende sul posto di guida. Potrebbe restare un dubbio, dato che per tre dei quattro lati è circondato dai vetri della cabina: è in grado di assicurare una temperatura abbastanza alta, specialmente nelle notti fredde? La bontà di un camper o di un motorhome la si «assaggia» in montagna, d'inverno. Sono queste le condizioni-limite che evidenziano ogni difetto. Se il mezzo supera la prova, non ci sarà problema nemmeno con i 40 gradi all'ombra.

ABBIAMO PORTATO l'Hymermobil sul passo

del Falzarego, l'abbiamo fermato in un parcheggio (naturalmente vuoto) e li abbiamo passato la notte. Dieci gradi sotto zero. I pericoli erano tanti: la stufa poteva non dare sufficienti calorie, l'acqua poteva gelarsi, gli scarichi pure. Niente di tutto questo. Con le bombole piene di gas propano e con una protezione di lana di roccia, stufa e cucina hanno funzionato a meraviglia. Quanto all'acqua, nessun problema. E nessun problema nemmeno con gli scarichi. L'Hymermobil «650» ospita comodamente sei persone, offrendo loro tutto il confort di una casa «normale». E poi, visto che anche l'occhio vuole la sua parte: una linea classica, piacevole, sempre moderna. Le caratteristiche della meccanica Mercedes, poi, completano il corredo di questo motorhome veramente fuori dal comune. □

1. Raid delle Repubbliche Marinare

Il «periplo» stradale

Da Amalfi a Venezia, via Pisa-Genova: 1293 km per valutare quattro dei modelli di punta dell'Austin Rover.

VENEZIA. La storia inglese e italiana deve molto al mare e su questo gemellaggio parallelo l'Austin Rover ha organizzato il «1. Raid Automobilistico delle Repubbliche Marinare» articolato in tre tappe: Amalfi-Pisa; Pisa-Genova e Genova-Venezia. Su un itinerario di 1293 km prevalentemente autostradale ma dove non sono mancati saliscendi su strade statali e attraversamenti urbani, è stata così offerta la possibilità a 45 giornalisti di familiarizzare con la Metro MG Turbo. Con la Maestro 1300 Hls, con la Triumph Acclaim CD e con la Rover 2400 SD Turbo in condizioni di impiego molto simili a quelle incontrate quotidianamente dagli utenti. Niente a che vedere, come si può intuire, con i rischi delle traversate transcontinentali come la San Francisco-New York nel 1903. A bordo delle leggere Oldsmobile Curved Dash, o della prima traversata automobilistica del Sahara, da Touggourt a Timbuctù, effettuate da cinque Citroën cingolate, durata circa tre mesi. Un raid non competitivo né in senso

line» la Rover viene pubblicizzata in Inghilterra per ricordare al pubblico le sue partecipazioni alle competizioni automobilistiche. Quest'anno, ad esempio, le Rover Vitesse sono impegnate su quattro fronti (campionato europeo, britannico, francese e tedesco). Sono cinque le versioni disponibili sul mercato della Rover. Nello scorso anno ne sono state immatricolate, in Italia, 3583 unità.

LA MAESTRO HLS 1300, la vettura che parla, è una due volumi caratterizzata da dimensioni esterne notevoli: con questo modello il gruppo inglese ha portato avanti il rinnovamento non solo della gamma ma anche dell'immagine di marca: è stata una delle prime auto a disporre della strumentazione totalmente elettronica a cristalli liquidi con aggiunta del sintetizzatore vocale che informa il guidatore sulle anomalie della meccanica, sulla quantità di carburante consumato, sui chilometri percorsi e così via. Quella in gara aveva sotto il cofano il propulsore «A plus» di 1275 cc con 62 cv. Comfort elevato, velocità di 158 orari, consumo contenuto (8,7 litri x 100 km). Quinta marcia da riposo. Non molto grintosa è una media tranquilla per famiglia dall'aspetto piacevole.

LA MG TURBO 1300 è dotata di un turbo compressore T3 Garrett Aikeseach: 90 cv a 6200 giri, coppia massima di 11,8 mgk a 3650 giri, con velocità massima di 180 orari e un consumo a 120 orari di 8 litri x 100 km ma che sale viaggiando a tavoletta. Rispetto alla versione aspirata per adattare la meccanica al potenziamento delle prestazioni, sono state maggiorate le carreggiate e sono state irrobustite le due barre stabilizzatrici. Dischi dei freni anteriori ventilati mentre i tamburi posteriori dispongono del compensatore di frenata. Comportamento in curva sempre sottostante ma facile da controllare con lo sterzo e l'acceleratore. Si è viaggiato, in pratica, sempre con il turbo inserito visto che «entrava» ad appena 2000 giri/min. Cambio a quattro rapporti ben scalati ma si avverte, talvolta, la mancanza della quinta marcia.

L'ACCLAIM TRIUMPH «CD», dagli occhi a mandorla, monta un propulsore di 1355 cc con 70 cv/5000 giri in grado di raggiungere una velocità massima di 154 orari: vettura omogenea e, soprattutto onesta, con consumi contenuti: 8,3 litri a 120 orari. L'Austin Rover ha reso noto l'inizio della commercializzazione di una nuova versione della Austin Metro 1000, la «Moritz», in vendita a lire 7.794.000 (iva compresa), e l'imminente presentazione della «Metro Myfair».

Vincenzo Bajardi

1. RAID DELLE REPUBBLICHE MARINARE

Classifica finale: 1. Gennaro-Massari punti 62; 2. Mangano-Simili 53; 3. Francischi-Chiocci 53; 4. Romano-Loberto 52; 5. Gaspario Moro-Casiraghi 52; 6. Bajardi-Piatti 51; 7. Cianfanelli-Salvucci 49; 8. Centis-Signori 48; 9. Divarmo-Fischer 46; 10. Berruti-Conti 45.

N.B.: Si sono avuti spareggi per il secondo e quarto posto.

I VINCITORI DI TAPPA

AMALFI-PISA. 1. ex aequo: Bajardi-Piatti; Gennaro-Massari punti 25.

PISA-GENOVA. 1. Gennaro-Massari punti 25.

GENOVA-VENEZIA. 1. ex aequo: Bajardi-Piatti; Fenu-Tommasi punti 13.



Il 26-27 maggio Rallisti in riva al mare

UNA MACCHIA di verde fra le più suggestive e incontaminate d'Italia, a fronte di un mare di eccezionale purezza. Pugnochiuso del Gargano, una delle più celebrate località dell'Italia turistica e naturalistica, ospiterà sabato 26 e domenica 27 maggio il 1. Rally Internazionale di Pugnochiuso, valido per la quinta zona della Coppa Italia 1. serie e caratterizzato dal coefficiente 3. Si tratta di un appuntamento automobilistico di prima importanza a livello nazionale, una gara fortemente voluta dagli organizzatori del Centro Vacanze di Pugnochiuso che contano di sposare così il fascino intenso e attuale del mondo delle corse a quello «vacanziero» e quindi più riposante di una delle coste più belle del mondo. Sarà proprio il centro turistico di Pugnochiuso a ospitare la partenza e l'arrivo della gara, così come presso il Centro si troveranno la direzione gara, la segreteria, il parco chiuso per le verifiche. Solo visitando l'impianto turistico di Pugnochiuso è possibile capire cosa ha portato ad accentrare tante funzioni nel Centro Vacanze: un impianto la cui complessità e abbondanza di strutture permette di incontrare il più elevato grado di comfort con la certezza di soddisfare anche le esigenze più raffinate.



Oltre al mare splendido e alla meravigliosa macchia mediterranea in cui il Centro è completamente immerso, oltre alla splendida baia su cui si affacciano le bianchissime spiagge e le scogliere, il Centro Vacanze di Pugnochiuso offre ai suoi turisti due moderni e attrezzati alberghi, più una possibilità di sistemazione in bungalow e in villette e una vasta scelta di ristoranti con specialità gastronomiche locali. Il momento dedicato agli svaghi e al relax trova nella grande piscina, nei campi di tennis e nel campo di calcio un primario centro di raccolta, con possibilità di shopping nel ricco e moderno centro commerciale. Verrebbe quasi da pensare a un espediente per consolare chi dal rally uscirà battuto...

