

# AUTO 43 SPRINT

**GRANDE SUCCESSO  
DEL NOSTRO  
SUPERCONCORSO  
VINCI  
UN'AUTO LA SETTIMANA**

**I NUOVI NUMERI ESTRATTI  
E LA QUINTA CARTOLINA**

**1975 1977 1984**



# LAUDA

**NELLA  
LEGGENDA**

**GP PORTOGALLO  
AL VELOCISSIMO PROST  
NON BASTA LA SETTIMANA  
VITTORIA, NIKI  
E' SECONDO E CONQUISTA  
IL TITOLO MONDIALE**

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



# SOMMARIO

**AUTO  
SPRINT**

Il settimanale da corsa

n. 43

Anno XXIV  
23-29 ottobre 1984

Direttore responsabile  
**ITALO CUCCI**

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

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

**Il nostro indirizzo:** via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO).

Telefono: 051/45.55.11. - Casella postale: AD 1734 - 40100 Bologna.

Telex: 51.02.12 - 51.02.83 Sprint-I

Telecopier: 051/455418

**Distribuzione:** Italia, Concessionario Esclusivo A&G Marco-20126 Milano, via Fortezza 27, tel. 02/25.26. All'estero, 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 Villorosi 13, 20143 Milano, tel. 02/83.872

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

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

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

## FORMULA 1

Il Gp Portogallo dai nostri inviati 4-31

## SPECIALI

Azzoppiamo la F1 38

Tecnica: transistor crudele 44

Risputa l'Alba a Daytona 46

Il Nürburgring a fumetti 103

## SULLA STRADA

Passatpartout 68

Passa lo straniero 76

Turbodebutto 80

## LE GARE DELLA DOMENICA

Europeo F3 a Jarama 81

Euroturismo al Mugello 84

Campionato Cart a Laguna Seca 87

## RUBRICHE

Autocompravendita 99

Self Service (posta) 107

Dove corriamo 110

## INDICE

### Va bene, va bene così

**LA LUNGA** telenovela ha consumato anche l'ultima puntata. Davanti al video mezzo mondo ha sofferto, scommesso, pianto o gioito per come è finita anche se in fondo si sapeva che sarebbe andata così perché nello sport, come nella vita, ci sono quelli che vincono le guerre e quelli che vincono solo le battaglie. Il povero Prost, prima del via, aveva contro tutti. O quasi tutti. Troppo veloce in prova, sempre troppo veloce in gara, addirittura con Stephanie di Monaco a tifare e soffrire per lui. Se vinceva distruggeva un mito, uno dei pochi che restano agli appassionati di auto e non solo a loro: quello dell'austriaco pilota-computer. Lauda, si sa, non sbaglia «quasi» mai, non lascia nulla al caso. Se riusciva il «colpo di nano» si doveva ridiscutere tutto e i fedelissimi del video non sono mai propensi ai finali imprevisi. Per quindici puntate avevano definito sin nei contorni più sfumati i ruoli dei protagonisti: il bravo, il bello, il cattivo, l'amico e il nemico. E, appunto, il computer. Poi la corsa è partita e il finale ha riscattato una storia troppe volte noiosa. C'è stata la suspense di miglior fattura e la scritta «The End» sulla conclusione più ovvia e più attesa. Lì, in quel momento, e solo in quel momento, ci si è accorti di Prost, del suo dramma, del suo indiscusso valore. Un uomo contro una macchina perfetta. Uno come noi, un latino che va allo sbaraglio, che esalta e che sbaglia, che ha vinto come pochi e che è noto soprattutto perché ha perso come pochi.

**LA NOSTRA** televisione di Stato è stata poi ingrata fino in fondo con lui. Ha infilato di prepotenza la pubblicità senza dargli neppure l'occasione di rendersi appena un po' simpatico con un'espressione di immenso dolore sul volto, di quelle che piacciono tanto ai consumatori delle video-story. Niente da fare: lo stop è arrivato subito dopo l'arrivo vincente con i meccanici McLaren quasi indifferenti alla sua vittoria ed esultanti di gioia per il secondo posto di Niki l'infallibile. Ed è scattata la molla della tenerezza, dello stare dalla parte del più debole (dopo aver patteggiato comunque per il più forte). Prost è diventato allora quello che doveva essere e ben pochi gli riconoscevano: il vincitore morale. Un modo come un altro per mettersi la coscienza a posto e cominciare già a pensare alla nuova serie dell'85. Stesse puntate, stessi attori, stesso entusiasmo, e, se la Ferrari ci aiuta, magari un epilogo diverso.

Carlo Cavicchi

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

**TELE  
SPRINT**

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

**FIG** AUTOSPRINT  
IL SETTIMANALE DA CORSA  
FONDATA NEL 1961

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

**CONTI EDITORE**  
Direttore Editoriale  
**ITALO CUCCI**

**ACCERTAMENTI  
DIFFUSIONE**  
Accertamenti  
Diffusione Stampa  
Certificato n. 696



## IN COPERTINA

Un Mondiale, due eroi, due storie parallele ma anche diametralmente opposte. Lauda ha vinto il suo terzo titolo, Prost s'è visto negare il successo per la terza volta...

# Diciamo la verità: han vinto in due

L'Italia si consola con il terzo posto di De Angelis e la buona ripresa della Ferrari (anche se desta preoccupazioni la grave crisi di Amoux)

di Daniele Buzzonetti

ESTORIL — Quanti aggettivi occorrerebbero per definire la «disfida» che all'Estoril ha concluso il campionato del mondo 1984? Roba da perdersi sicuramente nella retorica perché Niki Lauda e Alain Prost sono stati ancora una volta meravigliosi. Dopo il nervosismo e la tensione della vigilia, il GP del Portogallo si è svolto nella maniera più logica e più sportiva: Prost è stato ancora una volta all'altezza del suo eccezionale livello e ha dominato la corsa a mani basse ma Niki ha vinto il suo terzo titolo mondiale, lottando con i denti e confermando quell'equilibrio che è stata la sua arma migliore quest'anno. L'apoteosi finale ha davvero premiato due grandi campioni che sul podio si sono stretti in un abbraccio che non è stato affatto motivato dalla diplomazia e dalla retorica. Mentre le romantiche note della «Marsigliese» sottolineavano la vittoria francese, Prost aveva un sorriso amaro in bocca; a Lauda che era al suo fianco brillavano invece vistosamente gli occhi. Il piccolo-grande francese ha perso il suo terzo possibile titolo iridato ma non ha fatto fatica ad ammettere che è andato in mani degne quanto le sue. E l'abbraccio finale con il quale Marlene Lauda ha definitivamente sdrammatizzato la situazione ha messo davvero la parola fine al duello iniziato in marzo e che ha ravvivato una stagione che in caso contrario non avrebbe avuto molto da dire, stante la incredibile supremazia della McLaren-Tag-Porsche. Proprio Marlene è stata un po' l'asso nella manica di Lauda che nei giorni precedenti risentiva di un nervosismo per lui insolito ma inevitabile in certe situazioni. Con la moglie vicina, contrariamente all'abitudine, si è ricaricato e non si è sentito affatto battuto pur partendo da una posizione svantaggiosissima a causa di un errore in prova e della successiva sfortuna accusata con la rottura del motore. Un altro nelle sue condizioni si sarebbe rassegnato, ben sapendo che Prost sarebbe stato una lepre imprendibile. Ma Niki è davvero di un altro pianeta sotto certi aspetti e ha confermato quella sua camaleontica capacità di trasformarsi a volte in «ragioniere» e a volte in una tigre. All'Estoril ha tirato fuori gli artigli e la sua è stata una corsa capolavoro. Doveva arrivare secondo e ci è riuscito. È vero che è stato favorito dal ritiro di Mansell che era probabilmente imprendibile ma di sorpassi Niki ne ha fatti e tutti difficilissimi. L'auto-dromo dell'Estoril non ha favorito in assoluto le McLaren in maniera netta come tante altre volte è accaduto e a Niki nessuno ha voluto regalare niente. Ha cercato di capire come si stava sviluppando il Gran Premio nei primi giri e poi ha dato il via al suo carosello personale. Da decimo che era nei primi giri, è arrivato fino al terzo posto con sorpassi dove poteva contare solo su una grinta degna di un giovanissimo. Con Johansson ad esempio ha tirato fuori il suo repertorio migliore. Lo svedese era partito con un alettone molto scarico per avere buona velocità in rettilineo mentre nel misto poteva contare sull'ottimo telaio della Toleman, ormai da tutti rico-

nosciuto come uno dei migliori. E l'effetto si è fatto sentire: Johansson (che oltre tutto attraversa un momento di grande carica dopo aver firmato con la Toleman per l'85) teneva dietro Lauda in rettilineo e non c'era niente da fare. Almeno finché Niki non lo ha finto con una eccezionale «veronica», infilandolo definitivamente. E più o meno la stessa situazione si è verificata con Senna, con Alboreto e con tutta la muta che era partita davanti a lui. Una corsa quindi degna di un grande campione del mondo che non a caso ha precisato di apprezzare più questo titolo dei precedenti.

L'ETERNO SECONDO. Apparentemente Prost non ha fatto drammi anche se mai come quest'anno è andato vicino all'ambitissimo titolo che già aveva sfiorato nell'82 e '83. È vero che ha vinto ben sette Gran Premi in una sola stagione e il titolo è andato al compagno di squadra ma la «dea bendata» è stata pressoché imparziale. Alain ha commesso un solo vistoso errore in Austria, slittando sull'olio in pista mentre Niki ha compromesso la stagione con l'assurdo doppiaggio su Baldi in Germania. In quanto a rotture, Lauda è stato sfortunato a Imola mentre Prost ha trovato la giornata nera a Monza. Un conto finito alla pari in una stagione che ha premiato la classe, la caparbità e anche (se non soprattutto) la grinta dell'austriaco mentre al piccolo francese è rimasta la fama di pilota più veloce del campionato. All'Estoril ha fatto in pieno il suo dovere: eccellente in prova (dove è un maestro nello sfruttare i motori super-potenti «da tempo») e dominatore in pista. Subito fuori Piquet che poteva essere un guastafeste possibile, ha controllato molto bene la sfuriata di Rosberg che vistosamente non poteva tenere il ritmo con il quale era partito per tutta la gara. E infatti dopo nove giri, la McLaren numero «7» se ne è andata in tutta tranquillità. Sicuramente Alain gustava in quei momenti il sapore di una grande rivincita dopo tante amarezze e chissà che cosa avrebbe dato per evitare il ritiro di Mansell. Ma non sapeva che Niki dietro faceva il diavolo a quattro e che la settima vittoria dell'anno gli avrebbe valso solo il successo parziale. Alla fine ha accettato il verdetto con amarezza ma anche con la calma dei grandi. E Prost in F.1 è davvero un grande (a dispetto della sua bassa statura). Un eroe sfortunato che ricorda un grande campione del passato, Stirling Moss, quello che vinceva i GP ma non i titoli iridati. E come Moss, Prost è stato sempre molto apprezzato dalla Ferrari che a suo tempo lo avrebbe preso in squadra con grande piacere. Un motivo di soddisfazione in più nell'amarezza.

CAVALLINO SU E GIÙ. All'Estoril, la Ferrari ha confermato di essere ormai uscita dalla crisi di metà estate ma le cose potevano andare anche meglio. Michele Alboreto è stato brillante e battagliero ma ha compiuto un errore che gli è costato un possibile terzo posto. Non era stato fortunato in prova e non per colpa sua ma in gara è stato tra i

protagonisti come d'altronde durante tutto l'arco della stagione. Un errore che certo non lo condanna mentre la corsa del suo compagno di squadra Arnoux è apparsa decisamente sconcertante. René è stato molto onesto nell'ammettere fin dal primo giorno di prove che la pista non era di suo gradimento ma certo da un professionista del suo stampo non ci si aspettava tanta mediocrità. Il francese non se la è presa con la macchina che invece è apparsa ancora sulla strada della resurrezione mentre non ha trovato scusanti per sé. Ha navigato sempre nelle posizioni di fondo, apparentemente senza poter reagire nemmeno con vetture tipo la Ligier o un pilota debuttante come Streiff. È in crisi e non da tempi recenti. Dopo il bellissimo e combattuto gp di Dallas, il suo comportamento in prove e gare non è stato all'altezza dei suoi momenti migliori. È un fatto che certamente sarà valutato anche a Maranello e non è detto che, se non verrà trovata una soluzione logica al «mistero», da parte della Ferrari non debba essere preso un provvedimento spiacevole. Una crisi, questa, che comunque sarà esaminata più avanti (anche se qualcuno fa già presente che c'è un De Cesaris voglioso di liberarsi dell'impegno con la Ligier). Intanto, alla Ferrari tirano le somme «tecni-

che» di una stagione che in definitiva li ha visti secondi nel mondiale costruttori ed è un motivo di soddisfazione; visto che al primo posto c'è una vettura fin troppo azzeccata come la McLaren. Una piccola soddisfazione dopo una stagione travagliata e che sta per essere dimenticata. Si lavora già per il futuro e la presenza all'Estoril dell'ingegnere Harvey Postlethwaite non è stata casuale. L'inglese non doveva seguire direttamente il team ma lavorare per il futuro, magari anche «sbirciando» da vicino la concorrenza. A patto poi di fare meglio durante l'inverno...

**CONTENTI E DELUSI.** Non c'era bisogno di conferme ma l'Estoril ha messo ancora in evidenza la grande grinta di Keke Rosberg un pilota costretto quest'anno a guidare una vettura non del tutto riuscita. Ha fatto cose eccellenti fino al ritiro mentre Senna, che prometteva faville, è stato condizionato da una Toleman valida ma non ancora del tutto di serie A in fatto di motore. De Angelis, invece ha corso per ottenere solo punti secondo un piano studiato dal team. Non è rimasto soddisfatto ma il terzo posto nel mondiale è un grosso risultato, considerati i nomi dei primi due. □

## Si ricomincia il 24 marzo 85

24 marzo	Gp Dallas*
7 aprile	Gp Brasile*
21 aprile	Gp Portogallo
5 maggio	Gp San Marino
2 giugno	Gp Belgio
16 giugno	Gp Canada*
23 giugno	Gp Usa (Detroit)
7 luglio	Gp Francia
20 luglio	Gp Gran Bretagna
4 agosto	Gp Germania
18 agosto	Gp Austria
25 agosto	Gp Olanda
8 settembre	Gp Italia
22 settembre	Gp New York*
13 ottobre	Gp Australia
26 ottobre	Gp Sud Africa

Il G.P. di Monaco, soppresso, era stato messo in calendario il 19 maggio.

\* Con asterisco sono segnati i Gran Premi considerati sub judge se non garantiranno i diritti economici alla Fisa entro l'1-11-1984.

## Ecco il carnet d'appuntamenti di Lauda Il guerriero non riposa

**NIKI LAUDA** ha toccato subito con mano gli oneri della sua nuova gloria sportiva. Guardate un po' l'incredibile carnet di impegni che dovrà assolvere fino a Natale: i giorni liberi che potrà dedicare alla famiglia e al relax saranno veramente pochi!

22 ottobre	Parigi	<b>Partecipazione al Noon Show</b>
23 ottobre	Parigi	<b>incontri vari</b>
24 ottobre	Ginevra	<b>al mattino intervista Tv con Sacha Distel</b>
24 ottobre	Londra	<b>al pomeriggio show alla BBC</b>
25 ottobre	Parigi	<b>Marlboro Challenge</b>
26 ottobre	Londra	<b>«Breakfast time show» alla BBC</b>
27 ottobre	Birmingham	<b>incontri vari</b>
28 ottobre	LIBERO	
29 ottobre	Salisburgo	<b>mattino, partenza per Ginevra e Amsterdam</b>
29 ottobre	Amsterdam	<b>pomeriggio, partenza per Anversa e Ginevra</b>
30 ottobre	Atene	<b>mattino, incontri vari</b>
30 ottobre	Madrid	<b>pomeriggio, incontri vari</b>
31 ottobre	Milano	<b>mattino, intervista a Canale 5</b>
31 ottobre	Vienna	<b>pomeriggio, incontri vari</b>
2 novembre	Milano	<b>mattino, incontri vari</b>
2 novembre	Salisburgo	<b>pomeriggio, ricevimento dal borgomastro</b>
3-4-5-6 nov.	LIBERO	
7 novembre	Parigi	<b>ricevimento dal Sindaco</b>
8 novembre	Parigi	<b>premiazione piloti</b>
9 novembre	Londra	<b>incontri vari</b>
10 novembre	Londra	<b>show Tv «Indovina chi è»</b>
12 novembre	Treviso	<b>Premio Diadora, mattino</b>
12 novembre	Francoforte	<b>pomeriggio, partenza per l'Australia</b>
14-16 nov.	Australia	<b>giro di conferenze</b>
18 novembre	Sundown P.	<b>GP d'Australia</b>
3 dicembre	Melbourne	<b>partenza per Stati Uniti</b>
6 dicembre	Parigi	<b>premiazione</b>
7 dicembre	Bologna	<b>Caschi d'Oro di Autosprint</b>
14 dicembre	Parigi	<b>partenza per il Medio Oriente</b>
15 dicembre	Jedda	<b>mattino, incontri vari</b>
15 dicembre	Riad	<b>pomeriggio, incontri vari</b>
17 dicembre	Atene	<b>mattino, incontri vari</b>
17 dicembre	Parigi	<b>pomeriggio, incontri vari</b>
19 dicembre	Londra	<b>premiazione sponsor McLaren</b>
20 dicembre	Parigi	<b>premiazione FIA</b>



*Niki e ALAIN dopo l'ultima gara del campionato!*

Con Lauda, minuto per minuto, nel giorno più bello

## Ecco l'uomo

Forte, intelligente, sereno, allegro: dalla pista al podio, dai minuti frenetici della sfida alle lacrime e all'abbraccio di Marlene. «Prost? Non ho mai avuto un compagno più bravo, più veloce, e più sfortunato di lui». Ma c'è dell'altro. Leggete...

di Marino Bartoletti

**ESTORIL** — Lauda, Laudissimo — anzi — Laudao. In quella terra portoghese dove, a suo tempo, si erano consumate fior di dinastie monarchiche, la Formula Uno ha ritrovato e rimesso sul trono il suo già depresso. Al termine di — come dire — un referendum svoltosi all'ultima scheda e all'ultima malizia, il vecchio Nicola Primo, Duca di Salisburgo, Marchese di Ibiza e Conte di Maranello, l'ha spuntata di solo mezzo punto nei confronti del «repubblicano» Alain Prost (un uomo, un campione, ancora una volta «punito» al di là delle sue possibili colpe e dei suoi possibili demeriti). All'Estoril, comunque, chi l'ha voluta capire l'ha capita: a parità di mezzi meccanici, a parità (forse) anche di doti tecniche, a parità di stimoli e di convinzione, ha prevalso non già l'arida programmazione di un presunto robot, ma il cervello — il caro, vecchio cervello — di un uomo. Un uomo — e vorremmo che anche la gente davanti ai teleschermi se ne fosse accorta — che stavolta ha persino pianto per la commo-

**CERVELLO.** All'Estoril è stato reso pubblico il «vangelo (automobilistico) secondo Niki». Nella prefazione c'è scritto: «Così si vince un titolo mondiale». Da una parte un toro infuriato, spinto dalla necessità, scattato sulla griglia di partenza come se il mossiere avesse agitato davanti ai suoi occhi non la bandiera portoghese ma un drappo rosso. Dall'altra, l'uomo-cervello, pronto a disputare una gara superiore agli stessi handicap che gli aveva imposto la cattiva sorte, pronto a pazientare per quasi un'ora di corsa dietro ad avversari che sembravano compromettere e invece spianavano i suoi programmi, disposto a giocarsi i nervi in una necessaria corsa d'attesa piuttosto che sfidare i possibili e non sensati rischi di una rimonta

prematura. Lauda ha colto i suoi fichi ad uno ad uno, senza fare due scalini per volta, senza pretendere di arrampicarsi sulla pianta nel momento sbagliato. «Solo quando fra me e Prost cioè fra me e il titolo mondiale c'era rimasto solamente Mansell, ho cominciato a spingere. E ho spinto (sic!) ho spingato fino a che non l'ho visto quasi fermo davanti alla mia McLaren. Non so che cosa possa aver provato Alain quando, a quel punto, dai box gli hanno segnalato che io ero ormai alle sue spalle. So solo quello che ho provato io. Mi sono detto: «Niki, fino a stamattina il tuo Gran Premio del Portogallo era stato un «skifo» ora, però, devi cercare di finirlo nel miglior modo possibile». E mi sono messo ad «ascoltare» la mia macchina nei suoi più piccoli rumori: le ho quasi parlato, chiedendole di non tradirmi. Quando sono rientrato ai box, lo avete visto tutti, sono corso ad abbracciare Prost. Ora lo posso dire: non ho mai avuto in vita mia un compagno più bravo, più veloce e più sfortunato di lui».

**VIGILIA.** Anche se — a suo dire — durante la notte di sabato aveva «dormito benissimo», Lauda aveva in realtà trascorso una vigilia terribile. E mentre Prost si era «sfogato» a modo suo, cambiando persino albergo e abbandonando il tetto che avrebbe dovuto dividere con lui, il futuro campione del mondo si era trincerato dietro una serenità apparente, tradita solo da un piccolo episodio di nervosismo alla fine delle prove di mercoledì, allorché il team manager Ron Dennis aveva «tamponato» un suo vistoso gesto di stizza ricacciandolo a forza dentro quell'abitacolo che Niki voleva abbandonare per protesta verso il compagno (reo di aver monopolizzato il lavoro dei box con un rientro non previsto). Prima della corsa, comunque, sia l'uno che l'altro pretendente al trono erano stati raggiunti dalle ri-

spettive «principesse». Quasi furtivo l'arrivo di Stephanie di Monaco, che radio-paddock segnala ormai vicinissima al cuore di Prost, addirittura spettacolare e regale quello di Marlene Lauda, tornata ai circuiti dopo sei anni di assenza e pronta a dare il suo contributo morale nel momento (forse) più difficile della carriera sportiva del marito. Marlene, fotografatissima, compostissima, raffinatissima, ha seguito quasi segregata nel box McLaren l'impresa di Niki. Durante gli ultimi tre giri ha addirittura volutamente e ostentatamente voltate le spalle alla pista, «girandosi» solo dopo l'arrivo di Prost e nell'attesa di quello di Lauda. «Volevo essergli vicina — ha sussurrato — mi sembrava giusto così». Le prime dichiarazioni, quelle «a caldo», quelle dell'immediato dopo-trionfo, le ha rilasciate a una radio spagnola. Quasi in un sospiro ha detto: «Nonostante tutto mi fa piacere. Dico «nonostante tutto» perché ora Niki continuerà e continuerà ancora. Ma so che lui è felice così E io ho il dovere di essere felice con lui».

**ABBRACCI.** E felice, stavolta, Nikolaus Lauda lo era davvero. Felice e addirittura commosso, pronto a slanci che non tutti gli conoscevano. Ha abbracciato Prost, ha fatto il goliardico sul podio, ha alzato la mano destra con tre dita levate quasi a sottolineare in maniera birbona il suo trionfo, ha preteso vicino a sé, durante la premiazione, proprio Marlene che ha stretto a sua volta in un tenerissimo e prolungato abbraccio. Durante la successiva conferenza stampa, in una babele di lingue e in un caos dantesco, ha sorriso a tutto e a tutti, pregando solo di chiudere la finestra perché aveva freddo e vergognandosi come un discolo perché il gran patron della Marlboro l'aveva sorpreso a fumare una sigaretta «concorrente». Niki, quella sigaretta, l'ha subito passata a Prost che

gli stava un po' mestamente a fianco: «Dai, Alain, non avere paura. Non è mica cocaina...». Poi s'è abbandonato ad una risata conigliosa, liberatoria, ripetendo in italiano, in inglese, in tedesco e persino in francese e in spagnolo la sua felicità. «È inutile — ha detto ad un certo punto alternando in un buffo «esperanto» parole di una lingua con quelle di un'altra — che mi continuiate a chiedere qual è il mio titolo mondiale più bello: il più bello, signori miei, è sempre l'ultimo. Più bello perché più sofferto».

**TENSIONE.** E Niki, 'sto benedetto titolo, lo deve aver sofferto sul serio. Mai, quest'anno alla partenza di un Gran Premio, s'era colta tanta tensione, tanta elettricità. Lui sulla griglia (più che una griglia una graticola), relegato in una posizione infame, dietro a gente disposta a regalare nulla. L'«altro» con in faccia la brezza fresca della prima fila e là possibilità di giocarsi tutte le carte senza il possibile ostruzionismo di rivali più o meno prevenuti. E, al via, l'assstarsi delle posizioni in maniera ancor più sfacciatamente favorevole al francese, già in testa in solo otto giri malgrado l'ostinata resistenza di Rosberg. «Perché non viene avanti? Perché non passa Johansson? Perché lascia che fra sé e Prost rimangano inseriti tanti avversari?». Si chiedevano gli spettatori, la gente dei box, persino i cronometristi dell'Olivetti incredibilmente angosciati dai numeri che venivano forniti dai loro computer. E chissà che cosa stava pensando Niki, dentro al suo abitacolo, quando — ancora fuori zona punti al venticinquesimo giro — si vedeva segnalare dai box un distacco di oltre mezzo minuto da Prost. Se fosse stato un calciatore, il pubblico gli avrebbe urlato «tira, tira». E Lauda, finalmente, il primo «tiro» l'ha scoccato tutto in una volta al ventisettesimo (giro) dopo tre



Accompagnato dalla moglie Marlene (in basso, FotoAmaduzzi), Niki Lauda ha trovato in Portogallo la forza e anche la fortuna per non fallire l'appuntamento più importante della stagione. Eccolo, sopra, lanciato verso i 6 punti mondiali (FotoColombo)

quarti d'ora di corsa, mettendo da parte indugi, pazienza e prudenza e acquartierandosi dapprima al quarto posto e poi — complici un'altra manciata di minuti e una «puntata» da vecchia volpe nei confronti di Senna — addirittura al terzo. A quel punto: si era quasi esattamente a metà gara, l'uomo-cervello ha messo in atto il «piano due». Dalla gara d'attesa è passato a quella d'attacco. E la sua macchina, coccolata fino a quel momento, è stata chiamata a dare tutto. Il motore è passato direttamente al servizio del suo cuore.

**RIMONTA.** Il resto lo avete visto oppure lo leggerete raccontato nelle altre pagine. Nel braccio di ferro fra Prost e Lauda è rimasto coinvolto Nigel Mansell, imprevedibile arbitro di un mondiale tanto incredibile. S'era molto fantascatico, nei giorni precedenti la corsa, sulle possibili «alleanze» di cui avrebbero potuto godere Niki e Alain. S'erano censiti amicizie, vecchie ruggini, nuovi amori: s'era arrivati a indicare nel povero Piquet l'ago di una bilancia che tutti volevano un po' truccata. Ma a Mansell non aveva pensato nessuno. E lui, poveretto, non ha potuto far altro che

compiere fino in fondo il suo comunque ingrato dovere. Quando Lauda ha iniziato la rimonta Mansell era a quasi 9 secondi da Prost e Lauda a 45 (ovvero a 37 secondi dall'inglese). Al quarantatreesimo giro fra i due c'erano 27 secondi, al quarantanovesimo — inopinatamente («Colpa del troppo traffico» avrebbe spiegato Niki) — di nuovo più di trenta. Poi, a venti giri esatti dalla fine, la resa del pilota della Lotus con Niki pronto a cogliere il primo colpo di fortuna di una gara letteralmente «costruita» col manuale in mano. E, infine, la gestione terribile di quella nuova ed attesa realtà. Alain Prost era rimasto campione del mondo per 75 minuti esatti. Niki, ora, lo sarà per un anno intero.

**LEGGENDA.** «A chi dedico questo terzo titolo? Vediamo. Vi va bene se lo dedico a Niki Lauda? Pensate che questo Lauda abbia fatto abbastanza per meritarselo?». La risposta — crediamo ovvia — ai lettori. Noi pensiamo solo che «questo Lauda», da domenica scorsa, sia entrato in un posto che si chiama leggenda. E che abbia tutto il diritto di sentirvicisi come a casa sua. □



# GP PORTOGALLO



Pronti-via e Rosberg (a sinistra) brucia tutti dalla 2. fila. Il finlandese si avvia verso la prima curva inseguito da Prost, Mansell, Piquet, Senna, Alboreto e gli altri (fotoVillani). In alto ecco Prost che dopo aver superato Mansell inizia a puntare la Williams di Keke. Qualche giro dopo (qui sopra e a destra) l'attacco decisivo a cui Rosberg, malgrado le sue spettacolari acrobazie, non riesce più a resistere (FotografieColombo). In basso, Stefan Johansson con la Toleman si è rivelato un osso duro per Lauda, che ha faticato per superarlo (FotoVillani)





I DUELLANTI/Prost e Lauda raccontano le proprie emozioni

## Alain, alzo zero

Mentre i fotografi chiedevano a Niki di sollevare il braccio e di fare il segno 3 con le dita, il francese sconsolato, domandava: «E io che faccio, indico zero?»

ESTORIL — «Niki alza la mano e fa il segno 3 con le dita!» urlavano i fotografi di fronte al podio tutto McLaren. Il campione austriaco, sarà per la stanchezza sarà per le emozioni avute nei tre giorni in Portogallo, non capiva. Più pronto invece al suo fianco Alan Prost: «Io che faccio, indico zero?» — urlava il francese facendo segno con il pollice e l'indice della mano. Per Lauda questo terzo titolo mondiale è arrivato come una gioia immensa. «È stata la stagione più impegnativa della mia vita — ha dichiarato il campione austriaco — questo campionato è stato molto importante per me. Non mi importa se ho vinto soltanto per mezzo punto, in definitiva questa è un po' la restituzione del titolo perso in Giappone in favore di Hunt, sono estremamente contento e credo di essermelo in definitiva meritato».

— Che cosa hai detto a Prost sul podio?  
«Mi sono complimentato con lui e gli ho detto che bisogna tenere duro perché ho avuto anch'io dei momenti terribili nella mia carriera. Bisogna saper dimenticare le disfatte e ripartire da zero. Gli ho anche detto però che lui è stato il pilota più duro e difficile con cui ho dovuto lottare nella mia carriera, ma che è anche stato il pilota più leale: credo che questo in definitiva gli faccia piacere».

— Questi tre giorni sono stati una alternanza di momenti difficili, non hai temuto in gara di veder sfumare la possibilità di vincere il titolo?  
«La gara di oggi è stata terribile, difficilissima, ho dovuto guidare rischiando come un pazzo. Non mi

sono mai potuto concedere un attimo di relax e ho preso dei rischi enormi. Johansson ha guidato poi in maniera un po' oltre al limite, non mi lasciava assolutamente passare, la sua Toleman era più veloce della mia McLaren in rettilineo. Ho dovuto prendere un grosso rischio per passarlo. Anche in quei momenti temevo di perdere troppo tempo e di non riuscire poi più a rimontare per potermi piazzare secondo».

— Quando hai capito che ce l'avresti fatta?  
«Quando ho ridotto lo svantaggio da Mansell da 32" a soli 28" e mancavano ancora 35 giri alla fine. Pensavo di poter annullare lo svantaggio. Poi purtroppo sono incappato in un gruppo di macchine di ritardatari ed ho perso di nuovo troppo tempo nei doppiaggi, mi sono perfino urtato con Johansson che si è trovato in mezzo mentre cercavo di passare Gartner. È bastato questo episodio per farmi perdere 5". Ho dovuto riiniziare la rimonta tutta daccapo a testa bassa ma per fortuna poi Mansell si è fermato; è stato un gran bel momento».

— A chi dedichi questa vittoria?  
«È presto per parlare ancora di queste cose, non ho avuto nemmeno ancora il tempo di capire quasi che ho vinto il titolo mondiale, adesso l'unica cosa che ho in mente è di prendermi un periodo di vacanza e riposarmi, voglio restare in pace per un po' di tempo».

ACCANTO a lui mesto abbattuto, decisamente demoralizzato, Alain Prost: «Aver vinto quest'ul-

tima gara mi dà un po' di consolazione ma non basta. Il titolo mondiale è molto importante. Certo se mi guardo attorno e penso ad altri piloti devo consolarmi, c'è gente che sta peggio di me, non solo qui nel mondo della F. 1 ma anche nella vita privata. Mi resta solo la consolazione di aver la coscienza a posto, ho fatto tutto il possibile, tutto quello che dipendeva da me. Ho vinto credo in una maniera indiscutibile, ma non potevo certo fare niente contro Lauda. È stato un po' il destino. Contro di ciò non si può lottare è inutile persino starsi a scaldare. Lauda ha fatto una rimonta stupenda e non avevo alcuna possibilità di fermarlo».

— Credi che l'austriaco abbia avuto fortuna?  
«I fatti parlano chiaro, io ho vinto sette gare e per ben due volte di seguito ho dovuto cedere la vittoria a Niki quando ero al comando, però Lauda nelle ultime sette gare ha conquistato 50 punti, un bottino eccezionale».

— Cosa farai il prossimo anno?  
«Sono fiducioso per il 1985, i rapporti fra me e Lauda sono andati migliorando di corsa in corsa e spero che il prossimo anno saremo ancora ottimi amici. Spero anche che Lauda nella prossima stagione possa darmi una mano per coronare il mio sogno di diventare campione del mondo».

Giorgio De Gregori



## IL VINCITORE/Niki Lauda, anatomia di un personaggio

# Il primo della classe

Ha inventato un modo di correre che non assomiglia a quello di nessun altro: «capisce» subito la corsa e guida la sua vettura adeguandosi alle circostanze. Non appena può vola a Ibiza per dedicarsi alla famiglia che ha sempre tenuto fuori dal suo lavoro

di Daniele Buzzonetti

**NIKI LAUDA** e gli altri: questa la distinzione netta tra i piloti da gran premio attualmente in attività. C'è chi è più veloce dell'austriaco, c'è chi lo ha perfino superato nell'arte delle pubbliche relazioni e qualche altro non gli è certamente da meno in fatto di messa a punto di una vettura. Eppure il carisma di Niki non può mai essere messo in discussione e la sua popolarità è ben lungi dal temere confronti. Il suo è un caso senza precedenti nel mondo delle corse d'auto ed è troppo semplicistico spiegarlo solo con lo «storico» incidente del Nürburgring che lo ha visto protagonista nel '76. Le ragioni sono anche altre: vediamo di elencarne qualcuna.



In alto Lauda (fotoVillani) legge Autosprint: e attraverso le copertine della nostra rivista si può ricostruire la storia della terza vittoria mondiale. A sinistra Lauda gioisce, Prost un po' meno (fotoAP)

**STILE E TEMPERAMENTO.** Ha inventato un modo di correre del tutto personale e che non può essere paragonato con quello di nessun altro. Perché Lauda non ha uno «stile»; ne ha tanti mescolati assieme. Dicono che sia un ragioniere del volante e che calcoli al millimetro ogni eventuale rischio. In qualche occasione potrà essere vero ma, avrà corso così al GP di Long Beach del 1983, quando arrivò secondo dopo essere partito dalla 12. fila? E non si tratta che di un esempio. La realtà è che nessuno come lui sa «capire» la corsa, traendone conclusioni immediate circa la tattica da adottare. La sua stagione '84 è esemplare in merito. Quante volte Lauda è stato costretto ad

attaccare con sorpassi al limite dell'uscita di strada per supplire ad una partenza dalle file di centro? Possibile che a 35 anni abbia trovato una grinta che qualcuno non gli riconosceva quando ne aveva 25 o 30? La realtà è che quest'anno doveva contrastare un compagno di squadra formidabile sul piano della velocità mentre la mancanza di esperienza con le altissime potenze del motore Porsche versione «prove», lo ha condizionato, soprattutto nei primi gran premi. Niki però era consapevole di poter chiedere l'«impossibile» alla sua leggendaria McLaren e per questo lo si è visto spesso impegnato con uno stile da attaccante nato. Quando poi si rendeva conto che rispetto a Prost era leggermente inferiore in fatto di velocità pura, tornava a pescare nel suo vasto bagaglio di capacità personali e mutava tattica. Ad esempio aveva capito che poteva esserci un tornaconto, stuzzicando Prost e facendogli capire di non essere disposto ad accontentarsi della seconda posizione. Si tratta della vecchia tattica tendente a indurre l'avversario a commettere un errore per approfittarne e Niki, almeno in Austria e in Italia, ha incamerato nove punti in questo modo. Ma se a parità di macchina, Prost è attualmente più veloce, non per questo Niki ha passeggiato con gli altri avversari. Magari non molti se ne sono accorti a causa del suo camaleontico stile di guida ma è certamente sbagliato sottolineare che sia solo un computer. Quando era ancora un giovane debuttante in F. 1, alla guida della March e poi della Brm, Lauda era famoso per la grinta e gli incidenti accumulati, più che per i risultati ottenuti. Ed era naturale, perché poteva contare su macchine di serie B. Poi con la Ferrari e i titoli mondiali le cose sono cambiate ma in caso di necessità Lauda risfodera quel temperamento che nel '72 in occasione di un GP Roma (non valido per il campionato), a Vallelunga, lo ha portato a finire «di piatto» sul guard-rail della curva «Cimini» a una velocità elevatissima. E semplicemente perché voleva migliorare il tempo in prova...

**TECNICA DI GUIDA.** Ormai è diventata una leggenda, una delle tante che Lauda ha favorito

durante la sua carriera. È vero però che la sua sensibilità nella messa a punto di una vettura rasenta la paranoia. È un fatto che la Ferrari sia risorta nel '74 anche grazie al prodigarsi dell'austriaco che in breve riuscì a imporre le sue scelte anche di fronte al più esperto compagno di squadra Regazzoni. Sensibile in prova, Lauda lo è altrettanto

un leone contro i circuiti vecchio stile. Eppure non è uno che si trovi bene solo dove ci sono chilometriche vie di fuga: sui circuiti cittadini, dove la ricerca del limite è parossistica, Niki resta un maestro. Un'altra delle sue magnifiche «incongruenze» ma che si spiega ancora con la sua leggendaria precisione di guida. La scelta giusta delle

mente le corse dalla famiglia. Appena può si ritira a Ibiza e «tira giù la serranda» fino all'impegno successivo. È impossibile vedere sua moglie Marlene ai GP e tanto meno i suoi due figli. Non è comunque un «misogino dei GP» ed anche i suoi famosi isolamenti per evitare di perdere la concentrazione sono stati piuttosto romanziati. Certo, non è notoriamente uno che desideri mettersi al centro dell'attenzione o che ami gli atteggiamenti teatrali ma non è nemmeno così «orso» come qualche volta vogliono farlo passare. È vero che è stato «adorato» dal grande pubblico perché è tornato alle corse 40 giorni dopo il rogo del Nürburgring e perché ha dato alla Ferrari due mondiali dopo un digiuno di dieci anni, ma la sua è ormai una popolarità che va al di là di questi episodi. Lauda ha una personalità e un carattere che sono unici nella F. 1 e il pubblico deve essersene accorto. Era di famiglia agiata ma contrasse debiti con una banca per disputare le prime corse. Poi se ne andò dalla Ferrari per dimostrare a se stesso che era in grado di vincere anche con un'altra vettura: una sfida che ha perduto ma nella quale ha dimostrato carattere. E ancora l'improvviso ritiro, seguito da un ancor più clamoroso rientro nel quale ha dimostrato di essere ancora un campione vero. Tutte situazioni nelle quali Niki ha espresso uno stile davvero unico. Recentemente è stato intervistato da una TV brasiliana per una «serie» che ha visto protagonisti uomini famosissimi in vari campi e così Lauda ha ricordato il suo famoso incidente al «Ring»: «Subito dopo il fatto sentii i medici dire che non avevo alcuna speranza di salvezza. Loro non si erano accorti che li stavo ascoltando. Una infermiera mi chiese se volevo l'estrema unzione e io pensai che si trattasse di una buona idea. Poco dopo sentii una mano toccarmi e credetti che fosse l'infermiera ma era invece il sacerdote. Il fatto che non avesse pronunciato neppure una parola di conforto mi rattristò e mi fece reagire. Decisi che avrei lottato per sopravvivere». Una prova di forza che lo ha fatto entrare di diritto nella leggenda e che ha fatto capire di che pasta sia fatto l'austriaco. □

## Ha esordito nel '68

È NATO a Vienna il 22 febbraio 1949 ed ha iniziato a correre con una Mini-Cooper nel 1968. L'anno successivo è in F.Vee e nel 1970 in F.3. Nel 1971 diventa pilota ufficiale della March in F.2. Va forte ma non ottiene grandi risultati. Ma le sue prestazioni e l'appoggio della banca Râiffessen gli permettono di esordire in F.1 al Gp d'Austria con una March 711. L'anno seguente continua con il team inglese sia in F.1 che in F.2 per passare a fine stagione alla Brm, dove si mette il luce dimostrando di essere uno dei migliori giovani del vivaio internazionale. Nel 1974 è assunto dalla Ferrari. In quell'anno vince i Gp di Spagna e Olanda con la 312 B3. È quarto nel mondiale. Il suo anno di grazia è comunque il 1975, dove ottiene sei vittorie e si laurea campione del mondo. Potrebbe far suo il titolo anche nel 1976 ma l'incidente del Nürburgring gli spezza il sogno sul più bello. Comunque Lauda si rifà l'anno dopo, nel quale vince tre volte e diventa per la seconda volta campione del mondo. Nel 1978 abbandona la Ferrari per la Brabham Alfa Romeo. Vince in Svezia e in Italia, due vittorie strane, perché la prima è annullata per aver usato Lauda la Brabham a ventilatore, mentre la seconda arriva per penalizzazioni date a Andretti e Villeneuve. È questo ma la sua stella tramonta nel 1979, dove si fa battere in più di un'occasione dal compagno Nelson Piquet. Così Lauda decide di ritirarsi dalle corse. Riprende nel 1982 con la McLaren. Vince a Long Beach e in Inghilterra. È quinto nella graduatoria iridata. L'anno scorso è stato in ombra ma è ritornato prepotentemente alla ribalta quest'anno con la McLaren Tag, dimostrando di essere nuovamente il campione dei tempi Ferrari.

## I voti del campione

Popolarità	10	Messa a punto	10
Tecnica di guida	10	Adattamento circuiti cittadini	9
Combattività	8	Freddezza	9
Tattica di gara	10	Tenuta fisica	9
Velocità	8	Simpatia	7
Possibilità di errori	9	Personalità	10
Competitività in prova	8		

in corsa, situazione in cui riesce a trattare la meccanica con una delicatezza che ha dell'incredibile. L'ingegnere Ferrari ama spesso ricordare che dopo una corsa, i particolari smontati dalla macchina dell'austriaco (soprattutto cambi, freni e trasmissioni) erano «come nuovi». Un vantaggio non indifferente che si traduce ovviamente in una maggior possibilità di evitare rotture. Perfezionista e pragmatico com'è, è ovvio che Niki non possa essere un improvvisatore e tanto meno un amante dei circuiti troppo rischiosi. È storia fin troppo vecchia: dopo il suo incidente è riuscito a fare emigrare la F. 1 dal Nürburgring e si è sempre battuto come



traiettorie è il suo pallino e ha un occhio attentissimo nello scoprire i punti insidiosi delle piste. Logico che in un tracciato tipo Montecarlo sia avvantaggiato nella battaglia contro muretti e guard-rail. D'altronde uno che è stato definito «il miglior interprete della macchina che gli è stata affidata» (ma Prost che sotto molti aspetti è tanto simile all'austriaco sta mettendo in crisi questa dote), non può che emergere magnificamente dove la guida deve essere «pennellata».


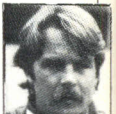
**POPOLARITÀ E VITA** privata. Professionista completissimo sui campi di gara, Lauda ha però sempre diviso netta-

Le  
PAGELLE  
di



**AUTO  
SPRI  
NT**

I voti e i giudizi sui piloti e le vetture del campionato del mondo 1984 di Formula 1.

voto <b>8</b>	<b>1 NELSON PIQUET</b> voto <b>5</b> 
<b>BRABHAM-BMW</b>	<b>Pilota:</b> ha commesso un errore incredibile per un pilota della sua classe. <b>Vettura:</b> meno convincente del solito.
voto <b>8</b>	<b>2 MANFRED WINKELHOCK</b> voto <b>6</b> 
<b>BRABHAM-BMW</b>	<b>Pilota:</b> arrivato all'ultimo momento non poteva fare forse di più ma non ha brillato. <b>Vettura:</b> come per Piquet.

voto	<b>5 JACQUES LAFFITE</b> voto <b>6</b> 
<b>TYRRELL-FORD</b>	<b>Pilota:</b> una gara decisamente di addio senza acuti. <b>Vettura:</b> sempre con vistosi limiti di tenuta.
voto	<b>6 KEKE ROSBERG</b> voto <b>9</b> 
<b>TYRRELL-FORD</b>	<b>Pilota:</b> Incredibile la grinta dimostrata, è sempre un big. <b>Vettura:</b> con tante carenze di telaio.


**SQUALIFICATA**



voto <b>10</b>	<b>7 ALAIN PROST</b> voto <b>10</b> 
<b>MCLAREN TAG-PORSCHE</b>	<b>Pilota:</b> ha dominato dall'alto di una grande classe. <b>Vettura:</b> perfetta anche se non del tutto «marziana».
voto <b>10</b>	<b>8 NIKI LAUDA</b> voto <b>9</b> 
<b>MCLAREN TAG-PORSCHE</b>	<b>Pilota:</b> una grinta da grande pur in un giorno difficile. <b>Vettura:</b> il vantaggio di inizio stagione è diminuito.



voto n.g.	<b>9 PHILIPPE ALLIOT</b> voto n.g. 
<b>RAM-HART</b>	<b>Pilota:</b> giudizio impossibile a causa del ritiro poco dopo l'inizio.
voto <b>4</b>	<b>10 JONATHAN PALMER</b> voto <b>6</b> 
<b>RAM-HART</b>	<b>Pilota:</b> tanta buona volontà con una macchina impossibile. <b>Vettura:</b> la chiusura di stagione ha consigliato risparmio.


voto <b>7</b>	<b>11 ELIO DE ANGELIS</b> voto <b>7</b> 
<b>LOTUS-RENAULT</b>	<b>Pilota:</b> doveva fare una gara «tranquilla» per tattica, ha fatto anche meglio. <b>Vettura:</b> motore sempre preoccupante.
voto <b>6</b>	<b>12 NIGEL MANSELL</b> voto <b>9</b> 
<b>LOTUS-RENAULT</b>	<b>Pilota:</b> forse la sua migliore corsa della stagione. <b>Vettura:</b> una rottura che denuncia limiti di preparazione.


voto <b>6</b>	<b>31 GERHARD BERGER</b> voto <b>7</b> 
<b>ATS-BMW</b>	<b>Pilota:</b> partito con la decisione di mettersi in mostra, ci è riuscito. <b>Vettura:</b> ultimamente poco sviluppata.

voto <b>6</b>	<b>15 PATRICK TAMBAY</b> voto <b>6</b> 
<b>RENAULT</b>	<b>Pilota:</b> in giornata no, non ha espresso il suo buon limite. <b>Vettura:</b> tante buone qualità ma senza alcun acuto.
voto <b>6</b>	<b>16 DEREK WARWICK</b> voto <b>7</b> 
<b>RENAULT</b>	<b>Pilota:</b> non in giornata di grande vena ma qualche tentativo di emergere. <b>Vettura:</b> come per Tambay.


voto <b>5</b>	<b>17 MARC SURER</b> voto <b>6</b> 
<b>ARROWS-BMW</b>	<b>Pilota:</b> forse non all'altezza del suo standard. <b>Vettura:</b> il finale di stagione non ha consigliato miglioramenti.
voto <b>5</b>	<b>18 THIERRY BOUTSEN</b> voto <b>7</b> 
<b>ARROWS-BMW</b>	<b>Pilota:</b> buon inizio nonostante il mezzo, solita grinta. <b>Vettura:</b> inferiore al solito standard che non è alto.



voto <b>8</b>	<b>19 AYRTON SENNA</b> voto <b>8</b> 
<b>TOLEMAN-HART</b>	<b>Pilota:</b> Come sempre combattivo, ha reso probabilmente al massimo. <b>Vettura:</b> telaio buono, motore non affidabile.
voto <b>8</b>	<b>20 STEFAN JOHANSSON</b> voto <b>8</b> 
<b>TOLEMAN-HART</b>	<b>Pilota:</b> gara positiva per combattività e voglia di emergere. <b>Vettura:</b> il turbo non può essere forzato in gara.

voto <b>4</b>	<b>21 MAURO BALDI</b> voto <b>6</b> 
<b>SPIRIT-HART</b>	<b>Pilota:</b> volenteroso ma inferiore al Nürburgring, forse per il mezzo. <b>Vettura:</b> ormai da pensione.

voto <b>6</b>	<b>22 RICCARDO PATRESE</b> voto <b>6</b> 
<b>EUROALFA</b>	<b>Pilota:</b> un po' altalenante e non sempre combattivo come al suo solito. <b>Vettura:</b> telaio e motore non eccelsi.
voto <b>6</b>	<b>23 EDDIE CHEEVER</b> voto <b>6</b> 
<b>EUROALFA</b>	<b>Pilota:</b> non è rimasto molto in gara ma ha dimostrato buona volontà. <b>Vettura:</b> come Patrese.

voto <b>5</b>	<b>24 PIERCARLO GHINZANI</b> voto <b>7</b> 
<b>OSELLA-ALFA ROMEO</b>	<b>Pilota:</b> qualche buon spunto ma ha disputato corse migliori. <b>Vettura:</b> appena discreta ma non sviluppata di recente.
voto <b>5</b>	<b>30 JO GARTNER</b> voto <b>6</b> 
<b>OSELLA-ALFA ROMEO</b>	<b>Pilota:</b> difficilmente si tira indietro anche se non sempre con profitto. <b>Vettura:</b> pesante e con motore poco sobrio.

voto <b>5</b>	<b>25 FRANÇOIS HESNAULT</b> voto <b>5</b> 
<b>LIGIER-RENAULT</b>	<b>Pilota:</b> ha l'handicap del mezzo ma non ha grande voglia di emergere. <b>Vettura:</b> team ha la mente all'85.
voto <b>5</b>	<b>26 ANDREA DE CESARIS</b> voto <b>7</b> 
<b>LIGIER-RENAULT</b>	<b>Pilota:</b> bloccato dal mezzo ma molti buoni acuti. <b>Vettura:</b> telaio certamente da dimenticare.

voto <b>8</b>	<b>27 MICHELE ALBORETO</b> voto <b>7</b> 
<b>FERRARI</b>	<b>Pilota:</b> un piccolo errore compensato da grande combattività. <b>Vettura:</b> passi in avanti anche se non grandi.
voto <b>8</b>	<b>28 RENÉ ARNOUX</b> voto <b>4</b> 
<b>FERRARI</b>	<b>Pilota:</b> incredibilmente opaco, una giornata di crisi. <b>Vettura:</b> come per Alboreto pur nella crisi del pilota.

I TRE GIORNI DELL'ESTORIL/La sfortuna di Alain

## Prost 10 con Lauda

Il pilota francese ha dimostrato di essere il più veloce ma nonostante i sette Gran Premi vinti in questa stagione, s'è dovuto inchinare alla regolarità dell'austriaco

di Cesare Maria Mannucci

**ESTORIL** — Niki Lauda ha vinto il suo terzo mondiale. Viva Lauda. Tutto sommato, però, non si può tacere la sfortuna che ha tartassato Prost. Sì, perché quando uno vince sette Gp in una stagione e poi si classifica secondo nel mondiale, bisogna proprio che sia sfortunato. E se da una parte c'è Lauda che ha vinto il suo terzo mondiale, dall'altra c'è un Prost che, il suo terzo mondiale, l'ha perso.

**POICHÉ NON C'ERA** nessun riferimento sulla messa a punto necessaria per il circuito dell'Estoril, veniva programmata una sessione di prove straordinaria per la giornata di giovedì. Il più veloce risultava Prost in 1'26"697 con tutti i piloti che si lamentavano per le condizioni del circuito più simile ad un cantiere edile che ad un autodromo. Per la prima giornata di prove ufficiali, un temporale di grandi proporzioni si abbatté sull'Estoril facendo slittare l'inizio delle prove di oltre due ore. Dopo pochi giri i piloti si rendevano conto che gli organizzatori nel riasfaltare il circuito, non avevano installati i necessari canali di drenaggio, con il risultato che la pista pareva un lago. Lauda effettuava sei giri, poi fermatosi ai box andava a protestare in direzione corsa facendo presente la pericolosità della situazione. Non provava Teo Fabi, che avendo appreso dell'improvvisa morte del padre, rientrava subito in Italia, lasciando la macchina libera per Winkelhock, dopo che la Brabham aveva pensato in un primo momento di convocare Bellof. I primi giri erano sufficienti per accorgersi che i dislivelli dell'asfalto facevano sì che molte vetture toccassero con il fondo secco; per questo tutti pensavano ad alzare le macchine, irrigidendo gli assetti. Sebbene dopo mezz'ora la pista cominciasse ad asciugare, il più veloce risultava Derek Warwick, che utilizzava gomme da pioggia. In seguito il pilota inglese provava anche le slick, non migliorando il suo tempo a causa dei rivoli d'acqua che attraversavano la pista. Lauda e Prost iniziavano il loro ultimo duello, nella più assoluta indifferenza reciproca. Nessuno andava alla ricerca del tempo, preferendo rischiare il tutto per la sessione cronometrata. Per quanto riguarda la Ferrari l'unica novità era rappresentata dalla presenza ai box di Harvey Postlethwaite, venuto a coadiuvare Tommaini. Arnoux provava essenzialmente con il muletto, dopo che sulla

vettura da gara doveva registrare la rottura dello scambiatore di calore. Chiudeva i tempi della prima sessione Rosberg autore di soli due giri a causa di problemi di accensione irregolare, sia sul muletto che sulla macchina da gara.

**PROST BATTE LA PIOGGIA.** La sessione valida per lo schieramento iniziava con un'ora e mezzo di ritardo. Il sole aveva asciugato la pista, tuttavia altre nubi ancora più minacciose incombevano sull'Estoril. Tutti cercavano di forzare i tempi per poter utilizzare le slick, tuttavia dopo pochi minuti le prove venivano sospese per recuperare

l'Ats di Berger, che uscito nella curva dopo i box feriva gravemente tre commissari. Appena l'Ats rientrava, trainata dal carro attrezzi, un nuovo acquazzone costringeva nuovamente tutti i piloti ai box, con il risultato di avere una griglia provvisoria con Johansson e Ghinzani in pole position. Ormai tutti preferivano rimanere fermi sperando in un miglioramento delle condizioni atmosferiche negli ultimi minuti. Quando ciò avveniva, Prost ripartiva a spron battuto, conquistando la pole position, nonostante al termine si lamentasse per lo stato di precarietà della pista. Se Prost gioiva, non era soddisfatto Lauda, che dopo

aver sostato ai box per controllare l'iniezione, si vedeva sorpassato proprio negli ultimi secondi da uno strepitoso De Angelis, mentre Mansell si lamentava di un assetto troppo morbido e tra Streiff e Laffite avveniva un incidente che falsava poi le prove di tutti gli altri piloti. La Renault entrava in testa-coda proprio davanti alla Williams. Invano Laffite cercava di cambiare la traiettoria. Nella frenata la macchina spinta dal motore Honda, urtava prima la Renault, poi, il rail, con il risultato che ai box rientravano due vetture seriamente danneggiate. Così Laffite chiudeva nel peggiore dei modi un biennio con Williams non certamente esaltante. Danneggiati da questa collisione erano soprattutto i due ferraristi, che montate le slick erano sempre frenati dalle bandiere gialle dei commissari che tenevano per lungo tempo le vetture in mezzo alla pista. Al termine Arnoux aveva parole di fuoco contro gli organizzatori. Con il quarto tempo Johansson rappresentava la sorpresa della sessione, mentre Tambay continuava i collaudi dell'iniezione elettronica ottenendo il quinto tempo. Problemi invece per Warwick, protagonista di innumerevoli testa-coda, e fermato negli ultimi minuti dalla rottura del motore. Stupiva il settimo tempo del re delle prove, Nelson Piquet. Il brasiliano veniva anche lui bloccato dalle bandiere gialle, e dalla rottura del turbo che lo costringeva a terminare le prove con il muletto. Per finire Rosberg, a corollario di una giornata completamente fallimentare per il team Williams, doveva registrare la doppia rottura dei propulsori, provvedendo lui stesso a spegnere un principio di incendio, dopo aver strappato un estintore dalle mani di un pompiere decisamente lento di riflessi.

**PER LA SESSIONE** di sabato, la pioggia lasciava posto al sole, con i piloti in grado finalmente di scoprire il vero limite del circuito dell'Estoril. L'ultima evoluzione del motore Hart, in grado, con pressioni da qualifica, di raggiungere gli ottocento cavalli, permetteva ad Ayrton Senna di dominare la prima sessione, unico pilota a scendere sotto il muro dell'1,22. A conferma del buon momento della Toleman veniva anche il quinto posto di Johansson, mentre le cose peggioravano per Lauda, nel suo duello a

### Le classifiche di Autosprint dopo 16 Gran Premi

PILOTA	PUNTI
1. Prost (16)	142
2. Lauda (16)	135
3. Piquet (16)	132
4. De Angelis (16)	132
5. Alboreto (16)	120
6. Warwick (16)	113
7. Arnoux (16)	110
8. Mansell (16)	108
9. Rosberg (15)	107
10. Tambay (15)	100
11. De Cesaris (16)	99
12. Boutsen (15)	94
13. Senna (13)	94
14. Cheever (15)	90
15. Laffite (16)	86
16. Patrese (16)	84
17. Teo Fabi (13)	82
18. Ghinzani (14)	80
19. Surer (15)	71
20. Palmer (14)	68
21. Winkelhock (13)	66
22. Bellof (11)	65
23. Hesnauld (14)	57
24. Brundle (8)	51
25. Baldi (7)	44
26. Cecotto (9)	42
27. Alliot (14)	41
28. Gartner (8)	40
29. Johansson (6)	33
30. Rothengatter (6)	30
31. Berger (3)	19
32. Corrado Fabi (3)	18

TEAM	PUNTI
1. McLaren (16)	136
2. Lotus (16)	115,5
3. Brabham (16)	115,5
4. Ferrari (16)	115
5. Renault (16)	104,5
6. Toleman (16)	95,5
7. Williams (16)	93
8. EuroAlfa (16)	88,5
9. Ligier (16)	82,5
10. Arrows (16)	77,5
11. ATS (15)	75
12. Osella (15)	73,5
13. Tyrrell (12)	67
14. Ram (15)	55
15. Spirit (13)	52

**N.B.** - La classifica dei piloti è data dalla somma dei voti di ogni Gp. La classifica dei team, invece, è data sommando le medie dei voti ottenuti dalle vetture di ogni scuderia (Esempio la classifica Ferrari: voto della vettura di Alboreto più quello della vettura di Arnoux e poi diviso due). Ciò perché alcuni team presentano una sola vettura. Gli n.c. corrispondono a 0 punti. (Tra parentesi i Gp disputati).

**Nell'ultimo Gp della stagione all'Estoril, la Renault ha schierato una terza vettura condotta da Philippe Streiff. Data l'impossibilità di un giudizio globale per questo debuttante non abbiamo assegnato alcun voto.**

# GP PORTOGALLO

## Prost 10 con Lauda

segue

distanza con Prost. L'austriaco per problemi legati all'accensione, sostava a lungo ai box, non potendo provare con gomme da qualifica. L'avvenimento più importante era la collisione tra De Angelis e Streiff, che mandava il romano su tutte le furie. In quel momento Elio aveva il miglior tempo, e si apprestava a passare la Renault che procedeva lentamente.