Il rally in cifre

Percorso: 400 chilometri di cui 97,400 articolati su sei prove speciali da ripetersi due volte.

Verifiche: sabato 26 dalle 9 alle 13 e dalle 17 alle 20 presso il Centro Congressi di Pugnochiuso.

Partenza: domenica 27 alle 8,01 sul Piazzale Piscina di Pugnochiuso.

Arrivo: domenica 27 alle 18,48.

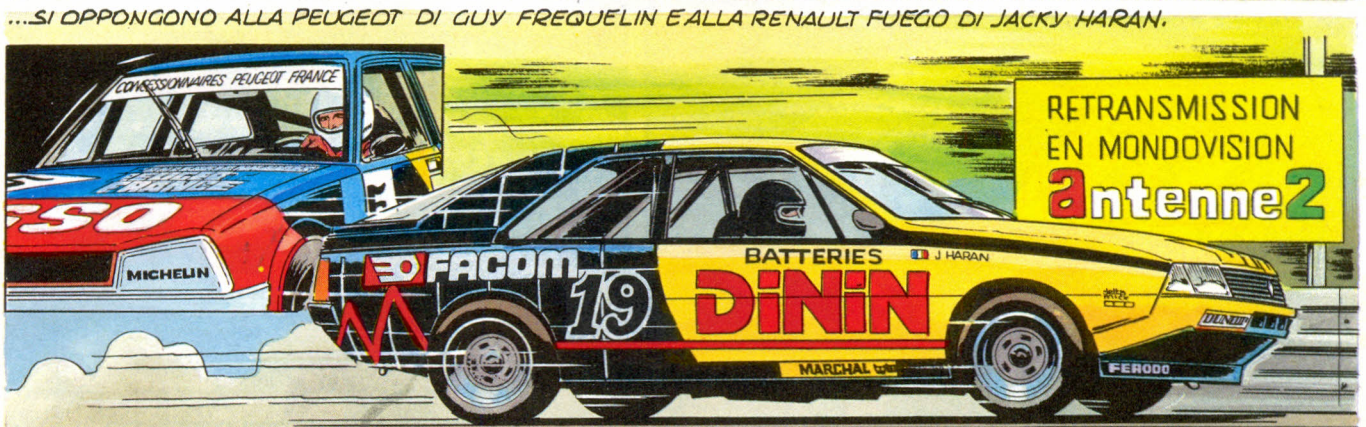
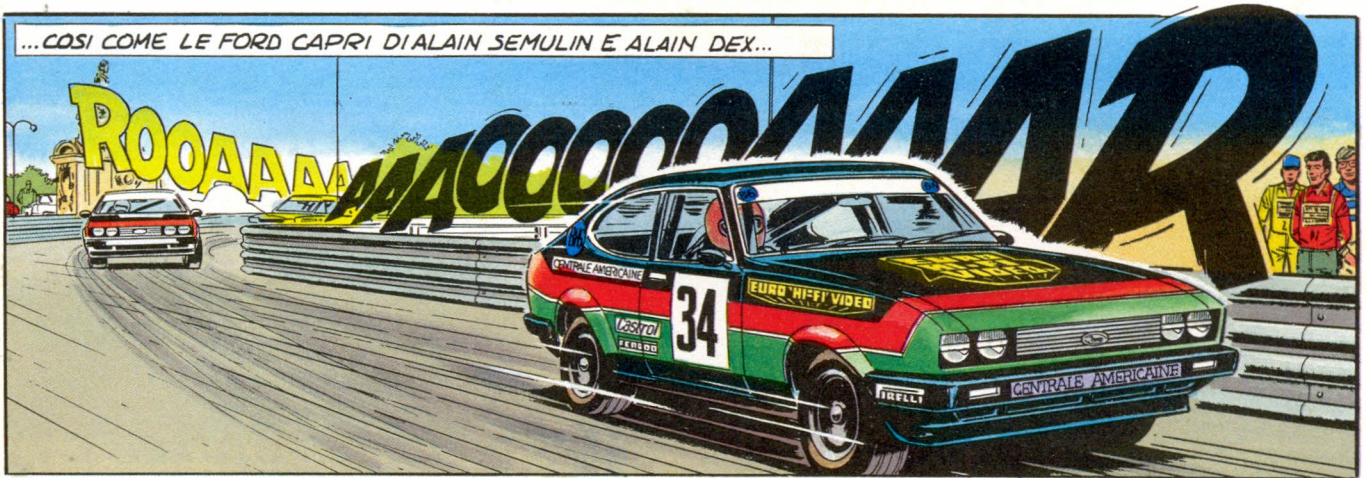
Premiazione: domenica 27 alle 21 presso il Centro Congressi di Pugnochiuso.

Direzione gara e segreteria: presso il Centro Congressi di Pugnochiuso (Tel. 0884 / 79.011).



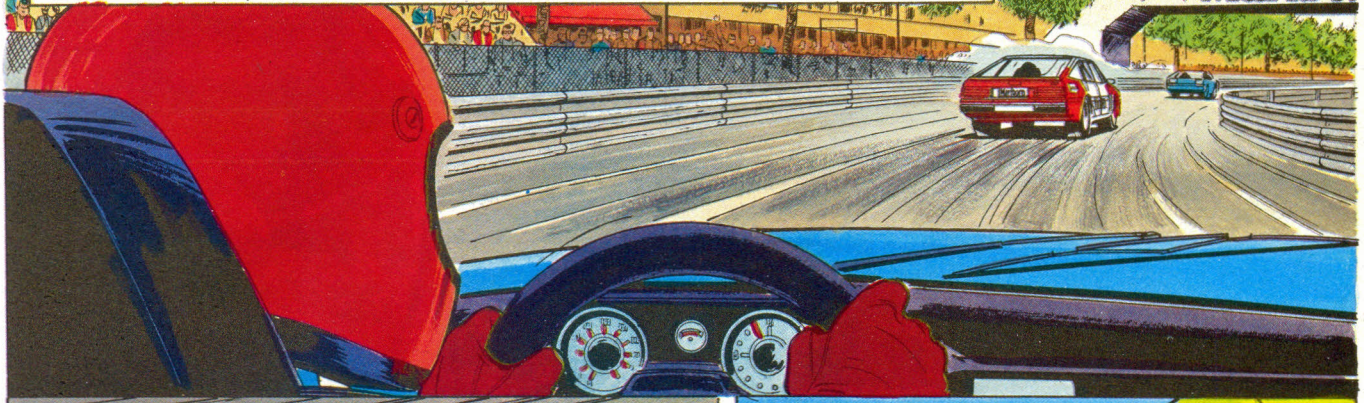
velocistico né in regolarità: piuttosto un comodo trasferimento turistico, non vincolato da un rigido regolamento e dove la classifica finale è stata stilata in base a quiz inerenti le quattro repubbliche marinare italiane, la gamma Austin Rover, e ancora l'Autovox, la Esso, la Sailboard, sponsor della manifestazione, e a due prove speciali (parcheggiare una Rover e sostituire una ruota nella metro Turbo), una in meno rispetto al numero delle tappe, quindi è stato impossibile per gli immediati inseguitori, tentare di ribaltare il responso della seconda frazione. Per evitare nella prossima edizione qualche muso lungo fra i partecipanti sarebbe opportuno la presenza di ufficiali di gara come ad esempio nel Mobil Fiat Economy Run, il riot test di consumo. Si sono affermati Gennaro-Massari con 62 punti. Ecco in sintesi le impressioni di guida sui quattro modelli alla luce della più approfondita conoscenza.