Inspiegabilmente Streiff, non accorgendosi della Lotus, scartava a destra, provocando l'inevitabile incidente. Nell'urto la Lotus danneggiava la sospensione anteriore destra e tutta la parte frontale della scocca, mentre Streiff rientrava ai box imbarazzato per essere stato protagonista di due incidenti in due giorni. Alla Ferrari provavano essenzialmente con il pieno, tuttavia i piloti lamentavano anche una scarsa motricità, soprattutto all'uscita delle curve. Di altri incidenti erano protagonisti anche Piquet e Alliot. Il brasiliano era autore di uno spettacolare testacoda con la vettura da gara, mentre con il muletto rientrava ai box con il cassoncino di alimentazione completamente staccato. Per Alliot si trattava invece dell'ennesima scocca danneggiata, sebbene l'urto fosse circoscritto alla parte anteriore della vettura. Da segnalare il debutto di Winkelhock con la Brabham, con il tedesco più attento a non sbattere che a realizzare il tempo, e l'inconveniente di Baldi che iniziava le prove con mezz'ora di ritardo per aver dimenticato in albergo la licenza di conduttore. Lauda in difficoltà, per la sessione determinante per lo schieramento, il clima all'interno del team McLaren era dei più incandescenti. Lo speciale motore da qualifica della Bmw, in gran grado di raggiungere quasi i mille cavalli, permetteva a Piquet di conquistare la nona pole position dell'anno. A Piquet rispondeva uno stupendo Prost, caricato psicologicamente come non mai, e distanziato dal brasiliano di soli settanta millesimi. Parallelamente si consumava il dramma di Lauda. L'austriaco con il primo set arrivava lungo ad una curva, frenava violentemente con il risultato di squadrare le gomme. Montato il secondo treno, Lauda rientrava subito ai box con il motore che a causa dell'alimentazione irregolare, non riusciva a raggiungere tutti i giri. Gran lavoro di tutti i tecnici della Porsche, tuttavia Lauda capiva subito che non c'era nulla da fare e abbandonava il proprio box a venti minuti dalla fine. Chi continuava ad essere perseguitato dalla sfortuna era Elio De Angelis, dopo che i meccanici avevano preparato il muletto, Elio otteneva il terzo tempo provvisorio, con un ammortizzatore che svitandosi dal suo alloggiamento, faceva andare praticamente

la macchina a tre ruote. Con il secondo set il romano otteneva il quinto tempo con un motore che nelle curve tendeva a spegnersi, altrimenti Elio era sicuro di poter scendere sotto l'1'21. In piena crisi era anche la Ferrari. Alboreto non andava oltre l'ottavo tempo lamentandosi dell'eccessivo traffico in pista, tuttavia per le vetture di Maranello sembravano riaffiorare tutte quelle problematiche di trazione e inserimento, che avevano caratterizzato i Gran Premi d'estate. Ancora peggio per Arnoux, decisamente in crisi con le traiettorie dell'Estoril e bloccato anche dalla rottura di uno scambiatore di calore. L'eroe della giornata era comunque Rosberg. A sette minuti dal termine il finlandese risultava non qualificato. In precedenza era rimasto lungo il circuito per la rottura del motore, dopo che i meccanici avevano impiegato più del dovuto per la sostituzione. Ripartito con il muletto, Rosberg, con meno di due minuti a disposizione, realizzava il quarto tempo, rischiando il tutto per tutto con uno spettacolare sorpasso a Winkelhock all'esterno della curva che immette sul rettilineo principale, passando di fronte ai box Williams, in tripudio per l'ennesima prodezza del finlandese volante, unico tra gli attuali piloti a potersi permettere ancora il lusso di exploit del genere.

DURANTE il warm up sia Rosberg che Lauda misurano il loro effettivo potenziale. Niki precedeva Prost di trenta millesimi, prendendosi anche con i cronometristi che non volevano riconoscerli l'assegnazione del giro più veloce ottenuto all'ultimo passaggio. In questa sessione si dovevano registrare innumerevoli rotture di motore, tra queste quella di Cheever, di Streiff (con la Renault in crisi a dover gestire tre vetture), di De Cesaris e Boutsen. In seguito alla domanda della Ram, tutte le scuderie accettavano tra i parenti anche Alliot, che risultava l'unico pilota non qualificato. Al momento del via la tensione raggiungeva lo zenit, Prost partiva davanti, Lauda doveva rimontare dalla sesta fila, un'impresa estremamente difficile. Appena il semaforo diventava verde, Rosberg dalla seconda fila schizzava davanti a tutti, entrava affiancato alla prima curva a Prost, tuttavia il francese preferiva alzare l'acceleratore, non volendo rischiare tutto alla prima curva. E lasciava passare anche Mansell che aveva seguito Rosberg nel corridoio trovato miracolosamente aperto dal finlandese al momento del via. Lauda era invece autore di una partenza non buona, tant'è che alla fine del primo giro, transitava in undicesima posizione, staccato già di sette secondi da Prost. Sempre nel primo giro Piquet, partito male, entrava in testa coda nella parte alta del circuito, concludendo il primo passaggio all'ultimo posto, e dando vita poi ad una gara tutta di rimonta. Alle prese con un sottosterzo cronico, Rosberg faceva i miracoli per contenere

### Il tempo all'Estoril



**VENERDÌ - Variabile, temperatura esterna 15°; in pista 16°.**



**SABATO - Sole, temperatura esterna 20°; in pista 24°.**



**DOMENICA - Sole, temperatura esterna 21°; in pista 23°.**

Prost che aveva ripassato subito Mansell nella curva in fondo al rettilineo, quella che poi si sarebbe rivelata come la chiave dei sorpassi sul circuito di Estoril. Prost voleva forzare i tempi e cominciava ad attaccare Rosberg alla frenata, tuttavia tra funambolismi incredibili, il finlandese riusciva a mantenere la testa, permettendo anche il recupero di Mansell. Lauda, intanto, cominciava a rimontare passando Cheever, Warwick, e lanciandosi insieme a Johansson all'inseguimento del gruppetto formato da Senna, Alboreto e De Angelis, in lotta per il quarto posto. Al nono giro Rosberg si doveva arrendere allo strapotere McLaren. Il cuore, in staccata, non bastava e Rosberg cedeva a Prost. Immediatamente il francese cominciava a guadagnare su tutti, e a suon di tornate più veloci, portava il suo vantaggio a oltre sette secondi. Rosberg ormai era al limite e con Mansell, suo futuro compagno alla Williams, e suo nemico numero uno nella F.1 Rosberg iniziava un duello dai toni incandescenti. Spesso la Williams e la Lotus entravano praticamente appaiate in curva, sfiorando ripetutamente l'incidente, poi, al dodicesimo giro, anche in virtù di una scelta di pneumatici più indicata, Mansell passava lanciandosi all'inseguimento di Prost. Dietro infuriava la bagarre con Senna che riusciva a mantenere un leggero margine di vantaggio su Alboreto, De Angelis e Warwick mentre Lauda appariva frenato in questa battaglia a suon di ruotate, non riuscendo mai a passare Johansson. Innumerevoli volte la McLaren, in virtù di una maggiore velocità, affiancava la Toleman in staccata, tuttavia in fondo al rettilineo al momento di frenare era sempre lo svedese ad avere la meglio. In quel momento Lauda dava l'impressione di avere perso il mondiale. Non riusciva a passare Johansson, era staccato da Prost di oltre quaranta secondi, ormai per salvare una Lauda rinunciario come non mai, ci sarebbe voluto un miracolo. Mentre Prost e Mansell guidavano la corsa, scambiandosi alternativamente il giro più veloce, Senna passava Rosberg ormai in crisi con le gomme. Nel frattempo Lauda decideva di giocare il tutto per tutto. Capendo che nel duello con Johansson si giocava molto di più che la reputazione, Lauda cominciava a correre, come in tutti i Gran Premi

della stagione '84, ossia attaccando. Al ventisettesimo giro la Toleman dell'irriducibile svedese doveva arrendersi alla McLaren. Lauda era lanciato, un giro dopo era la volta di Alboreto che retrocedeva così al sesto posto. Lauda sembrava essersi svegliato dal letargo, quattro giri dopo anche Senna doveva cedere il terzo posto. In questo momento Prost era ancora campione del mondo, aveva quarantatré secondi di vantaggio, ma dentro l'abitacolo cominciava ad avere paura, se Mansell si ritirava, per lui non c'era scampo, anche se avesse vinto il settimo Gran Premio della stagione.

JOHANSSON intanto perdeva contatto con i primi dovendo rientrare ai box per sostituire il musetto, mentre Rosberg cominciava lentamente a scivolare nelle retrovie terminando la sua generosa corsa per la rottura del motore al trentanovesimo giro. Lauda intanto si lanciava all'inseguimento di Nigel Mansell, tuttavia la Lotus precedeva la McLaren di oltre trenta secondi, una cosa impossibile da recuperare a venti giri dalla fine. A questo punto entrava in azione quella cosa che alcuni chiamano fortuna, altri sorte e altri ancora destino. La Lotus di Mansell procedeva a rilento verso i box con un raccordo dei freni tranciato: nello spazio di un secondo Lauda diventava campione del mondo, cancellando con un colpo di spugna tutti gli sforzi di Prost. Mentre Mansell si sfilava dall'abitacolo della Lotus, chiudendo con la sua corsa migliore il suo rapporto con la Lotus ai box McLaren a stento ci si rendeva conto della realtà. Il pilota che dieci minuti prima tutti davano per finito, andato in crisi nell'ultima sfida per il titolo, era diventato per la terza volta campione del mondo. Ad ammare gli ultimi giri ci pensavano gli altri piloti. Alboreto era protagonista di un testacoda nel tentativo di passare Senna per il terzo posto. Mentre De Angelis, partito con gomme a miscela dura, pensava solamente a finire, avendo come unico obiettivo il terzo posto in classifica finale. Arnoux concludeva al nono posto una corsa abulica e rinunciataria come non mai, ma tutto questo passava in secondo piano. Dopo aver avuto un margine massimo di 51 secondi Prost rallentava, capendo che per il mondiale non c'era più niente da fare. Al settantesimo giro se il team McLaren gioiva per la vittoria del francese, esplodeva in scene di tripudio al passaggio di Lauda. (c.m.m.)

■ TOLEMAN — La Toleman da gara di Senna è apparsa con una nuova e vistosissima livrea mai vista prima: in pratica tutta la parte centrale della carrozzeria era stata decorata a bande verticali rosse e bianche mentre sugli alettoni compariva uno strano simbolo vagamente somigliante a una foglia. In realtà era il simbolo del luppolo mentre le strisce ricordavano la birra Karlsberg che sponsorizza Ted Toleman nell'off-shore.

BOX FERRARI/Bilancio dell'Estoril (e del resto)

## Il «mea culpa» di Arnoux

René non riesce a spiegarsi il perché della sua pessima prova portoghese. Alboreto racconta l'errore che gli ha fatto perdere il terzo posto

**ESTORIL.** Con Alboreto quarto sia nella classifica del campionato del mondo che nel Gran Premio del Portogallo, si è conclusa la stagione iridata della Ferrari 84. Per l'ultimo appuntamento dell'anno la Casa di Maranello, sotto la spinta del secondo posto del Nürburgring, era approdata all'Estoril quasi con la convinzione di recitare il ruolo di arbitro nella contesa tra Lauda e Prost. Invece, sin dalle prove era apparso subito chiaro che non solo la McLaren riusciva a girare con tempi impensabili per Alboreto e Arnoux, ma anche Williams e Lotus avevano ristabilito nei confronti della Ferrari una leggera superiorità, amplificata in condizioni di qualifica. Michele Alboreto è stato il protagonista di una gara combattuta, lottando per tutta la corsa prima con Warwick, poi con De Angelis e Senna. «Direi che è stata una corsa molto movimentata — è stato il commento di Michele a fine gara. Non ho avuto un attimo di tregua. La macchina non andava male, ma già durante il warm up mi ero accorto che le McLaren erano una cosa a parte. Il duello più duro è stato senz'altro con Senna. Io ero superiore di motore, mentre la Toleman mi andava via in trazione all'uscita delle curve, e nella percorrenza dei rettilinei. L'unica maniera che potevo usare per passare Senna, era ritardare al massimo la staccata. È quello che ho fatto, ma arrivando lungo sono andato fuori traiettoria. Pensavo di controllare la macchina in sbandata, invece mi sono girato, perdendo una decina di secondi; ho commesso un errore, ma era l'unico sistema per poter passare. Oggi le gomme non erano molto buone. Per quanto mi riguarda chiudo la stagione abbastanza soddisfatto. Ho dato il massimo in ogni corsa, affrontandole tutte con l'impegno di sempre: ormai penso solo all'85».

**SE PER ALBORETO** si è trattato tutto sommato di una corsa di routine, all'Estoril si è consumato il piccolo dramma di Arnoux. Inspiegabilmente, e senza

nessuna motivazione tecnica, Arnoux è stato protagonista di una corsa estremamente rinunciataria, navigando costantemente nelle retrovie. Che tra Arnoux e l'Estoril ci fosse... antipatia, lo si era avvertito sin dalle prove, quando René effettuava traiettorie differenti praticamente ad ogni giro, non riuscendo a trovare la cadenza ottimale. Il miglior tempo ottenuto in corsa da Arnoux in 1.25"711", se paragonato all'1.24"148 di Alboreto, o all'1.22"996 di Lauda, spiega la crisi portoghese di Arnoux. Alla fine, stremato e amareggiato, analizzava con estrema obiettività la sua prestazione. «Non riesco a capire che cosa mi sia successo. Non accampo nessuna scusa, ero io che non andavo, non riuscivo a sfruttare in nessun modo la macchina. E sì che il circuito dell'Estoril come percorso mi piace; evidentemente, come in Brasile non riesco a capire come si faccia per andare forte. Forse sono stanco, ho pagato qui tutta

la tensione accumulata durante l'anno, per noi è stata una stagione molto pesante. Ho avuto dei problemi con la gomma posteriore, che ben presto ha cominciato a deteriorarsi, ma è stato solo un dettaglio, il responsabile per la mia corsa più brutta da quando sono alla Ferrari, sono soltanto io. Se analizzo tutta la mia stagione non sono molto contento. Verso la fine abbiamo risolto molti dei nostri problemi, ma è stato anche il mio primo campio-

nato del mondo, da molti anni a questa parte, in cui non ho vinto un Gran Premio. Adesso mi voglio riposare per almeno una decina di giorni, poi cominceremo a pensare al futuro».

**TANTA ONESTÀ** è cosa sempre più rara nella Formula Uno, e di fronte a questa franchezza pensiamo che Enzo Ferrari potrà anche avere comprensione per il suo pilota, pur se è innegabile che se l'ingegnere aveva scelto Arnoux proprio per la sua combattività, portandogli l'onerosa eredità di Gilles Villeneuve, mancando questa, Arnoux ha dimostrato tutti i suoi limiti di pilota. Resterà un fatto isolato? Torneranno le esaltanti giornate di Dallas? Speriamo di sì, probabilmente ad aver bisogno di una pausa di riflessione dovrà essere ora tutta la squadra Ferrari, arrivata al termine di una delle stagioni più difficili, dalle polemiche con i fornitori di accessori, KKK e Marelli, alla lotta intestina Forghieri-Piccinini, passando attraverso il silenzio stampa, il momento difficile di Alboreto per finire con la contestazione dei tifosi a Zeltweg. Probabilmente, per il futuro, oltre che di un motore più potente è di un differente telaio, cosa del tutto alla portata di Maranello, bisognerà forse migliorare l'atmosfera all'interno della squadra. Tutto dipenderà, come sempre, da lui, Enzo Ferrari, il quale probabilmente non sarà rimasto soddisfatto del tutto del successo di Lauda, unico pilota, nella storia della Ferrari, a non essere sprofondato nell'oblio dell'insuccesso dopo aver abbandonato la Casa del Cavallino. Per la stagione negativa di quest'anno, la sfortuna ha recitato un ruolo di primo piano, ma si sono commessi anche degli errori. A chiedere la rivincita per l'85, dopo aver dovuto cedere la Coppa costruttori alla McLaren, sarà soprattutto Enzo Ferrari.

**Cesare Maria Mannucci**



POSTLETHWAITE AI BOX FERRARI (fotocolombo)

### Postlethwaite parla della nuova vettura. Stessa aerodinamica

**ESTORIL** — Come nella tradizione della Ferrari la macchina per il prossimo anno debutterà soltanto a gennaio ma verranno sperimentate soluzioni sull'attuale modello. Lo ha dichiarato l'ing. Postlethwaite presente all'Estoril: «La forma aerodinamica per il prossimo anno almeno per il momento dovrebbe non discostarsi molto da quella dell'attuale vettura. Sarà quindi una macchina con la parte posteriore rastremata. Per il resto tutto sarà nuovo. Proveremo però prima le novità meccaniche su una monoposto laboratorio derivata dalla attuale. Il motore sarà sempre un sei cilindri, ma uno sviluppo di quello attuale, per il resto tutta la parte posteriore sarà modificata. Useremo il cambio che ha già debuttato in prova prima del G.P. del Nürburgring che permette diverse soluzioni aerodinamiche della parte posteriore della vettura. Ma anche l'alloggiamento del motore degli accessori e le sospensioni posteriori saranno completamente nuove. Poi più tardi verrà realizzata una scocca inedita diversa da quella attuale e anche delle nuove sospensioni anteriori, ma tutto verrà fatto per gradi prima di dare il via al progetto della macchina nuova».

(g.p.)

De Angelis, primo fra gli italiani, commenta amaro

# Meglio terzo che uno schiaffo

A punti anche in Portogallo, Elio con i suoi 11 piazzamenti è stato il pilota più regolare, ma ciò non lo soddisfa: «Volevo vincere, ma le cose mi sono andate storte»

**ESTORIL** — Anche in Portogallo è finito brillantemente in zona punti e la prestazione gli ha garantito un eccellente terzo posto nella classifica del campionato del mondo, dopo i due protagonisti Prost e Lauda. Eppure Elio De Angelis non era al settimo cielo all'Estoril: gli è mancata una vittoria che è apparsa possibile più di una volta nell'arco della stagione e la cosa lo ha lasciato con l'amaro in bocca. «Ma sì, il terzo posto è meglio di uno schiaffo — ha commentato dopo la gara — ma non è andata sempre come poteva andare. Anche qui all'Estoril sono stato frenato da una cattiva scelta di gomme che non sono mai andate in temperatura e con la macchina scarica sono diventate ancor più scivolose. Ero partito con le "B" perché non dovevo rischiare per mantenere la terza posizione in campionato ma si è esagerato. Inoltre la

Renault ci ha imposto di partire con una pressione del turbo piuttosto bassa rispetto al solito, ovviamente per evitare possibili rotture. Di fatto ero condannato a una gara non di attacco e per questo non ho mai potuto mettermi bene in evidenza. Mansell con le gomme giuste e con il motore solito ha corso in maniera ben diversa, sfortuna a parte».

— In definitiva, una annata che ti soddisfa o no?

«In parte sì ma non del tutto. Volevo vincere e le cose sono andate spesso in maniera storta. Peccato perché il telaio della Lotus ha dimostrato di essere all'altezza anche se le McLaren erano pressoché imbattibili. Comunque, se quest'anno sono andato molto vicino al successo, l'anno prossimo voglio rifarmi con gli interessi. Almeno ci conto».

(d. b.)

## Lotta a distanza con Alboreto

NELLA tabella che vi proponiamo vi è in sintesi la lotta Gran Premio per Gran Premio, per il simbolico titolo di primo italiano classificato.

GP	DE ANGELIS		ALBORETO	
	PUNTI	TOT. DIFF.	TOT.	PUNTI
BRASILE	4	4	4	—
SUDAFRICA	—	4	4	—
BELGIO	2	6	-3**	9
S. MARINO	4	10	1	9
FRANCIA	2	12	3	9
MONACO	1	13	3,5	0,5
CANADA	3	16	6,5	9,5
DETROIT	6	22	11,5	1
DALLAS	4	26	15,5	10,5
G. BRETAGNA	3	29	16,5*	2
GERMANIA	—	29	16,5	—
AUSTRIA	—	29	12,5	4
OLANDA	3	32	15,5	—
ITALIA	—	32	9,5	6
EUROPA	—	32	3,5	6
PORTOGALLO	2	34	2,5	3

\* Max vantaggio De Angelis

\*\* Max vantaggio Alboreto

## LA TECNICA/Gli ultimi esperimenti

# Brabham e Lotus provano i freni

**ESTORIL** — Il parco macchine arrivato in Portogallo è praticamente lo stesso del Nürburgring ed era logico aspettarsi una situazione del genere dato che questa era l'ultima gara della stagione. Pochissime novità, solo di dettaglio, su alcune macchine. La Ferrari ha portato la n. 74 per Alboreto, la 77 per Arnoux e la 72 come macchina di scorta, in versione completa-mente identica a quella che ha corso al Nürburgring. Non è stato portato il nuovo cambio che ha ancora bisogno di collaudi. La Brabham con gli stessi telai portati in Germania ha sperimentato i freni al carbonio della SEP al posto di quelli dell'americana Heatco sulla vettura di scorta. Questi dischi erano già stati sperimentati due mesi fa a Donington. Sulla Williams ancora esperimenti di motori senza però più avere le diverse posizioni degli iniettori come era apparso in Germania. Niente di nuovo alla McLaren, mentre l'Alfa Romeo ha portato una nuova centralina fatta dalla Nord Elettronica per riscaldare la benzina congelata nel serbatoio prima di arrivare alla pompa meccanica.

**SULLA LOTUS** sono stati fatti esperimenti di freni sulla vettura di Elio De Angelis: vi

erano dischi al carbonio però accoppiati alle pinze della Brembo mentre su quella di Mansell i dischi sempre al carbonio era montati con pinze della Tarox, realizzati su disegni dello stesso Ducarouge. La Toleman è tornata alla soluzione con meno carico aerodinamico posteriore senza il grosso gruppo alettono posteriore. La Ligier ha riproposto di nuovo la macchina nuova per De Cesaris con però modifica ai profili della carenatura inferiore della parte posteriore e un nuovo alettone. La macchina dovrebbe arrivare non prima di gennaio come anche nei piani di molte altre squadre. Piccole novità anche sulla Spirit di Baldi in cui è stata cambiata la posizione del radiatore dell'olio messo prima a sinistra ed ora spostato a destra. Le Renault hanno portato 4 vetture, tutte quattro equipaggiate con i freni a carbonio. Solo Tambay ha collaudato ancora la versione totalmente elettronica dell'iniezione.

**Giorgio Piola**

■ **BAMBINI AI BOX** — In Portogallo la febbre della F. 1 ha contagiato i bambini, alcuni dei quali ne hanno approfittato per guadagnare qualche manciata. Sono stati infatti assoldati da alcuni team come «portatori di gomme», lucidatori di carrozzerie e altre simili incombenze.

■ **CALZAVARA** — Come Autosprint aveva anticipato, Dario Calzavara, assistente del ds Marco Piccinini, ha esaurito il suo compito con il team Ferrari ed è passato ad un altro lavoro presso la Ferrari Automobili. Era comunque all'Estoril per dare una mano in occasione dell'ultimo GP, ma era anche presente un giovane amico di Marco Piccinini che potrebbe prendere il posto di Calzavara entro tempi brevi. Si tratta di Carlo Latini, un venticinquenne monegasco, che ha effettuato parte dei suoi studi negli USA. Latini era in pratica in pista per ambientarsi ma ha dato una mano allo stesso Piccinini nelle solite mansioni ai box.

■ **LAVORO SCOTTANTE** — Piccolo grande exploit dei meccanici Brabham nell'ultimo turno di prove ufficiali. Dopo avere ottenuto il tempo della pole, Piquet ha accusato la rottura della turbina e i meccanici hanno sostituito il particolare nel tempo record di 20 minuti nonostante il calore rovente che costringeva gli addetti a immergere di continuo le mani nell'acqua fredda.

Nel prossimo numero

**SPECIALE A COLORI  
ZOOM SUL G.P.  
DEL PORTOGALLO**

Ministoria del Mondiale di Formula 1 1984

## Oggi a me, domani a te

L'altalena di successi fra Lauda e Prost, inesorabilmente etichettata McLaren, è stata il motivo dominante della stagione. E quasi sempre, gli altri sono rimasti a guardare

di Guido Schittone

**GP BRASILE** — Quale sarà il problema della F. 1 con la regolamentazione dei 220 litri? Non quello della benzina, quanto quello delle partenze, stando almeno da come le cose vanno a Rio. De Cesaris alza il braccio proprio pochi istanti prima che il semaforo si accenda. Ha rotto il cambio, e gli organizzatori sono costretti a dare un secondo via, dopo aver fatto cuocere al sole per mezz'ora l'intero circus iridato. McLaren-Tag e Prost sono sugli allori, così come la Williams-Honda e Rosberg; al termine saranno primi e secondi. Per tutti gli altri, notte fonda.

**GP SUDAFRICA** — C'è chi si ustiona. Ghinzani vola fuori al warm-up. La sua Osella si disintegra incendiandosi subito dopo. Il bergamasco è estratto da un commissario e se la cava con poco. Vince Lauda e Prost è secondo, dopo aver rimontato dall'ultima posizione. Anche a Kyalami sono due le partenze, perché nella prima sono Mansell e Cheever ad avere difficoltà.

**GP BELGIO** — Risorge la Ferrari con Alboreto primo e Arnoux secondo. Si rivede in Belgio il Rosberg dei bei tempi: i suoi sorpassi sembrano quelli videoguidati di un gioco Atari. E le tribune impazziscono.

**GP S. MARINO** — Alla Toleman c'è maretta. I tecnici del team inglese incolpano la Pirelli di non fornire il team di «scarpe giuste». Come risultato immediato Senna non si qualifica. Ritorna a vincere la McLaren con Prost mentre Arnoux, secondo, consola la Ferrari che ha rischiato di non portare alla qualificazione Michele Alboreto. Dall'altare alla polvere.

**GP FRANCIA** — De Cesaris ha un conto in sospeso con la Francia e il suo Gran Premio. Nel 1983 gli venne annullato il tempo perché sulla Euro Alfa i commissari scoprirono un estintore scarico. La storia è malandrina e si ripete con la Ligier. Vince alla grande, con una grinta insospettata, Lauda, davanti al ritrovato Patrick Tambay, autore di una presentazione maiuscola.

**GP MONACO** — L'auto-scontro inizia fin dalla prima curva. Si fanno fuori Warwick e Tambay, col secondo che ci rimette il perone. Ma sotto il diluvio i moderni «argonauti» arrancano come possono. Prost è quello migliore seguito da Senna e Bellof. Jacky Ickx è direttore di corsa. A Monaco piove talmente che il belga decide di esporre la bandiera a scacchi a metà gara, ma un com-

missario malandrino sventola anche quella rossa. È un caos del quale approfitta Balestre per regolare un conto in sospeso che aveva con l'Ac locale e Michel Boeri.

**GP CANADA** — Piquet imita Andretti e diventa «piedone». A dire la verità, il piedone glielo fa venire il radiatore nuovissimo che Gordon Murray ha montato nella zona del musetto anteriore della Brabham. Così con il salire delle temperature l'arto sinistro del brasiliano si ustiona, permettendo però al campione del mondo di tagliare per primo il traguardo. In Ferrari la tensione è alle stelle. Oltre alle vetture che non vanno Alboreto fa a pugni con un giornalista. Pare che all'epoca fosse in cerca di un contratto col Madison Square Garden...

**GP DETROIT** — Nella capitale

tura nel warm-up mattutino si spondono i giri delle monoposto perché l'asfalto cola come lava. Fatto sta che si parte lo stesso e vuoi per conformazioni geofisiche vuoi per gioco della sorte Rosberg vince il più bel gran premio dell'anno. Mansell rimane senza benzina a pochi metri dall'arrivo, dopo essere stato il grande protagonista della corsa. Spinge disperato la Lotus mentre il sole lo punta come un bazooka. Crolla l'eroe tecnologico del XX secolo sotto i colpi della fatica.

**GP G. BRETAGNA** — Ken Tyrrell ha appena appreso le decisioni della Fisa in merito ai fatti di Detroit. Le sue vetture sono out dal mondiale. Ma il boscaiolo non demorde e tramite il tribunale di Sua Maestà riesce a schierare le vetture, anche se queste non potranno prendere pun-

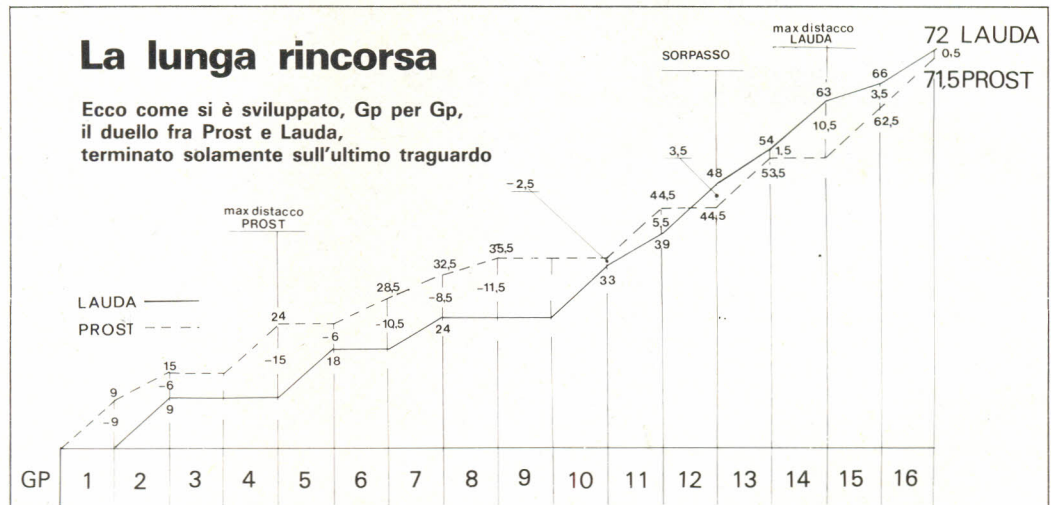
vede alla partenza nessuno di questi magnifici propulsori che hanno fatto un'epoca. Lauda è il più furbo, vince per la prima volta a casa sua, mentre Prost non si avvede dell'olio lasciato in pista dalla Lotus di De Angelis e si gira perdendo le possibilità di involarsi solitario al comando della classifica iridata. Spira un pallido sole per la Ferrari di Alboreto che arriva terzo. Anche qui si assisterà a un doppio via.

**GP D'OLANDA** — Si ripete la regola: una volta a te e un'altra a me. «A Zandvoort è Prost a battere Lauda, ma il mondiale è una noia di risultati. Manca di fantasia, tecnica soprattutto. Si scatena il mercato: Senna firma per la Lotus. Per la Toleman, è un brutto colpo.

**GP D'ITALIA** — Chi sono i personaggi del giorno monzese? Lauda, in primis, ovvero l'uomo che vince

### La lunga rincorsa

Ecco come si è sviluppato, Gp per Gp, il duello fra Prost e Lauda, terminato solamente sull'ultimo traguardo



dell'auto Usa si... vola. In partenza Mansell dalla seconda fila s'inserisce tra la Brabham di Piquet e la McLaren di Prost. Arrivano dal cielo sospensioni, gomme (una colpisce in pieno la Toleman di Senna) e quanto di meglio può offrire la F. 1. Al secondo via Piquet ritorna al comando e vince. Martin Brundle è secondo ma alla fine commissari guardoni scoprono che nel serbatoio supplementare della Tyrrell vi è un liquido che serve per raffreddare le testate. Una manna, alla luce delle squalifiche successive, per Prost.

**GP DALLAS** — Stretto come le rotaie di una ferrovia il circuito novello della F. 1 1984 ha un look non proprio perfetto. Addirit-

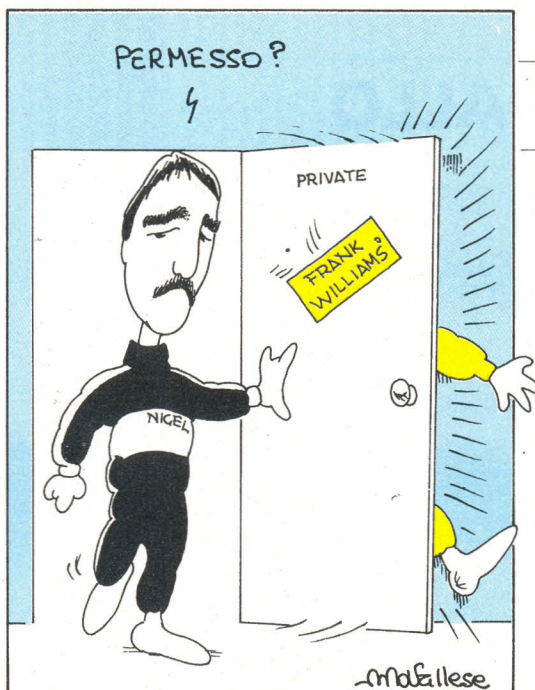
ti. Il Gp vede Lauda, sornione approfittare dell'errore di Prost, che rompe il cambio, e della fragilità congenita del Bmw di Piquet. Senna sale sul podio al terzo gradino, Warwick sul secondo. Anche in G. Bretagna ci saranno due partenze, la seconda dopo un'ammucchiata terribile.

**GP GERMANIA** — De Angelis fa il secondo tempo in prova, ma anche pochi giri in gara. La storia della F. 1 '84 è di dominio esclusivo della McLaren che ad Hockenheim piazzano Prost vincente e Lauda piazzato al secondo posto. «Le Ferrari continuano ad andare come lumache. L'ambiente è rassegnato».

**GP AUSTRIA** — Dopo decenni dominati dai motori Cosworth, per la prima volta un Gran Premio non

questa corsa. Ma anche Prost che si ritira col motore Tag arrosto al terzo giro. E pure Patrick Tambay in testa fin quasi alla fine con la sua Renault e Teo Fabi, che diventa protagonista assoluto della gara con una rimonta che lo porta al secondo posto prima di ritirarsi. Così dietro a Lauda finiscono Alboreto, che finalmente respira con la Ferrari C4, e Patrese, staccato di un giro.

**GP EUROPA** — Volti sorridenti per Prost, primo da dominatore, Alboreto, che supera di slancio con la 126 64M2 la Brabham di Piquet dopo che entrambi sono rimasti a secco di benzina, e volti tristi come quello di Lauda, che sbaglia in frenata si gira e si classifica, con un po' di fortuna, al quarto posto.



## Brabham-Pirelli subito al lavoro

ESTORIL — Terminato il Gran Premio del Portogallo, la F. 1 conoscerà una settimana di vacanza, tranne per Brabham e Toleman che mentre Autosprint è in edicola sono impegnate in una sessione di prove sul circuito dell'Estoril. Per la Brabham si tratta dell'apertura ufficiale della collaborazione con la Pirelli dopo la prima presa di contatto del Nürburgring. A queste prove partecipano Piquet, Fagi e Paolo Barilla, mentre è assente Gordon Murray, apparentemente in vacanza per una settimana ma in realtà ancora contrariato per dover utilizzare le coperture italiane per il 1985. Per quanto riguarda la Toleman, provano Palmer, Winkelhock, Moreno e Leoni. Terminate le prove all'Estoril, la Brabham partirà per il Sud Africa, dove la prima settimana di dicembre effettuerà una sessione sempre per conto della Pirelli. Nell'85 il team di Ecclestone proverà a Rio nel mese di gennaio, mentre un'altra sessione è programmata sempre in Brasile per febbraio, alla quale parteciperanno anche Ligier e Ram, pur se sussistono i dubbi per questa sessione a causa della concomitanza del Carnevale. Per quanto riguarda le vetture gommate Goodyear, la Ferrari inizierà con due settimane di prove a Fiorano, per trasferirsi poi a Misano. Al momento non è ancora sicuro se andrà a Daytona per le prove già programmate dalla Goodyear in compagnia di Lotus e Williams per la prima settimana di dicembre in quanto a Maranello ritengono il circuito di Daytona poco indicativo per lo sviluppo della vettura. Per quanto riguarda il Paul Ricard, teatro tradizionale della F. 1 invernale, aprirà i battenti dal 14 al 19 novembre con una sessione programmata dalla Goodyear alla quale parteciperà anche la Renault.

MERCATO/Caccia agli ultimi sedili disponibili

# De Cesaris indeciso

Il romano aspetta una chiamata dalla Brabham o da un altro squadrone. Boutsen confermato all'Arrows, disponibili le Ram e alcune seconde guide

ESTORIL - Nella continua corsa a un volante per la stagione '85, altre due vetture sono state definitivamente assegnate. L'Arrows ha confermato Thierry Boutsen, mentre appare tagliato fuori Surer, in difficoltà con gli sponsor e in crisi con Jackie Oliver. Alla seconda Arrows aspirano Bellof e Capelli, che presto sosterrà una sessione di prove. Per quanto riguarda la Ligier, Laffite è ormai sicuro, mentre tentenna ancora De Cesaris sempre in attesa di una risoluzione a suo favore per quanto riguarda la seconda Brabham o altre chiamate da squadrone importanti. Alla Ligier dovrebbero esserci novità anche all'interno del team: restano aperte le trattative con Tetu della Renault, mentre dovrebbe rientrare Jabouille nel ruolo di direttore sportivo. Restano ancora libere attualmente una Brabham, una Tyrrell, due Ram, una Arrows, una Toleman, una Ligier e la Zakspeed. Per la Brabham la corsa è ormai ristretta a Fagi, De Cesaris e Mike Andretti, mentre Barilla è ormai definitivamente orientato a un discorso di F. 3000. Per quanto riguarda la Tyrrell, Brundle è sicuro, aprendosi una possibilità per la seconda vettura per Thackwell, Martini o Palmer. La Tyrrell inizierà la stagione '85 con il motore Hart, in attesa di una soluzione Mitsubishi o Novamotor. Per la Ram, Alliot ha proposto a McDonald un miliardo di lire, ma non è certo di conservare il posto. Più tranquillo è Palmer che però aspira ad una soluzione più competitiva. Per la Toleman la scelta dovrà

essere determinata entro una decina di giorni. Tra i piloti che provano all'Estoril, quello più dotato economicamente sembra essere Leoni, ma anche Moreno sembra essere molto appoggiato, mentre Bellof vede la soluzione inglese come un ripiego qualora non andasse in porto il discorso Arrows. Alla Ligier, qualora parta De Cesaris, sarà una corsa tra Streiff, Alliot e Michel Ferté per essere a fianco di Laffite. Ligier punterebbe tutto sui piloti francesi soprattutto per fini promozionali, non avendo ancora la Gitanes rinnovato il contratto. Per quanto riguarda la Zakspeed, il volante è un fatto privato tra Winkelhock e Danner, con più possibilità per quest'ultimo in virtù di una consistente dote. (c. m. m.)

■ **ORO SABELT** — Il signor Aldo Villani di Ancona è il fortunato vincitore del premio in oro del valore di un milione di lire messo in palio dalla Sabelt tramite As per il concorso «La sicurezza vale oro». Hanno partecipato circa duemila persone, di cui il 25 per cento ha risposto esattamente ai quesiti. Risulta inoltre che il 72,39% dispone di cinture di sicurezza sulla propria automobile, che il 55,02% le usa abitualmente e che il 36,35% ne fa uso soltanto per i lunghi viaggi.

■ **MENTRE IL MARITO** era impegnato al G. P. del Portogallo, la moglie dell'addetto stampa della Fisa Gilles Gagnault ha dato alla luce il terzo figlio, chiamato Pier Philippe. Un arrivo come è nelle abitudini di famiglia, visto che la

primogenita Joanna è nata mentre il padre era impegnato al G.P. d'Olanda nel 1980. Con la secondogenita Diana, Gagnault era invece alle 24 Ore di Le Mans del 1982. Alla famiglia «da corsa» giungano le felicitazioni di Autosprint.

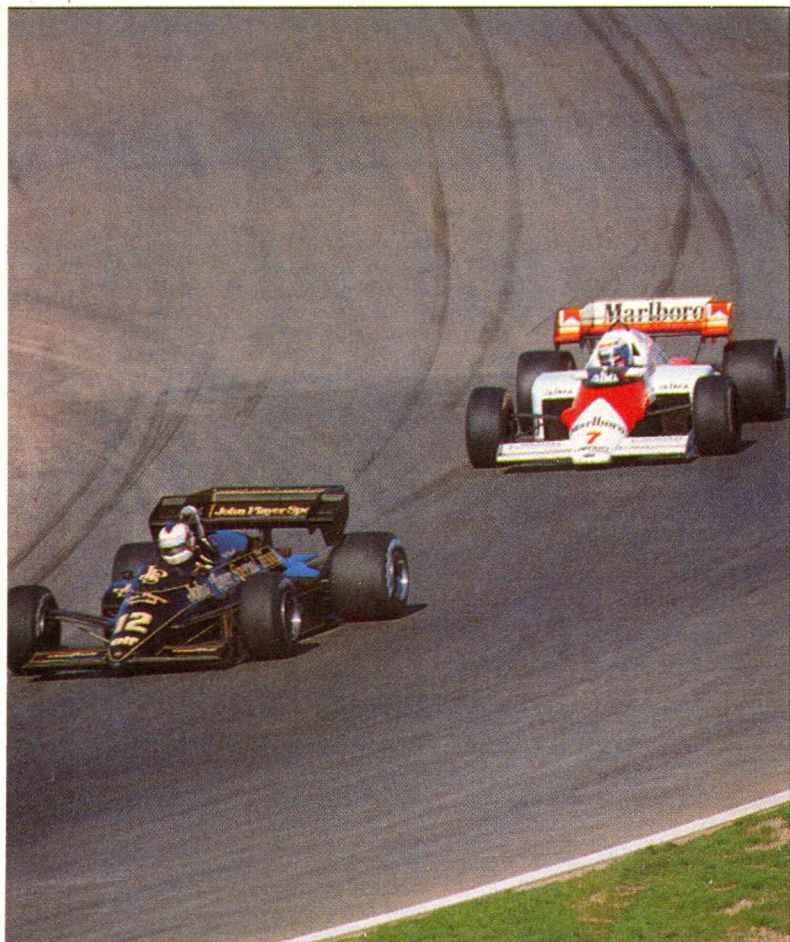
■ **PIQUET** — Nelson Piquet difficilmente perde il suo buon umore e la voglia di scherzare. In attesa di scendere in pista per le prove, stava parlando con un giornalista ma era disturbato dal rumore del motore della sua macchina che i meccanici stavano scaldando. A quel punto si è alzato, ha spento il motore e con una espressione fintamente risentita ha offerto ai meccanici alcune cioccolate tirate fuori chissà da dove, invitandoli a mangiare piuttosto che a disturbarlo.

■ **PALMER** — Spiacevole incidente ma con conseguenze per fortuna lievi nella prima sessione di prove. Rientrando ai box Palmer ha infatti investito un meccanico della Ats che, senza rendersi conto della Ram che stava arrivando, è improvvisamente sceso dal muretto dei box per rientrare nel garage. Preso in pieno è volato in aria ed ha anche sbattuto la testa sull'asfalto con una certa violenza ma non ha riportato ferite particolari pur se è stato necessario trasportarlo in ospedale. Il pilota inglese è tra l'altro recidivo anche se in questi casi non ha ovviamente colpa: nell'83 a Misano investì con la sua Ralt F. 2 il manager inglese Gresham procurandogli la frattura di entrambi i peroni.

## Un prete vero in Ferrari

ESTORIL — Quante volte il D.S. della Ferrari Marco Piccinini è stato definito «monsignore» per una sua particolare abilità nel risolvere certi problemi? Al GP del Portogallo la Ferrari ha portato invece un prete «vero», con tanto di abito talare ed anche appassionato di corse. È don Galasso Andreoli, cappellano dello stabilimento Ferrari che doveva recarsi al santuario di Fatima nei giorni precedenti il GP. Ha dunque viaggiato assieme al team e poi il sabato e la domenica ha assistito con molta discrezione a prove e gara presso il box Ferrari. Domenica mattina ha naturalmente officiato una messa all'interno del tendone che ha fatto da «base d'appoggio» al team di Maranello, e l'affluenza è stata ottima.

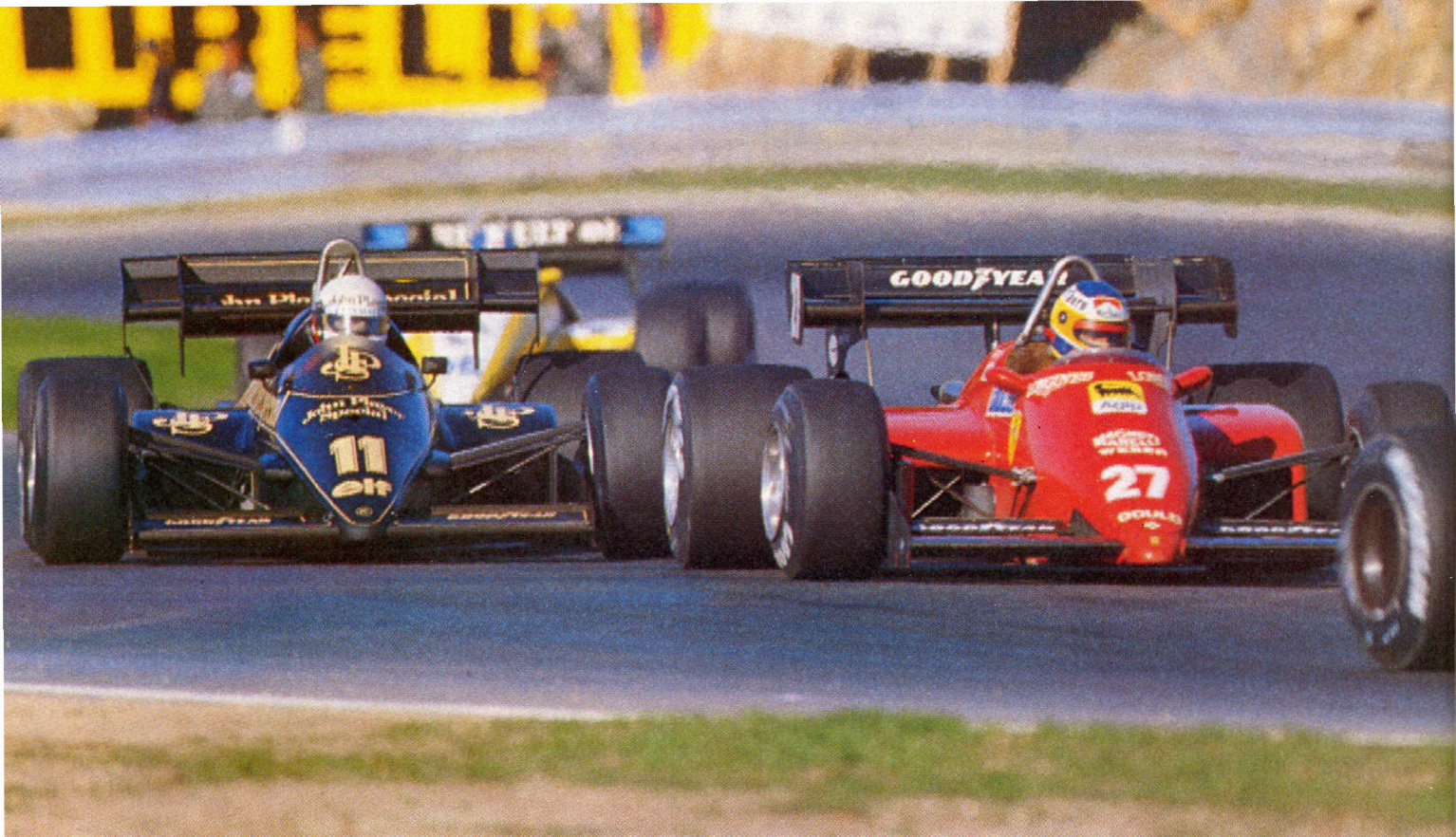
# GP PORTOGALLO





A sinistra in alto Mansell precede Prost nelle fasi iniziali (FotoVillani). L'inglese, a lungo secondo, ha poi decretato con il suo ritiro la vittoria mondiale di Lauda. Qui sopra foto-ricordo di fine stagione per i piloti di F. 1 assieme a Balestre (FotoColombo). A sinistra in basso Senna guida l'inseguimento ai primi tre, tallonato da Alboreto, De Angelis, Warwick, Tambay e Johansson. Lauda è ancora lontano (FotoVillani). Qui sotto un «dritto» del debuttante Streiff (FotoVillani) e a destra Stephanie di Monaco (FotoAmaduzzi)





7  
ALAIN PROST  
McLaren -TAG-



7  
ALAIN PROST  
McLaren -TAG-



Alboreto e De Angelis (in alto, FotoVillani) hanno tenuto alti i colori italiani piazzandosi rispettivamente quarto e quinto. Il romano della Lotus ha conservato il terzo posto nel mondiale dietro le imprevedibili McLaren. Qui sopra, alla moviola, l'arrivo di Prost (nei primi due fotogrammi) e quello di Lauda festeggiatissimo dai meccanici del team.

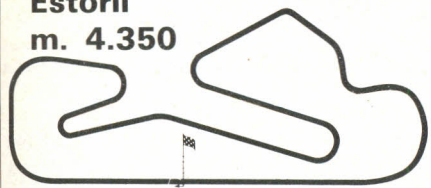
Qui a fianco la consacrazione televisiva di Niki a campione del mondo 1984, esattamente sette anni dopo il suo secondo alloro iridato conquistato al volante della Ferrari nel 1977 (Attualfoto)



NIKI LAUDA  
World Champion 1984

# GP PORTOGALLO

**Estoril**  
m. 4.350



## Così (in 27) al via

1. FILA	
7 <b>Alain Prost</b> McLaren Tag 1'21"774	1 <b>Nelson Piquet</b> Brabham Bmw 1'21"703
2. FILA	
6 <b>Keke Rosberg</b> Williams Honda 1'22"049	19 <b>Ayrton Senna</b> Toleman Hart 1'21"936
3. FILA	
12 <b>Nigel Mansell</b> Lotus Renault 1'22"319	11 <b>Elio De Angelis</b> Lotus Renault 1'22"291
4. FILA	
27 <b>Michele Alboreto</b> Ferrari 1'22"686	15 <b>Patrick Tambay</b> Renault 1'22"583
5. FILA	
20 <b>Stefan Johansson</b> Toleman Hart 1'22"942	16 <b>Derek Warwick</b> Renault 1'22"801
6. FILA	
22 <b>Riccardo Patrese</b> Euro Alfa Romeo 1'24"048	8 <b>Niki Lauda</b> McLaren Tag 1'23"283
7. FILA	
23 <b>Eddie Cheever</b> Euro Alfa Romeo 1'24"235	33 <b>Philippe Streiff</b> Renault 1'24"089
8. FILA	
17 <b>Marc Surer</b> Arrows Bmw 1'24"688	5 <b>Jacques Laffite</b> Williams Honda 1'24"437
9. FILA	
18 <b>Thierry Boutsen</b> Arrows Bmw 1'25"115	28 <b>René Arnoux</b> Ferrari 1'24"848
10. FILA	
26 <b>Andrea De Cesaris</b> Ligier Renault 1'26"082	2 <b>Manfred Winkelhock</b> Brabham Bmw 1'25"289
11. FILA	
24 <b>Pier Carlo Ghinzani</b> Osella Alfa Romeo 1'26"840	25 <b>François Hesnault</b> Ligier Renault 1'26"701
12. FILA	
30 <b>Jo Gartner</b> Osella Alfa Romeo 1'28"229	14 <b>Gerhard Berger</b> Ats Bmw 1'28"106
13. FILA	
10 <b>Jonathan Palmer</b> Ram Hart 1'29"397	21 <b>Mauro Baldi</b> Spirit Hart 1'29"001
14. FILA	
	9 <b>Philippe Alliot</b> Ram Hart 1'30"406

**Circuito:** Estoril (m. 4350)

**Distanza:** 70 giri pari a km 304,850

**Organizzatore:** Ac de Portugal - Avenida de la Republica - Lisbona

**Direttore di gara:** Amedee Pavesi

**Partenza:** ore 15,34 (14,34 orario locale)

**Condizioni atmosferiche:** perturbato il venerdì, sole sabato e domenica

**Organizzazione:** voto 9

**Sicurezza:** voto 8

**Spettatori:** 60.000 circa

## Così (in 17) al traguardo

PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO	MEDIA	DISTACCO
1. <b>Alain Prost</b>	McLaren Tag	70	1.41'11"753	180,540 kmh	
2. <b>Niki Lauda</b>	McLaren Tag	70	1.41'25"178	180,100 kmh	13"425
3. <b>Ayrton Senna</b>	Toleman Hart	70	1.41'31"795	179,900 kmh	20"042
4. <b>Michele Alboreto</b>	Ferrari	70	1.41'32"070	179,800 kmh	20"317
5. <b>Elio De Angelis</b>	Lotus Renault	70	1.42'43"072	177,800 kmh	1'32"159
6. <b>Nelson Piquet</b>	Brabham Bmw	69	1.41'23"396	177,600 kmh	1 giro
7. <b>Patrick Tambay</b>	Renault	69	1.41'38"454	177,200 kmh	1 giro
8. <b>Riccardo Patrese</b>	Euro Alfa Romeo	69	1.41'56"018	176,700 kmh	1 giro
9. <b>René Arnoux</b>	Ferrari	69	1.42'00"776	176,300 kmh	1 giro
10. <b>Manfred Winkelhock</b>	Brabham Bmw	69	1.42'08"864	176,300 kmh	1 giro
11. <b>Stefan Johansson</b>	Toleman Hart	69	1.42'16"280	176,100 kmh	1 giro
12. <b>Andrea De Cesaris</b>	Ligier Renault	69	1.42'19"694	176,000 kmh	1 giro
13. <b>Gerhard Berger</b>	Ats Bmw	68	1.42'15"657	173,600 kmh	2 giri
14. <b>Jacques Laffite</b>	Williams Honda	67	1.41'25"759	172,400 kmh	3 giri
15. <b>Mauro Baldi</b>	Spirit Hart	66	1.42'47"056	167,600 kmh	4 giri
16. <b>Jo Gartner</b>	Osella Alfa Romeo	65	1.37'38"502	173,700 kmh	5 giri
17. <b>Eddie Cheever</b>	Euro Alfa Romeo	64	1.41'42"845	164,200 kmh	6 giri

## Questi (10) i ritirati

PILOTA	VETTURA	GIRI	CAUSA
<b>Pier Carlo Ghinzani</b>	Osella Alfa Romeo	60	motore
<b>Nigel Mansell</b>	Lotus Renault	52	olio freni
<b>Derek Warwick</b>	Renault	51	cambio
<b>Philippe Streiff</b>	Renault	48	trasmissione
<b>Keke Rosberg</b>	Williams Honda	39	motore
<b>François Hesnault</b>	Ligier Renault	31	problemi elettrici
<b>Thierry Boutsen</b>	Arrows Bmw	24	trasmissione
<b>Jonathan Palmer</b>	Ram Hart	19	cambio
<b>Marc Surer</b>	Arrows Bmw	18	problemi elettrici
<b>Philippe Alliot</b>	Ram Hart	11	motore

## I giri più veloci

PILOTA E VETTURA	GIRO	TEMPO
<b>Lauda</b> (McLaren)	51	1'22"996
<b>Prost</b> (McLaren)	39	1'23"452
<b>Johansson</b> (Toleman)	51	1'24"053
<b>Alboreto</b> (Ferrari)	58	1'24"148
<b>Mansell</b> (Lotus)	47	1'24"267
<b>Piquet</b> (Brabham)	39	1'24"275
<b>Senna</b> (Toleman)	68	1'24"373
<b>Laffite</b> (Williams)	55	1'24"507
<b>Warwick</b> (Renault)	20	1'25"309
<b>Winkelhock</b> (Brabham)	63	1'25"404
<b>Tambay</b> (Renault)	37	1'25"506
<b>Rosberg</b> (Williams)	37	1'25"667
<b>De Angelis</b> (Lotus)	45	1'25"680
<b>Arnoux</b> (Ferrari)	53	1'25"711
<b>Cheever</b> (E. Alfa Romeo)	33	1'26"020
<b>Streiff</b> (Renault)	43	1'26"074
<b>Patrese</b> (E. Alfa Romeo)	43	1'26"173
<b>Berger</b> (Ats)	58	1'26"601
<b>De Cesaris</b> (Ligier)	36	1'26"606
<b>Gartner</b> (Osella)	58	1'27"149
<b>Boutsen</b> (Arrows) (34)	1'27"725;	<b>Baldi</b> (Spirit) (48) 1'27"772;
<b>Ghinzani</b> (Osella) (43)	1'28"440;	<b>Surer</b> (Arrows) (7) 1'28"635;
<b>Palmer</b> (Ram) (6)	1'30"711;	<b>Alliot</b> (Ram) (2) 1'35"542.

## I primati

### PRIMATO SULLA DISTANZA

Alain Prost (McLaren Tag Mp 4/2) 70 giri in 1.41'11"753 alla media di 180,540 km/h. Non esistono primati precedenti, in quanto questa è stata la prima gara di F.1 disputata all'Estoril.

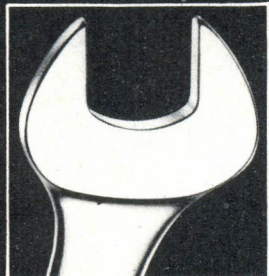
### PRIMATO SUL GIRO

Niki Lauda (McLaren Tag Mp 4/2) in 1'22"996 alla media di 188,683 km/h. Non esiste un primato precedente.

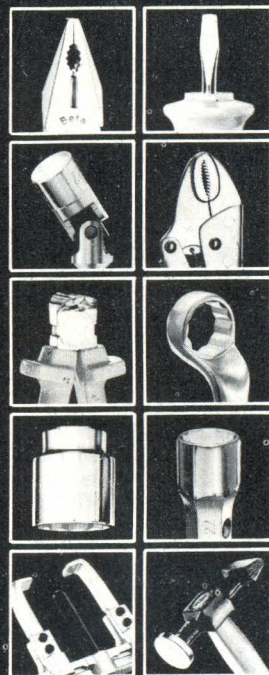
### NOTA

Philippe Alliot, che non si era qualificato, si è schierato lo stesso sulla griglia di partenza grazie all'accordo preso dalla Ram con gli organizzatori e gli altri team. Manfred Winkelhock ha gareggiato con la Brabham n. 2. Il tedesco ha infatti sostituito Teo Fabi, che dopo le prove libere di giovedì, è rientrato in Italia perché colpito dal lutto della morte paterna.

# 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 PORTOGALLO

### Tutti i tempi delle prove

PILOTA	VETTURA	PNEUMATICI	VENERDÌ		SABATO		DOMENICA
			I	II	III	IV	
Piquet	(Brabham Bmw Bt 53)	Michelin	1'40"561	1'30"889	1'25"813	1'21"703	1'26"790
Winkelhock	(Brabham Bmw Bt 53)	Michelin	—	—	1'25"681	1'25"289	1'28"078
Laffite	(Williams Honda Fw 09)	Goodyear	1'42"209	1'39"696	1'24"124	1'24"437	1'30"650
Rosberg	(Williams Honda Fw 09)	Goodyear	1'54"466	1'32"269	1'27"399	1'22"049	1'28"157
Prost	(McLaren Tag Mp 4/2)	Michelin	1'37"956	1'28"276	1'22"026	1'21"774	1'25"627
Lauda	(McLaren Tag Mp 4/2)	Michelin	1'40"727	1'28"837	1'26"529	1'23"183	1'25"313
Alliot	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'44"041	1'34"834	1'31"018	1'30"406	1'31"442
Palmer	(Ram Hart 02)	Pirelli	1'41"797	1'40"344	1'30"040	1'29"397	1'31"214
De Angelis	(Lotus Renault 95)	Goodyear	1'37"076	1'28"428	1'26"730	1'22"291	1'26"069
Mansell	(Lotus Renault 95)	Goodyear	1'41"718	1'32"986	1'22"304	1'22"319	1'25"908
Berger	(Ats Bmw D7)	Pirelli	1'46"865	1'44"966	1'29"216	1'28"106	1'30"726
Tambay	(Renault Re 50)	Michelin	1'38"693	1'29"409	1'23"639	1'22"583	1'27"617
Warwick	(Renault Re 50)	Michelin	1'36"544	1'35"834	1'24"442	1'22"801	1'26"712
Surer	(Arrows Bmw A7)	Goodyear	1'38"042	1'34"003	1'28"466	1'24"688	1'28"597
Boutsen	(Arrows Bmw A7)	Goodyear	1'36"640	1'32"530	1'25"252	1'25"115	1'30"500
Senna	(Toleman Hart Tg 184)	Michelin	1'45"180	1'30"007	1'21"974	1'21"936	1'26"147
Johansson	(Toleman Hart Tg 184)	Michelin	1'36"641	1'28"891	1'23"815	1'22"942	1'26"833
Baldi	(Spirit Hart 201)	Pirelli	1'42"245	1'36"483	1'28"489	1'29"009	1'30"788
Patrese	(Euro Alfa Romeo 185)	Goodyear	1'40"629	1'37"154	1'26"127	1'24"048	1'28"820
Cheever	(Euro Alfa Romeo 185)	Goodyear	1'38"059	1'34"808	1'26"276	1'24"235	1'29"282
Ghinzani	(Osella Alfa Romeo Fa1/F)	Pirelli	1'45"675	1'31"336	1'28"746	1'26"840	1'29"796
Hesnault	(Ligier Renault Js 23)	Michelin	1'38"415	1'34"233	1'27"304	1'26"701	1'31"755
De Cesaris	(Ligier Renault Js 23)	Michelin	1'42"256	1'33"398	1'26"777	1'26"082	1'28"372
Alboreto	(Ferrari 126 C4 M2)	Goodyear	1'36"954	1'31"192	1'24"077	1'22"686	1'26"568
Arnoux	(Ferrari 126 C4 M2)	Goodyear	1'39"812	1'36"634	1'25"714	1'24"848	1'27"742
Gartner	(Osella Alfa Romeo Fa1/F)	Pirelli	1'44"295	1'33"540	1'28"672	1'28"229	1'29"739
Streiff	Renault Re 50)	Michelin	1'41"931	1'37"280	1'27"470	1'24"089	1'32"669

### L'altalena della corsa

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

### Così al peso

Ecco di seguito i pesi registrati dai commissari durante le sessioni di prove. Ricordiamo che i dati variano a seconda della quantità di carburante contenute dalle vetture.

#### VENERDÌ

**Arrows** (Surer) 595 kg; **Euro Alfa Romeo** (Patrese) 586 kg; **Brabham** (Piquet) 569 kg; **Arrows** (Surer) 581 kg; **Ats** (Berger) 565 kg; **Lotus** (Mansell) 562 kg; **Ligier** (De Cesaris) 619 kg; **Renault** (Warwick) 604 kg; **Ferrari** (Alboreto) 602 kg; **McLaren** (Prost) 578 kg; **McLaren** (Lauda) 583 kg; **Arrows** (Surer) 586 kg; **Ram** (Palmer) 582 kg; **Ligier** (De Cesaris) 569 kg; **Arrows** (Boutsen) 592 kg; **Spirit** (Baldi) 597 kg; **Ferrari** (Arnoux) 583 kg; **Renault** (Warwick) 567 kg; **Euro Alfa Romeo** (Patrese) 545 kg; **Lotus** (Mansell) 578 kg; **Lotus** (De Angelis) 583 kg; **McLaren** (Lauda) 570 kg; **Arrows** (Surer) 586 kg; **Renault** (Warwick) 591 kg.

#### SABATO

**Arrows** (Surer) 583 kg; **Ram** (Alliot) 586 kg; **Ferrari** (Alboreto) 565 kg; **Osella** (Gartner) 558 kg; **Ats** (Berger) 579 kg; **McLaren** (Lauda) 555 kg; **Euro Alfa Romeo** (Cheever) 568 kg; **Williams** (Laffite) 572 kg; **Arrows** (Surer) 583 kg; **Arrows** (Boutsen) 585 kg; **Spirit** (Baldi) 574 kg; **McLaren** (Lauda) 550 kg; **Ram** (Palmer) 590 kg; **Osella** (Ghinzani) 600 kg; **McLaren** (Prost) 572 kg; **Brabham** (Piquet) 545 kg; **Lotus** (De Angelis) 545 kg; **Ligier** (De Cesaris) 601 kg; **Ats** (Berger) 561 kg; **Osella** (Gartner) 599 kg; **McLaren** (Prost) 574 kg; **Ferrari** (Alboreto) 594 kg; **Williams** (Rosberg) 556 kg; **Renault** (Tambay) 566 kg.

#### DOMENICA

A fine gara sono state pesate le vetture arrivate al traguardo. Tutte sono risultate regolari. Ecco di seguito i pesi registrati all'Estoril.  
**Brabham** (Piquet) 566 kg; **Brabham** (Winkelhock) 567 kg; **Williams** (Laffite) 568 kg; **McLaren** (Prost) 555 kg; **McLaren** (Lauda) 553 kg; **Lotus** (De Angelis) 559 kg; **Ats** (Berger) 579 kg; **Renault** (Tambay) 563 kg; **Toleman** (Senna) 561 kg; **Toleman** (Johansson) 549 kg; **Euro Alfa Romeo** (Patrese) 569 kg; **Euro Alfa Romeo** (Cheever) 558 kg; **Ligier** (De Cesaris) 607 kg; **Ferrari** (Alboreto) 577 kg; **Ferrari** (Arnoux) 579 kg.



## Classifiche finali dei campionati del mondo

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

### MONDIALE PILOTI

1. Lauda	—	9	—	—	9	—	6	—	—	9	6	9	6	9	3	6	<b>72</b>	<b>72</b>
2. Prost	9	6	—	9	—	4,5	4	3	—	—	9	—	9	—	9	9	<b>71,5</b>	<b>71,5</b>
3. De Angelis	4	—	2	4	2	1	3	6	4	3	—	—	3	—	—	2	<b>34</b>	<b>34</b>
4. Alboreto	—	—	9	—	—	0,5	—	1	—	2	—	4	—	6	6	3	<b>31,5</b>	<b>31,5</b>
5. Piquet	—	—	—	—	—	—	9	9	—	—	—	6	—	—	4	1	<b>29</b>	<b>29</b>
6. Arnoux	—	—	4	6	3	2	2	—	6	1	1	—	—	—	2	—	<b>27</b>	<b>27</b>
7. Warwick	—	4	6	3	—	—	—	—	—	6	4	—	—	—	—	—	<b>23</b>	<b>23</b>
8. Rosberg	6	—	3	—	1	1,5	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	<b>20,5</b>	<b>20,5</b>
9. Mansell	—	—	—	—	4	—	1	—	1	—	3	—	4	—	—	—	<b>13</b>	<b>13</b>
Senna	—	1	1	—	—	3	—	—	—	4	—	—	—	—	4	—	<b>13</b>	<b>13</b>
11. Tambay	2	—	—	—	6	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—	<b>11</b>	<b>11</b>
12. T. Fabi	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	3	2	—	—	—	<b>9</b>	<b>9</b>
13. Patrese	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	—	<b>8</b>	<b>8</b>
14. Laffite	—	—	—	—	—	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—	<b>5</b>	<b>5</b>
Boutsen	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	<b>5</b>	<b>5</b>
16. Cheever	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	<b>3</b>	<b>3</b>
Johansson	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	<b>3</b>	<b>3</b>
De Cesaris	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	<b>3</b>	<b>3</b>
19. Ghinzani	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	<b>2</b>	<b>2</b>
20. Surer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	<b>1</b>	<b>1</b>

### MONDIALE COSTRUTTORI

1. McLaren	9	15	—	9	9	4,5	10	3	—	9	15	9	15	9	12	15	<b>143,5</b>	<b>143,5</b>
2. Ferrari	—	—	13	6	3	2,5	2	1	6	3	1	4	—	6	8	3	<b>58,5</b>	<b>58,5</b>
3. Lotus	4	—	2	4	6	1	4	6	5	3	3	—	7	—	—	2	<b>47</b>	<b>47</b>
4. Brabham	—	—	—	—	—	—	9	13	—	—	—	9	2	—	4	1	<b>38</b>	<b>38</b>
5. Renault	2	4	6	3	6	—	—	—	—	6	6	—	1	—	—	—	<b>34</b>	<b>34</b>
6. Williams	6	—	3	—	1	1,5	—	2	12	—	—	—	—	—	—	—	<b>25,5</b>	<b>25,5</b>
7. Toleman	—	1	1	—	—	3	—	—	—	4	—	—	—	3	—	4	<b>16</b>	<b>16</b>
8. Euro Alfa	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	—	—	<b>11</b>	<b>11</b>
9. Arrows	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	<b>6</b>	<b>6</b>
10. Ligier	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	<b>3</b>	<b>3</b>
11. Osella	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	<b>2</b>	<b>2</b>

N.B.: Dalle classifiche iridate mancano Bellof, Brundle e la Tyrrell in quanto tutti i risultati ottenuti dalla vettura inglese sono stati annullati. Come è noto il team Tyrrell è stato squalificato per tutto il 1984.

## TROFEO VILLENEUVE

### GP PORTOGALLO

1. Prost 12; 2. Piquet 10; 3. Lauda 9; 4. Senna e Johansson 4; 6. Rosberg, Alboreto e Mansell 3; 9 De Angelis 2.

### Classifica finale

1. Piquet 147; 2. Prost 145,3; 3. Lauda 91; 4. De Angelis 66; 5. Tambay 64; 6. Warwick 58; 7. Arnoux 54; 8. Mansell 48; 9. Alboreto 46; 10. Rosberg 34; 11. Senna 18; 12. Bellof 14; 13. Teo Fabi 12; 14. Johansson 4; 15. De Cesaris 3; 16. Boutsen e Brundle 2; 18. Winkelhock 1.

### TROFEO BRONZI DI RIACE

Alain Prost, essendo risultato il più combattivo nella corsa portoghese, ha avuto almeno la soddisfazione di aggiudicarsi il trofeo messo in palio dal Ferrari club Reggio Calabria. Questa comunque la classifica finale: 1. Prost 4; 2. Piquet e Rosberg 3; 4. Alboreto 2; 5. De Angelis, Tambay, Senna e Teo Fabi 1.

### VESPA POLE POSITION TROPHY

1. Piquet 9; 2. Prost 3; 3. De Angelis, Alboreto, Tambay e Mansell 1.

## Le cifre iridate

**LAUDA PRIMATISTA** — Niki Lauda ha vinto il suo terzo titolo alla media di 4,50 punti/gara, all'ultimo gran premio di una stagione entusiasmante. In precedenza l'austraco aveva vinto nel 1975 alla media di 4,60 ad una gara dal termine e nel 1977 a 4,23 di media due corse prima del finale. Per numero di titoli ora Lauda ha raggiunto Jack Brabham e Jacke Stewart. Nel corso dell'anno Lauda ha conseguito il primato assoluto per punti iridati all'attivo; il neo-campione del mondo è arrivato ora a 406,5, lasciando Stewart a 360 e Reutemann a 310.

**MARGINE McLAREN** — La McLaren ha conquistato il trofeo dei costruttori con un margine di 85 punti sulla Ferrari, il più alto nelle 27 edizioni di questo particolare campionato. Da quando nel 1979 per questa classifica si tiene conto dei risultati di due vetture, la media punti/partecipazioni ottenuta quest'anno della McLaren — 4,48 punti — è la migliore in assoluto, avendo superato quella di 4,28 stabilita dalla Williams nel 1980. Nel suo meraviglioso 1984 la Casa britannica ha stabilito un altro primato eccezionale, vincendo 12 dei 16 gran premi in calendario. Il primato apparteneva alla Lotus con 8, sempre su 16 gare, nel 1978.

**LA IELLA DI PROST** — Ancora una volta un ex campione europeo delle formula 2 o 3 non è riuscito a laurearsi campione del mondo. Per Alain Prost, vincitore del titolo minore nel 1979, l'annata è andata ancora peggio che nel 1983. Lo scorso anno il francese era arrivato infatti ad un vantaggio massimo su Piquet di 14 punti, mentre quest'anno il suo vantaggio su Lauda era stato addirittura di 15 punti.

## VELOCITÀ IN PROVA Siluro Alboreto

### VENERDI'

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	271,630	302,945
2 Winkelhock	—	—
5 Laffite	258,126	278,782
6 Rosberg	252,927	275,510
7 Prost	269,590	291,262
8 Lauda	275,159	291,655
9 Alliot	271,357	274,112
10 Palmer	260,681	277,136
11 De Angelis	275,581	288,231
12 Mansell	275,159	294,760
14 Berger	264,059	283,167
15 Tambay	269,058	285,639
16 Warwick	275,229	292,604
17 Surer	266,272	286,396
18 Boutsen	267,393	289,700
19 Senna	266,667	285,639
20 Johansson	273,695	290,323
21 Baldi	260,996	293,399
22 Patrese	262,454	279,359
23 Cheever	269,798	284,510
24 Ghinzani	258,807	263,094
25 Hesnault	268,323	287,923
26 De Cesaris	268,323	286,548
27 Alboreto	272,245	291,892
28 Arnoux	270,338	296,296
30 Gartner	261,918	267,393
33 Streiff	271,903	285,941

### SABATO

N. Pilota	1. sessione	2. sessione
1 Piquet	293,558	308,395
2 Winkelhock	285,563	293,558
5 Laffite	288,693	302,606
6 Rosberg	297,275	296,540
7 Prost	294,519	299,667
8 Lauda	287,158	294,760
9 Alliot	282,649	278,422
10 Palmer	280,447	279,070
11 De Angelis	282,575	297,685
12 Mansell	292,683	296,134
14 Berger	284,885	296,296
15 Tambay	288,077	296,785
16 Warwick	288,693	298,096
17 Surer	284,660	291,105
18 Boutsen	289,544	285,639
19 Senna	290,479	288,925
20 Johansson	296,540	294,438
21 Baldi	276,003	279,503
22 Patrese	277,706	287,005
23 Cheever	282,649	283,986
24 Ghinzani	271,698	277,492
25 Hesnault	283,019	293,239
26 De Cesaris	287,923	294,038
27 Alboreto	285,866	299,917
28 Arnoux	289,157	299,003
30 Gartner	278,782	280,374
33 Streiff	293,478	299,833

### DOMENICA

N. Pilota	Warm up
1 Piquet	284,960
2 Winkelhock	276,285
5 Laffite	275,721
6 Rosberg	283,316
7 Prost	287,081
8 Lauda	286,396
9 Alliot	—
10 Palmer	276,710
11 De Angelis	284,136
12 Mansell	281,030
14 Berger	275,300
15 Tambay	280,884
16 Warwick	284,360
17 Surer	277,207
18 Boutsen	273,834
19 Senna	279,503
20 Johansson	284,960
21 Baldi	273,210
22 Patrese	269,933
23 Cheever	270,948
24 Ghinzani	265,813
25 Hesnault	280,374
26 De Cesaris	279,938
27 Alboreto	287,770
28 Arnoux	286,320
30 Gartner	272,521
33 Streiff	277,921

LE STATISTICHE/Tutta la F.1 in cifre

# Lauda ha raggiunto Stewart

## GLI ALBI D'ORO

Pilota	Alfa Romeo	Ferrari	Maserati-Mercedes	Mercedes	Maserati	Ferrari	Cooper-Climax	Cooper-Climax	Ferrari	Brm	Lotus-Climax	Ferrari	Lotus-Climax	Brabham-Repco	Brabham-Repco	Lotus-Ford	Matra-Ford	Lotus-Ford	Tyrrell-Ford	Lotus-Ford	Tyrrell-Ford	McLaren-Ford	Ferrari	McLaren-Ford	Ferrari	Lotus-Ford	Ferrari	Williams-Ford	Brabham-Ford	Williams-Ford	Brabham-Bmw	McLaren-Tag				
1950	Farina																																			
1951	Fangio																																			
1952	Ascari																																			
1953	Ascari																																			
1954	Fangio																																			
1955	Fangio																																			
1956	Fangio																																			
1957	Fangio																																			
1958	Hawthorn																																			
1959	Brabham																																			
1960	Brabham																																			
1961	P. Hill																																			
1962	G. Hill																																			
1963	Clark																																			
1964	Surtees																																			
1965	Clark																																			
1966	Brabham																																			
1967	Hulme																																			
1968	Hill																																			
1969	Stewart																																			
1970	Rindt																																			
1971	Stewart																																			
1972	Fittipaldi																																			
1973	Stewart																																			
1974	Fittipaldi																																			
1975	Lauda																																			
1976	Hunt																																			
1977	Lauda																																			
1978	Andretti																																			
1979	Scheckter																																			
1980	Jones																																			
1981	Piquet																																			
1982	Rosberg																																			
1983	Piquet																																			
1984	Lauda																																			

## Costruttori

Anno	Costruttore	P
1958	(11) Vanwall	p. 48
1959	(9) Cooper-Climax	p. 40
1960	(10) Cooper-Climax	p. 40
1961	(8) Ferrari	p. 40
1962	(9) Brm	p. 42
1963	(10) Lotus-Climax	p. 54
1964	(10) Ferrari	p. 45
1965	(10) Lotus-Climax	p. 54
1966	(9) Brabham-Repco	p. 42
1967	(11) Brabham-Repco	p. 67
1968	(12) Lotus-Ford	p. 62
1969	(11) Matra-Ford	p. 66
1970	(13) Lotus-Ford	p. 59
1971	(11) Tyrrell-Ford	p. 73
1972	(12) Lotus-Ford	p. 61
1973	(15) Lotus-Ford	p. 92
1974	(15) McLaren-Ford	p. 73
1975	(14) Ferrari	p. 72,5
1976	(16) Ferrari	p. 83
1977	(17) Ferrari	p. 95
1978	(16) Lotus-Ford	p. 86
1979	(15) Ferrari	p. 113
1980	(14) Williams-Ford	p. 120
1981	(15) Williams-Ford	p. 91
1982	(16) Ferrari	p. 74
1983	(15) Ferrari	p. 89
1984	(16) McLaren-Tag	p. 143,5

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

## PRESENZE PILOTI

PILOTA	NAZIONE	GP
Graham Hill	GB	176
<b>Niki Lauda</b>	A	157
<b>Jacques Laffite</b>	F	152
John Watson	GB	150
Carlos Reutemann	AR	146
Emerson Fittipaldi	BR	144
Jean-Pierre Jarier	F	135
Clay Regazzoni	CH	132
Mario Andretti	USA	128
Jack Brabham	AUS	126
Ronnie Peterson	S	123
Jacky Ickx	B	115
<b>Riccardo Patrese</b>	I	112
Denis Hulme	NZ	112
Jody Scheckter	SA	112
John Surtees	GB	110
Jochen Mass	D	105
Joachim Bonnier	S	102
Bruce McLaren	NZ	101
Jackie Stewart	GB	99
<b>Alan Jones</b>	AUS	97
Joseph Siffert	CH	96
Chris Amon	NZ	96
<b>René Arnoux</b>	F	95
Patrick Depailler	F	95
<b>Nelson Piquet</b>	BR	94
James Hunt	GB	92
<b>Elio De Angelis</b>	I	88

PILOTA	NAZIONE	GP
Dan Gurney	USA	86
Jean-Pierre Beltoise	F	86
<b>Patrick Tambay</b>	F	84
<b>Keke Rosberg</b>	SF	82
Maurice Trintignant	F	82
Hans J. Stuck	D	82
Vittorio Brambilla	I	74
<b>Alain Prost</b>	F	73
Jim Clark	GB	72
Carlos Pace	BR	72
Didier Pironi	F	70
<b>Eddie Cheever</b>	USA	69
Bruno Giacomelli	I	69
Gilles Villeneuve	CAN	67
Stirling Moss	GB	66
<b>Marc Surer</b>	CH	65
<b>Andrea De Cesaris</b>	I	62
Jochen Rindt	A	60
<b>Nigel Mansell</b>	GB	59
<b>Michele Alboreto</b>	I	57
Henri Pescarolo	F	56
Harry Schell	USA	55
Pedro Rodriguez	MEX	55
Jean Behra	F	52
Richie Ginther	USA	52
Juan Manuel Fangio	AR	51
Mike Hailwood	GB	50

## VITTORIE PILOTI

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

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

## POLE POSITION

PILOTA	NAZ.	GPD	PP	GPV
Jim Clark	GB	72	33	28
J. Manuel Fangio	ARG	51	28	23
<b>Niki Lauda</b>	A	157	24	23
<b>René Arnoux</b>	F	95	18	12
Mario Andretti	USA	128	18	10
Jackie Stewart	GB	99	17	15
<b>Nelson Piquet</b>	BR	94	17	12
Stirling Moss	GB	66	16	20
Alberto Ascari	I	32	14	11
Ronnie Peterson	S	123	14	9
James Hunt	GB	92	14	9
<b>Alain Prost</b>	F	73	13	11
Jacky Ickx	B	115	13	14
Graham Hill	GB	176	13	10
Jack Brabham	AUS	126	13	10
Jochen Rindt	A	60	10	3
John Surtees	GB	110	8	11
<b>Jacques Laffite</b>	F	152	7	5
Phil Hill	USA	48	6	6
E. Fittipaldi	BR	144	6	7
J. Pierre Jabouille	F	49	6	0
Alan Jones	AUS	97	6	13
Carlos Reutemann	ARG	146	6	5
Chris Amon	NZ	96	5	3
Clay Regazzoni	CH	132	5	15
Nino Farina	I	33	5	6
<b>Patrick Tambay</b>	F	83	5	2
Mike Hawthorn	GB	45	4	5
Didier Pironi	F	70	4	5
Tony Brooks	GB	38	3	3
Froilan Gonzalez	ARG	26	3	6
Dan Gurney	USA	86	3	6
J. Pierre Jarier	F	135	3	3
Jody Scheckter	SA	112	3	6
<b>Elio De Angelis</b>	I	88	2	0
<b>Keke Rosberg</b>	SF	82	2	0
Gilles Villeneuve	CAN	67	2	7
John Watson	GB	151	2	5
Joseph Siffert	CH	96	2	4
<b>Riccardo Patrese</b>	I	112	2	4
Stewart L. Evans	GB	14	2	0
<b>Michele Alboreto</b>	I	57	1	2
Nigel Mansell	GB	59	1	2
Lorenzo Bandini	I	42	1	2
Vittorio Brambilla	I	74	1	2
<b>Andrea De Cesaris</b>	I	62	1	1
Bruno Giacomelli	I	69	1	0

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

# I retroscena delle clamorose dimissioni dall'Autodelta

## Chiti sbatte la porta

Dopo vent'anni di servizio, l'ingegnere toscano ha lasciato l'Autodelta perché si sentiva incompreso. Il tecnico, che ha vissuto una parentesi di cinque anni alla Ferrari, inizia un'altra avventura con la Motori Moderni. Dice: «È come avere una moglie nuova»

di Roberta Gremignani

MILANO — Un appartamento arredato con gusto nella San Siro residenziale. È sabato pomeriggio, piove, ci si sente pigri. In sala sonnecchiano due cani Pincher e tre gatti, mentre il padrone di casa, sprofondato in una poltrona grande così, sta chiamando al telefono la segreteria automatica di Autosprint per conoscere la griglia di partenza del Gran Premio del Portogallo. Siamo ospiti dell'ingegner Chiti due giorni dopo la clamorosa notizia delle sue dimissioni da presidente dell'Autodelta. Un personaggio fuori dalle righe, che ama gli animali e sopporta gli uomini e forse ha proprio ragione lui, perché i primi non l'hanno mai morsicato, i secondi sì.

— Ingegnere, com'è maturata questa decisione; covava da tempo l'intenzione di lasciare l'Autodelta, oppure ha preso al volo una nuova occasione che le si è presentata?

«Io all'Autodelta ci stavo molto bene. L'ho creata, l'ho costruita, l'ho fatta trionfare dove doveva trionfare... In questi ultimi anni, però, cioè da quando il dottor Massaccesi ha dato all'Euroracing la gestione delle vetture di Formula 1, la coabitazione è diventata difficile. Devo dire sinceramente che anche oggi, che sono arrivato a questa decisione, ancora non ho capito perché c'erano questi screzi. Non erano screzi gravi, erano le incomprensioni che ci sono sempre quando due enti devono collaborare e che esistono in tutte le migliori famiglie. Guardate ad esempio nella stessa Euroracing: Ducarouge, che anche con me aveva avuto qualche piccolo scontro, magari ingigantito dalla stampa, ma sempre risolto in nulla, è andato all'Euroracing ed è durato due mesi... con questo voglio dire che io non ero dunque uno che non cercava di ammorbidente certe faccende. Invece, evidentemente, al dottor Massaccesi dava fasti-



Carlo Chiti, pistoiese, 60 anni il prossimo 19 dicembre, si è laureato in ingegneria aeronautica all'Università di Pisa nel 1952. È stato dal '57 al '72 alla Ferrari, poi ha fondato a Udine l'Autodelta nel '64 dopo una breve parentesi Ats (FotoColombo)

dio che io dicessi che il motore aveva determinati difetti, ma non talmente gravi da non dare quei risultati che non c'erano e che non ci sono neanche oggi. Io ho sempre detto che la macchina aveva dei difetti e non mi pareva di offendere nessuno: tutto sommato la macchina dell'82 che era stata seguita da Ducarouge, aveva dato migliori risultati che non l'attuale. Quando poi quest'anno

prima di Montecarlo, mi fu detto che io restavo all'Autodelta come presidente, ma che però dovevo occuparmi anche di motori di serie in Alfa Romeo è finita. Impensabile cambiare certe passioni: è dal 1953 che mi occupo di corse».

— E la strada l'ha trovata a Firenze...

«Sì, ho conosciuto il signor Mancini che è un socio di Minardi,

oltre che un brillante imprenditore, che mi ha esposto la sua volontà di creare una piccola ditta, con sede legale a Firenze e "factory" a Novara, dove Pedrazzani ci aiuterà ad allestire gli impianti adeguati, per realizzare motori da cedere a terzi, come la Minardi e la Ags, sia per la Formula 1 che per la Formula 3000. Ed io sono convinto che una ditta di questo tipo, con persone molto competenti, possa arrivare a fare motori con un costo accessibile. Da principio ci vorrà molta umiltà ed anche molti soldi per poter fare gli investimenti utili e necessari, però quando si parte per una cosa nuova è tutto più bello ed entusiasmante, come una moglie nuova».

LO STUDIO tecnico dell'ingegner Chiti avrà sede per i primi tempi a Milano e le intenzioni sono di far uscire il primo motore già a metà dell'85. Ma per il momento è facile per Chiti tornare a parlare dell'Autodelta: «Certo rimpiango i miei collaboratori dell'Autodelta perché in venti anni se ne erano fatte di cose insieme. Però negli ultimi tempi le delusioni erano troppo forti. Dissidi che spesso erano provocati, cercati ed esaltati da altre persone, apposta per arrivare alla rottura. C'erano persone che volevano pescare nel torbido per chissà quali interessi, non certo per l'interesse tecnico generale. Ho letto proprio oggi sul "Corriere dello Sport" che Cheever e Patrese si sono messi a polemizzare sulla mia uscita dall'Autodelta, a lanciarmi critiche. Ma loro, Cheever e Patrese, che danno hanno avuto da me? Se la prendono con me perché non hanno avuto risultati... comincino a guardare a se stessi come da sempre viene insegnato a fare cavallarescamente. Quell'altro, il Felici, che mi accusa per la mancanza di risultati, ma questa

segue

## Chiti sbatte la porta

segue

è anche causa sua, perché siamo stati lì insieme per oltre tre anni, non saranno tutte le colpe solo di chi se ne è andato via e tutto il bene di chi è restato. Prendiamoci il 50 per cento per uno. Dica che la mancanza di risultati è dovuta a noi, ed io sono generoso perché mi ci metto anch'io. Però ci si deve infilare anche lui...».

— Ingegnere, come vede ora il futuro dell'Alfa Formula 1?

«Non lo vedo bene, perché all'Euroracing c'è il vizio di non dare ai tecnici il tempo di fare esperienza, di ambientarsi. Da Ducarouge in poi, per non parlare di Marelli che è durato venti giorni, si sono cambiati tecnici con troppa facilità. I fatti mostrano invece come gli uomini più validi in questo settore abbiano espresso il meglio dopo alcuni anni che lavoravano per una casa. Guardiamo Murray, da quanti anni è alla Brabham, Head alla Williams, Barnard alla McLaren, lo stesso Forghieri che è nato

alla Ferrari. All'Euroracing, invece, si pretende tutto subito ed è un errore. Anche Tonti avrà bisogno di tempo».

— Ha avuto più rimpianti oggi, nel lasciare l'Autodelta, o anni fa, quando lasciò la Ferrari?

«Sei mesi fa, quando pensavo all'Autodelta mi commuovevo: l'avevo creata io e mi veniva praticamente tolta di mano. Oggi come oggi sento più vivi i rimpianti che lasciai in Ferrari, perché ora la situazione dell'Autodelta è tale per cui posso rimpiangere solo gli amici ed i collaboratori che lascio».

— Nel gioco della torre con Massacesi, Felici e Pavanello, chi salva e chi butta giù?

«Direi che le responsabilità e le

decisioni sono tutte di Massacesi. Gli altri sono stati solo personaggi di secondo piano».

— Pensa che se fosse rimasto alla presidenza il dottor Cortesi la storia dell'Autodelta, dell'Alfa Formula 1 e la sua stessa storia sarebbero state diverse?

«Certamente, perché il presidente Massacesi ha avuto una passione negativa nei miei confronti e perché la sua scelta di affidare la Formula 1 all'Euroracing, quando c'erano alternative che potevano vantare maggiore esperienza specifica, a mio avviso è stata un grosso errore».

— Parliamo di piloti: chi ricorda maggiormente come velocista e come collaudatore; chi al limite vorrebbe vedere ancora al

volante di una sua creazione?

«Come collaudatore il povero Depailler è stato unico ed insuperabile. Direi che il suo apporto fu determinante per lo sviluppo della vettura. Come velocista il numero uno è stato invece De Cesaris che purtroppo ora è congelato alla Ligier. Lo ritengo molto veloce e pari a De Angelis ed il fatto che De Angelis con lo stesso motore ma un diverso telaio gli sia superiore dimostra la crisi della Ligier. Una crisi beninteso iniziata con il divorzio da Ducarouge, un tecnico che io continuo a stimare tantissimo».

— Lasciando l'Autodelta, che pensieri rivolge a chi resta?

«Di augurio. Soprattutto a Corbari, un collaboratore validissimo che negli ultimi anni non è stato utilizzato secondo le sue capacità. Non ho mai capito perché non lo si è mandato all'Euroracing a fare il direttore sportivo, un ruolo che aveva sempre ricoperto egregiamente in Autodelta. A lui e a tutti gli altri auguro del successo comunque. Io continuerò ad essere loro vicino con il pensiero e cercherò sempre di aiutarli se dovessero avere bisogno di un mio aiuto». (r.g.)

## Trent'anni di successi

L'ingegner Carlo Chiti ha iniziato la sua carriera nel mondo delle corse, dopo una prima esperienza all'Alfa Romeo, nel 1957 alla Ferrari, per la quale progettò tutte le F.1 del periodo 1958-61. Dopo lo sfortunato progetto Ats del 1962, Chiti nel 1964 fonda l'Autodelta che in breve diventa il reparto competizioni dell'Alfa Romeo. Da quel momento il nome di Chiti è legato indissolubilmente alla casa di Arese, per la quale realizza tutte le vetture da corsa, dalle mitiche Tz, alle Gta, alle 33 campioni del mondo marche nel 1975. Chiti ha favorito il rientro dell'Alfa in F.1, dando il motore otto cilindri 3000 nel 1970 alla McLaren e successivamente alla March. Nel 1976 un propulsore 12 cilindri viene affidato alla Brabham e nel 1970 nasce la prima Alfa di F.1.



**Muratti time**  
Swiss made



**Dura reazione di Patrese (a sinistra) durante le prove all'Estoril, fotoColombo) all'annuncio delle dimissioni di Chiti. Il pilota padovano ha detto che «creava solo polemiche». Cheever: «Non abbiamo perso nulla»**

LE REAZIONI ALL'AUTODELTA/Parlano Felici e Tonti

## «Ha fatto bene ad andarsene!»

ESTORIL — «L'unica cosa che posso dire, è formulare all'ingegnere i migliori auguri per la sua nuova attività. All'Autodelta non cambia niente, il programma di sviluppo tecnico è già stato fissato. Con l'arrivo di Tonti, Chiti non contava più niente, del resto dopo tutte le critiche che aveva mosso alla direzione dell'Alfa Romeo, la sua permanenza in seno all'azienda mi sarebbe sembrata un controsenso. Chiti aveva avuto dei nuovi incarichi per il settore produzione, se questo non gli piaceva, ha fatto bene ad andarsene». Questo il commento del dottor Felici, direttore dell'Autodelta, dopo aver appreso in Portogallo delle dimissioni dell'ingegnere toscano. Se le dimissioni di Chiti sono

state accolte da tutta la F.1, con apparente distacco, non altrettanto si può dire del team Euroracing-Alfa Romeo, che ormai sembrava essersi definitivamente liberato dell'ingegnere toscano, e che invece adesso se lo ritroverà contro, nella veste della sua nuova società, la «Motori Moderni Spa», che Chiti ha definitivamente varato con la collaborazione di Piero Mancini, titolare del team «Arno» e della «Novamotor» che metterà a disposizione le strutture per la realizzazione dei motori. A sottili giochi di potere, a squallide trame, Chiti ha reagito nel modo più naturale, andandosene, rifiutando una messa in ombra che poggiava più

su una questione di interessi di parte che su una effettiva analisi tecnica.

L'UNICO che non ironizzava sulla figura di Chiti era Gianni Tonti, suo successore all'Autodelta, ma anche estimatore dell'ingegnere toscano: «Nella mia posizione ho poco da dire. Per noi non cambia nulla dal momento che tutto il programma tecnico per l'85 è già stato fissato. Avevo parlato anche di recente con Chiti e mi ero reso conto che non era soddisfatto dei suoi nuovi incarichi. Del resto è sempre stato un uomo abituato all'azione, ero sicuro che sarebbe tornato alle corse».

LA DECISIONE di Chiti era maturata da circa un mese. A Misano, per il battesimo della Minardi F.1, Chiti con la sua presenza aveva praticamente sancito il suo distacco dall'Alfa Romeo. Anche per la Minardi, la fuga di Chiti potrebbe implicare qualche cambiamento. Se sino ad oggi l'Autodelta aveva tentennato a fornire i motori al team romagnolo, adesso si intravede una possibilità di costruire sei nuove unità per la Minardi. Questo cambiamento di direzione in seno all'Alfa poggerrebbe su due elementi: da un lato ci si comincia a rendere conto che il discorso Minardi va oltre una semplice avventura dettata dalla passione, dall'altro si teme che con il nuovo motore di Chiti (che dovrebbe cominciare ad essere operativo nel mese di settembre 85) la Minardi si riveli più competitiva dell'Euroracing e dell'Osella, diventando quasi uno scomodo parametro di confronto. Al nuovo motore, potrebbero essere anche interessati alcuni team inglesi attualmente senza propulsori come l'Ats e la Tyrrell, in attesa sembra del motore giapponese Mitsubishi. (c.m.m.)



# GP PORTOGALLO

GRAN PREMIO DI MONACO/Che cosa può succedere

## Una pace da «principi»?

ESTORIL — Anche all'Estoril l'«affaire-Montecarlo» ha fatto concorrenza sul piano dell'interesse al duello Lauda-Prost. Gli sponsor più importanti vivono attualmente in una sorta di «limbo», senza il coraggio di accettare una spiacevole realtà, ma come avevamo sottolineato di recente, l'ipotesi che il GP di Montecarlo 1985 non si svolga per i noti dissidi in merito ai diritti televisivi ceduti dall'AC Monaco alla rete americana Abc, è ancora tutta da verificare. Il presidente Balestre che ha personalmente diretto la guerra contro il presidente dell'AC Monaco, Michel Boeri, è apparso all'Estoril ben più possibilista che non a Parigi in occasione della sua relazione. Per martedì 23 ottobre (quando questo numero di As è in edicola) è infatti fissato un incontro ad alto livello tra il governo di Monaco e i rappresentanti del «Governo Sportivo». Balestre andrà a Monaco ma non sarà per lui una «Canossa»: sarà infatti accompagnato dal presidente della Fia principe di Metternich e si ha la sensazione che la trattativa andrà a buon fine. Michel Boeri probabilmente non sarà costretto a dare le dimissioni ma sarà «scavalcato» da chi in realtà ha la vera responsabi-

lità dell'accordo Tv, cioè il governo del Principato. In merito alla dichiarazione di Boeri, secondo la quale l'accordo con la Abc sarebbe stato fatto quando ancora non si sapeva che il «Patto della Concordia» sarebbe stato ufficializzato per gli anni '85, '86 e '87, il presidente della Fisa ha precisato che in ogni caso i diritti televisivi sarebbero stati della Fisa. Indipendentemente dal «Pat-

to». «La posizione della Fisa comunque non cambia — ha detto Balestre — ma non abbiamo certol'intenzione di distruggere il GP, il rally e lo stesso AC Monaco. Quello che posso dire è che non dovrebbe esservi un braccio di ferro da parte delle autorità del Principato, ma dovranno riconoscere che ci hanno recato grossi pregiudizi morali e finanziari. Da parte mia, ho riunito tutto lo stato

### Alboreto nel consiglio piloti

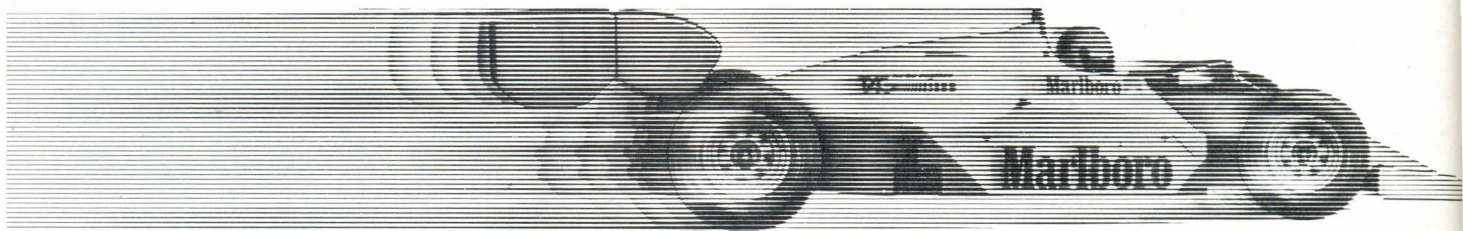
ESTORIL — Ormai è ufficiale quello che AS aveva anticipato fin dal GP di Germania. Per i prossimi anni i piloti di F. 1 saranno rappresentati presso la Fisa da Lauda, Alboreto, Warwick, Prost e Boutsen. Questi piloti hanno già esaminato con la Fisa le decisioni prese in merito ai futuri regolamenti e hanno sottolineato che il programma non è perfetto ma che la base è buona. Avrebbero gradito che certe novità fossero anticipate (tipo la riduzione delle potenze tramite i motori di 1200 cmc) e Balestre ha loro assicurato che se gli eventi richiederanno delle variazioni immediate al regolamento, la Fisa interverrà. Ad esempio sulla prova di crash-test che solo dal 1986 sarà obbligatoria per tutta la vettura e non solo per la parte anteriore. In merito alla decisione di prendere il tempo in prova sulla base di cinque giri consecutivi (a partire dal 1986), i piloti hanno espresso i loro dubbi e Balestre ha loro proposto di scegliere un sistema diverso che sarà sicuramente accettato dalla Fisa. «Sì — ha detto Alboreto — saremo noi piloti ad avere la responsabilità e credo sia giusto perché solo noi possiamo conoscere i problemi della pista. I cinque giri consecutivi non ci stanno bene perché non farebbero che aumentare i pericoli attuali. Inventeremo qualche cosa di diverso. l'importante è che noi piloti ci diamo da fare con decisione, ma la volontà da parte nostra c'è».

maggiore della Fisa e la mia linea politica è stata appoggiata da tutti i vice-presidenti e anche dal presidente della Fia Metternich». E proprio il principe tedesco, discendente di colui che è passato alla storia per essere stato il principale fautore della «pace di Vienna» che ha ridato un volto all'Europa dopo la sconfitta di Napoleone nel 1815, sarà il negoziatore di questa nuova pace che vede in ballo un GP di F.1. E lo stesso Metternich potrebbe in fretta fare tornare sui propri passi la Fia che martedì 17 ottobre ha inviato all'AC Monaco la lettera ufficiale in cui si annuncia la minaccia di esclusione dalla stessa Fia. Comunque, passati 30 giorni dalla data di arrivo della lettera, si dovrebbe riunire il comitato della Fia e prendere una decisione per la quale sono necessari i due terzi dei voti. Sarebbe la prima volta nella storia che la Fia esclude un Ac nazionale, ma in un incontro tra principi non dovrebbe essere difficile trovare l'accordo.

**Daniele Buzzonetti**

■ ANONIMATO — Gran curiosità per i van della Renault e della Ligier che sono arrivati all'Estoril con i classici colori dei team ma completamente senza scritte. Il motivo va ricercato nel fatto che alla frontiera tra Francia e Spagna si temevano fastidiose rappresaglie da parte di operai in sciopero e dunque si è optato per l'anonimato.

# Beta utensi



la McLaren campione del mondo viene «messa a punto»

## GRAN PREMIO DI ROMA/Si rimescolano le carte

# Balestre dietro-front

ESTORIL — Si farà o non si farà il già famoso GP Roma sul circuito cittadino dell'Eur? In occasione della sua rielezione, Balestre ha assicurato il pieno appoggio al presidente della CSAI Serena, uno dei principali fautori dell'iniziativa, ma all'Estoril lo stesso Balestre ha fatto una piccola marcia indietro. Gli è stato infatti chiesto se rientrando il GP di Monaco il 19 maggio (cosa definita «molto possibile»), le corse in calendario diventeranno 17, al posto delle 16 attuali. Il numero è importante, perché essendo Roma «prima riserva» e dovendo prendere il posto del fantomatico GP di New York il 22 settembre, rientrando Monaco la corsa romana diventerebbe automaticamente «seconda riserva» e con qualche difficoltà nel trovare un buco libero. Occorrerebbe infatti che un altro organizzatore rinunciasse, e in fretta perché il sì definitivo non potrebbe essere atteso oltre dicembre per questioni di sponsor. «A questo punto è solo un problema italiano. Deciderà la CSAI in merito alle località dove fare svolgere il Gran Premio». Questa la risposta sibillina di Balestre che evidentemente è stato preso in contropiede

ed ha voluto dire tutto ma anche il contrario di tutto. Voleva alludere alla possibilità che Roma prenda il posto di Monza? Una ipotesi del tutto assurda ma probabilmente ha solo voluto prendere tempo, non trovando una valida risposta diplo-

matica. In realtà il GP Roma è visto bene da molti (sponsor, case, eccetera) e dunque in calendario potrebbe essere ospitata una gara in più; ma soprattutto non è detto che qualcuna delle organizzazioni che Balestre consideri al momento «sicure», non

## La palla della discordia

ESTORIL — Venerdì mattina, in attesa che la pista asciugasse per dare inizio alla prima sessione di prove non valide per lo schieramento, i meccanici hanno improvvisato una partita di pallone per la gioia del pubblico già appostato in tribuna. Come campo i meccanici hanno scelto il rettilineo davanti alla tribuna principale e i più convinti sono apparsi i meccanici dei team Toleman e Lotus. Molto meno i gendarmi che dovevano espletare il servizio d'ordine, tanto che la palla è stata immediatamente sequestrata, con l'ordine di rientrare subito ai box. A quel punto il pubblico ha iniziato a fischiare sonoramente e forse il fatto ha dato coraggio a Nigel Mansell che con fare deciso si è diretto verso i gendarmi per riavere il pallone, del quale tra l'altro pare fosse il legittimo proprietario. La risposta è stata un secco no, tanto che la «scortesia» ha invitato molti altri piloti tra cui Tambay, Patrese, Cheever e Hesnault a dare man forte al collega. È stata una vera «invasione di campo» perché a loro volta i meccanici sono tornati alla carica «sfidando» i minacciosi cani delle forze dell'ordine. Ne è nato uno spiacevole incidente che avrebbe potuto avere gravi conseguenze se non fosse intervenuto direttamente il patron della organizzazione del gran premio, cioè Cesar Torres, l'uomo che ha riportato la F.1 in Portogallo dopo 24 anni. La palla della discordia è stata restituita e gli animi si sono calmati, anche se di giocare al calcio a quel punto non se ne poteva certo parlare.

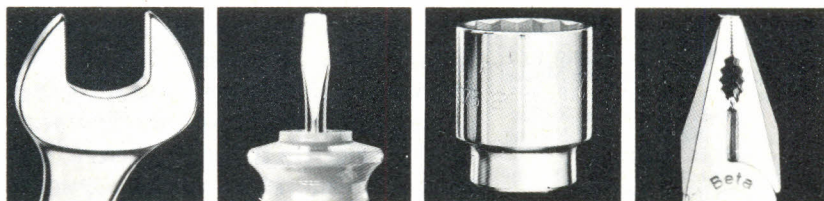
faccia marcia indietro. Ad esempio, è sicuro che il GP d'Australia non è gradito in linea di massima e forse potrebbe slittare per un tempo indefinito. Sempre a proposito del GP Roma, c'è da registrare un curioso «dispetto sotterraneo» di iniziativa inglese. Qualche giornale d'oltremarica ha infatti riportato che il GP della capitale non si svolgerà sulle strade dell'Eur, bensì a Vallelunga. Un colpo basso contro l'organizzazione perché gli sponsor non sarebbero ovviamente interessati a una sede differente da quella romana. Il fatto è che la data farebbe gola a Brands Hatch che potrebbe organizzare il GP d'Europa come è accaduto nel 1983. Ma con buona pace degli inglesi, se si farà, il GP Roma verrà disputato «in città», con tutto il male ma anche con tutto il bene che una simile decisione comporta. (d.b.)

■ FERRARI IN PIAZZA — Sabato 27 e domenica 28 ottobre, su iniziativa dell'Unione Italiana Lotta alla Distrofia Muscolare — sezione di Pietrasanta —, verrà esposta nella Piazza Duomo della cittadina in provincia di Lucca una Ferrari 126 C3 concessa dalla Casa di Maranello. Il ricavato dalla vendita di souvenir e capi di abbigliamento recanti il marchio del Cavallino sarà interamente devoluto al centro di neurologia dell'Università di Pisa.

a. cattaneo

# li coi primi!

**Beta**  
con UTENSILI



20050 SOVICO

# Gli studenti dell'Art Center di Pasadena lanciano un'idea **Azzoppiamo la F. 1!**

La scuola californiana presenta un progetto di monoposto da corsa con una ruota di meno e capace di raggiungere i 550 chilometri orari. Il centro aprirà fra poco una succursale in Svizzera col patrocinio di Audi, Austin, Ford, Porsche. Anche la GM è interessata

Testo e foto di **Lino Manocchia**

**PASADENA (Usa)** — Cosa potrebbe disegnare un laureato in ingegneria nato a Indianapolis? La risposta viene da un fantascientifico prototipo frutto degli studi di Brian Baker, 24 anni, laureatosi la scorsa primavera e già in partenza per Detroit, la capitale dell'automobile. «È il progetto del 2000 — spiega Keith Teler, capoparto dell'Art Center of

Design di Pasadena —. È un veicolo a tre ruote lungo 3 metri e 90 centimetri dal peso di 1000 chilogrammi. L'ha disegnato e costruito il figlio di uno speaker della televisione di Indianapolis, un giovane che guida automobili dall'età di 13 anni. È stato il ricordo del mitico Jim Clark e della sua Lotus a ispirare Baker. Ha voluto dimenticare le forme e i disegni del passato e presentare

il prototipo del futuro. Sul suo progetto hanno già messo gli occhi alcuni esperti di Detroit».

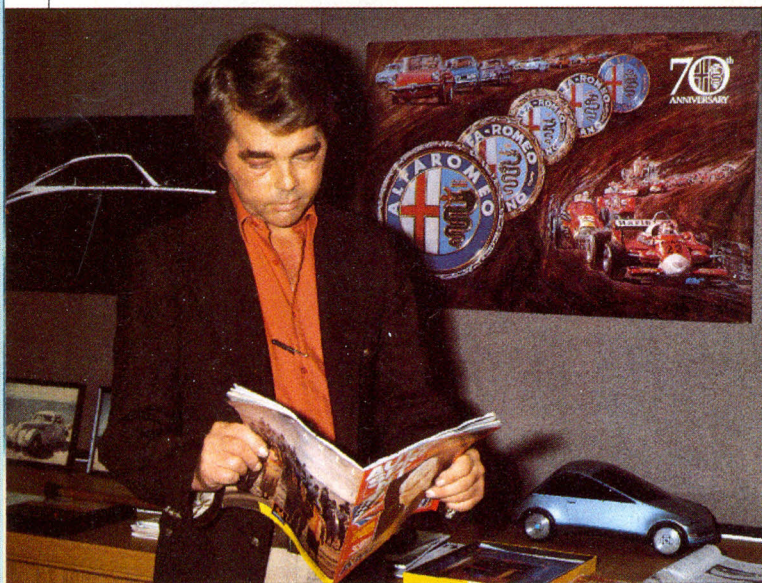
**IL PROTOTIPO** è costruito in materiale ultra leggero (kevlar), ha tre ruote, è alto un metro e 20 centimetri e ha il centro di gravità posizionato molto in basso. Il pilota guida sdraiato, con il ventre in basso, in una posizione molto vicina a quella dei piloti di deltaplano, e non è riconoscibile se non per il numero applicato sulla vettura. Il veicolo è azionato da una turbina Allison 250 costruita per aerei turboelica con una trasmissione tradizionale. I serbatoi sono due da 80 litri ciascuno sistemati nei fianchi. Il parabrezza è costruito in «acrylic» onde minimizzare le distorsioni visive. Un particolare congegno permette al pilota di liberarsi rapidamente dalle cinture di sicurezza. Uno dei particolari più interessanti è quello delle due alette anteriori la cui incidenza è controllata elettronicamente da un piccolo computer incorporato nel cruscotto; il pilota può comunque controllare manualmente le alette se lo ritiene opportuno.

**LE TRE RUOTE.** La vettura è predisposta al cambio rapido

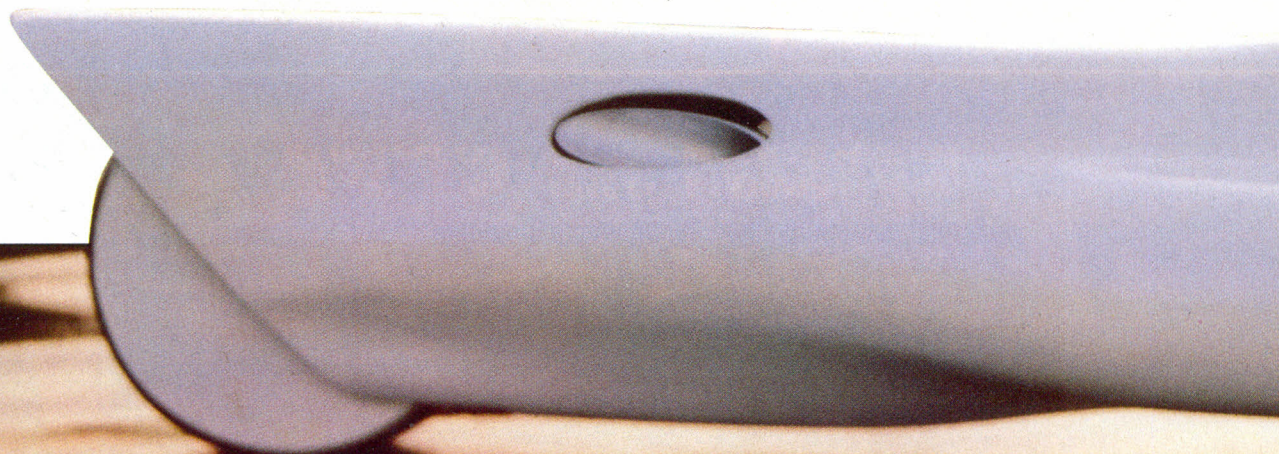
dei pneumatici. Il sistema non è molto diverso da quello utilizzato attualmente in Formula 1, anche se sul prototipo di Baker l'automazione è maggiore. Una leva solleva la vettura e la ruota posteriore cade automaticamente al suolo per far posto alla nuova, che può essere fissata in pochi secondi. Per le due ruote anteriori si procede con sistema tradizionale. Si calcola che un simile triciclo potrà raggiungere i 550 kmh percorrendo le curve con una sopraelevazione di 40 gradi a una velocità nell'ordine dei 320 kmh grazie soprattutto alla ruota posteriore inclinabile. «Posso dire — conferma Teler — che Brian Baker è in viaggio verso Detroit per entrare nel settore disegno progetti sperimentali della General Motors. Questo mi pare significativo».

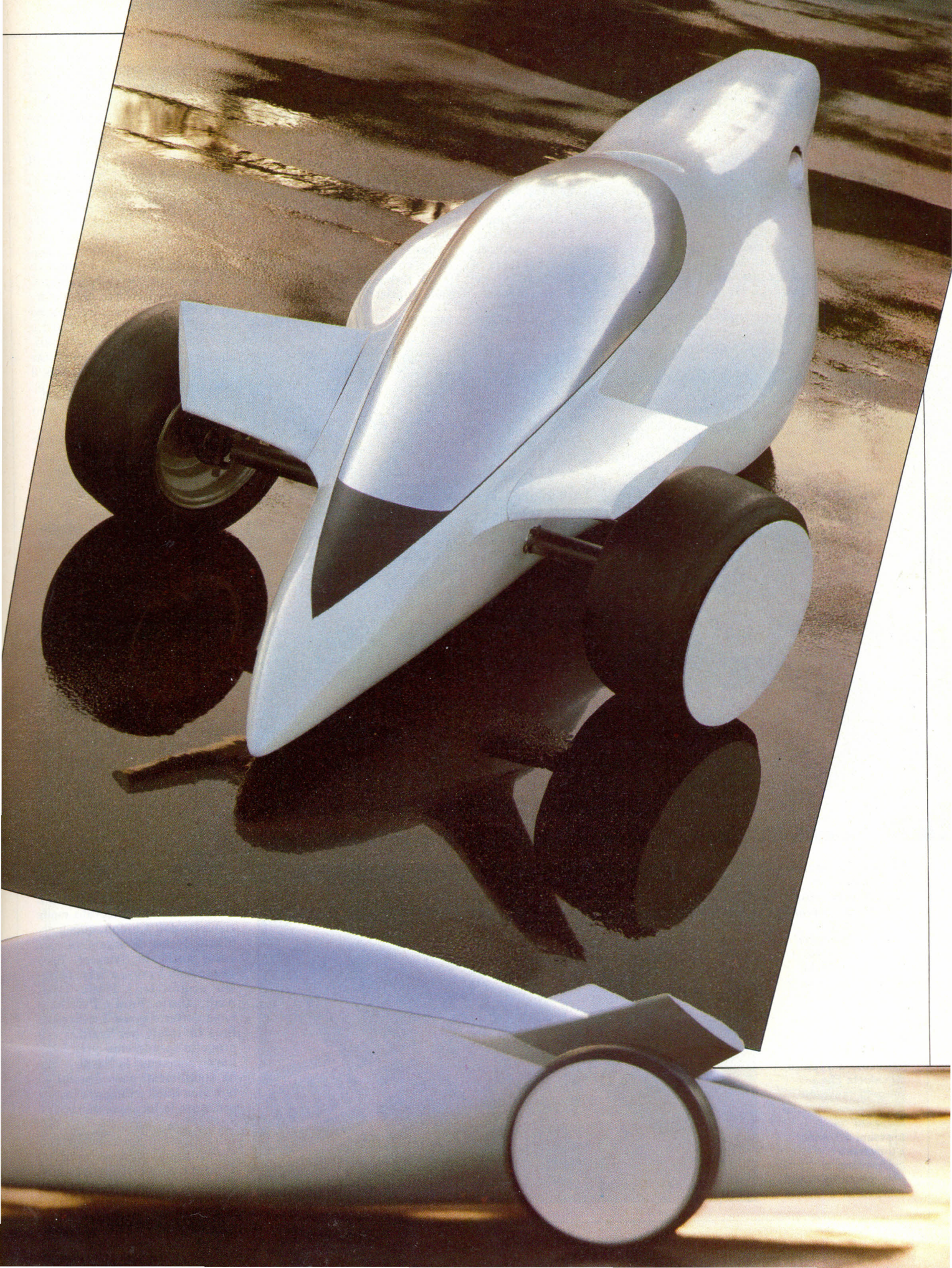
**DOVE È NATA.** Laggiù, soffocata dallo smog, Los Angeles sembra non esistere. Ai piedi di queste imponenti colline, rese più austere dagli alberi secolari, Pasadena appare con il suo famoso stadio «Rose Bowl» nel quale si sfidano le università capolista dei gironi. In questa città c'è il tempio del futuro dell'auto, quello da cui è uscito

segue



Sopra, il professor Keith Teler che ci ha guidati nel corso della visita all'Art Center College of Design mentre legge AS. Sotto e nell'altra pagina il prototipo da competizione realizzato dallo studente Baker. La caratteristica più interessante sono le tre ruote: quella posteriore viene espulsa automaticamente quando la vettura arriva ai box. Il pilota guida col ventre verso il basso





# Azzoppiamo la F. 1!

segue

Baker, l'Art Center of Design. È una università che interessa molto i «big» di Detroit che ne seguono da vicino l'attività e che ne sorreggono le ricerche. Qui studiano 1200 studenti provenienti da mezzo mondo. Il Giappone, rappresentato dal 25 per cento degli iscritti, aiuta dozzine di studenti. La Germa-

nia, grazie all'appoggio di Audi, Mercedes, Opel, Porsche e Volkswagen, è rappresentata in massa. La Francia si avvale delle sponsorizzazioni di Citroën, Peugeot e Renault. L'Italia fa parte del comitato direttivo con Sergio Pininfarina, Hans Von Klier della Olivetti e Giorgetto Giugiaro dell'Ital Design. Nelle aule fanno bella mostra i progetti che gli studenti hanno portato a termine nel corso dell'anno accademico. Sono disegni spesso «strani», protesi a soddisfare le necessità del trasporto futuro. Il centro è stato

fondato 54 anni fa a Los Angeles ed è poi stato trasferito qui a Pasadena. A dirigerlo è Don Kubly. Per ottenere il diploma occorrono 4 anni di studio. Al termine dei corsi, la metà dei «laureati» finisce negli uffici tecnici di Detroit, Stoccarda, o dell'Estremo Oriente. Questo meraviglioso ponte umano ci collega con alcuni anni di anticipo al mondo dell'automobile di domani, anche per quel che riguarda le vetture da competizione, come conferma il progetto di Baker. I progetti vanno dalle fuoristrada alle familiari,

dalle Formula 1 agli scafi fuoribordo. Sì, anche agli scafi poiché il motto della scuola è che «il trasporto non si ferma alle autostrade ma sfocia negli oceani».

**L'INTERVISTA.** Per visitare il centro ci siamo fatti accompagnare da Keith Taler che oltre a essere caporeparto dell'università è consulente della Nissan Motor negli Stati Uniti. «In questi 50 anni abbiamo assistito a una grande evoluzione — ci ha detto Taler —. Noi chiediamo ai nostri studenti di lavorare in modo che le loro idee possano essere comprese senza indugi e per far sì che esse possano contribuire a risolvere i problemi che assillano l'uomo, il suo lavoro, il suo tempo libero e i suoi viaggi».

— Perché i vostri progetti non vengono tradotti immediatamente in pratica da qualche Casa automobilistica?