LA ROVER 2400 turbo Diesel, berlina medio-alta dalla linea decisamente originale, ha offerto buon confort senza un eccessivo rumore del motore ma con qualche fruscio aerodinamico. Cilindrata di 2393 cc, 93 cv e 165 orari con un consumo (media ecc) di 8,3 litri per 100 km. Cambio ben dimensionato nei rapporti. Guida precisa, sterzo fin troppo diretto. Nulla da ridire sulla tenuta di strada su fondo liscio: un po' meno regolare sullo sconnesso per il saltellamento delle sospensioni. «We race. You win», (noi corriamo, voi vincete): con questo «Head



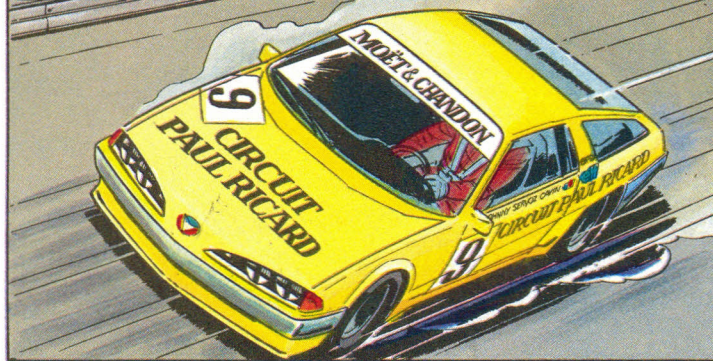
© 1983 GRATON EDITEUR. Tutti i diritti riservati D/1983/3640/1 I.S.B.N. 2-87098-000-0 c. 1984 per l'Italia: Comi Editore S.p.A.

QUESTA CORSA E' UN OTTIMO PRELUDIO AL GRAN PREMIO DI F.1 E PROMETTE PER L'INDOMANI, UN GRANDE SPETTACOLO!

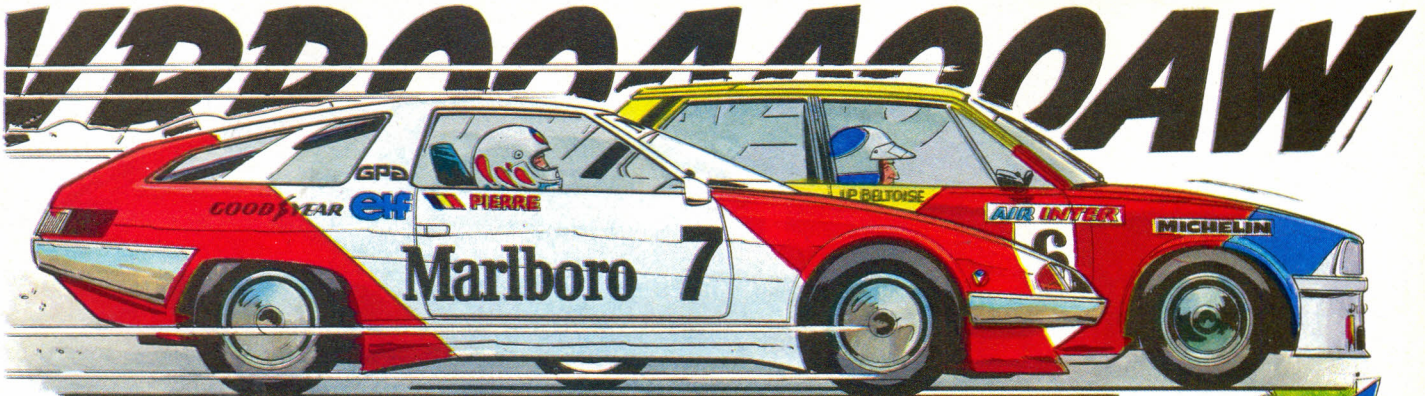


PER GLI SPETTATORI E' UN GRANDE PIACERE RIVEDERE DUE GRANDI PILOTI COME JEAN-PIERRE BELTOISE E JOHNNY SERVOZ-GAVIN!

CHIUNQUE VINCA OGNUNO DEI PARTECIPANTI MERITA COMUNQUE L'APPLAUSO DELLA FOLLA!

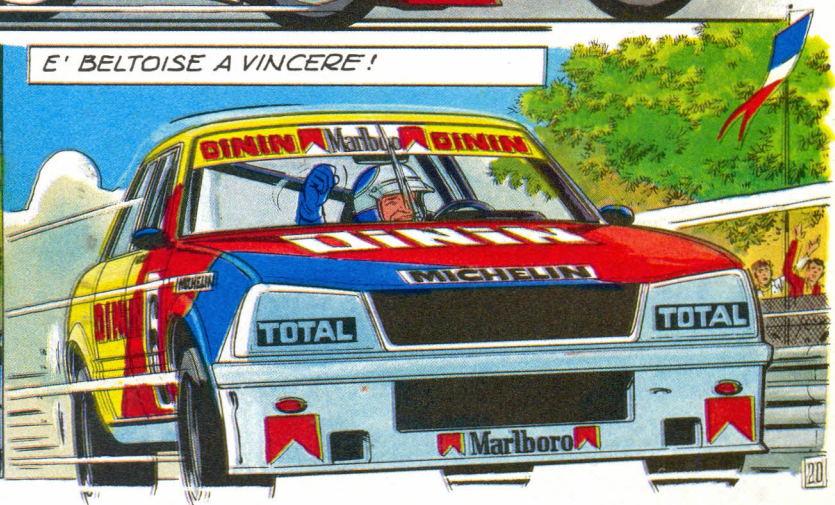
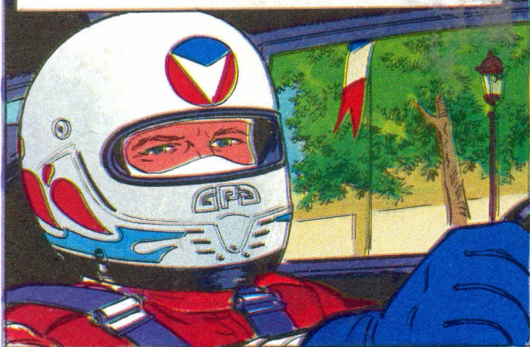


2 GIRI ALLA FINE: PIERRE DIEUDONNE' ATTACCA JEAN-PIERRE BELTOISE CHE E' IN TESTA!



MA IL PUR BRAVO PILOTA BELGA NON RIESCE A SUPERARE IL FRANCESE: L'AMICO JEAN-PIERRE E' VERAMENTE DURO!

E' BELTOISE A VINCERE!



A chi la colpa dei danni?

SONO UN PILOTA e vi scrivo per illustrarvi ciò che mi è capitato il 26 febbraio dello scorso anno all'autodromo di Vallelunga, durante le prove libere di una gara club che si sarebbe dovuta svolgere il giorno seguente. Uscendo dalla curva Roma con la mia Fiat Ritmo gr. 2 ho trovato ferma in mezzo alla pista un'Alfasprint, che poco prima era stata artefice di un testa-coda. L'urto è stato inevitabile ed entrambe le vetture si sono ribaltate, danneggiando fra l'altro il guard-rail, una torretta di segnalazione e un semaforo. Come è risaputo nulla è dovuto dal pilota per quanto riguarda il risarcimento dei danni, specie quando, come in questo caso, non penso vi sia alcuna colpa da parte mia. Va inoltre ricordata la deficienza dell'organizzazione che non ha predisposto alcun segnalatore, il quale con la bandiera gialla potesse avvertire del pericolo al pilota sopraggiungente. Nonostante questo mi è pervenuta una fattura di L. 1.800.000 per il risarcimento dei danni arrecati alle strutture dell'autodromo. Ora mi rivolgo a voi per chiedere come comportarmi, se cioè pagare la fattura inviata dall'autodromo di Vallelunga o se invece devo addirittura richiedere i danni arrecati alla mia vettura.

Antonio Esposito
Somma Vesuviana (Napoli)

QUANDO UN PILOTA entra in pista per disputare le prove libere, oltre al pagamento per l'uso del tracciato, firma una dichiarazione in cui libera l'autodromo da qualsiasi responsabilità e si impegna a pagare i danni eventualmente arrecati alle strutture della pista. Non ci sono quindi molte vie d'uscita per il pilota napoletano, se non cercare di fare ricadere la colpa dell'incidente sull'altro concorrente, ma essendo la meccanica dello scontro facilmente confutabile, la soluzione più logica dovrebbe essere quella di dividere in parti uguali fra i due piloti la somma da pagare. Se però una o entrambe le vetture incorse nell'incidente erano regolarmente immatricolate e assicurate con polizza RCA potranno eventualmente richiedere il risarcimento alla loro compagnia di assicurazione, anche se spesso le clausole non prevedono la garanzia in casi simili a questo. Chiarito l'episodio rimane comunque l'interesse per un caso abbastanza frequente, l'incidente in prove libere, che potrebbe forse essere affrontato e risolto con un po' di buona volontà da parte dei dirigenti degli autodromi. Giungendo a un accordo con le compagnie di assicurazione si potrebbe infatti stabilire un importo facoltativo a carico dei piloti, da pagare per la copertura dei rischi di incidenti nel corso delle prove libere.