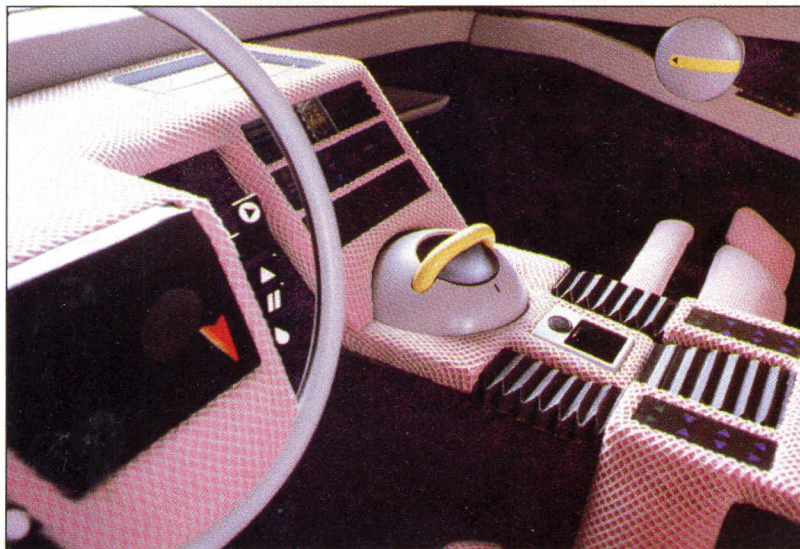
«Le ragioni sono molte. Prima di tutto i disegni restano di proprietà dell'istituto. Poi va detto che a Detroit lavorano tecnici i cui salari si aggirano sulle sei cifre, cioè centinaia di migliaia di dollari, che non vedono di buon occhio l'intervento di fattori estranei. Infine dobbiamo ammettere che la nostra generazione è ancora un po' acerba per il futuro che proponiamo. Comunque un giorno potrò dire di aver visto con 25 anni di anticipo i modelli che circoleranno sulle strade».

— Chi può iscriversi ai corsi?

«Tutti gli interessati di età compresa tra i 20 e i 30 anni. A questa età ogni individuo ha già delinato il suo futuro. La retta è di 2100 dollari (4 milioni di lire) a semestre: non mi pare una cifra esagerata se si tiene conto delle facilitazioni che offriamo e del livello dello staff degli insegnanti». Il preside, Don Kubly, ci anticipa una novità interessante: «Agli inizi del 1986 avremo il gemellaggio con la cittadina svizzera di Vevey. Abbiamo ricevuto molte richieste dall'Europa, quindi abbiamo deciso di organizzare un corso anche in Svizzera. Poco distante da Vevey, a Sully, abbiamo acquistato i locali. Opel, Audi, Austin, Ford e Porsche ci hanno offerto quasi 2 miliardi di lire. In totale per realizzare il progetto spenderemo circa 5 miliardi, comunque la Nestlé — che ha stabilimenti poco distanti — la Union Bank e Bulgari ci hanno promesso la loro sponsorizzazione».

Gli interessanti possono mettersi in contatto fin d'ora con l'Art Center College of Design, 1700 Lida Street, Pasadena, California. (l.m.)

Tre studenti stanno sviluppando un prototipo di vettura endurance (sopra) al quale è interessata anche la Ford. Le Case sponsorizzano la scuola di Pasadena e assumono il 50 per cento dei suoi laureati. A destra: come dovrebbe essere un abitacolo del futuro. Si calcola che i progetti realizzati a Pasadena saranno realizzati nei prossimi 25 anni. L'università californiana si occupa anche di auto fuoristrada e barche







Sopra la Rothmans è sponsor della Porsche nel campionato mondiale endurance dal 1982. Con le gruppo C della Casa di Stoccarda ha vinto tre titoli iridati: '82, '83 e '84, conquistando il successo anche nei rispettivi campionati piloti. A destra, tre momenti della presenza Rothmans nel mondo dei rally.

La Opel di Röhrl, campione del mondo piloti '82, grande trionfatrice nel rally di Montecarlo di quell'anno.

La Ford Escort di Ari Vatanen, con la quale la Rothmans ha esordito in veste di sponsor. Infine, nella foto grande, la Porsche con la quale questo anno ha corso Henri Toivonen.



Bilancio di uno sponsor dopo un decennio di corse

# Riesce alla Rothmans la prova del nove

L'abbinamento con la Porsche ha portato tre mondiali marche e tre titoli piloti nel campionato endurance. Il resto è venuto dai rally, con la Ford nel '79, Vatanen nell'81 e la grande stagione di Röhrl nell'82

NOVE TITOLI mondiali sono il bilancio dei team Rothmans in poco meno di un decennio di corse automobilistiche. A cinque campionati per conduttori — tre di velocità nelle gare

endurance e due nei rally — si aggiungono infatti quattro titoli per marche conquistati da Porsche (tre) e Ford (uno) con l'appoggio determinante delle vetture bianco-azzurre. L'ap-

proccio della Rothmans con le corse automobilistiche è avvenuto nella seconda metà degli anni '70, nei rally come sponsor di Ari Vatanen. Nel 1977 la sua partecipazione si è allargata anche alla formula 1 con la March di Ian Scheckter, poi il settore velocità è stato abbandonato fino al 1982, anno nel quale la Rothmans ha sponsorizzato la March Formula 1 di Jochen Mass e ha iniziato il solido abbinamento con la Porsche per le gare di endurance.

alla Opel fino a tutto l'83. In questo periodo è venuto il titolo mondiale di Walter Röhrl (nell'82) e due vittorie clamorose: a Montecarlo nell'82 con Röhrl e al Safari nell'83 con Vatanen. A questi successi va aggiunta anche la vittoria in Costa d'Avorio nell'82 con Röhrl. Nell'84 la nuova squadra, la Porsche, con il successo in Medio Oriente con Al Ahjri e molte vittorie continentali con Toivonen. Anche quest'anno la Rothmans ritenterà con Ickx e la Porsche l'avventura della Parigi-Dakar, vinta l'anno scorso con l'equipaggio Metge-Lemoine.

VELOCITÀ. La presenza della Rothmans in Formula 1 è stata saltuaria e non ha mai interessato una squadra al vertice. In compenso l'unica monoposto 3 litri a 8 ruote della storia — quella sperimentata solo in prova dalla March nel 1977 — recava le sue scritte sulla carrozzeria. Nell'endurance, invece, la Rothmans ha puntato in alto sponsorizzando la squadra ufficiale della Porsche fin dal 1982. I risultati non sono mancati: le vetture di Stoccarda hanno vinto il campionato mondiale marche nell'82, nell'83 e nell'84. Con la Porsche 956 ufficiale Jacky Ickx ha conquistato per due volte il titolo di campione del mondo piloti endurance, nell'82 e nell'83, e negli stessi anni il belga si è imposto con i colori Rothmans nella 24 ore di Le Mans. Quest'anno il titolo mondiale piloti sarà assegnato nelle ultime due gare, in programma in Sudafrica e in Australia, ma la lotta per la vittoria è ormai limitata ai piloti del team Rothmans-Porsche: Jochen Mass, Stefan Bellof, Jacky Ickx e Derek Bell. Nel 1985 scomparirà il titolo marche che farà posto a quello per squadre. Per il team Rothmans potrebbe essere l'occasione per cingersi in prima persona del titolo di campione del mondo. □



RALLY. Dopo i primi passi percorsi con Vatanen, la Rothmans ha appoggiato la squadra Ford. È stata una scelta azzeccata che ha fruttato il titolo mondiale marche nel 1979. Di lì a poco il marchio campione del mondo con la Ford è diventato anche sponsor di rally intesi come manifestazioni (Acropoli, Cipro, Manx, Tour di Corse, Tour de France, ecc.). Nel 1981 è arrivato il titolo mondiale piloti con Vatanen (su Ford Escort privata preparata da David Sutton), poi, nell'82, la sponsorizzazione è passata

proccio della Rothmans con le corse automobilistiche è avvenuto nella seconda metà degli anni '70, nei rally come sponsor di Ari Vatanen. Nel 1977 la sua partecipazione si è allargata anche alla formula 1 con la March di Ian Scheckter, poi il settore velocità è stato abbandonato fino al 1982, anno nel quale la Rothmans ha sponsorizzato la March Formula 1 di Jochen Mass e ha iniziato il solido abbinamento con la Porsche per le gare di endurance.



TECNICA/Alla scoperta del pianeta elettronico che governa la F.1

# Transistor crudele

Basta un filo spostato per mandare in «tilt» tutto il complesso meccanismo dell'iniezione. Per ovviare ai disturbi elettromagnetici sono in arrivo le fibre ottiche

di Gianni Rogliatti

CONSIDERATA da molti (anche tecnici) come una curiosità senza molte conseguenze all'inizio degli anni '70, l'elettronica applicata all'automobile ha seguito uno sviluppo che si può definire strisciante, perché le applicazioni sono arrivate in molti casi quasi in sordina. Basti pensare all'impiego dei diodi raddrizzatori, senza i quali non si sarebbe potuto utilizzare l'alternatore al posto della dinamo: i diodi sono semiconduttori, anzi sono il primo scalino nella lunga serie di questi prodotti della moderna tecnologia, che continua con il transistor e finisce (per ora) con i fantastici circuiti integrati, che contengono ormai oltre un milione di elementi diversi e sono capaci di calcoli complessi a velocità misurate in nanosecondi. Ebbene i diodi sono stati utilizzati sin dalla fine degli anni '60 senza che nessuno abbia gridato al miracolo, ma, come nei film di fantascienza, il visitatore alieno si moltiplicava e si inseriva dappertutto. Oggi i circuiti elettronici controllano l'accensione, la iniezione, qualche volta il cambio, come la Porsche che sta sperimentando un cambio con sistemi elettronici di governo, e la trazione integrale con ripartitore a controllo elettronico della stessa Casa di Stoccarda è ugualmente già passata dai tavoli da disegno al reparto collaudi. Per non dire di tutte le apparecchiature utili o solo gradevoli che senza l'elettronica non sarebbero possibili; tra quelle utili citiamo i freni con antiskid, e tra quelle gradevoli il controllo della climatizzazione; ma c'è anche la regolazione delle sospensioni e tante altre cose ancora. Non c'è dubbio che questa evoluzione ha preso decisamente l'aspetto di una rivoluzione, e così facendo ha colto di sorpresa gli addetti ai lavori, tecnici e giornalisti compresi.

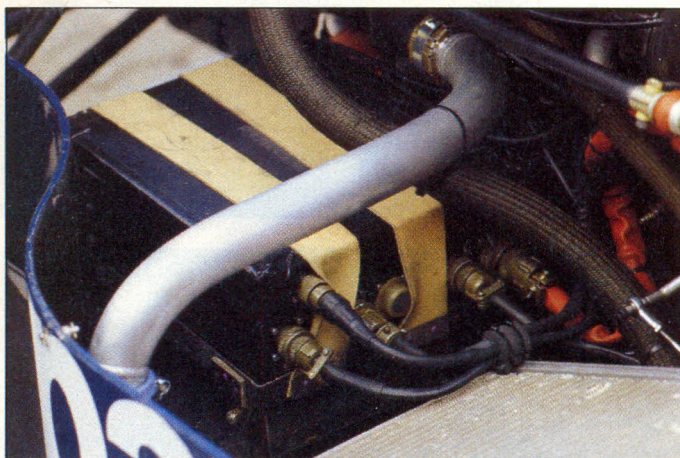
AL GRAN Premio d'Italia a Monza nel 1983 stava muovendo i primi passi il motore Porsche montato sulla McLaren: era dotato di un sistema elettro-

nico totale, cioè per la gestione simultanea dell'accensione e della iniezione, seguendo lo sviluppo del dispositivo Motronic già adottato su alcuni modelli di serie e sul motore a quattro cilindri della Bmw. Ma tra Bmw e Porsche c'è una differenza concettuale, oltre a quella ovvia del numero di cilindri. Infatti il sistema Motronic della Bmw è elettronico fino alla uscita del calcolatore; di qui il segnale elettrico viene utilizzato per variare meccanicamente la portata della pompa di iniezione che è del tipo a pistoncini della Kugelfischer (attualmente anche questa ditta fa parte del gruppo Bosch). Il sistema applicato al motore Porsche è totalmente elettronico nel senso che il segnale in uscita del calcolatore serve per comandare direttamente l'elettrovalvola di ciascun iniettore; e siccome ci sono due iniettori per cilindro ci sono anche due centraline; questo consiste nel realizzare sistemi oltremodo sofisticati di iniezione, variando la portata dei due gruppi di iniettori in modo indipendente tra loro, per avere una perfetta alimentazione di benzina in tutte le condizioni estremamente variabili, che si verificano in un motore turbosovralimentato da corsa, nel quale la pressione di alimentazione passa da quella atmosferica al minimo ad una di quattro bar a piena potenza. Forse è proprio grazie a questo sistema che il motore Porsche riesce ad esprimere tutti i cavalli che gli si accreditano (oltre 900 in prova) pur senza consumare più del consentito. Ma come non c'è rosa senza spine, non c'è sistema elettronico senza problemi: nel campo dell'automobile da corsa questi problemi sono moltissimi e questo spiega il motivo delle difficoltà che i vari costruttori incontrano, nonché i difetti di origine misteriosa che a volte affliggono certe vetture, e dai quali pare nessuno sia assolutamente immune.

UN ANNO è passato dal G.P. d'Italia del 1983 ed in questo

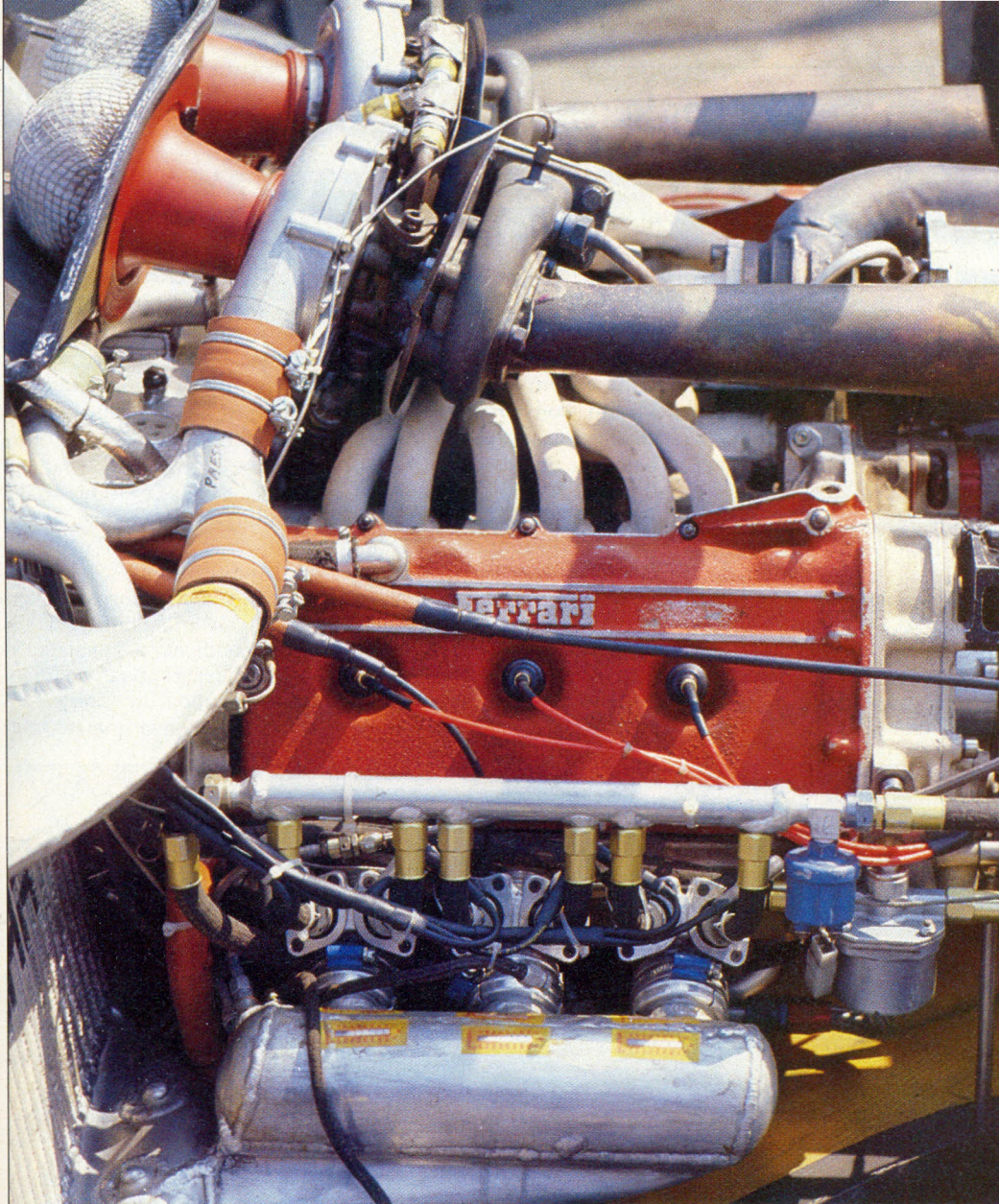
anno molte cose sono successe: la Porsche e la Bosch hanno superato gran parte delle difficoltà connesse con l'impiego dell'elettronica grazie al loro vantaggio iniziale; ma nel frattempo è scesa in campo l'industria italiana, e precisamente il gruppo formato da Weber e Magneti Marelli che ha prodotto a tempo di record un sistema equivalente al Motronic tedesco, recuperando in breve lo svantaggio; tanto che si può dire che per la prossima stagione anche il sistema, adottato dalla Ferrari, avrà raggiunto la piena funzionalità, dati i buoni risul-

riduce anche le possibilità di «schermare» i cavi che portano i segnali dai trasduttori al calcolatore. Il motore a benzina è dotato di un sistema di accensione a scintilla che genera campi elettromagnetici molto intensi perché funziona con tensioni dell'ordine di 25.000 volt. Questi campi possono provocare disturbi sui segnali di controllo dell'iniezione, alla stessa tregua di come viene disturbata l'autoradio se accanto alla macchina c'è un motore non dotato di opportuni soppressori dei disturbi. È chiaro che nelle auto da corsa si provvede a schermare i



tati fin qui raggiunti. I problemi da risolvere per rendere funzionale un sistema elettronico che ha già dato buoni risultati in linea teorica e sul banco prova sono di due ordini: funzionali e di montaggio. Si tratta di problemi squisitamente «personali» delle auto da corsa, cioè che non si manifestano né su veicoli di altro tipo e men che meno in laboratorio. I problemi funzionali dipendono dalla costruzione stessa della moderna auto da competizione; scocca portante in materiali non metallici e perciò senza la possibilità di usare il telaio come «massa» (alla stregua di qualsiasi altra automobile). Questa mancanza di massa metallica non solo rende più difficile il ritorno di corrente e richiede un cavo apposito, ma

filii dei segnali, ma a volte basta una nonnulla per menomare la schermatura e causare problemi. A volte nella fretta di rimandare una vettura in pista viene spostato un filo o trascurato un fissaggio, ed il transistor non perdona. In questo risiede il secondo tipo di problema degli impianti elettronici: ci confidava il tecnico di uno dei maggiori «team» di F. 1 che le decine di connettori elettrici sono una specie di incubo. Infatti debbono essere staccati ad ogni cambio di motore e non sempre c'è la garanzia assoluta che qualche contatto non si sporchi, visto che si opera in un ambiente come quello dei box, tutt'altro che da laboratorio. In queste condizioni neanche i connettori per gli impieghi spaziali sono in

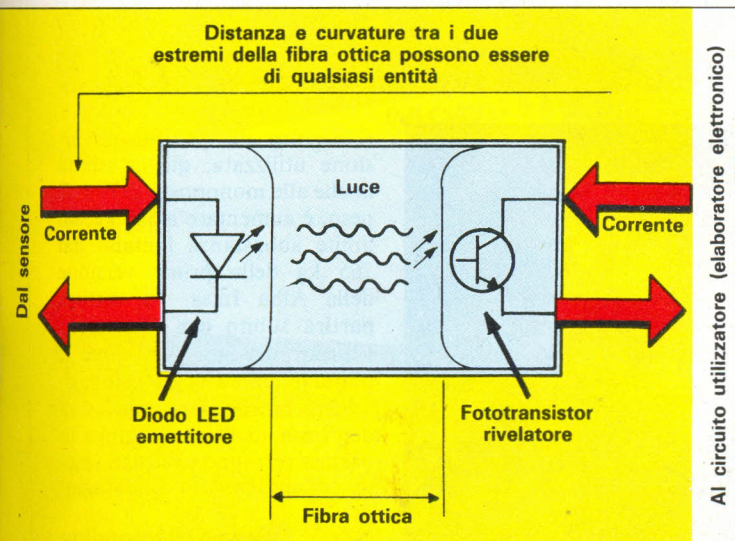


Sopra, il 6 cilindri Ferrari con l'iniezione Weber (fotoColombo)  
 A sinistra, la centralina dato del turbo Bmw (fotoVillani)  
 Sotto, ecco come lavorano le fibre ottiche. Attraverso la luce è possibile controllare un numero crescente di informazioni

mi di vetro o di qualche materia-  
 le plastico molto trasparente; se  
 si illumina una estremità del  
 fascio, la luce non esce lateral-  
 mente dal fascio bensì alla estre-  
 mità opposta, e questo avviene  
 qualunque sia il giro che si  
 impone al fascio stesso, il quale  
 può essere anche molto lungo,  
 persino chilometri, in quanto le  
 perdite di luce sono modeste.  
 Inizialmente considerate solo u-  
 na curiosità, le fibre, e ottiche  
 hanno assunto una enorme im-  
 portanza nelle telecomunicazio-  
 ni per la possibilità offerta di  
 trasmettere un raggio di luce  
 «modulato» cioè contenente in-  
 formazioni di vario genere. E  
 questo è proprio il tipo di appli-  
 cazione che le fibre ottiche han-  
 no sulle auto da corsa: la  
 trasmissione di dati dai sensori  
 al calcolatore o viceversa, senza  
 che possano verificarsi disturbi  
 di tipo elettromagnetico, poiché  
 la luce è insensibile (almeno nei  
 termini che si presentano all'at-  
 to pratico sulle automobili) ai  
 campi elettromagnetici. Quanto  
 alla velocità di trasmissione dei  
 dati le cose non cambiano per-  
 ché luce e corrente elettrica  
 viaggiano alla stessa velocità di  
 300.000 km al secondo. Natu-  
 ralmente per usare le fibre otti-  
 che bisogna provvedere oppor-  
 tuni sistemi di trasmissione e  
 ricezione (si veda lo schema); il  
 segnale deve essere inviato con  
 un circuito apposito, ad un dio-  
 do luminoso o Led che trasfor-  
 ma la corrente in luce; la luce  
 viaggia nella fibra ottica e trova  
 alla estremità opposta un foto-  
 transistor, cioè una particolare  
 variante di questo semicondut-  
 tore che ha la base sensibile alla  
 luce; in tal modo la corrente che  
 passa dall'emettitore al colletto-  
 re viene regolata dalle variazio-  
 ni della luce in arrivo e ripro-  
 duce esattamente le variazioni che  
 erano presenti dal lato del Led.  
 Data l'enorme capacità di tra-  
 smissione dei dati di un raggio  
 luminoso, in realtà con una  
 sola fibra ottica si potrebbero  
 trasmettere tutti i segnali dal  
 motore al calcolatore e con u-  
 n'altra fibra ottica inviare i co-  
 mandi relativi ai vari iniettori,  
 mediante segnali codificati. Co-  
 munque sia il panorama nei box  
 della F. 1 sta cambiando con la  
 presenza di tecnici dotati di  
 complesse apparecchiature di  
 controllo dei circuiti elettronici;  
 tra non molto i sistemi di auto-  
 diagnosi, già annunciati per le  
 auto di serie dovranno essere  
 montati su quelle da corsa, per  
 togliere almeno in parte le con-  
 dizioni di incertezza in cui ci si  
 viene a trovare quando l'elettro-  
 nica fa i capricci. □

grado di servire, anzi proprio  
 questi cedono per primi; ed i  
 connettori di tipo militare sono  
 altrettanto vulnerabili, in quan-  
 to vengono collaudati per essere  
 montati e lasciati al loro posto  
 per lunghi periodi, durante i  
 quali la tenuta stagna preclude  
 ogni contatto con materiali no-  
 civi; ma quando si montano e  
 smontano di continuo, anche  
 questi materiali cedono. Così la  
 Formula uno pone problemi di  
 nuovo tipo alla tecnologia elet-  
 tronica e serve per collaudare  
 quelle esistenti.

IN QUESTI giorni si fa un gran  
 parlare delle «fibre ottiche» che  
 sarebbero utilizzate già da alcu-  
 ni costruttori: in effetti erano  
 visibili almeno sulla Toleman-  
 Hart, ma saranno anche usate  
 da altre marche, in forma magari  
 meno visibile. Le fibre ottiche  
 non sono nulla di nuovo né di  
 particolarmente speciale: si tra-  
 ta di piccoli fasci di fili sottilissi-



Al circuito utilizzatore (elaboratore elettronico)

Modificata la vettura per le gare Imsa americane

# Rispunta l'Alba a Daytona

La vettura per ovviare ai problemi di potenza, monta ora il Cosworth Dfl di 3900 cc. L'installazione ha comportato altre modifiche. Esordirà con Moretti negli Usa il 25 novembre

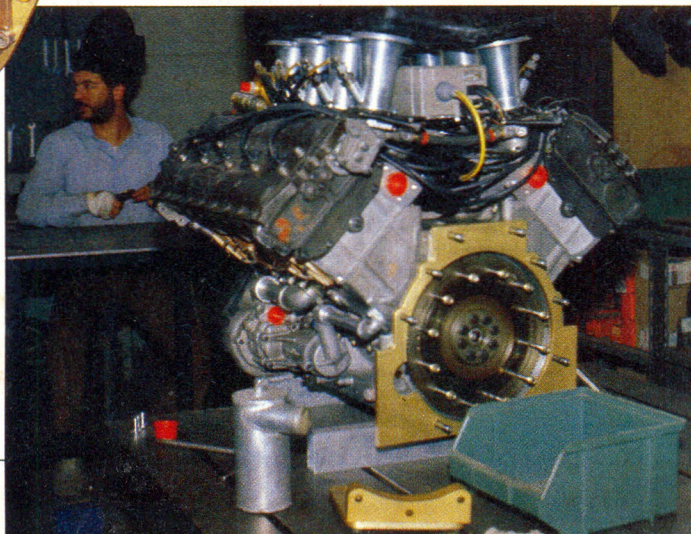
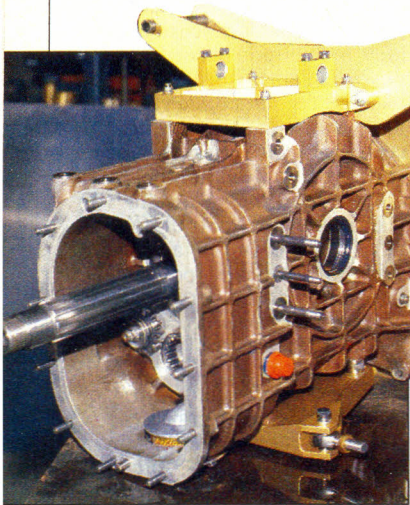
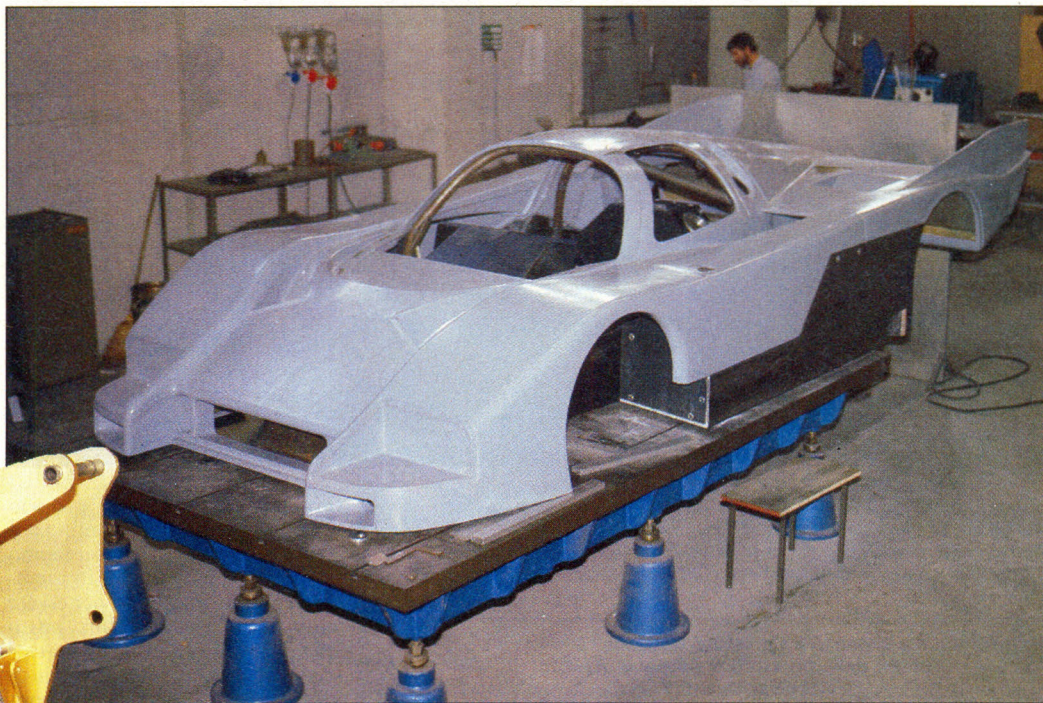
**TORINO** — È stata complessivamente una buona annata per l'Alba di Giorgio Stirano. Sia in endurance che in Imsa le vetture del progettista torinese si sono difese assai bene, riportando risultati di prestigio. Purtroppo alcuni inconvenienti non hanno permesso di raccogliere tutto il seminato, comunque il dinamico ingegnere piemontese non si dà per vinto e già in questi giorni sta presiedendo ai lavori di costruzione del secondo modello Alba destinato alla serie Imsa americana, quello che verrà utilizzato da Giampiero «Momo» Moretti. Ad suo debutto nel campionato d'Oltreoceano l'Alba-Cosworth aveva palesato alcune deficienze. Non tanto dal punto di vista telaistico quanto per il propulsore che è apparso in continua crisi di potenza nei confronti dei sovralimentati Porsche, Chevrolet e Buick. Questo fatto ha portato Moretti a scegliere il Cosworth maggiorato, il Dfl di 3900 cc, che però ad onor del vero ha palesato notevoli problemi di resistenza dovuti ad eccessive vibrazioni all'albero motore.

Questo scoppio pare derivasse dal surriscaldamento degli smorzatori in gomma, che si indurivano perdendo in efficacia.

**COSÌ** si è resa necessaria la ristrutturazione totale della vettura, che ora si presenta ben differente dal modello precedente. Per risolvere il problema motoristico Stirano ha adottato dei condotti d'aerazione che, portando aria fresca agli smorzatori di vibrazione, dovrebbero eliminare l'indurimento. A

livello esteriore l'Alba Imsa presenta ora un musetto del tutto inedito, con un cofano a cucchiaio in luogo di quello bombato, che ricorda quelli utilizzati dalla March 84 G e della Porsche 962, che partecipano al campionato statunitense. Ma il lavoro maggiore è stato rivolto verso la ricerca dell'ottimale effetto suolo. Le dimensioni degli scivoli laterali sono state aumentate mentre le sospensioni posteriori sono diverse dalle precedenti, anche perché Stira-

no ha preso la decisione di sostituire il gruppo del cambio. Infatti al posto dell'usuale Hewland Dg 300 il costruttore torinese ha montato il cambio della Lancia Lc2. Questo ha comportato un grosso lavoro per modificare i punti d'attacco delle sospensioni, bracci più lunghi, e una carreggiata allargata di alcuni millimetri. Tra le altre modifiche va segnalata l'adozione del gruppo disco frenopista Brembo nella versione endurance, di dimensioni maggio-



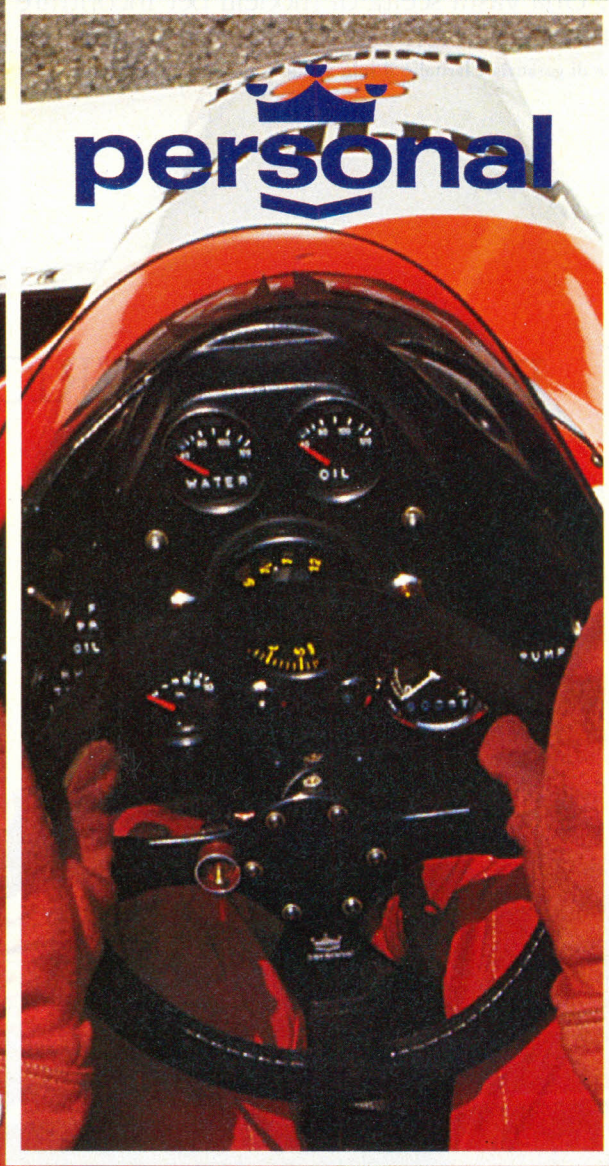
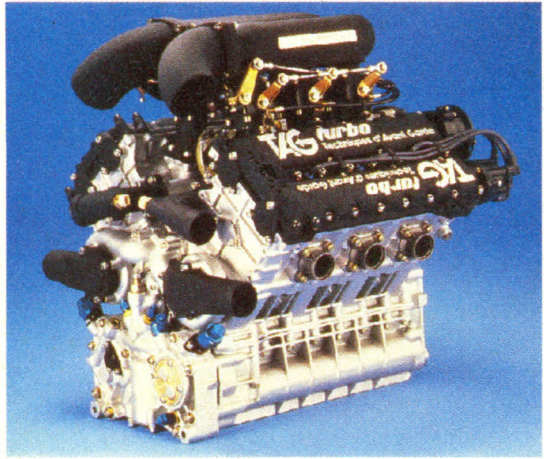
Sopra a destra: la nuova forma esterna della Momo-Ford di Giampiero Moretti, con il musetto a cucchiaio. A destra: il motore Cosworth 3900, più potente del precedente. Sopra: il cambio della nuova vettura è quello della Lancia Lc 2 (Fotopress)

ri rispetto alla precedente versione utilizzata, quella adatta anche alle monoposto di F. 1. Il peso, è aumentato a 830 kg, un limite abbastanza lontano dai 765 kg della prima versione della Alba Imsa. La vettura partirà subito con Giampiero Moretti per gli Usa, dove il pilota milanese ha intenzione di schierarla alla gara conclusiva dell'Imsa di Daytona, dove in pratica verranno effettuati i primi collaudi in vista della stagione '85.

**Sergio Remondino**

nohsl

personal



# Vincete i volanti



## di Lauda e Prost

  
personal

21040 ABBIATE GUAZZONE (VA)  
Via V. Veneto 85 - Tel. 0331/849849

### CONCORSO AUTOSPRINT «VOLANTI McLAREN»

- Art. 1** La società Conti Editore S.p.A., editrice del settimanale AUTOSPRINT, indice ed organizza un concorso aperto a tutti i lettori e avente come premi in palio i volanti che hanno equipaggiato le monoposto F. 1 della McLaren affidate alla guida di Niki Lauda e Alain Prost nel G.P. d'Italia disputato a Monza il 9 settembre 1984.
- Art. 2** Su AUTOSPRINT sarà pubblicata due volte, nei mesi di settembre e ottobre, una scheda, con la richiesta di una serie di dati statistici sul profilo del lettore, la cui compilazione darà diritto a partecipare al concorso.
- Art. 3** I dati di ciascun partecipante indicati nella scheda non influiranno minimamente sulla assegnazione dei due volanti, **che avverrà mediante sorteggio**. Tali dati saranno oggetto di una elaborazione i cui risultati documenteranno una ricerca statistica e resteranno rigorosamente riservati.
- Art. 4** Le schede dovranno essere spedite a:  
AUTOSPRINT - Concorso volante McLaren  
Casella postale AD 1734  
**40100 BOLOGNA**  
e dovranno pervenire **entro e non oltre il 9 novembre 1984**.
- Art. 5** Ogni lettore potrà partecipare con una sola scheda tratta da AUTOSPRINT: agli effetti del concorso non saranno prese in considerazione le schede fotocopiate o altrimenti riprodotte.
- Art. 6** I risultati dell'estrazione del concorso saranno pubblicati su AUTOSPRINT. I due fortunati lettori, che risulteranno vincitori del concorso, saranno invitati da AUTOSPRINT a partecipare alla festa dei CASCHI D'ORO, in programma a Bologna per il giorno 8.12.1984.
- Art. 7** I volanti impiegati da Lauda e da Prost nel G.P. d'Italia saranno montati su un elegante basamento in lega anodizzata.
- Art. 8** Ciascuno dei due premi sarà accompagnato da una lettera ufficiale che ne attesterà l'autenticità, firmata dai responsabili della McLaren nonché dai singoli piloti.

  
**McLaren**  
INTERNATIONAL

- Art. 9** Non possono partecipare al concorso i dipendenti (e rispettivi parenti diretti ed affini) delle società Conti Editore S.p.A. e Poligrafici Il Borgo S.p.A. nonché i lettori residenti all'estero.
- Art. 10** Tutte le tasse ed imposte del concorso sono a carico della società Conti Editore S.p.A. (anche l'IRPEF pari al 25% del valore del monte premi, per la quale la società non intende esercitare il diritto di rivalsa sui vincitori).

# AIUTACI AD AIUTARTI



COLLABORANDO A QUESTA NOSTRA INCHIESTA

Ti appassionano le corse?  
Assisti regolarmente a delle corse?  
Ne leggi regolarmente le cronache?  
Segui i gran premi in TV?  
Tutti i gran premi?

SI	NO
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## FASCE D'ETÀ

Meno di 17 anni   
da 18 a 24   
da 25 a 34   
da 35 a 49   
oltre 50

## STATO CIVILE

celibe/nubile   
coniugato   
comp. di fam.   
capofamiglia

## NUMERO DEI COMPONENTI LA FAMIGLIA

1 persona   
2 persone   
3 persone   
4 persone   
5 persone

## REDDITO PERSONALE ANNUO

Fino a L. 11.000.000   
da 11 a 23.000.000   
da 23 a 47.000.000   
oltre 47.000.000

## OCCUPAZIONE

dirigente   
commerciante/marketing   
operaio   
impiegato   
altro

## I QUATTRO NOMI PIÙ NOTI

Indica i quattro nomi di piloti, team e gran premi che più di tutti gli altri ti sono impressi nella memoria.

## PILOTI

1. \_\_\_\_\_  
2. \_\_\_\_\_  
3. \_\_\_\_\_  
4. \_\_\_\_\_

## TEAM

1. \_\_\_\_\_  
2. \_\_\_\_\_  
3. \_\_\_\_\_  
4. \_\_\_\_\_

## GRAN PREMI

1. \_\_\_\_\_  
2. \_\_\_\_\_  
3. \_\_\_\_\_  
4. \_\_\_\_\_

**IMPORTANTE:** i dati indicati in questa scheda non influiranno minimamente sulla assegnazione dei premi del concorso, che avverrà, come da regolamento, mediante sorteggio. Tali dati saranno oggetto di una elaborazione i cui risultati documenteranno una ricerca statistica e resteranno, per quanto concerne i singoli partecipanti al concorso, rigorosamente riservati.

## DATI PERSONALI

COGNOME \_\_\_\_\_ NOME \_\_\_\_\_  
VIA O PIAZZA \_\_\_\_\_ N. \_\_\_\_\_ CAP \_\_\_\_\_  
CITTÀ \_\_\_\_\_ PROV. \_\_\_\_\_ SESSO  MASCHILE  FEMMINILE

## ABITAZIONE

appartamento in affitto   
appartamento di proprietà   
casa in affitto   
casa di proprietà

## VEICOLO DI PROPRIETÀ

motocicletta   
automobile   
più di 1 automobile   
europea   
giapponese   
americana

## PER LA MANUTENZIONE

provvedi sempre da te   
provvedi a volte da te   
ti fidi solo di un'officina

## DATI RELATIVI ALLE CORSE

### CATEGORIA DI CORSE PREFERITA

vetture sport   
formula 1   
formula 2   
formula 3   
Indy-CART

### PRESENZA AI GRAN PREMI

una volta all'anno   
due volte all'anno   
tre volte all'anno o più   
a tutti quelli del tuo Paese   
per vedere un GP sei stato all'estero?   
è stato il tuo primo GP in assoluto?   
se è così andrai a vederne altri?

## DENARO SPESO ANNUALMENTE PER LE CORSE

oltre 235.000 lire   
oltre 600.000 lire   
oltre 1.200.000 lire

## COME È MEGLIO SEGUIRE I GP

Qual è il tuo giudizio sui diversi modi di seguire i GP?

visione diretta   
video registrazione   
servizi sulle riviste   
servizi sui giornali

ECCELLENTE	BUONO	DISCRETO	SCARSO
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## A CHE SERVONO LE CORSE?

Che valore hanno le corse automobilistiche per  
il divertimento   
lo spettacolo   
lo sport   
la pubblicità   
il miglioramento delle auto di tutti i giorni

GRANDISIMO	ELEVATO	MEDIO	SCARSO
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



**GSTAAD** — Arriva dalla Volkswagen la nuova Passat Familiar Syncro, la prima «giardinetta» a trazione integrale permanente. Nelle altre «familiari» 4x4, il secondo assale, infatti, viene inserito in trazione con un comando manuale. Ed-è veramente una cosa differente. La nuova Passat presenta tre caratteristiche che la evidenziano: una guida sicurissima grazie appunto alla trazione integrale permanente; una spaziosità ed una forza di traino eccezionali; un equipaggiamento di serie di prim'ordine.

**LA TRAZIONE** integrale permanente, costituisce di per sé elemento di sicurezza, una sicurezza che potremmo definire forzata a cui il guidatore deve sottostare. Sembra un

SCHEDE DI PARTECIPAZIONE AL CONCORSO

D.M. 14-9-1984 N. 4/268189



**AUTO  
SPRI  
NT**

**SPECIALE  
SULLA STRADA**



La nuova trazione integrale  
della Volkswagen

# Passatpartout

Abbiamo provato per voi la Passat Familiarcar Syncro, la «multiuso» della Casa tedesca unica familiare sul mercato ad avere la trazione permanente su tutte le quattro ruote. Versatilità e sicurezza di guida sono le doti principali. Costa poco più di 23 milioni

di **Carlo Massagrande**

gioco di parole, un controsenso: la trazione permanente sulle quattro ruote diventa elemento insostituibile, un'ancora di salvezza, proprio quando meno l'utente se lo aspetta. Vi sono situazioni in cui il guidatore non fa in tempo ad inserire manual-

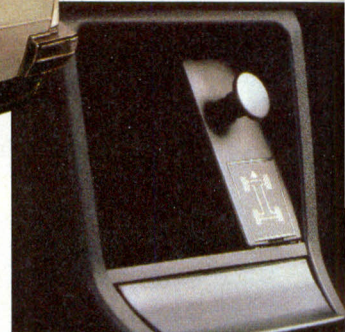
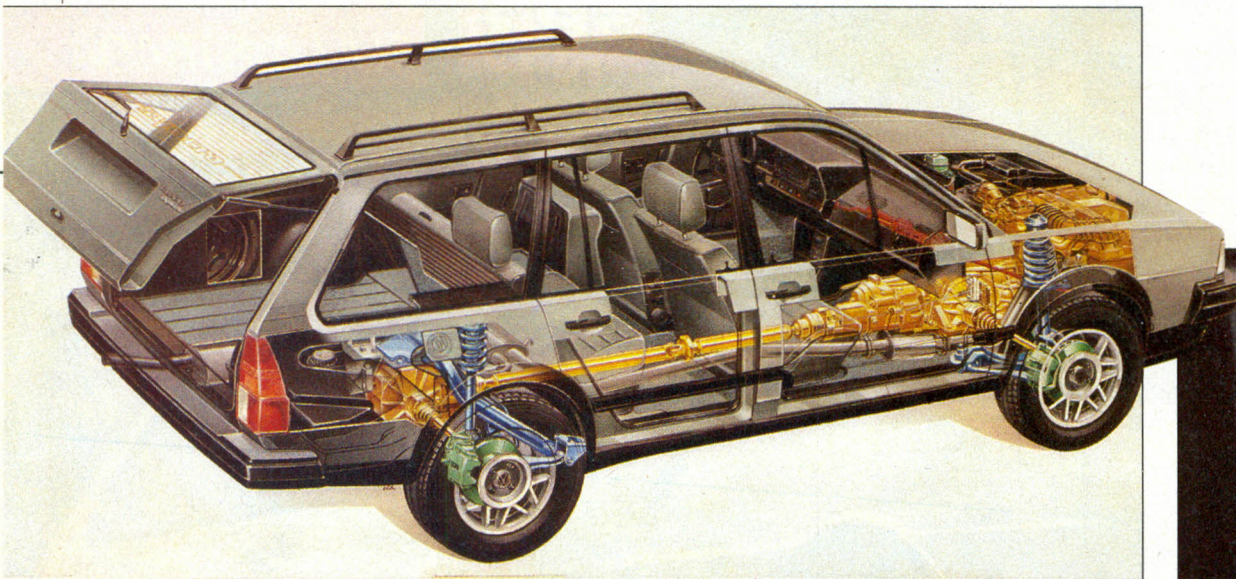
mente la trazione sulle 4 ruote: al limite di aderenza quale per esempio entrare in curva su strada asciutta e trovarsi a metà curva sul bagnato, oppure arrivare veloci su una chiazza d'olio. Con la trazione integrale permanente, il guidatore è sollevato cioè dal

la decisione di mantenere la trazione monoasse o se inserire quella integrale. L'inserimento costituisce un adattamento ad un diverso comportamento di guida appunto per una trasmissione del tutto differente. La potenza erogata dal motore viene distribuita in

parti uguali sulle quattro ruote, quindi i benefici sono evidenti e non solamente in caso di neve, di ghiaccio, di fondo scivoloso o di aderenza sull'asciutto, ma anche in frenata quando il freno-motore può agire ripartendo la sua azione

*segue*

A sinistra, lo spaccato della «giardinetta» tedesca: il suo vano bagagli ha una capacità di 500 litri e può essere portato a 1525 ribaltando i sedili posteriori. Sotto, il cruscotto e il particolare del dispositivo controllo della trazione. In basso, uno degli usi adatti per la Falmicar



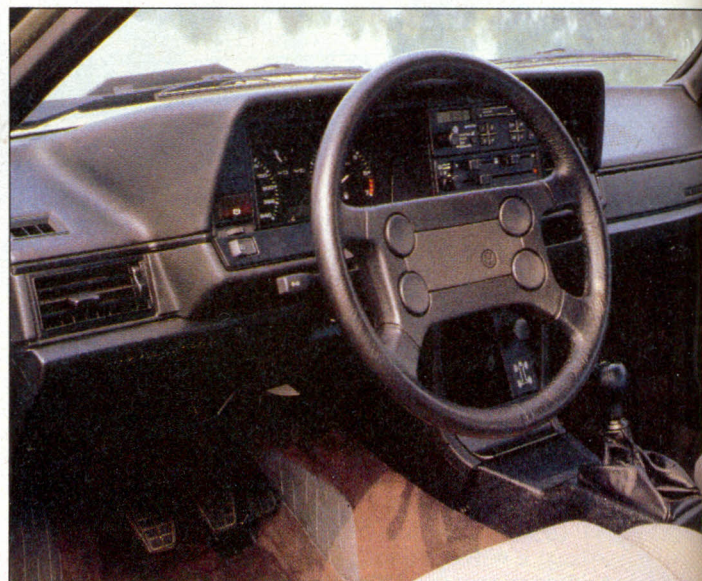
## Passatpartout

*segue*

su quattro punti a terra e non su due solamente scomponendo in maniera minore il comportamento della vettura, perché lo sforzo e lo slittamento di conseguenza di ogni pneumatico, si dimezza. Analogamente avviene per le sollecitazioni ai singoli organi di trasmissione. La trazione integrale permanente costa di più di una inseribile perché è più raffinata e dispone di un terzo differenziale posto fra i due assali, contro i due differenziali della trazione inseribile. In curva sia le ruote anteriori che posteriori, percorrono tragitti di diversa lunghezza ed il terzo differenziale distribuendo uniformemente la trazione ai due assali, compensa automaticamente le differenze dei regimi di rotazione ed evita le distorsioni e gli sforzi a cui possono essere sottoposti sia gli organi di trasmissione che l'autotelaio. Comunque in situazioni limite, il guidatore può anche bloccare manualmente il differenziale intermedio e quello posteriore anche durante la marcia. Quale può essere un caso limite? Per esempio su neve o ghiaccio con le ruote dallo stesso lato nelle stesse condizioni di fondo scivoloso e dall'altro in situazione diversa per cui si ha necessità che quelle su terreno in cui l'aderenza è migliore, ricevano una spinta che altrimenti col differenziale libero sarebbe trasmessa solo dal lato più «debole» cioè sulle ruote in posizione scivolosa facendo ruotare

queste e lasciando ferme le altre.

**ABBIAMO** riportato in maniera estremamente elementare i concetti ed i vantaggi della trazione integrale permanente, proprio perché la Volkswagen Familiarcar Passat Syncro si rivolge a un pubblico che secondo noi è differente da quello che acquista magari un'Audi e che sa tutto sulla trazione permanente. L'utente della Passat Familiarcar può essere il campeggiatore che ha minore dimestichezza con l'auto e che vuole da questa essere aiutato per portare la sua roulotte in vacanza ed in punti irraggiungibili con la sola trazione monoasse. Si aggiunga che la Passat Syncro, omologata dalla Casa per 1500 kg. al traino, potrebbe trainare rimorchi fino a 1800 kg. con permessi speciali. Si pensi per esempio a una roulotte che poggia pesantemente sul gancio di traino di una vettura a trazione anteriore: appesantisce il carico sulle ruote libere e riduce la possibilità di aderenza di quelle trainanti anteriori. Può essere la vettura per la signora che vuole assicurare maggiore sicurezza a sé e soprattutto ai figli che trasporta tutti i giorni casa/scuola o nelle trasferte in campagna. La vettura è ideale per chi ama l'equitazione, per il trasporto dei cavalli al seguito, per chi ama la nautica. È la vettura migliore per chi vuole andare a sciare senza problemi: cioè da casa fino al punto in cui estrae dalla vettura gli scarponi e gli sci per iniziare la sua giornata sulla neve: quante volte, infatti, può capitare di dovere applicare le catene per po-





chissimi chilometri! Nelle località turistiche invernali vi è differenza di viabilità fra borgata e borgata e per raggiungere il centro o la base dei mezzi di risalita bisogna a volte disporre di accorgimenti indispensabili (catene e ruote chiodate) solamente per poche centinaia di metri. Con la trazione sulle quattro ruote ciò non avviene. Vettura quindi ideale per un uso promiscuo vacanza/città, spaziosa, per la campagna ma anche per il cantiere.

**DIVANO** e schienale posteriore sono ribaltabili anche parzialmente: il vano bagagli che di per sé è di 500 litri, può essere portato a 1525 litri. Ribaltandolo solamente per 1/3, rimane lo spazio per quattro persone, per quattro paia di sci, per i bagagli. Intelligente e utile la copertura scorrevole del vano bagagli che può essere aperta sia a portellone alzato sia dall'interno anche viaggiando. Ulteriori bagagli possono essere collocati sul tetto: i due mancorrenti fissi — tendenza tipica tedesca — che però secondo noi alterano negativamente l'estetica della vettura, e che sono purtroppo di serie, sono predisposti a ricevere opportune traverse disponibili come optional. La ruota di scorta posta nel bagagliaio, verticalmente sul lato sinistro, è in posizione facilmente amovibile ma è di quelle a ridotto ingombro che può piacere o può anche essere criticata. La Passat Syncro, oltre ad una tecnica raffinata, a un'ampia disponibilità di spazio e di traino, gode di un equipaggiamento di serie veramente ricco. Cominciamo dalla vernice metallizzata che può essere «argento» o «verde giava», ruote in lega leggera 6 J x 14 con pneumatici 195/60 HR 14, vetri atermici di tonalità verde. Sedile del guidatore regolabile anche in altezza, due specchietti esterni regolabili dall'interno e riscaldabili elettricamente, poggiatesta anteriori e posteriori, servosterzo, volante sportivo a quattro razze come quello della Jetta GT rivestito in pelle come pure il pomello del cambio. È insomma una vettura per una clientela che apprezzi da un lato la tecnica evoluta, ma che pretenda anche confort e disponibilità di accessori, una 4x4, la «syncro», diversa e di lusso.

**L'ABBIAMO PROVATA** in Svizzera, in zona di montagna dove i mezzi a quattro ruote motrici sono numerosissimi

proprio le loro caratteristiche. L'assetto è più sportivo e più consono all'impiego di questa vettura: la flessibilità dei molli, per esempio, è stata ridotta di circa il 30% e gli ammortizzatori sono pure più rigidi. Mentre la sospensione anteriore ricalca quella della Passat normale, quella posteriore è invece di nuova progettazione. Freni naturalmente maggiorati in relazione alle prestazioni più spinte; regolatore di frenata in dipendenza del carico. A richiesta è possibile ottenere l'applicazione del sistema elettronico di antibloccaggio dei freni ABS, per la prima volta su una Volkswagen. Il motore è il due litri a iniezione di 115 CV a 5500 giri, con coppia a 3200 giri (in Svezia e in Svizzera la Syncro disporrà del motore più potente di 2200 cc.),

cambio a 5 rapporti, 182 km/h come velocità massima, 11,1 secondi in accelerazione da 0 a 100 km/h, valori decisamente sportivi per una berlina familiare, con consumi normali di 9,7 lt. x 100 km. a 120 orari. Nonostante il peso superiore (kg. 1256 e carico utile di kg. 535) rispetto all'analogo modello a trazione anteriore, sia per la tecnologia della trazione permanente, sia per i numerosi accessori di cui è equipaggiata, le prestazioni sono notevoli. La guida, anche veloce, è neutra in tutte le condizioni: il comportamento lievemente sottosterzante che, si dice, la vettura possa avvertire, è secondo noi, praticamente nullo: sarà più influente invece la distribuzione del carico quando la vettura viaggerà al massimo della portata.

Con due persone a bordo e pochi bagagli la vettura, anche nei tornanti affrontati molto velocemente perché a vista, era decisamente neutra, facilmente governabile con sicurezza notevole in ogni condizione. Due parole anche sui pneumatici, i Pirelli P6 che vediamo sempre più spesso equipaggiare le vetture di presentazione e di prova per la stampa, eccellenti in ogni situazione e che contribuiscono a valorizzare le doti di tenuta di strada di una vettura, anche se è difficile se non impossibile in pochi chilometri stabilire dove finiscono i meriti di una sospensione e dove cominciano quelli del pneumatico. Il prezzo si conosce già per l'Italia: L. 23.364.000 IVA inclusa: inizio consegne praticamente da subito. □

Intanto la Volkswagen propone una nuova sportiva

## Jetta la bomba

Un motore da 112 cavalli e una velocità di punta di 189 chilometri orari sono le caratteristiche della GT, una berlina che costerà circa 16 milioni

**GSTAAD** — Compito commerciale della Jetta Gt, è quello di trasferire una immagine anche sportiva a tutta la gamma. Accanto alla Jetta Carat da 90 cavalli, ora si pone questa nuova versione con motore a iniezione meccanica da 112 CV, lo stesso motore montato sulla Golf Gti. Berlina compatta e sportiva assieme, con un posteriore alto, dalla linea cuneiforme, con ampio bagagliaio (660 litri), la Gt utilizza un autoteleia che ha l'assale anteriore derivato da quello della Golf

segue

Sotto, una vista frontale della nuova Volkswagen Jetta GT. Come si vede, la linea della vettura non è cambiata rispetto alle versioni precedenti. Questa nuova VW si identifica per alcuni particolari come la scritta sul posteriore (a destra), le strisce rosse sui paraurti e le fasce antirullo laterali





Una immagine del posteriore del nuovo modello Volkswagen

## Jetta la bomba

*segue*

Gti e il posteriore simile a quello della Passat Familiar. Sospensioni opportunamente adattate a una guida più sportiveggiante. Non è proprio silenziosa dato che il rumore del motore si avverte forse più del normale, anche se questo fatto può piacere a chi acquista questa vettura dallo spirito sportivo. Le prestazioni sono ragguardevoli, leggermente meno marcate rispet-

to a quelle della Golf Gti, anche perchè il peso della Jetta è superiore di circa 30 chilogrammi, ma elevate in senso assoluto. 189 km/h la velocità di punta ottenibile in quinta marcia con rapporti bene accostati. Il cambio è molto duro, forse perché la vettura che abbiamo provato aveva pochi chilometri. L'accelerazione da 0 a 100 km/h è di 10" netti e non molte vetture della categoria di questa possono vantare un simile spunto. A prestazioni elevate deve corrispondere una frenata proporzionata: freni a disco sulle quattro ruote autoventilanti anteriormente, con regolatore di frenata in dipendenza del carico

È di Palber la prima elaborazione della Gti 2.a serie

## Un Golf fatto a mano

Completamente ristrutturato l'interno con cruscotto in radica frigo-bar, allestimenti in pelle e otto milioni in più di listino

BARLASSINA (MI) — Da tempo ci si chiedeva come mai la nuova VW Golf non avesse ancora sollevato l'interesse dei personalizzatori «d'élite», che tante Golf primo tipo avevano realizzato (ricordiamo ad es. le incredibili Golf Cabriolet di Pavesi, con interno simile ed ancor più lussuose

della RR Corniche, capote a comando elettrico eccetera. La prima Golf seconda versione elaborata (naturalmente una GTI) è di Palber, il giovane stilista venuto alla ribalta in questi ultimi due anni. Come al solito quest'ultima elaborazione risponde ai due comandamenti fondamentali dello stilista: massima sobrietà estetica (quindi niente spoiler o scritte rifrangenti) e raffinatezza ai massimi livelli all'interno. Ed infatti esteriormente la Golf Palber presenta solo la mascherina a quattro fari (optional originale VW) e le ruote in lega con pneumatici Pirelli P6, oltre ad un preziosismo: un filetto rosso — che riprende il motivo della mascherina — lungo la linea di cintura della carrozzeria di colore nero.

ALL'INTERNO invece, tutto nuovo: i sedili sono completamente ridisegnati e rivestiti in pelle naturale di conca fiorentina di colore panna: al centro di entrambi i sedili è posto un bracciolo ed in quello posteriore è incorporato un frigo-bar (con bicchieri d'argento). La plancia non è completamente ridisegnata come in altre creazioni di Palber, ma è arricchita da finiture e profili in radica di olmo (di colore più chiaro della radica di noce) che ben si intona al colore chiaro della pelle. Profili in radica anche sulle porte, sulla consolle centrale ed in radica è pure il pomello del cambio. Un classico di Palber è poi l'impianto Hi-Fi curatissimo: otto altoparlanti con ampi Bose da 100 Watt. Completano l'allestimento della vettura una miriade di accessori particolari come gli alzacristalli elettrici, il tetto apribile pure a comando elettrico, la regolazione dei sedili e dello specchietto retrovisore sempre elettrici, la chiusura centralizzata di porte e portellone, l'antifurto con telecomando a distanza, lo spegnimento ritardato delle luci interne, il comando elettrico per l'apertura della porta destra.