Hanno dimenticato l'Alfa Romeo

DOPO AVERE letto le parole di protesta del presidente dell'Alfa Romeo, Ettore Massacesi, nei confronti della TV italiana, in occasione del GP di San Marino, desidero esprimere anch'io il mio sdegno per la mancanza di immagini e notizie dedicate all'Alfa-Euroracing e ai suoi piloti nel corso della telecronaca. Non riesco a concepire il comportamento della televisione na-

zionale che non ci ha nemmeno permesso di accorgersi della splendida rimonta che stava effettuando Cheever. Vorrei che almeno alla TV si rendessero i dovuti onori all'Alfa Romeo, ricordandosi che non tutti gli italiani sono ferraristi, e senza che i teleudenti debbano essere travolti dall'ondata di parole e immagini di stampo chiaramente ferrarista.

Marina Perrotta -
Garbagnate (Milano)

PER RICEVERE gli onori delle cronache bisogna figurare fra i primi, questo è un fatto risaputo. Se stampa e televisione riservano alla Casa milanese uno spazio ben inferiore a quello dedicato alla Ferrari è principalmente perché le vetture del «Biscione» non sono riuscite a sollevare gli entusiasmi fra i tifosi come solo la Ferrari ha saputo fare in questi anni. A parte questo, fra i molti appunti che si possono muovere alla regia del GP di San Marino c'è effettivamente quello di non avere saputo cogliere alcuni duelli estremamente

interessanti alle spalle dei primi. E così la bella rimonta di Cheever e della sua Alfa-Euroracing sono rimasti sconosciuti al grande pubblico televisivo. Peccato, perché con l'ampiezza di mezzi a disposizione della RAI a Imola si poteva fare veramente meglio.

Fotografo o commissario?

SONO UN COMMISSARIO di percorso dell'AC Milano, da oltre quindici anni al servizio delle corse automobilistiche e motociclistiche. Su Autosprint n. 18 del 1984, e precisamente alle pagine 8 e 9 è riprodotta la fotografia della partenza del GP del Belgio. Noto con mio grande rammarico e credo e spero anche con rammarico di tutti i miei colleghi sparsi sulle piste di tutto il mondo, che un collega (se così lo si può chiamare) belga, nel momento più critico e pericoloso della corsa e cioè la partenza, anziché adempiere al proprio dovere e servizio, per i quali si è

impegnato, beatamente sta fotografando l'avvenimento come se la cosa non lo riguardasse (notare le bandiere di segnalazione ancora da spiegare) con grande pericolo suo e con la massima negligenza: che cosa infatti può vedere attraverso l'obiettivo? Ora, tramite Autosprint, vorrei che questo «falso fotografo e non commissario» venisse deferito all'autorità sportiva belga, affinché egli venga sospeso definitivamente dal proprio incarico poiché il nostro sport non ha assolutamente bisogno di gente che volontariamente assume degli impegni ed incarichi che poi non sa mantenere.

Vittorio Roero - Bra (Milano)

COSA NE PENSANO le autorità sportive belghe? Giriamo a loro la segnalazione del commissario sportivo milanese per il comportamento senza dubbio riprovevole del collega, anche se a dire il vero questo è un malvezzo che dobbiamo registrare talvolta anche in Italia, pur se non in situazioni di effettiva gravità come questa.

LA FOTO C'era una volta... un autodromo



IERI POMERIGGIO, tornando da Casale, ho deciso di andare a vedere di persona cosa corrispondesse alla scritta «Autodromo» che avevo notato altre volte e che si incontra a Morano sul Po, in provincia di Alessandria. Ho scoperto con stupore che si tratta di un circuito, ormai in disuso, tutt'altro che piccolo, almeno così mi è sembrato dalla lunghezza della muratura che lo delimita. La mia intenzione era di vedere il circuito internamente e così, da buona appassionata, ho cercato lungo la muratura un punto in cui potermi intrufolare. Sono entrata all'interno di un circuito con tanto di box, retrobox, torretta di controllo, insomma un circuito in regola, a prima vista omologato per le gare delle categorie inferiori. Avrei voluto andare sulla torretta per cercare di capire come si snoda il circuito, ma non mi vergogno a dire che c'era un'atmosfera poco rassicurante, data l'abitudine di vedere un autodromo sempre stracolmo di gente. Mi ha fatto una certa impressione vedere un circuito così vuoto e maltenuto; c'era poi la torretta ancora con le sedie disposte nei punti di maggior visuale per gli eventuali cronisti e fotografi e con le finestre aperte come se l'ultima gara fosse stata corsa in una bella giornata d'estate. Ora mi sono rivolta a voi sperando di avere risposta, per sapere qualcosa di più su questo circuito, perché è stato costruito, se si sono corse delle gare, quando e perché è stato messo in disuso, insomma ciò che sapete. Sono rimasta un po' sconcertata: appena entrata mi è sembrato di vederlo pieno di gente e con le macchine schierate per la partenza e poi subito dopo era vuoto,



non c'era nessuno tranne me nel silenzio di un circuito senza macchine e senza il rombo dei motori.

Patrizia Cena - Verolengo (Torino)

PROPRIO in una mattina d'estate, il 18 agosto 1977, ha cessato di esistere l'autodromo di Casale, ucciso da un'ordinanza del sindaco di Pontestura, che provvide a far demolire parte del tracciato, chiamando in causa il disturbo alla quiete pubblica e la mancanza delle regolari licenze edilizie. In realtà, oltre a un effettivo ma in parte risolvibile problema acustico, giocarono sulla distruzione dell'impianto di Casale interessi economici e dissidi fra le parti. La pista di 2460 metri, progettata dall'ingegner Nosoletto, fu inaugurata nel 1973 e poteva essere definita un impianto modello come sicurezza e spettacolarità.

L'autodromo era la sede ideale per le gare del campionato svizzero e per le prove degli appassionati piemontesi, ma ospitò anche corse di rilievo fra cui l'Interserie nel 1974. La società che lo gestiva aveva ambiziosi progetti, fra cui un allungamento della pista per potere organizzare gare internazionali di formula, ma l'ottusità degli amministratori locali impedì lo sviluppo di questo impianto che avrebbe potuto rivestire un ruolo di primaria importanza nel settore velocistico nazionale.

Nella foto: la partenza della gara Interserie disputata nel 1974 e una veduta aerea dell'autodromo di Casale.

IL DITO SULLA PIAGA La F.2 grida aiuto

DA MOLTISSIMI anni non manco mai all'appuntamento con la F.2 a Vallelunga e devo purtroppo essere d'accordo con chi giudica che la categoria sia entrata in una crisi dalla difficile via di uscita. Ricordo i tempi in cui a Vallelunga correvano anche piloti di Formula 1 mescolati a giovani talenti in cerca di gloria, ma purtroppo ormai gli interessi dei professionisti sono nettamente diversi. Ma soprattutto ricordo che fino a non molto tempo fa già con le prove di qualificazione c'era aria di battaglia tra gli almeno trenta piloti iscritti. A Vallelunga invece lo schieramento comprendeva appena 17 vetture: troppo poche per lo spettacolo e per non essere d'accordo sull'aria di crisi generale. Per fortuna in pista non mancavano piloti validissimi e, a parte il dominio delle Ralt-Honda, la gara si è mantenuta su un livello più che accettabile ma cosa riserverà il futuro? Ho letto di progetti tesi a rilanciare la categoria, tra cui quello di un motore di 3.000 cmc che corrisponde più o meno all'idea proposta da Ecclestone lo scorso inverno. Ma il dubbio è questo: potrà la F.2 risorgere solo cambiando regolamento tecnico oppure sono altri i problemi da risolvere? È vero che l'atmosfera di sfiducia ha convinto molti ad abbandonare la F.2 o non sarà che si tratta di una categoria che ha ormai fatto il suo tempo? Io credo che se ci fosse davvero questa sfiducia, sarebbero stati i costruttori a ritirarsi per primi mentre mi sembra che Ralt, March, Minardi, Ags, Martini e Merzario abbiano fatto un ulteriore sforzo per essere presenti quest'anno. Non credo che l'automobilismo debba vivere di sola Formula 1 anche se pare che quella sia l'unica categoria a non essere sfiorata dalla crisi. Ma allora non sarebbe meglio che il presidente della Fisa, Balestre, dica finalmente quale sarà il futuro delle categorie minori, F.2

soprattutto? A meno che non abbia ancora in mente quella sua fantomatica «Formula mondiale» che nessuno ha mai capito bene a cosa dovesse servire e che era una specie di doppione della F.2...

Fabio Pasquetti - Roma

LA CAUSA principale della crisi della F.2 è costituita dagli alti costi a cui non fa riscontro un adeguato interesse di stampa e pubblico verso questo campionato. Per gli sponsor è quindi più conveniente investire il doppio o il triplo (e anche ben di più...) in F.1, con la certezza però di avere un rientro dalle somme investite. Anche sotto il profilo promozionale la F.2 ha perso d'interesse, non garantendo più ai piloti migliori la possibilità di inserirsi nel giro della massima formula. Continuando così non vi sono molte possibilità di uscire dalla crisi e anzi si possono prevedere gare con un numero di iscritti sempre minore. Le uniche possibilità di rinascita sono affidate alle decisioni che verranno prese dall'alto, dalla Fisa, casomai in collaborazione con la Foca. Ecco elencati brevemente alcuni dei provvedimenti che potrebbero essere presi: far disputare alcune gare di F.2 in concomitanza con i gran premi per accentuare l'interesse di stampa e pubblico sul campionato, imporre ai piloti di disputare almeno una stagione in questa formula prima del passaggio in F.1 (decisione difficile se non impossibile da prendere), o studiare un nuovo regolamento per ridurre radicalmente i costi. Altre alternative, come quella di adottare i motori Ford-Cosworth o fare disputare a piloti di grido queste gare, non ci sembrano attuabili o in grado di risollevarci in modo decisivo la situazione. In ogni caso i fatti dimostrano che bisogna intervenire immediatamente, per non fare morire d'inedia la F.2.

ha appena vinto il suo primo bellissimo Gran Premio in Ferrari, ma per me la vita è vuota, non riesco più a trovare la forza per continuare, nulla ha più scopo. Cerco disperatamente nello sport che tanto amo quello stimolo per combattere, ma mi accorgo che nemmeno la mia guida è incisiva come prima. Una cosa sola mi aiuta: «Bloody Black Tiger» non c'è più; ora c'è «Din» che corre, e io cercherò di portare questo pseudonimo al meglio delle mie possibilità, e desidero che tutti gli appassionati di automobilismo sappiano che «Din» non è solo lo pseudonimo mio e di Daniela, ma significa anche amore, amore nel senso più puro e più vero, amore per il nostro sport, amore di chi si dona senza malizia. Chi desidera dire, ti amo, sappia che si può dire o scrivere come ho fatto io sulla mia Osella «Tanto Din - Cucciolo», e sappia che ogni qualvolta io sentirò qualcuno pronunciare questa parola mi sentirò meno solo e troverò sempre di più la forza per continuare a lottare.

Franco Mampreso
Corso Palladio, 114
36100 Vicenza

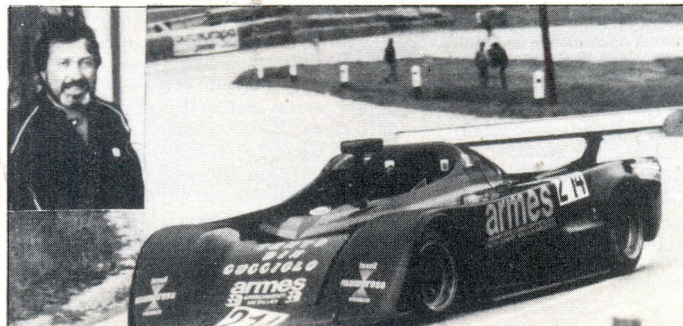
FRA GLI APPASSIONATI che leggeranno questa lettera, «Bloody Black Tiger» troverà sicuramente molti nuovi tifosi. Saranno proprio loro a ridargli la forza per continuare a lottare, salutandolo al suo passaggio in gara o scrivendogli all'indirizzo che lui stesso ci ha chiesto di pubblicare. Da parte nostra vogliamo solo aggiungere che quando si crede nell'amore vero, superiore ai confini del terreno e del materiale, con la stessa intensità dimostrata dall'amico e pilota vicentino, non ci si può dichiarare sconfitti di fronte al ricordo, ma anzi proprio in nome di questo (e l'esperienza di Villeneuve per tanti giovani appassionati lo insegna) bisogna continuare a lottare.

La forza per continuare

CORRO da molti anni, e mai, pur leggendo AS da sempre, mi ero ritrovato a scrivervi. Non lo avevo fatto neppure nel 1980, quando al mio primo assoluto in una gara in salita (Bormio-Stelvio), l'indomani non trovai neppure un articolo che vi accennasse (immagina con che mia delusione), caso forse unico nella storia del giornale. Ma l'amore per questo sport meraviglioso e la gioia di vivere mia e di chi mi era vicino fece sì che «Bloody Black Tiger» anziché scrivervi pensò subito che il miglior modo per far sì che vi ricordaste di me era quello di ottenere risultati sempre migliori. Ora io ho bisogno di voi, ho bisogno del vostro aiuto e dell'aiuto di quelli che come me vivono ed amano il nostro sport, ho bisogno di trovare la forza per continuare a lottare, poiché sento che la mia volontà che ritenevo indistruttibile incomincia a cedere. L'8 maggio di due anni fa io e Daniela, la mia fidanzata, guardammo increduli, nella hall dell'albergo che ci ospitava per una gara, il «replay» dell'incidente che ci rubava per sempre il pilota che negli ultimi anni aveva saputo entrare nel cuore di coloro che vivono questo sport. Villeneuve non c'è più, mi disse lei piangendo, e non voleva credere che quel ragazzo così spontaneo e pieno di voglia di vivere non sarebbe più salito sulla sua Ferrari n. 27. «Din», questo era lo pseudonimo di Daniela, adorava lo stile di guida di Gilles, era una patita delle Ferrari, e per

di più il 27 era per lei un numero fortunato. Ci eravamo conosciuti infatti un 27 dicembre, giorno del mio trentesimo compleanno, e per lei da quel momento il 27 era diventato un numero molto importante. Appassionatissimo di corse, mi aveva seguito ancor diciassette in ogni gara; due anni dopo, presa la licenza, aveva diviso con me una Matra Bagheera Gr. 4 in un avventuroso Giro d'Italia, correndo poi in gare d'auto d'epoca con una Porsche Cabriolet. Riusciva a raggiungermi ovunque, a Vallelunga o a Cefalù, al sabato in aereo, pur di non perdere una gara, o a Foggia o Brindisi, accettando 15 o 16 ore di treno. La sua educazione e dolcezza l'avevano resa gradita a tutti, piloti e direttori d'autodromi, commissari sportivi, tecnici ed organizzatori; ho visto alcuni di loro girarsi per non tradire l'emozione, ho sentito la voce incredula del vecchio guardiano ad andare forte come lui!; poi più seria: «mi piacerebbe tanto che prendesse il posto di Gilles sulla Ferrari n. 27, sarebbe bello». Il 26 settembre

dell'autodromo di Varano dire «Ma come, Cucciolo non c'è più!». Aveva imparato che l'amore può trasformare Franco e Daniela in «Cucciolo e Cucciola». L'8 maggio 1983, a un anno esatto dalla morte di Gilles, se ne volava via anche il mio amore, con tutti i suoi entusiasmi e progetti di campionati europei, matrimonio, laurea, bambini, il tutto mescolato nel suo grande desiderio di vivere felice accanto a me. Quante coincidenze! Un giorno vide Alboreto, pilota che piaceva molto ad entrambi per il suo stile limpido ed incisivo, fotografato su Autosprint a bordo della sua Mercedes Pagoda; mi portò il giornale ridendo e disse: «vedi, ha la macchina eguale alla tua, è capricorno come te, dovresti imparare l'ingegner Ferrari diede ufficialmente l'annuncio, Alboreto era un pilota Ferrari e avrebbe corso con il n. 27. Daniela non c'era già più, ma il commendatore, scegliendo quel giorno per dare la notizia le aveva fatto un bellissimo regalo. Il 26 settembre era il suo compleanno. La vita continua, Michele