Il prezzo di questa vettura è ovviamente adeguato, ma non poi irraggiungibile: 8 milioni in più della vettura di serie. In ogni caso Palber esegue i lavori artigianalmente e pertanto la vettura è sempre allestita «a misura» ed ai costi del cliente.

**Valerio Alfonzetti**

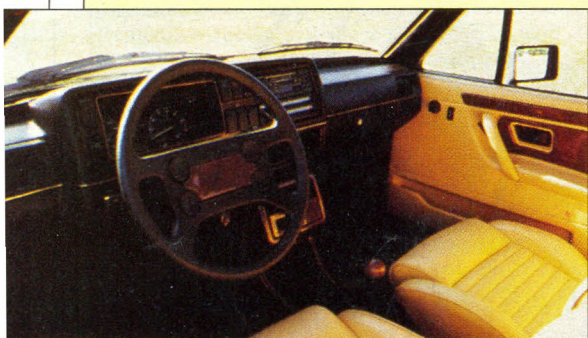
È PIACEVOLE da guidare, pulita onesta con le caratteristiche tipiche di una trazione anteriore. Il consumo a 120 orari è di 7,8 litri per 100 chilometri per cui lo si può definire contenuto.

L'acquirente di una vettura simile è senza dubbio appassionato di motori e di prestazioni, ma c'è anche chi guarda alla forma, ai dettagli che possano qualificare all'esterno la «sua» vettura sportiva. La Jetta Gt presenta strisce rosse catarifrangenti sui paraurti, fascie antiurto laterali, scritta rossa grande e ben visibile quindi «Gt» sul frontale e sul posteriore, passaruote neri allargati per accogliere ruote più larghe e spoiler posteriore sul bagagliaio. All'interno, oltre a volante, a pomello e cuffia cambio in pelle, sedili sportiveggianti tipo Gti, funzionali e riposanti anche sulle lunghe distanze, segnalatore di funzioni e volante a quattro razze con quattro bottoni per comando trombe.

Le cinture di sicurezza hanno l'attacco centrale sul montante troppo alto (non regolabile) per cui la cintura è troppo vicino al collo anche per le persone di statura medio-alta. Segnalatore che indica tramite spia luminosa che è ora di cambiare marcia, strumento che non si sposa bene al concetto del guidatore che, se sportivo, segue il motore ad orecchio. Così pure dicasi del limitatore dei giri, elemento non sportivo che blocca l'alimentazione e in caso di necessità come in un eventuale sorpasso sbagliato, può creare situazioni di pericolo. Presentata al Salone dell'Automobile di Parigi, la Jetta GT che sarà commercializzata in Italia nel mese di dicembre, non ha ancora un prezzo che comunque oscillerà fra i 16 e i 16 milioni e mezzo. (c.m.)

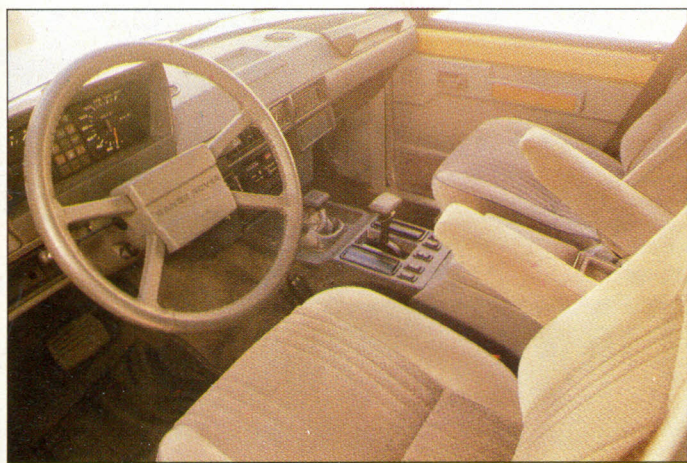


Nessuna novità nel frontale della Golf di Palber (sopra) le differenze sono quasi tutte nell'interno (fotoCarrer)





A sinistra la nuova Land Rover 90 a passo corto, migliorata nell'estetica con l'adozione di una calandra inedita. Sotto a sinistra l'abitacolo della Range Rover con una nuova strumentazione, sedili reclinabili e regolabili in altezza. Sotto la Umm importata dalla Sidauto (fotoMauri)



## In arrivo sul mercato italiano alcune interessanti novità viste a Parigi

# Fuoristrada in poltrona

Land e Range Rover sono ora più comode pur mantenendo le stesse caratteristiche tecniche. Dal Portogallo sarà importata in Italia la Umm, una simpatica quattro ruote motrici

SONO MOLTO interessanti le ultime novità del settore fuoristradistico recentemente presentate. La nuova Land Rover 90 a passo corto, provata da As nel n. 25, sfrutta sostanzialmente le caratteristiche che hanno fatto di questo modello del gruppo inglese un oggetto mitico per gli appassionati della specialità. Il modello è provvisto di un motore diesel a quattro cilindri di 2495 cc, che eroga 67 cv. Le migliorie hanno riguardato tutta la parte interna, una nuova calandra anteriore e una più accentuata ricerca del comfort. I sedili, gli strumenti e i comandi sono stati ridisegnati su tutte le versioni. Anche la Range Rover si è rinnovata, tanto che sui modelli 85 è stata utilizzata l'accensione elettronica. L'abitacolo è radicalmente nuovo, con cruscotto, pannelli portiere e sedili anteriori, ora reclinabili e regolabili in altezza, di nuovo disegno e fattura. È stato adottato anche un utile copri vano bagagli

posteriore. Di nuovo disegno sono gli specchietti retrovisori esterni, comandati elettricamente. Gli obiettivi del gruppo Austin Rover circa le due vetture sono di piazzare nel 1985 2100 unità sul mercato, suddivise in 900 Range Rover e 1200 Land Rover.

AL RECENTE Salone dell'auto di Parigi si è vista una fuoristrada portoghese, la Umm 4x4 che sarà importata in Italia dalla Sidauto di Torino. La vettura è provvista di una carrozzeria di lamiera di 2 mm di spessore interamente saldata allo chassis. Il motore è in ghisa a quattro cilindri di 2304 cc. Sviluppa 67 cv a 4500 giri che permettono alla Umm di raggiungere i 115 kmh di velocità massima. I freni sono a tamburo mentre la forma della carrozzeria dovrebbe invogliare molti appassionati ad acquistare questa nuova vettura. (c.m.)

### Mercato in flessione

	1980	%	1981	%	1982	%	1983	%	1984*	%
Land Rover Ltd	1865	20,0	2748	28,7	2559	28,5	1824	26,7	1337	22,8
Fiat Campagnola	4411	49,5	3940	41,1	3577	39,9	2022	29,6	1211	20,6
Mercedes	490	5,5	691	7,2	740	8,2	636	9,3	401	6,8
Toyota	432	4,8	551	5,7	549	6,1	469	6,8	284	4,8
Uaz	802	9,0	418	4,3	207	2,3	222	3,2	218	3,7
Jeep	784	8,8	1027	10,7	797	8,8	412	6,0	302	5,1
Suzuki	126	1,4	192	2,0	528	5,8	625	9,1	815	13,8
Lada Niva	-	-	-	-	-	-	619	9,0	154	2,6
Aro	-	-	-	-	-	-	-	-	83	1,4
Mitsubishi Pajero	-	-	-	-	-	-	-	-	200	3,4
Nissan Ebro	-	-	-	-	-	-	-	-	669	11,4
Subaru	-	-	-	-	-	-	-	-	193	3,2
Totale	8910		9567		8957		6829		5867	

\* Gennaio/Agosto

# Campione

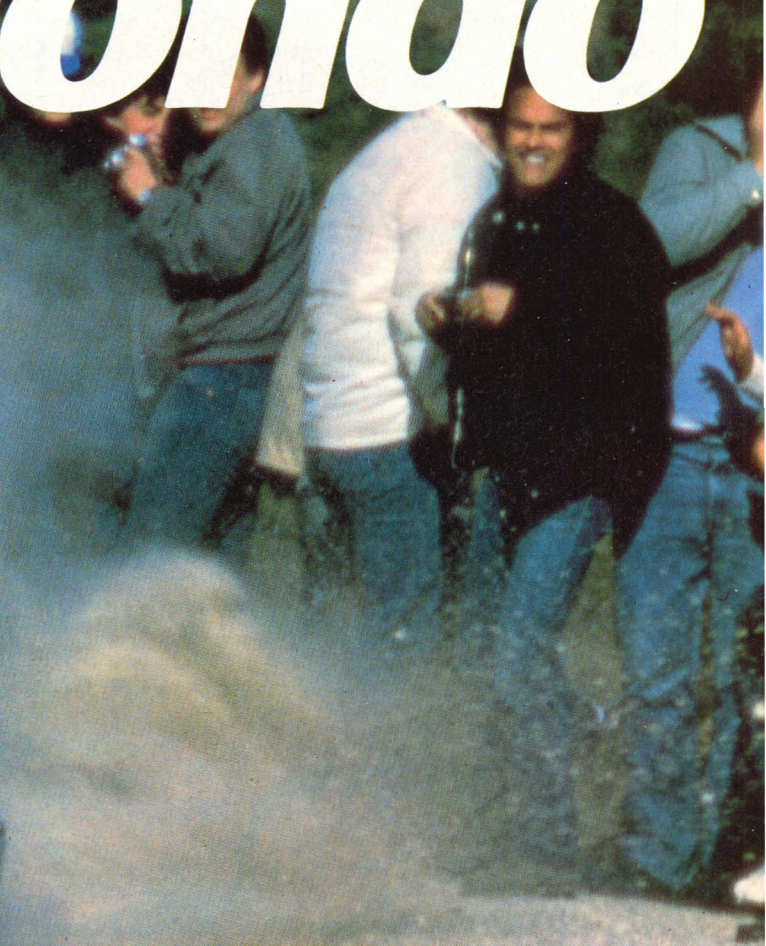


*Un rally dopo l'altro, di vittoria in vittoria, HB Audi Team è sempre al vertice del successo con i suoi campioni. HB Audi Team tutti per uno, uno per tutti.*

WALTER ROEHL - CRISTIAN GEISTDOERFER  
STIG BLOMQVIST - BJOERN CEDERBERG

HANNU MIKKOLA - ARNE HERTZ  
MICHELE MOUTON - FABRIZIA PONS

# *del mondo*



**HB Audi  
TEAM**





## MERCATO/La «Caporetto» italiana nel settore delle auto di lusso

# Passa lo straniero

Nei segmenti «E» ed «F» il nostro mercato ha subito la progressiva invasione delle marche tedesche e svedesi, favorita dall'immobilismo Fiat, Lancia e Alfa. Ma oggi, finalmente, a Torino e ad Arese sono quasi pronti per tentare il riscatto

di **Diego Eramo**

È STATO dato ampio risalto negli ultimi tempi al notevole recupero di posizioni operato dalle Case italiane e alla leadership della Fiat sul mercato automobilistico nazionale. Le cifre disponibili più aggiornate (gennaio-agosto 1984) attribuiscono infatti alle nostre Case il 63,60% delle vendite, con percentuali di 46,07 per la Fiat, di 8,57 per Lancia-Autobianchi, di 7,49 per l'Alfa Romeo e di 1,07 per l'Innocenti. Rispetto allo stesso periodo del 1983, le vendite della Fiat sono aumentate del 2,8%, quelle della Lancia-Autobianchi del 5,9%, quelle del-

l'Alfa Romeo del 21,7% e quelle dell'Innocenti addirittura del 35,5%. Dall'altra parte, ovviamente, le Case straniere registrano sensibili cali, da cui riescono a salvarsi, per il momento, solo Peugeot-Talbot, Volvo, Bmw, Seat e Mercedes. Ma se la rimonta italiana, pur in presenza di una crisi generale della domanda, è in pieno svolgimento, è vero anche che il mercato italiano sta indirizzando sempre di più le sue preferenze verso le vetture dei segmenti medio-bassi, dove la presenza delle nostre Case è più massiccia. Ecco quindi che la classifica

delle auto più vendute in Italia vede primeggiare la Uno, seguita dalla Panda, dalla Regata, dalla Ritmo, dall'A 112, dall'Alfa 33. Tutte rigorosamente «made in Italy».

**MA SE SI PRENDONO** in esame i segmenti medio-superiori, vediamo che l'andamento viene completamente ribaltato a favore delle auto straniere, con effetti indiscutibilmente negativi sulla nostra bilancia commerciale. Perché se è vero che le importazioni sono calate e che contemporaneamente esportiamo più vetture, ciò non è tutta-

via sufficiente a far uscire dal «rosso» i nostri conti con l'estero. Il fatto è che le vetture della fascia alta, a fronte di volumi di vendita limitati, offrono margini di profitto molto elevati, e ciò comporta che per bilanciare l'acquisto nel nostro Paese di una vettura di lusso straniera, è necessario venderne sui mercati esteri almeno tre di media o bassa cilindrata di produzione italiana. Sotto accusa è quindi la politica commerciale delle Case italiane, la cui presenza nei segmenti superiori è attualmente irrisoria e, tranne in pochi casi, rappresentata da prodotti

## Nelle cifre di vendita la crisi «in alto» del made in Italy

inferiori a quelli della concorrenza. Soprattutto negli ultimi cinque anni l'industria italiana ha avuto il torto di lasciare questa fetta di mercato in balia delle Case straniere, rinunciando a competere con esse sia sul mercato interno, sia su quello dell'esportazione, concentrandosi invece sulla fascia medio-bassa preferita dagli italiani. La progressiva avanzata delle straniere è facilmente riscontrabile confrontando le tabelle che pubblichiamo in questa pagina, riguardanti le vendite marca per marca nei segmenti «E» ed «F» dal 1981 ad oggi. Per quanto riguarda il segmento «E» (che racchiude vetture come la Mercedes 190, la Bmw serie 3, la Fiat Argenta, la Lancia Beta, l'Alfa Romeo Alfetta) si nota innanzitutto il progressivo calo delle vendite nel settore — tendenza comune tuttavia al mercato generale negli ultimi anni — passato dalle 134.168 unità del 1981 alle 54.257 dei primi 8 mesi di quest'anno con un'incidenza sul mercato globale che è scesa dal 7,7% al 4,7%. Ma la diminuzione ha colpito praticamente solo le marche italiane: la Fiat è crollata dal 21,4% del 1981 al 12,6% di quest'anno; la Lancia dal 12,4% al 3,9%; l'Alfa ha limitato i danni cedendo dal 25,3% del 1982 all'attuale 23,3%. Tutte insieme, le italiane detenevano la fetta maggiore di questo segmento, nel 1982, con il 58,1%: oggi sono le straniere a primeggiare con il 60,2%. «Regina» del segmento è la Bmw con il 25,0%.

**PEGGIO ANCORA** per la nostra industria vanno le cose nel

segmento «F», quello delle auto di classe superiore con dimensioni e potenze elevate. Qui, nonostante un lieve miglioramento dovuto in gran parte al successo ottenuto dalla Maserati Biturbo, la superiorità straniera è addirittura schiacciante: 84,7%. Leader è la Volvo con il 29,9% seguita dalla Bmw, dalla Mercedes, dalla Citroën, dall'Alfa e dalla Maserati. Assente la Fiat (che dai tempi della «130» non è più presente in questo settore), preoccupante il costante declino della Lancia, proprio la marca italiana che più ci dovrebbe rappresentare nel settore delle auto di prestigio. Lo scarso successo incontrato dal modello «top», la Gamma, ha fatto scivolare la Casa torinese dal 5,0% del 1981 al 3,3% del 1982, all'1,6% del 1983 e allo 0,5% dei primi 8 mesi di quest'anno, corrispondente ad appena 138 vetture vendute.

**APPARE CHIARO**, a questo punto, che l'industria italiana non è adeguatamente rappresentata nel settore delle grosse berline di prestigio e che sta segnando il passo fra le vetture di classe medio-superiore, mentre è indiscutibilmente all'avanguardia nei segmenti inferiori e nel campo delle auto supersportive. Del resto la débâcle italiana è facilmente spiegabile esaminando le vetture offerte da Fiat, Lancia e Alfa in questa fascia di mercato: difficile competere con Bmw, Mercedes e Volvo quando i propri prodotti si chiamano Argenta, Beta, Alfetta, Gamma e Alfa 6. Macchine ottime ma inesorabilmente

*segue*

### Cosa sono i «segmenti»

IL MERCATO dell'automobile è convenzionalmente suddiviso in fasce a seconda della cilindrata e delle dimensioni delle vetture. Queste fasce di mercato si chiamano «segmenti» e sono così differenziati:

- SEGMENTO A** - Superutilitarie di piccole dimensioni e cilindrata.
- SEGMENTO B** - Utilitarie di lunghezza attorno ai 3,60-3,70 metri, con cilindrata da 850 a 1000 cc.
- SEGMENTO C** - Vetture di classe media inferiore, lunghe circa 4 metri e con cilindrata da 1100 a 1300 cc.
- SEGMENTO D** - Automobili di classe media di lunghezza attorno ai 4,30 metri e cilindrata da 1300 a 1600 cc.
- SEGMENTO E** - Vetture di classe medio superiore con cilindrata attorno ai due litri e lunghe circa 4,50 metri.
- SEGMENTO F** - Auto di classe superiore contraddistinte da dimensioni e potenze elevate.
- SEGMENTO G** - Vetture di lusso, prestigiose e dal prezzo elevato.
- SEGMENTO H** - Vetture coupé o spider con caratteristiche spiccatamente sportive.
- SEGMENTO I** - Auto da fuoristrada, per la maggior parte dotate di trazione a quattro ruote motrici.

#### SEGMENTO «E»

1981

Vendute 134.168 vetture pari al 7,7% dell'intero mercato nazionale. Percentuale italiana: 51,8. Percentuale estere: 48,2.

Fiat	28.757	21,4%
Alfa Romeo	24.098	18,0%
Bmw	21.470	16,0%
Lancia	16.645	12,4%
Opel GM	10.336	7,7%
Volvo	9798	7,3%
Renault	8291	6,2%
Audi	7450	5,6%
Altre marche		5,4%

1982

Vendute 108.580 vetture pari al 6,4% dell'intero mercato nazionale. Percentuale italiana: 58,1. Percentuale estere: 41,9.

Alfa Romeo	27.429	25,3%
Fiat	22.386	20,6%
Bmw	14.933	13,8%
Lancia	13.267	12,2%
Volvo	10.036	9,2%
Opel GM	6191	5,7%
Audi	5981	5,5%
Renault	3205	3,0%
Altre marche		4,7%

1983

Vendute 91.267 vetture pari al 5,8% dell'intero mercato nazionale. Percentuale italiana: 46,8. Percentuale estere: 53,2.

Alfa Romeo	21.904	24,0%
Bmw	20.000	21,9%
Fiat	14.336	15,7%
Volvo	8133	8,9%
Audi	6616	7,2%
Lancia	6522	7,1%
Opel GM	4877	5,3%
Mercedes	4144	4,5%
Renault	1852	2,0%
Altre marche		4,4%

1984 (primi 8 mesi)

Vendute 54.257 vetture pari al 4,7% dell'intero mercato nazionale. Percentuale italiana: 39,8. Percentuale estere: 60,2.

Bmw	13.633	25,0%
Alfa Romeo	12.621	23,3%
Fiat	6839	12,6%
Mercedes	5219	9,6%
Volvo	3973	7,3%
Audi	2983	5,4%
Renault	2931	5,4%
Opel GM	2339	4,3%
Lancia	2116	3,9%
Altre marche		6,2%

#### SEGMENTO «F»

1981

Vendute 36.880 vetture pari al 2,1% dell'intero mercato nazionale. Percentuale italiana: 6,9. Percentuale estere: 93,1.

Mercedes	13.615	36,9%
Bmw	10.776	29,2%
Citroën	7345	19,9%
Lancia	1855	5,0%
BL	1254	3,4%
Alfa Romeo	688	1,9%
Peugeot	535	1,5%
Renault	267	0,7%
Altre marche		1,5%

1982

Vendute 36.835 vetture pari al 2,2% dell'intero mercato nazionale. Percentuale italiana: 6,2. Percentuale estere: 93,8.

Mercedes	11.202	30,4%
Bmw	10.035	27,2%
Citroën	5800	15,7%
BL	2796	7,6%
Renault	1398	3,8%
Lancia	1219	3,3%
Maserati	567	1,5%
Alfa Romeo	527	1,4%
Volvo	177	0,5%
Altre marche		8,6%

1983

Vendute 35.888 vetture pari al 2,3% dell'intero mercato nazionale. Percentuale italiana: 16,9. Percentuale estere: 83,1.

Bmw	7280	20,3%
Mercedes	7122	19,8%
Volvo	5152	14,4%
Maserati	4512	12,6%
BL	3582	10,0%
Citroën	3099	8,6%
Alfa Romeo	972	2,7%
Renault	724	2,0%
Lancia	571	1,6%
Altre marche		8,0%

1984 (primi 8 mesi)

Vendute 26.119 vetture pari al 2,3% dell'intero mercato nazionale. Percentuale italiana: 15,3. Percentuale estere: 84,7.

Volvo	7806	29,9%
Bmw	6150	23,5%
Mercedes	2493	9,5%
Citroën	2242	8,6%
Alfa Romeo	1996	7,6%
Maserati	1851	7,1%
BL	1496	5,7%
Lancia	138	0,5%
Renault	129	0,5%
Altre marche		7,1%

## Passa lo straniero

*segue*

vecchie, superate come design e anche nella meccanica, con finiture spesso approssimative rispetto allo standard della concorrenza. E mentre le Case italiane si sono sforzate di aggiornare i modelli esistenti, dall'estero sono arrivate la Mercedes 190, le Volvo 760 e 740, le Bmw serie 3, l'Audi 100: vetture moderne e più sofisticate, con finiture eccellenti, certamente più

tenuanti meno valide ha la Lancia la cui immagine, piaccia o no, ha un tantino sofferto l'ingresso nel gruppo Fiat. La sua produzione si è infatti leggermente spostata verso il basso gamma, con un vasto impiego di componentistica Fiat (quindi meno raffinata) e con una gamma di motorizzazioni in cui spicca tuttora l'assenza di un 6 cilindri. Propulsore che invece la Bmw, ad esempio, offre anche sulle sue «piccole» serie 3. L'impressione è quindi che finora si sia preferito evitare lo scontro diretto, pur trovandosi in una posizione più favorevole

stazione della Lancia Thema e della Fiat Tipo 4 con motore disposto trasversalmente e trazione anteriore, utilizzando lo stesso pianale studiato in collaborazione col gruppo Fiat. L'Alfa ha rinunciato quindi alla trazione posteriore, ed è una scelta che non condividiamo per una vettura destinata a costituire il «top» della gamma. Anche qui si è voluto giocare al risparmio (ma ne vale la pena su macchine destinate a una clientela facoltosa e quindi disposta a spendere?) perché l'unico reale vantaggio dato dalla trazione anteriore è che viene a costare

stanza tradizionale andrà a collocarsi, grazie alla sua vasta gamma di motorizzazioni, in parte nel segmento «E» e in parte nel segmento «F». Il programma motori per la grossa Lancia prevede infatti un 1600 bialbero «economico», un 2000 iniezione elettronica, un 2000 turbo da 165 CV, un 6 cilindri a V di 2850 cc e infine un prestigioso V8 Ferrari di 3 litri con 200 cavalli di potenza, oltre alle motorizzazioni turbodiesel da 1600 e 2500 cc. Lo schema meccanico sarà, anche qui, trazione anteriore, motore trasversale, ruote indipendenti e quat-



costose ma in grado di assicurare all'acquirente un rendimento globale più elevato. Va tuttavia riconosciuto che Fiat e Alfa Romeo, per motivi differenti, hanno finora dovuto subire, senza avere una reale possibilità di passare alla controffensiva. La Fiat avendo impostato una strategia di «grandi numeri» investendo capitali e riversando tutte le energie sui segmenti medio-inferiori, da sempre suoi cavalli di battaglia (e i risultati le hanno dato ragione in pieno); l'Alfa essendosi trovata in gravi difficoltà di bilancio (quindi con ridotte possibilità di investimento per la realizzazione di nuovi modelli) e dovendo prima di tutto curare il «bubbone» rappresentato da Pomigliano d'Arco, l'Alfasud insomma. At-

rispetto a Fiat e Alfa: quella di marca specializzata in vetture di classe.

**COME RIMEDIARE?** Ovviamente con nuovi modelli in grado di competere con la concorrenza straniera. Ed è fortunatamente quello che si apprestano a fare a Torino e a Milano, dove si stanno preparando le armi del riscatto. L'Alfa Romeo ha già presentato la «90» che va a sostituire la ormai superata Alfetta, e nel corso del 1986 sarà pronta l'ammiraglia della Casa del Biscione, per ora contraddistinta dalla sigla del progetto, «164». La prima va a coprire il segmento «E», la seconda andrà a collocarsi nel segmento «F» in sostituzione dell'obsoleta Alfa 6. La «164» ricalcherà l'impo-

molto meno in quanto più semplice strutturalmente. La trazione posteriore, invece, si sposa molto meglio con le auto di elevata potenza e ha il vantaggio non indifferente di non andare a interferire sulla sensibilità e sulla precisione dello sterzo come avviene invece quando le ruote motrici sono quelle anteriori. Per quanto riguarda il motore, si parla di una «crescita» a tre litri dell'eccellente V6 2500 che attualmente eroga 160 cavalli.

**IN CASA LANCIA** si fa molto affidamento sulla Thema, che in questi giorni viene presentata alla stampa e che debutterà ufficialmente al prossimo Salone di Torino in novembre. Questa berlina tre volumi di linea abba-

tro freni a disco con possibilità di montare l'impianto antibloccaggio Abs. Con il marchio Fiat si attende invece per il 1985 la «Tipo 4», una specie di sorella minore della Thema caratterizzata dalla linea a due volumi e mezzo con portellone posteriore, destinata solo al segmento «E».

**IL 1985** sarà dunque un anno decisivo per le nostre Case alla ricerca di ossigeno nella fascia alta del mercato, e a parte l'auspicabile successo dei nuovi modelli sul mercato interno, sarà pure interessante verificare se il «made in Italy» riuscirà finalmente a trovare anche in questo settore una convincente competitività all'estero, magari in casa dei «maestri» tedeschi.

**Diego Eramo**



### **Ecco le armi della riscossa italiana**

Alfa Romeo, Fiat, Lancia stanno preparando una grande offensiva contro l'invasione delle vetture straniere nei segmenti «E» e «F», vale a dire quei settori di mercato che comprendono vetture d'alta classe e prestazioni. La Lancia, da parte sua, ha già pronta la Thema (nell'altra pagina) che verrà presentata al Salone di Torino. La Fiat sta lavorando sull'«Y» (sopra in prova). L'Alfa Romeo, dopo aver presentato la «90» (a sinistra) al Salone di Parigi, sviluppa il progetto della grossa «164», (sotto) una berlina studiata anche in collaborazione con la Fiat che dovrebbe essere presentata nell'86





Anche la Ford è passata alla sovralimentazione

## Turbodebutto

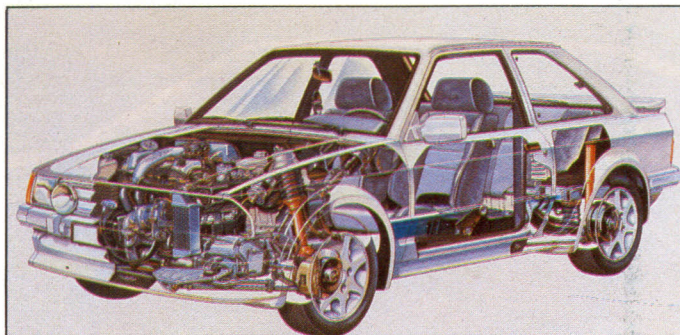
Con la Escort Rs turbo la Casa americana ha creato un'autentica bomba. Le prestazioni e le tecnologie usate assicurano un futuro sportivo alla Rs

LA ESCORT TURBO Rs sarà la grande novità della Ford al prossimo salone dell'auto di Torino. Dopo il vistoso successo ottenuto su tutti i mercati dai modelli XR3 e Rs aspirato, la Ford ha preso la decisione per la prima volta nella sua storia di dotare di impianto di sovralimentazione il proprio cavallo di battaglia sportivo. La vettura, inoltre, riscuoterà un certo interesse anche per coloro che corrono, in quanto è prevista l'omologazione della Rs turbo in gr. A in tempi abbastanza brevi. Caratteristica preminente di questa nuova vettura è l'adozione di un propulsore sovralimentato. Il già valido motore Cvh è stato ampiamente modificato per accogliere il turbocompressore Garrett T3 con intercooler, che porta la potenza della Escort a 132 cv, un dato eccezionale per una macchina di soli 1600 cc. Il reparto esperienza della Ford si è impegnato molto per adattare il propulsore alle nuove esigenze. Così sulla Escort Rs turbo i pistoni sono di nuovo disegno, riprofilati per diminuire il rapporto di compressione, ora ridotto a 8.3:1. Gli spinotti hanno un diametro maggiore mentre le bronzine di biella sono rivestite in rame, in luogo dell'alluminio. Tutto il propulsore è controllato elettronicamente. L'impianto di iniezione è della Bosch cosiccome l'accensione, dotata di un microprocessore, che tra le sue funzioni «sorveglia» il funzionamento del turbo, regolando la val-

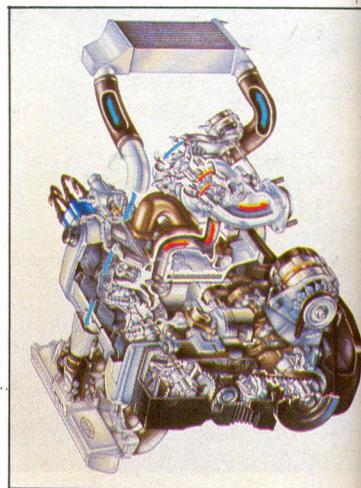
vola wastegate. Questo tipo di controllo elettronico presenta caratteristiche importanti soprattutto perché ha la funzione di diminuire le temperature all'interno del collettore d'aspirazione. La pressione di sovralimentazione è variabile e si mantiene su valori bassi, ovvero dai 0,25 bar ai 0,5. Il turbo entra in funzione già ai 1500 giri mentre la coppia massima è a 3000 giri di rotazione del motore.

**ALTRA CARATTERISTICA** fondamentale della Escort turbo Rs è l'adozione di serie del differenziale

autobloccante. Le sospensioni, sia anteriori che posteriori, sono state rinforzate rispetto alla Xr3 mentre l'aspetto esterno della vettura è incattivito da un generoso spoiler frontale, da minigonne e dalle scritte Rs turbo che scorrono lungo le fiancate. A richiesta possono essere montati i sedili Recaro. Le prestazioni dichiarate dalla casa sono consone ad una vettura dalle caratteristiche spiccatamente sportive: la Escort Rs turbo raggiunge i 200 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in soli 8"7. □



In alto, la linea aggressiva della nuova Escort Rs turbo. Sopra a destra, il motore con il turbo Garrett con intercooler. Sopra: uno spaccato della Rs, che presto sarà omologata in gr. A



### I «numeri» dell'Escort Rs T

**Motore:** 4 cilindri in linea in lega d'alluminio - **Impianto di sovralimentazione:** Garrett Airesearch T3 con intercooler - **Alimentazione:** iniezione Bosch K3 a comando elettronico di partenza a freddo - **Accensione:** elettronica - **Alesaggio x corsa:** 79,96 x 79,52 - **Cilindrata:** 1597 cc - **Potenza:** 132 CV - **Coppia max:** 18,4 kgm a 3000 giri - **Rapp di compressione:** 8.3:1 - **Cambio:** 5 marce + Rm - **Sospensioni ant.:** indipendenti tipo McPherson con molle elicoidali e tiranti longitudinali. Barra antirollio separata - **Sospensioni post.:** indipendenti tipo McPherson con molle elicoidali. Barra antirollio - **Freni ant.:** a disco autoventilati - **Freni post.:** a tamburo - **Velocità max:** 200 kmh - **Accelerazione da 0-100 kmh:** 8"7.

A Jarama campane a festa per l'inglese vice campione

# Din don Dumfries

Ha vinto l'ultima gara dell'europeo precedendo Nielsen e il nostro Capelli, che ha onorato il titolo con una gara combattiva. Caos alla prima curva innescato da Fangio

di Luigi Massari

**JARAMA** — Una giornata di grande «fiesta» ha salutato con allegria la gara d'addio dell'Euro F.3, con tanto pubblico, un bel sole, un degnissimo vincitore e un podio sul quale sono saliti tre ottimi rappresentanti della formula: Johnny Dumfries, John Nielsen ed Ivan Capelli, il campione, infine sportivamente applaudito anche dagli sconfitti. Questi ultimi, del resto, hanno potuto consolarsi con il risultato del fine settimana spagnolo, una esibizione che se ha confermato Capelli meritorio successore di Pierluigi Martini, ha ancora una volta ribadito che Dumfries, vincitore a Jarama e vice campione d'Europa, e Nielsen, secondo sulla selettiva pista spagnola, sono le altre due più valide realtà di una serie affossata frettolosamente, trascurando tranquillamente ogni valutazione sportiva. Ivan Capelli ha quindi chiuso degnamente un albo d'oro ricco di nomi italiani, non solo tra i piloti (Patrese, Alboreto, Baldi, Martini sono i suoi predecessori), ma anche di prodotti come i motori Alfa Romeo (mattatori ininterrottamente dal loro primo impegno nel 1980) e tecnici, dai fratelli Gianni e Oreste Pedrazzani della Novamotor, abili preparatori di propulsori, sia Toyota che Alfa Romeo, ai vari team manager, Trivellato, Pavesi, Coloni. Capelli sull'autodromo madrilenno non è stato in grado di contrastare i due piloti nordici. Diverse le cause: una Martini non al top, pneumatici lievemente inferiori a quelli di Dumfries, un motore meno adatto del Volkswagen alla conformazione del circuito ed anche il pilota, non al massimo della forma per qualche problema causato dall'alimentazione. In corsa, tuttavia, il neo-campione ha mostrato la consueta abilità, evitando l'incidente alla prima curva e rimontando senza errori fino al terzo posto, nell'occasione il massimo risultato a cui potesse ambire chi non aveva una Ralt Volkswagen. La



JOHNNY DUMFRIES (Foto Massari)

vittoria se la sono propria giocata i due piloti di punta con un motore tedesco. Dumfries e Nielsen. Il fresco campione inglese aveva diversi motivi per essere ben caricato: uno, umanissimo, che lo faceva regolarmente illuminarsi di gioia la recente nascita della figlia Caroline; poi il brillante finale di stagione oltre Manica con due vittorie consecutive; infine una certa superiorità delle sue Yokohama sulle Michelin e la costante posizione al vertice durante le prove, libere ed ufficiali. Azzecata una buona partenza dalla pole position, Dumfries ha in effetti tenuto agevolmente a bada Nielsen per tutti i 30 giri

della corsa. Il danese, da parte sua, aveva giocato l'ultima carta decidendo di partire con 4 Michelin S 305 invece delle 739 più recenti: durante il warm-up con le 305 era stato il più veloce di tutti e la vittoria non pareva impossibile, invece, pur partito tempestivamente, Nielsen ha perso un centinaio di metri nei primi giri e non è più riuscito a rimontare. Un incidente nel primo giro ha tolto di gara subito 4 piloti spagnoli: il migliore locale infine è risultato Sala, quinto.

**LA CRONACA** — Si presentano sullo schieramento di partenza 17 vetture: manca Romero, 18. tempo, che non parte rite-

ndendosi insufficientemente veloce. Alla luce verde Dumfries e Nielsen scattano prontamente ed è lo scozzese ad andare in testa, mettendo a profitto la sua posizione al palo. Dietro è subito il caos: alla prima curva qualcuno, (forse Fangio) tampona la Ralt di Langes montandole pure sopra, Villamil è spinto fuori da Campos e si tocca pure con Vinuesa, avendone il peggio. Campos e Villamil hanno già finito la gara, Langes e Fangio riprendono con le carrozzerie che testimoniano l'aspresza del contrasto, Viluesa prosegue per toccarsi, prima che il giro d'avvio sia terminato,

segue

# EURO F. 3

## Din don Dumfries

segue

anche con Abella alla curva Portago. La Ralt di Abella rimane a lato pista, Vinuesa conclude il giro ma in fondo al rettilineo, nonostante una frenata disperata, va dritto: anche lui è fuori. L'ordine dei superstiti al primo passaggio è: Dumfries, Nielsen, Santal, Sala, Borguidd, Capelli, Melgrati, Muller, Galiano, Lucchesi, Zapico e Fangio. Langes è ai box a cambiare appendici aerodinamiche, riparte ma dopo un altro giro il motore lo pianta in asso. Durante il secondo giro Sala sbanda e cede la posizione a Borguidd. Alla staccata in fondo al rettilineo, alla quarta tornata, anche Capelli supera Sala. Intanto Fangio passa ai box per levare gli spoiler, quello di destra danneggiato e pure il sinistro. Ripartirà ma si fermerà appena dopo la metà corsa. Due

giri dopo, Capelli alla curva Le Mans sorpassa Borguidd e va alla caccia di Santal. A un terzo di corsa Dumfries e Nielsen sono staccati di 1"4, un divario destinato a rimanere invariato fino al termine: con il loro passo i due lasciano Santal (altra vittima dell'incidente dopo il via, toccato da Campos) a 8"7, mentre il cauto inizio gara relega Capelli a 11"4 dal leader. Sala è senza lo spoiler destro, perso in seguito ad un lieve contatto con Borguidd alla curva Le Mans. Lo spagnolo riesce a tornare davanti alla Anson al 12. passaggio: l'acceleratore di Borguidd manifesta la poco simpatica tendenza a bloccarsi, e anche Melgrati gli si avvicina. A metà corsa Santal e Capelli sono insieme ed incuriosisce la lotta fra i due ex compagni di squadra, anche se l'esito è ormai chiaro. A dieci giri dal termine Capelli supera il francese in fondo al rettilineo principale. Nelle retrovie si scambiano sovente posizione Zapico e Lucchesi, più interessante però è l'inseguimento di Nielsen a Dumfries con l'incognita ulteriore dei doppiaggi. Lo scozzese si avvantaggia lievemente superando a tre giri dalla fine Lucchesi, e per Nielsen, che pure reagisce bene, non rimane che accontentarsi del posto d'onore. Con Capelli tranquillo terzo, Melgrati e Lucchesi sono gli italiani che portano a termine la corsa: il lombardo, con temperature alte, non spodesta Borguidd e il pilota di Crugnola perde il duello con Zapico. (l.m.)

### L'ALBO D'ORO

1975	Perkins (Ralt-Toyota)
1976	Patrese (Chevron-Toyota)
1977	Ghinzani (March-Toyota)
1978	Lammers (Ralt-Toyota)
1979	Prost (Martini-Renault)
1980	Alboreto (March-Alfa)
1981	Baldi (March-Alfa)
1982	Larrauri (Euroracing-Alfa)
1983	Martini (Ralt-Alfa)
1984	Capelli (Martini-Alfa)

### LE INTERVISTE

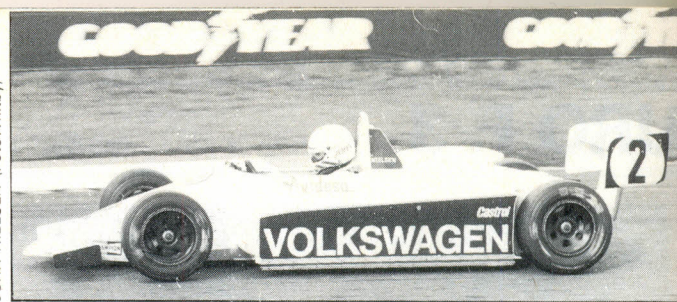
## E adesso Capelli spera nella Formula 1

JARAMA — Ivan Capelli commenta succintamente la sua definitiva affermazione nel campionato europeo di formula 3: «In questa occasione non avevamo la competitività solita. La gioia per il titolo voglio condensarla in due sole parole: abbiamo vinto. Ora spero che la F. 1 diventi per me realtà, la possibilità più concreta attualmente è di andare alla Arrows. Sarò in novembre a Macao con Eddie Jordan per il quale ho già sostenuto una sessione di prove a Snetterton. Domenica prossima correrò con la mia Martini a Misano, nell'ultima gara del campionato italiano di formula 3». Johnny Dumfries sprizza gioia da tutti i pori e dice: «Nielsen ha fatto qualche tentativo di

attaccarmi durante i primi giri. In effetti io non l'ho mai temuto anche perché avevo ancora qualche cosina da spremere in caso di necessità». Nielsen è pure lui appagato e dichiara: «Dumfries era più veloce di me nei primi 4 giri, dopo eravamo alla stesso livello. Infatti il vantaggio non si è modificato durante la corsa. I doppiati non hanno rappresentato un problema determinante per la mia corsa, in quanto in certi punti mi sono avvantaggiato io, in altri è stato Dumfries a farlo». (l.m.)

■ ALBORETO — Ermanno Alboreto, fratello minore di Michele, debutterà domenica prossima in F. 3 a Misano al volante di una Ralt-Alfa Romeo del Team Astorfer.

JOHN NIELSEN (FotoWhitby)



## JARAMA

ultima gara del campionato europeo di F.3  
Jarama, 21 ottobre 1984

### Così (in 17) al via e (in 11) al traguardo

<b>Johnny Dumfries</b> (Ralt RT3 Volkswagen) 1'23"13	<b>John Nielsen</b> (Ralt RT3 Volkswagen) 1'23"24.
<b>Alfonso Vinuesa</b> (Ralt RT3 Toyota) 1'23"30	<b>Adrian Campos</b> (Ralt RT3 Volkswagen) 1'23"38
<b>Slim Borguidd</b> (Anson SA4 Volkswagen) 1'23"63	<b>Luis Sala</b> (Ralt RT3 Alfa Romeo) 1'23"64
<b>Bernard Santal</b> (Ralt RT3 Volkswagen) 1'23"66	<b>Ivan Capelli</b> (Martini MK 42 Alfa Romeo) 1'23"78
<b>Claudio Langes</b> (Ralt RT3 Toyota) 1'24"03	<b>Carlos Abella</b> (Ralt RT3 Toyota) 1'24"15
<b>Manuel Fangio</b> (Ralt RT3 Alfa Romeo) 1'24"22	<b>Ricardo Galiano</b> (Martini MK4 Alfa Romeo) 1'24"27
<b>Ruggero Melgrati</b> (Ralt RT3 Alfa Romeo) 1'24"60	<b>Cathy Müller</b> (Ralt RT3 Alfa Romeo) 1'24"72
<b>Luis Villamil</b> (Ralt RT3 Alfa Romeo) 1'24"86	<b>Emilio Zapico</b> (Ralt RT3 Alfa Romeo) 1'25"43
<b>Cosimo Lucchesi</b> (Ralt RT3 Alfa Romeo) 1'25"46	<b>Ferdinando Romero</b> (Ralt RT3 Alfa Romeo) 1'29"02

N.B. Romero non ha preso la partenza.

1. Johnny Dumfries (Ralt Volkswagen) 30 giri in 42'03"70 media di 141,736 kmh
2. John Nielsen 42'05"44 (Ralt Volkswagen)
3. Ivan Capelli 42'28"83 (Martini Alfa Romeo)
4. Santal 42'31"61 (Ralt Volkswagen)
5. Sala 42'38"50 (Ralt Alfa Romeo)
6. Borguidd 42'40"78 (Anson Volkswagen)
7. Melgrati 42'41"21 (Ralt Alfa Romeo)
8. Muller 42'44"26 (Ralt Alfa Romeo)
9. Galiano 43'01"29 (Martini Alfa Romeo)
10. Zapico a 1 giro (Ralt Alfa Romeo)
11. Lucchesi a 1 giro (Ralt Alfa Romeo)

■ Giro più veloce: Dumfries in 1'23"44

### Classifica finale dell'Euro F.3

PILOTI	DONINGTON (25-3)	ZOLDER (15-4)	MAGNY COURS (1-5)	LA CHATRE (13-5)	ZELTWEG (27-5)	SILVERSTONE (10-6)	NÜRBURGRING (17-6)	MONZA (24-6)	PERGUSA (8-7)	MUGELLO (15-7)	KNUTSTORP (19-8)	NOGARO (16-9)	JARAMA (21-10)	TOTALE	TOTALE PUNTI VALIDI
1. Capelli	—	4	9	9	—	4	6	—	9	9	—	6	4	60	60
2. Dumfries	9	6	—	6	—	9	9	—	—	3	—	3	9	54	54
3. Berger	3	3	—	4	9	3	4	9	4	6	—	4	—	49	46
4. Langes	4	—	—	3	6	—	—	6	6	2	9	—	—	36	36
5. Nielsen	1	9	6	—	4	—	—	—	—	—	—	9	6	35	35
6. Byrne	6	—	4	—	—	—	—	—	2	—	1	1	—	14	14
7. Santal	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	4	2	3	12	12
8. Nissen	—	2	2	2	1	—	3	—	—	—	—	—	—	10	10
Melgrati	—	—	—	1	—	2	—	—	3	4	—	—	—	10	10
10. Sala	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	2	8	8
11. Muller	—	1	—	—	—	—	1	1	1	3	—	—	—	7	7
12. Spence	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6
13. Campos	—	—	—	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	5	5
14. Forini	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4	4
15. Weaver	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
16. Voulaz	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Hunt	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Barbazza	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	2
Andersson	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	2
20. Delavallade	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Evans	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Thiim	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	1
Borguidd	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1

F. 3 TRICOLORE/A Misano l'ultima sfida per il titolo

# Il grande fratello

Ivan Capelli, campione europeo, scenderà in pista per dare man forte al compagno di team Alessandro Santin nel duello con Caffi. E il suo ruolo potrebbe rivelarsi determinante

**DOMENICA** prossima 28 ottobre a Misano Adriatico si concluderà l'appassionante sfida tra Alessandro Santin e Alex Caffi per il titolo italiano di Formula 3. Prima dell'ultima gara di campionato Santin vanta due punti di vantaggio su Caffi e il calcolo delle probabilità gioca a suo favore tenendo conto che può far tesoro di quattro vittorie contro le due di Caffi, che in caso di pari punteggio gli porterebbero in ogni caso il titolo italiano. Ma a Misano, oltre al duello che vale un'intera stagione, assisteremo sicuramente al rientro in una gara di campionato italiano di Ivan Capelli neo-campione europeo di Formula 3. Capelli infatti, conclusa la gara di Jarama, venerdì mattina sarà di nuovo in pista a Misano per le prove libere con la sua Martini Alfa Romeo, sulla quale per la prima volta saranno montate gomme Michelin S 302, vale a dire i pneumatici obbligatori nel campionato italiano. Non sarà facile per il team Coloni e per Capelli trovare con tale gomma l'assetto ideale in poche ore, ma l'ordine è di vincere il campionato a tutti i costi e da buon professionista Capelli metterà tutta la sua esperienza e la sua capacità a disposizione della squadra e a favore di Santin. Al neo campione europeo, abbiamo chiesto un parere sulla sfida finale del campionato italiano e sul suo coinvolgimento quale pilota del team Coloni.

— Come ti senti nella veste di colui che può anche decidere un campionato con l'aiuto prestato in gara a Santin?

**«Io corro a Misano per vincere. Enzo Coloni in proposito mi ha dato via libera e io non avrò nessuna remora per cercare di arrivare primo».**

In pratica l'intervento di Capelli è teso a strappare a Caffi quei nove punti che gli darebbero automaticamente il titolo, tenendo presente che Santin giungendo secondo dietro al bresciano e prendendo sei punti, perderebbe il campionato per un punto.

— Ma non ti dispiacerebbe togliere a Santin la soddisfazione di aver vinto il campionato solo con le sue forze?

**«Secondo me Santin ha già vinto il campionato e lo ha fatto senza il mio aiuto. Vorrei ricordare che se non gli fossero stati tolti i punti del Mugello, a Imola si sarebbe laureato campione italiano. A tal proposito, so che Coloni è intervenuto presso gli organi competenti CSAI per vedere di ottenere quei sei punti. Una risposta definitiva si dovrebbe avere dopo Misano. Tornando alla gara, mi è stato chiesto di fare in modo che il vantaggio di Santin su Caffi resti tale e io ben volentieri rispetto lo spirito della squadra che è quello di aiutarsi a vicenda».**

— Qualora la situazione di gara e di campionato lo imponesse, lasceresti passare davanti Santin?

**«Ripeto, l'ordine è di vincere qualora Santin abbia dei problemi. Se invece dovessero verificarsi delle condizioni di classifica tipo Caffi secondo, io terzo e Santin quarto o quinto, gli cederei la mia posizione anche perché**

principali pregi e difetti di Santin e Caffi?»

**«Santin a mio avviso è un ragazzo che in giornata-si è in grado di battere anche me; se però ha qualche problema psicologico e non si sente in grado di battersi ad armi pari, è forse più vulnerabile di altri piloti quando hanno gli stessi suoi problemi. Tutti abbiamo queste giornate di sconfitto in cui non ci sentiamo in grado di battere chiunque e anche il pilota mediamente meno veloce di noi ci dà fastidio. Forse Santin fra tutti noi è soggetto a queste variazioni di sicurezza in se stesso, nelle proprie forze, nelle proprie capacità. Caffi va forte, ha solo bisogno di esperienza, deve ancora riuscire a capire quali sono i piccoli problemi di messa a punto di una vettura, non tanto per trovarli ma per eliminarne un buon 50%. Ciò che fa di un pilota un pilota vincente. Mi han detto che è un attimino sporco nella guida, che prende qualche cordo-**

**«Senz'altro su Santin anche perché è in testa al campionato».**

— Quale consiglio daresti ai due rivali per la gara finale?

**«Di stare dietro a Capelli, tranquilli, tranquilli... Scherzi a parte, direi loro di battersi lealmente come han sempre fatto finora, senza pensare che ci può essere un compagno di squadra (nel caso di Santin) che lo può aiutare. Ognuno la fortuna se la costruisce da solo».**

**Roberto Teso**

■ **CALENDARIO 1985** — Questa settimana a Roma l'Associazione Operatori di Formula 3 presenterà alla CSAI la sua proposta di calendario per il campionato italiano di F.3 1985. La «bozza» prevede 12 gare (più 2 di riserva) così attribuite ai vari circuiti: Imola (2), Monza (2), Mugello (2), Vallelunga (2), Magione 1, Misano (1), Varano (1), Pergusa (1). Imola e Monza si incaricherebbero anche di ospitare le eventuali gare di riserva.



Enzo Coloni (a sinistra) sembra voler tranquillizzare il suo pilota Alessandro Santin prima della sfida decisiva di Misano con Alex Caffi: «Non temere, ci sarà Ivan a darci una mano!». Capelli scenderà in pista con la sua Martini-Alfa «europea». (Foto Massari)

son sicuro che dai box partirebbero ordini ben precisi».

— Quale sarebbe la tua reazione se tornato in una gara di campionato italiano dovessi accorgerti che sia Santin sia Caffi sono più veloci di te?

**«C'è sempre una ragione per cui una cosa succede; significherebbe che sulla Martini non sono riuscito a trovare la messa a punto ideale per Misano oppure che io, abituato alle gomme da europeo, non riesco a sfruttare al meglio le gomme da italiano, o meglio che mi sono dimenticato come si fa».**

— Quali sono secondo te i

lo e che fa scivolare la macchina, cosa che almeno con le vetture ad effetto suolo è meglio evitare se non si è costretti a farlo».

— Come pensi dunque finirà il campionato?

**«Sicuramente Caffi è un ottimo pilota, ma ha bisogno di maturare. L'anno prossimo sarà senz'altro in grado di vincere molte gare e di puntare con sicurezza al campionato. In Santin invece vedo l'uomo che a Misano può ribadire il fatto di essere il degno leader del campionato».**

— Se dovessi puntare dei soldi sul vincitore del campionato, su chi lo faresti?

Esecutivo Csai

## Un vantaggio per la F. 2000

**ROMA** — Si è tenuto a Roma in settimana il Comitato Esecutivo che ha dovuto deliberare in merito alle indicazioni espresse dall'ultimo Consiglio nazionale sportivo allargato di Imola sui regolamenti tecnici e sportivi della prossima stagione. In linea di massima sono state accettate le linee discusse nel CNS e i cambiamenti marginali riguardano solo i rally, che verranno corsi secondo lo schema approvato ad Imola. In realtà sono state ridotte da 5 a 4 le gare a coefficiente massimo (4) valide per il Cir e per gli open (S. Remo, Costa Smeralda, Sicilia, Elba) lasciando così fuori l'imbarazzo «politico» di dover scegliere una quinta gara da aggiungere a questa. Qualcos'altro è stato cambiato anche nel meccanismo dei punteggi. E per finire una battaglia importante è stata vinta a favore della F. 2000. Le F3 con strozzatura limitata che quest'anno con la limitazione di almeno due anni di anzianità delle macchine, aveva avuto dopo tanto successo un pauroso calo di partecipazioni. Il prossimo anno chi ha una macchina «anziana» può scegliere se partecipare all'italiano trasformando la vettura con il fondo piatto o se preferisce il trofeo F. 2000 lasciando la vettura come è.

## Al Mugello conclusione «italiana» del campionato **Il sigillo di Ravaglia**

La Bmw, che l'anno prossimo deserterà la serie, ha vinto la gara di chiusura con Roberto Ravaglia e Stuck. Le Jaguar fuori gioco per incidenti, le Volvo, si sono arrese nel finale. La gara turbata da un tragico episodio: muore un commissario investito da un'auto

di Gaetano Dima

**SCARPERIA** — In una giornata di lutto per lo sport automobilistico, Roberto Ravaglia ha colto un successo inatteso. Dieter Stappert, responsabile dell'attività sportiva della Bmw, aveva disertato la grande sfida di F.1 di scena all'Estoril per venire al Mugello ad assistere all'ultima gara ufficiale della Bmw nel campionato Euroturismo (com'è noto, la casa tedesca l'anno prossimo sarà assente). Alla vigilia scherzando, aveva pronosticato una vittoria di Ravaglia. Il pilota mestrino, forse galvanizzato da questa inaspettata previsione, è stato l'autentico mattatore della giornata ed è giunto primo al traguardo. Partito dalla sesta posizione, con grande grinta ha rimontato le Bmw di Quester e di Brancatelli, le Jaguar inserendosi poi tra le Volvo di Granberg e Lindström. Ad un certo punto è passato anche al comando ma poi ha preferito mettersi all'ombra della Volvo di Granberg sapendo che le vetture svedesi erano più veloci della sua Bmw in rettilineo ma anche che avrebbero necessitato di un maggior numero di soste.

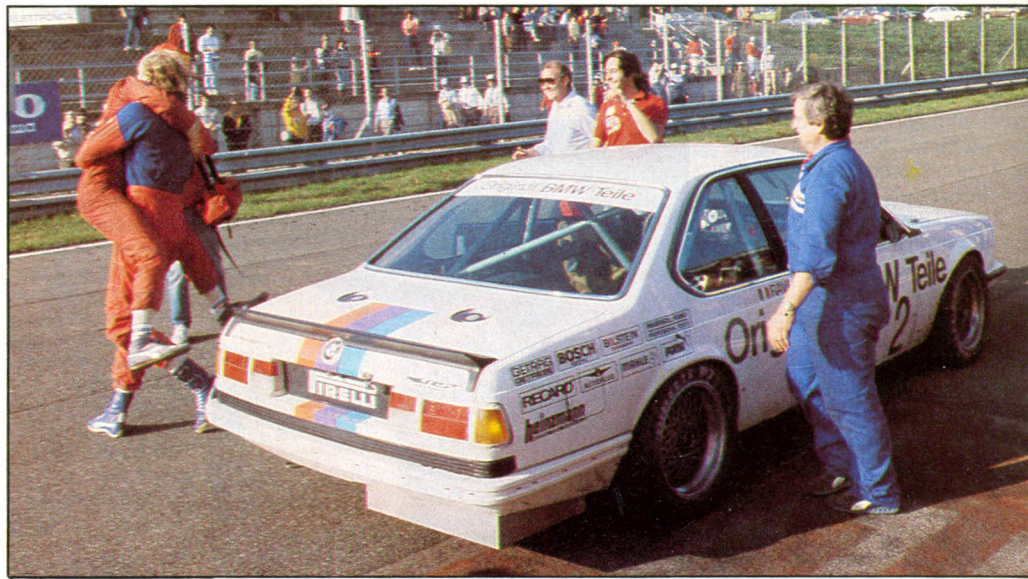
Il resto della corsa Ravaglia lo ha fatto con una regolarità cronometrica lasciando la vettura perfetta a Stuck (sostituito a Renter da Stappert) che gli ha dato il cambio dopo circa due ore e quaranta di corsa. Stuck non è stato da meno del mestrino gestendosi bene il vantaggio e permettendosi persino una sosta di sicurezza. Un canto del cigno quello della Bmw che avrebbe potuto avere più macchine nella zona alta di classifica, se le vetture della Bmw Italia (quinta e sesta) non avessero sofferto problemi di assetto. Una buona prestazione comunque l'aveva fornita l'intramontabile e grintoso Giancarlo Naddeo che aveva portato la sua Bmw-Piazzaro in seconda posizione. Dato il cambio alla terza ora a Palma, questi già al primo giro rompeva il carter su un cordolo come aveva fatto in precedenza Quester e si doveva ritirare. Prologo di una tragedia che doveva colpire un commissario di percorso. Infatti sull'olio del romano, alcuni commissari intervenivano per coprire con il «filler» la larga

chiazza, mentre un altro commissario Marzio Magherini, agitava la bandiera gialla. Il sopraggiungente Mario Ketterer lo investiva riducendolo in fin di vita.

**BMW A PARTE**, le Volvo in difficoltà più delle avversarie tedesche sul misto hanno dimostrato di essere ormai vetture temibili e affidabili e per il prossimo anno si candidano come le vetture da battere visto che al team svedese ufficiale dovrebbero affiancarsi altre due macchine preparate da Eggenberger. La potenza

della vettura svedese consuma velocemente le gomme anche se con la soluzione di 17 pollici presentata al Mugello le cose vanno meglio. Due soste in più, anche se veloci, hanno avuto il loro peso sulla corsa di Granberg-Elgh e Lindström-Olofsson, terzi e quarti sul traguardo. Poca fortuna infine per le Jaguar che dopo aver condotto i primi dieci giri in testa con Percy e Walkinshaw, hanno dovuto arrendersi il primo inseguito ad una uscita di strada per lo scoppio di un pneuma-

tico e il secondo per un «desciappamento». La Jaguar meglio piazzata è stata quella di Calderari-Sears Brundle, solo quinta dietro a Kelleners e Brancatelli. Nella seconda divisione Drovandi e Kremer con l'Alfa non hanno avuto problemi a vincere dopo che Lella Lombard era uscita al primo giro e Micangel e Vogt, quest'ultimo con la Bmw 323, nel duello della prima ora erano stati costretti a perdere tempo ai box per una foratura dopo un robusto contatto tra di loro. □



### **Ravaglia: Non ho sbagliato niente**

**RAVAGLIA** sorridente e felice, complimentato da tutti: «Sono contento di aver firmato l'ultima gara della Bmw, prima del ritiro dal campionato Europeo Turismo. Sono felice anche di aver dato a Schnitzer la prima vittoria della stagione. Penso di aver fatto una bella corsa senza errori dall'inizio alla fine. Nella mia rimonta nelle prime fasi della gara potevo andare più forte e tentare di superare la Volvo di Granberg, ma sapevo che dovevo fare più soste per cambiare le gomme e non ho rischiato».

**HANS J. STUCK**: «È stata una gara stupenda, merito soprattutto di Ravaglia che è andato fortissimo. Io ho fatto una sosta in più per cambiare le gomme e fare benzina, ma solo per sicurezza perché di problemi non ne abbiamo avuti. Roberto è stato veramente fantastico».

**GRANBERG**: «La macchina era perfetta, ho cercato di

allungare il più possibile i turni di guida ma con le nuove gomme da 17 pollici, pur essendo migliori delle altre da 16, non abbiamo ancora raggiunto l'optimum sulla distanza».