Lettere a Gilles

In queste settimane, dopo la pubblicazione del fascicolo «Caro Gilles» e in occasione dell'anniversario della morte di Villeneuve, ci sono giunte altre decine di lettere, tutte ugualmente interessanti e appassionanti per il loro contenuto. Anche queste lettere saranno ordinate in un raccoglitore e consegnate a Joann, Jacques e Mélanie Villeneuve. Ringraziamo ancora una volta i lettori che ci hanno scritto: **Laura Maffei** di Monza (Milano), **Sabina Martucci** di Genova, **Umberto Trastulli** di Roma, **Laura Angeletti** di Roma, **Luca Cannoni** di Siena, **Barbara di Sorrento**, **Laura Birelli** di Orbetello (Grosseto), **Marco Martissa** di Gorizia, **Michela Rossi** di Roccastrada (Grosseto), **Michele Tiare** di Vicenza, **Daniela Fiorone** di Pino Torinese (Torino), **Marzia di Pistoia**, **Luca di Rho** (Milano), **Roberto Croda** di Treviglio (Bergamo), **Davide Poggi** di Imola (Bologna), **Brigitte Lécote** di Modena, **Gianni Lodrini** di Castiglione delle Stiviere (Mantova), **Cristina Mior** di Portogruaro (Venezia), **Un amico di Gilles** di Varzi (Pavia), **Alice** di Trento, **Raffaele Dicembrino** di Roma, **Deborah Calvaraso** di Alcamo (Trapani), **Marisa Randon** di Cornedo (Vicenza), **Sonia e Sara** di Palazzolo (Brescia), **Domenica De Cola** di Sampierdarena (Genova), **Fabia Bozzi** di Orvieto (Terni), **Massimiliano Galleazzi** di Treviso, **Pierluigi Jezi** di Pescara, **Gabriella** di Trieste **Ilaria** di Volterra (Pisa), **Tatiana** di Noceto (Parma) **Antonio di Cara** di Gaggiano (Milano).

fermoposta

FRANCESCO SAVERI, S. Lazzaro (Bologna) - GIOVANNI MONGIELLO, S. Spirito (Bari) - LUCA ROMAGNOLI, Roma - VALERIO VADA, Piobesi (Torino) - ANTONIO MENELO, Barletta (Bari) - MAURO BALZANI Cesena (Forlì) — A questi e a tutti i lettori che ci hanno chiesto di rispondere ai quesiti proposti nel concorso di un noto mensile dobbiamo purtroppo dire che non riteniamo corretto fornire le risposte, anche perché così facendo il senso stesso del concorso verrebbe a svanire. Vogliamo però fornirvi un piccolo aiuto rispondendo a un quesito: il prototipo Ferrari di 850 cmc, costruito ne 1959, era denominato Mitragliatrice.

ROBERTO RAVAIOLI - Faenza (Ravenna) — L'indirizzo della McLaren International Ltd è: Boundary Road, Woking, Surrey, Gran Bretagna.

DOMENICA TAZZARA, Valle di Cadore (Belluno) - **MARIO IANNARELLI, Torino** - **BARBARA BARBIERI, Bologna** - **SUZEL ALSTREIM, Firenze** - **CHIARA BERTETTI, Brandizzo (Torino)** - **ANTONIO D'ALBERO, Eboli (Salerno)** - **FERRARI CLUB PILCANTE, Pilcante (Trento)** — Pensiamo che le lettere pubblicate sul n. 18 di AS, abbiano riassunto anche il vostro parere sulla questione. Ci sembra inutile dare vita ad altre polemiche sull'argomento, anche perché saranno proprio i fatti a dimostrare quanto erano discutibili quei giudizi.

MARIO IANNARELLI - Torino — Il settore produzione della Ferrari fa parte del Gruppo Fiat, mentre il reparto sportivo viene gestito autonomamente sotto la guida di Enzo Ferrari.

EROS VIDA - Brescia — Proprio su questo numero di AS troverai la lettera di un pilota che ha affrontato il problema delle prove libere, in cui, a causa degli alti costi del personale, la sicurezza non può essere garantita come in gara, e questo purtroppo accade su ogni pista.

FAUSTO DE PRIMIS - Berna (Svizzera) — Può effettuare il pagamento tramite vaglia internazionale o assegno riscuotibile in Italia. Se la sua vettura risponde ai regolamenti di gr. A, N, 1 o 2 può gareggiare anche in Italia. Per ulteriori informazioni si rivolga alla CSAI, via Solferino 32, 00185 Roma, tel. 06/49.98.825.

PIERPAOLO PIMPINELLI - Perugia — Prendiamo atto del tuo punto di vista, sotto certi aspetti giustificato, ma non pensiamo che si possa fare di ogni erba un fascio. Certe scelte sono motivate da precise esigenze a cui talvolta è necessario sottostare.

ANTONIO BARBAZZA - Milano — Come avrai visto, ti abbiamo risposto sul n. 20 di AS del 1984.

CRISTIANA MOCCHETTI - Castano Primo (Milano) — Pubblichiamo il tuo appello: tutti i ragazzi e le ragazze che vogliono corrispondere con un' appassionata quindicenne della Ferrari e della F. 1 in generale possono scrivere a Cristiana Mochetti, piazza Mons. Ghianda, 20022 Castano Primo (Milano).

MASSIMILIANO RUSSO - Milano — De Angelis non è stato portato sul podio non per mancanza di volontà, ma per l'impossibilità materiale di sfondare in tempo utile il muro della folla. In quanto alla RAI ha dovuto sottostare ai rigidi tempi di trasmissione prestabiliti.

STEFANO MOLENA - Chantillon (Aosta) — Per potere richiedere la licenza di conduttore bisogna essere in possesso da almeno un anno della patente di guida. La licenza è necessaria anche per fare il navigatore. Ulteriori informazioni sul rilascio della licenza e sugli altri quesiti che ci hai posto le potrai richiedere all'ufficio sportivo dell'AC Aosta, piazza Roncas 7, 11100 Aosta.

DETTO FRA NOI L'automobile e il genio di Roland Barthes

LEGGO (da troppi anni, accidenti!) ciò che sui giornali si scrive a proposito delle automobili: giornali di informazione, dico, ma anche riviste specializzate. E mi sembra di notare una progressiva standardizzazione sia di tutti i discorsi che si fanno appunto in tema di auto, sia dello stile stesso di tutti quelli che di auto scrivono. Possibile che l'automobile non «ispiri» più nulla di un pochino originale?

Giorgio Beltrami - Firenze

SECONDO ME non dipende dall'automobile quanto da chi scrive, da tutti noi che scriviamo. Certo, anche la nostra «cara compagna a 4 ruote» si è venuta sempre più «standardizzando», pur nella sua incessante evoluzione, ma ancor più, innegabilmente, si è massificato e impoverito lo stile della critica giornalistica. Certo non accade tutti i giorni di veder apparire una vettura dalla dirimpente forza innovativa della DS19, ma... forse ancora molto più di rado accade che di automobili si occupino scrittori della tempra intellettuale e del talento prodigioso di un Roland Barthes. Per... consolare un po' il lettore toscano — ma anche per tutti gli altri — riporto qui ciò che Barthes ebbe a scrivere a metà anni Cinquanta a proposito della «Déesse». L'articolo apparve su «Combat», l'ormai leggendario periodico diretto da Albert Camus, e ci consente di contribuire a rompere il silenzio che giustamente è stato giudicato colpevole sull'opera di quello che Giuliano Gramigna definì «il genio della volubilità», prematuramente scomparso quattro anni or sono:

«CREDO che oggi l'automobile sia quasi l'equivalente esatto delle grandi cattedrali gotiche: voglio dire una grande creazione d'epoca, concepita appassionatamente da artisti ignoti, consumata nella sua immagine, se non nel suo uso, da tutto un popolo che si appropria con essa di un oggetto perfettamente magico. La nuova Citroën cade manifestamente dal cielo nella misura in cui si presenta d'acchito come un oggetto superlativo. Non bisogna dimenticare che l'oggetto è il miglior portatore del soprannaturale: c'è facilmente nell'oggetto una perfezione e un'assenza di origine insieme, una chiusura e una brillantezza, una trasformazione della vita in materia (la materia è assai più magica della vita), e in una parola un silenzio che appartiene all'ordine del meraviglioso.

LA DÉESSE ha tutti i caratteri (almeno il pubblico sta cominciando ad attribuirglieli unanimemente) di uno di quegli oggetti discesi da un altro universo che hanno alimentato la neomania del Settecento e quella della nostra fantascienza: la Déesse è prima di tutto un nuovo Nautilus. È per questo che in lei interessa meno la sostanza che non le sue giunture.

SI SA che la levigatezza è sempre un attributo della perfezione perché il suo contrario tradisce un'operazione tecnica e tutta umana di adattamento: la tunica di Cristo era senza cuciture, come le aeronavi della fantascienza sono di un metallo senza saldature. La DS 19 non aspira al puro ricoperto, per quanto la sua forma generale sia molto sviluppata; tuttavia sono gli incastri dei suoi piani che interessano più il pubblico: si tasta furiosamente la connessione dei vetri, si fa scorrere la mano nei larghi solchi di gomma che collegano il finestrino posteriore alle sue rifiniture di nickel.

NELLA DS si ha l'embrione di una nuova fenomenologia dell'adattamento, come sei si passasse da un mondo di elementi giustapposti e che tengono per la sola virtù della loro forma meravigliosa, il che, beninteso, ha il compito di introdurre all'idea di una natura più facile. Quanto alla materia in sé, è certo che essa risponde a un gusto della leggerezza, in senso magico. Si fa ritorno a un certo aerodinamismo, tuttavia nuovo nella misura in cui è meno massiccio, meno tagliente, più disteso di quello vigente agli albori di questa moda.

LA VELOCITÀ si esprime qui in segni meno aggressivi, meno sportivi, come se passasse da una forma eroica a una forma classica. Questa spiritualizzazione si legge nell'importanza, cura e materiale delle superfici a vetri. La Déesse è visibilmente esaltazione del vetro, e in essa la lamiera è solo una base. Qui, i vetri non sono finestre, aperture tagliate nel guscio oscuro, sono grandi pannelli d'aria e di vuoto, con la bombatura distesa e brillante delle bolle di sapone, la sottigliezza dura di una sostanza più entomologica che minerale (il marchio Citroën, il marchio con le frecce, si è del resto cambiato in marchio alato, come se ora si passasse da un ordine del motore a un ordine dell'organismo).

SI TRATTA perciò di un'arte umanizzata, e può darsi che la Déesse segni un cambiamento nella mitologia automobile. Fino ad oggi la macchina superlativa prendeva di più dal bestiario della potenza; qui diventa più spirituale e più oggettiva, e malgrado alcuni compiacimenti neomaniaci (come il volante vuoto), eccola più casalinga, meglio accordata a quella sublimazione dell'utensilità che si ritrova nelle nostre arti domestiche contemporanee: il cruscotto somiglia più a una cucina moderna che alla centrale di un'officina: le lamelle sottili di lamiera opaca ondulata, le levette coi pomelli bianchi, i quadranti molto semplici, la stessa discrezione delle parti nichelate, tutto questo significa una sorta di controllo esercitato sul movimento, concepito ormai come confort più che come prestazione. Si passa visibilmente da una alchimia della velocità a un assaporamento della guida.

SEMBRA che il pubblico abbia mirabilmente intuito la novità dei tempi propostigli: dapprima sensibile al neologismo (tutta una campagna di stampa lo teneva all'erta da anni), ben presto si sforza di reintegrare una condotta di adattamento e di utensilità ("Bisogna farci l'abitudine"). Nei saloni dell'esposizione l'automobile-testimone è visitata con applicazione intensa, amorosa: è la grande fase tattile della scoperta, il momento in cui il meraviglioso visivo si accinge a subire l'assalto raziocinante del tatto (poiché il tatto è il più demistificatore dei nostri sensi, al contrario della vista, che è il più magico): le lamiere, le giunture vengono toccate, palpate le imbottiture, provati i sedili, carezzati gli sportelli, maltrattati i cuscini; davanti al volante si mima la guida con tutto il corpo.

L'OGGETTO è qui totalmente prostituito, appropriato: mossa dal cielo di Metropolis, la Déesse viene mediata in un quarto d'ora, compiendo in questo esorcismo il movimento stesso della promozione piccolo-borghese.

Roland Barthes



Calendario sportivo dal 23 al 28 maggio 1984

23-27 maggio

Volta a Portugal (coeff. 2)

(R) ● ● ● N-A-N
Campionato europeo piloti rally
Clube 100 a Hora - Rua de Chagas
35 - 1200 LISBOA (Portogallo)

24-27 maggio

Mille Miglia storiche

(R) ● ● ● ris. sport e corsa dal
'27 al '57
AC Brescia - Via XXV Aprile 16 -
25100 BRESCIA

25-27 maggio

Rally Kurhessen Kassel

(R) ● ● ● N-A-B
Kurhessischer MSC Kassel e V -
Mombachstr. 84 - 3500 KASSEL
(Germania)

Rally Lübeck

(R) ● ● ● N-A-B
AC von Lübeck e V - Maybeckstr.
2 - 2400 LUEBECK (Germania)

26-27 maggio

JPS Trophy Race a Suzuki

(VC) ● ● ● F.2
Honda Land Club Co Ltd - 2-6-20
Yaesu, Chuo-ku - TOKYO
(Giappone)

Salita di Semois

(VS) ● ● ● tg
Motor Union St. Josse - 23
Zavelberg - 1640 RHODE ST.
GENESE (Belgio)

Ele Rally

(R) ● ● ● N-A-B-T2-GT4
Stichting Ele-Rally - Resedalaan 1
- 5582 AA WAALRE (Olanda)

Rally del Carso (CIR)

(R) ● ● ● N-A-B
AC Trieste - Via Cumano 2 - 34139
TRIESTE

2. Rally di Pugnochiuso (1. serie)

(R) ● ● ● N-A-B
AC Foggia e SAGIS - Via
Mastelloni - 71100 FOGGIA

16. Rally Casciana Terme (1. serie)

(R) ● ● ● N-A-B
Scud. Pegaso Corse Valdera - Via
Magnani - 56034 CASCIANA
TERME (Pisa)

8. Rally Prealpi Orobianche (1. serie)

(R) ● ● ● N-A-B
AC Bergamo - Via A. Maj 16 -
24100 BERGAMO

Rally Acropoli

(R) ● ● ● N-A-B
Campionato mondiale rallies
Automobile et Touring Club de
Grece (ELPA) - Messogion 2 -
ATHENES (Grecia)

27 maggio

Euro F. 3 all'Oesterreichring

(R) ● ● ● F.3 + C-S6-FSF-
Interserie
Campionato europeo piloti F.3
STMSC Knittelfeld - Frauengasse
5 - 8720 KNITTELFELD

500 Miglia di Indianapolis

(VC) ● ● ● F. Indy
USAC - 4910 W 16th Street -
INDIANAPOLIS Ind. 46224 (USA)

Euro salita al Montseny

(VS) ● ● ● N-A-B-C-T2-GT4-S6
Campionato europeo montagna
RAC Cataluna - Av. da Presidente
Companys 12 - TARRAGONA
(Spagna)