**ELGH**, che ha diviso la Volvo con Granberg, dice: «Abbiamo dovuto faticare molto sulle gomme e sapendo di dover fare più soste abbiamo tirato molto nei turni di guida; la macchina comunque sarà quella da battere».

**KELLENERS**, alla sua ultima gara: «Ho fatto quello che ho potuto ma le gomme si deterioravano prima del previsto».

**GRANO**: «È la prima volta in 4 anni che non azzecciamo l'assetto sulle macchine di Eggenberger. Può capitare. Del resto la gara è nata male sin dalle prove.

## 500 KM DEL MUGELLO

Dodicesima e ultima gara del campionato europeo turismo  
Scarperia, 21 ottobre 1984

### Così (in 44) al via e (in 25) al traguardo

<b>Jaguar XI-S</b> (Walkinshaw-Heyer) 2'09"54	<b>Jaguar XI-S</b> (Percy-Brundle) 2'09"16
<b>BMW 635 CSI</b> (Stuck-Quester) 2'10"08	<b>BMW 635 CSI</b> (Brancatelli-Kelleners) 2'10"02
<b>BMW 635 CSI</b> (Ravaglia-Reuter) 2'10"48	<b>Volvo 240 Turbo</b> (Elgh-Granberg) 2'10"14
<b>Jaguar XI-S</b> (Calderari-Sears Brundle) 2'10"77	<b>Volvo 240 Turbo</b> (Olofsson-Lindstroem) 2'10"54
<b>BMW 635 CSI</b> (Naddeo-Palma) 2'12"25	<b>BMW 635 CSI</b> (Grano-Mueller) 2'12"03
<b>BMW 635 CSI</b> (Sigala-Micangeli-Enge) 2'13"34	<b>BMW 635 CSI</b> (Vogt-Ketterer) 2'13"28
<b>Volvo 242 Turbo</b> (Neve-Pirnay) 2'13"71	<b>Volvo 242 Turbo</b> (Delcourt-Dieudonné) 2'13"66
<b>Alfa Romeo GTV6</b> (Francia-Lombardi) 2'14"36	<b>Alfa Romeo GTV6</b> (Drovandi-Cremer) 2'14"23
<b>BMW 635 CSI</b> (Hamelman-Felder) 2'14"95	<b>Volvo 242 Turbo</b> (Sturesson-Simonson-Cipolli) 2'14"69
<b>BMW 635 CSI</b> (Werginz-Conti-Micangeli) 2'15"99	<b>Alfa Romeo GTV6</b> (Micangeli-Conti) 2'15"91
<b>Alfa Romeo GTV6</b> («Melville»-Meireles) 2'17"09	<b>VW Golf</b> (Hohenester-Martin) 2'16"44
<b>Alfa Romeo GTV6</b> (Toffoli-Cipriani) 2'18"54	<b>Alfa Romeo GTV6</b> («Spiffero»-Boucher) 2'17"12
<b>Alfa Romeo GTV6</b> («Tango»-Benzi-Pedol) 2'19"31	<b>Alfa Romeo GTV6</b> (Soli-Camathias-Suster) 2'18"66
<b>Alfa Romeo GTV6</b> (Massa-Arlotti-Mezzini) 2'20"64	<b>Alfa Romeo GTV6</b> (Fiorelli-Taverna) 2'20"05
<b>Toyota Corolla 1600</b> (Hoyer-Poulsen-Nielsen) 2'23"00	<b>Alfa Romeo GTV6</b> (Goring-Fischhaber) 2'21"82
<b>BMW 323 i</b> (Giuliani-Fracastoro-Lanzetti) 2'23"55	<b>Audi 80</b> (Clemente-Da Schio-Capra) 2'23"48
<b>Alfasud Sprint</b> («Toby»-Caramatti) 2'23"92	<b>Alfasud TI</b> (Calamai-Holz) 2'23"86
<b>VW Golf GTi</b> (Vaillant-Neve) 2'24"80	<b>VW Golf GTi</b> (Fermine-De Liedekerke) 2'27"51
<b>VW Golf GTi</b> (Stallman-Ley) 2'25"91	<b>Ford Escort</b> (Roti-Ciardri) 2'25"72
<b>VW Golf GTi</b> (Sistelli-De Angelis) 2'28"36	<b>VW Golf GTi</b> (Migliorini-Kasters-Winderik) 2'27"51
<b>Alfasud Sprint</b> (Ferlito-Brandi) 2'34"06	<b>Audi 80</b> (Jerancic-Milenkovic) 2'30"54
<b>Opel Manta</b> (Toia-Milani-Pozzi) 2'39"95	<b>Alfasud Sprint</b> (Berruto-Volschi) 2'34"59

I principali ritiri: Alfasud (Holz-Calami) uscita di strada; Alfa Romeo GTV6 (Suster-Camathias) uscita di strada; VW Golf GTi (Ley-Stallmann) uscita di strada; BMW 635 CSI (Stuck-Quester) carter olio; BMW 323 i (Lanzetti-Fracastoro-Giuliani) iniezione; Jaguar XJ-S (Percy-Brundle) uscita di strada; Jaguar XJ-S (Walkinshaw-Heyer) gomme; Volvo 240 Turbo (Delcourt-Dieudonné) motore; Alfa Romeo GTV6 (Lombardi-Francia) incidente.

1. **BMW 635 CSI** 96 giri pari a km 503,320 in 3.36"03"09 (Ravaglia-Stuck)
2. **Volvo 240 Turbo** 3.36"42"59 (Granberg-Elgh)
3. **Volvo 240 Turbo** 3.37"10" (Olofsson-Lindstroem)
4. **BMW 635 CSI** 3.37"22"68 (Kelleners-Brancatelli)
5. **Jaguar XJ-S** 3.37"50"60 (Calderari-Sears-Brundle)
6. **BMW 635 CSI** a 1 giro (Grano-Mueller)
7. **BMW 635 CSI** a 2 giri (Felder-Hamelman)
8. **BMW 635 CSI** a 2 giri (Micangeli-Sigala-Breti)
9. **Volvo 240 Turbo** a 3 giri (Pirnay-Neve)
10. **Alfa Romeo GTV6** a 4 giri (Drovandi-Cremer)
11. **Alfa Romeo GTV6** a 4 giri («Spiffero»-Boucher)
12. **BMW 635 CSI** a 6 giri (Micangeli-Verginz-Conti)
13. **Alfa Romeo GTV6** a 6 giri (Marco Micangeli-Pietro-marchi)
14. **Alfa Romeo GTV6** a 6 giri (Cipriani-Toffoli)
15. **Toyota Corolla** a 6 giri (Nielsen-Hoyer-Poulsen)
16. **VW Golf GTi** a 8 giri (Hohenester-Martin)
17. **Volvo 240 Turbo** a 9 giri (Sturesson-Cipolli-Simonsson)
18. **VW Golf GTi** a 10 giri (Fermine-De Liedekerke)
19. **Alfa Romeo GTV6** a 11 giri (Massa-Arlotti-Mezzini)
20. **Audi 80** a 11 giri (Capra-Clemente-Schio)
21. **Alfasud** a 13 giri (Caramatti-«Toby»)
22. **BMW 635 CSI** a 15 giri (Naddeo-Palma)
23. **BMW 323 i** a 17 giri (Vogt-Ketterer)
24. **Alfa Romeo GTV6** a 18 giri («Melville»-Metreles)
25. **VW Golf GTi** a 20 giri (Masi-Migliorini)



KETTERER DISPERATO DOPO LA TRAGEDIA (Attualfoto)

La morte di Marzio Magherini

## Aveva detto: «Quel punto è pericoloso!»

SCARPERIA — Mancavano 24 giri al termine della gara, erano le 13,55 quando alla curva dell'Arrabbiata è accaduto l'incidente che è costato la vita al commissario di percorso Marzio Magherini. La dinamica dell'incidente, per quanto è stato possibile ricostruirlo subito dopo l'accaduto, è stata innescata dalla sbandata della BMW di Palma che è salito sul cordolo ed ha rotto la coppa dell'olio; il pilota romano era appena salito sulla propria vettura dando il cambio a Naddeo, dopo aver sostituito le gomme. Presumibilmente, per questo motivo, con le gomme ancora fredde, Palma ha sbandato alla curva Savelli, finendo sul cordolo. Ha rimesso in pista la macchina e si è fermato sulla via di fuga dopo l'Arrabbiata. A questo punto i commissari di percorso hanno cominciato a cospargere la pista di filler nel punto dove si trovava l'olio, mentre Magherini agitava la bandiera gialla. Sono passate molte vetture, ormai era già quasi trascorso un giro, quando sono arrivate due macchine, una dietro all'altra, che vedendo i commissari sventolare le bandiere gialle, hanno rallentato notevolmente, per quanto affermato da testimoni oculari. Lo stesso Magherini, vedendo arrivare le due vetture, ha fatto segno di passare all'esterno. La prima vettura si è spostata, mentre la seconda, la BMW di Ketterer, che seguiva attentissima, non si è accorta dei segnali dei commissari, forse anche per la polvere alzata dalla prima vettura, investendo in pieno il povero commissario. Magherini è stato subito soccorso dal personale di

servizio e dal medico che si trovava a bordo dell'ambulanza. Vista la gravità della situazione è stato deciso il ricovero urgente del commissario al pronto soccorso dell'autodromo. Al centro medico il Magherini è arrivato in stato di arresto cardio-respiratorio, sono stati effettuati vari tentativi di rianimazione. Tutto inutile. Si decideva allora per l'immediato ricovero all'ospedale di Luco del Mugello, dove però il commissario giungeva ormai senza più vita. La morte del Magherini è avvenuta, secondo il referto medico, per trauma cranico e toracico-addominale. Marzio Magherini era il decano dei giudici di gara del Mugello. Da quando esiste l'autodromo toscano era stato sempre presente ed era considerato il padre di tutti i commissari di percorso. Era stimatissimo per la correttezza e per la simpatia che riusciva ad esprimere anche nei frangenti più difficili. Era stato lui a scegliere la curva dell'«Arrabbiata» proprio nella recente manifestazione dell'Euro-F. 2; ci aveva spiegato il perché di questa richiesta. «Sono voluto venire qui all'Arrabbiata perché è la curva più pericolosa e ci vuole molta esperienza in caso di incidente. Questi ragazzi sono giovani, tutti bravissimi, ma visto che ho insegnato a loro il mestiere, è meglio che prenda la responsabilità della postazione più pericolosa». L'esperienza, in questo caso, non è stato sufficiente. A dimostrazione della competenza e di quanto fosse stimato, ricordiamo che Magherini era il rappresentante dei giudici di gara toscani in seno alla CSAI.

Piero Campari

La cronaca del Mugello

## La grande battaglia con le due Volvo

SCARPERIA — Alla partenza sembrava che le Jaguar di Percy e Walkinshaw potessero avere la meglio sul lotto degli avversari. Alla prima curva, quella di S. Donato, si gira la Lombardi che finisce nella sabbia, alzando una grande nube; fortunatamente niente di grave. Si deve comunque ritirare. Intanto le due vetture inglesi continuano a comandare la corsa con Walkinshaw davanti a Percy, seguiti dalle due Volvo e dalla BMW di Ravaglia che nonostante una partenza abbastanza lenta ha incominciato una progressiva rimonta. Quando sembrava che la lotta in testa fosse esclusivamente riservata alle vetture tedesche ed inglesi, il «patron» del team Jaguar si ferma ai box con la ruota destra afflosciata. Dopo pochi giri toccherà anche al suo compagno di squadra, Percy, passato nel frattempo al comando, fermarsi e in modo più brusco di Walkinshaw: sempre per le gomme finisce fuori strada alla «Materassi». Prende così la testa della gara la coppia Granberg-Elgh su Volvo, che rimangono al comando e da soli, per una ventina di giri. Intanto continua la rimonta di Ravaglia che al 57. giro, dopo aver studiato a lungo la situazione, passa al comando della curva «Luco», dimostrando un grande tempismo e sicurezza del mezzo. Subito dopo la Volvo di Elgh si ferma per il cambio: il pilota rientra in corsa in quarta posizione. Dietro Ravaglia, l'altra Volvo di Lindstroem-Olofsson, seguono le Bmw di Quester, Grano e Palma anche loro in grande rimonta.

AL CAMBIO di guida si ferma definitivamente la Bmw di Quester-Stuck, con Ravaglia ancora in testa, che continua ad aumentare il proprio vantaggio nei confronti della Volvo di Elgh che accusa un ritardo di oltre 1'30". La Volvo si ferma nuovamente ai box per cambiare le gomme, avendo rallentato nella seconda parte della gara per le mescole non idonee al percorso. Riparte velocemente con Elgh alla guida ed attacca con rabbia cercando di rimontare lo svantaggio nei confronti della Bmw, su cui era salito Stuck. Nel cambio delle gomme si avvantaggia l'equipaggio italiano formato da Naddeo e Palma che raggiungono con pieno merito la seconda posizione davanti alle due Volvo. Si ferma anche la Bmw di Chiazzaro e sale Palma a dare il cambio a Naddeo, mantenendo la seconda posizione. Arrivato alla curva «Savelli», il romano sbanda finendo sul cordolo e rompe la coppa dell'olio inondando la pista. Ciò innescherà l'incidente della curva successiva in cui perderà la vita il commissario di percorso Magherini e di cui parliamo a parte.

La gara continua con la Bmw di Ravaglia guidata da Stuck e con le due Volvo che si assicurano la seconda e la terza posizione con Elgh davanti al suo compagno di scuderia Lindstroem. Nella seconda divisione bella lotta fin dalle prime tornate fra Micangeli con l'Alfa Romeo e Ketterer con la Bmw. I due piloti dovevano fermarsi ai box per una foratura dopo che nella bagarre erano entrati in collisione. Questo però ha fatto perdere loro il comando della divisione dove Drovandi si era portato in testa controllando a distanza «Spiffero» e aumentando il suo vantaggio fino alla fine della gara. (c.p.)

F. 2000

## Zani bracca Tesini

SCARPERIA — Alla penultima gara di trofeo, due punti della classifica generale separano il leader Tesini dal suo inseguitore Zani che gli ha messo le ali ai piedi. Zani ha condotto una gara grintosa che lo ha portato in testa dopo circa sei giri, cercando di rimontare Nieri dopo che, aver fatto la pole position, aveva condotto nelle prime fasi. Tesini, dal canto suo, con una vettura che aerodinamicamente meno si prestava alle punte velocistiche del Mugello rispetto alla Ralt dell'avversario, con la sua Alba è rimasto intrappolato nel gruppetto che lottava per la terza posizione, composto da Merelli, Tommasini e da lui stesso. I cambiamenti di posizione fra i tre si sono susseguiti in una bella sequenza appassionante, mentre nel lotto degli inseguitori si metteva in luce Mendis. Sul traguardo Zani chiudeva la gara con un buon margine su Nieri. Merelli era terzo mentre Tesini bruciava sul filo Tommasini, superato all'ultima tornata. (g.d.)

VELOCITÀ IN CIRCUITO

Scarperia, 21 ottobre 1984  
Formula 2000

La classifica

1. Zani (Martini MK34) 15 giri in 30'22"30; 2. Nieri (March 793) 30'30"75; 3. Merelli (Dallara) 30'39"78; 4. Tesini (Alba) 30'40"15; 5. Tommasini (Martini) 30'40"16; 6. Mendis (Ralt 3P) 30'40"83; 7. Soldi (Dallara) 30'46"34; 8. Zullo (Martini) 30'46"89; 9. Vegani (Ralt) 30'47"11; 10. Pantano (Dallara) 31'18"55; 11. Amadori (Martini) 32'11"20; 12. Carli (March) 32'11"56; 13. Ferrari (March) 32'21"45; 14. Spiller (Ralt) a un giro; 15. Lusuardi (Argo) a un giro.

□ Giro più veloce: Zani in 1'59"79 media 156,626 kmh.

## Classifiche finali dell'Europeo Turismo

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

### MARCHE

1. Alfa Romeo	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	240
2. Jaguar	20	12	20	20	20	20	20	8	20	15	12	8	195
3. Bmw	15	20	15	10	8	12	12	20	15	20	15	20	182
4. Toyota	20	15	10	20	8	—	20	12	20	—	15	20	160
5. Volkswagen	4	20	—	15	15	20	15	20	—	15	20	15	155
6. Volvo	6	1	3	6	10	10	10	6	—	8	20	15	95
7. Audi	—	—	—	—	20	—	12	15	—	12	12	12	83
8. Ford	15	12	—	12	10	—	—	—	1	20	—	—	69
9. Rover	—	—	—	—	4	4	8	15	3	—	4	—	38
10. Opel	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	10

### PILOTI

1. Walkinshaw	29	16	2	21	29	29	—	10	29	—	16	—	181
2. Heyer	29	16	2	21	29	29	—	—	29	—	16	—	171
3. Percy	—	—	29	16	21	21	29	10	29	—	16	—	168
4. Drovandi	20	10	—	20	12	20	10	20	—	15	20	20	167
5. Kelleners	21	13	—	13	10	7	16	29	—	29	—	13	151
6. Brancatelli	21	13	—	13	10	7	16	29	—	29	—	13	151
7. Stuck	—	21	16	10	7	10	1	—	16	16	21	29	147
8. Hoyer	20	15	10	20	8	—	20	12	12	—	—	20	137
Poulsen	20	15	10	20	8	—	20	12	12	—	—	20	137
Lombardi	—	—	15	15	20	15	20	—	20	20	12	—	137
Francia	—	—	15	15	20	15	20	—	20	20	12	—	137
12. Nielsen	20	15	—	20	8	—	20	12	12	—	20	20	127
Cremer	12	—	20	—	—	10	10	20	—	15	20	20	127
14. Calderari	—	3	10	29	16	—	21	—	—	21	13	10	123

MG METRO CHALLENGE/Conclusione prevista

## Pace mette la «firma» alla sua stagione

SCARPERIA — Con la vittoria nell'ultima prova, Giampaolo Pace ha siglato una stagione eccezionale; ormai vincitore del Challenge Metro '84, il ventiduenne viterbese ha colto il suo terzo successo stagionale al termine di una gara stupenda in cui ha dominato entrambe le manches. Per i suoi avversari non è rimasto che lottare per le piazze d'onore; l'ha spuntata Ricci davanti a Grassetto mentre per il secondo posto del campionato ha prevalso Marcello Gunnella, penalizzato al Mugello da una vettura scarsamente competitiva. Da segnalare che al termine della prima manche Ricci aveva presentato un discutibile reclamo contro la vettura di Pace, peraltro risultata regolare. (m.m.)

VELOCITÀ IN PISTA

Scarperia, 21 ottobre 1984

MG Metro Challenge

Ultima gara della stagione

Le classifiche

Prima manche: 1. Giampaolo Pace in 27'00"34 media kmh 128,184; 2. «Donald Duck» 27'02"76; 3. Ricci 27'09"95; 4. Grassetto 27'28"04; 5. Gunnella 27'29"47; 6. Benedini 27'29"93; 7. Baldi 27'45"49; 8. Brancatelli 27'47"23; 9. Raimondi 28'13"17; 10. Cantera 28'23"03; 11. Di

Filippo 28'29"89; 12. Gaina 28'54"38; 13. «Nivas» 28'58"24.

□ Giro più veloce il 2. di Pace in 2'25"81 media kmh 129,497.

Seconda manche: 1. Pace in 26'58"60 media kmh 128,22; 2. Ricci 27'05"26; 3. Grassetto 27'05"42; 4. Gunnella 27'09"45; 5. Benedini 27'19"10; 6. «Donald Duck» 27'20"66; 7. Russo 27'24"85; 8. Scarabelli 27'25"13; 9. Gradoli 27'30"07; 10. Ambrosini 27'37"69; 11. Brancatelli 27'42"79; 12. Cantera 27'50"26; 13. Raimondi 27'50"66; 14. Baldi 28'13"24; 15. Boffa 28'16"35; 16. Nivas 28'32"14.

□ Giro più veloce il 4. di Pace in 2'25"23 media kmh 130,014.

Classifica per somma di tempi: 1. Pace Giampaolo 22 giri in 53'58"94 media kmh 128,253; 2. Ricci 54'15"21; 3. «Donald Duck» 54'23"40; 4. Grassetto 54'33"46; 5. Gunnella 54'38"92; 6. Benedini 54'49"03; 7. Brancatelli 55'30"02; 8. Baldi 55'58"83; 9. Raimondi 56'03"83; 10. Cantera 56'13"29; 11. Nivas 57'30"38; 12. Boffa a 5 giri; 13. Gaina a 5 giri; 14. Scarabelli a 6 giri; 15. Gradoli a 7 giri; 16. Di Filippo a 9 giri; 17. Russo a 11 giri; 18. Ambrosini a 11 giri.

□ Giro più veloce di Pace in 2'25"23, media kmh 130,014.

Classifica finale: 1. Pace p. 116; 2. Gunnella 79; 3. Benedini 77; 4. Ricci 63; 5. Scarabelli 58; 6. Grassetto 53; 7. «Donald Duck» 51; 8. Gradoli 42; 9. Presenzini 34; 10. Russo 33.

CAMPIONATO CART/La penultima gara a Laguna Seca

## Andretti verso il titolo

Giungendo secondo alle spalle di Rahal, Andretti ha messo una seria ipoteca sulla vittoria finale. Ottima la prova di Bruno Giacomelli, piazzatosi 8. Ritirato l'europeo di F. 2 Thackwell

di Lino Manocchia

**LAGUNA SECA** — Dopo la penultima gara del campionato Cart, Mario Andretti ha incrementato il proprio vantaggio su Tom Sneva nella classifica generale e adesso attende fiducioso la gara conclusiva di Las Vegas, in calendario il 10 novembre prossimo. A Laguna Seca Andretti senior è giunto secondo alle spalle di Bobby Rahal la cui March aveva finalmente trovato un buon livello di funzionamento. La giornata felice di Mario è stata completata dal terzo posto del figlio Mike che di gara in gara conferma il proprio talento. Assente Corrado Fabi a causa della dolorosa perdita del papà, gli italoamericani presenti hanno trovato un nuovo idolo da sostenere: Bruno Giacomelli che tornava al campionato Cart con la March 84 di Chip Ganassi dopo l'infelice esperienza con la Theodore. Giacomelli è stato autore di un'ottima gara che alla fine lo ha visto piazzarsi in ottava posizione. Un altro pilota degno di attenzione a Laguna Seca era Mike Thackwell, fresco campione di F. 2, qui debuttante con una March 84. Il neozelandese non ha avuto fortuna essendosi dovuto fermare al 59. dei 98 giri a causa di una perdita d'olio. Da

aggiungere che il posto di Corrado Fabi era stato preso da Kenny Acheson (che nell'85 correrà per la Vds) ma l'irlandese alla vigilia della corsa ha sfasciato contro il guard-rail la Lola dei fratelli Forsith.

**LA CORSA È** stata veloce ma abbastanza monotona. Andretti, partito dalla pole conquistata a tempo di record, si trascina dietro Rahal, Sullivan, il figlio Mike, Brabham, Unser jr. e Giacomelli. Una serie di testacoda toglieva dalla gara Crawford, Holmes, Lewis e Jacques Villeneuve. Dopo 20 giri Rahal riusciva a prendere il comando cedendolo ad Andretti solo per il tempo dei rifornimenti. In pratica la corsa non aveva più storia. Solo a pochi giri dalla bandiera a scacchi un piccolo brivido scuoteva il pubblico presente: Ed Pim nel tentativo di superare Josele Garza lo tamponava ed entrambi finivano nel prato. Adesso la massima formula americana, come detto, attende solo la gara di Las Vegas per andare a riposo. Tom Sneva, autore a Laguna Seca di una prova opaca, tenterà il tutto per tutto per scavalcare Andretti.

### 300 KM DI LAGUNA SECA

Laguna Seca, 21 ottobre 1984

#### Così in 27 al via

Mario Andretti (Lola T800-Ford) 54"03	Bobby Rahal (March 84C-Ford) 54"38
Danny Sullivan (Lola T800-Ford) 54"41	Geoff Brabham (March 84C-Ford) 54"49
Al Unser sr (March 84C-Ford) 55"64	Michael Andretti (March 84C-Ford) 55"70
Bruno Giacomelli (March 84C-Ford) 55"73	Peter Halsmer (March 84C-Ford) 55"77
Roberto Guerrero (March 84C-Ford) 55"79	Al Unser jr (March 84C-Ford) 56"05
Mike Thackwell (March 84C-Ford) 56"07	Howdy Holmes (March 84C-Ford) 56"12
Ed Pimm (Eagle-Chevrolet) 56"38	Al Holbert (March 84C-Ford) 56"69
Tom Sneva (March 84C-Ford) 56"85	John Paul jr (March 84C-Ford) 56"87
Jacques Villeneuve (March 84C-Ford) 57"03	Danny Ongais (March 84C-Ford) 57"17
Dick Simon (March 84C-Ford) 57"98	Josele Garza (March 84C-Ford) 58"02
Scott Brayton (March 84C-Ford) 58"24	Steve Chassey (March 83-Chevrolet) 58"73
John Morton (March 84C-Ford) 58"76	Jim Crawford (March 83-Ford) 59"00
Ed Kuhn (March 83-Ford) 59"81	Randy Lewis (March 83-Ford) 1'01"30
Dick Ferguson (Eagle-Chevrolet) 1'02"00	

**La classifica:** 1. Bobby Rahal (March 84 C-Ford) alla media di 192,6 km/h; 2. Andretti Mario (Lola T 800) a 13"; 3. Michel Andretti (March 84 C); 4. Unser jr (March 84 C); 5. Geoff Brabham (March 84 C); 6. Unser sr (March 84 C) a 1 giro; 7. Guerrero (March 84 C) 8. Giacomelli (March 84 C); 9. Sullivan (Lola T 800); 10. Sneva (March 84 C).

**Così dopo 14 gare:** 1. Andretti punti 161; 2. Sneva 145; 3. Rahal 131; 4. Sullivan 114; 5. Mears 110.

■ **MEARS E DALY** — I due piloti della Cart rimasti gravemente feriti recentemente durante due incidenti diversi, Rick Mears e Derek Daly, stanno decisamente meglio. Il primo è già stato dimesso dall'ospedale e dovrebbe essere presto in grado di prepararsi per la prossima stagione, che disputerà nuovamente con il team Penske. Daly, invece, è stato sottoposto ad un secondo intervento importante ai talloni però anche il suo futuro dovrebbe essere assicurato poiché il direttore del team Provimi-Veal, Groeneveld, gli ha assicurato una guida per l'85.



### Un nuovo V8 Chevrolet

**NEW YORK** — La Chevrolet sta preparando un V8 turbo aspirato da applicare nelle macchine tipo Indy ed in quelle di F. 1. Il propulsore costruito dalla Chevrolet Engineering insieme alla Penske Racing è stato disegnato da due ingegneri inglesi che fecero parte della Cosworth e che ora sono associati

con la General Motors. Il 2,6 litri che verrà collaudato entro i primi mesi del 1985, sarà applicato ai bolidi Indy del Team Penske verso la fine della stagione. Sono già pervenute numerose richieste da parte di squadre Cart che potrebbero sostituire il Cosworth allo scadere del 1985, quando cioè la produzione del nuovo motore sarà in pieno

sviluppo. A detta di Roger Penske il propulsore V8 con turbo «sarà estremamente economico» sia per il costo di produzione che per il consumo di carburante: una vettura Cart con un gallone (quattro litri circa) di benzina invece di percorrere 18 miglia, ne potrà coprire 21.

(l. man.)

VELOCITÀ IN SALITA/Vittoria ai Monti Iblei e secondo titolo regionale

## Epidemia di Rosolia

**CHIARAMONTE GULFI** — È stato positivo per Benny Rosolia l'ultimo appuntamento stagionale del calendario siciliano, la cronoscalata «Monti Iblei» disputata in condizioni climatiche eccellenti e sotto un sole ancora caldo. Il pilota trapanese ha vinto con molta autorità lo scontro con il rivale Enrico Grimaldi. Con questo successo Rosolia ha consolidato anche la sua posizione nella classifica del campionato siciliano, che il portacolori della scuderia Ateneo ha vinto per il secondo anno consecutivo. Una eventuale vittoria di Grimaldi avrebbe rovesciato la classifica, forse per questo Rosolia ha fatto di tutto per presentarsi alla partenza affrontando con coraggio l'incognita di una messa a punto non ancora perfetta della sua Osella (nonostante il certosino lavoro del preparatore Perniciaro). Grimaldi ha compiuto una «arrampicata» perfetta, rovinata però nelle ultime due curve dove il pilota dell'Etna si è disunito perdendo quel secondo che è risultato decisivo in classifica. Alle spalle dei protagonisti il generoso ma scostante «Arriva» ha preceduto Domenico Scola e Virgilio. Da rilevare ancora l'ottimo tempo di Giovanni Cassibba, che con un'Osella 1600 è riuscito a precedere Consoli e Veninata. Da quest'ultimo, soprattutto, ci si aspettava qualcosa in più, considerando l'ottima Osella di cui dispone e che usa prevalentemente per disputare il campionato di velocità in pista. Probabilmente Veninata non ha modificato di molto l'assetto da pista e ha corso per onor di firma considerando che la corsa si disputava a casa sua.

**Edo Murabito**

### VELOCITÀ IN SALITA

Chiaramonte, 21 ottobre 1984  
**XXVIII Coppa Monti Iblei**  
 Gara nazionale di velocità in salita valevole per il Trofeo della Montagna

#### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Benny Rosolia (Osella PA/9 2000) in 2'49"57 media kmh 120,377; 2. Grimaldi (Osella PA/9 2000); 3. «M. Arriva» (Osella PA/8 2000); 4. Scola D. (Osella PA/9 2000); 5. Virgilio (Osella PA/8 2000); 6. Cassibba (Osella PA/9 1600); 7. Consoli (Osella PA/7 2000); 8. Veninata (Osella Hart 2000); 9. Licata (Ams 1300); 10. Scola (Osella PA/10 AR).

#### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Faruso (A 112) in 3'58"26 media kmh 82,501; 2. Errigo (A 112) 4'01"74; 3. Sinatra (A 112) 4'08"23; 4. Manhattan (A 112) 4'12"39; 5. Poggia (A 112) 4'12"42; 6. Petralia (A 112) 4'14"38.

**Classe 1300:** 1. Villa (Samba Talbot) in 3'59"12 media kmh 88,260.

**Classe 1400:** 1. Pavone (Alfasud) in 4'08"90 media kmh 85,210; 2. Conti (Alfasud) 4'10"06.

**Classe 1600:** 1. Puglisi (Golf Gt) in 3'46"19 media kmh 92,795; 2. La Delfa (Ford Escort) 3'48"22; 3. Mancini (Ford Escort) 3'56"25; 4. Bonetti (Ritmo 105) 3'56"28; 5. Scaccianoce (Golf Gt) 4'00"58.

**Classe 2000:** 1. Ferrazzano (Ritmo 130) in

3'44"10 media kmh 93,534; 2. Cappello (Ritmo 130) 3'44"42; 3. Halifax (Ritmo 130) 3'45"97; 4. Maimone (Ritmo 130) 3'52"68; 5. Massimino (Ritmo 130) 3'53"11; 6. Sallemi (Ritmo 130) 3'56"23; 7. Munda (Ritmo 130) 3'56"67; 8. Procida (Ritmo 130) 3'58"22.

**Classe 2500:** 1. Torrisi (A.R. Gtv) in 3'44"11 media kmh 93,535.

#### GRUPPO 3

**Classe 1100:** 1. Borsellino in 4'07"55 media kmh 85,036; 2. «Alfred» 4'08"05; 3. Gerbino 4'08"68; 4. Rosano 4'11"39; 5. Marino 4'12"45; 6. Zito 4'25"85; 7. Barcellona 4'27"94. Tutti su Fiat X1/9.

**Classe 1600:** 1. Aiuto in 3'53"70 media kmh 90,068; 2. Pistorio 4'01"82; 3. Mintonieri 4'15"86. Tutti su Fiat X1/9.

**CLASSE 2000:** 1. Ceravolo (Renault 5/T) in 3'52"98 media kmh 90,343; 2. Foti 3'56"64; 3. Indelicato (Fiat 124/S) 3'59"21.

#### GRUPPO A

**Classe 1000:** 1. Gentile (Fiat Panda) in 4'07"17 media kmh 85,728; 2. Buccheri (Fiat 127) 4'19"34; 3. Vitale (Fiat 127) 4'22"42; 4. Sancho (Fiat 127) 4'23"42; 5. Di Maria (Fiat Panda) 4'50"80.

**Classe 1150:** 1. Sciacca (Fiat 127) in 3'54"12 media kmh 89,931; 2. Zappardi (A 112) 3'55"00; 3. Faro (Fiat 127) 3'55"03; 4. Morabito (Fiat 127) 3'55"52; 5. Guarino (A 112) 3'58"44; 6. Chiarella (A 112) 4'05"10; 7. Fichera (A 112) 4'06"27; 8. D'Amato (A 112) 4'13"75; 9. Conti (A 112) 4'13"99.

**Classe 1300:** 1. Magri (Mini Metro) in 3'57"21 media kmh 88,920; 2. Nucera (Alfasud) 4'20"49; 3. Borgia (Mini De Tomaso) 4'06"75.

**Classe 1400:** 1. Dorle (Renault 5) in 3'52"01 media kmh 90,620; 2. Bruno

(Citroën Visa) 4'06"46; 3. Sortino (Citroën Visa) 4'49"17.

**Classe 1600:** 1. Popoff (Talbot Samba) in 3'48"06 media kmh 92,105; 2. Valenza (Golf Gt) 3'58"99; 3. Gianni (Ford Escort) 4'02"29.

**Classe 2000:** 1. «Dino» (Ritmo 130) in 3'34"57 media kmh 97,272; 2. Beccaria (Ritmo 130) 3'40"14; 3. Pino (Ritmo 130) 3'40"70; 4. Parla (Ritmo 125) 3'56"25; 5. Lombardo (Alfetta Gtv) 3'58"14; 6. Sconti (A.R. Gtv) 4'03"33.

#### GRUPPO 2

**Classe 700:** 1. Crucitti in 4'03"86 media kmh 86,752; 2. Riso 4'06"71; 3. Casella 4'11"77. Tutti su Fiat 126.

**Classe 1000:** 1. Todaro (Panda) 3'54"17 media kmh 89,931; 2. Guastella (Fiat 127) 4'02"00.

**Classe 1150:** 1. Sottile (Fiat 128) in 3'43"73 media kmh 93,683; 2. Mannalà (Fiat 128) 3'52"28; 3. Minardo (A 112) 3'53"64; 4. Reccavallo (A 112) 3'56"88; 5. Poidomani (Fiat 128) 3'59"82; 6. Caruso (Fiat 128) 4'04"78; 7. Barilla (Fiat 128) 4'05"57.

**Classe 1300:** 1. Lodo (Fiat 128) in 3'41"44 media kmh 94,552; 2. Maiorini (Simca R2) 3'41"47; 3. Meteora (Simca R2) 3'46"53; 4. Giunta (Fiat 128) 3'47"98; 5. «Ylly» (Simca R2) 3'53"32; 6. Bortolotta (Fiat 128) 3'54"56; 7. Modica (Fiat 128) 3'58"36; 8. Scuderi (Simca R2) 3'58"63; 9. Miano (Fiat 128) 4'05"39; 10. Lunetto (Alfasud) 4'07"44; 11. Badalà (Alfasud) 4'30"31.

**Classe 1400:** 1. Guarino (Fiat Ritmo) in 3'48"34 media kmh 91,961; 2. Alessandro (Renault 5 Alpine) 3'51"23; 3. «Steiger» (Fiat Ritmo) 4'04"89.

## AUTOCROSS/Coppa Europa per Nazioni Italia a tavolino

**LOMBARDORE** — La nazionale italiana di autocross si è aggiudicata la Coppa Europa per nazioni disputata in prova unica sul crossodromo piemontese di Lombardore. È stata una vittoria sofferta, combattuta, incerta fino all'ultimo. Proprio un terzo postò del veneto Tonel in una delle 12 batterie disputate è valso quale discriminante nei confronti della nazionale cecoslovacca, che aveva concluso a pari punti con quella italiana. Sette nazioni presenti, una vettura per nazione in ciascuna delle 12 batterie disputate (suddivise in 3 manches e corse sulla distanza dei 10 giri), quattro piloti per nazione. Queste le cifre della Coppa Europa di autocross che ha visto la presenza di circa 7000 spettatori. Alla fine Luigi Tabaton, presidente della Commissione competizioni varie, sprizzava gioia da tutti i pori.

«La squadra — ha detto — è stata messa in piedi per la prima volta quest'anno, abbiamo subito colto il successo battendo specialisti quotati come cecoslovacchi, francesi e tutti gli altri».

Peccato non fosse presente il mostro sacro della specialità, il tedesco Willy Roedel. Resta solo il record sul giro della pista di Lombardore con 59"81, lontano dalla «pole position», fatta registrare nelle prove dal cecoslovacco Bartos (1'05") in questa Coppa Europa per Nazioni.

**Sergio Remondino**

### AUTOCROSS

Lombardore (TO), 21 ottobre 1984

**Coppa Europa per Nazioni**  
 Trofeo ACI Torino - Coppa Savara

#### Le classifiche

**Absoluta:** 1. Italia; 2. Cecoslovacchia; 3. Francia. **Vincitori di batteria** (suddivisi in 3 manches).

#### 1. manche

**1. batteria:** Tamburini-Italia (Porsche 3200); **2. batteria:** Valfredini-Italia (Abarth 2000); **3. batteria:** Roussel-Francia

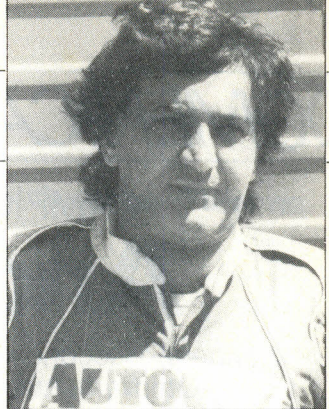
(Strachit Kaiser 1600); **4. batteria:** Crestan-Cecoslovacchia (Porsche 3000).

#### 2. manche

**1. batteria:** Masson-Francia (BAM 1600); **2. batteria:** Gintersdorfer-Austria (Porsche 3000); **3. batteria:** Uker-Cecoslovacchia (Skoda 2400); **4. batteria:** Bartos-Cecoslovacchia (Skoda 2400).

#### 3. manche

**1. batteria:** Almau-Spagna (Gordini 3000); **2. batteria:** Masson-Francia (Bam 1600); **3. batteria:** Krestan-Cecoslovacchia (Porsche 3000); **4. batteria:** Valfredini-Italia (Abarth 2000).



BENNY ROSOLIA (Foto: Ibro)

**Classe 1600:** 1. Corallo (Fiat Ritmo) in 3'43"96 media kmh 93,571.

**Classe 2000:** 1. Cirrito (Ford Escort) in 3'43"77 media kmh 93,646; 2. Magri (Opel Kadett) 3'44"56; 3. Ruggero (Alfetta Gtv) 3'44"78.

**Classe 1600:** 1. Sottile (Fiat X1/9) in 3'51"70 media kmh 90,759.

**Classe 2000:** 1. Dibenedetto (Renault 5) in 3'31"61 media kmh 98,427; 2. Paone (Lancia) 3'47"86.

**Classe oltre 3000:** 1. Cornito (Porsche turbo) in 3'27"98 media kmh 100,000.

**Classe 1400:** 1. Lo Piccolo (Fiat 128) in 3'39"98 media kmh 95,168; 2. Mannino (Ritmo) 3'41"61.3; 3. Meli (Renault 5) 3'43"12; 4. Iurato (Fiat 128) 3'45"93.

**Classe 1600:** 1. Di Martino (Fiat 128) in 4'24"51 media kmh 80,748.

**Classe 2000:** 1. Lombardo (Fiat 124/S) in 4'01"41 media kmh 87,547.

**Classe 2500:** 1. Barrano (Porsche) in 3'36"16 media kmh 96,626.

**Classe 3000:** 1. Virzi (Porsche 911) in 3'16"56 media kmh 105,267.

#### GRUPPO 6

**Sport Nazionale:** 1. Scola (Osella PA/10) in 3'14"10 media kmh 106,445.

**Classe 1000:** 1. Privitera (Ams 1000) in 3'22"60 media kmh 102,353; 2. Locerto (Ams 1000) 3'42"96; 3. Anelli (Ams 1000) 3'43"00.

**Classe 1300:** 1. Licata (Ams 1300) in 3'06"34 media kmh 110,429.

**Classe 1600:** 1. Cassibba (Osella PA9 1600) in 2'58"85 media kmh 114,697; 2. Di Furia (Osella PA8 1600) 3'17"20.

**Classe 2000:** 1. Rosolia (Osella PA10 2000) in 2'49"57; 2. Grimaldi (Osella PA10) 2'50"45; 3. «M. Arriva» (Osella PA8) 2'52"58; 4. Scola (Osella PA9) 2'54"95; 5. Virgilio (Osella PA8) 2'55"92; 6. Consoli (Osella PA7) 3'01"97; 7. Veninata (Osella Hart) 3'02"61; 8. Gloria (Osella PA8) 3'18"81.

#### GRUPPO 4

**Classe 1300:** 1. Vinci in 3'34"87 media kmh 97,110; 2. Cannata 3'35"20; 3. Fazzino 3'37"01; 4. Vaccaro 3'38"60; 5. Merluzzo 3'39"22; 6. Cannamela 3'41"21; 7. Gatto 3'42"70; 8. Palumbo 3'53"28; 9. Scrofanì 3'56"19. Tutti su Fiat X1/9.

**Classe 1600:** 1. Trovato (A.R. Duetto) in 3'47"26 media kmh 92,358; 2. Ippolito (A.R. Duetto) 4'08"55.

**Classe 2000:** 1. Condina (Lancia B. Montecarlo) in 3'33"74 media kmh 97,599; 2. Gianna (Lancia B. Montecarlo) 3'49"28; 3. De Dominicis (Lancia B. Montecarlo) 3'49"23; 4. Mezzasalma (Lancia B. Montecarlo) 6'17"55.

#### GRUPPO 5

**Classe 700:** 1. Ponticello in 3'48"58 media kmh 91,880; 2. Distefano 3'49"38; 3. Laganà 3'50"35; 4. Di Salvo 3'51"87; 5. Bucolo 3'55"84; 6. Russo 4'00"44; 7. Saia 4'00"60; 8. Tropa 4'00"79; 9. Cardillo 4'08"66; 10. Iacona 4'11"13; 11. Monteleone 4'16"52. Tutti su Fiat 126.

**Classe 1000:** 1. Lo Presti (Fiat 127) in 3'47"66 media kmh 92,213; 2. Assenza (A 112) 3'52"06; 3. Sorrentino (A 112) 3'52"64; 4. Cassibba (A 112) 3'56"71.

**Classe 1300:** 1. Milotta (Fiat 128) in 3'45"02 media kmh 93,200; 2. Mandarici (Simca R2) 3'48"74; 3. Centomare (Simca R2) 3'50"02; 4. Cucchiara (Fiat X1/9) 4'08"24; 5. Gatto (Simca R2) 4'14"77.

SLALOM/La 2. salita del Gabbro non risolve il trofeo nazionale

## Alla Csaì l'ultima parola

LIVORNO — Rino Edmondo su Lancia Beta Montecarlo si è aggiudicato la 2ª Salita del Gabbro, uno slalom organizzato dalla scuderia Livorno Corse valido come terza e ultima finale del Trofeo nazionale della specialità, per la Coppa Csaì e per il campionato regionale toscano. Il piemontese, che quest'anno con la vettura preparata da Bernocco ha ottenuto sette vittorie ha spiccato il miglior tempo assoluto già nel corso della prima manche. Alle sue spalle si sono piazzati altri due piloti della scuderia Supergara: Giovanni Vezza e Mauro Scanavino, che oltre ad essere un organizzatore di primo piano in questa specialità ha dimostrato ottime doti di guida. Grande assente il superfavorito della vigilia Cesari, che dopo aver regolarmente verificato ha dovuto precipitosamente far ritorno a casa per un grave lutto familiare. Per quanto riguarda il Trofeo nazionale l'ultima parola spetta ora alla Csaì. Nemmeno quell'ultima gara, giudicata dai piloti come una delle migliori in senso assoluto, ha infatti cambiato la situazione al vertice.

Luca Bartolini

### SLALOM

Livorno, 21 ottobre 1984

#### 2. Salita del Gabbro

Finale Trofeo nazionale

#### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Edmondo (Lancia Beta M.) penalità 162,74; 2. Vezza (Lancia Stratos)

163,89; 3. Scanavino (Fiat X1/9) 164,34; 4. Raso (Alpine A110) 165,20; 5. De Micheli (Alpine A110); 6. Mozzone (Fiat) 167,31; 7. Pagliari (Alpine A110) 171,47; 8. Peccianti (Lancia Stratos) 171,67; 9. Cappellini (Fiat X1/9) 173,33; 10. Attolini 174,41.

#### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Lenci penalità 185,37; 2. Aghini 186,93; 3. Bruzzese 187,74; 4. Giovannoni 190,88; 5. Vecchi 192,94; 6. Carrara 194,75; 7. Mencarelli (127 Sport) 198,90; 8. Cribellari 200,07; 9. Orloci R. 200,35; 10. Ceccarini G. 201,86; 11. Gasperini (127 Sport) 203,07; 12. Livolisi 218,73. Tutti gli altri su A112 Abarth.

#### Classe 1300:

1. Bertolotto (Samba) penalità 185,39; 2. Benedetti (Simca) 193,13; 3. Leone V. (Samba) 196,57; 4. Giannini (Simca) 198,37; 5. Bogi (Fiat X1/9) 209,86.

**Classe 1600:** 1. Bisso (VW Golf GTi) penalità 184,54; 2. Spadoni (Escort XR3) 189,86; 3. Campani (Escort XR3) 199,23.

**Classe 2000:** 1. Botta (Kadett GTE) penalità 174,59; 2. Farnocchia (Ritmo 130 Ab.) 181,03; 3. Trentalancia (R5 Alpine) 183,13; 4. Torreggiani (Delta HF) 184,93; 5. Sart (Ritmo 125 Ab.) 187,02; 6. Pannocchia (Ritmo 130 Ab.) 187,80.

#### GRUPPO SPECIALE

**Classe 700:** 1. Pagliai (Giannini 700) penalità 181,81; 2. Giampaoli (Fiat 500) 182,81; 3. Cappett (Fiat 500) 189,67; 4. Massimiani (Fiat 500) 191,56; 5. Loddo (Fiat 500) 198,74.

**Classe 1000:** 1. Saccone (A112) penalità 177,57; 2. Grassi (A112) 185,97; 3. Batoni (Fiat 127) 191,66; 4. Baldi (Fiat 127); 5. Danesi (Fiat 127) 195,15; 6. Ulivelli (Fiat 127) 201,76.

**Classe 1150:** 1. Paoli (A112) penalità 183,07; 2. Santini (Fiat 127) 188,07; 3.

Giannini (A112 Ab.) 191,40; 4. Puccetti (A112 Ab.) 203,46; 5. Spinelli (A112 Ab.) 206,35; 6. Corsi (A112) 207,10.

**Classe 1300:** 1. De Micheli (Alpine A110) penalità 167,25; 2. Patete (Fiat X1/9) 175,67; 3. Datteri (Simca R2) 175,67; 4. Zunino (Fiat X1/9) 177,46; 5. Sorini Dini (Mini De Tomaso) 189,96; 6. Lavoggi (Fiat X1/9) 194,64; 7. Benassi (Alfasud Ti.) 275,63.

**Classe 1600:** 1. Raso (Alpine A110) penalità 165,20; 2. Pagliari (Alpine A110) 171,47; 3. Cappellini (Fiat X1/9) 173,33; 4. Benini (VW Golf GTi) 189,65; 5. Lazzeroni (Golf GTi) 192,15; 6. Lapiro (Talbot TI) 238,36.

**Classe 2000:** 1. Edmondo (Lancia) penalità 162,74; 2. «Gallo» (Fiat 124 Ab.) 76,90; 3. Bindi (Ascona 2.0) 181,34; 4. Togni (Alfetta Gtv) 181,47; 5. Pollio (Escort RS) 184,01; 6. Battini (Opel Manta) 188,16; 7. Mantellassi (Lancia) 190,02; 8. Ricci (Ford Mexico) 192,45; 9. Bini (Escort RS) 192,74; 10. «Adhara» (Kadett Gte) 196,93; 11. Coroni (Fiat 124 Sp.) 200,77; 12. Pagni (Kadett Gte) 228,63.

**Classe 3000:** 1. Vezza (Stratos) penalità 163,89; 2. Peccianti (Stratos) 171,67; 3. Borra (Stratos) 174,52; 4. «Piombanti» (Tambot Lotus) 175,24; 5. Balestrini (Lancia 037) 185,14.

**Classe Prototipi:** 1. Scanavino (Fiat X1/9) penalità 164,34; 2. Attolini 174,41; 3. Pennacchio (A112) 183,64.

## Piancavallo endurance 4x4

PIANCAVALLO — Già nota per ospitare la Coppa del Mondo di sci, Piancavallo ha ribadito la sua vocazione motoristica ospitando la seconda prova del Trofeo Camel Endurance 4x4 F.I.F. Sessantanove i concorrenti al via, il sabato pomeriggio alle 14, suddivisi in 4 categorie, dei quali 44 hanno fatto ritorno a Piancavallo alle 6,30 di domenica dopo una notte di gara lungo un percorso reso difficile da prove di abilità che hanno costituito il criterio di valutazione finale. (s.c.)

### FUORISTRADA

Piancavallo, 20-21 ottobre 1984

#### 2. prova Trofeo Camel 4x4

##### Le classifiche

**Classe 2500 benzina:** 1. Gilardi-Gherro (Jeep CJ 5) penalità 88; 2. Azzaretti-Salvador (Clada Niva) 174; 3. Dughieri-D'Alessio (Suzuki Sj 410) 212.

**Classe oltre 2500 benzina:** 1. Scardoli-Ansaloni (Range Rover) p. 65; 2. Monzio-Rozzoni (Suzuki SJ 410 Turbo) 86; 3. Vallerga-Anastasi.

**Classe 2500 diesel:** 1. Muiesan-Barbani (Delta Mini Crullier) p. 172; 2. Trantini-Scanavini (Mercedes 240 GD) 186; 3. Carli-Repetto (Jeep CJ 7) 191.

**Classe oltre 2500 diesel:** 1. Montecucco-Volta (Toyota) p. 25; 2. Gasi-Pezzati (Uaz 469 Turbo) 94; 3. Bignami-Bignami (Mercedes 300 GD) 116.

## Baldisser in autocross

VACCARINO — Dino Baldisser su Alfa Romeo 2000 della Asolo Corsa ha vinto il 3. Trofeo Officine Porschium, penultima prova del campionato triveneto di autocross, davanti ad Antonio Bizzotto su Porsche 2700 della Scuderia 4 Assi, a conclusione di una appassionante finale. (a.v.)

### AUTOCROSS

Vaccarino, 21 ottobre 1984

#### Campionato Triveneto

##### LE CLASSIFICHE

**Classe 1000:** 1. Carroncomò (Fiat 500 in 8'36"50; 2. Zaccaron (Fiat 500) 8'40"96; 3. Lazzari (Mini 90) 8'45"14; 4. Faraon (Fiat 500) 8'46"41; 5. Caon 8'53"85; 6. Bellotto (Fiat 500) 9'08"77.

**Classe 1500:** 1. Scariot (Fiat 850) in 8'20"22; 2. Cavasin (Porsche 911) 8'21"78; 3. Marchesan (Fiat X 1/9) 8'42"01; 4. Gazzola (Fiat 850) 9'04"30; 5. Rossetti (Alfasud) 9'04"58; 6. Reato (VW) 9'08"39.

**Classe 3000:** 1. Romagna (Porsche) in 8'46"54; 2. Gava (Porsche) 8'49"61; 3. Candino (Porsche) 9'03"91; 4. Cavalli (Porsche) 9'10"27; 5. Braga (Fiat 128) 9'12"80; 6. Elardo (Fiat 850) 9'21"20.

**Classe prototipi:** 1. Baldisser (Alfa Romeo 2000) in 8'41"94; 4. 2. Bizzotto (Porsche 2700) 8'43"59; 3. Grasso (Alfa Romeo 2000) 8'48"74; 4. Gallotta (Porsche 2400) 9'13"62; 5. Pelà (Lancia 2000) 9'14"42; 6. Graziani (Renault 2700) 9'16"42.

## Cosenza in parallelo

COSENZA — Dopo la notizia dell'annullamento della crono scalata Coppa Sila, la Cosenza Corse ha organizzato uno slalom parallelo articolato in tre prove, gara valevole per il campionato regionale. La prima prova si è svolta domenica 21 ottobre a Cosenza con al via 44 piloti, alla partenza di un folto pubblico. Tra i tifosi più accaniti abbiamo notato l'assessore allo sport Ettore Mazzei. I 16 finalisti si sono dati battaglia ad eliminazione diretta, su un percorso di 500 metri circa. Ha vinto Bizza che con un prototipo da lui stesso costruito ha fatto registrare il tempo di 32"94. (l.mar.)

### SLALOM

Cosenza, 21 ottobre 1984

#### Gara di slalom parallelo

##### La classifica

1. Antonio Bizza (Abarth 70); 2. De Luca (Fiat 500); 3. Minervini (Fiat 126); 4. La Valle (Simca R2); 5. Caputo (Abarth 850); 6. Scalgione (Fiat 126); 7. Pignataro (Simca R2); 8. Lo Schiavo (Golf 1800); 9. Morrone (Alpine Renault Turbo); 10. Mamone (Fiat X 1/9); 11. Nignro (Fiat 126); 12. Barberio (Fiat 500); 16. Grandinetti (Fiat 127); 14. Misasi (Opel Kadett GTE); 15. Fiuce (A 112 Abarth); 16. De Luca A. (Fiat 500).

# NUOVARETE

## Il primo VERO circuito radiofonico

che ti segue in tutta Italia

ALESSANDRIA: T. Radio Monferrato Nuovarete FM: 97.800; ASTI: T. Radio Monferrato Nuovarete FM: 97.800; ASCOLI PICENO: Radio Linea Nuovarete FM: 90.7; BARI: Radio Centro Nuovarete FM: 103.400; Radio Piper FM: 103.700; BENEVENTO: Radiop Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; BOLOGNA: Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; Brescia: Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; CALTANISSETTA: Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; CAMPOBASSO: Radio Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; CANOSA/BARI: Canosa Centro Radio Tele Color Nuov. FM: 88/98/99/102; CATANIA: Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; CATANZARO: Radio Gamma 7 FM: 96.600; Radio Luna Nuovarete FM: 95.700/99.600; COSENZA (versante tirrenico): Radio Cosenza 2 Nuovarete FM: 98.100/104; CREMONA: Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; ENNA: Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; FOGGIA: Radio Base Antenna 735 Nuovarete FM: 95.400/87.500; FROSINONE: Orizzonte Radio Nuovarete FM: 98.300/103.100; IGLESIAS/CAGLIARI: Radio Iglesias Nuovarete FM: 89/104; LATINA: Radio Antenna Musica Nuovarete FM: 99.500/101.500; LA SPEZIA: Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/ 98.100/98.400/101.800/102.700; LECCE: Prima Radio Nuovarete FM: 101.500/103; LUCCA: Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/98.100/98.400/101.800/102.700; MASSA CARRARA: Radio Nord Garfagnana Nuovarete FM: 90.300/98.400/101.800/102.700; MATERA: Radio Antenna Effe Nuovarete FM: 95.800; MODENA: Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; NAPOLI: Radio Fiamma Nuovarete FM: 88.600; PALERMO: Nuovarete Palermo FM: 93.200/107.300; Radio Antenna Italia Nuovarete FM: 87.800; PIACENZA: Radio Zenith Nuovarete FM: 88.600/98.300/93.700; PISTOIA: Rete Radar Nuovarete FM: 90.400; RAGUSA: Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; REGGIO CALABRIA: Nuovarete Calabria FM: 87.850/88.100/89.800 91.400/102.800; SIRACUSA: Radio Mongibello Belpasso Nuovarete FM: 97/102.500; TARANTO: Radio Antenna Effe Nuovarete FM: 95.800; TORINO: Nuovarete Torino 91 FM: 92. 350.

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

VELOCITÀ IN CIRCUITO/Sesta gara Club a Magione

## Formula Italia per Cherubini

MAGIONE — Nella sesta gara Club dell'anno, organizzata come al solito dall'istruttore irlandese Henry Morrogh, ben 85 sono stati i piloti che hanno preso parte alle varie gare della giornata. In Formula Italia è riuscito a prevalere un ottimo Vercedis Cherubini, che è restato al comando per tutti i 15 giri della gara. Solo in qualche occasione il pilota di Montepulciano è stato disturbato dal combattivo Senni, ma la supremazia di Cherubini è stata talmente chiara da non lasciare alcuna possibilità ai propri avversari. In questa gara è stata comunque fortunata la prova di Smecca che dopo una brillante rimonta è stato costretto a perdere il terzo posto per un incidente avuto mentre si apprestava a passare un doppiato. Nella gara delle gruppo 6 la vittoria è andata a «Din», non senza però una forte incertezza per il pilota veneto che ha dovuto percorrere quasi tutto l'ultimo giro con il cambio bloccato in terza marcia. La penultima prova della Formula 400 è stata vinta da Quercetti, e l'attesa sfida tra Romagnoli e Buratti si è risolta a vantaggio del primo, che classificandosi al secondo posto ha ora un vantaggio in classifica generale di sei punti sul suo diretto avversario. Buratti si è dovuto infatti ritirare a metà gara per la rottura della catena quando stava occupando la terza piazza.

L'ultima gara del 18 novembre prossimo sarà quindi decisiva per l'assegnazione di questo campionato.

**Fernando Morandi**

### VELOCITÀ IN CIRCUITO

Magione, 21 ottobre 1984

6. Gara Club

#### Le classifiche

**Formula 400:** 1. Andrea Quercetti (Gimco), 25 giri in 25'43"13 alla media di 96,233 kmh; 2. Romagnoli (Gimco) 25'59"65; 3. Flamini (Blm) 26'07"84; 4. Zerì (Condor) 26'18"48; 5. Zanotti (Gimco) 26'28"96; 6. Bertucci (Rg) a 1 giro; 7. Degli Esposti (Reggiani) a 1 giro; 8. Marioloni (Rg) a 1 giro; 9. Lisi (Condor) a 8 giri; 10. Ali (Gimco) a 12 giri.

#### GRUPPO 1

**Classe 1300:** 1. Franco Fraticcioli (Simca), 11 giri in 13'00"44 alla media di 83,722 kmh; 2. Mancini (Simca) 13'09"30 □ **Giro più veloce:** Mancini in 1'08"85 alla media di 86,275 kmh.

#### GRUPPO 3

**Classe 1300:** 1. Riccardo Bachiorri (Fiat X1/9), 11 giri in 13'15"92; 2. Pasquazzi (Fiat X1/9) 13'45"75 □ **Giro più veloce:** Bachiorri in 1'10"80 alla media di 83,898 kmh.

**Classe 1600:** 1. Vincenzo Longo (Fiat X1/9), 11 giri in 13'10"50 □ **Giro più veloce:** Longo in 1'10"13 alla media di 84,700 kmh.

**Classe 2000:** 1. Domenico Baronci (RS Turbo), 12 giri in 13'36"90 alla media di 87,257 kmh □ **Giro più veloce:** Baronci in 1'05"38 alla media di 90,853.

#### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Giuseppe Mammano (Fiat 127), 11 giri in 12'55"97; 2. Larini (A112) 13'15"59 □ **Giro più veloce:** Mammano in 1'08"79 alla media di 86,350 kmh.

**Classe 1400:** 1. Giuseppe Pescatori (Alfasud), 11 giri in 13'19"95. **Giro più veloce:** Pescatori in 1'10"89 alla media di 83,792 kmh.

**Classe 2000:** 1. Giorgio Marangone (Opel Kadett), 12 giri in 13'32"55 alla media di 87,724 kmh □ **Giro più veloce:** Marangone in 1'06"52 alla media di 89,296 kmh.

#### GRUPPO B

**Classe 1500:** 1. Ilario Lorenzi (Alfa Sprint), 12 giri in 12'52"67 alla media di 92,252 kmh □ **Giro più veloce:** Lorenzi in 1'3"11 alla media di 94,121 kmh.

**Classe 1600:** 1. Gabriele Decima (Fiat X1/9), 11 giri in 13'16"34 □ **Giro più veloce:** Decima in 1'10"31 alla media di 84,483 kmh.

#### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. Gino Fanfara (A112), 11 giri in 13'19"55 □ **Giro più veloce:** Fanfara in 1'11"18 alla media di 83,450 kmh.

**Classe 2000:** 1. Nicola Tonetti (Ritmo Abarth), 12 giri in 13'53"68 alla media di 85,490 kmh. □ **Giro più veloce:** Tonetti in 1'08"27 alla media di 87,007 kmh.

#### GRUPPO 2

**Classe 1150:** 1. Enzo Iacoponi (Ritmo), 12 giri in 13'20"46; 2. Libi (A 112) a 1 giro. □ **Giro più veloce:** Iacoponi in 1'05"00 alla media di 91,385 kmh.

**Classe 1300:** 1. Ferdinando Munzi (Fiat 128), 12 giri in 13'03"57; 2. De Carlo

(Alfasud) 13'46"06; 3. Natolli (Samba) a 1 giro; 4. Barbetti (Escort) a 1 giro. □ **Giro più veloce:** Monzi in 1'03"78 alla media di 93,279 kmh. **Classe 1400:** 1. Nicola Carbone (Ritmo), 12 giri in 12'58"92. □ **Giro più veloce:** Carbone in 1'03"80 alla media di 93,103 kmh.

**Classe 1600:** 1. Silvio Lanfri (Scirocco), 12 giri in 12'43"59 alla media di 93,349 kmh; 2. Cicalà (Alfasud) 13'23"88. □ **Giro più veloce:** Lanfri in 1'02"67 alla media di 94,782 kmh.

**Classe 2000:** 1. Narciso Chelini (Escort), 12 giri in 12'58"19. □ **Giro più veloce:** Chelini in 1'04"18 alla media di 92,552 kmh.

#### GRUPPO 4

**Classe 1300:** 1. Armando Bonini (Fiat X1/9), 10 giri in 11'44"80. □ **Giro più veloce:** Bonini in 1'09"06 alla media di 86,012 kmh. **Classe 1600:** 1. Carlo Mazzolini (Fiat X1/9), 11 giri in 11'49"25 alla media di 92,125 kmh. □ **Giro più veloce:** Mazzolini in 1'03"26 alla media di 93,898 kmh.

#### GRUPPO 5

**Classe 700:** 1. William Cesarini (Fiat 126), 11 giri in 12'36"74. □ **Giro più veloce:** Cesarini in 1'07"63 alla media di 87,831 kmh.

**Classe 1300:** 1. Rocco Di Fulvio (Fiat 128), 10 giri in 11'53"13. □ **Giro più veloce:** Di Fulvio in 1'09"79 alla media di 85,112 kmh.

**Classe 1600:** 1. Demetrio Panferi (Dallara X1/9), 12 giri in 11'42"34 alla media di 101,489 kmh. □ **Giro più veloce:** Panferi in 57"81 alla media di 102,750 kmh. **Classe**

## KARTING/XIV Trofeo delle Industrie

### Modena re di Parma

PARMA — Oltre 130 piloti hanno partecipato alla terza prova, riservata alle classi senza cambio, dell'XIV Trofeo delle Industrie. Cancellieri si è imposto senza problemi nella 100 Cadetti, precedendo Campani, Lamberti e Piccinato che nel corso dell'ultimo giro ha passato De Lorenzi. Nella 100 Nazionale Vittoria di Mediani, passato a condurre dopo appena mezzo giro; Coppini, nel tentativo di mantenere il comando, è uscito di pista perdendo numerose posizioni. Alle spalle del reggiano sono giunti nell'ordine Papis, Cisolla e Biondini. Un terzo posto e una vittoria sono valse a Zanardi la vittoria finale della 100 Avenir. Il bolognese ha preceduto Napoli autore di due secondi posti e Garelli; nel corso della seconda finale Sospiri e Napoli sono stati retrocessi dalla prima alla terza fila causa numerose false partenze. Assolo di Modena nella 100 Intercontinentale A, alle sue spalle lotta per la seconda piazza tra Zanardi e Bonanno giunti al traguardo nell'ordine. Vittoria di Del Fante nella 135 B Nazionale davanti a Cagossi e Centenari. A questa gara era abbinata anche una prova di Mini Kart vinta da Treccia davanti a Donati e Di Gesualdo.

**Giovanni Paterlini**

#### KARTING

S. Pancrazio (PR), 21 ottobre 1984

3. Prova XIV Trofeo delle Industrie

#### LE CLASSIFICHE

**Mini Kart:** 1. Treccia; 2. Donati; 3. Di Gesualdo; 4. De Lorenzi; 5. Forè; 6. Bonaventuri; 7. Cazzago; 8. Colombini; 9. Bertoli; 10. Bertolazzi; 11. Ferraresi; 12. Carinci; 13. Dalia; 14. Guarnieri; 15. Parrilla S.; 16. Falchi; 17. Parrilla D.; 18. Garbelli.

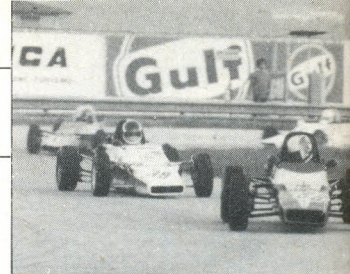
**100 Cadetti:** 1. Cancellieri; 2. Campani; 3. Lambertini; 4. Piccinato; 5. De Lorenzi; 6. Giacomini P.; 7. Giacomini G.; 8. Bolsi; 9. Palazzini; 10. Conforti; 11. Colla; 12. Filippini; 13. Vercata; 14. Ferraresi; 15. Salmoiraghi; 16. Mazzalupi; 17. Menapace; 18. Maio; 19. Fiandi; 20. Cortelazzi.

**100 Nazionale:** 1. Mediani; 2. Papis; 3. Cisolla; 4. Biondini; 5. Avigni; 6. Zampedri; 7. Soncini; 8. Seyd; 9. De Valle; 10. Coppini; 11. Martignoli; 12. Zilio; 13. Bissoni; 14. Gimax; 15. Maestri; 16. Corberi; 17. Zaccari; 18. Messori; 19. Antonello; 20. Barigazzi.

**100 Avenir:** 1. Zanardi; 2. Napoli; 3. Garelli; 4. Morbidelli; 5. Naspetti; 6. Parolini; 7. Montani; 8. Sospiri; 9. Raineri; 10. Perruch; 11. Maini; 12. Scialpi; 13. Baroncini; 14. Colciago; 15. Ballabeni; 16. Chiesa; 17. Bettini; 18. Schieghi; 19. Storti; 20. Filippini.

**100 Intercontinentale A:** 1. Modena; 2. Zanardi; 3. Bonanno; 4. Rastelli; 5. Valera; 6. Sospiri; 7. Pittalunga; 8. Sanesi; 9. Montani; 10. Tassi; 11. Pavanato; 12. Filippini; 13. Grigoletto; 14. Cagossi; 15. Miani; 16. Morbidelli; 17. Avigni; 18. Tamburini; 19. Gilardi.

**135 B Nazionale:** 1. Del Fante; 2. Cagossi; 3. Centenari; 4. Buttol; 5. De Franceschi; 6. Massari; 7. Fondrini; 8. Corti; 9. Sbattini; 10. Palombo; 11. Beretta; 12. Giordano.



Una fase della F. Italia col vincitore Cherubini (88) in primo piano

**2000:** 1. Giuseppe Piazzi (Lancia Beta Montecarlo), 11 giri in 11'50"24. □ **Giro più veloce:** Piazzi in 1'02"56 alla media di 94,949 kmh.

**Formula 850:** 1. Antonello Macellari, 12 giri in 12'28"26 alla media di 95,261 kmh; 2. Bonomelli a 1 giro. □ **Giro più veloce:** Macellari in 1'00"67 alla media di 97,907 kmh.

**Formula Super Ford:** 1. Bruno Petri, 12 giri in 11'37"63 alla media di 102,175 kmh; 2. Loiaconi 12'32"81. □ **Giro più veloce:** Petri in 56"69" alla media di 104,596 kmh.

#### GRUPPO 6

**Classe 1000:** 1. Maurizio Degano (Dallara), 11 giri in 10'45"13; 2. Piombini (Muccini) 11'24"01; 3. Giosia (AMS) a 1 giro. □ **Giro più veloce:** Degano in 56"64 alla media di 104,873 kmh.

**Classe 1300:** 1. Franco Moschini (Gipi), 11 giri in 11'15"93. □ **Giro più veloce:** Canneori in 56"41 alla media di 105,300 kmh.

**Classe 1600:** 1. Giuliano Peroni (Chevron), 12 giri in 10'53"64; 2. Giammaria (Osella) 11'01"14; 3. «Dark» (Chevron) a 1 giro. □ **Giro più veloce:** Giammaria in 52"39 alla media di 113,380 kmh.

**Classe 2000:** 1. «Din» (Osella PA9), 12 giri in 10'42"58 alla media di 110,928 kmh; 2. Vignali (Lola BMW) 10'54"62. □ **Giro più veloce:** «Din» in 51"10 alla media di 116,243 kmh.

**Formula Italia:** 1. Vercedis Cherubini, 15 giri in 14'37"10 alla media di 101,585 kmh; 2. Senni 14'37"33; 3. Carrano 14'55"69; 4. Capelli 14'59"16; 5. Biasci 15'02"66; 6. Magliveras 15'03"70; 7. Soravito 15'06"42; 8. Saccutelli 15'06"96; 9. Smecca 15'12"43; 10. Perugini 15'21"94; 11. Pazzarelli 15'22"33; 12. Naretto 15'29"65; 13. Canneva 15'30"17; 14. Quattròni a 1 giro; 15. «Ezio» a 1 giro; 16. Chionni a 1 giro; 17. Paviolo a 1 giro; 18. Ricci a 1 giro; 19. Bizzarro a 3 giri; 20. Monteleone a 6 giri. □ **Giro più veloce:** Cherubini in 57"41 alla media di 103,466 kmh.

## CALENDARIO (28 ottobre)

**Pista Calabra**  
Vibo Valenza (CZ)

● A-C

**Pista S. Pancrazio**  
Parma

● C-60 cc

**Pista Kobra**

Potenza

● A-C

**Kartodromo Volturmo**

Caiezzo (CE)

● A-C

**Pista Nuvolari**

Mantova

● A

**Kartodromo 2000**

Ampugnano (SI)

● A-C

**Circuito di Favara**

Argirgento

● A-C-60 cc

## RALLY 1. SERIE/II Turano decide la Coppa Evangelista di zona

**COLLALTO SABINO** — Tonino Evangelista ha infilato nel carniere, in un solo colpo, la quarta edizione del Rally del Turano e, di conseguenza il titolo della Coppa Italia per la 5. zona. È stato un rally interessante, tecnicamente molto valido, che ha attraversato una delle zone più suggestive d'Italia, lambendo i boschi dell'Abruzzo e solcando quelli del reatino. Cinque le prove speciali in programma, con Di Gioia grande assente e 47 concorrenti partiti su 51 iscritti. Si parte con una fitta pioggerellina, e molti piloti decidono erroneamente di montare gomme d'asciutto. Il fondo stradale diventa sdruciolevole, troppo, e i piloti fanno miracoli, ma un paio di vetture finiscono lo stesso fuori. La gara, si fa interessante e inizia il cambio dei pneumatici. Rain o slick? Sbagliano in parecchi e la classifica, per sei ore abbondanti, è praticamente indecifrabile. C'è chi sale e chi scende. È il caso di Faenza che con la sua Talbot Lotus nella prima e nella seconda prova speciale finisce per ben quattro volte in testa-coda perdendo secondi preziosi. Fulvio Piana, invece, è afflitto da problemi di altra natura. La sua Ascona ha il bilanciere rotto e corre tutta la terza prova speciale con tre soli cilindri. Perde 36 secondi e, probabilmente, anche la coppa Italia gr. A: l'attacco a Calderola, infatti, non lo porta in tempo e i 12 secondi di ritardo dell'ultima prova speciale sono davvero troppi da rimontare. Comunque Piana ce la mette tutta e ne rosicchia undici. A Calderola ne rimane uno: quello che vale la Coppa. Intanto Evangelista prosegue la sua corsa verso il titolo e la vittoria. A inseguirlo ci sono Manasia, Calderola, Piana, e a tratti anche Faenza. Il cielo è ancora nero, l'aria addirittura fredda e si corre l'ultima speciale in un clima di pieno inverno. Ma non cambia niente e si finisce come da copione. La classifica non regala emozioni, è tutto come previsto, compresa la conquista della coppa Italia gr. N da parte del solito Barchiesi che ha superato di 40 secondi il pericoloso Frezzato.

**Fabrizio Roncone**

7. D'Innocenzo-Gagliardi (Renault 5 Turbo) 3'27"; 8. Barbati-Benedetto (Opel Kadett GTE) 3'50"; 9. Cante-Picariello (VW GTE) 4'59"; 10. Meta-Meta (Opel Ascona) 5'02".

### GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Marsuli-Di Fabio (Samba Rally) in 1h22'47"; 2. Colnago-Pomanti (Samba Rally) a 47"; 3. Pansieri-Cinotti (A 112) 2'34"; 4. Barbieri-De Nigro (Opel Corsa) 7'30"; 5. Colta-Baldinelli (A 112) 8'26".

**Classe 1600:** 1. Canale-Venturi (Ford Escort XR3) in 1h18'19"; 2. Tucceri-Cimini Tavernese (Ford Escort XR3) a 1'22"; 3. Musumeci-Donzelli (Ford Escort XR3) 3'23".

**Classe 2000:** 1. Barchiesi-Parisi (Fiat Ritmo 130) in 1h17'02"; 2. Frezzato-Gallo (Fiat Ritmo 130) a 40"; 3. Cilento-Ambrosone (Fiat Ritmo 130) 1'08"; 4. Massaro-Mancini (Fiat Ritmo) 1'25"; 5. Di Giulio-Salari (Fiat Ritmo 125) 2'25"; 6. Del Cimmutto-Camitti (Fiat Ritmo 130) 4'46".

### GRUPPO A

**Classe 1600:** 1. Cante-Picariello (Golf GTI) in 15'37"; 2. Ceccarelli-Tarulli (Renault 5 Alpine) a 9'42"; 3. Beliva-Persiani (Talbot Sunbeam) 15'20".

**Classe 2000:** 1. Manasia-Nodaro (Opel Manta GTE) in 1h11'32"; 2. Calderola-Cucchiara (Opel Manta GTE) a 1'22"; 3. Diana-Lucente (Opel Ascona) 1'23"; 4. Barbati-Benedetto (Opel Kadett GTE) 2'56"; 5. Meta-Meta (Opel Ascona) 4'08"; 6. Vicentini-Falcon (Fiat Ritmo 125) 11'33".

### GRUPPO B

**Classe oltre 2000:** 1. Compierchio-Compierchio (Renault 5 Turbo) in 1h11'04"; 2. D'Innocenzo-Gagliardi (Renault 5 Turbo) a 3'01"; 3. Gabrielli-Drubenne (Talbot Lotus) 11'20".

### GRUPPO 2

**Classe 2000:** 1. Evangelista-De Santis (Opel Kadett GTE) in 1h10'36"; 2. Fassina-Sottillo (Opel Manta) a 6'29"; 3. Salvatori-Giuliani (Opel Kadett GTE) 7'08"; 4. Ciogli-Eloin (Alfasud TI) 15'01"; 5. Durante-Rossi (Opel Kadett GTE) 18'08"; 6. Iannarelli-Iannarelli (Fiat 128) 23'11".

## Lampi in Finlandia

**TURKU** — Lasse Lampi si è imposto con la sua Audi Quattro nel Teboil Rally, quarta prova di campionato finlandese, battendo di quasi due minuti Timo Mäkelä su Talbot Lotus. Era assente Antero Laine, già campione nazionale del gruppo B con la sua Audi Quattro. Il giovane e promettente Mikael Sündstrom, quando era in seconda posizione, è incappato in una uscita di strada che ha interrotto la sua gara. (e.i.)

### CAMPIONATO FINLANDESE

Turku, 20-21 ottobre 1984

#### Teboil Rally

**La classifica:** 1. Lampi-Siaarala (Audi Quattro) in 44'15"; 2. Mäkelä-Palve (Talbot Lotus) 46'06"; 3. Arpiainen-Hantunen (Audi 80 Quattro) 46'49"; 4. Palmubist-Saarinen (Ford Escort RS) 46'58"; 5. Tuumi-Laaksonen (Opel Kadett) 47'00".



## RALLY 2. SERIE/Torna il Città di Venezia Dominio Barbujani

**MESTRE** — È stato un seconda serie divertente e apprezzato per il buon livello organizzativo. Sapere riportare la competizione automobilistica sulle strade della terraferma veneziana è stata una vera prova di passione per chi vi ha dedicato tempo e fatica. Prove speciali brevi, nervose e a tratti decisamente impegnative hanno evidenziato che il «Città di Venezia» ha un potenziale elevato che lascia ben sperare per la prossima edizione. Fin dal via della corsa Barbujani ha dimostrato che i favori del pronostico non erano senza fondamento: quasi sempre al comando, ha saputo non farsi condizionare dagli attacchi che gli avversari a turno gli portavano. Marchio, pilota sempre deciso e grintoso, ha tentato la scalata all'assoluto nell'ultima speciale, quando ormai era forse troppo tardi per impensierire il rodiglio Barbujani, ed è finito terzo assoluto sopravanzato anche dai sorprendenti e bravissimi fratelli Alessandri, a loro agio sulle strade di casa. «Susy» stava andando benissimo prima del ritiro dovuto a un'uscita di strada. Ma il «Città di Venezia» ha evidenziato anche altri piloti, come Di Blas, vincitore del gr. 2. E il venezuelano Honl che si è assicurato il titolo triveneto del gr. N-2000.

**Maurizio Ravaglia**

### RALLY 2. SERIE

Mestre, 21 ottobre 1984

#### 3. Rally Città di Venezia

##### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Barbujani-Levi (Opel Manta GTE) in 15'44"; 2. Alessandri-Alessandri (Ritmo 125) 15'46"; 3. Marchioro-Candeco (Kadett GTE) 15'48"; 4. Molinaro-Del Negro (Ascona) 16'12"; 5. Di Blas-Golia (R5 Alpine) 16'15"; 6. Corrà-Degani (R5 Alpine) 16'19"; 7. Brunello-Tonello (Ritmo 75) 16'20"; 8. Tremonti-Michelotto (Talbot Samba) 16'21"; 9. Basso-Marchi (Opel Manta GTE) 16'24"; 10. Pellizzari-Andriollo (Opel Manta GTE) 16'28".

##### GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Cedenese-Peri (127) in 16'42"; 2. Michielli-Zanatta (127) 16'57"; 3. Chittaro-Dordolo (127) 17'02"; 4. Musacchia-Schiavon (127) 17'27"; 5. Bolgan-Bortoletti (A112) 17'32"; 6. Pamio-Ferrarese (A112) 17'46"; 7. Boscarato-Ambrosi (127) 18'01"; 8. Di Santo-Triscoli (127) 18'40".

**Classe 1300:** 1. Puppini-Prodorutti (Alfasud) in 16'57"; 2. Ferratello-Stroppa (Escort) 18'25"; 3. Pellegrini-Scaggiante (Skoda) 19'28".

**Classe 1600:** 1. Corrà-Degani (R5 Alpine) in 16'19"; 2. Tagliapietra-Serafin (Ritmo) 16'45"; 3. Bacchin-Albertin (Talbot Sunbeam) 17'09"; 4. Comotti-Cabrin (Talbot TI) 17'18"; 5. Davanzo-Davanzo (Talbot TI) 17'35"; 6. Scroccaro-Favaretto (Talbot TI) 17'42"; 7. Scimienti-Fior (Talbot TI) 17'52"; 8. Fiorin-Fontana (Talbot TI) 18'03"; 9. Andriolo-Sincerotto (Talbot) 26'25".

**Classe 2000:** 1. Barbujani-Levi (Manta GTE) in 15'44"; 2. Alessandri-Alessandri (Ritmo 125) 15'46"; 3. Marchioro-Candeco (Kadett GTE) 15'48"; 4. Molinaro-Del Negro (Opel Ascona) 16'12"; 5. Basso-Marchi (Manta GTE) 16'24"; 6. Pellizzari-Andriollo (Manta GTE) 16'28"; 7. Piacentini-Della Vedova (Manta GTE) 16'40"; 8. Bianchi-Ferretto (Manta GTE) 16'44"; 9. Caselli-Ronchese (Ascona) 16'52"; 10. Mardegan-Breggiè (Manta GTE) 17'21"; 11. Moras-Merli (Peugeot 504) 17'22"; 12. Gigante-Marinelli (R5 Alpine) 18'03"; 13. Conte-Ferrari (Peugeot 504) 18'33".

##### GRUPPO N

**Classe 1150:** 1. De Vallier-Da Lozzo (A112) in 16'05"; 2. Scanerferato-Squizzato (A112) 17'00"; 3. Vicario-Monsutti (A112) 17'05"; 4. Saetta-Valvo (A112) 17'16"; 5. Boaretto-Ferracin (A112) 17'20"; 6. Molin Pradel-Padoin (A112) 17'20"; 7. Azzola-Butter (A112) 17'23"; 8. Susana-Moret (A112) 17'27"; 9. Cossio-Cossarotto (A112) 17'36"; 10. Tessari-Torazzo (A112) 17'42"; 11. Luraschi-Gianpiccolo (A112) 17'49"; 12. Caumo-Dal Pos (127 S) 17'53"; 13. Cestaro-Viola (127 S) 17'54"; 14. Costolarizzi (127 S) 17'55"; 15. Tegon-Marcon (A112) 17'56"; 16. Ceccato-Celsan (A112) 17'56"; 17. Astolfi-Foletto (A112) 17'59"; 18. Vatore-Dell'Antonio (A112) 18'23"; 19. Calore-Ravarotto (A112) 18'36"; 20. Montagna-Varago (A112) 19'19"; 21. Paggiola-Venerus (A112) 19'47"; 22. Negrisolo-Danesin (A112) 20'58".

**Classe 1400:** 1. Fornasier-Granzotto (Opel Corsa) in 17'17"; 2. Marcon-Revelant (Talbot Samba) 17'11"; 3. Morischi-Scaramucci (Opel Corsa) 18'46"; 4. Rampazzo-Casotto (Opel Corsa) 26'02"; 5. Innocenti-Bigi (Opel Corsa) 30'16".

**Classe 1600:** 1. Marussi-Ursi (Ritmo 105) 16'46"; 2. Bau-Menon (Ritmo 105) 16'47"; 3. Barell-Galli (Escort XR3) 17'08"; 4. Favaro-Sonego (Alfasud TI) 17'31"; 5. Da Rin-Colferai (Ritmo 105) 17'42"; 6. Brunello-Stefani (Ritmo 105) 18'21"; 7. Cimenti-Crosilla (Alfasud TI) 1h03'55".

**Classe 2000:** 1. Honl-Santucci in 16'30"; 2. Lorenzon-Sonego 16'35"; 3. Padovani-Signoretto 16'38"; 4. Buiatti-Tomat 16'44"; 5. Broggio-Saladini 16'47"; 6. De Luca-Guerrera 16'50"; 7. Daminato-Ongarato 16'58"; 8. Osellame-Magagnino 17'05"; 9. Simoni-Scapal 18'55"; 10. De Bona-Viel 20'48"; 11. Moroni-Roscioni 22'52"; 12. Zanetti-Destro 27'12". Tutti su Fiat Ritmo TC.

##### GRUPPO 2

**Classe 1150:** 1. Bertazzolo-Roncon (127) in 16'48"; 2. Doretto-Di Cataldo (Peugeot 104) 16'55"; 3. Monsutti-Valentini (A112) 17'14"; 4. Barbangelo-Frascina (127) 17'18"; 5. Negri-Forgiarini (A112) 17'19"; 6. Pavan-Businaro (A112) 17'39"; 7. Borotto-Soranzo (127) 18'04"; 8. Stefanato-Pomellato (Panda) 18'38"; 9. Fontolan-Camisotti (127) 18'41"; 10. Boldrin-Minto (127) 18'57".

**Classe 1300:** 1. Pozzeron-Barigelli (Alfasud) in 17'02"; 2. Ferrarese-Floren (Alfasud) 17'28".

**Classe 1800:** 1. Di Blas-Golia (R5 Alpine) in 16'15"; 2. Brunello-Tonello (Ritmo 75) 16'20"; 3. Kodermac-Mattoli (Ritmo 75) 16'53"; 4. Mursia-Busi (Talbot TI) 18'07"; 5. Lovisetto-Trevisan (Ritmo 75) 18'25".

##### GRUPPO B

**Classe 1800:** 1. Tremonti-Michelotto (Talbot Sunbeam) in 16'21"; 2. Barban-Tessari (Fiat X-1/9) 17'10".

### RALLY 1. SERIE

Collalto Sabino, 21 ottobre 1984

#### 4. Rally del Turano

Valido come ultima prova della Coppa Italia 5. zona

##### Le classifiche

**Assoluta:** 1. Evangelista-De Santis (Opel Kadett GTE) in 1h40'38"; 2. Compierchio-Compierchio (Renault 5 Turbo) a 26"; 3. Manasia-Nodaro (Opel Manta GTE) 54"; 4. Calderola-Cucchiara (Opel Manta GTE) 2'16"; 5. Diana-Lucente (Opel Asona) 2'17"; 6. Faenza-Della Noce (Talbot Lotus) 3'12";

RAID/Una Mercedes tricolore si esalta nel Faraoni

# Italiani brava gente

Ha vinto il francese Sarrazin, seguito da un plotone di connazionali. Ma il nostro Cerè, secondo al traguardo, senza un banale errore di strada avrebbe potuto essere il vincitore. Quarto posto per Cauzzi, con la Range Rover del team De Paoli

di Stefano Saragoni - Fotografie DPPI



IL CAIRO — Hanno vinto Sarrazin-Avril, francesi, ma il 3. Rally dei Faraoni è stato «marchiato» da una Mercedes italiana: quella di Cerè-Mariano, giunti secondi ma che senza un errore di strada avrebbero tranquillamente messo in carniera una vittoria sulla quale nessuno avrebbe avuto da ridire. Alessandria, Il Cairo, Abu Simbel, Luxor. Sono le tappe classiche di ogni tour dell'Egitto, e lo erano anche di questo rally «esotico». L'imperativo era arrivare al traguardo del Cairo dopo otto giorni e quasi 4.500 chilometri di marcia. L'obiettivo, quello di arrivare per primi. Quest'anno al Rally dei Faraoni, giunto alla sua terza edizione, partecipava-

no per lo più francesi e italiani, ma non mancavano rappresentanti tedeschi, inglesi, svizzeri, olandesi, arabi, egiziani e perfino giapponesi.

LA VITTORIA è andata alla Aro Proto V8 dei francesi Sarrazin-Avril, che alla vigilia dividevano il ruolo di favoriti con i connazionali Morreau-Morreau su Renault 18 e Rouget-Levreuy su Mercedes. Sarrazin-Avril, già vincitori dei rally di Algeria e Islanda, dopo avere collezionato due secondi e un quarto posto nelle prime speciali sono balzati al comando della classifica generale al termine della terza tappa da El Charga ad Abu Simbel, che ha compromesso irrimediabil-





Nella foto grande, la Mercedes 280 GTE di Cerè-Mariano sfreccia nel deserto egiziano «osservata» dai faraoni dei Templi di Abu Simbel, a sin. Nel riquadro, la Range Rover con i colori Rothmans portata in gara dal principe del Qatar Al Hajri



mente le chances dei Morreau, fermi per oltre due ore in speciale per la rottura della batteria. Da quel momento in poi Sarrazin si è limitato ad amministrare macchina e vantaggio essendo già usciti di scena Rouget-Levreuy, rimasti senza freni durante la speciale d'apertura, e anche l'arabo Al Hajri con la Range Rover numero uno, primo nel prologo.

**E GLI ITALIANI?** Il terzo giorno di gara li ha scoperti protagonisti con Cerè-Mariano, vincitori della prova speciale, e Andretto-De Simoni, secondi in classifica assoluta con la Mitsubishi Paje-

*segue*

# Italiani brava gente

segue

ro. Le tappe seguenti non hanno fatto che confermare il buono stato di forma dei due equipaggi: Cerè-Mariano, vincitori con la loro Mercedes 280 GE addirittura di cinque speciali consecutive, con un po' di fortuna in più avrebbero potuto anche sopravanzare Sarrazin. Il secondo giorno però hanno perduto un'ora e mezza per avere allungato di un centinaio di chilometri la speciale, non essendosi accorti di una deviazione, e il ritardo accumulato è risultato incolmabile. La rimonta di cui sono stati protagonisti ha dell'eccezionale, e li ha portati fino alla piazza d'onore, raggiunta proprio nell'ultima tappa. A poche decine di chilometri dal traguardo si è invece infranto nel modo più sfortunato il sogno di concludere la gara al secondo posto covato da Andretto-De Simoni, scivolati addirittura in dodicesima posizione a causa di una penalizzazione di dieci ore per non avere portato a termine la speciale. A fermarli è stato il radiatore che, saltati i bulloni di fissaggio, ha finito per rompersi contro la ventola. Quarto alle spalle di Claude e Bernard Morreau ha concluso l'equipaggio italo-olandese Cauzzi-Van Dijk, su Range Rover del team De Paoli, mentre Franco De Paoli è stato costretto al ritiro con la sua Rover 3.500 per impegnarsi nel recupero dei suoi camion assistenza, rimasti in panne nel deserto. Al traguardo del Cairo sono arrivati anche Facchini, Pozzi, Martini e Zivani, con un ritardo che varia dalle dieci alle quaranta ore. (s.s.)



Sopra, la nuova Mitsubishi Charriot 4x4 portata al 22. posto finale dal giapponese Nemoto e dal francese Batifoulier. In basso, la Aro 4x4 Prototipo dei vincitori Sarrazin e Avril

*Cerè spiega come è arrivato secondo*

## «Quei maledetti cento chilometri»

**IL CAIRO** - «Cento chilometri in più!» Questa frase Claudio Cerè l'ha ripetuta a se stesso chissà quante volte da quando, la mattina del secondo giorno di gara, si è accorto di essere finito fuorirotta.

«Abbiamo perduto il rally per una sciocchezza — ci ha detto —. Li avevamo superati tutti e andavamo fortissimo. Non abbiamo visto una segnalazione che era sbagliata. Quando ce ne siamo accorti eravamo 50 chilometri più avanti, in cima alle montagne. A quel punto la gara era perduta, ma non potevamo certo tirarci indietro dopo un giorno. Abbiamo cercato di recuperare, riuscendo proprio all'ultimo giorno ad agganciare il secondo posto».

*Meglio non si poteva fare?*

— Non senza uno stop di Sarrazin, che però sa risparmiare al meglio la macchina».

— Così vi siete consolati vincendo le speciali...

«Sì, ci spingeva la rabbia per il tempo perduto e una macchina che ora è veramente a punto».

— Alla Parigi-Dakar...

Cerè ci interrompe, prima che possiamo finire la domanda. «La Dakar è ancora lontana. Siamo iscritti, ma questa è l'unica cosa certa per il momento». □

## Così al traguardo

### RALLY RAID

Egitto, 9-16 ottobre 1984

#### 3. Rally dei Faraoni

**La classifica:** 1. Sarrazin-Avril (Aro Proto V8 4x4) in 12h46'29"; Cerè-Mariano (Mercedes 280 GTE) 13h36'28"; 3. Marreau-Marreau (Renault 18 V6 4x4) 16h04'11"; 4. Cauzzi-Van Dijk (Range Rover 4x4) 17h19'03"; 5. Ducom-Ducom (Range Rover 4x4) 18h01'20"; 6. Michel-Prud'Homme (Mitsubishi Pajero 4x4) 18h11'12"; 7. Barbaut-Barbaut (Mitsubishi Pajero 4x4) 18h28'33"; 8. Chenard-Brun (Toyota Bj 42 4x4) 19h15'48"; 9. Sarrazin-Colas (Aro Proto V8 4x4) 22h01'57"; 10. Bablon-Mercier (Toyota Bj 46 4x4) 22h47'55"; 11. Facchini-Parisi-Napolioni (Range Rover 4x4) 23h17'42"; 12. Andretto-De Simoni (Mitsubishi Pajero 4x4) 23h47'50"; 13. Leschiera-Chauchat (Datsun 4x4) 32h07'02"; 14. Blactot-Hedouin (Toyota Bj 40 4x4) 32h49'08"; 15. Pozzi-Antara-Pezzoni (Puch 230 GE) 36h24'33"; 16. Ruget-Ruget (Audi Quattro) 41h37'27"; 17. Loder-Wimmer (Puch 280 GE 4x4) 43h52'44"; 18. Martini-Arzuuffi (Fiat Campagnola 4x4) 48h21'52"; 19. Zivani-Brioni (Toyota Bj 40 4x4); 20. Forclaz-Bittel (Rover 3.5 Proto 4x4) 50h36'15"; 21. Dreifuss-Hassler (Land Rover 110 4x4) 53h14'11"; 22. Nemoto-Batifoulier (Mitsubishi Charriot 4x4) 80h46'11".



MONDIALE RALLY/La seconda 205 turbo 16 ha un padrone

# Peugeot-Salonen: è fatta!

La Casa e il pilota negano, ma la notizia è ormai certa. Firmato il contratto una settimana fa. Intanto Todt e la sua équipe provano il Safari in Kenya. In pista la Lancia 038 con Alen

SARÀ TIMO SALONEN il secondo pilota del team Peugeot nel campionato mondiale '85. Quella che due settimane fa, all'indomani del Sanremo, venne diffusa come anticipazione sembra ora una certezza: i diretti interessati, il pilota finlandese e il team di Jean Todt, negano decisamente, ma da fonti certe è rimbalsata la notizia che Salonen abbia addirittura già firmato il contratto per la guida della seconda 205 turbo 16 a fianco di quella di Vatanen. Ogni tentativo di confrontare la notizia con dichiarazioni del team naufraga contro un «no comment» e un rinvio alla conferenza stampa ufficiale che Todt terrà il 14 dicembre prossimo a Parigi. «Solo in quella occasione — si afferma in casa Peugeot — si saprà chi guiderà la seconda 205». Non destano nemmeno più preoccupazioni le condizioni fisiche di Salonen, che come si ricorda era stato operato di ernia al disco a fine agosto. Il pilota pare ora sulla via della completa guarigione, ed è anzi atteso a una prossima prima presa di contatto con la 4x4 francese. La candidatura di Michèle Mouton, che era stata affiancata a quella di Salonen fino a pochi giorni fa, pare intanto sia del tutto tramontata. La campionessa di Grasse è infatti quasi sicura Audi anche per l'85: parteciperà, oltre a un incompleto programma mondiale, anche a rally minori in diverse nazioni. Il team di Todt è ora in partenza per il Kenya, dove dal 27 ottobre al 4 novembre proverà sugli sterrati del Safari. Alla spedizione parteciperanno due 205, guidate da Vatanen e da Nicolas che si ritroveranno poi al Rac di fine novembre.

PROCEDONO intanto i lavori anche in casa Lancia. Dopo avere girato alla Mandria, la scorsa settimana, con Bettega e Biasion, la Delta Rally — questo sarà il nome ufficiale della vettura progetto 038, che esordirà al Mille Pistes del prossimo luglio — ha lungamente provato martedì e mercoledì della scorsa settimana con Markku Alen. Anche Markku, come già Bettega e Biasion, ha realizzato sull'asfalto della pista privata

della Casa tempi migliori di quelli fissati con la 037, ricavando ottime impressioni da quella che lui stesso ha definito una «vettura subito vincente». «Ha un motore eccezionale — ha detto Markku, confermando così le impressioni che erano state anche dei suoi colleghi — e anche il suo comportamento in pista è ottimo. È una vettura molto sincera, facile da capire e da interpretare. Si capisce che

bisogna fare ancora molto lavoro, ma la base è davvero eccezionale: Pianta vuole farla esordire già in condizione di vincere un rally mondiale, e penso che la cosa non sarà impossibile». I test dei piloti con la Delta rally sono per il momento interrotti: riprenderanno solo fra alcune settimane, dopo che Pianta e la sua équipe avranno svolto altro lavoro su nuovi particolari della trasmissione. Di vederla in via

ufficiale, nemmeno parlarne: la Delta rally sarà presentata solo a inizio dicembre. Se la vettura è in crescita, è invece del tutto definito il team di piloti di cui la Lancia disporrà l'anno prossimo. Confermati Alen, Henri Toivonen e Bettega, che avrà anche la possibilità di disputare qualche gara al di fuori del mondiale con i colori dello sponsor West.

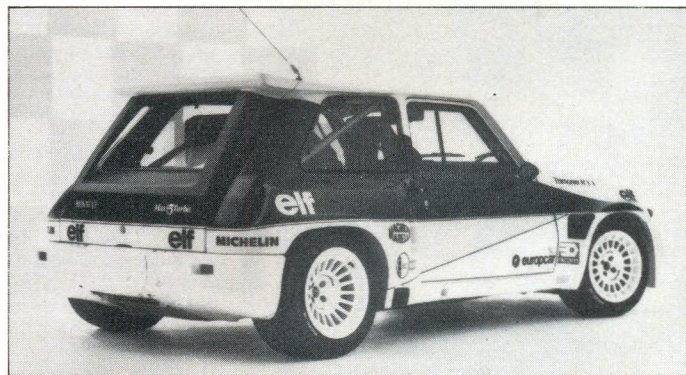
**Roberto Boccafoli**

Ecco la nuova R5 gr.B

## Maxi Driver

PARIGI - Nel realizzare la nuova «arma» da rally, alla Renault si è proprio deciso di andare contro corrente. Nel momento di definitiva consacrazione della trazione integrale — i due recenti successi iridati della giovane Peugeot 205 turbo 16 4x4 lo confermano — la Casa francese ha deciso di affidare i propri programmi rally '85 a una vettura nuova ma con «sole» due ruote motrici. La Maxi 5 Turbo, questo è il suo nome, ha trazione posteriore, motore turbo ed è ovviamente derivata dalla Renault 5 che, prima vettura turbocompressa, sbancò il Rally di Montecarlo nell'81 con Ragnotti. La Maxi sarà spinta da un motore turbo di 1527 centimetri cubici, che, grazie all'equivalenza di 1 a 1,4 prevista dalla Fisa fra vetture turbo e aspirate, la farà gareggiare nella classe fra 2000 e 2500 cmc (la R5 Turbo, con i suoi 1397 cmc, gareggiava invece nella classe fino a 2000). Grazie a questo incremento la Maxi 5 potrà disporre anche di pneumatici di superficie maggiore, assicurandosi così maggiore trazione al retrotreno.

«VOGLIAMO CHE la Maxi 5 Turbo diventi la più veloce due ruote motrici sull'asfalto. — ha dichiarato Gerard Larrousse, direttore generale della Renault Sport — Inizialmente saremo al lavoro per migliorare le caratteristiche d'insieme della vettura, i cui progressi verranno poi utilizzati e messi a disposizione della nostra clientela sportiva». La Maxi 5 Turbo disporrà in gara di circa 350 cavalli di potenza e avrà una scocca maggiormente irrigidita e carrozzeria più leggera, fino a raggiungere i 905 chili di peso (contro i 930 della R5 Turbo). La vedremo quasi sicuramente in gara già dal Montecarlo del prossimo gennaio, prima uscita iridata disponibile poiché l'omologazione è prevista per l'1 gennaio. Pilota sicuro della Maxi 5 sarà Jean Ragnotti, che ha firmato la scorsa settimana. Gli verrà affiancato, su una seconda vettura, un equipaggio ancora da definire. □



È molto grintoso l'aspetto della nuova Maxi 5 Turbo della Renault, sopra e in alto vista da due diverse angolazioni

### Dalla vecchia alla nuova

	Renault 5 Turbo	Renault Maxi 5 Turbo
Cilindrata	1397 cmc	1527 cmc
Alesaggio e corsa	76x77	77x82
Rapporto compressione	7:1	6,7:1
Iniezione	Bosch Kjetronic	Bosch meccanica con regolazione elettronica Renault Sport
Scambiatore	aria-acqua	acqua
Potenza	300cv a 6800 giri/min	350cv a 6500 giri/min
Pressione sovralimentazione	2,4 bar	2,85 bar
Peso	930 kg	905 kg

ATTUALITÀ/Conclusione Open anche con Bettega

# San Marino in premio

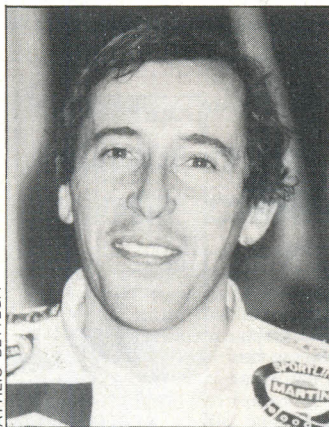
Si è deciso di permettere ad Attilio di chiudere l'84 con una vittoria di prestigio. Non ci sarà Biasion. Rimarrà al Jolly o firmerà per la Rothmans?

ATTILIO BETTEGA parteciperà al Rally di San Marino (valido per i campionati europeo e Open e in programma dall'8 al 10 novembre prossimi) al volante di una Lancia Rally con i colori Martini. La presenza del pilota italiano a questa gara, che non era prevista nel suo programma, è stata da molti intesa come ulteriore tentativo di Casa Lancia di favorire Vudafieri nell'ultimo assalto al titolo Open («Lucky», lo ricordiamo, è a soli 15 punti dal pilota del Jolly Club, e una vittoria contro un ritiro dell'avversario gli varrebbe il titolo). Ma non è questo l'unico motivo che ha portato alla decisione. Pur avendo disputato una delle più belle stagioni rallistiche della sua carriera, coronata dal terzo posto iridato in Portogallo e dal secondo al Sanremo, Attilio ha quest'anno mancato quella vittoria che lo avrebbe soddisfatto completamente. Ecco quindi che a Torino si è deciso di offrirgli la possibilità per raggiungere in extremis il risultato top '84, «autopremiandosi» così in un rally che sarà di assoluto valore internazionale.

NON CI SARÀ invece Massimo Biasion. Miki avrebbe dovuto prendere parte al San Marino con una 037 del Jolly Club, anche lui nell'ottica di offrire un aiuto a Vudafieri nella conquista matematica del titolo Open. È invece della scorsa settimana la certezza che Biasion non sarà al via del rally. La notizia non ha potuto che alimentare i dubbi circa la decisione che Miki sta per

prendere circa la sua attività '85. Come si sa, da tempo il Jolly Club ha offerto al pilota un programma per l'anno prossimo che comprende un minimo di sette gare mondiali più varie apparizioni in altri appuntamenti internazionali. D'altra parte si sa anche che il pilota ha ricevuto offerte da David Richards del team Porsche Rothmans che ormai sicuramente non avrà nell'85 Henri Toivonen, confermato alla Lancia. Domenica scorsa, quando questo numero di Autosprint è stato chiuso in tipografia, Massimo era in Inghilterra, a colloquio proprio con Richards, e non è stato quindi possibile sapere alcuna certezza circa l'eventuale programma in comune dei due per l'85. Una decisione si saprà sicuramente nel corso di questa settimana. □

■ JOLLY MALERBA '85. Sulle auto del Jolly Club '85, oltre a Totip e Fiat Ricambi comparirà il nome dello sponsor che produrrà l'abbigliamento della squadra. Roberto Angiolini ha recentemente concluso un accordo con Malerba che prenderà quindi il posto di Australian.



ATTILIO BETTEGA

## Toivonen dopo l'operazione

HENRI TOIVONEN, operato alla schiena due settimane fa in Finlandia dopo non avere potuto prendere il via dell'eurorally di Antibes, sta ora trascorrendo un periodo di convalescenza nella casa dei genitori, a Helsinki. L'operazione pare abbia avuto esito del tutto positivo, ma solo dopo una visita di controllo che avrà luogo alla fine di questa settimana i medici potranno pronunciarsi con più precisione circa i tempi di recupero del pilota alla attività rallistica. «Sarò in ogni modo pronto per il Rally di Montecarlo del prossimo gennaio — ha detto il pilota —. Nelle settimane precedenti dovrei anche essere in grado di provare il percorso».

■ PEUGEOT PER DUE. Da metà stagione in poi la Peugeot Italia schiererà una seconda vettura per un «cliente pagante» che potrebbe essere, secondo fonti bene informate, il sanmarinese Ercolani.

■ FERRARI RAID. Lo spagnolo Antonio Zanini, che quest'anno è cliente della ProMotorSport, ha chiesto a Fabio Penariol un preventivo di costi per disputare la Paris-Dakar '85 con una Ferrari 308 preparata da Michelotto. Sarebbe la prima volta che una vettura di questo tipo viene impegnata in un raid africano.

## AUDI RALLY

### Mouton battuta

NEWPORT — A meno di un mese dal via del Lombard Rac Rally diversi piloti di fama internazionale hanno disputato l'Audi National Rally nel Galles, sabato scorso. L'elenco comprendeva Michèle Mouton, al volante di una 80 Quattro, e Per Eklund con una Toyota Celica Turbo, ma entrambi hanno dovuto accontentarsi di un ruolo di secondo piano alle spalle di Malcolm Wilson, che con la sua Quattro privata si è alla fine imposto con l' di vantaggio su Michèle Mouton. Il campionato nazionale britannico, di cui questo rally costituiva l'ultima prova, è stato vinto da David Llewellyn alla guida di una Nissan 240 RS. Ha partecipato anche Tony Pond con la MG Metro 6R4, ma si è dovuto ritirare alla fine della 5. speciale per noie a un semiasse della sua 4x4 quando si trovava 2. dietro a Wilson. (p.f.)

### CAMPIONATO BRITANNICO

Newport, 20 ottobre 1984

Audi National Rally ultima prova di campionato

#### La classifica

1. Wilson-Harris (Audi Quattro) in 77'08"; 2. Mouton-Gullik (Audi Quattro) 78'06"; 3. Eklund-Whitlock (Toyota Celica Turbo) 81'19"; 4. Collins-Freeman (Opel Manta 400) 81'29"; 5. Llewellyn-Evans (Nissan 240 RS) 81'57"; 6. Brookes-Broad (Opel Manta 400) 82'33".

Classifica finale del campionato: 1. Llewellyn; 2. Collins; 3. Aitken.

## Messina al via

PARTIRÀ — sabato 27 ottobre alle 18.01 da Piazza del Duomo a Messina il 6. Rally Internazionale Città di Messina, ottavo appuntamento del campionato Cir. Dopo venti prove speciali tutte su asfalto, per complessivi 626,500 chilometri, il rally si concluderà alle ore 10 della domenica presso la Fiera campionaria internazionale di Messina.

QUESTI I «TOP» al via: 1. Tabaton-Tedeschini (Lancia Rally); 2. Boretti-Boretti (Lancia Rally); 3. Egizii-Nieri (Lancia Rally); 4. Fabbri-Cecchini (Ritmo 130 gr.A); 5. Zambuto-Pernice (Manta 2.0 gr.A); 6. «Bronson»-Di Prima (Ferrari 308 GTB); 7. Runfolo-Runfolo (Lancia Rally); 8. Anastasi-De Pasquale (Opel Ascona 400); 9. «Regan»-Mauro (Porsche 911 Sc); 10. Vazzana-X (Porsche 911 Sc); 11. Beretta-Pozzi (Lancia Rally); 12. Bosurgi-Mondello (Lancia Rally); 24. Bignardi-Galleni (Manta 2.0 gr.A); 35. Gremignani-X (Talbot Samba gr.A); 47. Maneo-Zangrandi (Ritmo 130 gr.N); 48. Canobbio-X (Ritmo 130 gr.N). Le vetture parenti saranno 97.

COSÌ IL CIR alla vigilia del Città di Messina. Classifica assoluta: 1. Fabbri p. 130; 2. Maneo 122; 3. Boretti e Tabaton 80; 5. Dalla Pozza 47; 6. Egizii 42.

■ NEVE PER LA R11. Nei programmi di Lupidi-Montenesi, oltre al rally di San Marino, c'è l'ultima prova del Cir, a Sestriere, per verificare le possibilità della Renault 11 gruppo N sulla neve.

■ ALGARVE PER MCRAE. Jimmy McRae disputerà il Rally Algarve nel tentativo di piazzarsi entro i primi cinque del campionato europeo. Sarà alla guida di una Opel Manta 400 sponsorizzata dalla AC Delco. (p.f.)

■ CAMBIO PEUGEOT. Dopo molti anni trascorsi alla direzione sportiva della Peugeot Talbot Italia, Romano Patuelli ha lasciato l'incarico per passare alla rete commerciale della stessa Casa. Si sta ora cercando un nuovo ds delle attività agonistiche del gruppo francese in Italia. Nei prossimi giorni si dovrebbe conoscere il nome del designato.

## RALLY MONOMARCA

### R11 nell'85

L'anno prossimo vedremo, nei principali rally italiani un trofeo monomarca riservato alle Renault 11 (nella immagine di Attualfoto, quella con cui Lupidi ha gareggiato in gr.N a Piancavallo). La proposta è attualmente allo studio negli ambienti della Renault Italia e andrà ad affiancare al campionato che vedrà protagonisti le Fiat Uno 75. Una risposta, con programmi e costi definiti, potrebbe essere comunicata già prossimamente.




# IL GIALLO DELLA FORMULA 1

QUINDICESIMA PUNTATA  
GP EUROPA

Cronaca vera di  
Paolo Ongaro

UNA LEGGENDA LUNGA 22 Km, QUESTO E' IL NURBURGRING... UNA LEGGENDA SCRITTA DAI PIU' GRANDI, DA NUVOLARI A STUART... A NIKI LAUDA...

LE AGGHIACCIANTI IMMAGINI DEL ROGO, NEL QUALE NIKI COMPROMETTE IL SUO MONDIALE E DAL QUALE A STENTO NE ESCE VIVO, SONO ANCORA NEGLI OCCHI DI TUTTI.

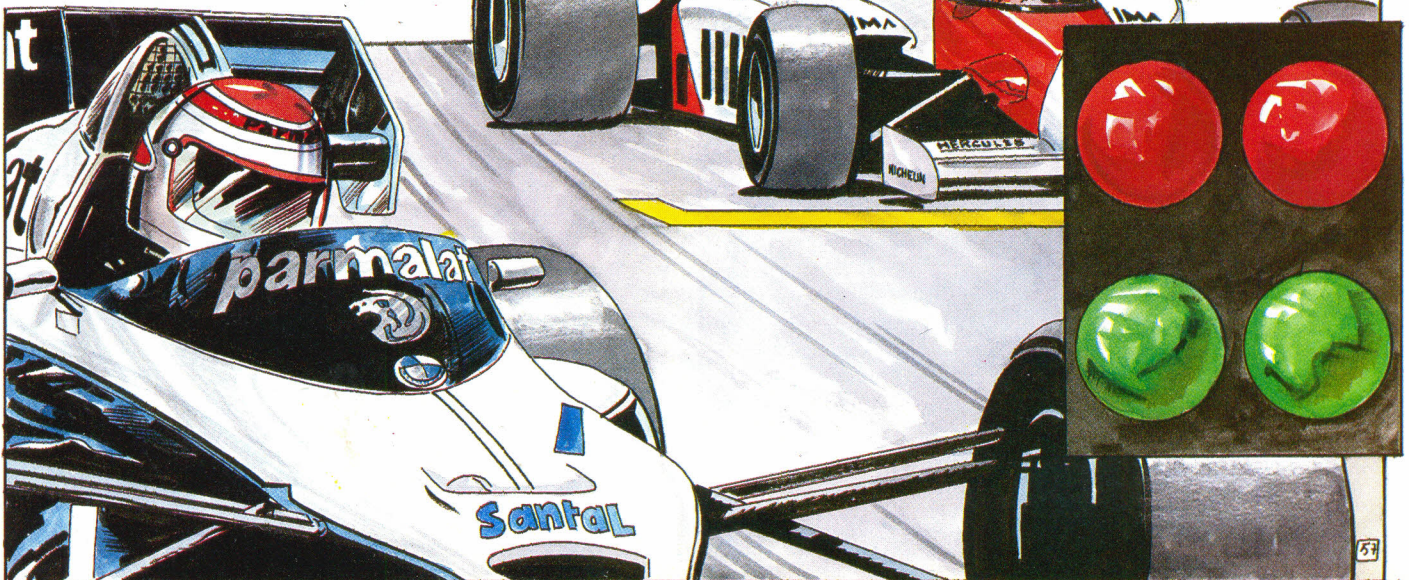


IL CIRCUITO E' TROPPO PERICOLOSO E VIENE CHIUSO ALLA F1. E' L'AGOSTO DEL '76... UN MITO SCOMPARE!

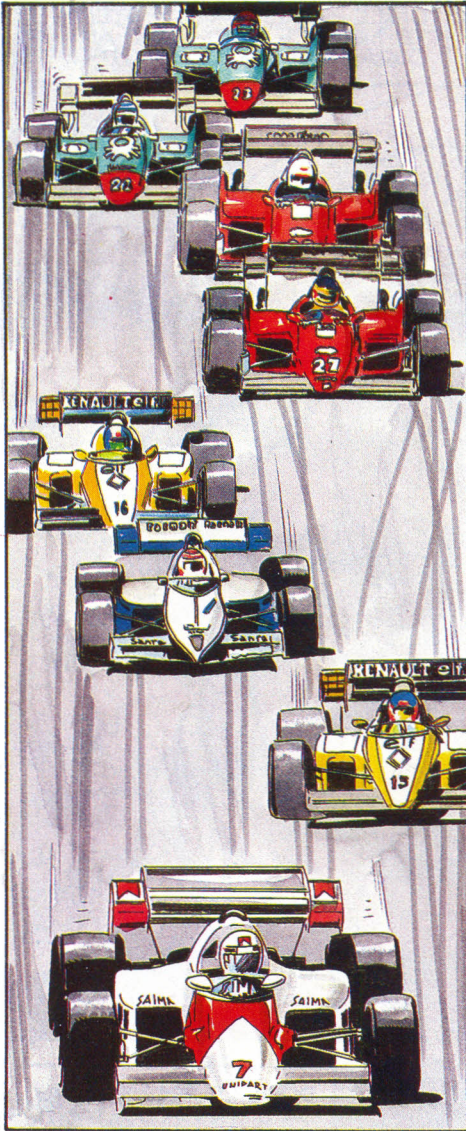
RIAPRE DOPO OTTO ANNI, RINNOVATO E PIU' SICURO, MA E' TUTTA UN'ALTRA PISTA, E IL FUORICLASSE AUSTRIACO VI RITORNA CON LA POSSIBILITA' DI AGGIUDICARSI IL MONDIALE.



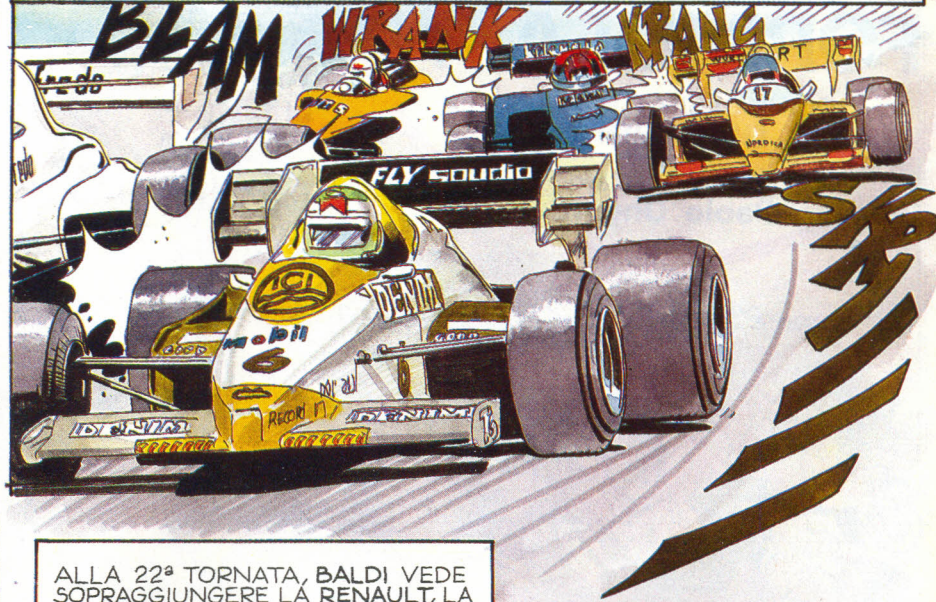
DOPO LE PROVE, PERO' LAUDA SI TROVA SOLTANTO IN 8ª FILA. DAVANTI A TUTTI SEMPRE LORO: PIQUET E PROST!



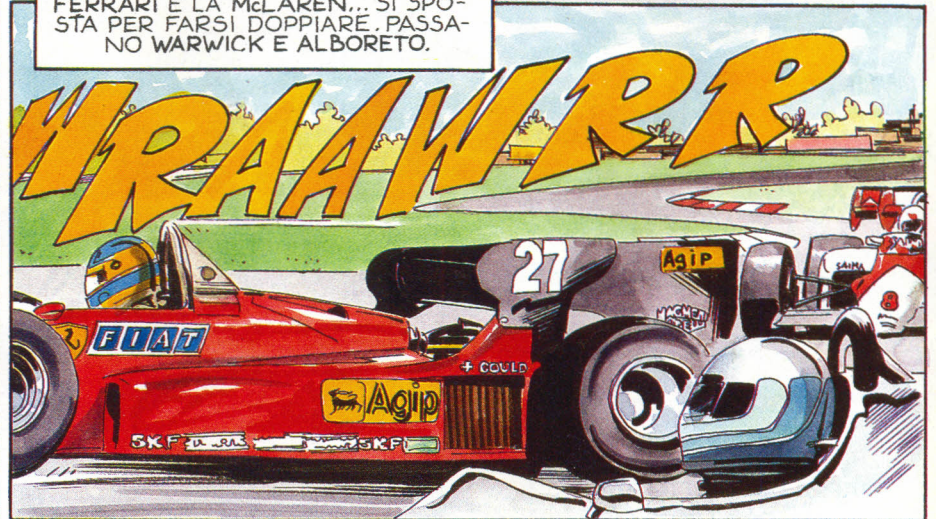
PARTE BENE IN TESTA PROST, MENTRE PIQUET SI FA SORPRENDERE ED E' SOLO TERZO, PRECEDUTO ANCHE DA TAMBAY. DIETRO A LORO WARWICK, LE DUE FERRARI E LE DUE ALFA.



NELLE POSIZIONI DI RINCALZO, SENNA STRINGE ROSBERG... I DUE SI TOCCANO... SUREN FRENA, VIENE TAMPONATO DA BERGER MENTRE GHINZANI ESCE NEL PRATO.. DA QUESTA FOLLE BAGARRE I PILOTI NE ESCONO INCOLUMI, MA TUTTI DEVONO ABBANDONARE E NON SI E' ANCORA COMPIUTO IL 1° GIRO...