Salita di Bourscheid

(VS) ● ● ● tg
Ecurie Luxembourg - Boite Postale
528 - LUXEMBOURG (Princ.
Lussemburgo)

Euro-autocross al Nordring

(AC) ● ● ● A-B-S5
Campionato europeo autocross
Automobilsporoklub RR-13 -
Penzingerstr. 69 - 1140 WIEN
(Austria)

Rallycross Tabergsbanan

(RC) ● ● ● A-B-S5
Jonkopings MK - Box 129 - 55113
JONKOPING (Svezia)

Rallycross Suonenjoki

(R) ● ● ● A-B-S5
Suonenjoen Urheiluautoiljat - PL
16 - 65101 VAASA 10 (Finlandia)

Rally Vasco Navarro

(R) ● ● ● N-A-B-T2-GT4
RAC Vasco Navarro - Plaza de
Oquendo s/n - SAN SEBASTIAN
(Spagna)

12 Ore di Braine-Le Comte

(R) ● ● ● N-A-B
B.R.A.S.A. - Chemin de Baudriquin
98 - 7490 BRAINE LE COMTE
(Belgio)

1. Premio Monza F. 3

(VC) ● ● ● F.3-C-S6-R5-Tr.
Talbot
AC Milano - Corso Venezia 43 -
20121 MILANO

Corse a Varano

(VC) ● ● ● A-N-F. Fiat Abarth
SO.GE.SA - c/o AC Parma - Via
Cantelli 15 - 43100 PARMA

Gara Club a Magione

(VC) ● ● ● tg
A.S. Henry Morrogh - Casella
Postale 8 - 06063 MAGIONE
(Perugia)

Salita Alghero-Scala Piccada

(VS) ● ● ● N-A-B-C-T2-GT4-S6
AC Sassari - Viale Adua 32 -
07100 SASSARI

Trofeo Città della Pieve

(VC) ● ● ● ris. VE
AC Perugia - Via M. Angeloni 1 -
06085 PERUGIA

Salita al Monte Erice

(VS) ● ● ● N-A-B-C-T2-GT4-S6
AC Trapani - Via Virgilio - 91100
TRAPANI

Trofeo Gandolfi (2. serie)

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

Cross a Vaccarino

(AC) ● ● ● A-B-S5
Team Padova Cross - Via Papa
Giovanni XXIII 57 - 35010
CURTAROLO (Padova)

2. Slalom Donà-Creto

(S1) ● ● ● N-A-B-VS
Scud. Valpolcevera - Via Croce
Verde 6/R - 16164 PONTEDECIMO
(Genova)

Slalom a Isernia

(S1) ● ● ● N-A-B-VS
AC Isernia - Via Kennedy 48 -
86170 ISERNIA

Le gare rinviate e annullate

20 maggio	SALITA MONTI IBLEI	rinv. a d.d.d.
26 maggio	RALLY RAID AMERATHON	rinv. a ottobre
26/27 maggio	RALLY TAC	rinv. al 16 settembre
	RALLY DEI VINI	annullato
27 maggio	EURO-VETERAN A ZANDVOORT	rinv. al 3 giugno
	SALITA VERZEGNIS-CHIANZUTAN	rinv. 22 luglio
	SALITA PONTE CORACE-TIRIOL	rinv. 23 settembre
	CROSS RIGNANO FLAMINIO	annullato
	CROSS A PERGOLA	rinv. a d.d.d.

TELE SPURT
(051) 455448
a questo numero ogni
giorno notizie e
informazioni
di attualità

AUTOSPRINT - Il settimanale da corsa - Anno XXIV N. 21, del 22-28 maggio 1984
CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: **ITALO CUCCI**
PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 4,50 - Austria Sc. 6,00 - Belgio Bfr. 77,00 - Canada C. Doll. 3,50 -
Danimarca Dkr. 26,00 - Francia Fr. 16,00 - Germania Dm. 7,50 - Grecia Dr. 270,00 - Inghilterra Lgs. 1,60 -
Lussemburgo Lfr. 72,00 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 7,70 - P.to Monaco Fr. 16,00 - Spagna Pts. 265,00 -
Svezia Sfr. 5,00 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 4,20 - Sud Africa Rand 3,95 - USA Doll. 2,75.
MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400 da intestare a Conti Editore S.p.A., via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (Bologna). Numeri arretrati, il doppio del prezzo di copertina.
AUTOSPRINT ALL'ESTERO: Argentina: 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, Wolzelle, 11, 1010 Wien 1; Belgio: Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Île 1070 Bruxelles; Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete De Abril, 127, 2º Andar, S/22, San Paolo; Canada: Speedimpex Distribution Inc., 155 Deerhide Crescent, Unit 5, M9M-2Z2, Toronto, Ont.; D.P.E. distribution de Presse Europeen Inc., 9875 L'Esplanade, H3L-2X2, Montreal, Que.; Danimarca: Dansk Bladdistribution, V/Mogens Schroeder 5, Rosenborggade 1130 Copenhagen; Ecuador: Ovidio Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A., Chimborazo S/L Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Rémaurum, 75002 Paris; Francia del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millo, Monaco Principato; Germania: W.E. Saarbach G.m.b.H., Postfach 10 16 10, Follerstrasse, 2, 5000 Koeln, 1; Grecia: The American, Book & News Agency 387, Vouliagmenis Avenue, Ilioupolis-Athens; Inghilterra: Spotlight Magazine, 1 Benwell Road, London N7 7AX; Iran: Zand Bookshop, 6/7 Karimkhan Zand Avenue, Teheran; Iranian Amalgamated Distribution Agency Ltd., 151 Klaban Soraya, Teheran; Jugoslavia:

Prospecta, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, B61e Postale 2022, 1022 Luxembourg; Malta: Miller Distributors Ltd., M.A. Vassalli Street, Valletta; Olanda: Van Dittmar B.V., Oostelijke Handelskade 11, 1019 Amsterdam; Pakistan: Indus River Contractors, Tarbela Dam Colony, District Abbottabad, Pakistan; Portogallo: Armando Loureiro Pereira LDA., Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E, Lisboa 1; Principato di Monaco: Presse Diffusion S.A., 7, Rue de Millo, Monaco; Spagna: Sociedad General Espanola de Libreria, Avenida Valdelaparra s/n, Alcobendas-Madrid; Sociedad General Espanola de Libreria, Calle Avila 129, Barcelona-5; Sud Africa: L'Edicola Mico (PTY) Ltd., Fanora House 41 Kerk Street, Johannesburg; Svezia: Bror Lundberg, Box 19513, 104-32 Stockholm; Svizzera: Kiosk A.G., Maulbeerstrasse, 11, Bern; Naville S.A. - Service Presse Case Postale, 38-42, Avenue Vibert, 1227 Carouge; Schmidt-Agence AG, Sevelogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabanci Basın Tevziat, Barbados Bulvarı 51, Besiktas-Instanbul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1626-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Editorial 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 F.I.L.I.A.L.I.: 40121 Bologna, Via dei Mille, 16 - Tel. (051) 261218 - 225609; 16129 Genova, Tel. (010) 369347; 80121 Napoli, Via Medicina, 17 - Tel. (081) 312297 (5 linee); 35100 Padova, Via Pellizzo, 15 - Tel. (049) 35515 - 35559; 90141 Palermo, Via Messina, 3 - Tel. (091) 589111; 00186 Roma, Via del Corso, 207 (P.zza Colonna) - Tel. (06) 6794091 - 6783051; 10128 Torino, Via Montecuccoli, 6 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia.
Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright ©Autosprint 1984.

IO LEGGO TUTTI I
GIORNALI SPORTIVI
MA ADESSO CHE HO
VISTO **MASTER**
SONO PROPRIO
A CAVALLO



FORMULA 1
Il Magic Monte
dei gran premi
Un giorno con
Enzo Ferrari

CALCIO
Boniperti
è l'uomo Master
Rummenigge
visto da vicino

Calcioromanzo
popolare
tra tecnica
immagini
e sentimento

**JUVE
2000**

**LEGGETE
MASTER
IL MENSILE
DELLO SPORT
DA FARE
E DA VEDERE**

Diretto da
ITALO CUCCI

GIULIANT '84