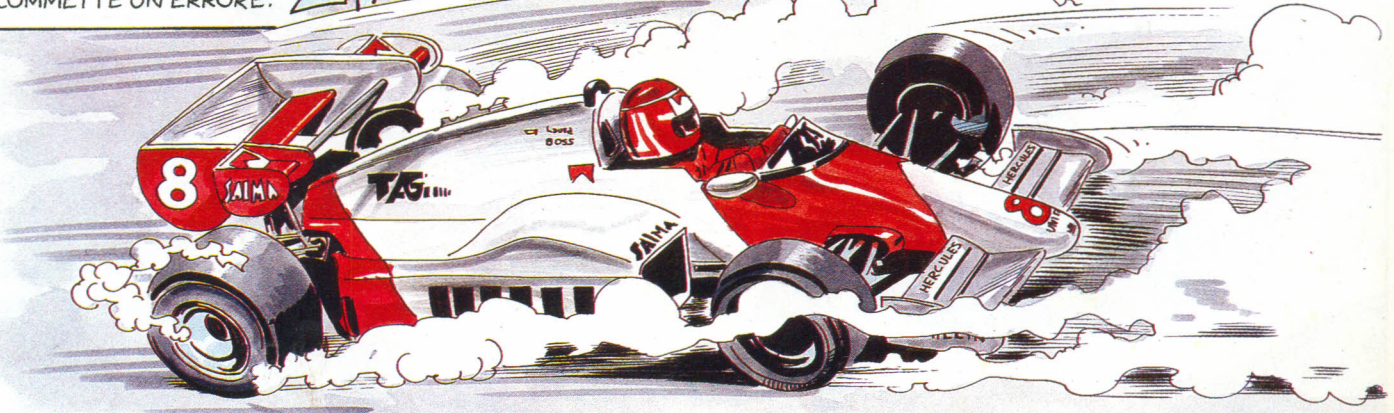


ALLA 22ª TORNATA, BALDI VEDE SOPRAGGIUNGERE LA RENAULT, LA FERRARI E LA McLAREN... SI SPONSTA PER FARSI DOPPIARE. PASSANO WARWICK E ALBORETO.



MA LAUDA, FORSE TROPPO VELOCE, FRENA BRUSCAMENTE E VA IN TESTA-CODA. PER UNA VOLTA, IL PILOTA-COMPUTER COMMITTE UN ERRORE.

KRIIEEIIK

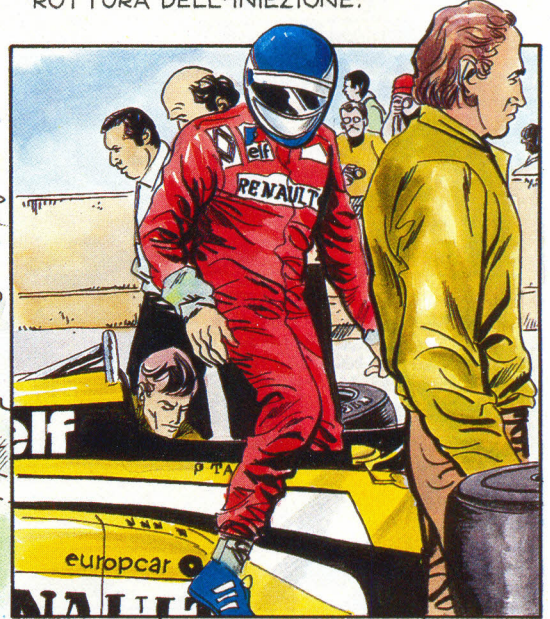
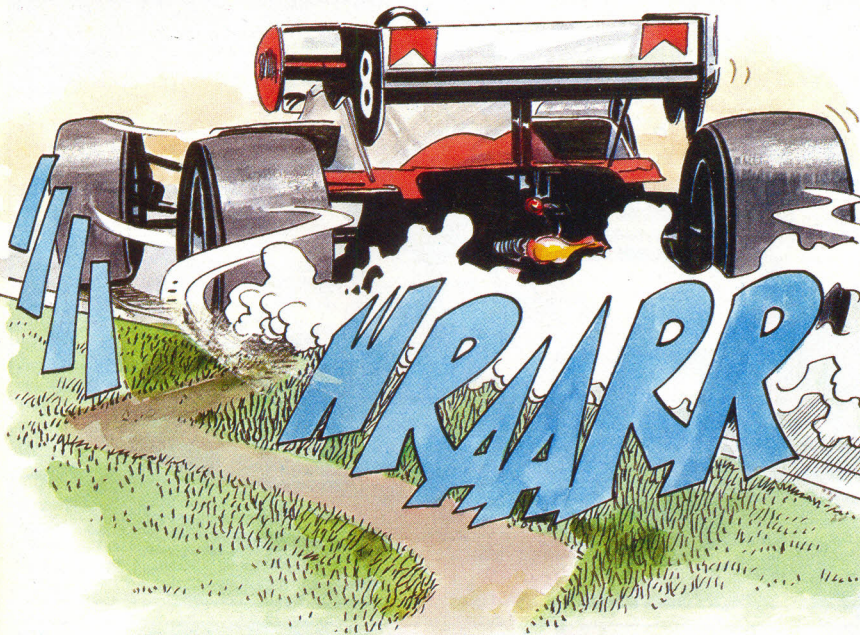


© Paolo S. 2004

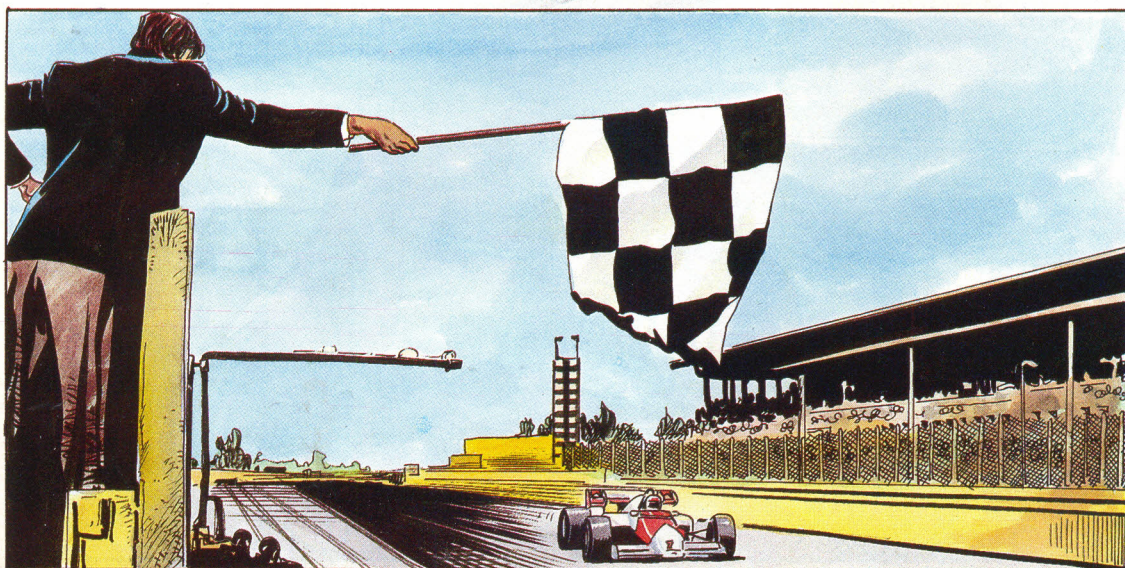
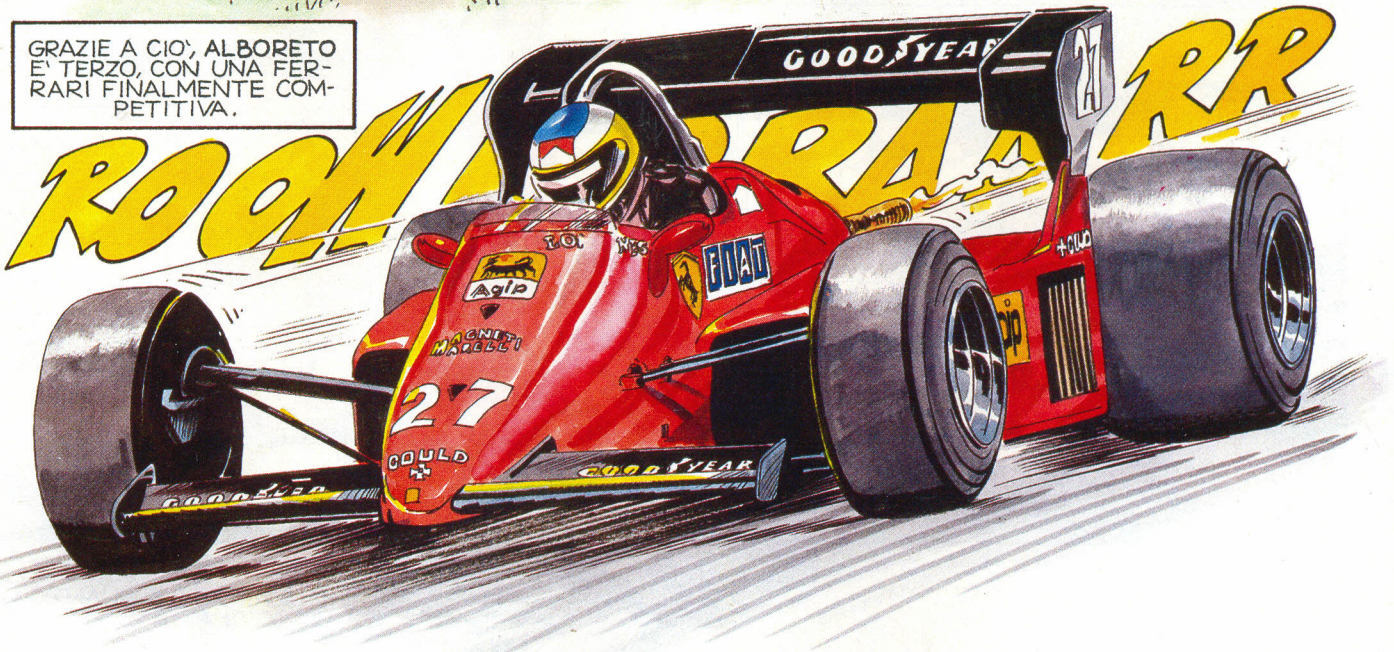
NE' LA VETTURA, NE' LE GOMME, SEMBRANO COMPROMESSE, NIKI SUBISCE IL MINIMO DEI DANNI.

QUANDO RIPRENDE, I PRIMI SONO ORMAI LONTANI!

PROST E' IRRAGGIUNGIBILE. PIQUET GUADAGNA IL SECONDO POSTO, PASSANDO TAMBAY CHE POI ABBANDONA PER ROTTURA DELL'INIEZIONE.

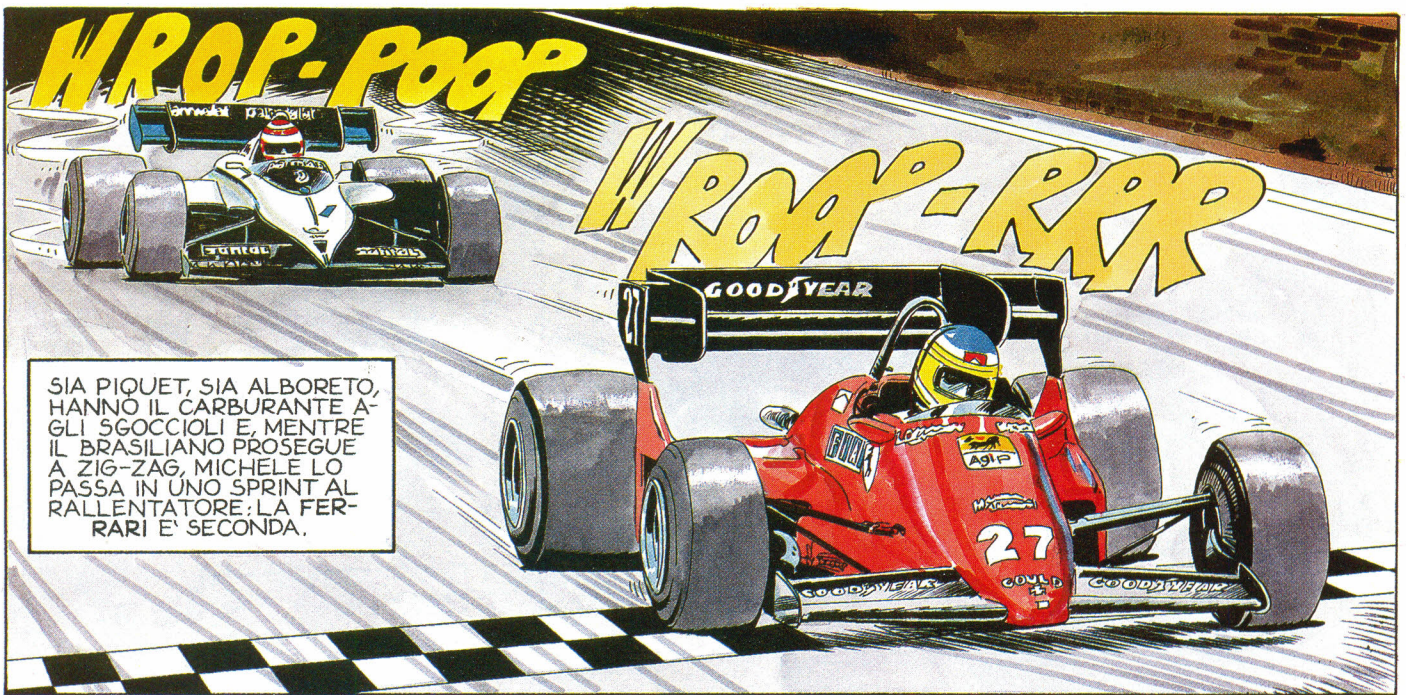


GRAZIE A CIO', ALBORETO E' TERZO, CON UNA FERRARI FINALMENTE COMPETITIVA.

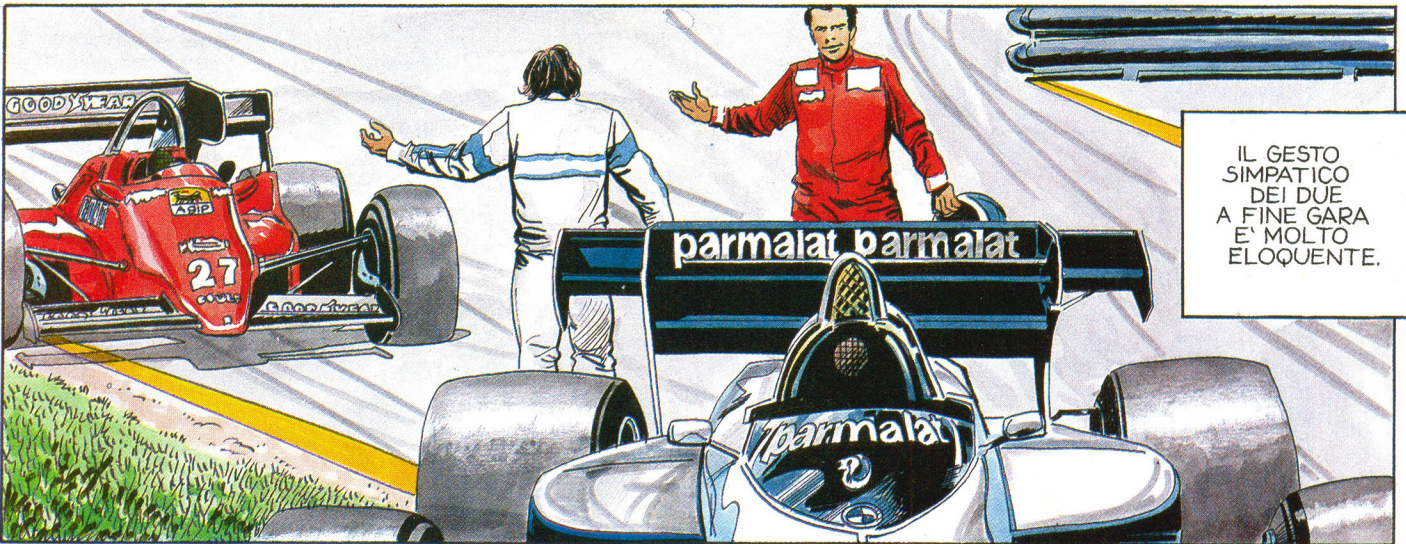


SICURO IN PARTENZA, ATTENTO NEI DOPPIAGGI, INCISIVO NELLA PROGESSIONE, PROST VINCE INDISTURBATO E SI PORTA IN CLASSIFICA A 3, 5 PUNTI DA LAUDA. E' L'11ª VITTORIA DELLA McLAREN, UN RECORD CHE DA LA MISURA DEL VALORE DI QUESTA MONOPOSTO INGLESE.





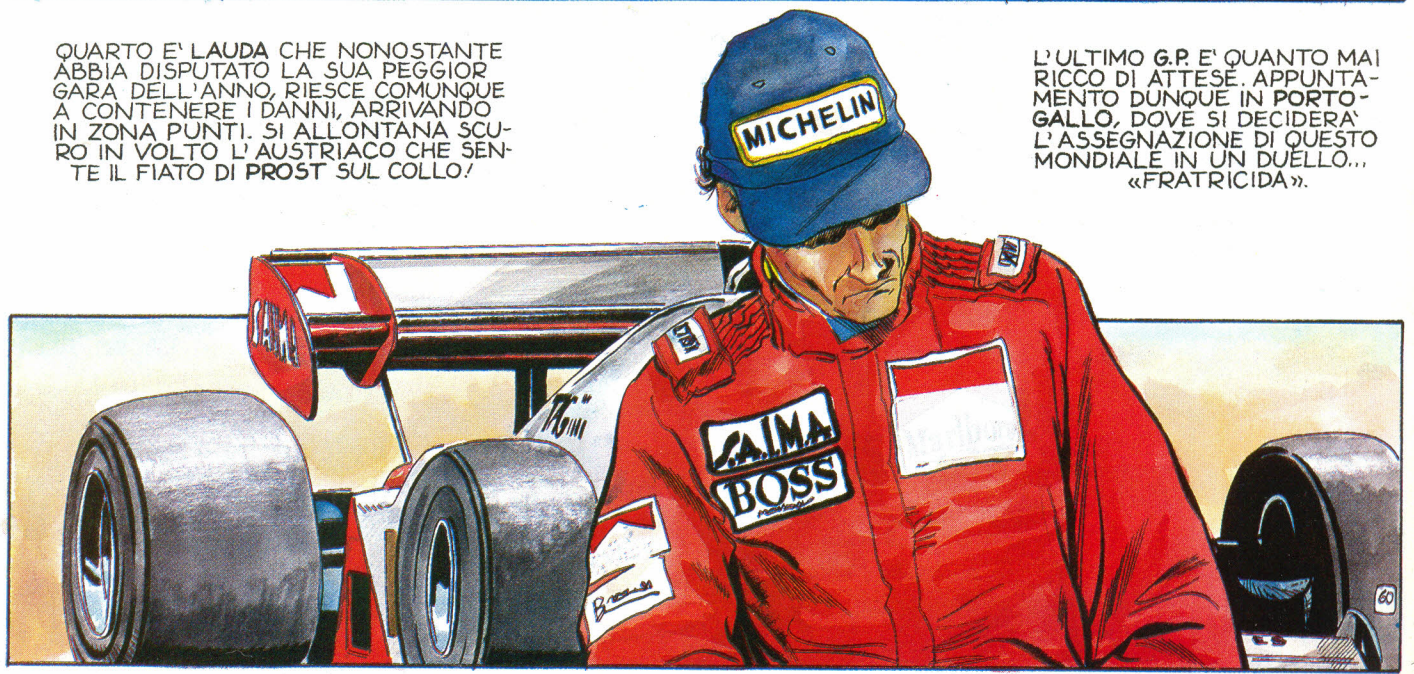
SIA PIQUET, SIA ALBORETO, HANNO IL CARBURANTE AGLI SGOCCIOLI E, MENTRE IL BRASILIANO PROSEGUE A ZIG-ZAG, MICHELE LO PASSA IN UNO SPRINT AL RALLENTATORE: LA FERRARI E' SECONDA.



IL GESTO SIMPATICO DEI DUE A FINE GARA E' MOLTO ELOQUENTE.

QUARTO E' LAUDA CHE NONOSTANTE ABBAIA DISPUTATO LA SUA PEGGIOR GARA DELL'ANNO, RIESCE COMUNQUE A CONTENERE I DANNI, ARRIVANDO IN ZONA PUNTI. SI ALLONTANA SCURO IN VOLTO L'AUSTRIACO CHE SEN-TE IL FIATO DI PROST SUL COLLO!

L'ULTIMO G.P. E' QUANTO MAI RICCO DI ATTESE. APPUNTAMENTO DUNQUE IN PORTOGALLO, DOVE SI DECIDERA' L'ASSEGNAZIONE DI QUESTO MONDIALE IN UN DUELLO... «FRATRICIDA».



## La Csaì risponde ma non chiarisce

**IN MERITO** alla lettera da voi pubblicata inviata alla presidenza Csaì e sulla quale il licenziato signor Fabrizio Violati ha ricevuto ampia e documentata risposta nonché il preavviso di probabile violazione dell'art. 111 RNS, la Csaì precisa quanto segue: «La normativa italiana applica pedissequamente la normativa internazionale che oggi prevede che in caso di controversie sulla eleggibilità o meno di una vettura, giudice unico sia il comitato tecnico della commissione». Pertanto ammesso e non concesso che il licenziato Violati riesca nel suo intento di emigrazione non vi è dubbio che presso qualsiasi altra ASN incontrerà uguale normativa. Il caso Violati / Bellancauto è stato esaminato con buona volontà a tutti i livelli di giurisdizione. Altri proprietari di Ferrari Gto hanno provveduto ad adeguare le loro vetture alla realtà regolamentare, della quale il signor Violati sembra ergersi ad unico arbitro. Pertanto la Csaì non può che deplorare simili atteggiamenti e tiene a disposizione della stampa, se del caso, norme e documenti che illustrano ampiamente la legittimità del suo operato.

Servizio Informazioni Csaì - Roma

La lettera aperta di Fabrizio Violati, presidente della scuderia Super Car Bellancauto, come era prevedibile ha mosso le acque, ma la lettera del servizio informazioni della Csaì inviata alla nostra redazione, ci sembra lontana dal fornire delle risposte circostanziate. Infatti, per quanto concerne la regolamentazione tecnica, è bene precisare che la normativa italiana traduce alla lettera la normativa Fia 1984 ad eccezione proprio del punto 2.4 contestato che, nel testo Fia, riporta letteralmente quanto segue: «Una vettura la cui data e classificazione saranno state determinate da un club nazionale sarà dotata di una fiche d'identificazione Fisa, approvata da questo club o dall'associazione sportiva nazionale, che deve essere presentata dal concorrente ad ogni prova internazionale. Gli organizzatori e i commissari tecnici delle prove devono accettare ogni fiche vidimata correttamente dall'ASN o dal club autorizzato del concorrente; essi devono ammettere alle prove le vetture identificate dalle fiche a condizione che ne siano conformi. Se i commissari tecnici hanno dei dubbi su una fiche, essi dovranno trattenere una copia e dopo la prova rimandarla all'ASN che l'ha emessa precisando il problema. Il concorrente conserverà la fiche originale. Se l'ASN conferma che la fiche non è conforme, i risultati eventualmente ottenuti in questa prova dalla vettura in questione saranno annullati. In caso di disaccordo per ciò che concerne la fiche il comitato tecnico della commissione delle vetture antiche sarà il solo giudice». Da ciò si evidenzia che l'attuale normativa italiana essendo la traduzione letterale di quella Fia del 1981, si discosta notevolmente da quella internazionale vigente che prevede in caso di competizione internazionale che organizzatori e commissari tecnici debbono accettare ogni fiche vidimata dalla ASN del concorrente, ma, in caso di contestazione, se vi sarà disaccordo con l'ASN, sarà il comitato tecnico della commis-

sione auto storiche della Fia il solo giudice. Al contrario la sottocommissione auto storiche della Csaì, per il Tna, si ergerebbe a solo giudice anche per le contestazioni nazionali. A nostro parere verrebbe così violata la normativa internazionale Fia, nonché il codice sportivo internazionale richiamato espressamente dal regolamento sportivo nazionale italiano al cap. 1 art. 1 - 2. comma (obbligo di osservare il codice sportivo internazionale della Fia), nonché al capo VII art. 131 (competenza irrevocabile in ultima istanza del Tna per ogni controversia in materia di sport nazionale) e art. 132 lettera c (impugnabilità delle decisioni delle sottocommissioni). Quanto alla normativa che presso altra associazione sportiva nazionale, Violati potrebbe trovare in caso di emigrazione, è opinabile il fatto che egli possa trovare una identica normativa dal momento che la stessa Csaì o la sottocommissione auto storiche ha modificato a proprio uso la normativa internazionale. Inoltre Violati ci sembra non si sia voluto ergere ad arbitro di tale situazione, ma ha sottoposto, alla vigilia del consiglio sportivo nazionale di Imola, al presidente Serena alcune circostanziate situazioni per le quali è auspicabile che lo stesso presidente della Csaì, oltre a preannunciargli il deferimento al giudice sportivo, abbia fornito giustificazioni molto più esaurienti dello stesso servizio informazioni della Csaì.

## Quanti spettatori per la F.3000?

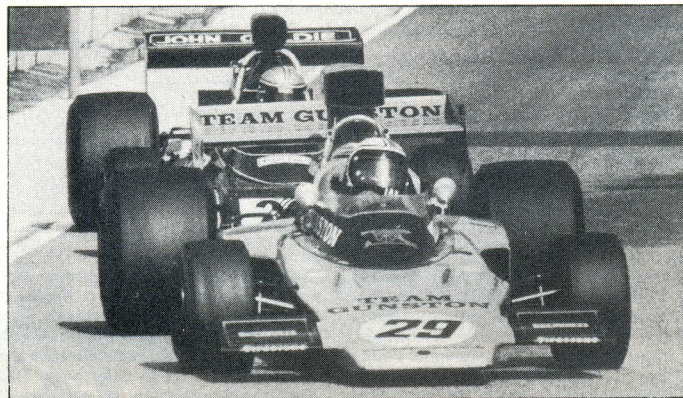
**SONO VENUTO** a sapere che il prossimo anno il GP di Monaco non si farà; così dopo la sostituzione del glorioso Nürburgring con un pessimo e noiosissimo anello asfaltato, dopo l'eliminazione di gloriosi circuiti come il vecchio Spa Francorchamps, Jarama, Watkins Glen, Mosport e Fuji, anche un altro pezzo della vera vecchia e gloriosa storia della F.1 viene per sempre abbandonato. E sempre per le solite storie di pseudo-mafia all'interno della Fisa e della Foca. Ora penso al campionato di F.3000 del prossimo anno, penso ad una lista di piloti sul tipo della seguente: Martini, Thackwell, Ravaglia, Capelli, Nannini, Fertè, Dumfries, Moreno, Berger, R. Cheever, Santin, Langes, Nielsen, Pirro, Jones, Hunt (David), Byrne, e gli scartati dalla F.1: Watson, Jarier, Boutsen, Fabi, Barilla, Gabbiani. Tutti su macchine con lo stesso motore e senza gli sporchi trucchi dei supermotori da 1000 CV della F.1, che disputino il GP Lotteria di Monza o il GP di Monaco al posto della F.1. Con una tale lista di piloti, comprendente quasi tutti i campioni europei di F.3 degli ultimi 6 anni, tutti o quasi con gli stessi mezzi, sarebbe sicuramente uno spettacolo stupendo, altro che la monotonia della F.1 dove quest'anno su 16 GP 12 li ha vinti la

McLaren, ed è solo un caso che i piloti si chiamino Prost o Lauda, in realtà anche un Piercarlo Ghinzani ben allenato sarebbe potuto arrivare agli stessi risultati con una McLaren. Ecco perché sono curioso di vedere quanti spettatori avrà il GP Lotteria di Monza 1985 e quanti il GP d'Italia del 1985 di F.1, e sono senza dubbio curioso inoltre di sapere se, sempre se si farà un GP di Monaco di F.3000, questo sarà considerato uno svantaggio dagli organizzatori monegaschi.  
Francesco Vianello - Mestre (Venezia)

**SE DOVESSIMO** scommettere sull'effettuazione o meno del GP iridato di Monaco pensiamo proprio che punteremo sulla riamicazione in calendario della gara monegasca, proprio in quel «buco» di quasi un mese, fra il GP di San Marino e quello del Belgio, che stranamente la Fisa si è «dimenticata» di riempire. I giochi di potere e i tiramolla che caratterizzano da qualche anno il circus iridato sono ben noti a tutti, quindi nulla di più facile che si raggiunga un accordo sui diritti televisivi del GP di Monaco, anche perché entrambe le parti avrebbero tutto da rimetterci dalla mancata effettuazione della corsa. Si può quindi escludere una gara di F.3000 a Montecarlo, come pure difficilmente il «Lotteria» verrà corso con queste vetture per non scontentare altre piste come Misano e Vallelunga (se non ci sarà il Gp Roma di F.1, al momento riserva di lusso) al momento escluse dai principali calendari. A parte questo, sarà interessante osservare il successo che riuscirà a riscuotere la F.3000 fra appassionati e mass media. Gli ingredienti per ottenere i favori del pubblico — vale a dire equilibrio tecnico fra le vetture e piloti di buon livello — ci sono tutti, ma è un fatto risaputo che non bastano per richiamare decine di migliaia di spettatori. Appunto per questo in quattro occasioni F.1 e F.3000 correranno lo stesso giorno sulla stessa pista e si è assicurato al campionato l'interesse televisivo. Basta però dare un'occhiata ai due calendari per notare che le prime due gare della F.3000 e quella del 23 giugno sono concomitanti con altrettanti GP di oltre Atlantico (pur se sussistono dubbi sull'effettuazione del Gp di Dallas e del Brasile). Si obietterà che fra mondiale endurance, euroturismo e le due formule maggiori erano inevitabili accavallamenti di date. Certo è che un inizio peggiore per la F.3000 non poteva esserci, con tutta l'attenzione della stampa (e quindi inviati, televisione, PR, sponsor, eccetera) rivolta ai GP di oltreoceano. Altro grave errore è quello di avere inserito in calendario due delle tre gare italiane di F.3000 esattamente una settimana dopo l'effettuazione dei GP di Imola e Monza. Vi sarà quindi una sicura perdita di spettatori, dato che non molti vorranno sobbarcarsi due trasferte nell'arco di soli sette giorni. Non sono «disavventure» da poco per un campionato che deve ancora cominciare e il cui futuro è legato strettamente al successo di questa stagione di avvio. Nonostante tutto c'è da attendersi un grosso successo di pubblico, proprio perché, pur mancando piloti di spicco o Case come la Ferrari, gli appassionati dovrebbero assistere a uno spettacolo che non avrà nulla da invidiare, anzi, a quello dei gran premi iridati. Inoltre, non dimentichiamolo, anche su questo campionato c'è la lunga mano di Ecclestone e questa di per sé sembra essere una garanzia di successo.

## LA FOTO Il fratello di Jody

**MI PIACEREBBE** vedere pubblicata nella rubrica «La foto», un'immagine di Ian Scheckter al suo debutto in F.1, assieme ai principali dati della sua carriera.  
Umberto Farsoni - S. Giacomo (Mantova)



**QUANDO** Jody Scheckter stava per raggiungere i vertici della sua carriera, conquistando nel 1974 le prime vittorie iridate, si affacciò sulla scena dei gran premi anche il fratello Ian. Più vecchio di tre anni, con alle spalle alcune stagioni di gare sudafricane in F.Ford, a cui aveva fatto seguire la partecipazione ai campionati di F.2 e F.Atlantic nel '72 e '73, Ian Scheckter ha debuttato nei GP in Sudafrica nel 1974, con una Lotus 72. Nelle gare di F.Atlantic e F.1 sudafricana degli anni Settanta ha ottenuto numerose vittorie, ma una volta alla prova nei gran premi iridati non si è mai dimostrato all'altezza della fama del fratello. Dopo aver corso anche gli anni seguenti nel Gp del Sudafrica e avere fatto qualche altra rara apparizione nelle gare iridate, ha disputato tutta la stagione '77 con la March, senza però andare oltre il 10. posto nel GP d'Olanda, a causa anche della scarsa competitività della vettura. Ha poi abbandonato le competizioni internazionali, anche se lo si è rivisto spesso ai gran premi in compagnia del fratello, laureatosi campione del mondo nel 1979 con la Ferrari.

**Nella foto: Ian Scheckter con la Lotus 72 precede John Watson con la Brabham BT42 nel Gp del Sudafrica del 1974.**

## L'ultimo colpaccio di Ecclestone

QUANDO HO LETTO sui giornali la notizia che la Brabham aveva firmato un contratto triennale con la Pirelli per montare le gomme della Casa milanese nei prossimi tre anni, ho pensato che dovesse esserci sotto qualcosa, ma non avrei mai immaginato che dopo alcuni giorni si sarebbe ritirata la Michelin. Faccio questo discorso perché i due avvenimenti si sono succeduti in ordine (secondo la logica) opposto. Per gli appassionati di automobilismo il ritiro della Michelin è stato un fulmine a ciel sereno e nemmeno nell'ambiente dei gran premi questa eventualità era stata presa in seria considerazione. Eppure la mossa di Ecclestone fa pensare al contrario. Quindi? Quindi il patron della Brabham anche questa volta ha fatto il colpaccio, come quando, a metà mondiale 1981, fu il primo a passare nuovamente alla Goodyear quando questa si ripresentò dopo il ritiro annunciato a inizio anno, permettendo a Piquet di vincere il mondiale. Come dimenticare poi il repentino ritorno alla Michelin quando alla fine del 1982 venne definito il nuovo regolamento che imponeva l'adozione del fondo piatto per le monoposto di F. 1? Queste scelte in passato si dimostrarono vincenti e lo sarà sicuramente anche quest'ultima (perlomeno sotto il profilo economico). Bisogna ammirare l'incredibile senso degli affari di Ecclestone che con questa astuta manovra si è coperto le spalle anticipatamente dalla «sorpresa» Michelin. Complimenti quindi alla «volpe della F. 1» che ha dimostrato ancora una volta come non esistono limiti alla sua abilità negli affari. Marco Redondi - Montagna (Sondrio)

ANCHE SE Ecclestone ha giurato di non avere saputo nulla in anticipo sul ritiro della Michelin, a molti è rimasto il dubbio di un'ennesima «furbata» del patron della Brabham. È evidente che oggi, in assenza della dominatrice Michelin, il rapporto fra team e costruttori di pneumatici è cambiato a favore di questi ultimi, e ora anche le squadre di punta non possono più avanzare richieste spropositate ma devono sottostare al regime di quasi monopolio provocato dalla presenza di due sole Case (più, forse, la Bridgestone), nessuna delle quali si presenta con un prodotto nettamente superiore all'altro. Difficilmente Ecclestone sarebbe riuscito a strappare in un secondo tempo un contratto ugualmente vantaggioso con la Pirelli, anche se per l'industria milanese rimane comunque l'utile non indifferente di essersi accaparrata un team in grado di lottare per il titolo iridato. Il vantaggio è quindi innegabile per entrambe le parti. Se i reali retroscena della vicenda non saranno logicamente mai chiariti dal team manager inglese, che anche in questa occasione è riuscito a ottenere un utile da una situazione indubbiamente sfavorevole come il ritiro della Michelin.

## Una polemica faziosa

Vi scrivo per chiarire alcuni punti di certe lettere alle quali Autosprint ha risposto, e che mi chiamano direttamente in causa. Ambedue riguardano l'ultima edizione del Rally di Roma e contengono una serie di imprecisioni, offensive per gli organizzatori del

# IL DITO SULLA PIAGA

## Difficile rapporto fra TV e corse

CON LA TRASMISSIONE televisiva del GP di Germania si è veramente toccato il fondo. Operatori incapaci a ogni telecamera e altrettanto incapaci in regia ci hanno costretto ad assistere a un Gp indegno. Porsche e solo Porsche con la McLaren e qualche inquadratura anche alla BMW con la Brabham, poi il vuoto più assoluto. Se nella prima parte della gara abbiamo visto Alboreto lo si deve solo al fatto che faceva da lepre a Lauda, ma è bastato che quest'ultimo si impapinasse in una frenata, perdendo tempo prezioso e distanziandosi, per non vedere più la Ferrari. Peccato avere perso anche quell'ultimo giro carico di suspense con Piquet e Alboreto ai ferri corti con il carburante, e così nessuno ha visto com'è andata realmente fra i due. Capisco che ogni nazione che ospita un gran premio cura particolarmente i suoi piloti e le sue vetture, ma non deve avvenire a discapito degli interessi di milioni di telespettatori.

Mario Mangano - Catania

VI SCRIVO per sapere il motivo per cui i nostri principali mass media si occupano più o meno di qualsiasi sport, dedicano intere trasmissioni televisive o intere pagine dei quotidiani al calcio, anche minore, mentre allo sport automobilistico (F.1 esclusa) non viene dedicata neanche una minima parte dello spazio, pur essendo una disciplina anch'essa molto seguita in Italia. Ad esempio il Rally di Sanremo, pur essendo una gara mondiale e fra le più importanti in Italia, non è stato considerato a sufficienza né dalla Rai né dai quotidiani. La nostra televisione di stato lamenta la perdita di molti telespettatori, a causa delle TV private, ma è chiaro il motivo per cui questo succede. Basta vedere lo spazio che le reti private dedicano al nostro sport, mentre la Rai non si è mai curata di dedicargli una rubrica settimanale in cui fossero racchiusi i principali avvenimenti automobilistici e ha trascurato completamente i rally. Spero quindi che la cosa balzi agli occhi dei dirigenti Rai e finalmente si prendano dei provvedimenti per colmare queste carenze. Enzo Pozzi - Alessandria

NON SI PUÒ dire che fra TV e sport automobilistico vi sia un rapporto preferenziale. La Rai ignora quasi completamente le gare «minori», anche quando queste sono un Rally di Sanremo che richiama

centinaia di migliaia di spettatori. La motivazione ufficiale è che non si riesce a dedicare ai rally una trasmissione sufficientemente interessante, a causa della lunghezza del percorso e dell'impossibilità di disseminare lungo le speciali un numero di telecamere tale da rendere un quadro completo della situazione. In parte la giustificazione è accettabile, ma è anche evidente che da parte della Rai non è stato mai fatto nulla di concreto (escluso qualche episodio sporadico) per cercare di risolvere il problema, allestendo cinque o sei telecamere mobili, per varare una trasmissione rallistica in grande stile, perlomeno in differita. In quanto poi alla F.2, F.3 e mondiale endurance, nemmeno a parlarne, a parte qualche telecronaca «povera» e in genere relegata al terzo canale, fatta più per obbligo verso gli organizzatori che per effettivo interesse verso l'avvenimento. Il prossimo anno, oltre ai Gp, è quasi certa la trasmissione delle quattro corse della F.3000 concomitanti con le gare iridate, più probabilmente una sintesi delle tre prove disputate in Italia, ma per il resto è il vuoto più assoluto. Nessuna speranza quindi per un programma tipo «Grand Prix» che riassuma tutti gli avvenimenti della settimana, con un evidente vantaggio per le TV private che hanno il campo libero dalla concorrenza della Rai in questo settore. Per quel che riguarda le proteste sulla trasmissione del Nürburgring ci sembrano giustificate, ma più che di favoritismo per i colori tedeschi parleremmo di assoluta ignoranza della regia in tema di F.1. Da quanto si è potuto vedere, non appena le telecamere perdevano d'occhio i due protagonisti del mondiale e Piquet, la regia non sapeva assolutamente a chi dedicare le immagini televisive, e così si sono persi i duelli di Alboreto e altri episodi nelle retrovie. È un problema che si è riproposto più volte e che potrebbe essere risolto affidando a un'unico regista tutta la stagione iridata.

A causa dei contratti di lavoro televisivi esistenti nelle varie nazioni e al netto rifiuto dei registi delle TV interessate, il problema è però rimasto senza soluzione, nonostante l'impegno di Ecclestone che è il primo a comprendere come una valida regia, capace di mostrare tutti gli avvenimenti spettacolari della corsa, può accrescere enormemente il successo della trasmissione televisiva dei gran premi.

rally e per la mia direzione di corsa. Vorrei precisare, innanzitutto, che non sono l'organizzatore pur interessandomi in prima persona. Nella prima lettera, intitolata «Sbagliando s'impara», il signor Giannini rimprovera la poco avveduta scelta di certe prove speciali e la grande affluenza di pubblico che mi ha costretto a trasformarne alcune in semplice trasferimento. Il gran numero di appassionati è sempre lusinghiero per ogni organizzatore, ma le preoccupazioni di un direttore di gara, che deve prevedere il peggio e la non totale esperienza di molti concorrenti, sono completamente diverse. In quanto alla scarsa pubblicizzazione del rally dissento assolutamente. Su scala nazionale, la notizia è stata data in diverse riprese oltre che dai quotidiani e dalle riviste (già con molto anticipo) anche da svariate edizioni dei giornali radio nazionali e da trasmissioni di automobilismo, sempre a diffusione nazionale, della Rai. Sin dai giorni precedenti la gara, a cura dell'Assessorato Turismo e Sport del Comune, Roma è stata tappezzata da

stupendi manifesti di dimensioni molto generose (circa 1 x 2). A Piazza del Popolo la pedana di partenza di un certo stile (la stessa usata per il Rally di Montecarlo) era stata allestita logicamente alla vigilia della gara. Tutto l'emiciclo del parco di partenza, la pedana e le transenne erano stati tappezzati con striscioni in tela di almeno sei metri di lunghezza cadauno. Inoltre con un potente impianto di amplificazione, sono stati commentati sia la partenza che l'arrivo del rally con spiegazioni tecniche e interviste ai piloti e ai personaggi presenti. Immagini dell'arrivo e della partenza sono state trasmesse due volte da TG2 Sport. Si vede cioè quanto faziosa sia stata la dichiarazione del concorrente che non poteva aspettarsi uno sconto sulla tassa d'iscrizione poiché una gara internazionale non è una ginkana da festa del patrono. Nella seconda lettera, a firma Marco Argentati, si parla ancora delle prove speciali soppresse, che sono state 3 e non 5, e ho già chiarito il perché. Si dice pure che un pilota ha rischiato un incidente con una

vettura che circolava sul percorso, chiuso. C'è stato qualcosa di simile; si è trattato di un automobilista incosciente (o forse molto campagnolo) che stava uscendo da un prato. Vorrei ricordare che in rally molto più titolati, piloti anche di nome hanno avuto la sgradita sorpresa di trovare vetture sul percorso. Eppure anche in quelle gare, certo con più mezzi di quella di Roma, c'erano ugualmente commissari di percorso in numero adeguato e regolarmente licenziati CSAI e non improvvisati. Per l'ultima questione, il concorrente e pilota (Argentati ne era il navigatore) controllando i cronologici ha notato che i tempi a lui assegnati erano esatti. Credo che siano poche le organizzazioni perfette; per poterle fare occorrono grosse disponibilità finanziarie, ci spiace non averle. Molti organizzatori pur di continuare a tenere in piedi delle gare, facendo dei grossi sacrifici personali, continuano, per pura passione, a organizzarle. Pertanto non posso fare altro che dolermi di quanto affermato dai due suddetti signori che, neanche lontanamente

immaginano quali e quanti siano gli sforzi e i problemi da superare per portare a un buon livello un rally quale quello di Roma, possono essere giustificati solo dal fatto che, per ripetere una frase famosa, «non sanno quello che dicono». Per concludere, la denigrazione non serve certo a compensare le delusioni sportive e inoltre, con una punta di presunzione, posso affermare che se finalmente i rally sono apparsi nel Lazio il plauso va proprio a questi organizzatori e ai partecipanti, arrivati anche dall'estero, con tanta onesta passione. Recita un vecchio adagio che le bugie hanno le gambe corte; chi le dice è meglio che eviti le corse.

Romano Fazio - Roma

È QUESTA la quinta settimana in cui il Rally di Roma occupa le pagine riservate alla posta, un vero e proprio record quindi. Dopo avere pubblicato lettere di protesta e altre di appoggio all'operato di Romano Fazio, manager della manifestazione, non potevamo concludere la questione senza lasciare la parola anche all'organizzatore romano. Nella sua risposta Fazio ha voluto sottolineare soprattutto l'interesse della Rai verso la manifestazione ed effettivamente ci pare che, nonostante le inevitabili pecche, la gara non sia poi passata in sottordine e anzi abbia avuto una discreta pubblicizzazione. Con questa lettera concludiamo definitivamente la polemica sul Rally di Roma, con la speranza che comunque sia servita a migliorare il livello qualitativo delle prossime edizioni della gara.

**GIAMPIETRO DALL'OLIO - Rho (Milano)** — L'incidente di Ascari avvenne nella curva che poi prese il suo nome. Non esistono biografie su Varzi e non sappiamo se e quando sarà pubblicato in italiano quel libro. Quanto al pilota chiamato in causa in quella storia è esattamente quello che tu hai individuato. Cercheremo di esaudire la tua richiesta su quell'autodromo. Il circuito di Milano si correva nella zona di corso Sempione e quello fotografia ha come sfondo l'arco della Pace. Il pilota a cui fai riferimento ha esordito nel 1932 e nel '35 ha fatto parte della squadra ufficiale Auto Union. Ha gareggiato anche nel dopoguerra, ottenendo fra l'altro una vittoria in F.2 nel 1951.

**FRANÇOISE RAYMOND - Prayssac (Francia)** — Purtroppo sono i contrattempi che si verificano quando una gara viene organizzata all'ultimo momento e per la prima volta. Diciamo che è il prezzo che gli spettatori devono pagare per i continui giochi di potere e compromessi che caratterizzano la F.1, anche se fortunatamente (o sfortunatamente) per i nostri lettori, solo una ristrettissima minoranza assisterà dal vivo alla gara.

**GIANNI GAVA - Pordenone** — Terremo conto delle tue indicazioni, specie della prima. Ti abbiamo inviato un'altra copia di quel numero di AS. Pubblichiamo il tuo appello: tutti gli appassionati di Piquet possono scrivere a Gianni Gava, via Mazzini 20, 33170 Pordenone.

**VITTORIO MASIERO - Palazzolo (Milano)** — Puoi rivolgerti a uno dei team di cui abbiamo pubblicato gli indirizzi sulla «Guida Sprint» allegata al n.12 di AS del 1984, o ai preparatori, a cui abbiamo dedicato un'inchiesta sui n.6, 7, 8, 9, 10 e 14 di AS del 1982.

## fermoposta

**FRANCESCO GRAGORINI - Senigallia (Ancona)** — Può provare all'ufficio sportivo dell'AC Milano, corso Venezia 43, 20121 Milano, o alla Sias Monza, Autodromo Nazionale, 20052 Monza (Milano).

**FABRIZIO BERNARDINI - Firenze** — La Federazione Italiana Karting, via Sommacampagna 29, 00185 Roma, potrà risolvere i suoi dubbi, ma le sconsigliamo comunque di costruirsi in proprio un kart. Le converrà acquistarne uno usato della categoria che ritiene più opportuna.

**GIUSEPPE VITALE - Palermo** — Essendo oramai introvabili quei numeri di AS può provare a richiedere le fotografie ad Attualfoto, via Remigia 30, 40068 S. Lazzaro (Bologna).

**MARCO CALDESSI - Valdarno** — Impossibile descrivere e determinare le sensazioni che i piloti provano in quei frangenti, anche perché sono diverse per ciascuno. I dissidi fra Patrese e la Brabham, provocati dai numerosi ritiri verificatisi lo scorso anno, hanno reso impossibile la prosecuzione del rapporto. Non siamo in possesso del materiale che ti interessa.

**GIANNI DESIDERA - Conselve (Padova)** — Appunto per aiutare i giovani appassionati come te abbiamo indetto quel concorso. Ti possiamo augurare solo «in bocca al lupo».

**GIANCARLO INGENITO - Napoli** — Tu ci chiedi di ricordarlo, ma al tempo stesso parli di speculazione quando gli si dedica un libro. Come vedi il confine fra le due cose è molto stretto e si rischia facilmente di sbagliare in un senso o nell'altro. Ci sembra comunque che nella tua lettera siano contenuti fin troppi spunti polemici che non rappresentano certo il modo migliore per ricordare Gilles.

**COSIMO GRECO - Massafra (Taranto)** — Per ottenere la licenza nazionale di conduttore dovrai attendere un anno dal superamento degli esami di guida con cui hai acquisito la patente. Vi sono però particolari eccezioni per le gare Club e F. Monza. Difficilmente potrai accedere ai corsi federali, puoi comunque informarti personalmente presso quella e altre scuole. In genere le scuderie possono offrire solo un appoggio limitato che varia da caso a caso. Puoi iscriverti in qualunque momento e non dovrebbero esserci problemi a farlo tramite posta, ma ti converrà informarti.

**RENATA ALBERTI - Bologna** — La tua lettera non era andata smarrita, l'avevamo semplicemente tenuta da parte per pubblicarla eventualmente nel caso si fosse trovato lo spazio. Nel complesso il giudizio su quanto hai scritto è favorevole, anche se manca il «tagliò giornalistico» e ti sei dilungata troppo nella carrellata iniziale, relativa a fatti conosciuti da tutti. Ti saresti dovuta soffermare maggiormente sull'episodio di Imola, prendendo spunto per l'articolo dalle battute e dal comportamento di Nelson.

**ARNALDO VILLA - Cernusco D'Adda (Bergamo)** — In realtà si è trattato di un equivoco in cui siete caduti entrambi. Ghinzani ha provato nelle prove libere con l'assetto da asciutto e nell'intervista che ci ha rilasciato nell'intervallo fra i due turni ha dichiarato che non sarebbe stato modificato, in previsione di un miglioramento delle condizioni atmosferiche. All'ultimo momento invece, visto che il tempo non cambiava, si è migliorato il carico aerodinamico (l'episodio a cui lei fa riferimento), ottenendo un assetto intermedio. Della cosa poi Ghinzani non ha più parlato e si è avuto così quel giudizio forse troppo drastico.

La guida  
indispensabile  
per chi ha o deve  
scegliere un'automobile

# GENTE motori

È in edicola  
il numero di  
**Novembre**

**340 pagine 3000 lire**

**600.000 COPIE**

**GENTE motori**

**Conserva la chiave**

- 20 Renault Supercinque
- 800 computer
- Mille altri premi

**Un regalo per tutti**

**Grande concorso** Acqua Aperta Renault

**SPECIALE SALONE TORINO**

Vi sveliamo i segreti della

**FERRARI TESTA ROSSA**

**LANCIA THEMA senza veli**

**Anteprima**

**Esclusiva assoluta**

**Test di 20.000 chilometri**

**RENAULT 'NUOVA 5'**

**Rusconi Editore**

# DOVE CORRIAMO

Calendario sportivo dal 25 al 31 ottobre 1984

kits aerodinamici  
**Suble-car**  
personalizzazioni sportive

25 ottobre

## Slalom parallelo a Cosenza

SI ● N-A-B-VS  
Cosenza Corse - Via Sempione  
45 - 89100 COSENZA

26-28 ottobre

## Finali Renault al Paul Ricard

VC ●●● FRE-R5t Elf  
ASA Paul Ricard - Circuit R.N. 8 -  
83330 LE BEAUSSET (Francia)

## Rally di Catalogna (coeff. 2)

R ●●● N-A-B  
Campionato europeo piloti rally  
RAC de Catalunya - Avenida  
Presidente Companys 12 -  
TARRAGONA (Spagna)

## Budweiser Press on Regardless Rally

R ●●● N-A-B-VS  
SCCA - 6750 South Emporia  
Street - ENGLEWOOD Col. 80112  
(USA)

## Rally Città di Messina (CIR)

R ●●● N-A-B  
AC Messina - Via L. Manara 125  
- 98100 MESSINA

## Soderasen Upp Och Ner

R ●●● A  
Lunda A.C. - Rabytorp - 22590  
LUND (Svezia)

27-28 ottobre

## Rally du Limousin

R ●●● N-A-B-T2-GT4  
ASAC Limousin - 33 bld. Louis  
Blanc - 87000 LIMOGES (Francia)

## Rally ACP

R ●●● N-A-B  
Automovel Club de Portugal -  
Rua Rosa Araujo 24 - 1200  
LISBOA (Portogallo)

## Rally Mantova Corse (1. serie) -

R ● N-A-B Scud. Mantova Corse  
- Casella Postale 179 - 46100  
MANTOVA

28 ottobre

## Corsa ad Adelaide

VC ●●● F/M  
Adelaide International Raceway -  
Po Box 173 - GLEN OSMOND  
(Sud Australia)

## Corse a Fort Lauderdale

VC ●●● TransAm-CanAm  
SCCA - 6750 South Emporia  
Street - ENGLEWOOD Col. 80112  
(USA)

## Autocross Neuruppersdorf

AC ●●● A-B-S5  
MSV Cross Club Thermo-ton -  
Hunterstinkenbrunn 204 - 2154  
NEURUPPERSDORF (Austria)

## 9. Trofeo Nappi a Vallengunga

VC ● A-N-T2-GT4-SS-S6-F.  
2000  
Vesuvio Racing - Via De' Pretis  
19 - 80133 NAPOLI Tel.  
081/33.37.83

## Corse a Misano

VC ● F. 3 Santamonica Spa - Via  
del Carro 27 - 47046 MISANO  
ADRIATICO (Forlì)

## Trofeo Renault-Coppa Faenza

Editrice (2. serie)  
R ● N-A-B Faenza Rally Team -  
Via S. Lucia 13 - 45100 FAENZA  
(Ravenna)

## Cross a Villesse

AC ● A-B-S5 Piloti Isontini -  
Viale Trieste 131 - 34072  
GRADISCA D'ISONZO (Gorizia)

## 1. Teulada - Domus de Maria

● N-A-B-S6  
AC CAGLIARI - Via E. Carboni  
Boi - 09100 CAGLIARI

## Slalom Pietrasanta - Capriglia

SI ● N-A-B-VS  
Scud. Kinzica - Via S. Martino 1 -  
58100 PISA

## Slalom a Foglianise

SI ● N-A-B-VS  
Caserta Corse - C.so Giannone,  
110 - 81100 CASERTA

## Slalom Nibbiano-Pecorara

SI ● N-A-B-VS  
Amici del Moscato - Corso  
Matteotti 1 - 12051 ALBA  
(Cuneo)

28 ott. - 4 novembre

## Himalayan Rally

R ●●● N-A-B  
Himalayan Rally Association -  
Liberty Building - 41 Marina  
Lines - BOMBAY 40020 (India)

29 ott. - 5 novembre

## Rally Costa d'Avorio

R ●●● N-A-B  
Campionato mondiale Rally  
Fédération Ivoirienne du Sport  
Automobile - BP 3883 -  
ABIDJAN 01 (Costa d'Avorio)

## Le gare rinviate e annullate

27 ottobre	RALLYSPRINT DONINGTON	antic. 21 ott.
28 ottobre	CROSS A SPRESIANO	annullato
28 ottobre	SLALOM S. VITTORE-COLOGNOLA	rinv. 18 novembre
28 ottobre	SLALOM CALVI-RISORTA	annullato

## I saloni europei dell'auto

20-28 ottobre	Birmingham	Salone Internazionale
14-25 novembre	Torino	Salone Internazionale
17-25 novembre	Roma	8. Rassegna Motoristica Romana
7-16 dicembre	Bologna	Motor Show

**TELESPRINT**  
**(051) 455448**  
è il vostro numero  
di riserva quando  
trovate occupato  
il **453333**

### LEGENDA

●●●	Internazionale
●●●	Nazionale a part. straniera
●●	Nazionale
A	Gruppo A
A 112	Autobianchi A 112
AC	Autocross
B	Gruppo B
C	Gruppo C
D	Gruppo D
DGT	Dragster

F1	Formula 1	FSV	Formula Super Volkswagen	S6	Vetture sport
F2	Formula 2	FR	Formula Renault	SA	Vetture elaborate
F3	Formula 3	FRE	Formula Renault Europa	SL	Slalom
F4	Formula 4 FIK	FV	Formula Volkswagen	STK	Stock car
F2000	Formula 2000	GT3	Gran Turismo di serie	T1	Turismo di serie
FAt	Formula Atlantic	GT4	Gran Turismo speciale	T2	Turismo speciale
FF	Formula Ford 1600	IMSA	Vetture GT USA	tg	Tutti i gruppi
FFiat	Formula Fiat	R	Rally	VC	Velocità in circuito
FL8	Formula libera	R5	Renault 5	VE	Vetture d'epoca
FP	Formula Panda	R5t	Renault 5 turbo	VS	Velocità in salita
FS	Fuoristrada	RC	Rallycross	VG	Velocità su ghiaccio
FSF	Formula Super Ford	S5	Vetture silhouette		

**AUTOSPRINT** - Il settimanale da corsa - Anno XXIV N. 43 del 23-29 ottobre 1984  
CONTI EDITORE S.p.A. - Direttore responsabile: **ITALO CUCCI**  
PREZZI ALL'ESTERO: Australia Doll. 4,50 - Austria Sc. 60,00 - Belgio Bfr. 77,00 - Canada C. Doll. 3,50  
- Danimarca Dkr. 26,00 - Francia Fr. 16,00 - Germania Dm. 7,50 - Grecia Dr. 270,00 - Inghilterra Lgs.  
1,60 - Lussemburgo Lfr. 72,00 - Malta Cm. 45 - Olanda Hfl. 7,70 - P.to Monaco Fr. 16,00 - Spagna Pts.  
265,00 - Svizzera Sfr. 5,00 - Svizzera Canton Ticino Sfr. 4,20 - Sud Africa Rand 3,95 - USA Doll. 2,75.  
MODALITÀ DI PAGAMENTO: a) vaglia postale - b) assegno bancario - c) versamento sul c.c. postale n. 244400, da intestare a Conti Editore S.p.A., via dell'Industria 6 - 40068 San Lazzaro di Savena  
(Bologna). Numeri arretrati, il doppio del prezzo di copertina.  
**AUTOSPRINT ALL'ESTERO:** Argentina: Viscontea Distribuidora S.C.A. Calle la Rioja 1134/56, Buenos Aires; Arabia Saudita: Al-Khazindar Establ. P.O. Box 157, Jeddah; Australia: Speedimpex Australia PTY. Ltd., 160-166 - Sussex - Street - Sidney; Austria: Morawa & CO., Wollzeile, 11, 1010 Wien 1; Belgio: Agence & Messageries de La Presse S.A., Dept. Publications 1, Rue de La Petite-Île 1070 Bruxelles; Brasile: Livraria Leonardo da Vinci Ltda., Rua Sete de Abril, 127, 2° 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: Oviedo Ermanos, Agencia De Publicaciones S.A. Chimborazo Sil Y Luque, Guayaquil; Francia: C.C.E.I., 107, rue Rémaumur, 75002 Paris; Francia del Sud: Presse Diffusion S.A., Rue de Millo, Monaco Principato; Germania: W.E. Saabach 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:

Prosvea, Terazije 16, Beograd; Lussemburgo: Messageries Paul Kraus 11, rue Christophe Plantin, Bôite 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 Valdeleparra s/n, Alcobendas-Madrid; Sociedad General Espanola de Libreria, Calle Avila 129, Barcelona-5; Sud Africa: L'Edicola Mico (PTY) Ltd., Fanora House 41 Kerk Street, Johannesburg; Svezia: Bror Lundberg, Box 19513, 104-32 Stockholm; Svizzera: Kiosk A.G., Maulbeerstrasse, 11, Bern; Naville S.A. - Service Presse Case Postale, 38-42, Avenue Vibert, 1227 Carouge; Schmidt-Agence AG., Sevogelstrasse, 34, 4002 Basel/Svizzera; Svizzera Canton Ticino: Melisa S.A., Via Vegezzi 4, 6901 Lugano; Turchia: Yabancı Basin Tevziat, Barbados Bulvarı 51, Besiktas-Instambul; Uruguay: D.I.S.A., Julio Herrera Y Obes 1626-28-30, Montevideo; Julio Nunez, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, Montevideo; U.S.A.: Speedimpex U.S.A. Inc., 23-16 40th Avenue, Long Island City N.Y. 11101; Venezuela: Editorial Ca. Calle Negrin, Ed. Davolea, Planta Baja, Caracas.  
**PUBBLICITÀ:** Concessionaria: A. Manzoni & C. S.p.A. Via Villoresi, 13 - 20143 Milano - Tel. (02) 83.872 FILIALI: 40121 Bologna, Via dei Mille, 16 - Tel. (051) 261218 - 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 Montecuocoli, 6 - Tel. (011) 51.75.86-7-8. E altre filiali in Italia.  
Articoli, foto e disegni non richiesti, anche se non pubblicati, non verranno restituiti - Copyright «Autosprint» 1984.